

DILIGÈNCIA.- APROVAT
INICIALMENT per Decret
d'alcaldia núm. 2026/3948
de data 01/07/2026
2026.07.10 18:04:41 +02'00'

PLA ESPECIAL D'ASSIGNACIÓ D'USOS
EN L'ÀMBIT D'EQUIPAMENTS DE L'ANTIC CASINO DE L'ALBA-ROSA
AJUNTAMENT DE VILADECANS

-APROVACIÓ INICIAL-

MARÇ 2026

Arquitectes

BJ

BLAI PÉREZ I JORDI RAMOS, ARQUITECTES ASSOCIATS S.L.P.

ÍNDEX

0. INTRODUCCIÓ.....	3
1. MEMÒRIA DESCRIPTIVA.....	4
1.1. OBJECTE I ÀMBIT DEL PLA ESPECIAL	4
1.2. EMPLAÇAMENT I ENTORNS	4
1.3. TITULARITAT.....	5
1.4. ESTAT ACTUAL.....	6
1.5. PROTECCIÓ DE PATRIMONI	8
1.6. SITUACIÓ RESPECTE EL PLANEJAMENT VIGENT.....	12
1.7. MARC LEGAL APLICABLE.....	14
2. MEMÒRIA JUSTIFICATIVA.....	17
2.1. OBJECTIUS DEL PLA ESPECIAL.....	17
2.2. DIAGNOSI DE L'ESTAT ACTUAL I LES NECESSITATS	17
2.2.1. SISTEMA D'EQUIPAMENTS DE VILADECANS	17
2.2.2. OFERTA EXISTENT DE RESIDÈNCIES PER A GENT GRAN I ALTRES EQUIPAMENTS ASSISTENCIALS I/O DESTINATS A LA GENT GRAN	18
2.2.3. JUSTIFICACIÓ DE LA NECESSITAT D'UN NOU EQUIPAMENT DESTINAT A RESIDÈNCIA I CENTRE DE DIA PER A GENT GRAN.....	19
2.3. JUSTIFICACIÓ DE LA NECESSITAT, L'OPORTUNITAT I LA CONVENIÈNCIA	20
2.3.1. JUSTIFICACIÓ DE LA PROPOSTA	20
2.3.2. JUSTIFICACIÓ DE L'INTERÈS PÚBLIC	21
2.3.3. JUSTIFICACIÓ D'EQUIPAMENT DE CARÀCTER ESSENCIAL	21
2.4. DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA D'ORDENACIÓ	22
2.4.1. CONCRECIÓ DELS USOS.....	22
2.4.2. TIPUS D'ORDENACIÓ I PARÀMETRES REGULADORS	22
2.4.3. TAULA COMPARATIVA ENTRE ELS PARÀMETRES DE LA CLAU 20a/9u I ELS PARÀMETRES DE LA PARCEL·LA:	27
2.4.4. ALTRES CONDICIONS DE L'EQUIPAMENT	27
3. GESTIÓ.....	27
4. PLA D'ETAPES	28
5. AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA.....	28

6. OBRES D'URBANITZACIÓ	29
7. NORMATIVA URBANÍSTICA.....	30
CAPÍTOL I- CONSIDERACIONS GENERALS	30
CAPÍTOL II- REGULACIÓ DEL SISTEMA D'EQUIPAMENTS.....	31
CAPÍTOL III- ELEMENTS D'INTERÈS PATRIMONIAL.....	33
CAPÍTOL IV- MESURES AMBIENTALS	33
CAPÍTOL V- MESURES RELATIVES A LA MOBILITAT GENERADA.....	34
CAPÍTOL VI- SERVITUDS AERONÀUTIQUES.....	35
8. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA	38
9. DOCUMENTACIÓ ANNEXA	54

0. INTRODUCCIÓ

El present Pla Especial es redacta per tal de concretar els usos i establir els paràmetres urbanístics reguladors del sòl qualificat de Sistema d'Equipaments a l'emplaçament de l'antic Casino de l'Alba-rosa, al carrer Gardènies 20 de Viladecans, situat íntegrament en sòl urbà.

Aquest procediment d'interès públic s'inicia per iniciativa privada, de la promotora ADMA 2025 S.L. amb l'objectiu de possibilitar, en aquest sòl qualificat d'equipament, la implantació d'una residència assistencial per a gent gran amb centre de dia.

El document s'estructura en Memòria Descriptiva, Memòria Justificativa, Normativa Urbanística, Plànols i Documentació Annexa.

Ens promotor ADMA 2025 S.L.

Equip redactor BJ arquitectes - Blai Pérez i Jordi Ramos Arquitectes Associats, slp

JORDI RAMOS
(R: B65122731)

Firmado digitalmente por JORDI RAMOS (R: B65122731)
Nombre de reconocimiento (DN): 2.5.4.13=Reg:08005/Hoja:8-380289/Tomo:41301/
Folio:72/Fecha:19/06/2009/Inscripción:1,
serialNumber=dCE,
givenName=JORDI, sn=RAMOS, ÁGUSTI,
c=ES
c=ES
JORDI RAMOS (R: B65122731),
2.5.4.97=VATES-B65122731, o=BLAI PÉREZ I JORDI RAMOS ARQUITECTES ASSOCIATS SLP, c=ES
Fecha: 2026.03.26 13:22:31 +01'00'

BJ arquitectes - Blai Pérez i Jordi Ramos Arquitectes Associats, slp
Viladecans, març de 2026

1. MEMÒRIA DESCRIPTIVA

1.1. OBJECTE I ÀMBIT DEL PLA ESPECIAL

L'objecte del present document és la redacció del **Pla Especial d'assignació d'Usos en l'àmbit d'Equipaments de l'antic Casino de l'Alba-rosa** a Viladecans, per l'assignació de l'ús sanitari i assistencial i la futura implantació d'una residència assistida per a gent gran amb centre de dia.

L'àmbit del Pla Especial, d'ara endavant PE, queda definit pels límits d'una única parcel·la, de titularitat privada, situada al número 20 del carrer de les Gardènies que, d'acord amb el planejament vigent, correspon amb el límit de la qualificació d'equipament.

La superfície de l'àmbit és de 2.102 m².

Veure plànol INF 01 – ORTOFOTOPLÀ.



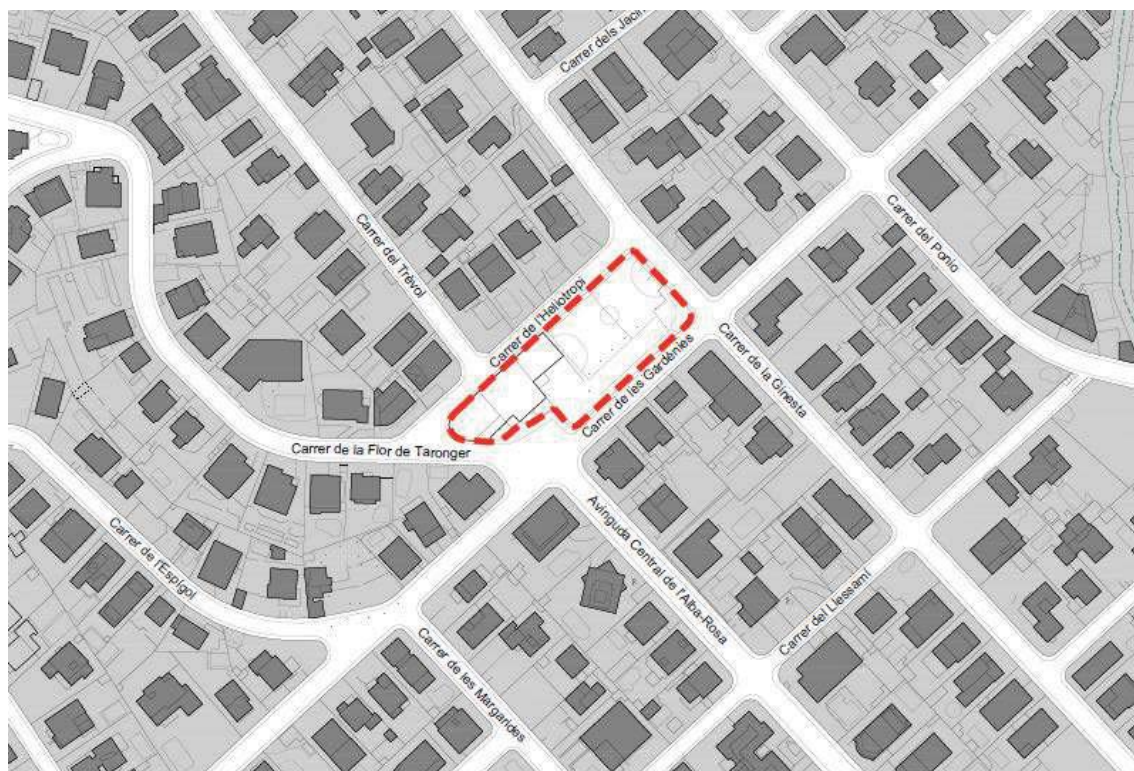
Àmbit del PE: carrer de les Gardènies, 20

1.2. EMPLAÇAMENT I ENTORNS

L'àmbit objecte d'aquest PE es troba al barri de l'Alba-rosa, situat al nord-est del terme municipal de Viladecans, a la falda de la Serra de Miramar i envoltat per zones verdes i parc forestal. Es tracta d'un entorn residencial, caracteritzat per habitatges unifamiliars aïllats.

Veure plànol INF 02 – EMPLAÇAMENT.

La parcel·la qualificada d'equipament està delimitada per quatre carrers: el carrer de les Gardènies, pel sud-oest, el carrer de l'Heliotropi, pel nord-oest, el carrer de la Ginesta, pel nord-est, i el carrer de la Flor del Taronger pel sud.



Emplaçament: entorns de l'àmbit del PE

1.3. TITULARITAT

El terreny objecte del present document està constituït per una única parcel·la, segons les dades cadastrals vigents, i es troba en règim de titularitat privada.



Plànol cadastral

ESTRUCTURA DE LA PROPIETAT			
N.	ADREÇA CADASTRAL	REFERÈNCIA CADASTRAL	SUPERFÍCIE CADASTRAL
P1	C. Gardenies 20	6547301DF1764G0001TM	2.069,00 m ²

1.4. ESTAT ACTUAL

En l'actualitat, la parcel·la està buida. Recentment s'ha enderrocat l'edificació que l'ocupava, situada a la cantonada entre els carrers de l'Heliotropi i de la Flor del Taronger, que antigament fou el Casino de l'Alba-rosa però que portava anys en desús. També hi havia una pista esportiva que es troba en estat de deteriorament progressiu, com a conseqüència de la falta de manteniment. Cal destacar la presència d'una zona arbrada al sud-est de la parcel·la, a tocar del carrer de les Gardènies, formada per un grup de pins sans i consolidats que generen un espai d'ombra de qualitat sobre una zona esplanada de la parcel·la.



Vista des del Carrer la Flor del Taronger, s'observa l'estat actual de la parcel·la, després de l'enderroc de l'edifici.



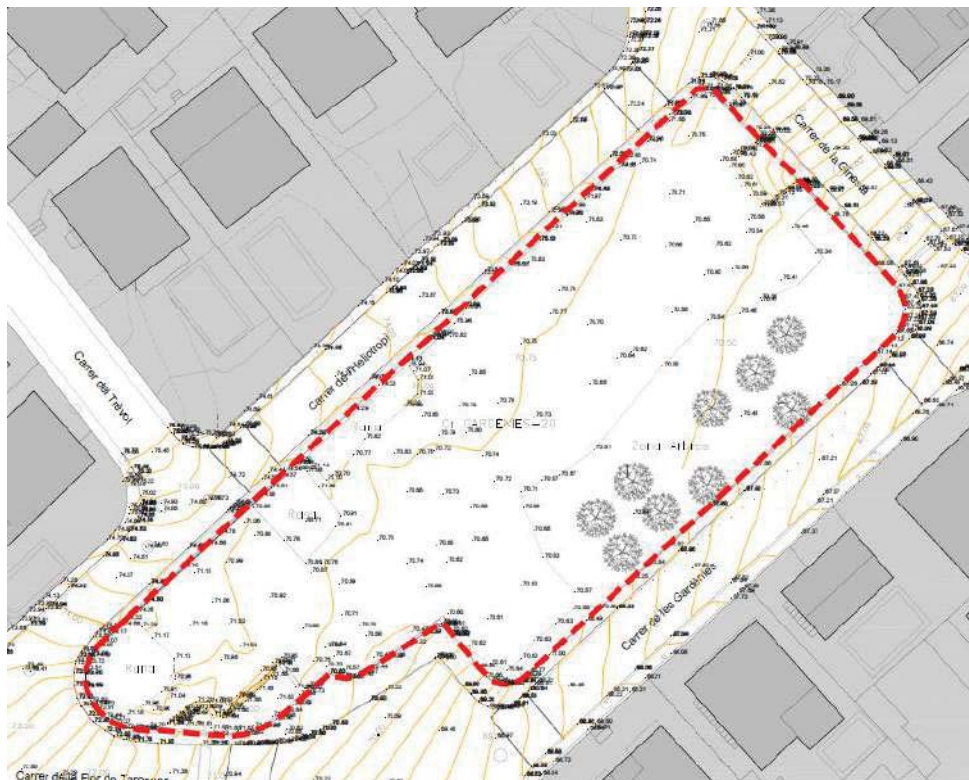
Vista des del Carrer de la Ginesta, s'observa l'estat de les pistes esportives.



Vista des de l'encreuament del Carrer de les Gardènies amb el Carrer Ginesta, s'observa la zona de la pineda.

TOPOGRAFIA

El terreny presenta una topografia relativament suau que s'accentua de manera notable a la cantonada formada pels carrers de la Ginesta i de les Gardènies. La parcel·la es caracteritza per un fort desnivell en el sentit transversal, entre els carrers de l'Heliotropi i de les Gardènies -amb un salt d'entre 5 i 6 m- mentre que en el sentit longitudinal el desnivell és d'uns 2 m.



Aixecament topogràfic de l'àmbit

El punt més elevat de la parcel·la es troba al creuament entre el carrer de l'Heliotropi i el carrer del Trèvol, amb una cota altimètrica de 74,69 metres. Per altra banda, el punt més baix se situa al creuament entre el carrer de la Ginesta i el carrer de les Gardènies, amb una cota de 66,41 metres. Aquest desnivell de 8,28 metres es concentra principalment a la part est de la parcel·la, mentre que la resta del terreny és manté relativament plana, amb una cota mitjana entorn dels 70,50 metres. Aquesta planura es deu, en gran part, a l'ús de pista esportiva present a l'àmbit durant dècades. *Veure plànol INF 03 – TOPOGRÀFIC.*

SERVEIS EXISTENTS

A l'àmbit d'actuació trobem la presència de serveis, enterrats i/o aeris, corresponents a les xarxes d'aigua potable, sanejament, electricitat, gas i telecomunicacions.

1.5. PROTECCIÓ DE PATRIMONI

Situació geogràfica

L'àmbit objecte del present document es situa en una zona vinculada als primers assentaments dispersos del municipi, formats per masies que configuraven un paisatge majoritàriament agrícola.

Origen Can Cot

Es tenen referències de la “Partida Cot”, que data de l'any 1265, dins la sèrie de pergamins del fons Mercader de Cornellà (Gras Casanovas, 2001), per la qual cosa, podria tractar-se de terres corresponents a aquest mas.

El mas consta documentalment l'any 1377, com a deutor d'Arnau Duran, que posteriorment serà Solanell i que arriba fins als nostres dies sota el nom de “Can Cot”.

A continuació, s'incorporen ortografies detallades entre els anys 1956 i 1975, amb la finalitat de mostrar l'evolució temporal del mas:



Font: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya
Any 1956/ 1957



Font: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya
Any 1975

Protecció

En la sessió ordinària del 26 d'abril de 2007, el Ple de l'Ajuntament de Viladecans va aprovar la *Relació d'Elements d'Interès Patrimonial de Viladecans*.

En el marc d'aquest inventari, mitjançant el qual s'identifiquen els béns del municipi amb valors històrics, arquitectònics, arqueològics, ambientals i etnològics, hi consta la Fitxa número 8, corresponent a la denominació "Can Cot", i qualificada tipològicament com a jaciment arqueològic. En el seu apartat de descripció, s'estableix el següent:

"A la pista de l'encimentat Casino de l'Alba-rosa es situava probablement aquesta antiga masia. Potser en qualsevol actuació a sota de la cota 0 actual puguin trobar-se estructures corresponents a l'antic conjunt arquitectònic."

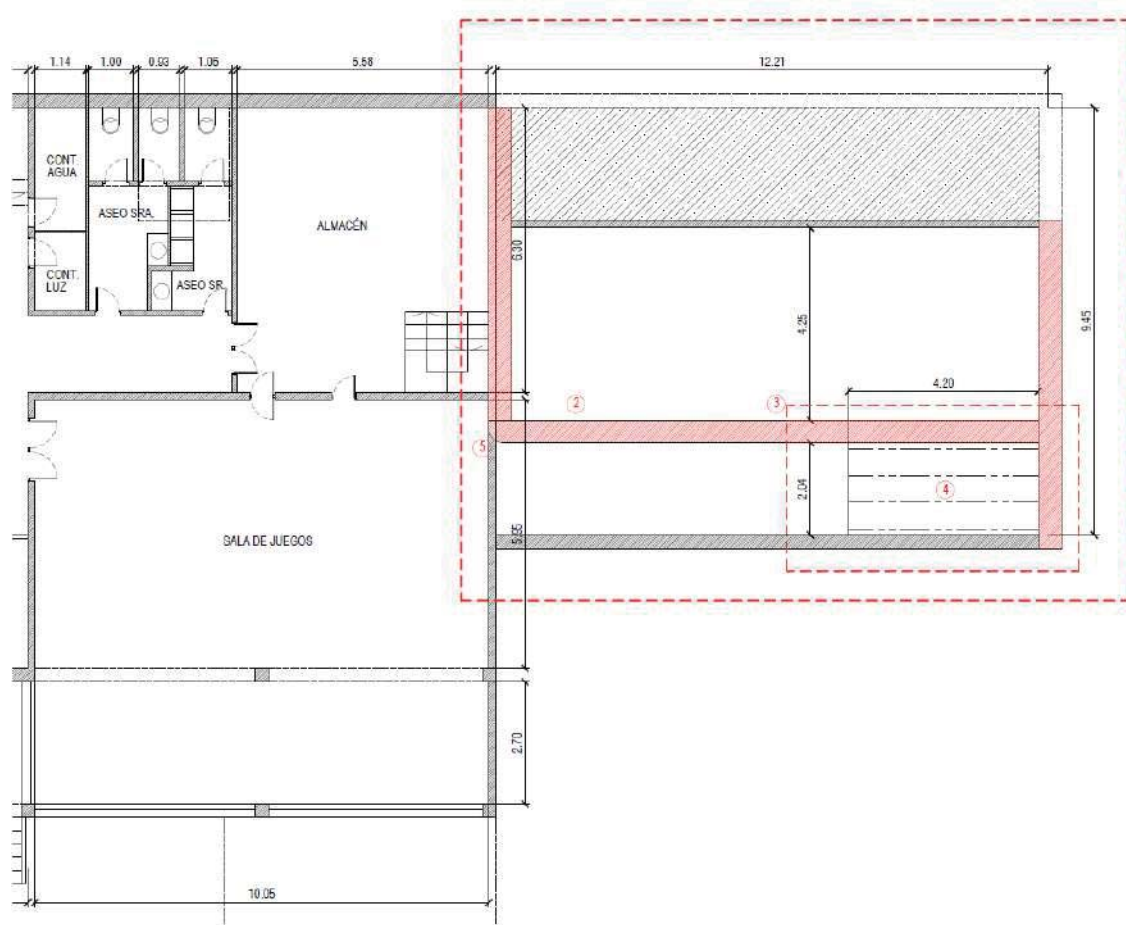
Actualment, l'Ajuntament de Viladecans està redactant el *Pla Especial Urbanístic de Protecció i Catàleg del Patrimoni Cultural i Ambiental de Viladecans*. En el marc d'aquest instrument de planejament, s'inclou l'àmbit de "Can Cot", agrupat en la tipologia de bé arqueològic - ZEA Zona d'expectativa arqueològica, atesos els seus valors històrics, arqueològics i paleontològics.

Projecte d'enderroc

En el projecte d'enderroc del Casino d'Albarosa, executat recentment, es va identificar la presència d'alguns trams de mur corresponents a una edificació anterior, els quals havien quedat ocults sota l'actual façana de l'edifici. Es tractava, tanmateix, de fragments residuals i de poca entitat, afectats per les transformacions posteriors de l'edificació.

Per poder detectar i documentar possibles restes de l'edificació original, prèviament a l'inici de l'enderroc de l'edifici i tal i com s'exigia a la llicència es va fer inspecció per part dels tècnics municipals. La llicència exigia que previ a l'enderroc els serveis tècnics comprovarien l'existència d'elements d'interès patrimonial (paviments, colors de paraments, dates en bigues, respiradors, motllures, cornises etc...).

Es va revisar la totalitat de l'edifici i dels elements constructius i es va detectar com element preexistent d'una edificació anterior un tram de paret de tapial i restes d'embigat de fusta, aproximadament 8m² d'un antic sostre. Es van donar instruccions i es va fer seguiment per verificar que les restes no presentessin materials o elements singulars d'interès, inscripcions o motllures... No es va detectar res d'interès a conservar i es va documentar la ubicació i fotografiar les restes detectades.



Identificació dels murs que contenen traçats de la masia sota el revestiment



Composició de la paret interior de l'antiga masia



Detall de la composició de la paret interior de l'antiga masia



Sostre amb 4 bigues originals de fusta, revoltons no originals

Actualment, no es conserven restes visibles de les estructures originals. En el supòsit que es localitzin evidències, és probable que aquestes es conservin de manera parcial, en posició soterrada i amb un determinat grau d'afectació, conseqüència de les successives transformacions, de les activitats desenvolupades a l'àmbit i del seu període d'inactivitat.

Regulació de les intervencions

En el cas que es portin a terme obres dins del perímetre de l'element que impliquin la realització de moviments de terra i afectin el subsol, es portarà a terme el control arqueològic de tots els moviments de terres que s'efectuïn durant l'execució del projecte, per tal de controlar i documentar la possible aparició de jaciments arqueològics no observables superficialment.

En el cas que aparegui alguna resta arqueològica o arquitectònica que resulti afectada, formarà de manera immediata al departament de Patrimoni Cultural de l'Ajuntament de Viladecans, la

Direcció General del Patrimoni Cultural de la Generalitat de Catalunya i a la promoció de les obres, per tal de valorar la troballa, determinar amb quin tipus d'actuació arqueològica es procedirà (control i excavació), resoldre la conservació o desmuntatge arqueològic de les restes i avaluar la possible afectació del projecte sobre les restes.

El control arqueològic, d'acord amb la normativa vigent, s'haurà de realitzar sota la direcció d'arqueòleg, amb la corresponent autorització de la Direcció General del Patrimoni Cultural, segons estableix la Llei 9/1993, de 30 de setembre, del patrimoni cultural català, i el Decret 78/2002, del Reglament de protecció del patrimoni arqueològic i paleontològic.

1.6. SITUACIÓ RESPECTE EL PLANEJAMENT VIGENT

ANTECEDENTS DEL PLANEJAMENT VIGENT

Com a antecedent i, únicament a mode informatiu, es pot esmentar que l'any 1981 es va aprovar un Pla Especial que incloïa únicament l'edifici de l'antic Casino i que es resumeix a continuació:

Pla Especial per la millora del medi urbà referent a l'edifici administratiu del lleure, propietat de "Cooperativa Albarrosa", situat a l'illa delimitada per l'Av. Central, carrer Gardènies, carrer Flor de Taronger i carrer Heliotrop de Viladecans (1981).

El document es presenta com a "Memoria justificativa referente al edificio administrativo-Recreativo para la Sociedad Cooperativa Albarrosa, que por omisión no fue incluido junto a la documentación referente al Plan Especial que fue enviado a la Corporación Metropolitana."

La memòria citada fa referència al projecte construït del Casino de l'Alba-rosa, executat l'any 1965 segons dades cadastrals, i té com a finalitat la justificació de l'ampliació de l'edifici existent en el moment de redacció (1981). La proposta preveia una redistribució funcional més eficient dels espais interiors, així com l'ajust d'alguns paràmetres urbanístics de la parcel·la, d'aquesta manera es justificava l'ampliació de l'edifici existent superant els gàlils permesos, que en contrapartida no esgotava els paràmetres normatius d'edificabilitat, ocupació i alçades màximes.

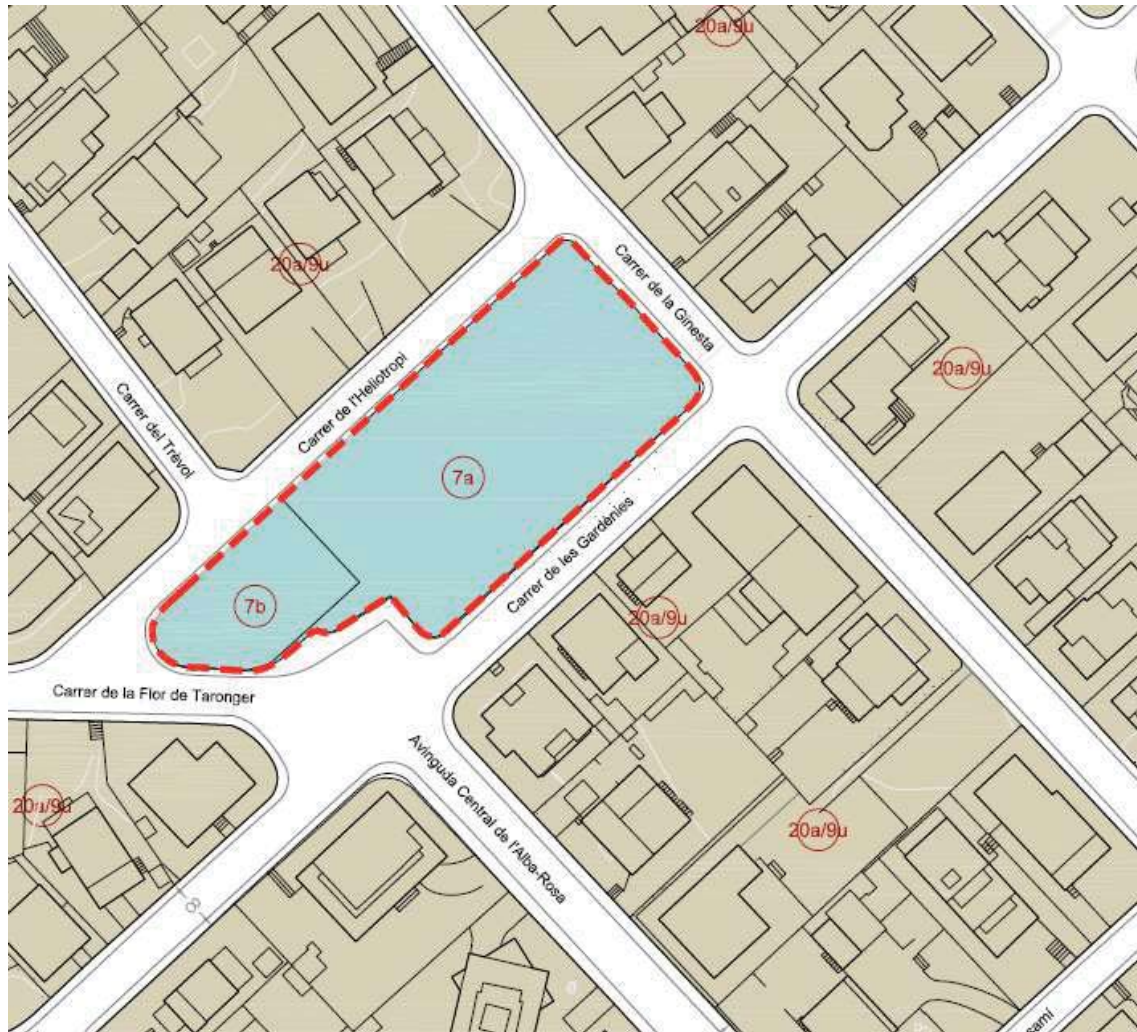
PLANEJAMENT VIGENT

El planejament vigent de l'àmbit és el ***Pla General Metropolità d'Ordenació Urbana (1976)*** i, per tant, la normativa que regeix són les Normes Urbanístiques del PGM – d'ara endavant NU del PGM- que, pel que fa a la qualificació d'equipaments, ha estat modificada l'any 2024.

L'àmbit es troba completament en sòl urbà i qualificat com a Sistema d'Equipaments, concretament amb les claus 7a, d'Equipaments comunitaris i dotacions Actuals, i 7b, d'Equipaments comunitaris i dotacions de nova creació de caràcter local.

Veure plànol INF 07 – PLANEJAMENT VIGENT.

PLANEJAMENT VIGENT			
CLASSIFICACIÓ			Sòl urbà
QUALIFICACIONS			2.102,00 m²
SISTEMES	7a	Equipaments comunitaris i dotacionals (existent)	1.694,00 m²
	7b	Equipaments comunitaris i dotacionals (nova creació)	408,00 m²



Planejament Vigent

CONDICIONS DE L'EDIFICACIÓ

D'acord amb l'article 216.1 de les NU del PGM, "L'edificabilitat neta dels equipaments comunitaris és la que resulti d'aplicar els paràmetres de les zones de l'entorn de l'equipament" i d'acord amb l'article 216.2 "amb caràcter general s'han d'aplicar les condicions d'edificació de les zones de l'entorn de l'equipament sense necessitat de tramitar un pla especial. No obstant, quan sigui necessari pels requeriments funcionals de l'equipament, aquestes condicions es podran modificar mitjançant la tramitació d'un pla especial que justifiqui la correcta integració de

l'equipament amb el seu entorn". Per tant, a priori, les condicions de l'edificació que són d'aplicació a l'àmbit d'equipaments són els de la clau 20a/9u que predomina en tot l'entorn immediat i el barri en general. **Veure plànol INF 04 – PLANEJAMENT VIGENT.**

CONDICIONS DE L'EDIFICACIÓ CLAU 20a/9u	
*D'acord amb l'article 216 de les NU del PGM, les condicions de l'edificació de l'equipament són les que resulti d'aplicar els paràmetres de l'entorn, i per tant els de la CLAU 20a/9u (Ordenació en edificació aïllada: unifamiliar)	
OCUPACIÓ	40,00%
EDIFICABILITAT SECTOR	1,00 m²st/m²s
ALÇADA MÀXIMA	9,15 m
LÍMIT DE PLANTES	B+2
Edificació auxiliar	
Alçada màxima	3,30 m
Ocupació	7,00%
SEPARACIÓ	
A llindes (front - lateral - fons)	3,00 m
Entre edificacions d'una mateixa parcel·la en relació amb les alçades	1/2

1.7. MARC LEGAL APLICABLE

El marc legal aplicable a la formulació del present Pla Especial Urbanístic està constituït per la legislació en matèria d'urbanisme vigent en el moment de la seva redacció:

- Text Refós de la Llei d'Urbanisme 1/2010, del 3 d'agost, d'acord amb la Llei 3/2012, del 22 de febrer, de modificació del Text Refós de la Llei d'urbanisme.
- Reglament de la Llei d'Urbanisme 305/2006, del 18 de juliol.

Els paràmetres urbanístics de l'àmbit és regeixen per :

- Pla General Metropolità d'Ordenació Urbana, aprovat per la *Comisión Provincial de Urbanismo* de Barcelona el 14 de juliol de 1976, i concretament les seves disposicions reguladores del desenvolupament dels equipaments comunitaris, contingues a la secció 2a del capítol IV del títol III de les NU -articles 212 a 217, modificats per la *MPGM en relació amb la regulació del sistema d'equipaments comunitaris*, aprovada definitivament el 21 de desembre de 2023.

Pel que fa la redacció de Plans Especials Urbanístics d'assignació d'usos, el TRLUC incorpora els següents articles i punts:

Article 67. Plans especials urbanístics de desenvolupament

1. En desenvolupament de les previsions del planejament territorial o del planejament urbanístic general, es poden aprovar plans especials urbanístics si són necessaris per a assolir les finalitats següents:

d) El desenvolupament del sistema urbanístic d'equipaments comunitaris. Si el planejament urbanístic general no ho fa, poden concretar l'ús de l'equipament comunitari i la titularitat pública o privada.

[...]

3. Els plans especials urbanístics de desenvolupament no previstos expressament en el planejament territorial o en el planejament urbanístic general no poden substituir en cap cas el pla d'ordenació urbanística municipal en la seva funció d'ordenació integral del territori, per la qual cosa no poden alterar la classificació del sòl ni poden modificar els elements fonamentals de l'estructura general definits per aquest planejament; en canvi poden alterar altres determinacions del planejament urbanístic general i establir les limitacions d'ús que siguin necessàries per a assolir la finalitat que els justifica.

Article 69. Determinacions i documentació dels plans especials urbanístics

2. Els plans especials urbanístics autònoms han de qualificar com a sistema urbanístic, general o local, els terrenys vinculats a les infraestructures que ordenen i han d'establir les altres determinacions necessàries per a llur funcionament adequat. La documentació d'aquests plans ha de contenir l'anàlisi de les diverses alternatives d'emplaçament plantejades i la justificació de l'opció escollida i del compliment dels requisits que legitimen l'aprovació del pla.

Article 101. Iniciativa privada en la formulació de plans urbanístics

1. La iniciativa privada pot formular plans especials urbanístics, plans de millora urbana i plans parcials urbanístics d'acord amb el planejament urbanístic general aplicable.

D'altra banda, d'acord amb el RLUC:

Article 93. Determinacions dels plans especials urbanístics

93.6 Quan els plans especials tenen per objecte la regulació d'usos, de forma genèrica o singularitzada, els correspon establir la determinació dels usos prohibits així com, si s'escau, les mesures a adoptar per a la seva eradicació.

93.7 Els plans especials que tenen per objecte concretar la titularitat i l'ús dels equipaments comunitaris poden establir, si s'escau, les condicions d'ordenació i edificació de l'equipament.

Per últim, la Normativa Urbanística del PGM, pel que fa el sistema d'equipaments indica el següent:

Article 214. Desenvolupament de les previsions sobre equipaments comunitaris

- 1. La regulació dels sòls qualificats com a equipaments es desenvoluparà i concretarà mitjançant la tramitació de plans especials d'abast supramunicipal o municipal que estableixin els usos i la titularitat dels equipaments des d'una perspectiva general. També es podran tramitar plans especials d'abast inferior o individuals per a cadascun dels equipaments, amb la mateixa finalitat.*
- 2. Els plans especials hauran de justificar els usos proposats d'acord amb les necessitats de la població i assegurar que la seva implantació no impedirà la prestació dels serveis i les dotacions essencials en l'àmbit territorial en el qual s'ubiquen. En aquest sentit, hauran d'incloure una anàlisi dels equipaments existents i previstos en relació amb els serveis i les dotacions essencials establertes pel marc normatiu vigent en cada moment. Aquesta justificació no serà necessària en el cas que els usos proposats tinguin la consideració d'essencials ni tampoc quan el planejament general estableixi el caràcter estructurant de l'equipament.*

Article 215. Titularitat

- 1. La destinació dels terrenys com a equipaments no requereix necessàriament la titularitat pública. [...]*

Article 216. Edificabilitat i condicions d'edificació

- 1. L'edificabilitat neta dels equipaments comunitaris és la que resulti d'aplicar els paràmetres de les zones de l'entorn de l'equipament. [...]*
- 2. L'edificació s'ha d'ajustar a les necessitats de l'equipament així com al paisatge, les condicions ambientals i l'entorn urbà on s'ubiqui. Per això, amb caràcter general s'han d'aplicar les condicions de l'edificació de les zones de l'entorn de l'equipament sense necessitat de tramitar un pla especial. No obstant, quan sigui necessari pels requeriments funcionals de l'equipament, aquestes condicions es podran modificar mitjançant la tramitació d'un pla especial que justifiqui la correcta integració de l'equipament amb el seu entorn.*
- 3. Els projectes d'obres dels equipaments han de minimitzar en el possible l'ocupació del sòl, preveient espais lliures interiors de parcel·la que siguin permeables i continguin elements vegetals que garanteixin una bona qualitat ambiental. [...]*

2. MEMÒRIA JUSTIFICATIVA

2.1. OBJECTIUS DEL PLA ESPECIAL

El principal objectiu del present PE és el de **concretar l'ús sanitari - assistencial en l'àmbit qualificat amb la clau 7 d'Equipaments comunitaris** al carrer de les Gardènies, número 20 de Viladecans i definir els paràmetres urbanístics reguladors de l'edificació, amb els següents criteris:

1. Establir el marc normatiu per a possibilitar la construcció d'una nova residència assistida per a gent gran amb centre de dia.
2. Definir les condicions de l'edificació de manera harmònica amb les parcel·les residencials circumdants, tenint en compte les necessitats dels nous usos plantejats, per tal d'integrar volumètricament la nova implantació.

El sòl ha estat històricament vinculat a l'ús d'equipament comunitari. No obstant això, malgrat que la major part de l'àmbit es troba qualificada amb la clau 7a, corresponent a equipament privat existent, el Pla General Metropolità de 1976 no hi va assignar cap ús concret.

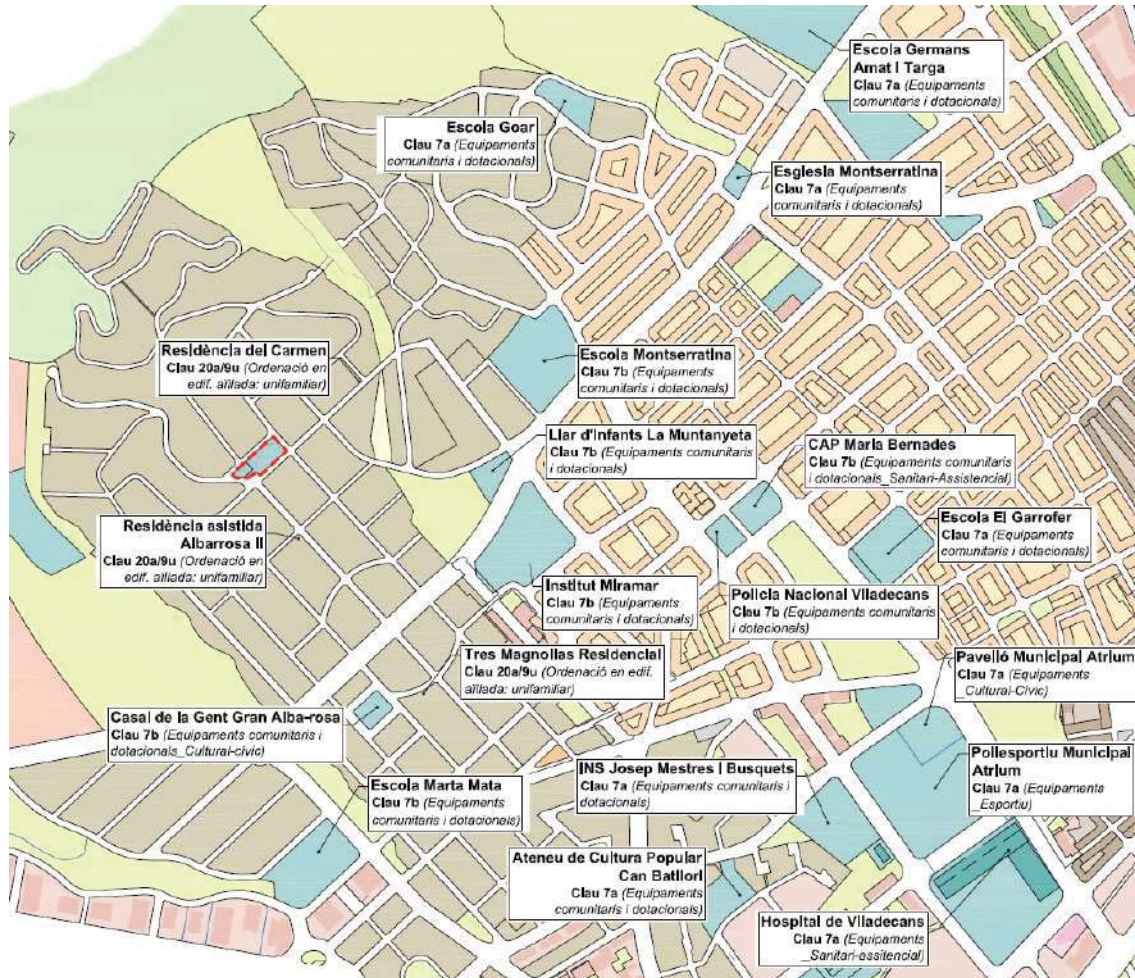
2.2. DIAGNOSI DE L'ESTAT ACTUAL I LES NECESSITATS

2.2.1. SISTEMA D'EQUIPAMENTS DE VILADECANS

Viladecans disposa actualment d'una àmplia i consolidada xarxa d'equipaments, fruit d'un procés de desenvolupament que s'ha anat articulant al llarg de les últimes dècades. Aquest creixement ha anat lligat a l'evolució demogràfica del municipi, especialment durant períodes d'increment de població, quan les administracions públiques van desplegar una estratègia d'ampliació i millora dels serveis i infraestructures, amb l'objectiu de garantir una qualitat de vida òptima per a la població.

Un dels resultats més evidents d'aquest impuls va ser l'augment d'equipaments de caràcter docent-educatiu, dut a terme els anys posteriors al repunt de natalitat (2003-2008). Aquestes dotacions van ser concebudes per donar resposta a una demanda creixent de places escolars i, actualment, el municipi disposa d'una àmplia xarxa educativa que cobreix satisfactòriament les necessitats de la població d'entre 0 i 18 anys. A més, les darreres dècades també han vist la consolidació d'altres serveis públics essencials, com nous centres d'atenció primària, instal·lacions esportives i la recent ampliació de l'hospital, cosa que consolida Viladecans com una ciutat ben equipada en matèria educativa i sanitària. Tanmateix, aquest escenari contrasta amb la manca d'equipaments específics per a la gent gran. En un context on la natalitat disminueix progressivament i l'esperança de vida augmenta, es troba la necessitat d'adaptar l'oferta d'infraestructures al nou perfil demogràfic del municipi, el col·lectiu de la tercera edat.

Concretament, al barri de l'Alba-rosa s'hi localitzen diversos equipaments, entre els quals destaquen centres educatius de diferents nivells, equipaments culturals i petits centres destinats a l'atenció de la gent gran.



Equipaments Viladecans

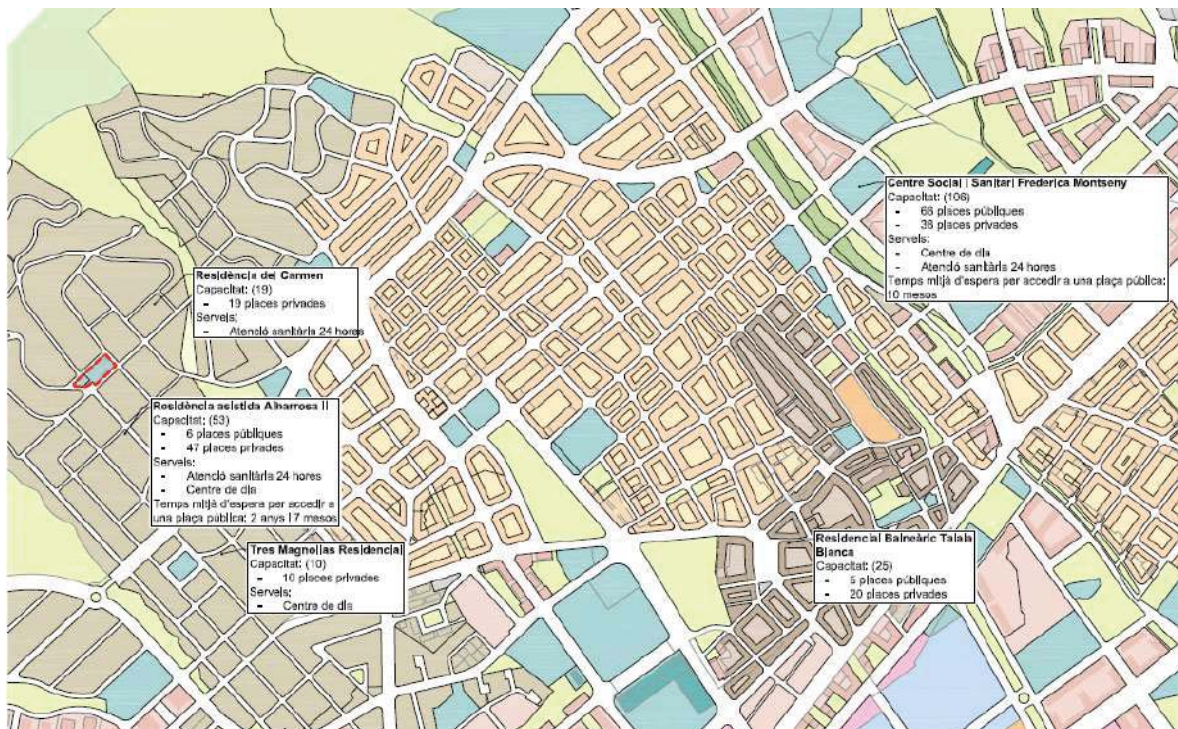
Paral·lelament, existeixen altres equipaments que, per diverses raons, es troben en situació de desús, com es el cas de l'antic Casino de l'Alba-rosa, motiu de la redacció d'aquest document. Davant la situació i per tal d'atendre a la realitat demogràfica actual, es proposa la seva recuperació com a espai destinat a la gent gran, amb l'objectiu de donar resposta a les noves demandes socials derivades de l'envelliment de la població.

2.2.2. OFERTA EXISTENT DE RESIDÈNCIES PER A GENT GRAN I ALTRES EQUIPAMENTS ASSISTENCIALS I/O DESTINATS A LA GENT GRAN

El terme municipal de Viladecans compta amb una infraestructura d'equipament adreçada a la gent de la tercera edat, que inclou diversos serveis, com casals, centres de dia o residències. Tot i això, l'oferta és insuficient per donar resposta a les necessitats de la població de + 65 anys, ja que únicament es disposa de 213 places residencials a tot el municipi.

Actualment, aquestes places es distribueixen en 5 centres ubicats dins del nucli urbà del municipi, i només 94 són de titularitat pública, el que fa que moltes vegades el temps d'espera per tal d'accedir a una plaça d'aquestes arribi als dos anys, posant en evidència la falta d'equipaments d'aquest caire.

	Places Totals	Places de titularitat pública	Places de titularitat privada
Residència assistida Albarrosa II	53	6	47
Residència del Carmen	19	0	19
Tres Magnolias Residencial	10	0	10
Residencial Balneari Talaia Blanca	25	20	5
Centre Sociosanitari Frederica Montseny	106	68	38
	213	94	119



Residències gent gran Viladecans

2.2.3. JUSTIFICACIÓ DE LA NECESSITAT D'UN NOU EQUIPAMENT DESTINAT A RESIDÈNCIA I CENTRE DE DIA PER A GENT GRAN

El present document té com a objectiu la justificació de la necessitat d'ampliar les places residencials destinades a la gent gran del municipi de Viladecans, que se situa molt per sota de la mitja catalana i encara més de les recomanacions internacionals. L'envelliment progressiu de

la població de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i, especialment del municipi de Viladecans, constitueix un repte demogràfic i social de primer ordre. En aquest context, la disponibilitat de recursos assistencials per atendre les necessitats de la tercera edat es converteix en una prioritat.

Segons les dades més recents de la *Asociación Estatal de Directores y Gerentes en Servicios Sociales*, Catalunya registra un dèficit de 14.428 places residencials per a persones grans. Aquesta mancança es deu al fet que la ràtio actual és de només 4,06 places per cada 100 habitants majors de 65 anys, una xifra insuficient si es compara amb el mínim establert per l'Organització Mundial de la Salut (OMS), que recomana almenys 5 places per cada 100 persones d'aquesta franja d'edat.

Aquesta situació, que ja es preocupant a nivell autonòmic, s'agreuja significativament quan parlem del municipi de Viladecans, que amb una població de 12.051 persones majors de 65 anys, només compta amb 213 places residencials, fent que la ràtio de places caigui fins al 1,76%, quedant-se molt per sota de la mitjà catalana i molt més lluny encara de les recomanacions de la OMS.

Els documents d'anàlisi consultats posen de manifest la necessitat d'ampliar el parc residencial per a gent gran a Viladecans, com a mesura clau per garantir una atenció digna i adequada a aquest col·lectiu i per afrontar els reptes derivats de l'envelliment demogràfic. L'actual manca de places representa una greu limitació per donar resposta a les necessitats presents i futures de la població gran del municipi, especialment en un context d'envelliment constant.

Aquesta carència té importants repercussions socials, que es manifesten en l'augment de la sobrecàrrega de les famílies cuidadores i el risc d'exclusió social de les persones en situació de dependència.

Davant d'aquesta situació, es fa convenient la implantació d'una nova residència al municipi, que permeti incrementar l'oferta pública i/o concertada de places, reduir les llistes d'espera i evitar la derivació de residents a altres localitats properes.

2.3. JUSTIFICACIÓ DE LA NECESSITAT, L'OPORTUNITAT I LA CONVENIÈNCIA

2.3.1. JUSTIFICACIÓ DE LA PROPOSTA

D'acord amb les disposicions normatives de les NU del PGM referents als equipaments comunitaris, per la implantació d'un nou ús i la posada en funcionament dels equipaments és necessària la tramitació d'un Pla Especial Urbanístic d'Assignació d'Usos.

En aquest cas, donat l'anàlisi presentat anteriorment pel que fa l'oferta d'equipaments de caire assistencial al municipi, es fa palesa la necessitat d'equipaments amb ús de residència assistida. Els anàlisis demogràfics i de demanda de la població revelen que l'oferta de places existent és

molt inferior a la demanda present i, fins i tot, la demanda futura degudes al progressiu envelliment de la població i el consegüent augment potencial de persones interessades.

La parcel·la objecte d'aquest Pla Especial, que forma part de la reserva d'equipaments de Viladecans, porta anys sense un ús concret. Per tant, la voluntat de desenvolupament d'aquest àmbit per part de la propietat es presenta com una oportunitat òptima per dotar el barri de l'Alba-rosa d'un nou equipament en funcionament i transformar una parcel·la que ha viscut uns darrers anys conflictius deguts a la manca d'ús.

2.3.2. JUSTIFICACIÓ DE L'INTERÈS PÚBLIC

L'interès públic del Pla rau en la reactivació de la parcel·la d'equipaments mitjançant, en primer lloc, l'assignació del seu nou ús. Pel que fa l'ús sanitari assistencial que s'assigna i el futur projecte de construcció i posada en funcionament d'una residència assistida amb centre de dia per a gent gran, de fins a 90-100 places en total, respon a una necessitat urgent i creixent del municipi que afecta de manera directa o indirecta a tota la població de persones grans i els seus entorns.

2.3.3. JUSTIFICACIÓ D'EQUIPAMENT DE CARÀCTER ESSENCIAL

D'acord amb el que estableix l'article 212.2 del Pla General Metropolità, tenen la consideració d'equipaments de caràcter essencial aquells destinats a prestar serveis de proximitat al ciutadà i garantir els drets fonamentals de les persones en el marc de l'estat de benestar, especialment en l'àmbit social, assistencial i sanitari.

En aquest sentit, l'equipament proposat, basat en una residència assistida amb centre de dia per a gent gran, respon directament a una necessitat social de primer ordre, vinculada a la cura i l'assistència d'un col·lectiu vulnerable i cada vegada major. Tot i tractarse d'un equipament de titularitat privada, la incorporació de places de caràcter públic ofereix un servei a la comunitat i per tant, la integració dins del sistema d'equipaments d'interès general.

Article 212 Usos dels equipaments comunitaris

2. Als efectes d'aquesta normativa:

- Tenen la consideració d'essencials els equipaments destinats a prestar serveis de proximitat al ciutadà i que garanteixen els drets fonamentals de les persones en el marc de l'estat del benestar, com ara centres d'atenció primària, centres de dia, centres d'educació bàsica i secundària obligatòria, centres de la xarxa bàsica d'equipaments esportius, centres cívics, casals, biblioteques, mercats, comissaries de la policia local i altres centres equivalents.

2.4. DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA D'ORDENACIÓ

2.4.1. CONCRECIÓ DELS USOS

Els usos proposats per al sòl objecte d'aquest document es concreten a partir dels usos establerts a l'article 212 de les NU del PGM. En aquest sentit es preveu l'implantació dels usos sanitari i assistencial, per la construcció d'una residència assistencial per a gent gran amb centre de dia.

Cal destacar que, en el moment de redacció del Pla General Metropolità del 76, la part de la parcel·la qualificada com a 7a, d'Equipaments comunitaris i dotacionals actuals, no se li va assignar cap ús urbanístic específic. La presència d'una pista d'encimentat, ja present en el moment de redacció, que probablement no complia els requisits necessaris per ser considerada com a equipament esportiu pròpiament dit, va comportar que la parcel·la quedés adscrita de manera genèrica al sistema d'equipaments.

Aquesta situació, conjuntament amb l'absència d'un planejament posterior que en concretés l'ordenació, ha fet que la parcel·la hagi arribat fins a l'actualitat sense un ús urbanístic concret.

Atesos els antecedents exposats, es considera que el PE no està dins dels supòsits de donar compliment a les exigències determinades pel TRLU pel que fa a la modificació de la zonificació o dels usos urbanístics dels espais lliures, les zones verdes o els equipaments esportius que el planejament urbanístic qualifica com a sistemes urbanístics generals o locals.

2.4.2. TIPUS D'ORDENACIÓ I PARÀMETRES REGULADORS

D'acord amb els articles 216 i 217 de les NU del PGM, els paràmetres de l'edificació es defineixen a partir de les claus urbanístiques de l'entorn, amb la possibilitat d'ajustar-los per garantir la correcta integració de l'equipament al seu context.

TIPUS D'ORDENACIÓ:

Es determina que el tipus d'ordenació sigui el de volumetria específica en la modalitat de configuració flexible, que es la que permet una millor integració de l'edificació en el teixit residencial unifamiliar de l'entorn.

D'acord amb l'article 246 de les NU del PGM, els paràmetres emprats en aquest tipus d'ordenació són els següents:

a) Edificabilitat màxima

D'acord amb la normativa, **es manté l'edificabilitat màxima vigent per la clau 20a/9u, d'1,00 m²st/m²sòl**, i s'estableix un **sostre edificable màxim de 2.102 m²** sobre rasant.

b) Perímetre regulador

El present Pla Especial defineix el perímetre regulador de l'edificació a partir dels criteris establerts a la clau 20a/9u, de tal manera que amb caràcter general, es fixa una separació mínima de 3,00m a tots els límits de la parcel·la, a excepció del front al carrer de les Gardènies, que per

tal de donar compliment a l'article 264.3 de les NNUU del PGM, s'incrementa fins a 5,00m, garantint que els volums edificats s'inscriguin dins dels plans inclinats definits per aquest article en relació amb els vials.

Article 264. Localització relativa de l'edificació

3. Les edificacions que segons el Pla parcial o Pla especial puguin aixecar-se amb façana a la xarxa viària bàsica o pròximes als límits de zona, hauran de preveure's en aquells plans de manera que, ateses l'alçada i la distància al vial o al límit de la zona, els volums quedin compresos dins dels angles traçats de la manera següent: recta horitzontal per qualsevol punt de l'eix del vial i del límit de la zona i normal a aquests, i recta que passa pel mateix punt situat en pla vertical que contingui l'anterior i formant amb aquesta un angle de 60°.

No obstant això, i amb caràcter excepcional, es permet l'ocupació de l'espai de separació a llindes en les plantes sota rasant en el tram confrontat amb el carrer de l'Heliotropi, de manera que no afecta a la percepció del volum emergent. Aquesta excepció respon a la situació actual de la parcel·la que es troba ja excavada i disposa d'un mur de contenció de 3,00m d'alçada. El manteniment estricte de la separació en aquest àmbit implicaria el rebliment de terres amb un impacte ambiental i constructiu rellevant i innecessari. Per aquest motiu, el Pla recull al plànol ORD-02 la definició concreta del perímetre regulador i les seves excepcions, vinculat a un sistema de plataformes que ordena la implantació de l'edificació.

c) Ocupació màxima:

Pel que fa al paràmetre d'ocupació, el present Pla Especial estableix una regulació diferenciada d'acord amb els criteris de la clau 20a/9u, distingint entre l'ocupació de les plantes sobre rasant (computables a efectes d'edificabilitat) i l'ocupació total del conjunt edificat.

D'una banda, es fixa una ocupació màxima del 50% de la superfície de l'àmbit per a les plantes sobre rasant (computables a efectes d'edificabilitat) i les construccions auxiliars. Aquest valor suposa un ajust moderat respecte del 40% establert per la clau 20a/9u, i respon a la necessitat d'adaptar la implantació de l'edificació a les exigències funcionals pròpies de l'ús dotacional previst, permetent una resolució adequada del programa, especialment pel que fa a la disposició de les habitacions en planta pis.

D'altra banda, s'estableix que el conjunt de l'edificació, incloent tant les plantes computables com les no computables a efectes d'edificabilitat, no podrà superar una ocupació màxima del 60% de la superfície de l'àmbit. Aquesta previsió té per objecte donar resposta a les condicions físiques de la parcel·la i, en particular, a la seva configuració topogràfica.

En aquest sentit, la presència d'un desnivell significatiu respecte del carrer de l'Heliotropi, resolt mitjançant un mur de contenció d'aproximadament 3 metres d'alçada, fa convenient preveure l'ocupació parcial d'aquesta franja mitjançant volums edificats sota rasant, evitant així moviments de terres innecessaris o reblerts generalitzats. Aquests espais, per la seva naturalesa, tenen la

consideració de no computables a efectes d'edificabilitat, però sí que incideixen en el còmput global d'ocupació.

Per aquest motiu, la diferenciació entre ambdós límits d'ocupació permet compatibilitzar el correcte desenvolupament funcional de l'equipament amb l'adaptació a la topografia existent, garantint alhora que l'increment d'ocupació no comporti una major percepció edificatòria.

d) Edificacions auxiliars

Pel que fa a les edificacions auxiliars, aquestes podran assolir una alçada màxima de 3,30 m, d'acord amb el que ja preveia la clau 20a/9u. Tanmateix, s'estableix una reducció de la seva ocupació màxima fins al 3%, i aquesta computarà dins del límit màxim d'ocupació de la parcel·la.

e) Perfil regulador / Alçada reguladora màxima (ARM):

El perfil regulador de l'edificació es defineix a partir d'un sistema de plataformes altimètriques amb l'objectiu d'adaptar l'edificació a la topografia existent i evitar la generació de volums descontextualitzats respecte a l'entorn.

La parcel·la presenta un desnivell significatiu entre el carrer de l'Heliotropi i el carrer de les Gàrdenies, fet que comporta que al mateix nivell edificatori es puguin tenir consideracions de plantes diferents. Amb l'objectiu d'evitar que des de qualsevol punt es puguin arribar a percebre volums equivalents a PB+3, s'han regulat una sèrie de plataformes edificatòries que determinen en cada punt, la cota d'implantació de planta baixa, el nombre màxim de plantes i l'alçada reguladora.

- Plataforma 01: situada al marge del carrer de l'Heliotropi, l'edificació ha d'anar completament soterrada i no pot superar la cota +74,25m, evitant així qualsevol volum emergent. Aquest volum evita el reblliment de terres en una part ja excavada, i permet que a nivell visual des dels carrers no condicioni les separacions pròpies de la clau 20a/9u.
- Plataforma 02: situada també al límit del carrer de l'Heliotropi, dona continuïtat a la plataforma 01, però aquesta al tenir la cota del carrer més baixa, agafa consideració de PB.
- limita l'edificació a planta baixa, amb la mateixa cota màxima que la plataforma 01, assegurant així la transició amb la zona inferior.
- Plataforma 03 i 04: aquestes plataformes, que ja respecten les separacions a vial pròpies de la clau, concentren l'edificació emergent, amb un màxim de PB+1 i PB+2 respectivament, i una alçada màxima de 10,60m. La diferència de plantes edificables ve condicionada per un salt de consideració de planta baixa, de tal manera que en cap cas es pugui percebre un volum de més de 10,60m des de la cota més baixa de la parcel·la.

Respecte a l'alçada de l'edificació corresponent a les plataformes 3 i 4, s'incrementa respecte l'actual de la clau 20a/9u, ja que els paràmetres d'habitatge unifamiliar són excessivament restrictius per la implantació d'un equipament, especialment d'ús sanitari i assistencial, que

demana usos en planta baixa amb un caràcter representatiu, polivalent i destinat a un gran nombre d'usuaris, i unes plantes pis amb una càrrega major d'instal·lacions que no pas els habitatges unifamiliars.

Per donar resposta a aquestes necessitats funcionals, s'estableix una alçada reguladora màxima de 10,60 m en les plataformes 3 i 4, permetent una adequada resolució del programa sense desvirtuar l'escala de l'entorn.

Adicionalment, es preveu la possibilitat de superar puntualment aquesta alçada en fins a 1,00 m, sempre que la superfície afectada no superi el 30% de la darrera planta edificable. Aquesta limitació garanteix que aquesta superació tingui un caràcter estrictament puntual i no comporti un increment significatiu del volum percebut, alhora que aporta certa flexibilitat en la resolució de les cobertes i dels elements tècnics associats, facilitant una millor integració arquitectònica del conjunt dins l'àmbit, alhora que manté el control sobre la volumetria final de l'edificació.

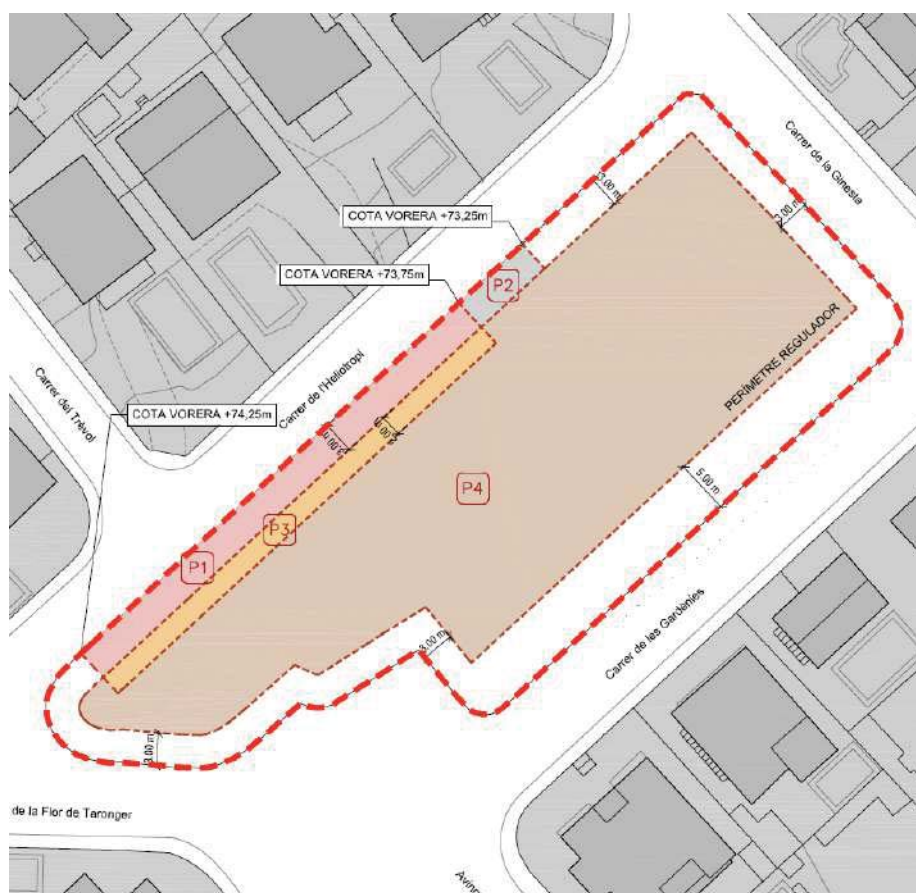
D'aquesta manera i a mode de resum es detallen en el següent quadre les condicions de l'edificació adaptades per l'equipament.

PLANEJAMENT PROPOSAT			
CLASSIFICACIÓ			Sòl urbà
QUALIFICACIONS			2.102,00 m²
SISTEMES	7b	Sistema d'equipaments comunitaris de nova creació i d'interès municipal	2.102,00 m²

CONDICIONS DE L'EDIFICACIÓ		
OCUPACIÓ	Edificació computable a efectes d'edificabilitat	50,00%
	Conjunt total edificat	60,00%
EDIFICABILITAT SECTOR		1,00 m²st/m²s
SOSTRE MÀXIM DE LA PARCEL·LA		2.102,00 m²
ALÇADA MÀXIMA REGULADORA		10,60 m
EDIFICACIONS AUXILIARS		
Alçada màxima		3,30 m
Ocupació		3,00%
SEPARACIONS		
A llindes* (front - lateral - fons)		3,00 m
Entre edificacions d'una mateixa parcel·la en relació amb les alçades		1/2



Esquema de planejament proposat



Esquema d'ordenació

2.4.3. TAULA COMPARATIVA ENTRE ELS PARÀMETRES DE LA CLAU 20a/9u I ELS PARÀMETRES DE LA PARCEL·LA:

CONDICIONS DE L'EDIFICACIÓ CLAU 20a/9u				
CONDICIONS DE L'EDIFICACIÓ		Clau 20a/9u	Proposta parcel·la	
OCUPACIÓ	40,00%	Edificació computable a efectes d'edificabilitat	50,00%	
		Conjunt total edificat	60,00%	
EDIFICABILITAT SECTOR		1,00 m²st/m²s	1,00 m²st/m²s	
ALÇADA MÀXIMA		9,15 m	10,60 m	
LÍMIT DE PLANTES		B+2	B+2	
Edificació auxiliar				
Alçada màxima		3,30 m	3,30 m	
Ocupació		7,00%	3,00%	
SEPARACIÓ				
A llindes (front - lateral - fons)		3,00 m	3,00 m	
Entre edificacions d'una mateixa parcel·la en relació amb les alçades		1/2	1/2	

2.4.4. ALTRES CONDICIONS DE L'EQUIPAMENT

Es preveu la implantació d'una residència assistida per a gent gran amb centre de dia annex, que donarà servei a aproximadament 100 persones, unes 80 com a residents i unes 20 com a usuàries del centre de dia.

Els requeriments funcionals, de superfície de l'equipament, les condicions de la instal·lació i de posada en funcionament de l'activitat, es definiran d'acord amb la normativa vigent en aquest àmbit, que està conformada pels següents documents:

- Codi Tècnic de l'Edificació (CTE)
- Decret 205/2015 de 15 de setembre, de règim d'autorització administrativa i comunicació prèvia dels serveis socials i del Registre, d'Entitats, Serveis i Establiments Socials, així com la normativa vigent sobre condicions d'accessibilitat.
- Ordre TSF/218/2020, de 16 de desembre, per a la provisió dels serveis de la Xarxa de Serveis Socials d'Atenció Pública.
- Instruccions tècniques complementàries que regulen les condicions de seguretat en cas d'incendi en centres residencials i centres d'atenció diürna per a persones amb dependència i en centres residencials per a menors tutelats del Departament d'Interior de la Generalitat.

3. GESTIÓ

L'Execució del Pla es durà a terme per part de la propietat, i promotora del mateix, a través de la redacció del projecte corresponent per l'obtenció de llicència urbanística.

El present Pla no implica la tramitació de cap instrument de gestió urbanística ni l'obligatorietat d'executar obres d'urbanització, ja que es tracta d'una parcel·la de titularitat única que disposa dels serveis i les característiques necessàries per a obtenir la consideració de solar d'acord amb l'establert a l'article 29 del TRLUC.

4. PLA D'ETAPES

Les actuacions previstes en aquest Pla Especial es preveuen en una única etapa de 5 anys a partir de l'obtenció de la corresponent llicència d'obres.

5. AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA

El present estudi té per objecte realitzar l'avaluació econòmica i financera relativa al PE objecte del present document, en compliment a l'establert a l'article 102.1 del TRLU 1/2010, del 3 d'agost. L'estudi analitza la viabilitat de la implantació de l'equipament assistencial sanitari previst i acredita que la seva execució i dinàmica de funcionament es duen a terme mitjançant inversió i gestió privades, sense generar càrregues econòmiques ni afectacions a les finances públiques. Així, es presenta a continuació la síntesi de la inversió prevista per al desenvolupament de l'equipament, tenint en compte que la parcel·la no presenta càrregues urbanístiques externes.

PROMOCIÓ RESIDENCIA I CENTRE DE DIA PER A GENT GRAN

DADES DE LA PROMOCIÓ

Sostre màxim de la parcel·la	2.102,00 m ²
Soterrani estimat a edificar	1.261,20 m ²

COSTOS

COSTOS DE CONSTRUCCIÓ

CONCEPTE	Superfície construïda	Preu construcció	IMPORT
Construcció			
Equipament	2.102,00 m ²	1.600,00 €/m ²	3.363.200,00 €
Soterrani	1.261,20 m ²	800,00 €/m ²	1.008.960,00 €
· PRESSUPOST OBRA (PEC)			4.372.160,00 €
· PRESSUPOST OBRA PEM			3.674.084,03 €
COSTOS VINCULATS A LA CONSTRUCCIÓ			
· HONORARIS TÈCNICS (Arquitecte, Arquitecte tècnic, seguretat i salut, OCT...)		10,00% PEC	437.216,00 €
· TAXES I LLICÈNCIES (Llicència d'obres, ICIO, LPO, escomeses, avals organismes p)		5,50% PEM	202.074,62 €
· ASSEGURANCES (Assegurança TRC i assegurança decenal)		0,50% PEM	18.370,42 €
COST TOTAL DE LA PROMOCIÓ			5.029.821,04 €

COSTOS JURÍDICS I FISCALS

CONCEPTE	IMPORT
(Despeses DH i DON, IAE promotor, IBI, altres impostos)	1,50% const
COSTOS JURÍDICS I FISCALS	75.447,32 €

COST DE GESTIÓ D'OBRA

CONCEPTE	IMPORT
(Monitoratge)	2,00% obra
COST DE GESTIÓ D'OBRA	87.443,20 €

TOTAL DESPESES

CONCEPTE	IMPORT
COST EXECUCIÓ OBRA EDIFICACIÓ	5.029.821,04 €
COSTOS JURÍDICS I FISCALS	75.447,32 €
COST DE GESTIÓ D'OBRA	87.443,20 €
COST TOTAL	5.192.711,56 €

A partir d'aquests paràmetres, s'estima una inversió total de **5.192.711,56 €**, calculada en funció de l'edificabilitat màxima de la parcel·la i de la previsió d'un soterrani de 1.261,2m², corresponent al 60% de l'ocupació de la parcel·la. Sobre aquestes dades, s'ha atribuït un cost estimat de 1.600 €/m² sobre rasant i el 50% d'aquest per la construcció sota rasant.

Atesa la naturalesa privada de la iniciativa, el Pla Especial no incorpora un model d'explotació ni un estudi funcional detallat del futur equipament, donat que aquests aspectes formen part de l'àmbit de gestió pròpia del promotor.

6. OBRES D'URBANITZACIÓ

D'acord amb l'estudi de mobilitat incorporat com a Annex VII de la present memòria, es preveu la reubicació de la parada de bus urbà, actualment situada al Carrer de les Gardènies, cap a la intersecció entre aquest carrer i l'Avinguda Central de l'Albarosa. Aquesta actuació no modifica el recorregut de la xarxa de transport públic existent, però en millora les condicions d'accessibilitat i dona servei directe al futur equipament.

Com a conseqüència d'aquesta reordenació, es fa necessari adequar l'espai urbà de la cantonada, que actualment es troba pavimentat amb asfalt, per un paviment de panot, en coherència amb la resta de les voreres de l'entorn ja urbanitzat, garantint la continuïtat formal i funcional de l'espai públic.



Esquema àmbit d'urbanització

6.1. VALORACIÓ ECONÒMICA OBRES D'URBANITZACIÓ:

En compliment del que estableix l'article 107.3 del Text Refós de la Llei d'Urbanisme el present Pla Especial incorpora una estimació econòmica de les obres d'urbanització necessàries per a la correcta implantació de l'actuació prevista.

Per tant, partint de la base que l'àrea d'urbanització té una superfície de 167,2m² i que s'ha considerat un preu de 150€/m², que inclou els treballs de demolició del paviment existent, preparació de la base i execució del nou paviment de vorera, el cost ascendeix a 25.080€.

VALORACIÓ ECONÒMICA OBRES D'URBANITZACIÓ		
Superfície a urbanitzar	Preu m ²	Preu obres d'urbanització
167,20 m ²	150,00 €/m ²	25.080,00 €

7. NORMATIVA URBANÍSTICA

CAPÍTOL I.- CONSIDERACIONS GENERALS

Article 1.- Objecte i àmbit del Pla Especial

1. L'objecte del present Pla Especial és l'assignació dels usos sanitari i assistencial i la regulació de l'edificació de l'àmbit conformat per la parcel·la situada al número 20 del carrer de les Gardènies, qualificada de sistema d'equipaments comunitaris amb les claus 7a i 7b en la General Metropolità.
2. La superfície de sòl de l'àmbit és de 2.102m².

Article 2.- Marc legal

Les presents normes es redacten a l'empara del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme, consolidat amb les modificacions introduïdes posteriorment, el Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme, i el Pla General Metropolità d'Ordenació Urbana, aprovat per la Comisió Provincial de Urbanismo de Barcelona el 14 de juliol de 1976.

Article 3.- Vigència i Modificacions

La vigència del Pla Especial s'inicia el mateix dia de la publicació de l'acord de la seva aprovació definitiva i de les normes reguladores, i mantindrà la seva vigència mentre que no es produeixi la seva modificació.

Article 4.- Interpretació

1. Aquestes normes s'interpreten atenent el seu contingut i amb subjecció als objectius i finalitats expressats en la memòria.
2. En tot allò no previst expressament en aquestes Normes, seran d'aplicació supletòria les determinacions establertes en les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità de Barcelona (NNUU PGM), i les seves Ordenances Metropolitanes d'edificació (OME).

Article 5.- Contingut del Pla Especial

1. El Pla l'integren els següents documents:
 - 1- Memòria Descriptiva
 - 2- Memòria Justificativa
 - 3- Avaluació Econòmica i Financera
 - 4- Normativa Urbanística
 - 5- Documentació Gràfica
 - 6- Documentació Annexa
2. Les presents Normes Urbanístiques, així com els plànols d'ordenació on no s'indica el contrari, tenen caràcter normatiu.

Article 6.- Titularitat i gestió de l'equipament

L'equipament podrà ser de titularitat i gestió privada.

CAPÍTOL II- REGULACIÓ DEL SISTEMA D'EQUIPAMENTS

Article 7.- Qualificació del sòl

El sòl inclòs a l'àmbit del Pla Especial, és qualificat de Sistema d'Equipaments comunitaris de nova creació i d'interès municipal, amb la clau 7b del Pla General Metropolità de Barcelona.

Article 8.- Usos admesos

L'ús principal és el d'equipament sanitari i assistencial, corresponent a una residència assistencial, amb caràcter d'equipament essencial, d'acord amb el que estableix als articles 212.1.b i 212.2 de les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità de Barcelona.

Article 9.- Regulació de l'edificació

- a) **Tipus d'ordenació** segons volumetria específica en configuració flexible regulat en les normes urbanístiques del Pla General Metropolità, amb les precisions específiques indicadors en el present Pla.

- b) **Edificabilitat màxima:** S'estableix un índex d'edificabilitat neta d'**1 m²st/m²s**.

Per al còmput d'edificabilitat, serà d'aplicació l'establert a l'art. 224 de les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità.

- c) **Cota de referència de Planta Baixa**

- Plataformes 2 i 4: cota altimètrica +70,50 ± 0,50 m.
- Plataforma 3: cota altimètrica igual o inferior a +74,25m.

d) Perímetre regulador

1. En el plànol d'ordenació ORD-02 s'estableixen les localitzacions de les figures poligonals corresponents als perímetres reguladors de l'edificació i construccions auxiliars de les diferents plataformes.
2. Ocupació màxima:
Les plantes de l'edificació computables a efectes d'edificabilitat i les construccions auxiliars no podrà superar una ocupació màxima del 50% de la superfície de l'àmbit.
El conjunt de l'edificació compostat per totes les plantes computables i no computables a efectes d'edificabilitat no podrà superar una ocupació màxima del 60% de la superfície de l'àmbit.
3. Edificacions auxiliars: s'admet la construcció d'edificacions auxiliars amb una ocupació màxima específica del 3% de la superfície de l'àmbit, formant part del límit d'ocupació màxima admissible de l'àmbit, atenent a l'article 253.3 de les NNUU del PGM.

e) Perfil regulador

1. Nombre de plantes màxim i Alçada màxima de l'edificació
 - Les construccions dins de l'àrea de la plataforma 1 tenen la consideració de planta soterrani, amb la condició que el seu perfil regulador no superi la cota altimètrica +74,25m.
 - Les construccions dins de l'àrea de la plataforma 2:
Nombre màxim de plantes: PB
Alçada màxima de l'edificació: el seu perfil regulador no superi la cota altimètrica +74,25m.
 - Les construccions dins de l'àrea de la plataforma 3:
Nombre màxim de plantes: PB+1
Alçada màxima de l'edificació: la mateixa per a la plataforma 4.
 - Les construccions dins de l'àrea de la plataforma 4:
Nombre màxim de plantes: PB+2
Alçada màxima de l'edificació: 10,60m.
2. Pel que fa a l'alçada màxima de l'edificació corresponent a les plataformes 3 i 4, es permetrà la superació puntual de 1m de l'alçada màxima de l'edificació condicionada a que la superfície en planta superi el màxim determinat al punt 1 sigui igual o inferior al 30% de la darrera planta edificable.
3. L'alçada màxima de les edificacions auxiliars serà de 3,30m.
4. Elements sobre coberta:
Per sobre del pla terminal de l'edificació es permetrà:
 - Badalots d'escala o accessos a coberta accessible.
 - Elements tècnics de les edificacions amb una alçada màxima de 3,00m i s'hauran de disposar reculats un mínim de 3,00m respecte de la línia de façana.Les cobertes hauran de ser compatibles amb la implantació de panells solars i d'altres instal·lacions comunitàries.

Article 10.- Sòl lliure d'edificació

1. El sòl lliure d'edificació restarà a l'establert a l'article 216.1 de les normes urbanístiques del Pla General Metropolità, i a les mesures ambientals de les presents normes.
2. L'adaptació topogràfica i moviment de terres restaran a l'establert a l'article 261.1b de les NNUU del PGM.

CAPÍTOL III- ELEMENTS D'INTERÈS PATRIMONIAL

Article 11.- Protocol d'actuació en àmbits de jaciment arqueològics

1. Qualsevol intervenció haurà de comptar amb l'informe previ dels tècnics del departament de Patrimoni Cultural de l'Ajuntament de Viladecans, segons l'acord d'aprovació de la relació d'Elements d'Interès Patrimonial de Viladecans aprovat pel Ple de l'Ajuntament de Viladecans, en la sessió ordinària del 26 d'abril de 2007.
2. Prèviament a la intervenció i com a document relacionat amb la llicència d'obres municipal, el promotor haurà de disposar de l'autorització d'intervenció arqueològica resolta pel servei d'Arqueologia del departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya.
3. L'obligació, per part del promotor o actor de la intervenció, de lliurar al departament de Patrimoni Cultural de l'Ajuntament de Viladecans una còpia de la memòria del projecte d'excavació: en la qual consti l'empresa que es farà càrrec de la intervenció arqueològica, plànols d'emplaçament i topogràfics de l'entorn i reportatge fotogràfic de l'element sobre el qual s'actua; tan mateix, una vegada acabada l'excavació, el promotor s'obliga a lliurar una còpia de la memòria de la intervenció arqueològica al departament de Patrimoni Cultural de l'Ajuntament de Viladecans.
4. El control arqueològic, d'acord amb la normativa vigent, s'haurà de realitzar sota la direcció d'un arqueòleg, amb la corresponent autorització de la Direcció General de Patrimoni Cultural, segons estableix la Llei 9/1933, de 30 de setembre, del patrimoni cultural català, i el Decret 78/2002, del Reglament de protecció del patrimoni arqueològic i paleontològic.

CAPÍTOL IV- MESURES AMBIENTALS

Article 12.- Obligatorietat i interpretació del CAPÍTOL V

1. El projecte constructiu haurà d'ajustar-se als criteris i mesures ambientals establertes en el present capítol i a la Memòria Ambiental.
2. Totes les referències a la legislació sectorial, que s'esmenten de manera concreta en aquestes disposicions ambientals, han d'entendre's aplicables en tant que siguin vigents, i s'entendran substituïdes, en el seu cas, per la legislació equivalent que es promulgui i que derogui l'anterior.
3. En cas que la normativa sectorial estableixi uns requeriments superiors, aquests prevaldran sobre els que estableix el present capítol.

4. Les determinacions del present capítol sobre les diferents parts de l'edificació complementen les determinacions regulades en l'articulat corresponent al règim d'usos i regulació de l'edificació. En cas de contradicció, prevaldrà l'establert en aquests darrers.

Article 13.- Integració territorial i paisatgística

1. L'edificació haurà d'adaptar-se a l'escala del teixit residencial unifamiliar de l'entorn, d'acord amb les determinacions normatives establertes en el present document.
2. S'haurà de garantir la integració cromàtica i formal dels materials i acabats.
3. Es preservaran, sempre que sigui viable, els exemplars arboris existents a la parcel·la.

Article 14.- Canvi climàtic i eficiència energètica

1. El projecte haurà d'incorporar criteris de disseny bioclimàtic, optimització de l'asolellament i ventilació natural.
2. L'edifici haurà d'assolir una qualificació energètica mínima A.
3. S'hauran d'incorporar sistemes de generació d'energia renovable i producció d'ACS mitjançant captadors solars i/o sistemes fotovoltaics.

Article 15.- Cicle de l'aigua

1. Es prioritzaran la infiltració d'aigües pluvials mitjançant paviments permeables i sistemes urbans de drenatge sostenible (SUDs).

Article 16.- Gestió de residus

1. El projecte haurà d'incloure un Pla de Gestió de Residus per la construcció o excavació dels diferents projectes d'urbanització o construcció.
2. Es prioritzarà l'ús de materials sostenibles, reciclats o de proximitat.

Article 17.- Vegetació i biodiversitat

1. Els espais lliures s'enjardinaran amb espècies autòctones o adaptades a les condicions climàtiques, evitant espècies invasores.
2. Integrar sistemes de reg eficient i mesures per afavorir la biodiversitat urbana.

CAPÍTOL V- MESURES RELATIVES A LA MOBILITAT GENERADA

Article 18.- Mesures a executar per millorar l'accessibilitat i mobilitat dels usuaris

El projecte constructiu incorporarà el conjunt de mesures proposades per l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG), a executar per part del promotor del Pla Especial.

1. **Adequació dels guals de vianants a l'accés:** es preveu adequar els guals dels passos de vianants que donen accés a l'entrada principal de la parcel·la, per tal de garantir la

mobilitat i l'accessibilitat universal, segons el Decret 209/2023, de 28 de novembre, pel qual s'aprova el Codi d'Accessibilitat de Catalunya. En concret s'actuarà sobre:

- Gual del pas de vianants del Carrer de les Gardènies
 - Pas de vianants de l'Av. Central de l'Alba-Rosa
2. **Reurbanització de l'accés i modificació de la parada d'autobús a l'entrada:** Per tal de garantir un accés accessible des del transport públic i fomentar així l'arribada autònoma d'alguns usuaris, es trasllada l'actual parada del Carrer de les Gardènies al punt d'accés al davant de la parcel·la, sense comprometre l'itinerari actual del bus. Amb el trasllat, el promotor regularitzarà i ampliarà la vorera, re situant els contenidors i establint un panell informatiu a la nova localització.
 3. **Serveis de desplaçament de furgoneta del centre de dia:** El centre de dia haurà de disposar d'un servei de transport adaptat per als usuaris, incloent recollida a domicili, per facilitar l'accessibilitat i reduir l'ús del vehicle privat.
 4. **Creació de places d'aparcament per a bicicletes:** S'haurà de disposar d'aparcament per a bicicletes, amb un mínim inicial de 12 places a l'accés principal i reserva d'espai per a ampliar fins a 22 places segons la demanda, d'acord amb el Decret 344/2006.
 5. **Creació de places d'aparcament per a turismes i ambulàncies:** Es preveu la construcció d'un aparcament soterrani amb aproximadament 20 places per a turismes i un espai específic per a l'estacionament i maniobra d'una ambulància.

CAPÍTOL VI- URBANITZACIÓ

Article 19.- Garantia obres d'urbanització

1. Simultàniament a l'atorgament de la llicència d'obres, s'haurà d'assegurar el compliment de l'obligació d'executar les obres d'urbanització mitjançant la constitució de la garantia corresponent.
2. Aquesta garantia s'establirà per un import equivalent al dotze per cent (12%) del pressupost de les obres d'urbanització.

CAPÍTOL VII- SERVITUDS AERONÀUTIQUES

Article 20.- Regulació de les servituds aeronàutiques d'acord amb el Decret 369/2023

1. L'àmbit del PE se situa dins de les servituds aeronàutiques de l'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, i per tant seran d'aplicació les determinacions normatives regulades per la legislació sectorial corresponent:
 - Real Decreto 369/2023, de 16 de mayo, por el que se regulan las servidumbres aeronáuticas de protección de la navegación aérea, y se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

- Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos.
- Pla directori de l'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Real Decreto 657/2022, de 26 de julio, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (Barcelona).

D'acord amb aquesta legislació sectorial, l'àmbit del PE es troba dins dels àmbits de Servitud d'Operació d'Aeronaus i de Servituds d'Aeròdrom i radioelèctriques que inclou la servitud davant la instal·lació d'aerogeneradors, així com la servitud de limitació d'activitats enumerats a l'article 5 del RD 369/2023, pel que seran d'aplicació els següents punts.

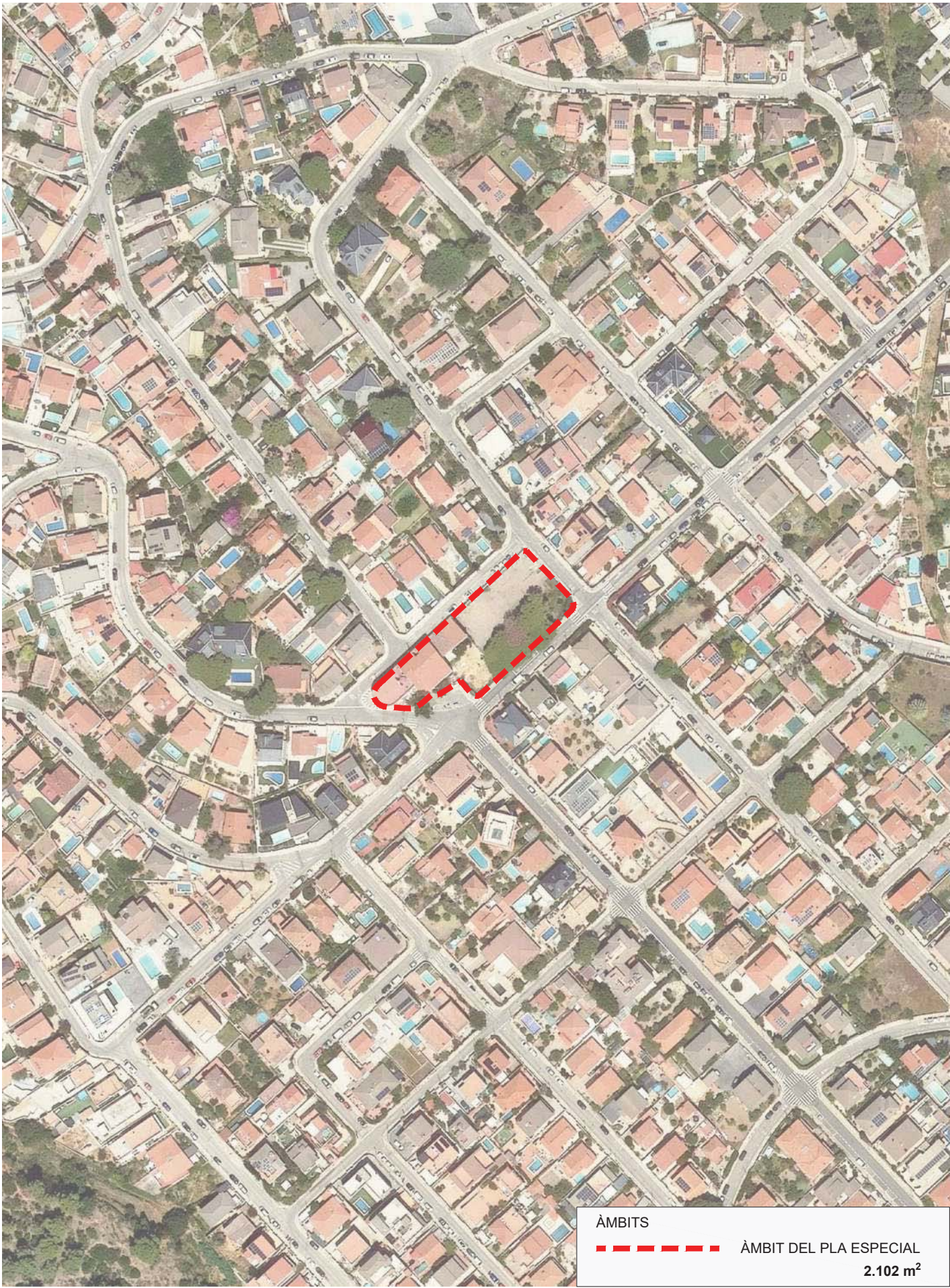
1. D'acord amb l'article 10.2, dins de l'àrea sotmesa a la servitud d'aeròdrom es podrà restringir la creació de nous obstacles, eliminar total o parcialment els existents, o senyalitzar-los, abalisar-los i il·luminar-los.
2. D'acord amb l'article 10.3, les actuacions que s'hagin de dur a terme a les àrees sotmeses a servitud d'aeròdrom requeriran un acord previ favorable de la Direcció General de Aviació Civil establert a l'article 31 i no podran contemplar la implantació o modificació de cap element o del terreny que sobrepassi en altura els límits establerts per la servitud.
3. D'acord amb l'article 11, pel que fa la servitud d'instal·lacions radioelèctriques aeronàutiques, l'àmbit de la modificació es troba dins de la Zona de seguretat i la superfície de limitació d'alçades.
4. L'article 12.1 prohibeix, dins de la Zona de seguretat, qualsevol element sobre el terreny, així com la modificació temporal o permanent de la constitució del propi terreny. I, dins de la projecció ortogonal de la Superfície de limitació d'alçades, prohibeix qualsevol element o modificació de la constitució del propi terreny que, de manera temporal o permanent, sobrepassi l'esmentada superfície.
5. D'acord amb l'article 12.3, les actuacions que s'hagin de dur a terme a l'àrea afectada per les servituds d'instal·lacions radioelèctriques aeronàutiques, requeriran un acord previ favorable (emès per la DGAC d'acord amb l'article 31) i no podran contemplar la implantació o modificació de cap element o del terreny en contra del que disposa el mateix article.
6. D'acord amb l'article 31, les persones físiques o jurídiques només podran executar construccions, instal·lacions o plantacions que respectin plenament la normativa sobre les servituds aeronàutiques. A tals efectes, prèviament a l'obtenció de la llicència d'obres, serà necessari un acord previ favorable emès per l'autoritat nacional de supervisió civil o l'òrgan competent del Ministeri de Defensa.
7. D'acord amb l'article 14.1, les àrees afectades per les servituds d'aeròdrom i d'instal·lacions radioelèctriques, queden subjectes a una servitud de limitació d'activitats, en virtut de la qual l'òrgan competent podrà prohibir, limitar o condicionar activitats que s'ubiquin dins de la mateixa i que suposin un perill per les operacions aèries o pel correcte funcionament de les instal·lacions radioelèctriques. A tals efectes, les persones físiques o jurídiques que

pretenguin realitzar les activitats esmentades hauran de comunicar-les a l'organisme competent, d'acord amb l'article 14.2.

8. En cas de contradicció en aquesta Normativa o entre la Normativa i els plànols d'informació, prevaldran les limitacions o condicions imposades per les servituds aeronàutiques sobre qualsevol altra disposició recollida en el planejament urbanístic.

8. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

NÚM.	PLÀNOL	
INF 01	ORTOFOTOPLÀ	1/2.000
INF 02	EMPLAÇAMENT	1/2.000
INF 03	TOPOGRÀFIC	1/500
INF 04	SECCIONS TRANSVERSALS	1/400
INF05	SECCIONS LONGITUDINALS	1/400
INF 06	ESTRUCTURA DE LA PROPIETAT	1/500
INF 07	PLANEJAMENT VIGENT	1/1.000
INF 08	SERVITUDS AERONÀUTIQUES	-
INF 09	SERVITUDS AERONÀUTIQUES - ACUSTIQUES	-
ORD 01	PLANEJAMENT PROPOSAT	1/500
ORD 02	ORDENACIÓ PROPOSADA	1/500
ORD 03	SECCIONS 01	1/250
ORD 04	SECCIONS 02	1/250
ORD 05	ALÇATS	1/250
ORD 06	ÀMBIT D'URBANITZACIÓ	1/500



ÀMBITS



ÀMBIT DEL PLA ESPECIAL
2.102 m²

Promotor: ADMA 2025 SL		BJ arquitectes associats T.93 319 65 69 bj@bjarquitectes.com www.bjarquitectes.com C. Pi i Margall, 42, Passatge interior 08840 Viladecans (Barcelona)		PLA ESPECIAL D'ASSIGNACIÓ D'USOS EN L'ÀMBIT D'EQUIPAMENTS DE L'ANTIC CASINO ALBA-ROSA 			
Data: Març 2026	Fase de projecte: APROVACIÓ INICIAL	----	Data impressió: 24-Mar-2026	Escala: 1/2000 0 20 40  	Plànol: ORTOFOTOPLÀ	Apartat: INF	Núm. plànol: 01



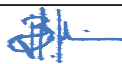
ÀMBITS

----- ÀMBIT DEL PLA ESPECIAL
2.102 m²

Promotor:
ADMA 2025 SL

BJ
arquitectes
associats

T.93 319 65 69
bj@bjarquitectes.com
www.bjarquitectes.com
C. Pi i Margall, 42, Passatge interior
08840 Viladecans (Barcelona)



**PLA ESPECIAL D'ASSIGNACIÓ D'USOS EN L'ÀMBIT
D'EQUIPAMENTS DE L'ANTIC CASINO ALBA-ROSA**

Data:
Març 2026

Fase de projecte:
APROVACIÓ INICIAL

Data impressió:
24-Mar-2026

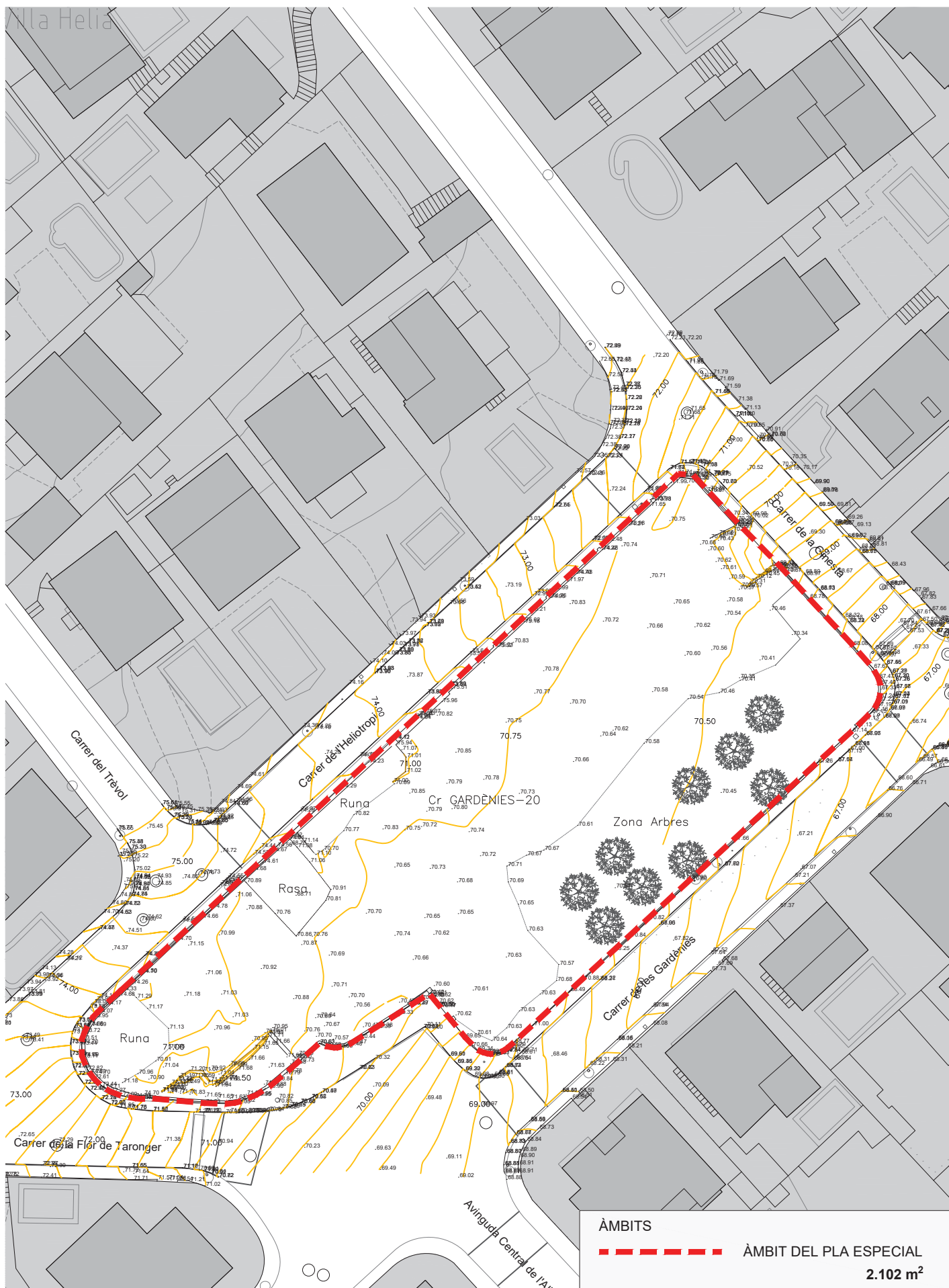
Escala: 1/2000



Plànol:
EMPLAÇAMENT

Apartat:
INF

Núm. plànol:
02



Promotor:
ADMA 2025 SL

BJ
arquitectes
associats

T.93 319 65 69
bj@bjarquitectes.com
www.bjarquitectes.com
C. Pi i Margall, 42, Passatge interior
08840 Viladecans (Barcelona)



PLA ESPECIAL D'ASSIGNACIÓ D'USOS EN L'ÀMBIT
D'EQUIPAMENTS DE L'ANTIC CASINO ALBA-ROSA

Data:
Març 2026

Fase de projecte:
APROVACIÓ INICIAL

Codi de projecte:

Data impressió:
24-Mar-2026

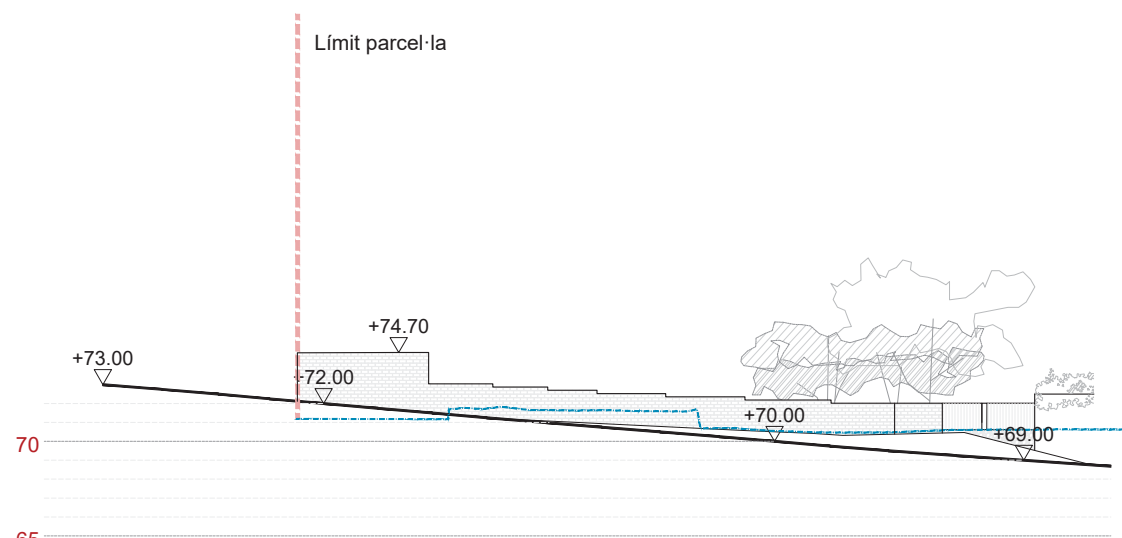
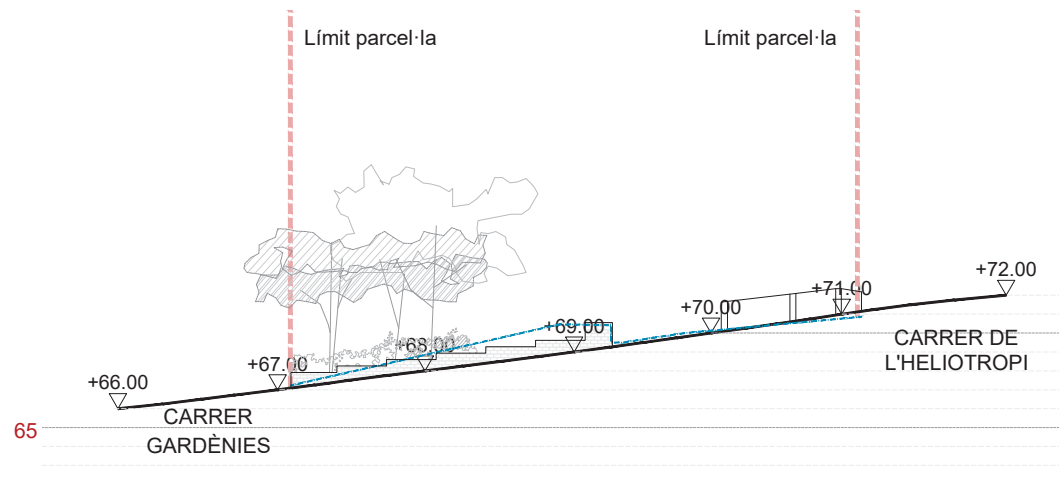
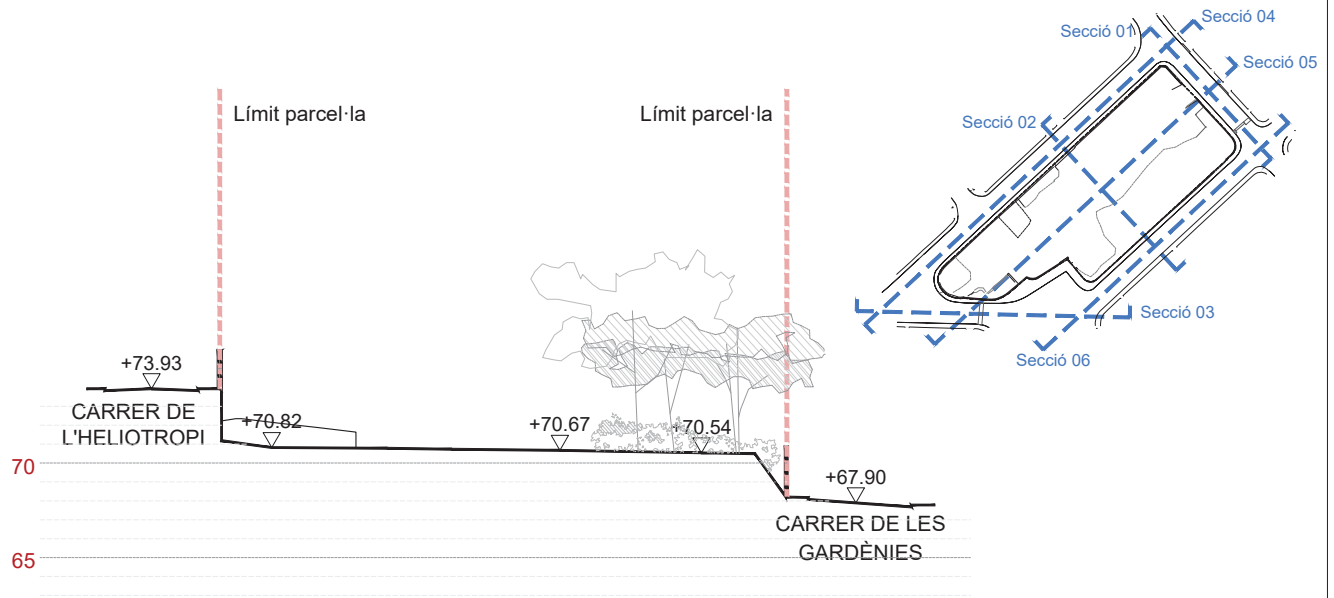
Escala: 1/500

0 5 10

Plànol:
TOPOGRÀFIC

Apartat:
INF

Núm. plànol:
03



Promotor:
ADMA 2025 SL

BJ
arquitectes
associats

T.93 319 65 69
bj@bjarquitectes.com
www.bjarquitectes.com
C. Pi i Margall, 42, Passatge interior
08840 Viladecans (Barcelona)

[Handwritten signature]

PLA ESPECIAL D'ASSIGNACIÓ D'USOS EN L'ÀMBIT
D'EQUIPAMENTS DE L'ANTIC CASINO ALBA-ROSA

Data:
Març 2026

Fase de projecte:
APROVACIÓ INICIAL

Data impressió:
24-Mar-2026

Escala: 1/400

0 4 8



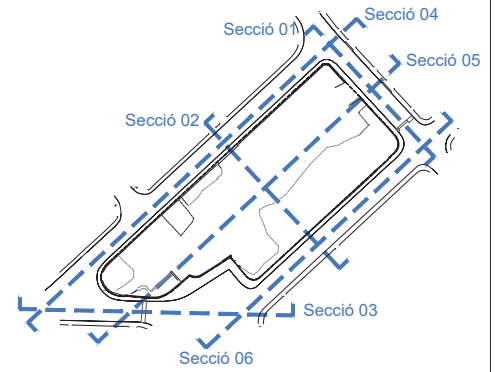
Plànol
**SECCIONS
TRANSVERSALS**

Apartat:

INF

Núm. plànol:

04



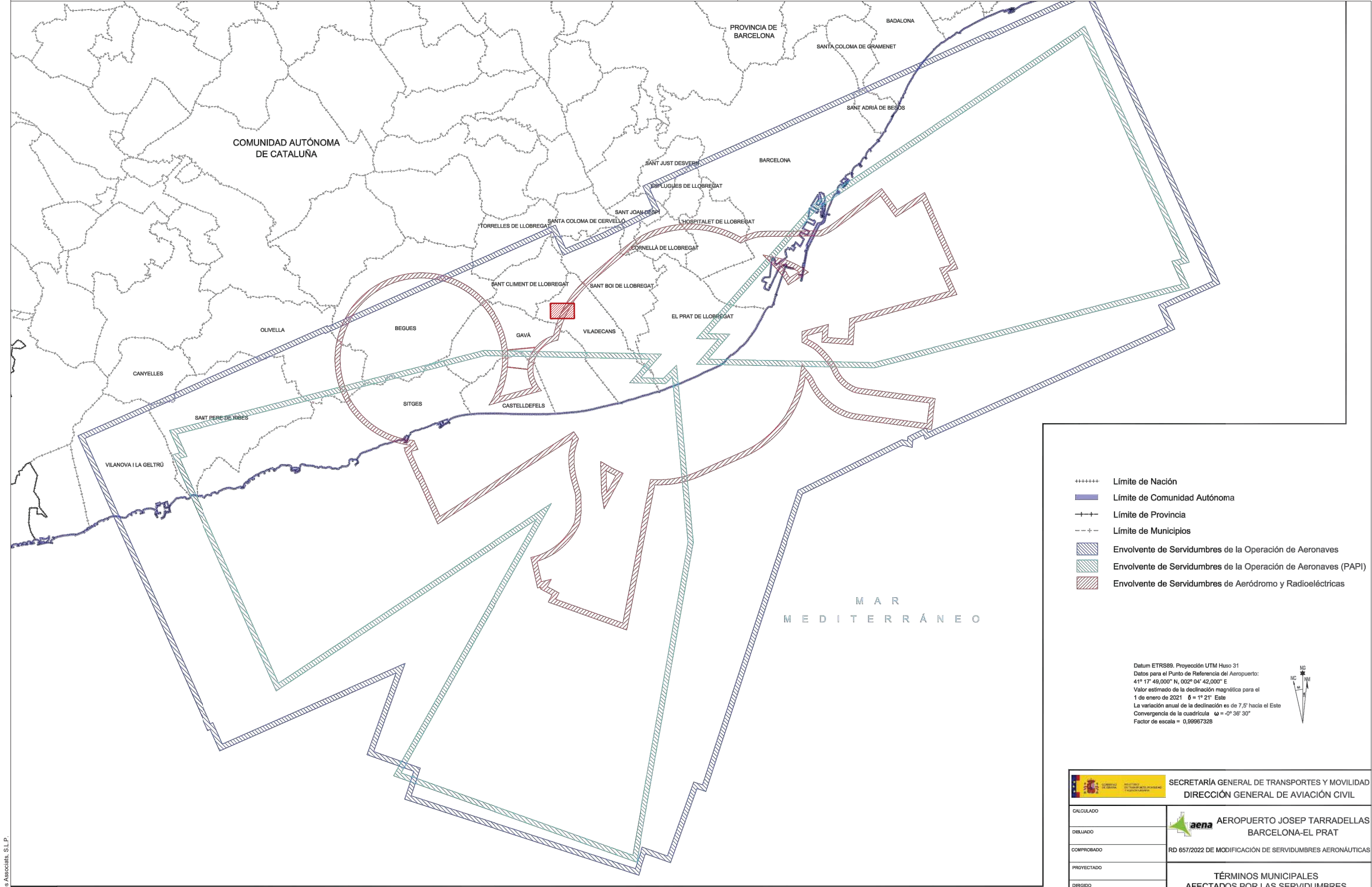


ESTRUCTURA DE LA PROPIETAT			
N.	ADREÇA CADASTRAL	REFERÈNCIA CADASTRAL	SUPERFÍCIE GRÀFICA
P1	C. Gardenies 20	6547301DF1764G0001TM	2.069m ²

ÀMBITS
--- ÀMBIT DEL PLA ESPECIAL
2.102 m ²

Blaí Pérez i Jordi Ramos Arquitectes Associats, S.L.P. 2022 © Tots els drets reservats

Promotor: ADMA 2025 SL		BJ arquitectes associats T.93 319 65 69 bj@bjarquitectes.com www.bjarquitectes.com C. Pi i Margall, 42, Passatge interior 08840 Viladecans (Barcelona) 		PLA ESPECIAL D'ASSIGNACIÓ D'USOS EN L'ÀMBIT D'EQUIPAMENTS DE L'ANTIC CASINO ALBA-ROSA			
Data: Març 2026	Fase de projecte: APROVACIÓ INICIAL	----	Data impressió: 24-Mar-2026	Escala: 1/500 0 5 10  	Plànol: ESTRUCTURA DE LA PROPIETAT	Apartat: INF	Núm. plànol: 06



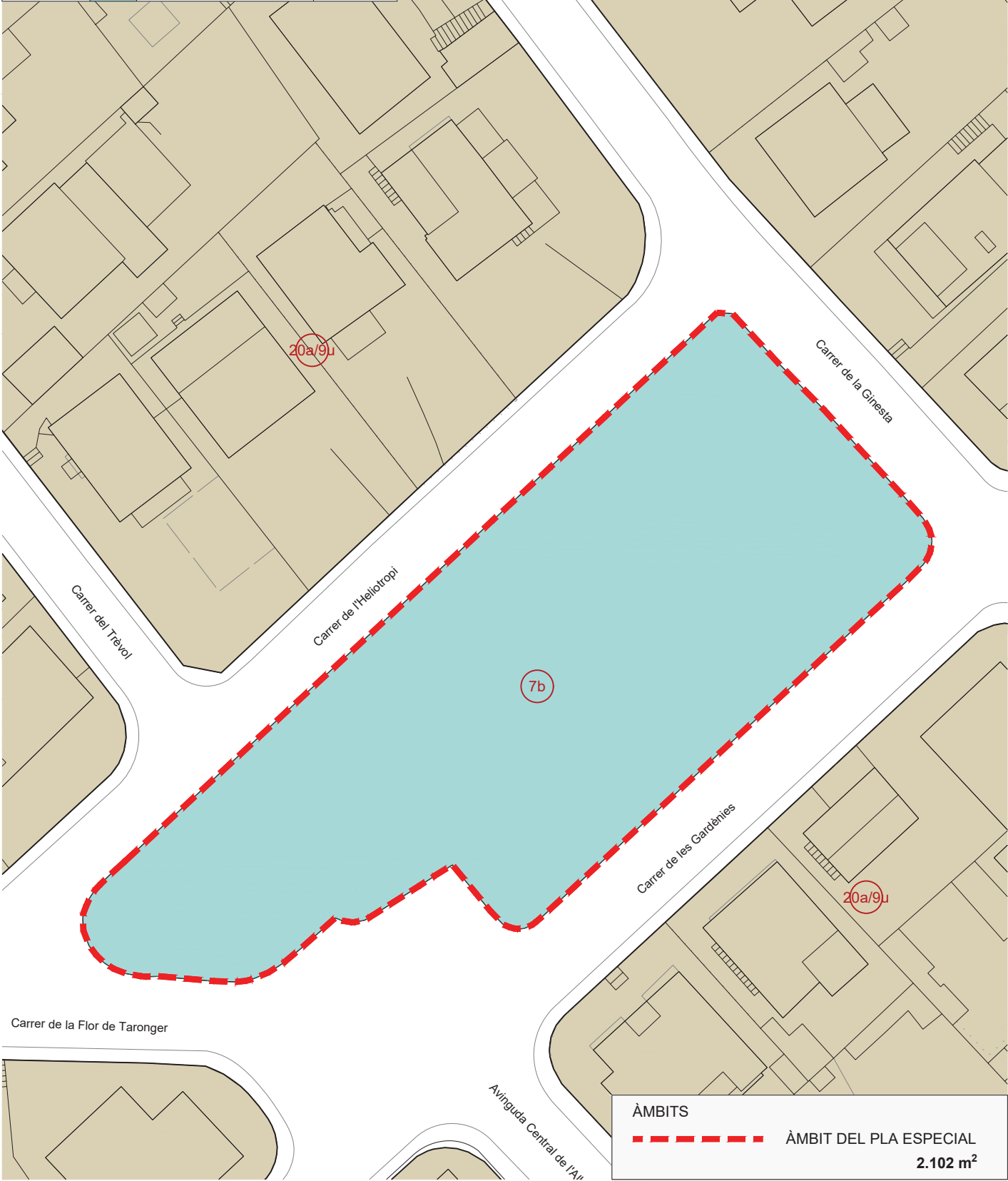
- +++++ Límite de Nación
- Límite de Comunidad Autónoma
- +— Límite de Provincia
- +--- Límite de Municipios
- Envolvente de Servidumbres de la Operación de Aeronaves
- Envolvente de Servidumbres de la Operación de Aeronaves (PAPI)
- Envolvente de Servidumbres de Aeródromo y Radioeléctricas

Datum ETRS89. Proyección UTM Huso 31
Datos para el Punto de Referencia del Aeropuerto:
41° 17' 49,000" N, 002° 04' 42,000" E
Valor estimado de la declinación magnética para el
1 de enero de 2021 $\delta = 1^{\circ} 21'$ Este
La variación anual de la declinación es de 7,5' hacia el Este
Convergencia de la cuadrícula $\omega = -0^{\circ} 36' 30''$
Factor de escala = 0,99987328



 SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL					
CALCULADO			 AEROPUERTO JOSEP TARRADELLAS BARCELONA-EL PRAT		
DISEÑADO			RD 657/2022 DE MODIFICACIÓN DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS		
COMPROBADO					
PROYECTADO			TÉRMINOS MUNICIPALES AFECTADOS POR LAS SERVIDUMBRES		
DIRIGIDO					
HOJA Nº 1 de 1	PLANO Nº 1	EDICION	FECHA Julio 2022	ESCALA 1:100.000 (A1)	SUSTITUYE A

PLANEJAMENT PROPOSAT			
CLASSIFICACIÓ		SÒL URBÀ	
QUALIFICACIONS		2.102 m²	
SISTEMES	7b	Sistema d'equipaments comunitaris de nova creació i d'interès municipal	
		2.102 m²	



ÀMBITS
- - - - - ÀMBIT DEL PLA ESPECIAL
2.102 m²

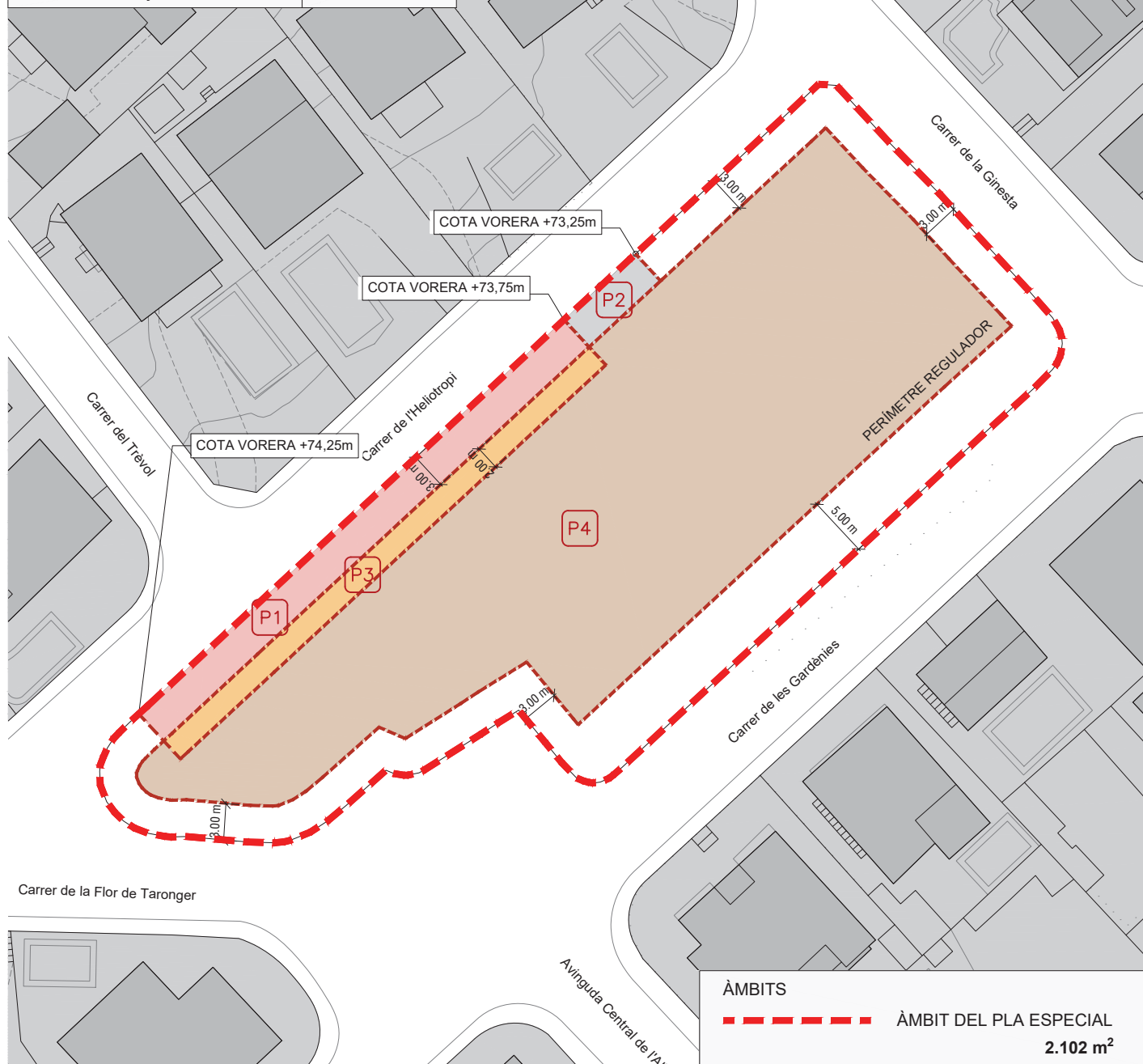
Blaí Pérez i Jordi Ramos Arquitectes Associats, S.L.P. 2022 © Tots els drets reservats

Promotor: ADMA 2025 SL		BJ arquitectes associats T.93 319 65 69 </	
---------------------------	--	---	--

CONDICIONS DE L'EDIFICACIÓ

OCUPACIÓ SOBRE RASANT	50%
OCUPACIÓ SOTA RASANT	60%
EDIFICABILITAT	1,00 m²st/m²s
ALÇADA MÀXIMA	10,60 m
Edificació auxiliar	
- Alçada màxima	3,30 m
- Ocupació	3 %
*L'ocupació de les construccions auxiliars computarà dins de l'ocupació màxima	
SEPARACIÓ	
- A l'indes (Front - lateral -fons)	3,00 m
- A l'indes (C. Gardènies)	5,00 m
-Entre edificacions d'una mateixa parcel·la en relació amb les alçades	1/2

- Plataforma 01**
Perfil regulador: cota igual o inferior +74,25m
Consideració de planta soterrani
- Plataforma 02**
PB
Cota ref. PB: +70,50 ± 0,50m
Perfil regulador: cota igual o inferior +74,25m
- Plataforma 03**
PB+1
Cota referència PB: cota igual o inferior +74,25m
- Plataforma 04**
PB+2
Cota referència PB: +70,50 ± 0,50m



Promotor:
ADMA 2025 SL

BJ
arquitectes
associats

T.93 319 65 69
bj@bjarquitectes.com
www.bjarquitectes.com
C. Pi i Margall, 42, Passatge interior
08840 Viladecans (Barcelona)

[Signature]

Data:
Març 2026

Fase de projecte:
APROVACIÓ INICIAL

Data impressió:
24-Mar-2026

Escala: 1/500

0 5 10

PLA ESPECIAL D'ASSIGNACIÓ D'USOS EN L'ÀMBIT
D'EQUIPAMENTS DE L'ANTIC CASINO ALBA-ROSA

Plànol:

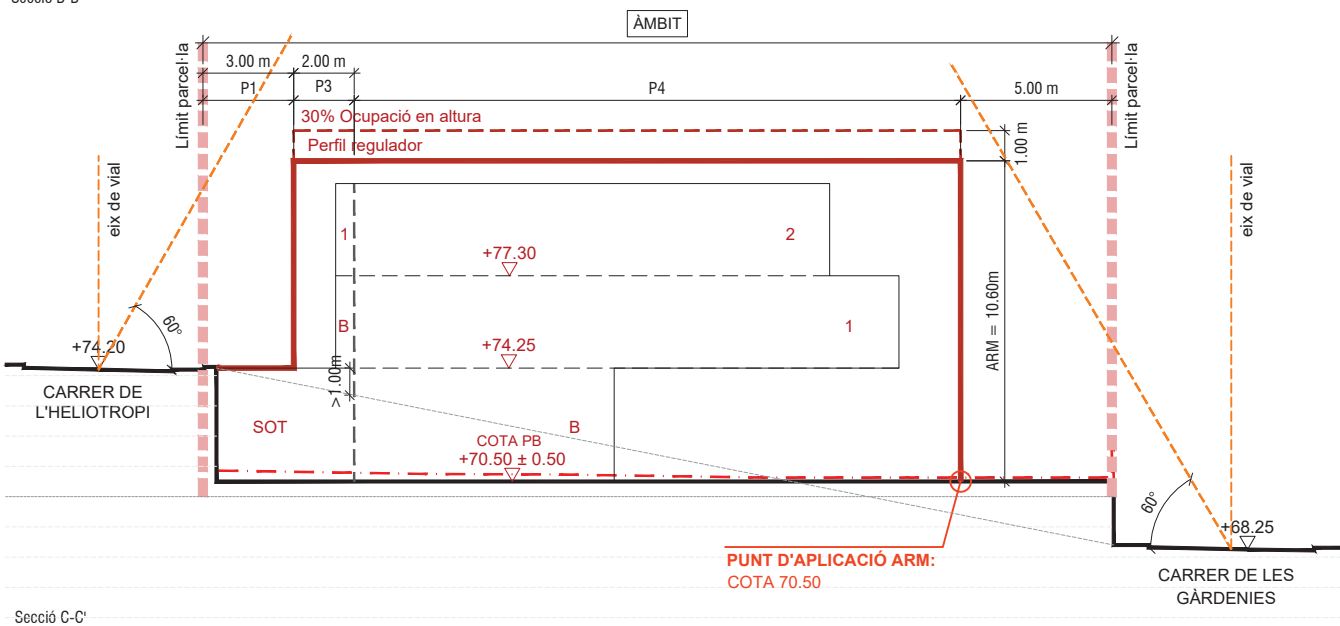
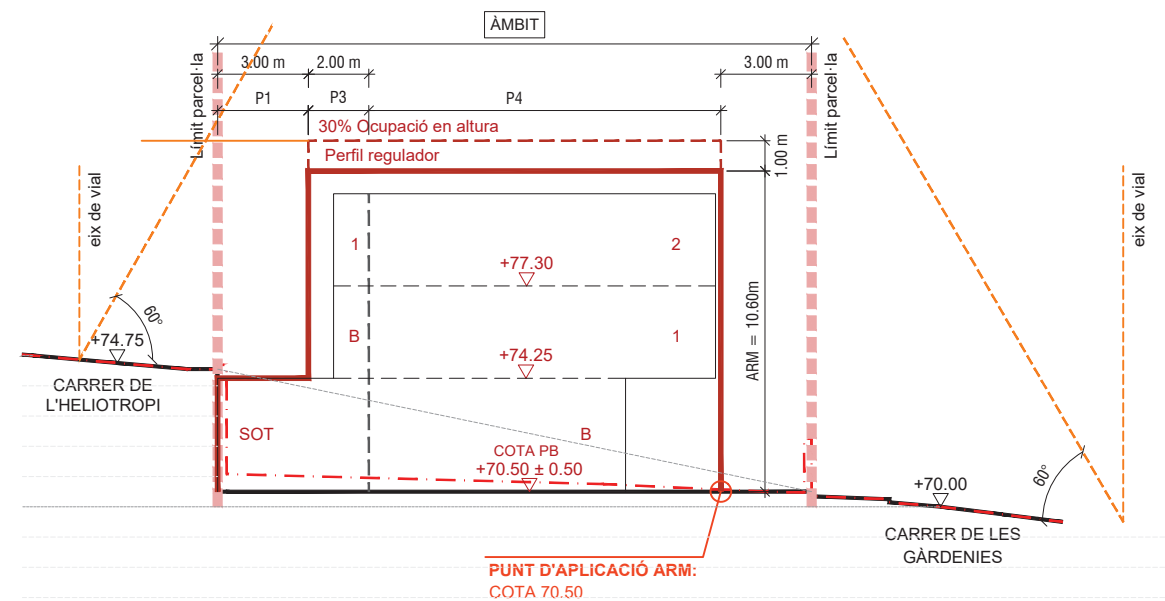
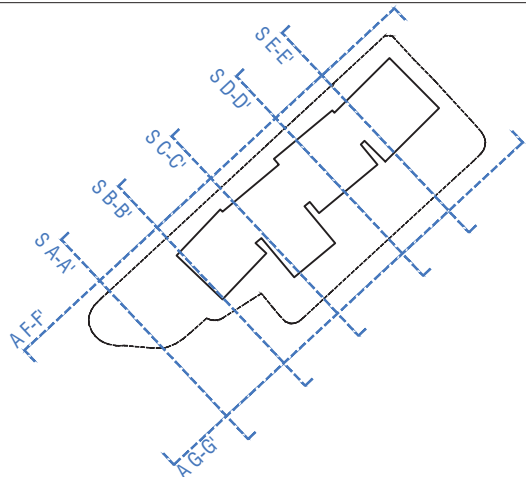
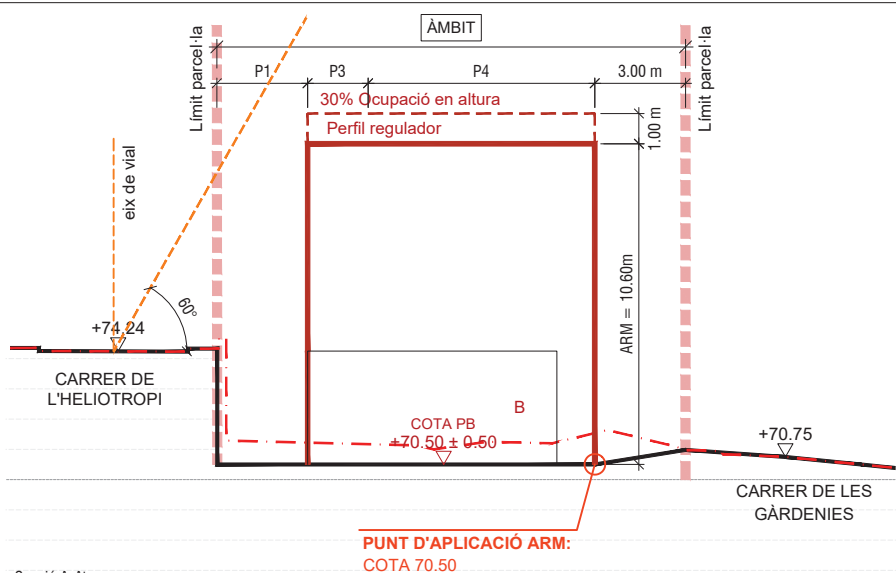
ORDENACIÓ

Apartat:

ORD

Núm. plànol:

02



- Salt de consideració de PB
- - - Terreny original
- - - Justificació de l'article 264.3 NNUU del PGM

Promotor:
ADMA 2025 SL

BJ

T.93 319 65 69
bj@bjarquitectes.com
www.bjarquitectes.com
C. Pi i Margall, 42, Passatge interior
08840 Viladecans (Barcelona)

[Signature]

PLA ESPECIAL D'ASSIGNACIÓ D'USOS EN L'ÀMBIT
D'EQUIPAMENTS DE L'ANTIC CASINO ALBA-ROSA

Data:
Març 2026

Fase de projecte:
APROVACIÓ INICIAL

Data impressió:
24-Mar-2026

Escala: 1/250

0 2,5 0,2

Plànol:

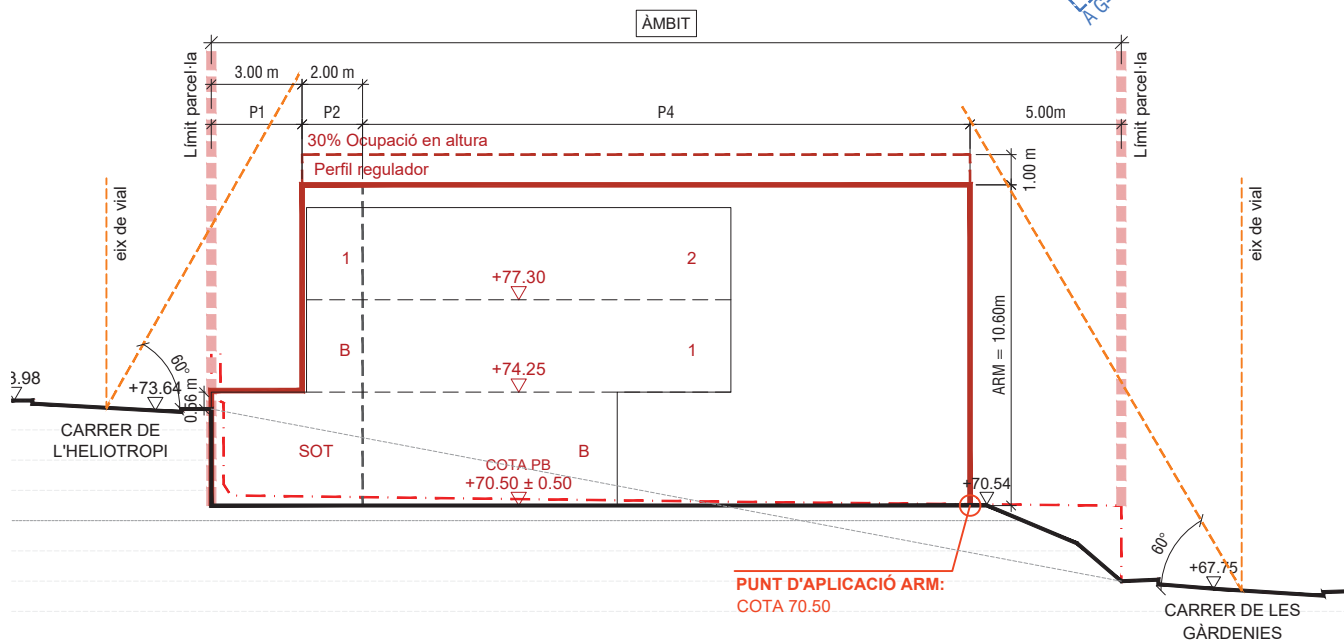
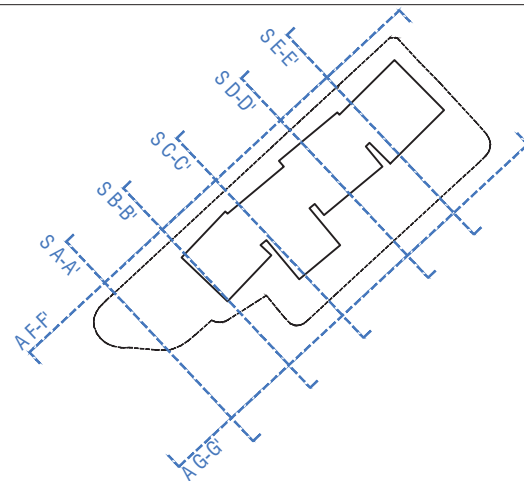
SECCIONS 1

Apartat:

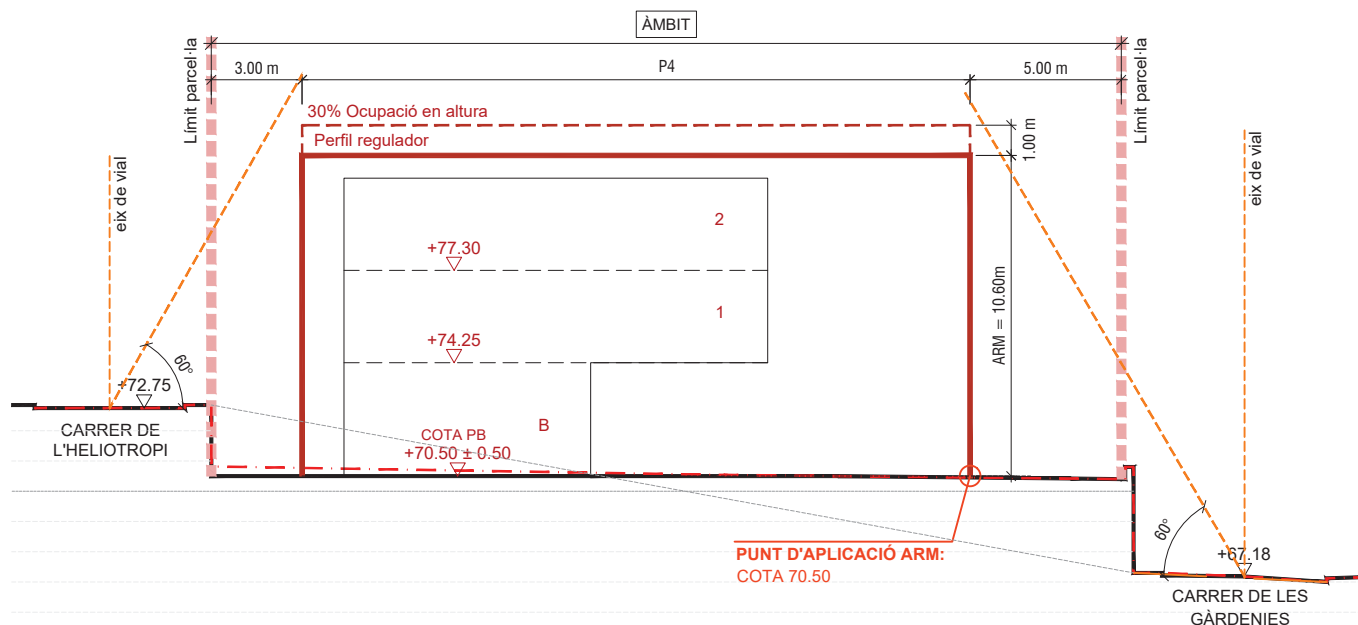
ORD

Núm. plànol:

03



Secció D-D'



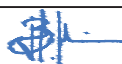
Secció E-E'

- Salt de consideració de PB
- - - Terreny original
- - - Justificació de l'article 264.3 NNUU del PGM

Promotor:
ADMA 2025 SL

BJ
arquitectes
associats

T.93 319 65 69
bj@bjarquitectes.com
www.bjarquitectes.com
C. Pi i Margall, 42, Passatge interior
08840 Viladecans (Barcelona)



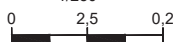
PLA ESPECIAL D'ASSIGNACIÓ D'USOS EN L'ÀMBIT
D'EQUIPAMENTS DE L'ANTIC CASINO ALBA-ROSA

Data:
Març 2026

Fase de projecte:
APROVACIÓ INICIAL

Data impressió:
24-Mar-2026

Escala: 1/250



Plànol:

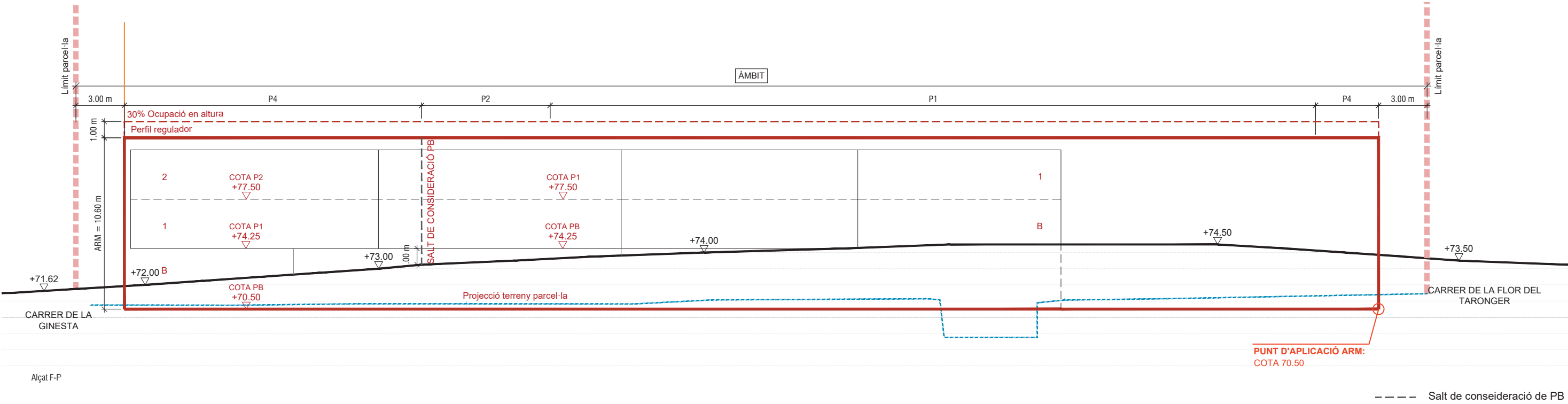
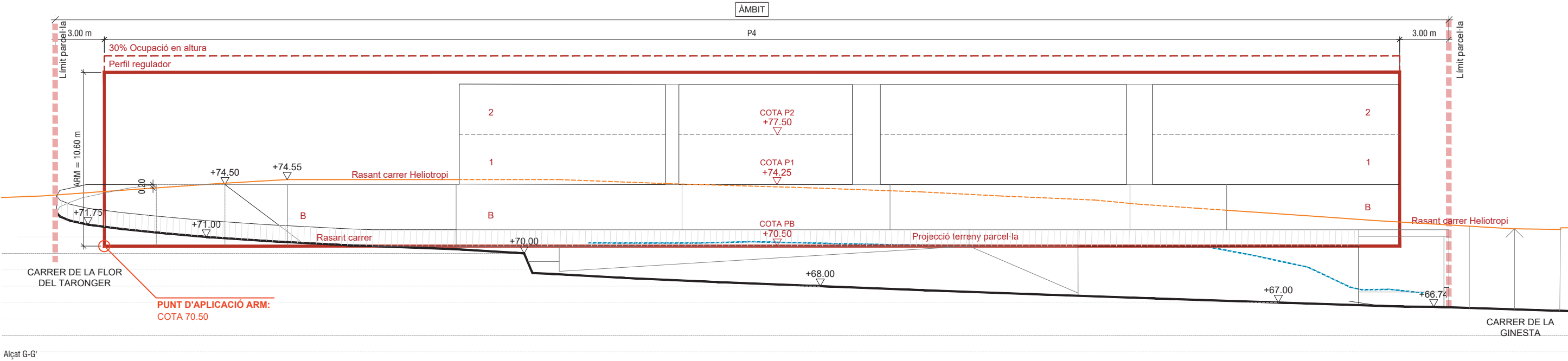
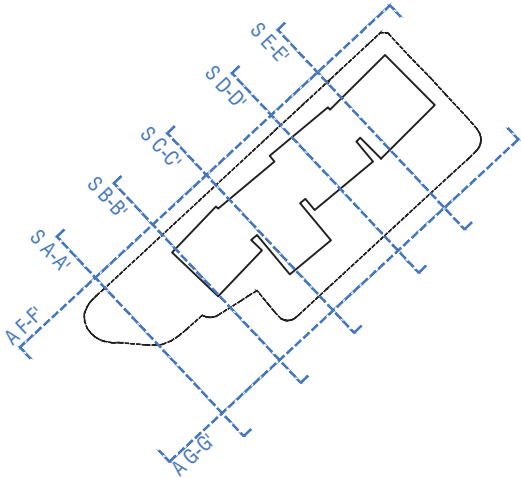
SECCIONS 2

Apartat:

ORD

Núm. plànol:

04



Bla Pérez Jordà Ramos Arquitectes Associats, S.L.P.

PLA ESPECIAL D'ASSIGNACIÓ D'USOS EN L'ÀMBIT D'EQUIPAMENTS DE L'ANTIC CASINO ALBA-ROSA

Promotor:
ADMA 2025 SL

BJ
arquitectes
associats
T.93 319 65 69
bj@bjarquitectes.com
www.bjarquitectes.com
C. Pi i Margall, 42, Passatge interior
08840 Viladecans (Barcelona)

Fase de tramitació:
APROVACIÓ INICIAL
Data:
Març 2026

Arxiu:
388-ORD_02-SECCIONS.dwg
Data impressió:
24-Mar-2026

Escala:
1/250
0 2,5 0,2

Plànol:
ALÇATS

Apartat:
ORD

Núm. plànol:
05



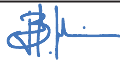
ÀMBIT D'URBANITZACIÓ
167,2 m²

ÀMBITS
ÀMBIT DEL PLA ESPECIAL
2.102 m²

Promotor:
ADMA 2025 SL



T.93 319 65 69
bj@bjarquitectes.com
www.bjarquitectes.com
C. Pi i Margall, 42. Passatge interior
08940 Viladecans (Barcelona)



PLA ESPECIAL D'ASSIGNACIÓ D'USOS EN L'ÀMBIT
D'EQUIPAMENTS DE L'ANTIC CASINO ALBA-ROSA

Data:
Març 2026

Fase de projecte:
APROVACIÓ INICIAL

—

Data impressió:
25-Mar-2026

Escala: 1/500



Plànol:

ÀMBIT D'URBANITZACIÓ

Apartat:

ORD

Núm. plànol:

06

9. DOCUMENTACIÓ ANNEXA

ANNEX I.	JUSTIFICACIÓ RESPECTE L'IMPACTE A LA PERSPECTIVA DE GÈNERE
ANNEX II.	JUSTIFICACIÓ RESPECTE L'ESTRÀTEGIA VILADECANS 2030 I EL PLA D'ACCIÓ URBANA LOCAL
ANNEX III.	FITXES CADASTRALS
ANNEX IV.	ELEMENTS PATRIMONIALS
ANNEX V.	SERVITUDS AERONÀUTIQUES
ANNEX VI.	MEMÒRIA AMBIENTAL
ANNEX VII.	ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
ANNEX VIII.	PROGRAMA DE RESIDÈNCIA
ANNEX IX.	AIXECAMENT TOPOGRÀFIC
ANNEX X.	ESTUDIS PREVIS DE L'EDIFICACIÓ

ANNEX I. JUSTIFICACIÓ RESPECTE L'IMPACTE A LA PERSPECTIVA DE GÈNERE

Per tal d'assegurar que la planificació de les polítiques de medi ambient, urbanisme i mobilitat públiques integrin la perspectiva de gènere, es contempla un conjunt de mesures establertes per els articles 53 i 55 de la Llei 16/2015, de 21 de juliol d'igualtat efectiva de dones i homes:

Article 53. *Planificació de les polítiques de medi ambient, urbanisme, habitatge i mobilitat*

1. *Per a fer efectius els principis a què fa referència l'article 3, les polítiques de medi ambient, urbanisme, habitatge i mobilitat han de:*

a) *Incorporar la perspectiva de gènere en totes les fases del disseny, la planificació, l'execució i l'avaluació urbanístics, per a posar en igualtat de condicions, en el disseny i en la configuració dels espais urbans, les necessitats i les prioritats derivades del treball de mercat i del domèstic i de cura de persones, i també per a col·laborar a eliminar les desigualtats existents.*

Article 55. *Seguretat*

1. *Per a fer efectius els principis primer i sisè de l'article 3, el departament competent en matèria de seguretat ha de:*

a) *Tenir en compte la diferent percepció de la seguretat de dones i homes i incloure la perspectiva de gènere en les enquestes de victimització, en l'anàlisi de la realitat de la seguretat a Catalunya, en les diagnosi de seguretat dels espais públics, i també en la definició de les polítiques i en l'adopció de mesures de prevenció i de protecció relacionades amb l'autonomia personal i l'ús dels espais, tant públics com privats.*

2. *El departament competent en matèria d'urbanisme ha de:*

a) *Promoure un model de seguretat que incorpori la perspectiva de les dones en el planejament urbanístic. Amb aquesta finalitat el planejament ha de vincular el disseny urbà i la violència masclista, per a evitar entorns i elements que puguin provocar situacions d'inseguretat per a les dones.*

b) *Eradicar la percepció d'inseguretat en els espais públics, per mitjà de mesures que en garanteixin a la visibilitat, la correcta il·luminació i l'alternativa de recorreguts, i que els dotin d'usos i activitats diversos, intergeneracionals i que fomentin la presència de gent diversa.*

El present Pla Especial incorpora la perspectiva de gènere com un eix fonamental en les seves propostes d'ordenació, amb una atenció especial a la seguretat urbana i a la configuració d'entorns que afavoreixin la igualtat i el benestar conjunt de la població. En aquest sentit, el document posa el focus tant en la prevenció de situacions d'inseguretat i de violències masclistes a l'espai públic com en la resposta a les necessitats específiques de les persones grans, un

col·lectiu format majoritàriament per dones i que sovint es troba en situacions de major vulnerabilitat.

La proposta de transformar la parcel·la objecte d'aquest document en un equipament residencial i centre de dia per a gent gran, respon a una necessitat social urgent i presenta una oportunitat clau per millorar la seguretat, l'accessibilitat i la inclusió social a l'àmbit d'actuació. Actualment, el solar es troba en desús i, en els darrers anys, ha estat un centre de conflictes vinculats a ocupacions il·legals, generant alteracions a la convivència veïnal i una sensació d'inseguretat, especialment entre els col·lectius més vulnerables, com ara les persones grans i, de manera particular, les dones. El canvi d'ús permetrà recuperar l'espai per al conjunt del barri i introduir-hi nova activitat, contribuint així amb la seva revitalització i reforçant tant la seguretat com la convivència de l'entorn.

El desenvolupament del nou equipament suposarà un recurs fonamental per a les persones grans i tindrà un impacte especialment positiu en la població femenina, tant en qualitat d'usuàries com pel paper que tradicionalment han assumit en les tasques de cura, sovint dins de xarxes comunitàries informals que, tot i ser essencials per al sosteniment de la vida quotidiana, es troben poc reconegudes i cada vegada més tensionades. L'any 2021 segons les dades oficials recollides a l'informe del Síndic del Parlament de Catalunya, les dones constituïen la major part dels usuaris de les residències de la tercera edat, amb el 73,3 % de les places, davant del 26,7 % corresponent a homes. Aquesta diferència no s'explica únicament per la major esperança de vida femenina, sinó també per factors socials i de gènere vinculats a l'organització de les cures, atès que els homes solen rebre atenció per part de les seves parelles o familiars dones fins a edats avançades, mentre que moltes dones, en quedar-se viudes, no disposen d'una xarxa de suport equivalent, fet que incrementa la seva necessitat d'accés a recursos residencials. En aquest sentit, la implantació d'un equipament residencial i centre de dia contribueix a reforçar i complementar aquestes xarxes comunitàries de cures, oferint suport professionalitzat i reduint la càrrega que recau sobre les famílies i, especialment, sobre les dones.

La residència i el centre de dia es projectaran com un entorn accessible, confortable i adaptat a les necessitats específiques de les persones usuàries, amb criteris de disseny inclusiu que facilitin la mobilitat, l'orientació i l'ús equitatiu dels espais. A més de donar resposta a les necessitats assistencials, l'equipament es concep com una peça clau dins de la xarxa comunitària del barri, afavorint la proximitat, la relació social i la continuïtat dels vincles personals, aspectes fonamentals per al benestar i la qualitat de vida de les persones grans. La presència d'un servei estable i estructurat substituirà l'actual dinàmica de degradació i conflicte del solar, incrementant la vigilància natural i la percepció de seguretat a l'espai públic, un benefici que incidirà de manera directa en la tranquil·litat i l'ús quotidià de l'entorn per part de la població femenina del barri.

En resum, aquest projecte no només té un impacte directe i positiu sobre la qualitat de vida de les persones grans, sinó que també contribueix a la consolidació d'un entorn urbà més segur i inclusiu, reforçant les xarxes comunitàries de cures i promovent una distribució més equitativa de les responsabilitats de cura.

ANNEX II. JUSTIFICACIÓ RESPECTE L'ESTRATÈGIA VILADECANS 2030 I EL PLA D'ACCIÓ URBANA LOCAL

D'acord amb els criteris establerts per l'Ajuntament de Viladecans, el present Pla Especial incorpora la anàlisi del seu alineament amb l'estratègia Viladecans 2030 i amb l'agenda urbana local, identificant els eixos, reptes i objectius als quals contribueix de manera directa, en funció de l'abast i naturalesa de l'actuació proposada.

L'Ajuntament de Viladecans presenta l'any 2021 el document "*Fem la Viladecans 2030 – Preparem la Viladecans del 2050*", que defineix el marc estratègic de la ciutat de cara a l'horitzó 2030 i estableix les bases per preparar el municipi per als reptes futurs fins a l'any 2050. Aquest document és l'instrument de referència que ha de guiar l'acció municipal per afrontar els reptes globals de forma proactiva i compromesa, permetent anticipar-se per tal de rendibilitzar al màxim les oportunitats econòmiques, socials i institucionals presents a Viladecans.

Els instruments de planificació Urbana han d'alinejar-se amb els diferents reptes i estratègies desenvolupats per ambdós documents.

Estratègia Viladecans 2030

L'Estratègia Viladecans 2030 s'articula a través de sis eixos estratègics de la ciutat: la dinamització econòmica, la innovació educativa, l'estil de vida saludable, la transició ecològica, la resiliència i el model de regeneració urbana, molt vinculat a l'Agenda Urbana de Viladecans.

El present Pla Especial contribueix principalment als eixos de Resiliència de Ciutat i de Regeneració Urbana, atesa la seva finalitat d'assignar l'ús sanitari i assistencial a una parcel·la ja qualificada com a sistema d'equipaments. A continuació s'assenyalen els reptes que tenen més pes i claredat:

- RESILIÈNCIA DE CIUTAT EN ESCENARIS DE CRISI O CATÀSTROFE

Repte 17. Minimitzar els àmbits en que s'expressa l'exclusió social lligats a adversitats laborals, econòmiques, sanitàries, socials, formatives, residencials, ambientals i relacionals especialment entre els col·lectius més vulnerables, amb la transformació de l'Ajuntament en una administració proactiva, inclusiva, digital i oberta, capaç d'oferir uns serveis que se centrin en millorar el benestar quotidià de les persones.

La contribució a aquest repte ve donada per la consolidació dels usos sanitari i assistencial en sòl destinat a equipaments, reforçant la xarxa de serveis bàsics per al municipi i donant resposta a un dels col·lectius més vulnerables, com es la gent gran. Aquest nou centre també contribuirà a reduir l'exclusió social, mantenint a la gent del barri al mateix lloc, afavorint d'aquesta manera la continuïtat dels vincles familiars i comunitaris.

- *MODEL DE REGENERACIÓ URBANA*

Repte 20. Protegir, conservar i millorar el patrimoni natural, cultural i paisatgístic, tot fomentant l'adaptació de la ciutat a la natura i apropant-la a la ciutadania.

El present document incorpora criteris d'integració tant ambiental com paisatgística, que orienten la futura implantació de l'edificació cap a una relació respectuosa amb el caràcter de l'entorn, fomentant una edificació, que tot i ser un equipament de gran volum pugui coexistir en una zona de petites edificacions.

A més, es preveu la preservació de la zona arbrada situada al sector sud-est de la parcel·la, formada per un conjunt de pins consolidats, que constitueixen un element identitari dins de l'àmbit.

D'igual manera es té en consideració la topografia natural del terreny, adaptant la volumetria de l'edificació a les condicions existents amb l'objectiu de minimitzar moviments de terres innecessaris, i si es dones el cas, es preveu un cert respecte a possibles condicionants arqueològics que puguin aparèixer vinculats a l'antiga Masia Can Cot, assumint l'aplicació dels protocols preventius i de seguiment previstos per patrimoni.

Repte 21. Afavorir la ciutat de proximitat, en la qual les activitats, serveis, dotacions i llocs de treball i oci siguin a prop de tothom.

L'àmbit se situa al barri residencial d'Alba-rosa, un sector caracteritzat predominantment per habitatge unifamiliar aïllat i amb una presència reduïda d'equipaments i serveis de caràcter col·lectiu. En aquest context, la implantació d'una residència assistida amb centre de dia suposa una oportunitat per reforçar l'estructura funcional del barri i equilibrar-ne la composició urbana.

La incorporació d'aquest ús permet apropar serveis socio-sanitaris essencials a escala de proximitat, facilitant l'accés de la població a recursos assistencials sense necessitat de desplaçar-se a altres àmbits del municipi. Al mateix temps, el nou equipament generarà activitat econòmica i ocupació vinculada al sector assistencial.

Repte 25. Aconseguir una estructura urbana compacta i amb diversitat d'usos, que prioritzi processos de reforma interna en el seu desenvolupament.

El document constitueix una actuació clara de reutilització i regeneració interna dins del sòl urbà consolidat, en la mesura que intervé sobre una parcel·la que ja disposa de la qualificació de sistema d'equipaments i que, per tant, es troba integrada en l'estructura urbanística vigent.

Mitjançant la definició dels paràmetres edificatoris que han de permetre la implantació del nou ús assistencial, el Pla Especial optimitza un àmbit avui sense activitat, dotant-lo d'un contingut coherent amb la seva qualificació i amb les demandes socials contemporànies. D'aquesta manera, es reforça la compacitat urbana dins el teixit residencial existent, afavorint la mixticitat funcional i evitant processos de dispersió territorial o creixement extensiu.

En paral·lel a l'elaboració de l'Estratègia 2030, Viladecans ha treballat en la formulació de la seva pròpia Agenda Urbana Local, seguint la metodologia proposada per l'Agenda Urbana

espanyola (AUE). El present Pla Especial s'alinea amb els objectius estratègics municipals i contribueix de manera directa a la creació d'un model urbà més compacte, sostenible i inclusiu, mitjançant la implantació d'un equipament sanitari i assistencial destinat a persones grans.

A continuació es justifica l'alineament del Pla amb els objectius estratègics definits.

- *Objectiu estratègic 1. ENDREÇAR EL TERRITORI I FER UN ÚS RACIONAL DEL SÒL, PRESERVAR-LO I PROTEGIR-LO*

1.1. ORDENAR EL SÒL DE MANERA COMPATIBLE AMB EL SEU ENTORN TERRITORIAL

1.2. CONSERVAR I MILLORAR EL PATRIMONI NATURAL I CULTURAL I PROTEGIR EL PAISATGE

D'igual manera que ja s'ha explicat en resposta al repte 20 del document "Estrategia Urbana 2030, es parteix de les condicions físiques i ambientals de l'àmbit, com la vegetació, la topografia o els possibles condicionants arqueològics per tal de preservar i protegir el sòl.

- *Objectiu estratègic 2. EVITAR LA DISPERSIÓ URBANA I REVITALITZAR LA CIUTAT EXISTENT*

2.1. DEFINIR EL MODEL URBÀ QUE FOMENTI LA COMPACITAT, L'EQUILIBRI URBÀ I LA DOTACIÓ DE SERVEIS

2.2. GARANTIR LA COMPLEXITAT FUNCIONAL I DIVERSITAT

2.5. IMPULSAR LA REGENERACIÓ URBANA

La implantació d'un equipament assistencial en el barri d'Alba-rosa reforça la dotació de serveis de proximitat i introdueix una major diversitat funcional en un entorn predominantment residencial. La transformació d'un espai en desús en un equipament actiu genera una millora qualitativa de l'entorn i actua com a element de revitalització urbana, sense alterar l'escala ni la identitat del barri.

- *Objectiu estratègic 3. PREVENIR I REDUIR ELS IMPACTES DEL CANVI CLIMÀTIC I MILLORAR LA RESILIÈNCIA*

3.1. ADAPTAR EL MODEL TERRITORIAL I URBÀ ALS EFECTES DEL CANVI CLIMÀTIC I AVANÇAR EN LA SEVA PREVENCIÓ

La intervenció permet incorporar criteris d'eficiència energètica i adaptació climàtica en la futura construcció, afavorint solucions constructives de baix impacte ambiental i una millor integració amb les condicions topogràfiques i ambientals del lloc.

- *Objectiu estratègic 4. FER UNA GESTIÓ SOSTENIBLE DELS RECURSOS I AFAVORIR L'ECONOMIA CIRCULAR*

4.1. SER MÉS EFICIENTS ENERGÈTICAMENT I ESTALVIAR ENERGIA

4.2. OPTIMITZAR I REDUIR EL CONSUM D'AIGUA

4.3. FOMENTAR EL CICLE DELS MATERIALS

El futur desenvolupament de l'equipament podrà incorporar mesures orientades a l'estalvi energètic, la utilització d'energies renovables i la gestió eficient de l'aigua, en coherència amb els principis de sostenibilitat promoguts per l'Agenda Urbana. Igualment, la selecció de materials i la gestió responsable dels residus de construcció permetran reduir l'impacte ambiental del projecte, afavorint una aproximació alineada amb els criteris d'economia circular.

- Objectiu estratègic 6. FOMENTAR LA COHESIÓ SOCIAL I BUSCAR L'EQUITAT

6.1. REDUIR EL RISC DE POBRESA I EXCLUSIÓ SOCIAL EN ENTORNS URBANS DESFAVORIT

6.2. BUSCAR LA IGUALTAT D'OPORTUNITATS DES D'UNA PERSPECTIVA DE GENERÉ, EDAT I CAPACITAT

La implantació d'una residència assistida amb centre de dia dona resposta a una necessitat social creixent vinculada a l'envelliment de la població. L'equipament amplia l'oferta de serveis assistencials de proximitat i facilita que les persones grans puguin romandre en el seu entorn habitual, reforçant la cohesió comunitària. A més, el projecte incorpora una dimensió clara d'equitat, en tant que atén col·lectius vulnerables i promou criteris d'accessibilitat i inclusió.

- Objectiu estratègic 10. MILLORAR ELS INSTRUMENTS D'INTERVENCIÓ I LA GOVERNANÇA

10.1. ACONSEGUIR UN MARC NORMATIU I DE PLANEJAMENT ACTUALITZAT, FLEXIBLE I SIMPLIFICAT QUE MILLORI, TAMBÉ, LA GESTIÓ

10.2. ASSEGURAR LA PARTICIPACIÓ CIUTADANA, LA TRANSPARÈNCIA I AFAVORIR LA GOVERNANÇA MULTINIVELL

El present Pla Especial constitueix un instrument adequat per adaptar les determinacions del planejament vigent a les necessitats específiques d'un equipament assistencial, garantint-ne la correcta integració urbana. La seva tramitació conforme als procediments establerts assegura la transparència i la participació pública, reforçant els principis de governança multinivell

ANNEX III. FITXES CADASTRALS

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

Referencia catastral: 6547301DF1764G0001TM

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

Localización:
CL GARDENIES 20
08840 VILADECANS [BARCELONA]

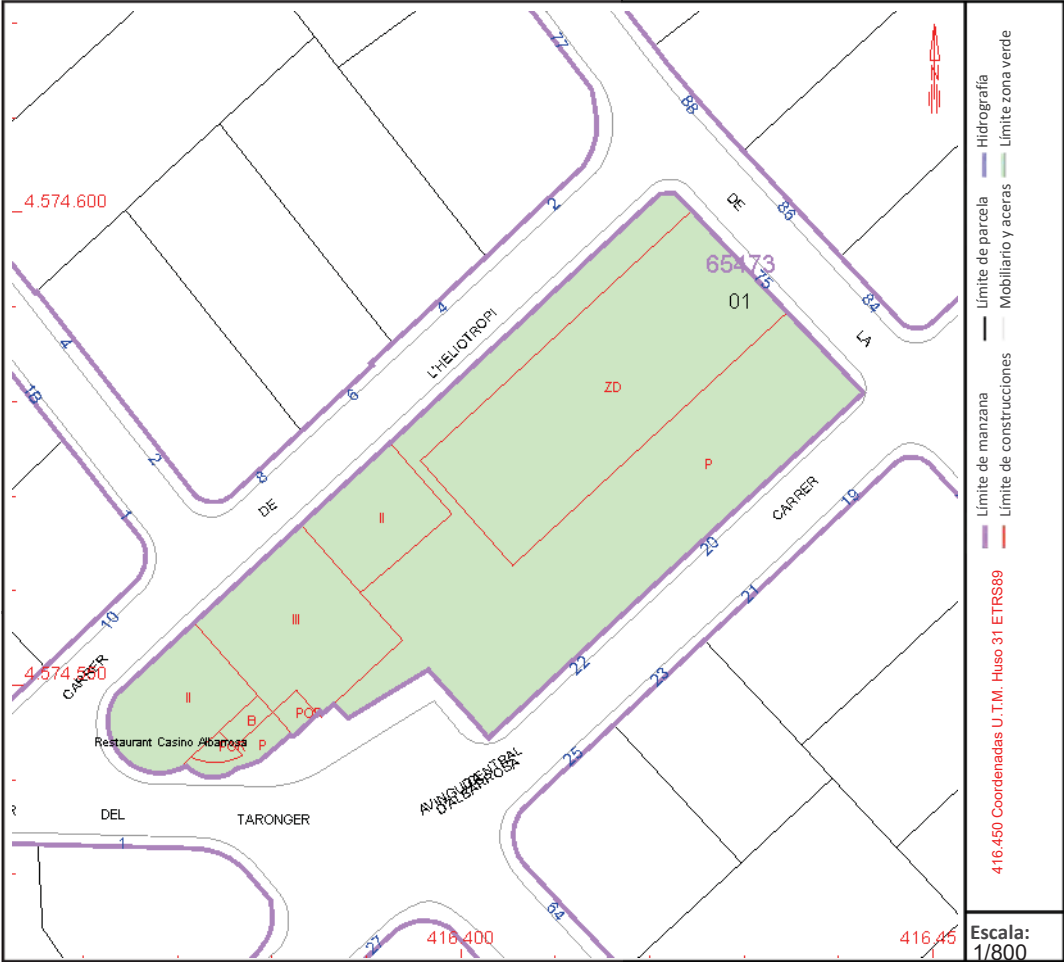
Clase: URBANO
Uso principal: Ocio,Hostelería
Superficie construida: 1.842 m2
Año construcción: 1965

CONSTRUCCIÓN

Destino	Escalera/Planta/Puerta	Superficie m²
OCIO HOSTEL.	1/00/01	381
ALMACEN	1/00/02	124
ALMACEN	1/01/01	124
OCIO HOSTEL.	1/01/02	381
OCIO HOSTEL.	1/02/01	237
ALMACEN	1/00/03	6
ALMACEN	1/00/04	5
ALMACEN	1/01/E1	6
DEPORTIVO	2/00/01	578

PARCELA

Superficie gráfica: 2.069 m2
Participación del inmueble: 100,00 %
Tipo: Parcela construida sin división horizontal



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"

ANNEX IV. ELEMENTS PATRIMONIALS

- Edicte d'Elements d'Interès Patrimonials de Viladecans.
- *Fitxa de patrimoni: Fitxa 8 – Can Cot*



EDICTE

El Ple de l'Ajuntament de Viladecans, en la sessió ordinària del 26 d'abril de 2007 va doptar entre d'altres el següent acord:

1r.- APROVAR la relació d'Elements d'Interès Patrimonial de Viladecans que es relaciona com a document annex núm. 3, amb la documentació gràfica que s'acompanya.

2n.- ESTABLIR que qualsevol intervenció que afecti els Elements d'Interès Patrimonial inclosos en la relació aprovada – excepte per a l'àmbit de conjunts urbans – haurà de comptar amb l'informe previ dels tècnics del departament de Patrimoni Cultural, a més dels informes dels tècnics del departament d'Urbanisme o d'Espai Públic respecte els element de patrimoni arquitectònic i de patrimoni natural, respectivament.

3r.- ESTABLIR que en qualsevol intervenció que es faci sobre els Elements d'Interès Patrimonial relacionats, el promotor haurà d'aportar una memòria detallada de la intervenció a realitzar, així com una documentació gràfica de l'element sobre el qual es pretén actuar. Aquesta documentació gràfica inclourà el següent: plànols d'emplaçament, plànols topogràfics de l'entorn, aixecaments de façanes i d'interior, així com reportatge fotogràfic – en suport paper i/o digital - de l'estat actual – i a ser possible d'imatges antigues, - i, si escau, en funció de l'interès de l'element sobre el que es pretén actuar, la història i evolució estructural i/o física de l'element sobre el qual es pretén actuar.

4t.- ESTABLIR la funció inspectora dels tècnics del departament de Patrimoni Cultural per a qualsevol intervenció que es realitzi en els Elements d'Interès Patrimonial relacionats.

5è.- APROVAR una zona d'expectativa arqueològica a l'entorn del Barri Antic, delimitada pels carrers de Sant Climent, Sant Joan, Sant Marià i Muntanya – tots dos a l'alçada del carrer de la Rere Església –, Rere Església, Sol – també fins a l'alçada del carrer de la Rere Església –, Balletbó, plaça de les Palmeres, Sant Josep i avinguda de la Generalitat – incloent-hi el carrer del Migdia – fins arribar al carrer de Sant Climent. S'adjunta plànol de delimitació de la zona d'expectativa arqueològica.

6è.- ESTABLIR el següent protocol d'actuació respecte a qualsevol intervenció que es faci en l'àmbit dels jaciments arqueològics relacionats:

- informe previ dels tècnics del departament de Patrimoni Cultural de l'Ajuntament de Viladecans, tal com preveu el punt núm. 2 del present acord;

- prèviament a la intervenció i com a document relacionat amb la llicència d'obres municipal, el promotor haurà de disposar de l'autorització d'intervenció



arqueològica resolta pel servei d'Arqueologia del departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya;

- l'obligació, per part del promotor o actor de l'intervenció, de lliurar al departament de Patrimoni Cultural de l'Ajuntament de Viladecans una còpia de la memòria del projecte d'excavació: en la qual consti l'empresa que es farà càrrec de la intervenció arqueològica, plànols d'emplaçament i topogràfics de l'entorn i reportatge fotogràfic de l'element sobre el qual s'actua; tanmateix, una vegada acabada l'excavació, el promotor s'obliga a lliurar una còpia de la memòria de la intervenció arqueològica al departament de Patrimoni Cultural de l'Ajuntament de Viladecans.

7è- FER CONSTAR, com a document annex núm. 4, aquells elements del patrimoni natural declarats, però que actualment ja no existeixen, a fi i efecte de que es puguin donar de baixar de l'Inventari d'arbres i arbredes d'interès local i comarcal de Catalunya.

8è- INCORPORAR entre la documentació de les figures del planejament urbanístic, l'àmbit dels quals inclogui Elements d'Interès Patrimonial relacionats a l'annex núm. 3, la necessitat de disposar d'un informe dels tècnics del departament de Patrimoni Cultural de l'Ajuntament de Viladecans, a fi i efecte que puguin valorar les determinacions del planejament.

9è- EXPOSAR aquest acord durant un termini de vint dies, mitjançant publicació al Butlletí Oficial de la Província, al tauler d'anuncis de l'Ajuntament i a la pàgina web municipal, a l'efecte que qualsevol persona interessada pugui formular les al·legacions que consideri convenientes, amb el benentès de que si no es formulen reclamacions en el termini indicat es considerarà aprovat definitivament.

Per tant, el present acord es fa públic, per tal de que dins del termini de 20 dies hàbil, a comptar del següent de la present publicació al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona, els possibles interessants puguin formular les reclamacions que estimin pertinents.

María Salmerón Chacón
Tinenta d'alcalde president de l'Àrea de Serveis Personals

Viladecans, 24 de maig de 2007

Codi:

Núm. Fitxa: 8

Àmbit: Patrimoni immoble

Denominació: CAN COT

Ubicació: Casino de l'Alba-rosa (Avinguda Central d'Alba-rosa cantonada amb el carreer de les Gardènies)

Titularitat: privada

Propietari:

Tipologia: Jaciment arqueològic

Ús actual: Hosteleria i pista d'activitats lúdiques

Descripció: A la pista de l'encimentat Casino de l'Alba-rosa es situava probablement aquesta antiga masia. Potser en qualsevol actuació a sota de la cota 0 actual puguin trobar-se estructures corresponents a l'antic conjunt arquitectònic.

Observacions:

Estat conservació: dolent

Es desconeix si encara existeixen restes sota cota 0 actual corresponents a l'antiga masia

Autor:

Any:

Estil, època:

Segle:

Emplaçament:

Longitud:

Latitud:

UTM:

Alçada:

Accés:

fàcil

Núm negatiu:

Fitxes associades:

Història: Per la seva situació, a la vessant de la muntanya, indret de localització de les primeres masies en aquest territori, podria tractar-se d'un mas mol antic. Es tenen referències a la Partida Cot (1265) dins la sèrie de pergamins del fons Mercader de Cornellà (GRAS CASANOVAS, 2001), per la qual cosa podria tractar-se de terres corresponents a aquest mas.

El 1377 es tenen notícies del mas, anomenant-se aleshores mas Bonfill o Bofill, segons apareix en un document de 1377, com a deutor d'Arnau Duran, que posteriorment serà Solanell i que ens arriba fins als nostres dies sota el nom de can Cot.

Bibliografia: GRAS CASANOVAS, M. Mercè (2001) Els masos de Viladecans. Barcelona. Treball inèdit.

SANAHUJA TORRES, Dolors et al. (2002) Viladecans, terra de pagesos i senyors. Els temps medievals. Viladecans: Ajuntament de Viladecans. Arxiu Històric de la Ciutat. Diputació de Barcelona. Fundació Caixa Catalunya.

Protecció: inexistent

Nº Inventari Generalitat:

Autor fitxa:

Data reg.:

Data mod.:

Codi:

Núm. Fitxa: 8

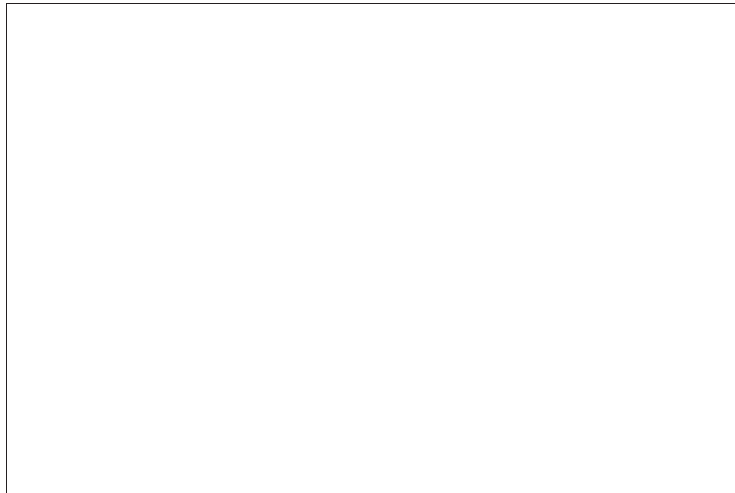
Mapa:



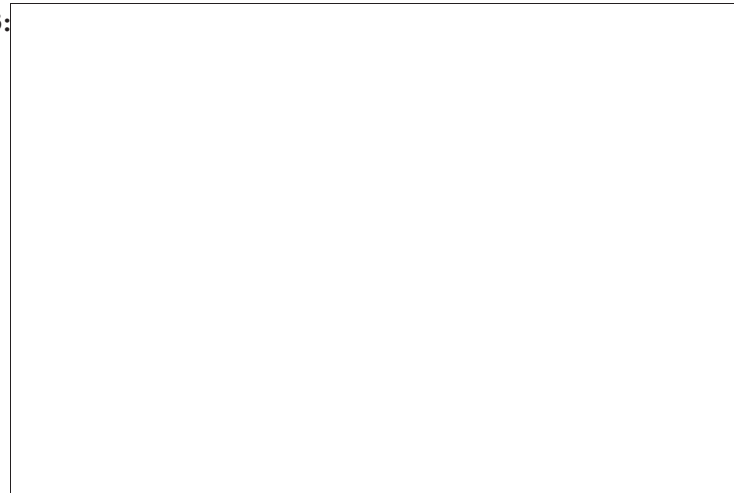
Fotografia:



Fotografia 2:



Fotografia 3:



ANNEX V. SERVITUDS AERONÀUTIQUES

La totalitat de l'àmbit del PE se situa dins de les servituds aeronàutiques de l'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, i per tant seran d'aplicació, segons el disposat a la DA11 del TRLU, les determinacions normatives regulades per la legislació sectorial corresponent:

- *Real Decreto 369/2023, de 16 de mayo, por el que se regulan las servidumbres aeronáuticas de protección de la navegación aérea, y se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.*
- *Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos.*
- Pla director de l'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. *Real Decreto 657/2022, de 26 de julio, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (Barcelona).*

Per tant, segons aquesta legislació sectorial, l'àmbit del PE es troba dins dels àmbits de Servitud d'Operació d'Aeronaus que inclou la servitud davant la instal·lació d'aerogeneradors, així com la servitud de limitació d'activitats enumerats a l'article 5 del RD 369/2023.

D'acord amb l'establert en relació amb les servituds aeronàutiques a l'article 63.4 de la Ley 55/1999, "El planejament territorial, urbanístic i qualsevol altre que ordeni àmbits afectats per les servituds aeronàutiques, incloses les acústiques, han d'incorporar les limitacions que aquestes imposen a les determinacions que legalment constitueixen l'àmbit objectiu de cada un dels instruments referits".

D'acord amb l'article 27 del Real Decret 369/2023, "Tots els projectes de plans o instruments d'ordenació urbanística o territorial o de qualsevol altra índole que ordenin físicament el territori o els que la revisin o modifiquin, que afectin als espais subjectes a les servituds aeronàutiques d'aeròdroms o instal·lacions radioelèctriques civils i d'ús conjunt, seran informats per la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana" (art. 27.1), **l'organisme competent per l'aprovació del PE haurà de tramitar el document per Informe de la citada DG prèviament a l'aprovació inicial (art. 27.3) i haurà de remetre, el més aviat possible, el pla o instrument d'ordenació aprovat definitivament i acompanyat de la certificació de l'acte d'aprovació definitiva.** L'informe emès per la Direcció General d'Aviació Civil (DGAC) tindrà caràcter perceptiu i vinculant pel que fa la compatibilitat del planejament amb les servituds aeronàutiques, i per tant, els projectes sotmesos a informe no podran aprovar-se definitivament en tant no s'ajustin allò informat.

Per tal de donar compliment a la legislació sectorial esmentada, el present document recull a l'article 8 de Normes Reguladores, la normativa d'aplicació pel que fa les servituds aeronàutiques. Als plànols INF-08-11 de Documentació Gràfica, s'inclou com a part de la documentació gràfica d'informació, el plànol de servituds de l'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona-El Prat d'acord amb el Real Decret 657/2022.

ANNEX VI. MEMÒRIA AMBIENTAL

1. JUSTIFICACIÓ DE L'EXEMPCIÓ DE TRAMITACIÓ D'AVALUACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA – INFORME AMBIENTAL DEL PE

Segons allò establert per la disposició addicional vuitena de la Llei 16/2015, del 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica. DOGC núm.6920, 24.07.2015, apartat 6.c:

6.Són objecte d'avaluació ambiental estratègica ordinària:

Tercer. El planejament urbanístic que estableixi el marc per a la futura autorització de projectes i activitats sotmesos a avaluació d'impacte ambiental o que pugui tenir efectes apreciables en espais de la Xarxa Natura 2000 en els termes establerts per la Llei 42/2007, del 13 de desembre, del patrimoni natural i de la biodiversitat, o en altres espais del Pla d'espais d'interès natural.

“c) No han d'ésser objecte d'avaluació ambiental estratègica, per la manca d'efectes significatius que produeixen sobre el medi ambient, o perquè els efectes ja han estat avaluats en el planejament urbanístic general:

Primer. El planejament urbanístic derivat no inclòs en l'apartat tercer de la lletra a que es refereix només a sòl urbà o que desenvolupa planejament urbanístic general avaluat ambientalment.

El present Pla Especial es refereix únicament a sòl urbà, únicament concreta els usos i les condicions de l'edificació en el marc d'una normativa i uns paràmetres prèviament establerts i, per tant, desenvolupa determinacions del planejament general ja avaluat ambientalment sense introduir modificacions amb efectes significatius sobre el medi ambient. Així doncs, no es dona cap dels supòsits que requereixen l'elaboració d'una Avaluació Ambiental Estratègica.

2. INFORME AMBIENTAL

DESCRIPCIÓ DEL MEDI AMBIENT I ELEMENTS D'INTERÈS

La parcel·la es troba en un entorn urbà consolidat, el barri de l'Alba-rosa, de caire residencial caracteritzat per parcel·les petites d'habitatges aïllats unifamiliars. L'entorn es troba urbanitzat i disposa de tots els serveis, la majoria de les parcel·les de l'entorn estan edificades i en ús com a primera residència.

Per la seva ubicació a la falda de la Serra de Miramar, la topografia del barri es caracteritza per un pendent força constant que genera desnivells importants als vials i dins de les parcel·les. Pel que fa la parcel·la que ens ocupa, tot i que existeixen desnivells de fins a 8 metres entre els punts més distants de la topografia dels vials limítrofs, el terreny en sí és pràcticament pla degut a l'edificació que l'havia ocupat i els usos que s'hi ha dut a terme durant les dècades anteriors.

El barri de l'Alba-rosa se situa pròxim als límits del nucli urbà del municipi i a terrenys de sòl no urbanitzable, motiu pel qual està envoltat per grans zones verdes boscoses i el Parc forestal del Mas Ratés que corresponen als àmbits d'influència dels cursos dels Torrents de Can preses i de Can Guardiola per l'oest i el Torrent de Can Trius per l'est. Tot i que la caracterització d'aquest entorn és un valor mediambiental indubtable, la parcel·la d'equipaments es troba en una ubicació molt central del barri i, per tant, a una distància considerable d'aquests espais d'interès.

Dins la pròpia parcel·la cal destacar la presència d'un conjunt arbrat de 9 exemplars de pins sans i consolidats que generen un espai d'ombra aportant gran qualitat i confort sobre la parcel·la.

EFFECTES AMBIENTALS SIGNIFICATIUS

L'objecte d'aquest PE, que és la concreció d'usos i dels paràmetres reguladors de la parcel·la qualificada d'equipament, té una incidència molt limitada en el medi ambient. Tant la modificació de l'entorn i de les possibilitats de desenvolupament de l'edificació com els efectes dels usos proposats en el medi ambient són pràcticament negligibles en relació a l'entorn urbà on se situen.

ANÀLISI D'ALTERNATIVES

Per la definició dels usos permesos s'ha realitzat un estudi de l'estat actual dels equipaments del municipi i s'ha observat que la xarxa d'equipaments és ampla i variada, i que cobreix en termes generals les necessitats d'equipaments amb ús educatiu, sanitari i esportiu. En canvi, s'observen mancances importants pel que fa l'oferta d'equipaments destinats a la gent gran, especialment en quant a nombre de places de residència assistida disponibles. Aquest anàlisi s'ha complementat amb estudis i recomanacions d'ens internacionals com la OMS i també en relació a les projeccions demogràfiques que preveuen un creixement de la població major de 65 anys i, per tant, la demanda d'aquest tipus d'equipament.

Totes les dades han encaminat a la conclusió que l'alternativa més adient per la concreció d'usos, en aquest cas, és l'ús sanitari assistencial per a possibilitat d'implantar una residència assistida i centre de dia per a gent gran.

JUSTIFICACIÓ AMBIENTAL DE L'ALTERNATIVA ESCOLLIDA

L'alternativa escollida, l'ubicació d'una residència assistida per a gent gran amb centre de dia, es considera perfectament compatible amb els usos i l'idiosincràsia de l'entorn, pel seu caire residencial i social. A més, es considera que la implantació d'aquests usos no tindrà cap impacte directe sobre el medi ambient.

MESURES PER LA PROTECCIÓ AMBIENTAL

CRITERIS D'APLICACIÓ GENERAL

- Cal tenir en compte per la redacció del projecte constructiu els diversos condicionants ambientals i de l'entorn esmentats en el present estudi, així com en els informes que puguin elaborar les administracions implicades.

MEDI ANTRÒPIC

El model d'ordenació

- Prioritzar la centralitat o bona disposició dels espais i dotacions públiques, evitant situacions residuals, i evitar la dispersió en l'ocupació del territori, afavorint la cohesió social i consolidant un model de territori globalment eficient.
- Reduir l'impacte paisatgístic amb una bona regulació de les tipologies edificatòries per tal d'evitar disfuncionalitats amb l'entorn més immediat.

Paisatge

- Mantenir un criteri d'unitat i d'harmonia amb l'entorn en la redacció del projecte d'edificació i enjardinament per tal de garantir una correcta integració a les condicions paisatgístiques de l'entorn, el seu cromatisme o continuïtat de les estructures urbanes o vegetals.
- Integrar la vegetació en el disseny dels projectes d'urbanització i utilitzar únicament espècies autòctones.

Serveis municipals, residus i materials

- Incorporar en el projecte el Pla de Gestió de residus. Preveure espais i instal·lacions que facilitin la recollida de residus i implementar sistemes d'autocompostatge
- Prioritzar materials i productes en els projectes constructius que siguin sostenibles (sistemes industrialitzats o prefabricats de fàcil reposició, materials locals, reciclats, sòlids i durables, d'origen natural...). Hauran de comptar amb distintiu de qualitat ambiental regulat per les normes UNE.

Riscos de protecció civil

- Fomentar les mesures de detecció i protecció per els riscos en cas d'inundació o incendi i preveure una xarxa d'hidrant en cas d'incendi.
- Garantir un correcte manteniment, tant de l'espai públic com el espai privat per facilitar el drenatge de les aigües d'escorrentia i minimitzar el risc d'inundació.

MEDI ABIÒTIC

Canvi climàtic i ambient atmosfèric

- Disposar els elements arquitectònics per tal d'afavorir les condicions més òptimes per l'aprofitament de l'energia solar, climatització i ventilació, i aplicar criteris de disseny constructiu bioclimàtic, donant prioritat a les instal·lacions de menor consum energètic i màxim rendiment.
- Optimitzar la il·luminació dels espais, tant públics com privats, ajustant-la a les necessitats de cada zona, i utilitzar sistemes de baix consum energètic a l'exterior.
- Adaptar la pavimentació dels espais exteriors per evitar la contaminació lluminosa de nit o possibles enlluernaments durant el dia.
- Seleccionar les espècies vegetals segons la seva capacitat de regulació climàtica.

- Aplicar sistemes per la generació d'aigua calenta sanitària (ACS) amb captadors solars i/o sistemes fotovoltaics de generació d'electricitat.
- Els edificis residencials hauran de disposar d'una certificació d'eficiència energètica de nivell A.
- Incorporar criteris d'adaptació al canvi climàtic en el plec d'obra.
- Implantar sistemes de recollida d'aigües pluvials per el seu aprofitament i implantar sistemes de drenatge sostenible (SUDs)
- Respectar les mesures de establertes per Pla de qualitat de l'aire horitzó 2027 aprovat pel decret 132/2024 de 30 de juliol

Cicle de l'aigua

- Implementar les accions necessàries per facilitar la infiltració de l'aigua de pluja i mitigar els efectes de impermeabilització del sòl i minimitzar l'impacte sobre la xarxa natural de drenatge. Utilitzar paviments permeables, o mixtos en el cas d'itinerari de vianants.
- Dimensionar els escocells i zones enjardinades el més gran possibles.
- Assegurar que les excavacions no tinguin un impacte en les aigües freàtiques.

Geomorfologia

- Incloure estudis de gestió de residus per la construcció o excavació dels diferents projectes d'urbanització o construcció. Implantar, en la mesura de lo possible, sistemes de decapatge i preservació de la terra vegetal per la posterior utilització en la revegetació, així com l'ús dels excedents de terra previstos de l'execució excavacions o fonaments dels projectes.
- Avaluar les característiques del sòl amb els estudis necessaris i incorporar les mesures essencials per evitar qualsevol risc d'inestabilitat del sòl durant la demolició o excavacions dels projectes.

MEDI BIÒTIC

Vegetació

- Adequar les espècies seleccionades per l'enjardinament segons les característiques climàtiques, edafològiques i topogràfiques de l'àmbit i per el seu baix manteniment o potencial bio-invasor.
- Planificar i integrar sistemes de reg eficients, prioritzant el reg per degoteig i l'ús de temporitzadors per optimitzar el consum de l'aigua.
- Tractar els espais lliures privats de la mateixa manera que les zones verdes públiques, prioritzant vegetació autòctona, planificar un consum d'aigua eficient i sostenible.

Fauna

- Plantar espècies que afavoreixin recursos tròfics i la presència de fauna. Instal·lar refugis i/o caixes nius.

ANNEX VII. ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

El decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG), en el seu article 3, estableix els instruments d'ordenació territorial i urbanística que han d'incloure Estudi d'avaluació de la mobilitat generada:

Article 3. Àmbit d'aplicació

3.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure, com a document independent, en els instruments d'ordenació territorial i urbanística següents:

- a) Plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis.*
- b) Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.*
- c) Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.*

Atenent la normativa vigent i el fet que el present Pla Especial comporta la implantació de nous usos amb incidència en la mobilitat, es considera necessària l'aportació de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG), que s'incorpora a continuació.



Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada vinculat al pla especial d'assignació d'usos en l'àmbit d'equipaments de l'antic Casino de l'Alba-Rosa

Memòria

Març 2026

ÍNDEX

1	CONTEXTUALITZACIÓ	1
2	OBJECTE DE L'ESTUDI	3
2.1	Marc normatiu	3
2.2	Objectius, metodologia i fases	3
2.3	Metodologia	4
3	ÀMBIT D'ESTUDI	5
3.1	Situació de l'àmbit d'estudi	5
3.2	Planejament urbanístic	7
4	CARACTERITZACIÓ DEL TERRITORI I DE LES XARXES DE TRANSPORT	9
4.1	Accessibilitat a peu	9
4.2	Accessibilitat en bicicleta	12
4.2.1	Caracterització de l'oferta actual	12
4.2.2	Caracterització de la demanda actual	14
4.3	Accessibilitat en transport públic	15
4.3.1	Caracterització de la xarxa d'autobús en l'entorn immediat	16
4.3.2	Caracterització del servei de Rodalies	22
4.3.3	Caracterització del servei de taxi	24
4.3.4	Caracterització de la demanda actual	24
4.4	Accessibilitat en vehicle privat	25
4.4.1	Caracterització de l'oferta actual : descripció de la xarxa viària existent	25
4.4.2	Caracterització de l'aparcament	29
4.4.3	Caracterització de la mobilitat actual a la xarxa viària : Demanda	30
5	CARACTERITZACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA	34
5.1	Consideracions pel càlcul de la mobilitat generada	34
5.2	Objecte	35
5.3	Paràmetres per el càlcul de la generació de desplaçaments	36
5.4	Repartiment modal dels desplaçaments	39
5.5	Repartiment temporal del total de desplaçaments futurs	41
5.5.1	Repartiment dels desplaçaments segons usos	41
5.5.2	Repartiment dels desplaçaments per modes	44
5.6	Repartiment territorial dels viatges generats	49
6	IMPACTE DE LA MOBILITAT SOBRE LES XARXES	50
6.1	Vianants i ciclistes	50
6.2	Transport públic	51
6.3	Transport privat	54
6.4	Aparcament	55
6.4.1	Aparcament de bicicletes	55
6.4.2	Aparcament de turismes	56
6.4.3	Aparcament de motocicletes	56
6.4.4	Càrrega i descàrrega de mercaderies	56
6.5	Indicadors de gènere associats a la nova mobilitat	56
7	IMPACTE AMBIENTAL DE LA MOBILITAT GENERADA	59
7.1	Plantejament inicial i metodologia	59
7.2	Emissions ambientals de la mobilitat generada	59
8	PROPOSTES D'ACTUACIÓ	60
8.1	Adequació dels guals de vianants de l'accés	61
8.2	Reurbanització de l'accés i modificació de la parada d'autobús a l'entrada	61

8.3	Servei de desplaçament en transport adaptat al centre de dia.....	63
8.4	Creació de places d'aparcament per a bicicletes	63
8.5	Creació de places d'aparcament per turismes i ambulàncies.....	64
8.6	Promoció de la mobilitat activa i transport públic	65
9	PROPOSTA DE FINANÇAMENT	66
10	RESUM DE LES MESURES DE MOBILITAT A ADOPTAR A L'ESPAI PÚBLIC	67

1 Contextualització

El present Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada està vinculat al Pla Especial d'assignació d'Usos en l'àmbit d'Equipaments de l'antic Casino Albarrosa a Viladecans. La parcel·la qualificada d'equipament es troba al barri de l'Alba-Rosa, situat al nord-est del municipi a la falda de la Serra de Miramar i envoltat per zones verdes i parc forestal. Es tracta d'un entorn residencial, caracteritzat per habitatges unifamiliars aïllats.

Figura 1. Situació de l'àmbit d'estudi



Font: BJ Arquitectes

En l'actualitat, la parcel·la està buida. Recentment s'ha enderrocat l'edificació que l'ocupava, situada a la cantonada entre els carrers de l'Heliotropi i de la Flor del Taroner, que antigament fou el Casino de l'Alba-Rosa però que portava anys en desús. També hi havia una pista esportiva que es troba en estat de deteriorament progressiu, com a conseqüència de la falta de manteniment.

Figura 2. Edifici abans d'enderrocar



Font: Google Maps

Donada la necessitat d'ampliar les places residencials destinades a la gent gran del municipi de Viladecans, que es situa molt per sota de la mitjà catalana i encara més de les recomanacions internacionals es fa convenient la implantació d'una nova residència al municipi, que permeti incrementar l'oferta pública i/o concertada de places, reduir les llistes d'espera i evitar la derivació de residents a altres localitats properes.

En aquest sentit es planteja la modificació de la clau 7a (equipament comunitari i dotacional actual) a 7b (equipament comunitari i dotacional de nova creació) per donar cabuda a una residència assistida per a gent gran amb centre de dia annex, que donarà servei a aproximadament 100 persones, unes 80 com a residents i unes 20 com a usuàries del centre de dia.

La mobilitat generada del sector caldrà ser absorbida de forma eficient per les xarxes de mobilitat segons el Decret 344/2006.

Donat que el Pla Especial no modifica el sistema urbanístic sinó únicament la clau urbanística, i que, d'acord amb el que estableix el Decret 344/2006, la mobilitat prevista es preveu inferior al llindar de 500 desplaçaments diaris, es considera que l'impacte generat és perfectament assumible per la xarxa existent i que, per tant, no resulta estrictament necessària segons la normativa l'elaboració d'aquest EAMG.

2 Objecte de l'estudi

2.1 Marc normatiu

L'aprovació a setembre de 2006 del Decret 344/2006 de regulació d'estudis de mobilitat generada estipula, segons l'apartat B del punt 3.1 de l'article 3, que **els Estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure com a document independent quan es tracta de Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.**

En aquesta línia, l'**article 13 del Decret 344/2006 de regulació d'estudis de mobilitat generada** estipula la documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a les figures de Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

Donat que a l'àmbit d'estudi, que forma part de la Zona de Qualitat de l'Aire (ZQA) de la Catalunya Central, s'han superat els nivells de contaminació atmosfèrica, ha estat inclòs dintre l'àmbit del Decret 132/2024, de 30 de juliol, pel qual s'aprova el Pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027, el Pla d'acció a curt termini per alts nivells de contaminació de l'aire i les determinacions normatives per assolir els objectius de qualitat de l'aire.

2.2 Objectius, metodologia i fases

L'objectiu principal de l'estudi, **és determinar l'impacte que esdevindrà sobre les xarxes de mobilitat la definició dels nous usos previstos i garantir que la nova mobilitat derivada del desenvolupament de la nova activitat serà absorbida per les xarxes actuals i futures sense causar cap impacte negatiu a les mateixes** ni al seu funcionament, a més cal garantir la adequació de totes les xarxes als continguts de la llei de la mobilitat, així com als criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada Decret 344/2006.

En més detall, els objectius del present estudi són:

- Identificar els principals paràmetres que configuren la mobilitat actual i futura a l'entorn urbà del projecte: xarxa viària d'accés, transport públic, itineraris de vianants i ciclistes.
- Definir la mobilitat generada i atreta per la implantació del projecte derivada dels seus propis usos: càlcul dels fluxos generats, distribució del trànsit.
- Establir els principals criteris que han de regir la definició de l'oferta de transport i mobilitat.
- Analitzar la potencialitat de l'ús de transports alternatius al cotxe privat:
 - o Autobús
 - o Bicicleta
 - o A peu

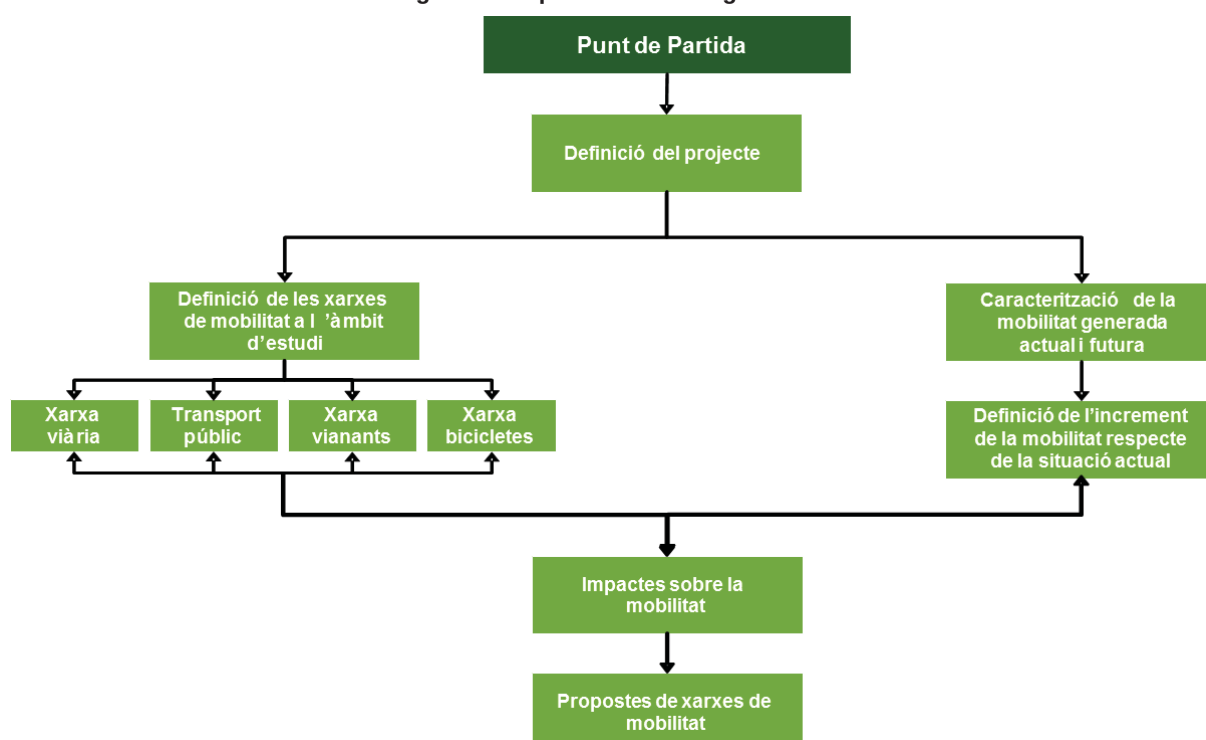
Tot això, haurà d'integrar-se dins els plans de desenvolupament infraestructural, urbanístic i territorial on és ubicat, assegurant la coherència entre aquest i la nova actuació, de forma que aquesta no afecti negativament, tot el contrari, sobre la viabilitat d'aquells, en els nivells i estàndards previstos, i que els plans serveixin com a marc adequat de desenvolupament al nou projecte.

2.3 Metodologia

La **metodologia** d'aquest estudi s'estructura en les següents fases:

- Definició del projecte i el seu àmbit (actual i futur)
- Descripció de l'oferta i demanda actual de mobilitat
- Caracterització de la mobilitat generada actual i futura
- Definició de l'increment de mobilitat respecte la situació actual
- Determinació d'impactes sobre la mobilitat actual del sector
- Desenvolupament de propostes de millora sobre les xarxes de mobilitat

Figura 3. Esquema metodològic EAMG



Font: Elaboració pròpia

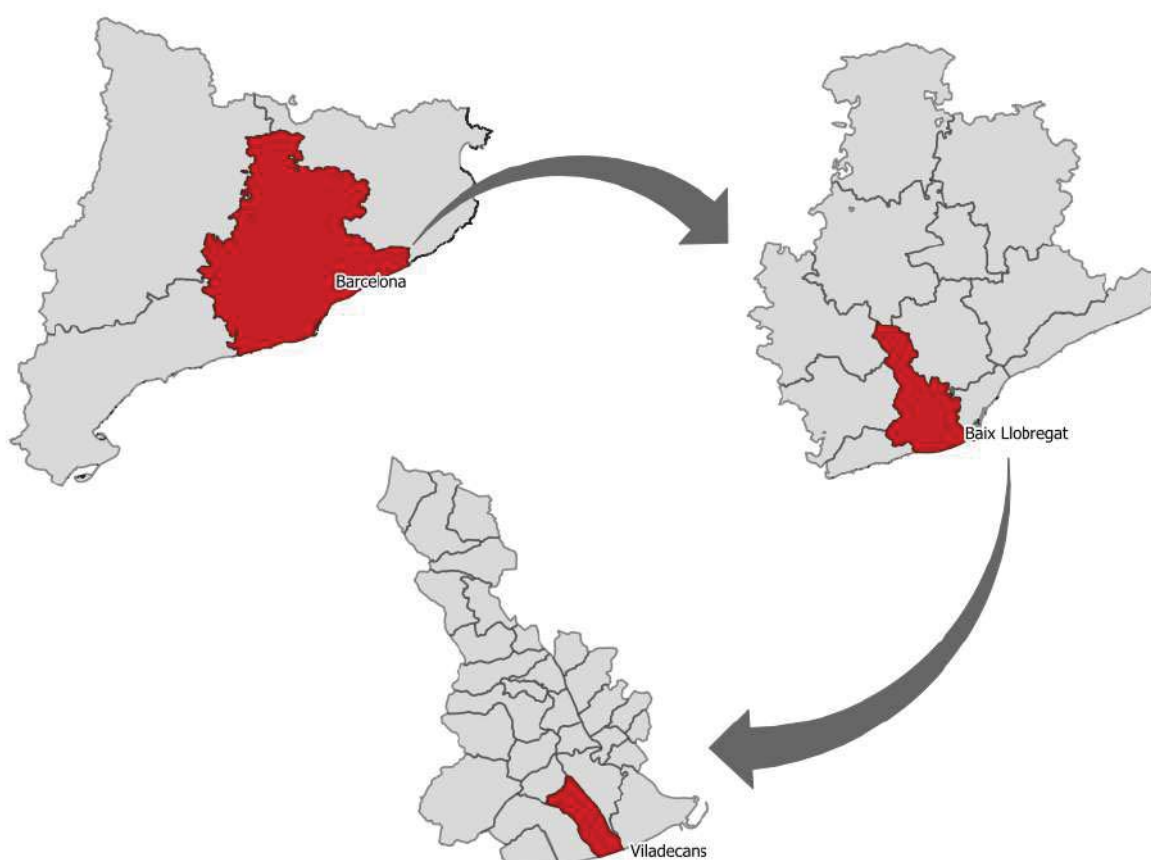
3 Àmbit d'estudi

3.1 Situació de l'àmbit d'estudi

El municipi de Viladecans es troba a la comarca del Baix Llobregat, a la província de Barcelona. Limita amb els municipis de Sant Climent al nord, Sant Boi i el Prat a l'est, Gavà a l'oest, i el Mar Mediterrani al sud. La capital comarcal, Sant Feliu de Llobregat, està a 8km en línia recta, i Barcelona es troba a uns 15km en línia recta.

Viladecans té una extensió total de 20,40 km² i el 2025 tenia 67.536 habitants, cosa que comporta una densitat de població de 3.310,6 hab./km².

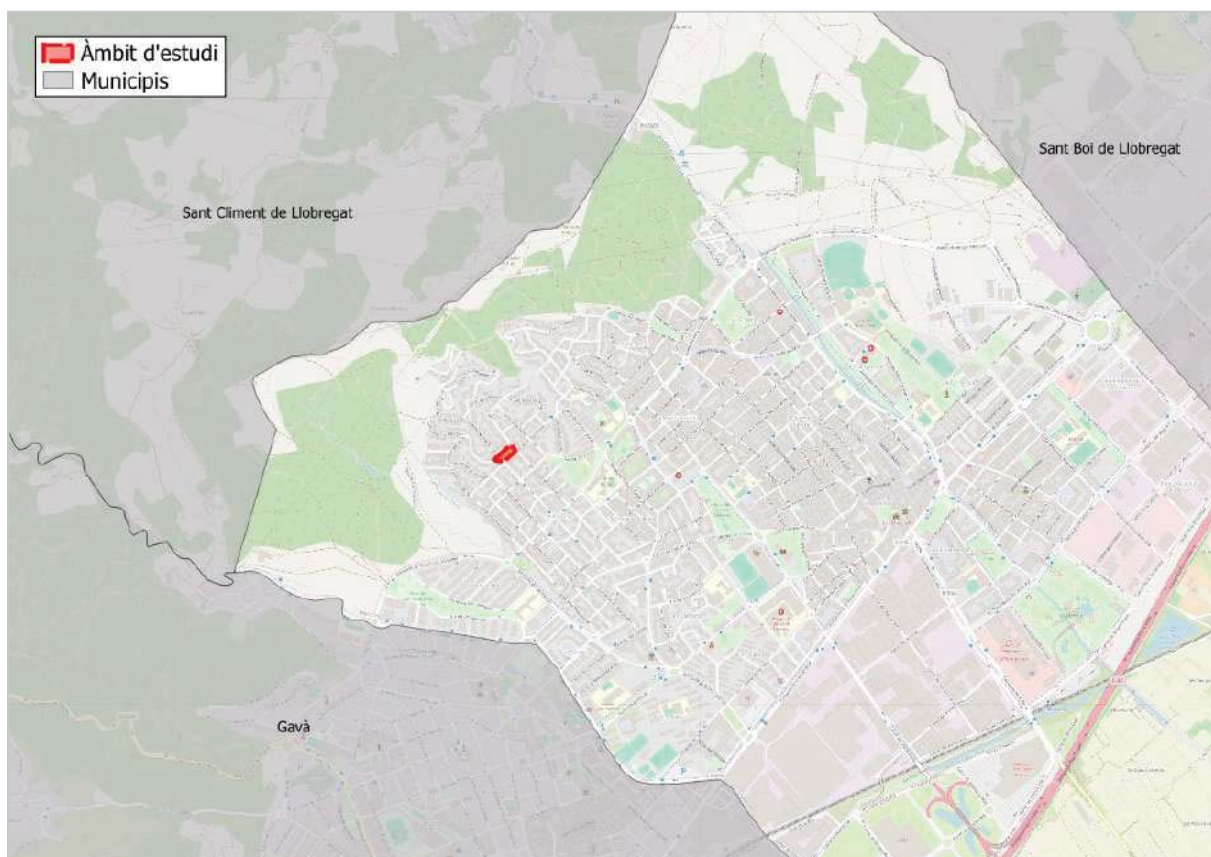
Figura 4. Situació del municipi a Catalunya



Font: Elaboració pròpia

L'àmbit d'estudi es troba situat al nord-oest del terme municipal de Viladecans, en una parcel·la situada al barri de l'Alba-rosa, a la falda de la Serra de Miramar i envoltat per zones verdes i parc forestal. Es tracta d'un entorn residencial, caracteritzat per habitatges unifamiliars aïllats. Té una superfície de 2.102 m².

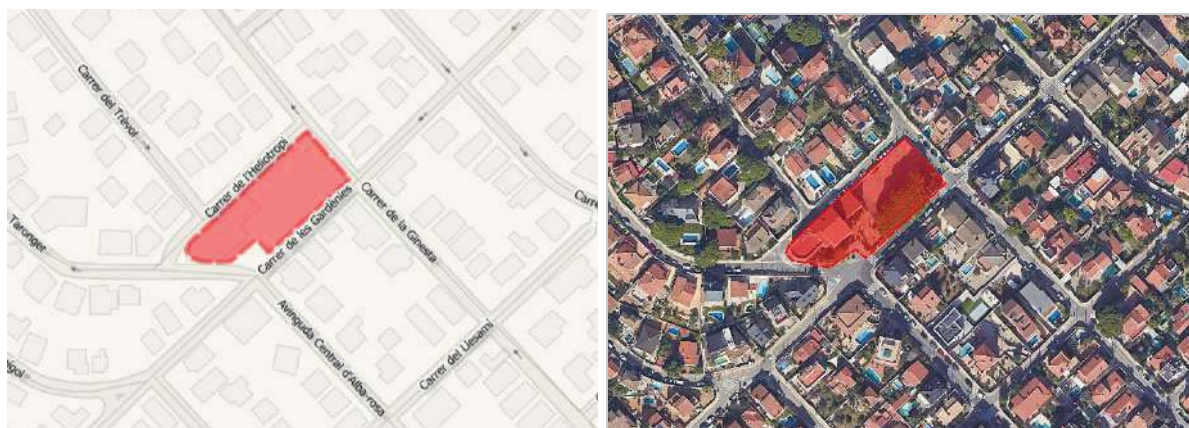
Figura 5. Situació de l'àmbit d'estudi



Font: Elaboració pròpia

La parcel·la qualificada d'equipament està delimitada per quatre carrers: el carrer de les Gardènies, pel sud-oest, el carrer de l'Heliotropi, pel nord-oest, el carrer de la Ginesta, pel nord est, i el carrer de la Flor del Taronger pel sud.

Figura 6. Entorn de l'àmbit d'estudi



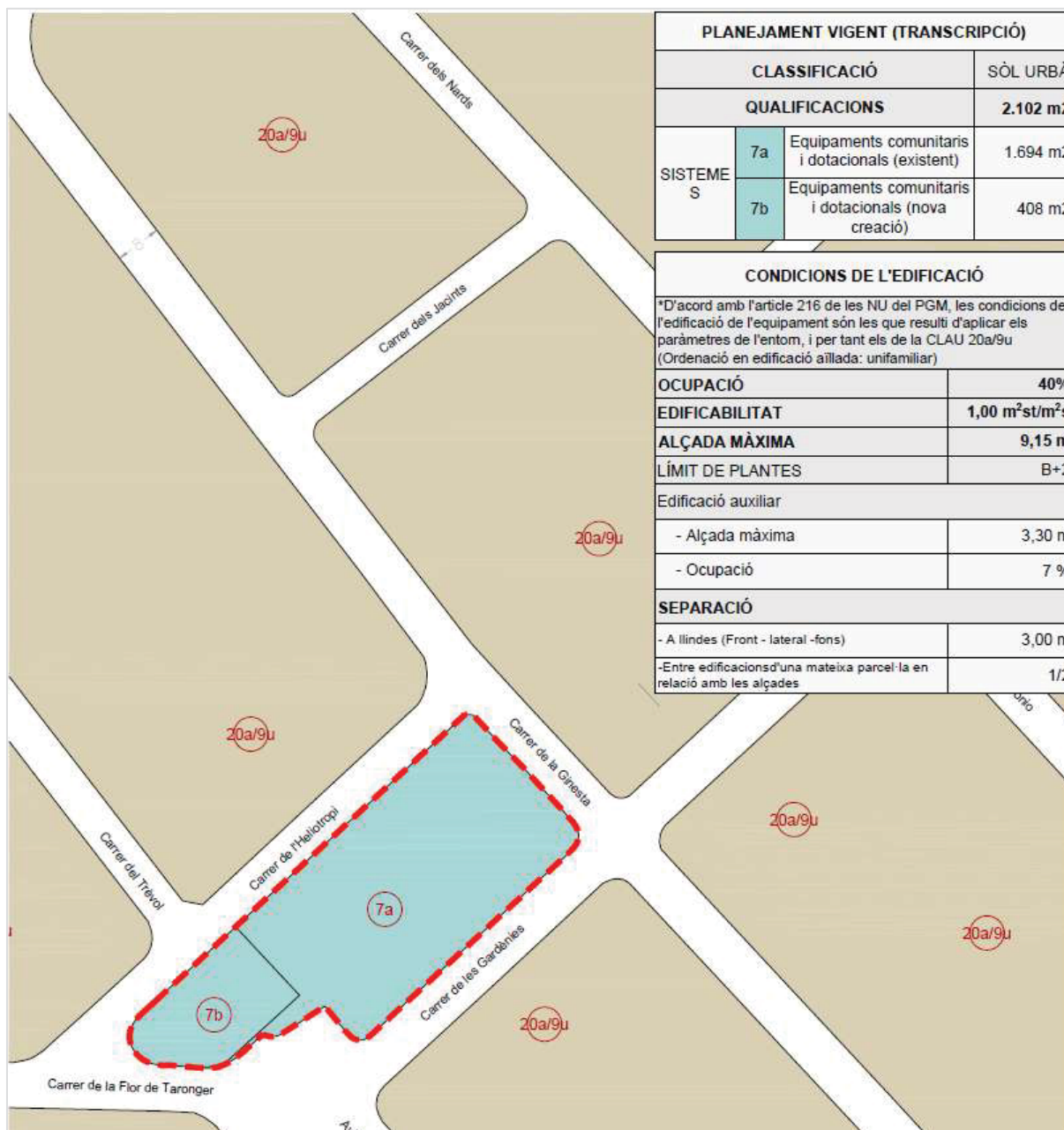
Font: Elaboració pròpia

3.2 Planejament urbanístic

El present EAMG s'emmarca en el Pla especial d'assignació d'usos de l'àmbit d'equipaments de l'antic Casino Albarrosa, situat al carrer Gardènies 20, Viladecans.

L'àmbit es troba íntegrament en sòl urbà i està actualment qualificat com a sistema d'equipaments: 1.694 m² sota la clau 7a, d'equipaments comunitaris i dotacions actuals, i 408 m² sota la clau 7b, d'equipaments comunitaris i dotacions de nova creació de caràcter local.

Figura 7. Planejament vigent



Font: Pla Especial d'Assignació d'Usos en l'àmbit d'equipaments de l'antic Casino Albarrosa

Es proposa un nou planejament mitjançant el qual la totalitat de la parcel·la (2.102 m²) es qualifica com a equipaments comunitaris i dotacions de nova creació de caràcter local, sota la clau 7b.

La proposta té per objecte establir el marc normatiu que permeti la construcció d'una nova residència assistida per a gent gran amb centre de dia, així com definir les condicions d'edificació de manera harmònica amb les parcel·les residencials circumdants, tenint en compte les necessitats dels nous usos plantejats, per tal d'afavorir una correcta integració volumètrica de la nova implantació.

Figura 8. Planejament proposat



Font: Pla Especial d'Assignació d'Usos en l'àmbit d'equipaments de l'antic Casino Albarrosa

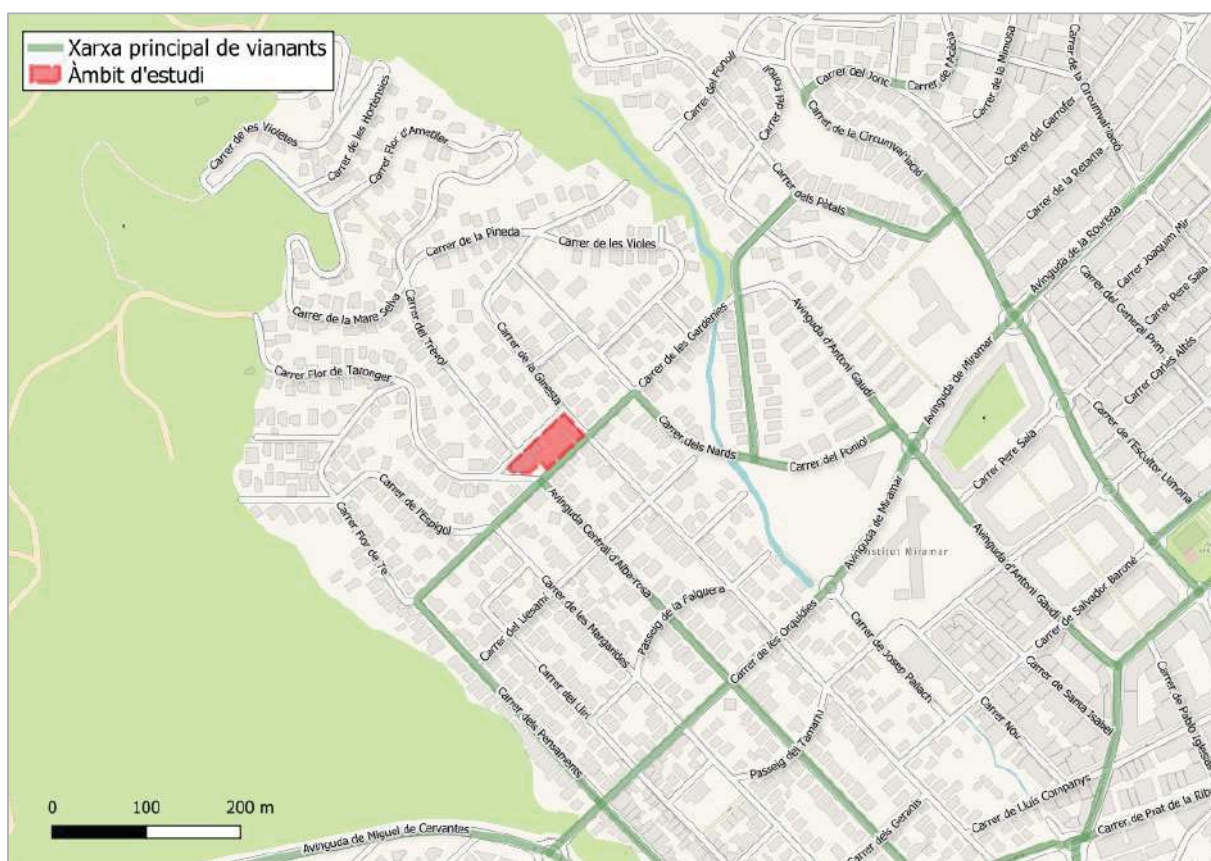
4 Caracterització del territori i de les xarxes de transport

S'ha caracteritzat les principals xarxes de transport a peu, en bicicleta, en transport públic, i xarxa viària, així com les connexions amb el sector.

4.1 Accessibilitat a peu

El PMUS de Viladecans va definir una xarxa principal de vianants al municipi. Dins d'aquesta xarxa, el carrer de les Gardènies, que limita directament amb l'àmbit d'estudi, n'és un dels carrers integrants. Igualment, l'avinguda Central d'Albarrosa, situada molt a prop de l'àmbit i que el connecta amb la zona sud del municipi i amb el carrer de les Orquídies, també forma part d'aquesta xarxa prioritària per als desplaçaments a peu.

Figura 9. Xarxa principal de vianants de l'entorn



Font: Elaboració pròpia en base a PMUS Viladecanas

Pel que fa a l'accessibilitat dels vianants mitjançant voreres i guals, s'ha analitzat tant l'àmbit immediat del sector com els itineraris cap a les parades de bus més properes: la situada davant de la parcel·la, al carrer de les Gardènies, i la del carrer de les Orquídies.

En termes generals, s'observa que la major part de les voreres no es poden considerar accessibles, ja que no assoleixen l'ample mínim lliure de pas d'1,80 metres establert pel Codi d'Accessibilitat de Catalunya (Decret 209/2023), amb l'excepció del tram del carrer de les Orquídies que connecta la parada d'autobús amb l'avinguda Central d'Albarrosa.



Figura 11. Amplades útils de pas de la xarxa de vianants propera a l'àmbit



En aquest sentit s'ha considerat que un disseny correcte és aquell que mostra les següents característiques:

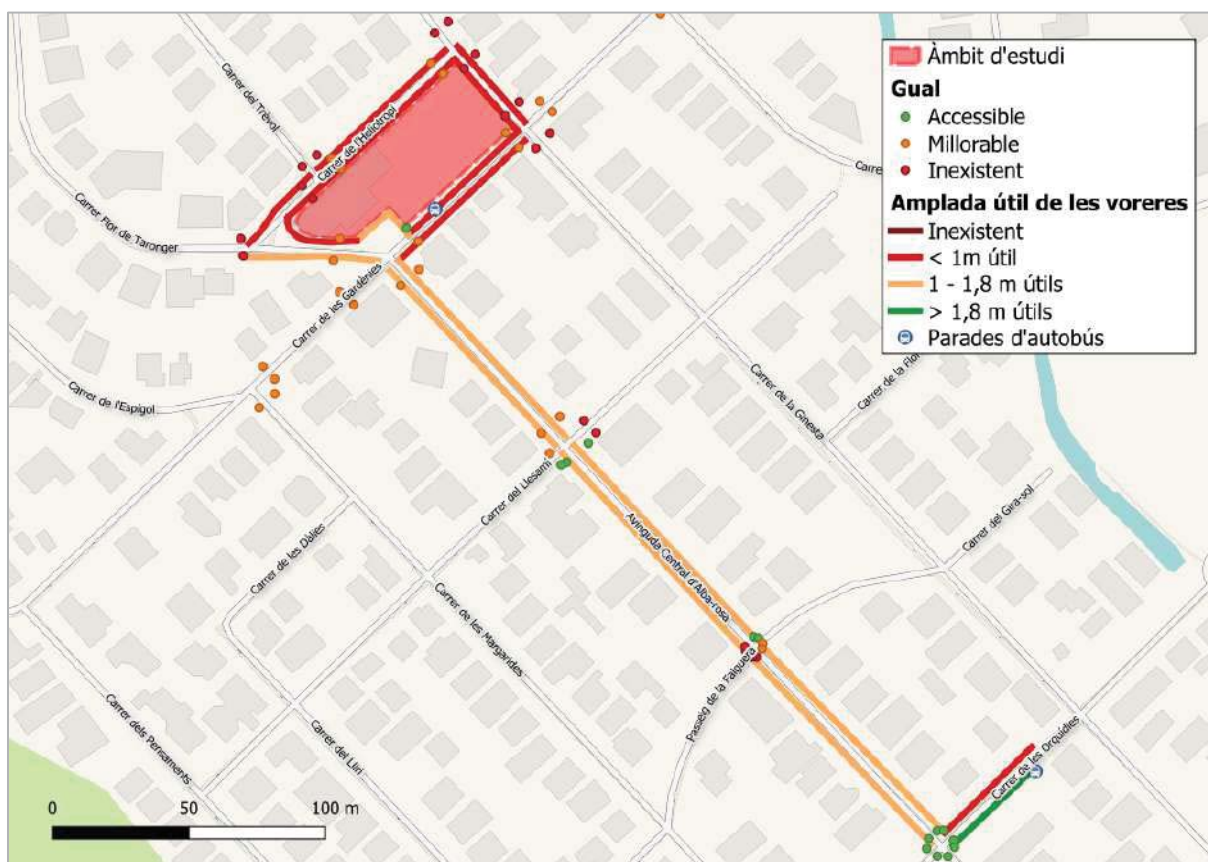
- Tenen un mínim de 180 cm d'ample lliure per permetre el pas simultani de dues persones, una d'elles amb cadira de rodes.
- Es mostren enrasats amb la calçada, prioritzant que els cants no siguin arrodonits o aixamfranats.

- Tenen un ample igual al pas de vianants associat al propi gual.
- Mostren una textura diferenciada de les llosetes de la resta de la vorera i també de la calçada perquè les persones amb visibilitat reduïda els localitzin fàcilment, encara que en casos excepcionals es poden utilitzar materials bituminosos com els de la calçada.
- Tenen un pendent longitudinal màxim del 10% i un pendent transversal màxim del 2%. Aquests valors tampoc poden superar-se en els itineraris de vianants que es vegin afectats pel gual.
- Absència d'obstacles perquè encara que impedeixen que els vehicles puguin envair l'espai, poden resultar un inconvenient per a les persones amb discapacitats.

Figura 12. Esquema d'un gual



Figura 13. Estat dels guals de vianants al voltant de l'àmbit



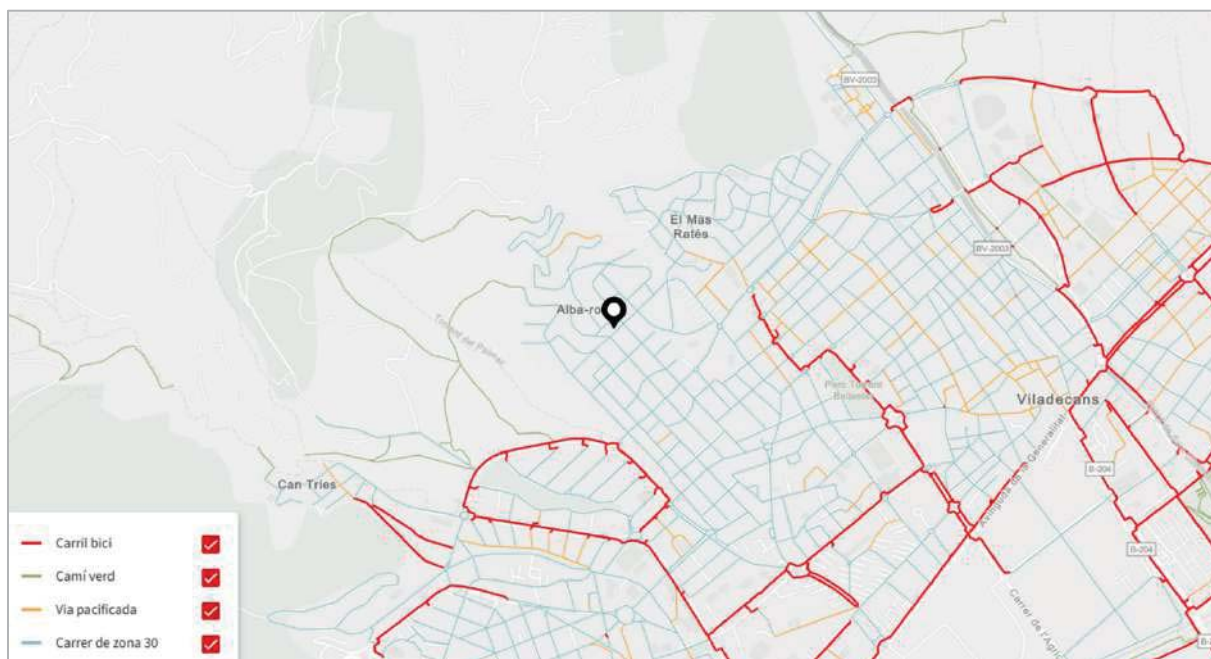
Font: Elaboració pròpia

4.2 Accessibilitat en bicicleta

4.2.1 Caracterització de l'oferta actual

La xarxa ciclable i de mobilitat activa a l'entorn del barri d'Alba-rosa és força limitada i es troba fragmentada. Tot i que la major part dels carrers del sector funcionen com a vies pacificades o zones 30, aquests àmbits no disposen d'infraestructures ciclables segregades ni d'itineraris continus que connectin amb els teixits urbans més propers.

Figura 14. Xarxa de bicicletes al voltant del sector



Font: Visor Bicicleta AMB

Figura 15. Xarxa de bicicletes d'accés immediat al sector



Font: Visor Bicicleta AMB

4.2.2 Caracterització de la demanda actual

En un laborable tipus del mes de desembre la informació proporcionada per l'AMB del servei d'AMBici mostra que durant les hores del dia que es preveu que es podria arribar a fer ús d'aquests sistemes, l'ús de les estacions més properes és:

Taula 1. Demanda del AMBici i ocupació en un dia laborable tipus

Parada	Distància		9 h	12 h	15 h	18 h	Nocturn
Av. Miramar – IES Miramar	500m	Bicis disponibles	7	9	5	1	8
		Places lliures	13	11	15	19	12
		Disposició de bicis	35%	45%	25%	5%	40%

Font: Elaboració pròpia

4.3 Accessibilitat en transport públic

L'àmbit d'estudi i la seva àrea d'influència disposa de connexió amb la xarxa de transport públic, conformada per autobusos urbans, interurbans, i nocturn, i per la xarxa ferroviària de Rodalies.

Taula 2. Parades i itineraris d'accés al transport públic

Xarxa	Servei	Parada propera/es	Distància	Temps
Autobús Urbà Diürn	VB1 - Viladecans (Estació Rodalies - Can Guardiola)	Orquídiess	400 m	6 min a peu
	VB2 - Viladecans (Estació Rodalies - Can Palmer)	Gardènies - Ginesta	0 m	Davant de l'àmbit
Autobús Interurbà Diürn	L86 - Barcelona (Pl. Espanya) - Viladecans (Can Palmer)	Gardènies – Ginesta Orquídiess	0 m 400 m	Davant de l'àmbit 6 min a peu
	X86 - Barcelona (Pl. Espanya) - Viladecans (Can Palmer) Exprés	Orquídiess	400 m	6 min a peu
Autobús Nocturn	N14 - Barcelona (Pl. Catalunya) - Castelldefels (Centre)	Orquídiess	400 m	6 min a peu
Rodalies	Rodalies Renfe (R2/R2S)	Gavà Viladecans	2,8 km 3,3 km	8 min VP o Taxi 9 min VP o Taxi

Font: Elaboració pròpia

Figura 18. Parades de bus properes a l'àrea d'estudi



Font: Elaboració pròpia en base als operadors de transport i AMB

4.3.1 Caracterització de la xarxa d'autobús en l'entorn immediat

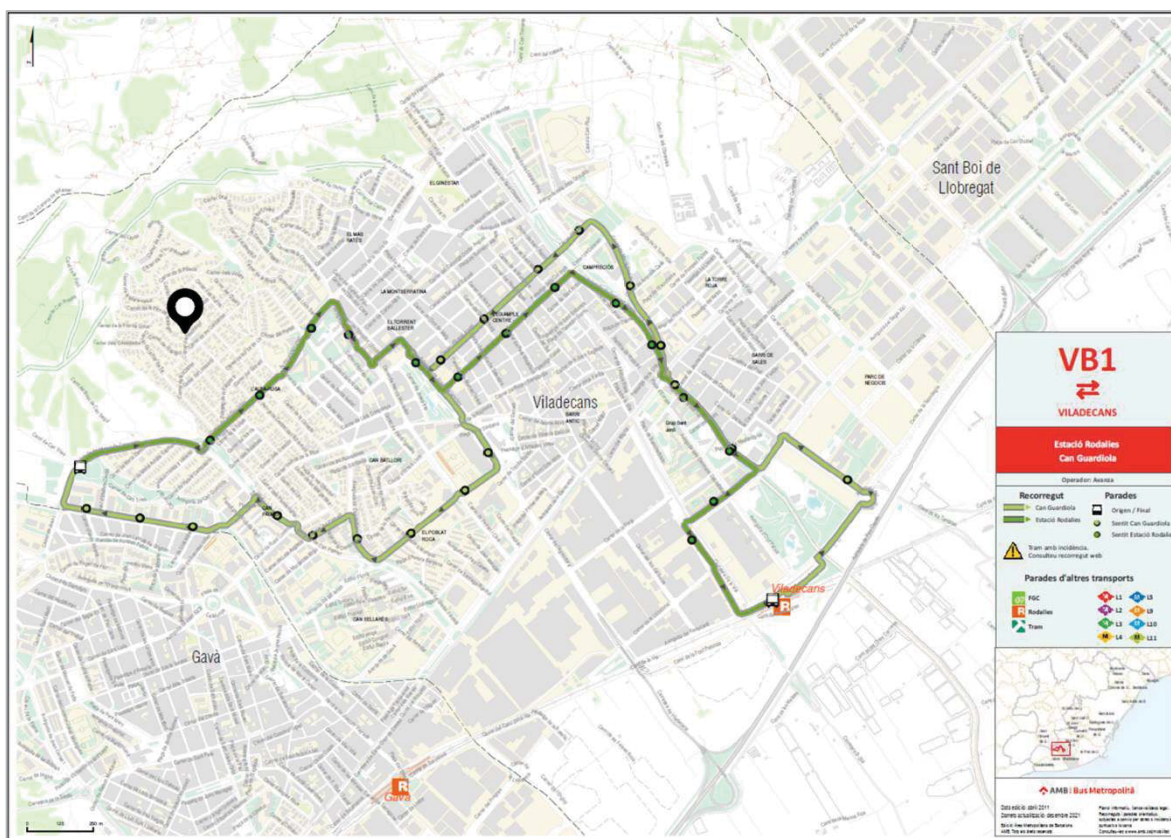
La localització on es troba l'àmbit d'estudi a Viladecans es pot accedir amb 2 línies urbanes diürnes, 2 línies interurbanes diürnes i 1 línia nocturna.

4.3.1.1 Línia VB1 - Viladecans (Estació Rodalies - Can Guardiola)

La Línia VB1 és una línia urbana que permet enllaçar l'àmbit d'estudi amb el centre de Viladecans i l'estació de Rodalies.

La línia VB1 té un total de 41 expedicions en sentit Can Guardiola els dies feiner excepte d'agost i en sentit Estació Rodalies 42, amb un interval de pas de 20 minuts en ambdós sentits. En dissabtes i feiners d'agost, l'interval de pas és major amb 60 min i el nombre d'expedicions diàries és inferior amb 17 expedicions per sentit.

Figura 19. Recorregut Línia VB1 per l'àmbit i les parades properes



Font: AMB

La línia VB1 disposa de diverses parades al municipi, i la parada més propera a l'àmbit és la parada **Orquídiess** però només en sentit Estació de Rodalies. Les parades més properes en sentit Can Guardiola son **Escola El Garrofer** a 1,8 km (16 min a peu), i **Av. Can Palmer** a 1,2 km (12 min a peu).

Taula 3. Horaris de la línia VB1

Línia VB1	Parada Inici – Parada Final	Feiners excepte agost			Dissabte i feiner d'agost		
		Amplitud horària	Interval (min)	Nº Exp.	Amplitud horària	Interval (min)	Nº Exp.
Origen Estació Rodalies	Pl. Estació Rodalies / Av. Miguel de Cervantes - Can Guardiola	6:25 a 22:25	20	41	6:10 a 22:10	60	17
Origen Can Guardiola	Av. Miguel de Cervantes – Can Guardiola / Pl. Estació Rodalies	5:55 a 22:25	20	42	5:40 a 21:40	60	17

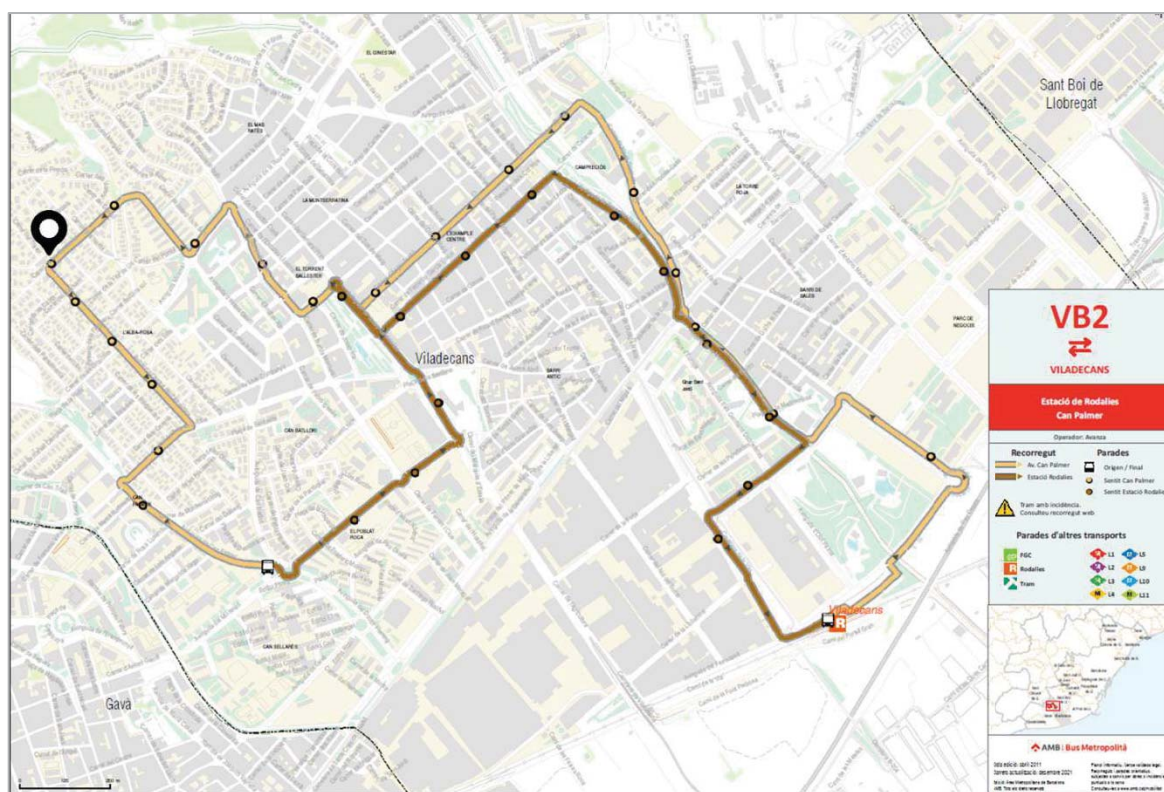
Font: Elaboració pròpia a partir de l'AMB

4.3.1.2 Línia VB2 - Viladecans (Estació Rodalies - Can Palmer)

La Línia VB2 és una altra línia urbana que també permet enllaçar l'àmbit d'estudi amb el centre de Viladecans i l'estació de Rodalies.

La línia VB2 té un total de 42 expedicions en sentit Can Palmer els dies feiner excepte agost i en sentit Estació Rodalies 43, amb un interval de pas de 20 minuts en ambdós sentits. En dissabtes i feiners d'agost, l'interval de pas és major amb 60 min i el nombre d'expedicions diàries és inferior amb 16 expedicions en sentit Can Palmer i 17 expedicions en sentit Estació Rodalies.

Figura 20. Recorregut Línia VB2 per l'àmbit i les parades properes



Font: AMB

La línia VB2 disposa de diverses parades al municipi i la parada davant de l'àmbit és la parada **Gardènies – Ginesta**, però només en sentit Can Palmer. La parada més propera en sentit Estació Rodalies és **CAP Maria Bernades** a 1 km (16 min a peu).

Taula 4. Horaris de la línia VB2

Línia VB2	Parada Inici / Parada Final	Feiners excepte agost			Dissabte i feiner d'agost		
		Amplitud horària	Interval (min)	Nº Exp.	Amplitud horària	Interval (min)	Nº Exp.
Origen Estació Rodalies	Pl. Estació Rodalies / Av. Can Palmer – Can Palmer	6:10 a 22:40	20	42	6:40 a 21:40	60	16
Origen Can Palmer	Av. Can Palmer – Can Palmer / Pl. Estació Rodalies	5:42 a 22:42	20	43	6:12 a 22:12	60	17

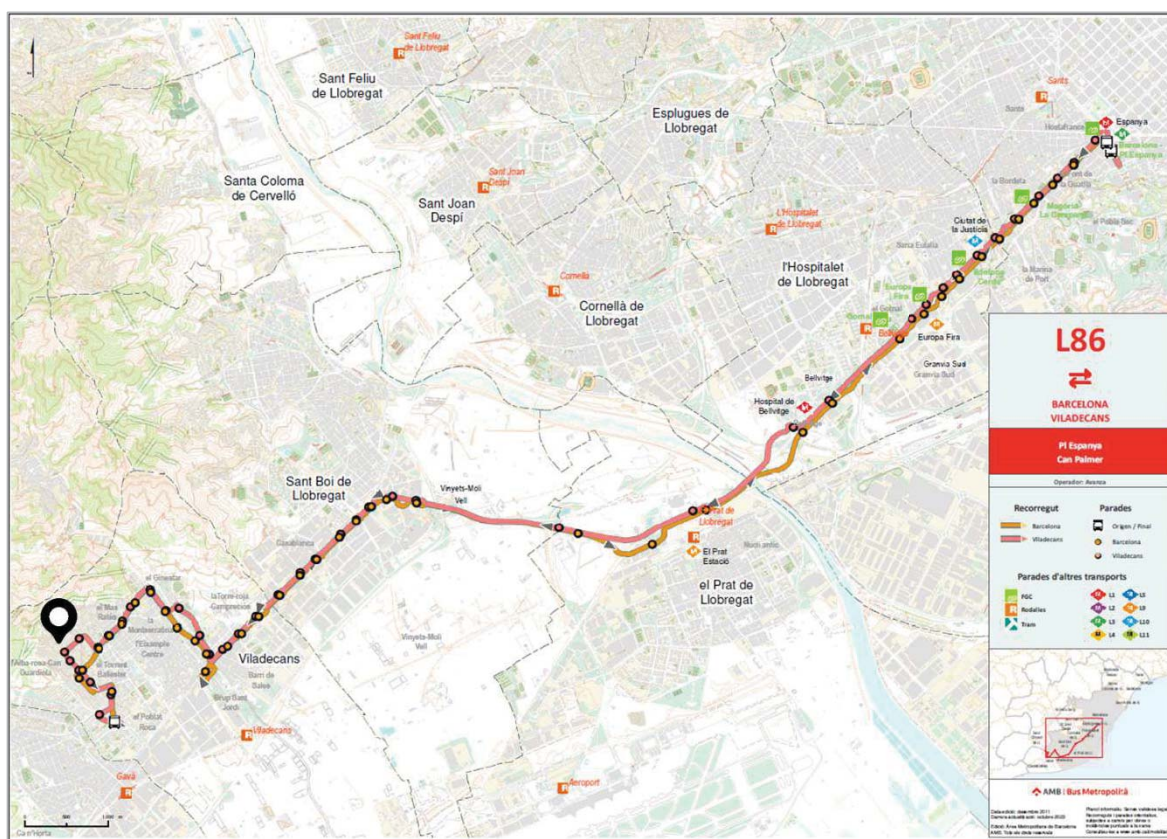
Font: Elaboració pròpia a partir de l'AMB

4.3.1.3 Línia L86 – Barcelona (Pl. Espanya) - Viladecans (Can Palmer)

La Línia L86 és una línia interurbana que connecta Barcelona, l'Hospitalet del Llobregat, el Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat i Viladecans.

La línia L86 té un total de 71 expedicions en sentit Viladecans de dilluns a dissabte feiner, i en sentit Barcelona són 72 expedicions amb un interval de pas en ambdós sentits de 15 min. En el cas dels dies festius, el total d'expedicions es redueix a 51 en sentit Viladecans i en 50 en sentit Barcelona amb un interval de pas una mica superior de 20 min en tots dos sentits.

Figura 21. Recorregut Línia L86 per l'àmbit i les parades properes



Font: AMB

La línia L86 disposa de diverses parades al municipi, amb una just davant de l'àmbit. Es tracta de la parada **Gardènies – Ginesta**, que només és operativa en sentit Viladecans. En sentit Barcelona, la parada més propera és **Orquídies**, a 400 m (6 min a peu).

Taula 5. Horaris de la línia L86

Línia L86	Parada Inici / Parada Final	Dilluns a dissabte feiner			Festiu		
		Amplitud horària	Interval (min)	Nº Exp.	Amplitud horària	Interval (min)	Nº Exp.
Origen Barcelona	Av. Reina Maria Cristina – Pl. Universitat / Av. Can Palmer – Can Palmer	5:45 a 23:15	15	71	6:20 a 23:00	20	51
Origen Viladecans	Av. Can Palmer – Can Palmer / Pl. Espanya – Av. Reina Maria Cristina	4:50 a 22:35	15	72	6:20 a 22:40	20	50

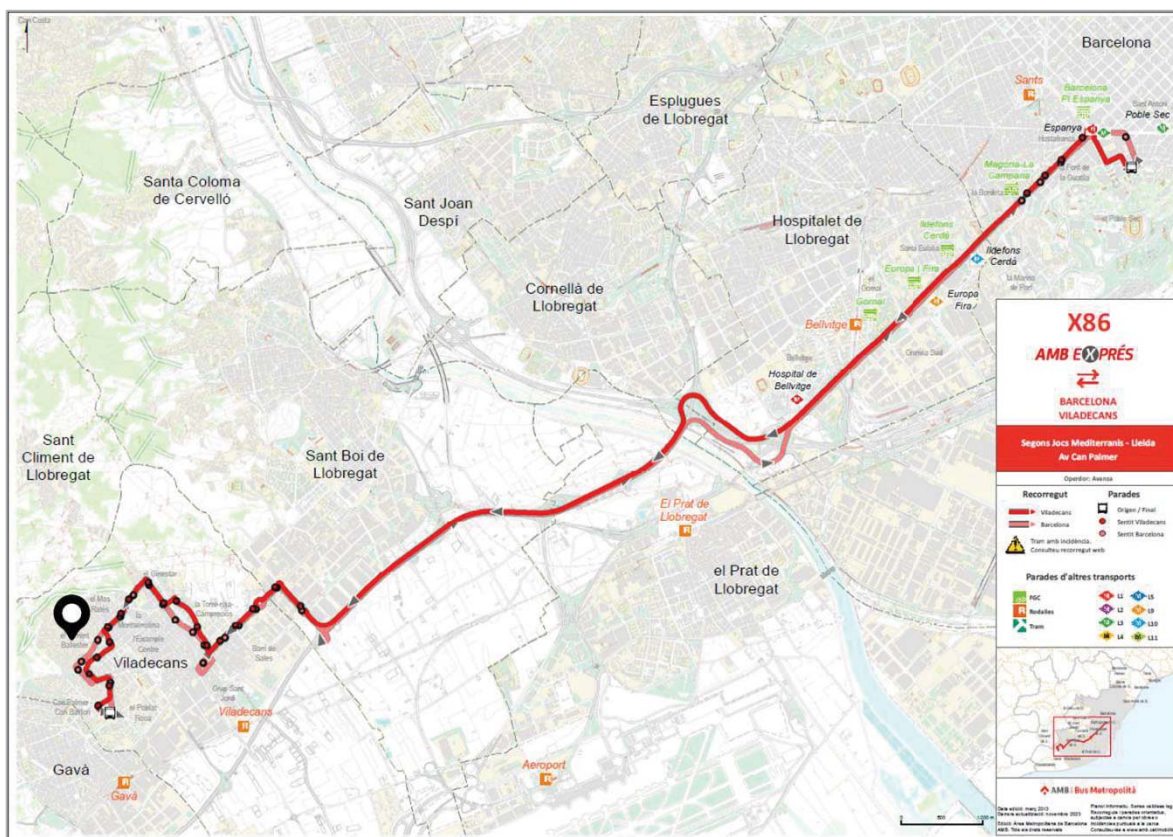
Font: elaboració pròpia a partir d'AMB

4.3.1.4 Línia X86 – Barcelona (Pl. Espanya) - Viladecans (Can Palmer) Exprés

La Línia X86 és una línia interurbana que fa el mateix recorregut que la L86 però es considera Exprés pel fet que només fa parada a Barcelona, Sant Boi de Llobregat i Viladecans.

La línia X86 té un total de 61 expedicions sen ambdós sentits de dilluns a divendres feiners excepte agost i amb un interval de pas tots dos sentits de 15 min. En el cas dels dilluns a divendres feiners d'agost, el total d'expedicions es redueix a 46 també en tots dos sentits amb un interval de pas una mica superior de 20 min en ambdós sentits.

Figura 22. Recorregut Línia X86 per l'àmbit i les parades properes



Font: AMB

La línia X86 disposa de diverses parades al municipi, amb una just davant de l'àmbit. Es tracta de la parada **Gardènies – Ginesta**, que només és operativa en sentit Viladecans. En sentit Barcelona, les parades més properes són **Av. Central de l'Alba-rosa - Pg. Tamaru** a 500 m (9 min a peu), i **Canonge Doctor August** a 550 m (9 min a peu).

Taula 6. Horaris de la línia X86

Línia L85	Parada Inici / Parada Final	Dilluns a Divendres Feiners Excepte Agost			Dilluns a Divendres feiners d'Agost		
		Amplitud horària	Interval (min)	Nº Exp.	Amplitud horària	Interval (min)	Nº Exp.
Origen Barcelona	Segons Jocs Mediterranis - Lleida / Parc de Can Palmer	6:05 a 21:05	15	61	6:05 a 21:05	20	46
Origen Viladecans	Parc de Can Palmer / Segons Jocs Mediterranis - Lleida	6:30 a 21:30	15	61	6:28 a 21:28	20	46

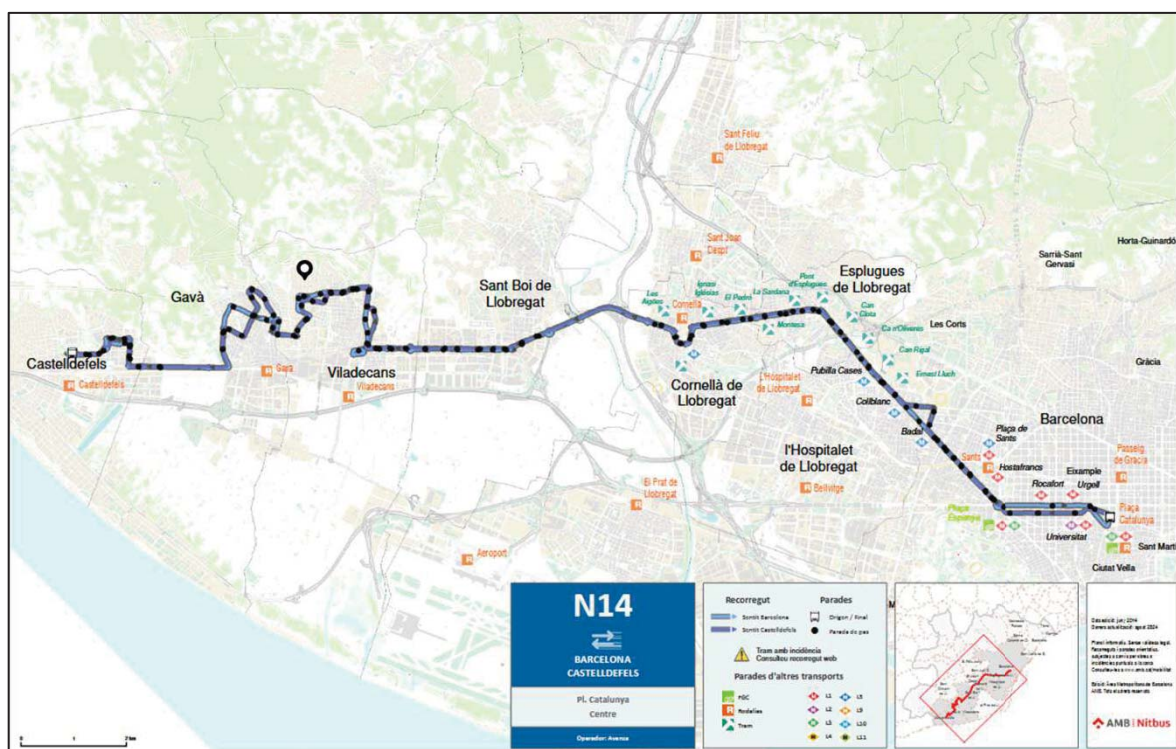
Font: elaboració pròpia a partir d'AMB

4.3.1.5 Línia N14 – Barcelona (Pg. Marítim) - Pl. Catalunya - St. Joan D. (Torreblanca)

La Línia N14 és una línia nocturna que connecta Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà i Castelldefels.

La línia té un total de 20 expedicions en sentit Castelldefels tots els dies, entre les 22:40h i les 05:00h i en sentit Barcelona són 21 expedicions entre les 22:30h i les 05:10h amb un interval de pas de 20 min en ambdós sentits.

Figura 23. Recorregut Línia N14 per l'àmbit i les parades properes



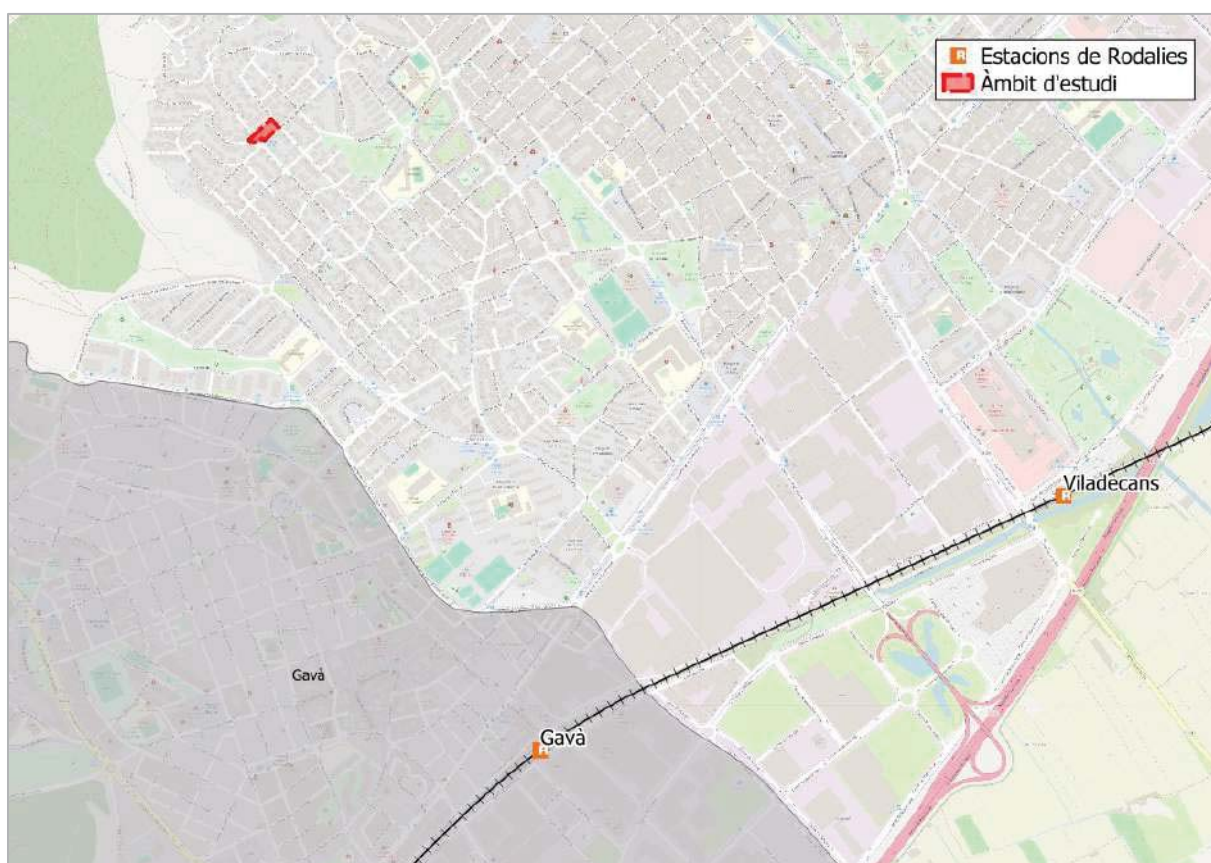
Font: AMB

4.3.2 Caracterització del servei de Rodalies

L'estació de Rodalies més propera a l'àmbit d'estudi és l'estació de Gavà, situada al municipi de Gavà, a uns 2,3 km en direcció sud-oest. Aquesta distància equival aproximadament a 34 minuts a peu o 9 minuts en vehicle privat o motoritzat. En transport públic, l'accés s'hi pot fer mitjançant la combinació de dos serveis d'autobús, amb un temps de viatge d'uns 30 minuts.

Pel que fa a l'estació de Viladecans, tot i trobar-se al mateix municipi, es localitza una mica més lluny, a uns 2,8 km (uns 42 minuts a peu). Tanmateix, presenta una millor connexió amb autobús urbà, ja que s'hi pot accedir mitjançant la línia VB2, amb un temps de trajecte d'uns 16 minuts fins a l'estació.

Figura 25. Estacions més properes de la xarxa de Rodalies



Font: Elaboració pròpia

Tant a l'estació de Gavà com a Viladecans hi circulen les línies R2 i R2 Sud de Rodalies de Catalunya. Aquestes línies estructuren un corredor ferroviari que connecta, entre d'altres, municipis del Baix Penedès, Garraf, Baix Llobregat, Barcelona, Vallès Oriental i la Selva, enllaçant nuclis com Sant Vicenç de Calders, Vilanova i la Geltrú, Sitges, Castelldefels, El Prat de Llobregat, Barcelona o Granollers, fet que garanteix una bona connectivitat tant metropolitana com regional.

Taula 8. Principals destinacions serveis de Rodalies

Estació	Tipus de línia	Servei
Gavà	Rodalies	R2 - Castelldefels - Granollers Centre
Viladecans		R2 Sud - Sant Vicenç de Calders – Barcelona Estació França

Font: Elaboració pròpia

Figura 26. Oferta línies de Rodalies (R2/R2Nord/R2Sud)



Font: RENFE

Taula 9. Horaris de les línies de Rodalies

Línia	Origen/Destí	Feiners			Dissabtes, Diumenges i Festius		
		Amplitud horària	Interval (min)	Nº Exp.	Amplitud horària	Interval (min)	Nº Exp.
R2	Granollers Centre - Castelldefels	4:55 – 22:14	15-30	24	4:55 – 23:59	35-60	15
	Castelldefels - Granollers Centre	4:45 – 0:36	30	29	4:45 – 0:36	60	15
R2 Sud	Sant Vicenç de Calders – Barcelona Estació França	4:45 – 23:20	15-20	72	4:45 – 23:20	30	66
	Barcelona Estació França - Sant Vicenç de Calders	5:28 - 0:50	15-20	69	5:28 - 0:50	30	68

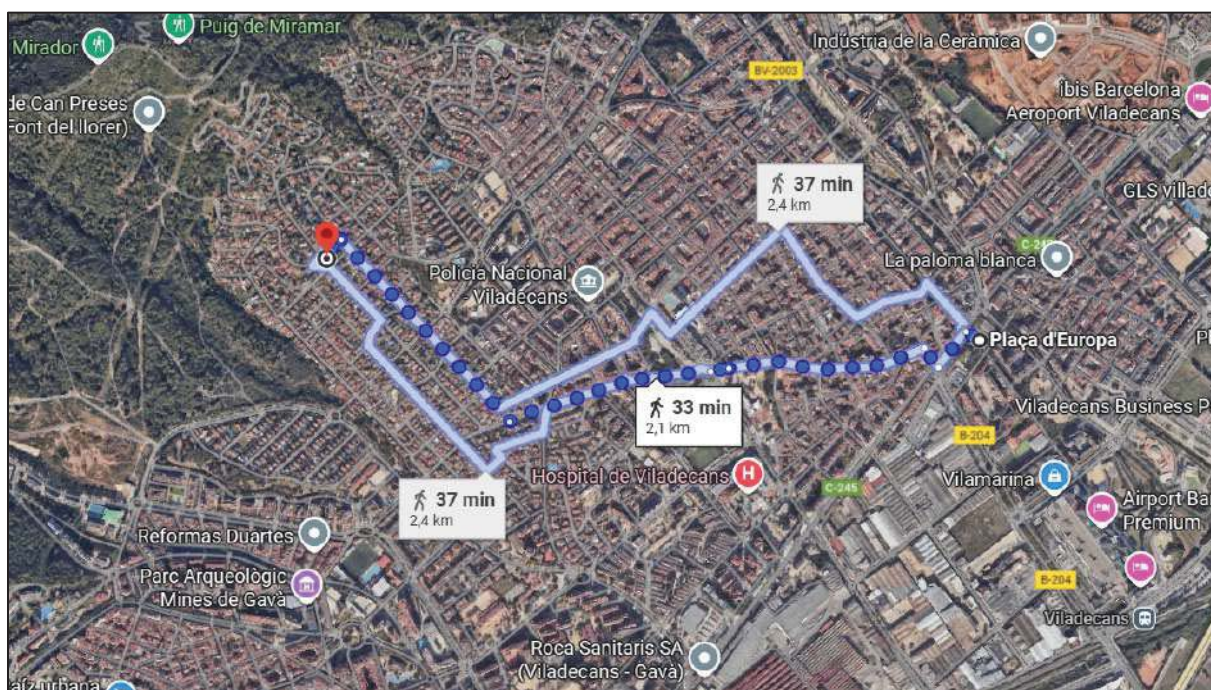
Font: Elaboració pròpia

4.3.3 Caracterització del servei de taxi

Al barri d'Albarrosa no hi ha parades de taxi, de manera que l'oferta més propera es troba al centre del municipi de Viladecans. Cal destacar que el servei de taxi a Viladecans està integrat dins de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). Això implica que el servei de taxi està gestionat pel sistema de taxi metropolità de l'AMB, amb tarifes, condicions i regulacions comunes a tota la xarxa.

La parada més propera a l'àmbit es troba a la plaça d'Europa, a uns 2,1 km de l'àmbit d'estudi, una distància equivalent a aproximadament 33 minuts a peu.

Figura 27. Parada de taxi propera a l'àmbit d'estudi



Font: Elaboració pròpia

4.3.4 Caracterització de la demanda actual

A continuació es presenta la taula amb les dades de demanda i càrrega màxima de les línies d'autobús amb parada més propera a l'àmbit d'estudi. La informació inclou els viatgers diaris per sentit, la càrrega màxima registrada i el moment en què es produeix l'expedició més carregada. Aquestes dades permeten caracteritzar el funcionament actual del servei de bus i detectar franges horàries de major pressió sobre la xarxa.

Taula 10. Dades de demanda per línia d'autobús

Sevei	Sentit	Viatgers/ dia	Càrrega màxima	Càrrega màxima expedició	Expedició més carregada	Viatgers/ dia
VB1	Parc de Can Guardiola	1.112	694	42	18:05	1.899
	Estació Rodalies	787	598	41	7:55	
VB2	Parc de Can Palmer	917	610	44	14:41	1.535
	Estació Rodalies	618	388	28	7:42	
L86	Viladecans (Can Palmer)	2.532	1.100	48	13:46	4.564
	Barcelona (Pl. Espanya)	2.032	869	37	17:14	

Sevei	Sentit	Viatgers/ dia	Càrrega màxima	Càrrega màxima expedició	Expedició més carregada	Viatgers/ dia
X86	Viladecans (Can Palmer) Exprés	1.444	837	41	14:35	3.547
	Barcelona (Pl. Espanya)	2.103	1.192	63	14:30	
N14	Castelldefels (Centre)	1.273	483	49	00:53	2.084
	Barcelona (Pl. Catalunya)	811	284	38	23:11	

Font: AMB

4.4 Accessibilitat en vehicle privat

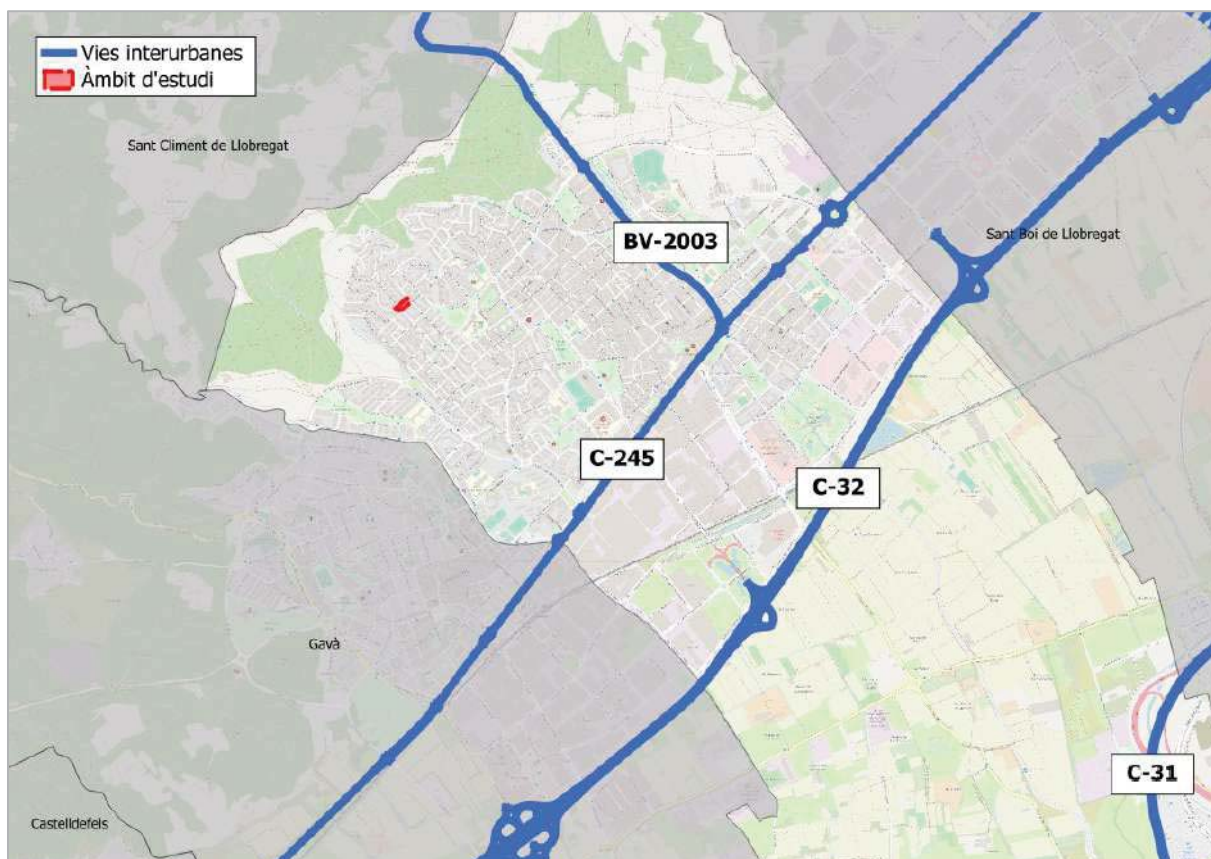
4.4.1 Caracterització de l'oferta actual : descripció de la xarxa viària existent

S'han caracteritzat les principals infraestructures de la xarxa viària amb l'objectiu de definir l'estructura topològica, la seva jerarquia (tipus de via, nombre de carrils, nodes, etc) i la possible connexió amb l'àmbit d'estudi.

4.4.1.1 Xarxa viària interurbana

El municipi de Viladecans es troba plenament integrat a la xarxa viària metropolitana, amb accés a la resta del territori nacional i els principals corredors europeus.

Figura 28. Vies interurbanes properes a l'àmbit d'estudi



Font: Elaboració pròpia

Específicament, hi ha 2 vies interurbanes d'alta capacitat que creuen el municipi de Viladecans, a més de 2 carreteres interurbanes més:

- **C-32:** és una autopista administrada per la Generalitat de Catalunya que connecta el Vendrell amb Barcelona per la costa. Travessa el municipi de Viladecans, i enllaça directament amb la Ronda de Dalt. Des de l'àmbit d'estudi s'hi pot accedir a través de l'Avinguda Central d'Albarrossa, la Carretera de Prat de la Riba i el Carrer de l'Agricultura. Cal destacar que al voltant de l'àmbit d'estudi presenta una configuració de 3 carrils per sentit de circulació.
- **C-31:** és una carretera titularitat de la Generalitat de Catalunya que connecta des d'El Vendrell fins Figueres, passant pel sud del municipi de Viladecans. Tot i això, aquesta carretera no serveix com a connexió habitual per als desplaçaments que tenen inici o final en el nucli principal del municipi, on s'inclou el barri de l'Alba-Rosa.
- **C-245:** és una carretera comarcal amb origen a Castelldefels i final a Esplugues de Llobregat. Connecta els municipis de Castelldefels, Gavà, Viladecans, Sant Boi de Llobregat, Cornellà de Llobregat i Esplugues de Llobregat. Per accedir-hi des de l'àmbit d'estudi cal seguir l'Avinguda Central d'Albarrossa, la Carretera de Prat de la Riba i el Carrer de l'Agricultura. Cal destacar que aquesta carretera funciona com a travessia per Viladecans, i presenta entre 1 i 2 carrils de circulació per sentit, en funció del tram.
- **BV-2003:** és una carretera de la Diputació de Barcelona que connecta el municipi de Viladecans amb Sant Climent de Llobregat. Per accedir-hi des de l'àmbit d'estudi cal seguir el Carrer de les Gardènies, l'Avinguda d'Antoni Gaudí, i l'Avinguda de la Roureda. Cal destacar que aquesta carretera funciona com a travessia per Viladecans, i presenta 1 carril de circulació per sentit

4.4.1.2 Xarxa viària urbana en l'entorn immediat

En base al PMUS de Viladecans, l'estructura viària urbana està jerarquitzada i es divideix en 3 subcategories:

- Vies primàries: són els principals eixos viaris estructurants del municipi.
- Vies secundàries: són les vies que articulen la mobilitat motoritzada des de la xarxa principal cap a l'interior o entre els principals districtes o barris.
- Vies locals: correspon als eixos que formen la xarxa viària interna de la ciutat.

L'àmbit d'estudi queda delimitat pel carrer de les Gardènies, el carrer de la Ginesta, el carrer de l'Heliotropi i el carrer de la Flor de Taronger. D'aquests, el carrer de les Gardènies forma part de la xarxa de vies urbanes secundàries, mentre que la resta corresponen a vies locals.

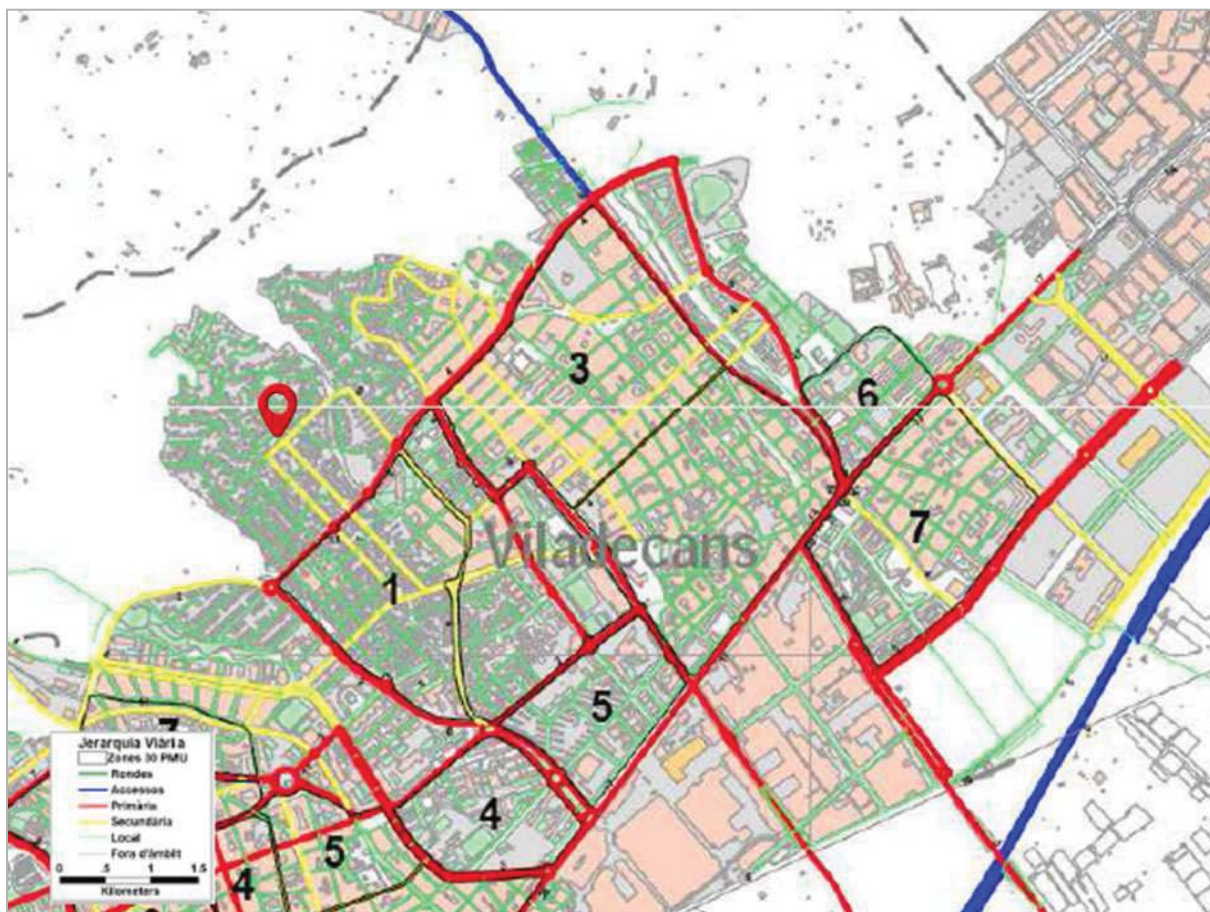
Cal destacar que dos carrers molt propers a l'àmbit, el carrer de la Ginesta (en el tram previ al límit amb l'àmbit d'estudi) i l'avinguda Central d'Albarrossa també s'inclouen dins la xarxa de vies secundàries, fet que garanteix un accés fàcil a l'àmbit tant des del centre de Viladecans com en sentit contrari. Finalment, la connexió amb la xarxa de vies primàries municipals es materialitza a través d'aquests dos carrers, que enllacen directament amb el carrer de les Orquídiades, integrat en la xarxa primària.

Figura 29. Vies urbanes d'accés al sector C. de les Gardènies, C. de la Ginesta, i Av. Central d'Albarrossa



Font: Google Maps

Figura 30. Xarxa viària urbana propera al sector



Font: PMUS de Viladecans

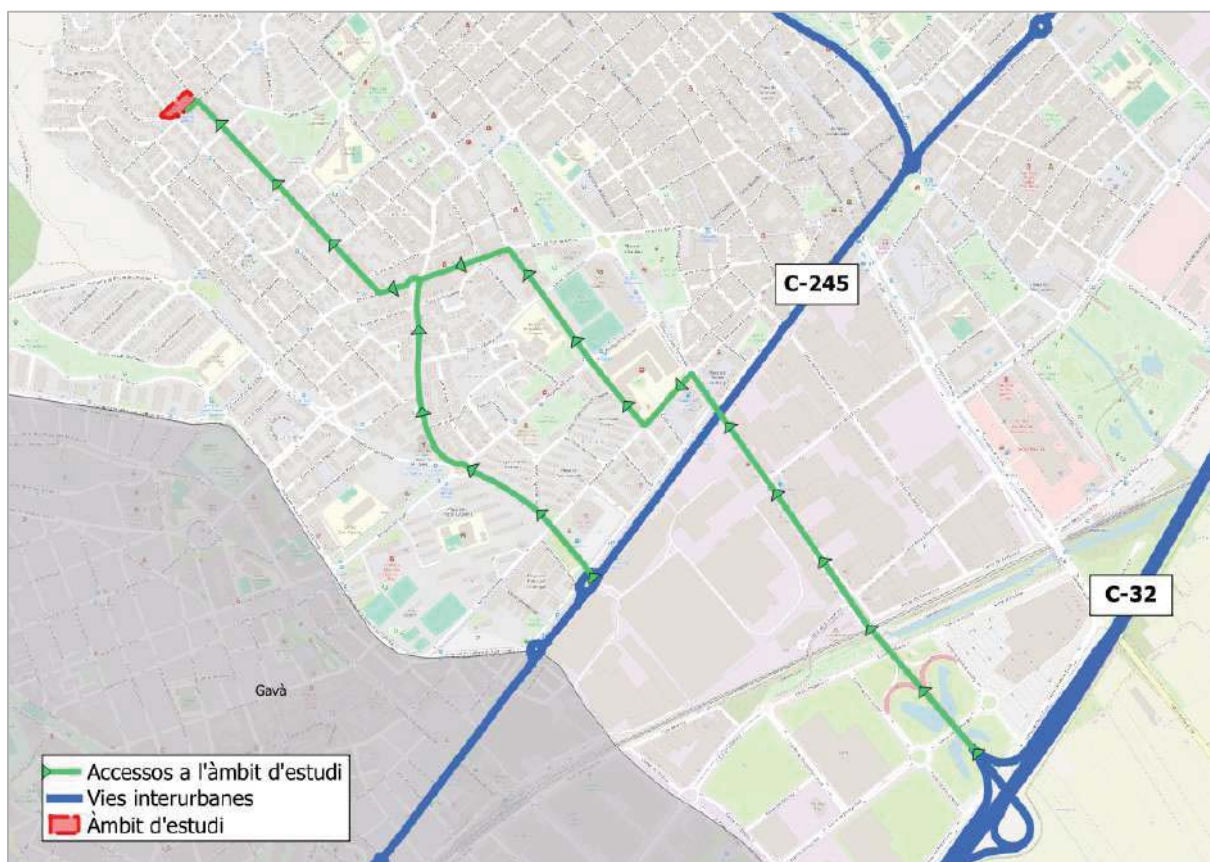
4.4.1.3 Itineraris d'accés

Per a la caracterització dels accessos viaris a l'àmbit des de la xarxa de carreteres interurbanes, s'han analitzat exclusivament els enllaços amb la **C-245** i l'**autopista C-32**, atesa la seva proximitat i funcionalitat com a principals vies d'arribada al sector. No s'ha considerat l'accés des de la **C-31**, ja que es troba a una distància considerable de l'àmbit d'estudi, ni tampoc des de la **BV-2003**, donat que es preveu un volum de trànsit molt reduït procedent de Sant Climent de Llobregat.

D'aquesta manera, els itineraris d'accés a l'àmbit són:

- Des de la **C-245**: l'itinerari és el mateix tant si s'hi arriba en un sentit com en l'altre. Cal sortir de la C-245 per l'avinguda del Doctor Fleming, continuar per l'avinguda de Can Batllori, incorporar-se breument al carrer de Prat de la Riba i pujar cap al barri d'Albarrosa pel carrer de la Ginesta, fins a arribar al carrer de les Gardènies, on se situa l'àmbit d'estudi.
- Des de la **C-32**: l'accés és també idèntic per als vehicles que venen tant del nord com del sud de la C-32. S'ha d'agafar la sortida 50 Viladecans Sud per incorporar-se al carrer de l'Agricultura, que connecta amb l'avinguda de Josep Tarradellas. Des d'aquí es continua per l'avinguda de Gavà i el carrer del Doctor Ferran i Clua fins a enllaçar amb el carrer de Prat de la Riba, a partir del qual l'itinerari coincideix amb el descrit per a l'accés des de la C-245, pujant pel carrer de la Ginesta fins al carrer de les Gardènies, on es troba l'àmbit d'estudi.

Figura 31. Itineraris de desplaçament d'accés al sector



Font: Elaboració pròpia

4.4.1.4 Itineraris de sortida

Pel que fa als itineraris de sortida de l'àmbit, s'han seguit els mateixos criteris que en el cas dels accessos. Així, únicament s'han caracteritzat les sortides en direcció a la **C-245** i a la **C-32**, atès que constitueixen les vies principals de connexió amb la xarxa interurbana. No s'han considerat itineraris de sortida cap a la **C-31** ni cap a la **BV-2003**, ja que, de la mateixa manera que en els accessos, es troben allunyades de l'àmbit o bé es preveu un volum de trànsit molt reduït en direcció a Sant Climent de Llobregat.

D'aquesta manera, els itineraris de sortida de l'àmbit son:

- Cap a la **C-245**: l'itinerari és el mateix tant si es vol incorporar a la C-245 en un sentit com en l'altre. Des de l'àmbit d'estudi, es travessa el barri d'Albarrosa per l'avinguda Central d'Albarrosa fins arribar al carrer de Prat de la Riba. Des d'aquí es continua per l'avinguda de Can Batllori i l'avinguda del Doctor Fleming, enllaçant finalment amb la C-245 pel mateix punt utilitzat per a l'accés.
- Cap a la **C-32**: el primer tram de l'itinerari coincideix amb el de sortida cap a la C-245, sortint del barri d'Albarrosa per l'avinguda Central d'Albarrosa fins al carrer de Prat de la Riba. A partir d'aquí, s'hi accedeix pel carrer del Doctor Ferran i Clua, l'avinguda de Gavà i l'avinguda de Josep Tarradellas, que connecta amb el carrer de l'Agricultura. Aquest carrer dona accés directe a la entrada 50 de la C-32, tant en sentit nord com en sentit sud.

Figura 32. Itineraris de desplaçament de sortida del sector



Font: Elaboració pròpia

4.4.2 Caracterització de l'aparcament

4.4.2.1 Oferta d'aparcament per a vehicle privat

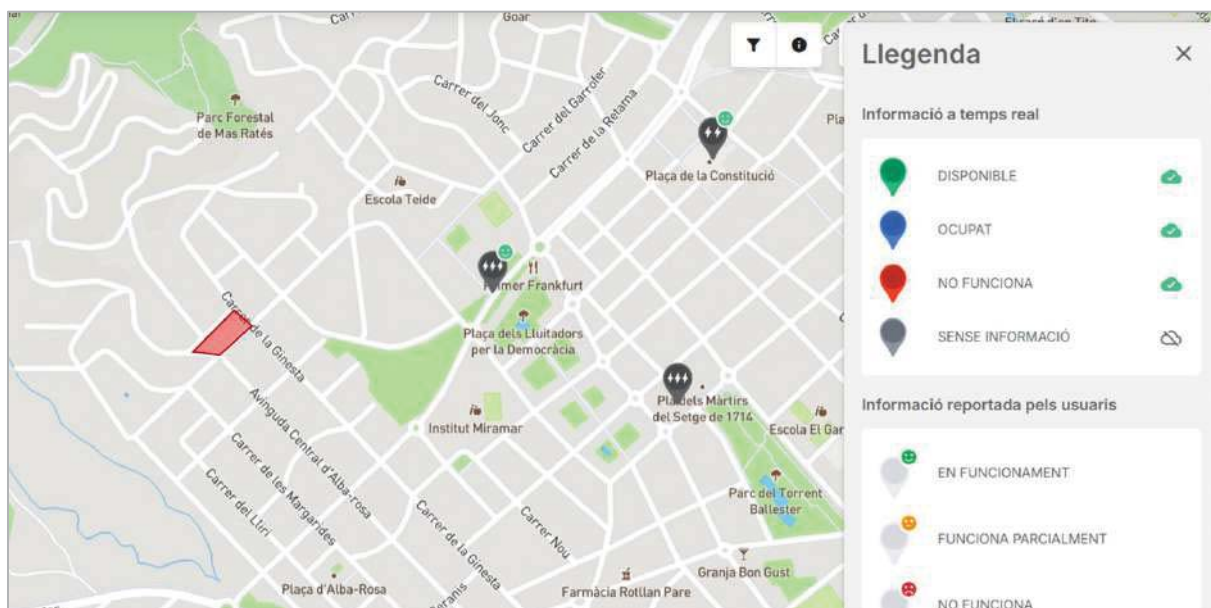
En l'àmbit d'estudi, l'oferta d'estacionament en via pública és majoritàriament de règim lliure, i per tant no disposen de regulació d'estacionament en calçada.

Pel que fa al nivell d'ocupació, s'estima que els espais d'estacionament en calçada de l'entorn presenten una ocupació mitjana aproximada del 70%, fet que indica una disponibilitat moderada de places i un ús significatiu per part dels vehicles residents i visitants.

4.4.2.2 Oferta de punts de recàrrega elèctrica

A prop de l'àmbit hi ha un punt de càrrega elèctrica a 600m (9 minuts a peu).

Figura 33. Punts de recàrrega elèctrica propers al sector



Font: Electromaps

4.4.2.3 Oferta d'aparcament de C/D

Les reserves de càrrega i descàrrega de Viladecans principalment es concentren al centre del nucli urbà, on hi ha més presència d'establiments comercials i restauració.

En aquest sentit, l'àmbit immediat al caracteritzar-se per ser una zona més residencial, no mostra presència de zones de càrrega i descàrrega.

4.4.3 Caracterització de la mobilitat actual a la xarxa viària : Demanda

Per complir amb l'establir a l'apartat E de l'article 13 del Decret 344/2006, i amb l'objectiu de complementar i caracteritzar de forma adequada el transit a la nova xarxa prevista, tant a l'entorn immediat com en les connexions amb les grans xarxes i caracteritzar de forma adequada el funcionament de les vies de internes i de connexió s'han utilitzat les següents fonts:

- Estacions d'aforaments oficials del Pla d'Aforaments de la Generalitat de Catalunya
- Google Transit

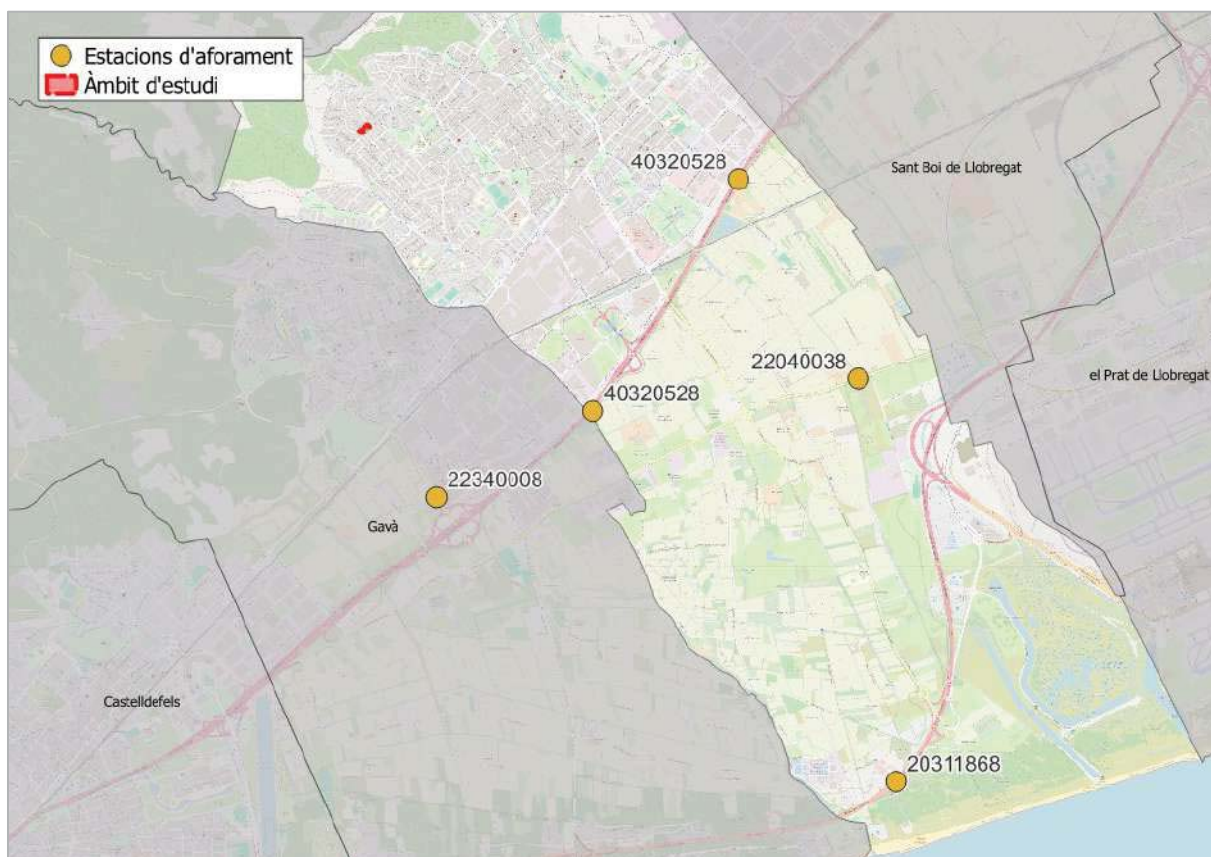
4.4.3.1 Aforaments oficials

Tal com ja s'ha introduït, les xarxes viàries principals més properes a l'àmbit són la C-245 i la C-32, sent aquesta darrera la que canalitza la major part de la mobilitat interurbana a l'entorn. Les dades de trànsit utilitzades en aquest estudi provenen de les dades obertes del Pla d'Aforament de Catalunya 2024 de la Generalitat de Catalunya, que ofereix informació detallada sobre el trànsit a les principals vies del país.

En el cas de la C-245, no es disposa d'aforaments oficials al Pla d'Aforaments. En canvi, a la C-32 s'hi registra una Intensitat Mitjana Diària (IMD) superior als 115.000 vehicles, en una carretera configurada amb tres carrils per sentit. Aquesta via té un paper fonamental no només en la mobilitat quotidiana dels residents, sinó també en els desplaçaments de llarg recorregut i en el trànsit de mercaderies, ja que connecta l'àmbit sud del Baix Llobregat i el Garraf amb Barcelona.

Adicionalment, també es disposa d'aforaments en altres carreteres de l'entorn, tot i que amb una rellevància menor per a l'àmbit d'estudi: la C-31 registra més de 37.000 vehicles/dia, la B-204 més de 15.000 vehicles/dia, i la C-234 a Gavà més de 17.000 vehicles/dia.

Figura 34. Plànol de situació de les estacions d'aforament



Font: Elaboració pròpia a partir de la Generalitat de Catalunya

Taula 11. Detall de l'estació d'aforament propera a l'àmbit

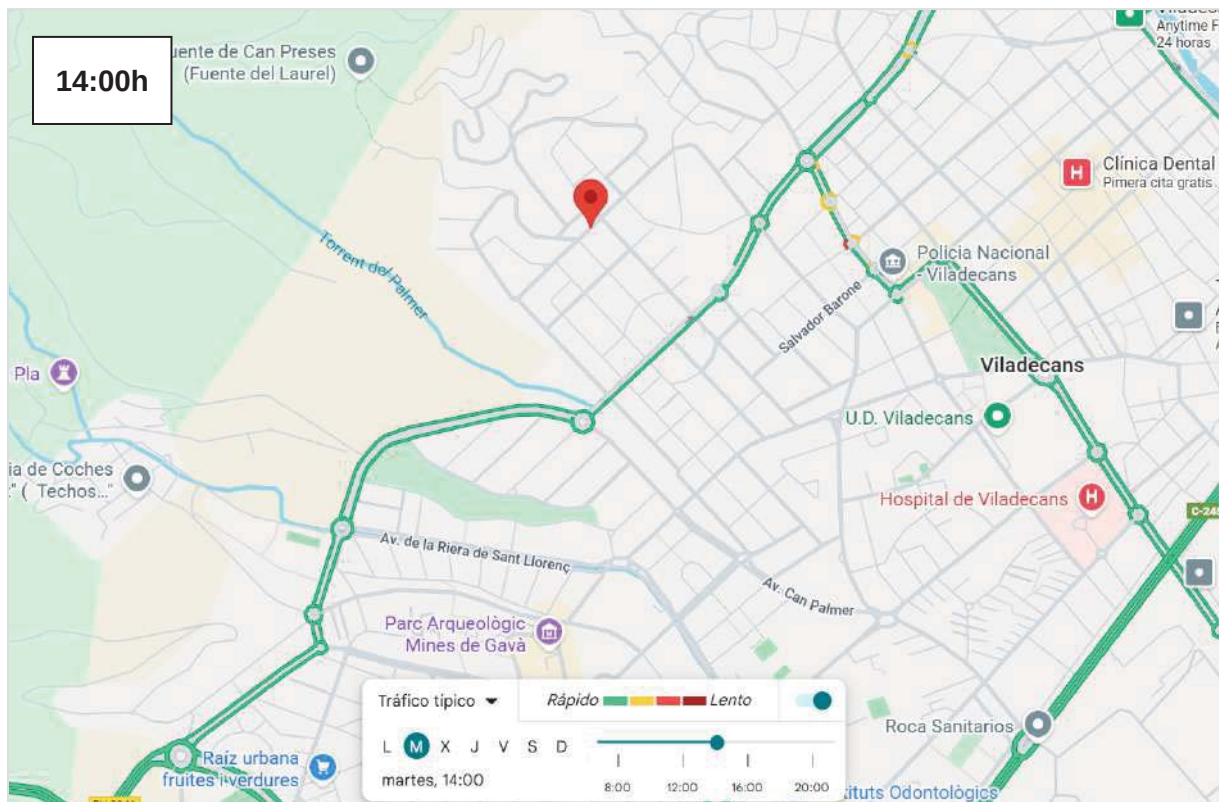
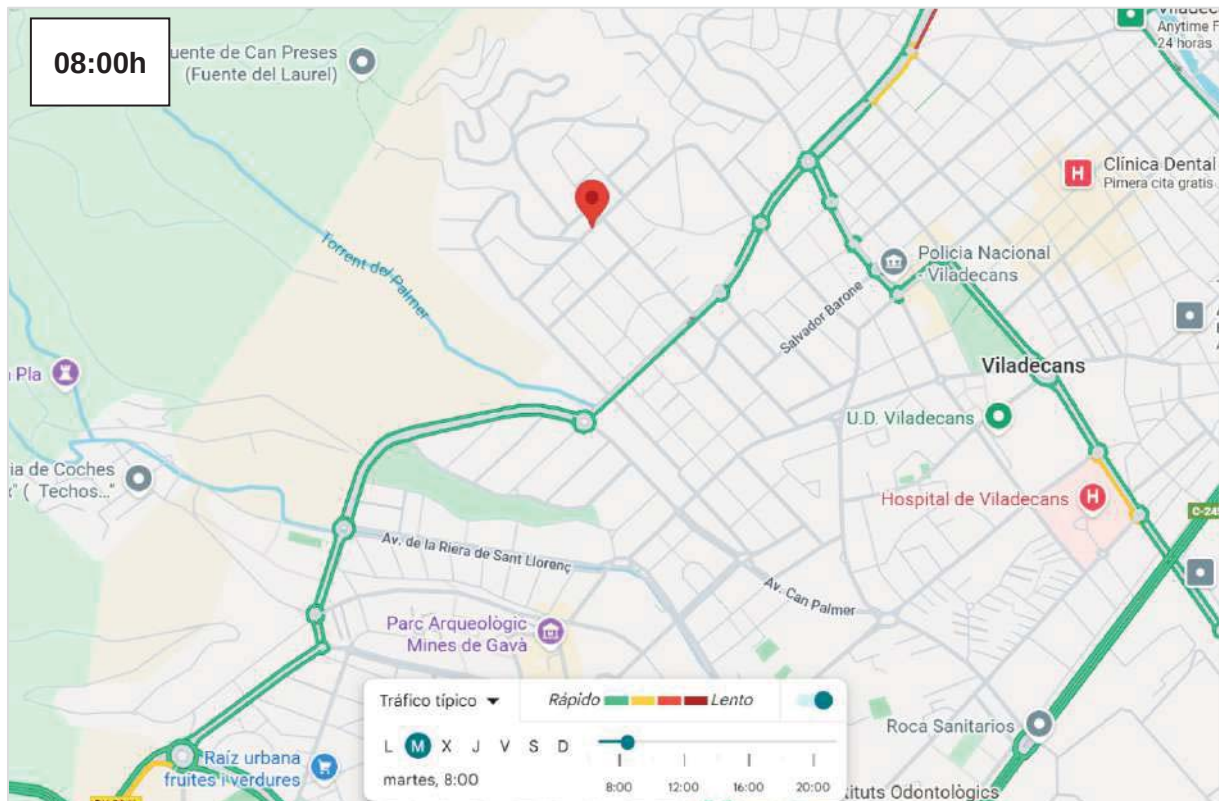
Codi	Carretera	Configuració	Pk	IMD	% Pesants
20311868	C-31	2 + 2	186,886	37.550	5,00%
22040038	B-204	1 + 1	3,000	15.318	13,22%
40320528	C-32	3 + 3	50,444	115.512	12,41%
40320528	C-32	2 + 2	52,450	121.678	12,47%
22340008	C-234	1 + 1	0,500	17.093	3,40%

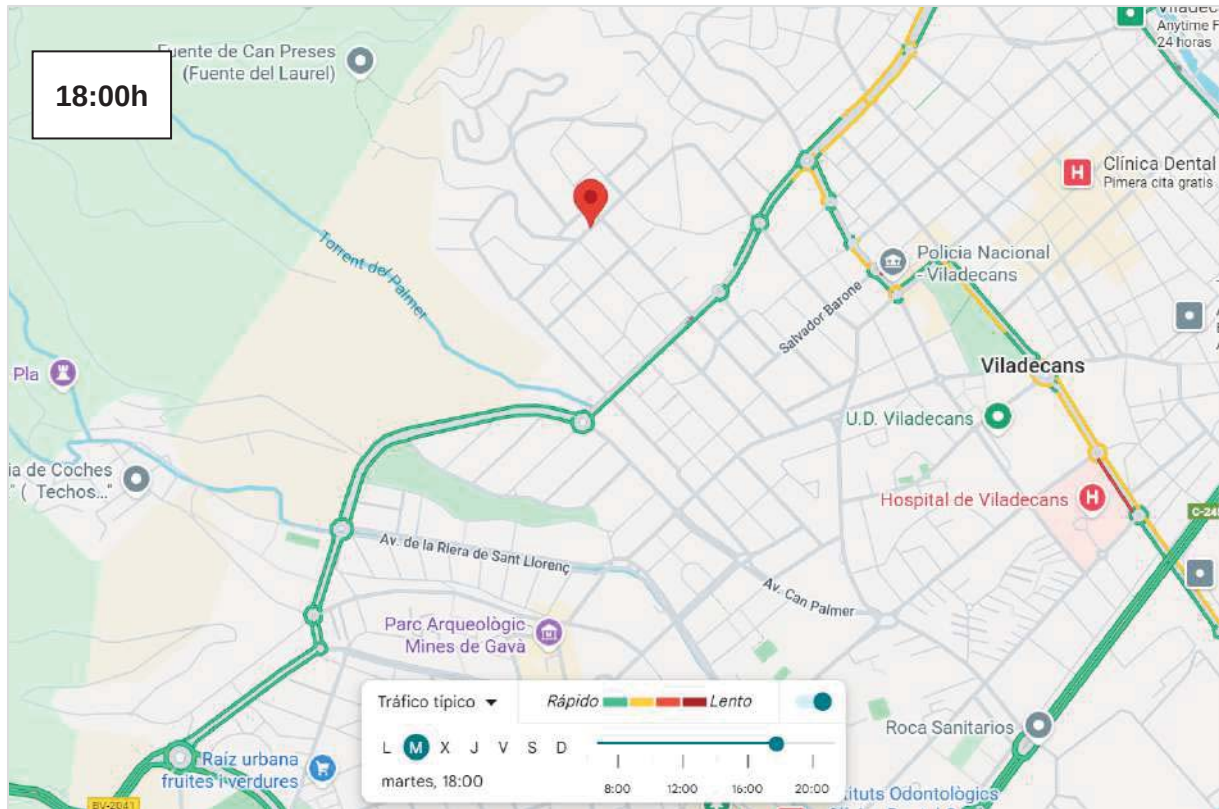
Font: Generalitat de Catalunya (2024)

4.4.3.2 Google Transit

Segons el mapa de trànsit que proporciona Google Maps, es pot obtenir una visió del flux de trànsit actual de l'àrea d'estudi. S'observa que l'àrea té un flux de trànsit fluid a les vies principals més properes a l'àmbit, que són el Carrer de les Orquídies i l'Avinguda de Miguel de Cervantes, que connecta amb Gavà. Per altra banda, artèries principals municipals més allunyades de l'àmbit d'estudi, com ara l'Avinguda de la Roureda i l'eix Avinguda de Ballester – Avinguda de Josep Tarradellas presenten certes retencions puntuals, sobretot en hores punta al matí i a la tarda.

Figura 35. Estat del tràfic habitual a les 8h, 14h, i 18h





Font: Google Transit

5 Caracterització de la mobilitat generada

5.1 Consideracions pel càlcul de la mobilitat generada

El càlcul de la mobilitat generada s'ha centrat en quantificar la nova mobilitat associada a la implantació dels usos previstos. Cal tenir present que, tot i que la parcel·la havia estat ocupada anteriorment pel Casino Albarrosa i disposava, per tant, d'uns desplaçaments associats, atès que durant l'últim any no s'hi ha registrat activitat, tota la mobilitat vinculada al nou ús de residència assistida amb centre de dia es considera íntegrament com a nova mobilitat generada.

D'aquesta manera, s'ha estimat la mobilitat generada seguint, d'una banda, els criteris establerts pel Decret 344/2006, de mobilitat generada, i, de l'altra, a partir de la caracterització específica dels usos previstos a l'àmbit. El procés de càlcul s'ha dut a terme aplicant les corbes de distribució horària i els repartiments modals corresponents, d'acord amb la metodologia habitual utilitzada en aquest tipus d'estudis.

Tanmateix, un cop obtinguts els resultats teòrics, i donada la baixa magnitud del nombre total de desplaçaments en bicicleta, motocicleta i camió, en molts casos els valors resultants no eren enters. Per tal de facilitar-ne la lectura, la interpretació i la seva aplicació en fases posteriors de l'anàlisi, s'ha considerat oportú expressar els resultats en valors enters. Això ha comportat l'aplicació d'un procés d'arrodoniment que ha pogut introduir petites variacions en la desagregació modal i en la distribució temporal respecte de les corbes originals. Malgrat aquests ajustos puntuals, el resultat global del model es manté representatiu i coherent amb la mobilitat prevista.

En qualsevol cas, els 334 nous desplaçaments diaris estimats, vinculats als usos previstos a la parcel·la, no comporten impactes significatius ni negatius sobre les xarxes de transport existents. L'increment de mobilitat previst es considera plenament assumible dins dels marges de capacitat tant de la infraestructura viària com dels serveis de mobilitat de l'entorn immediat.

5.2 Objecte

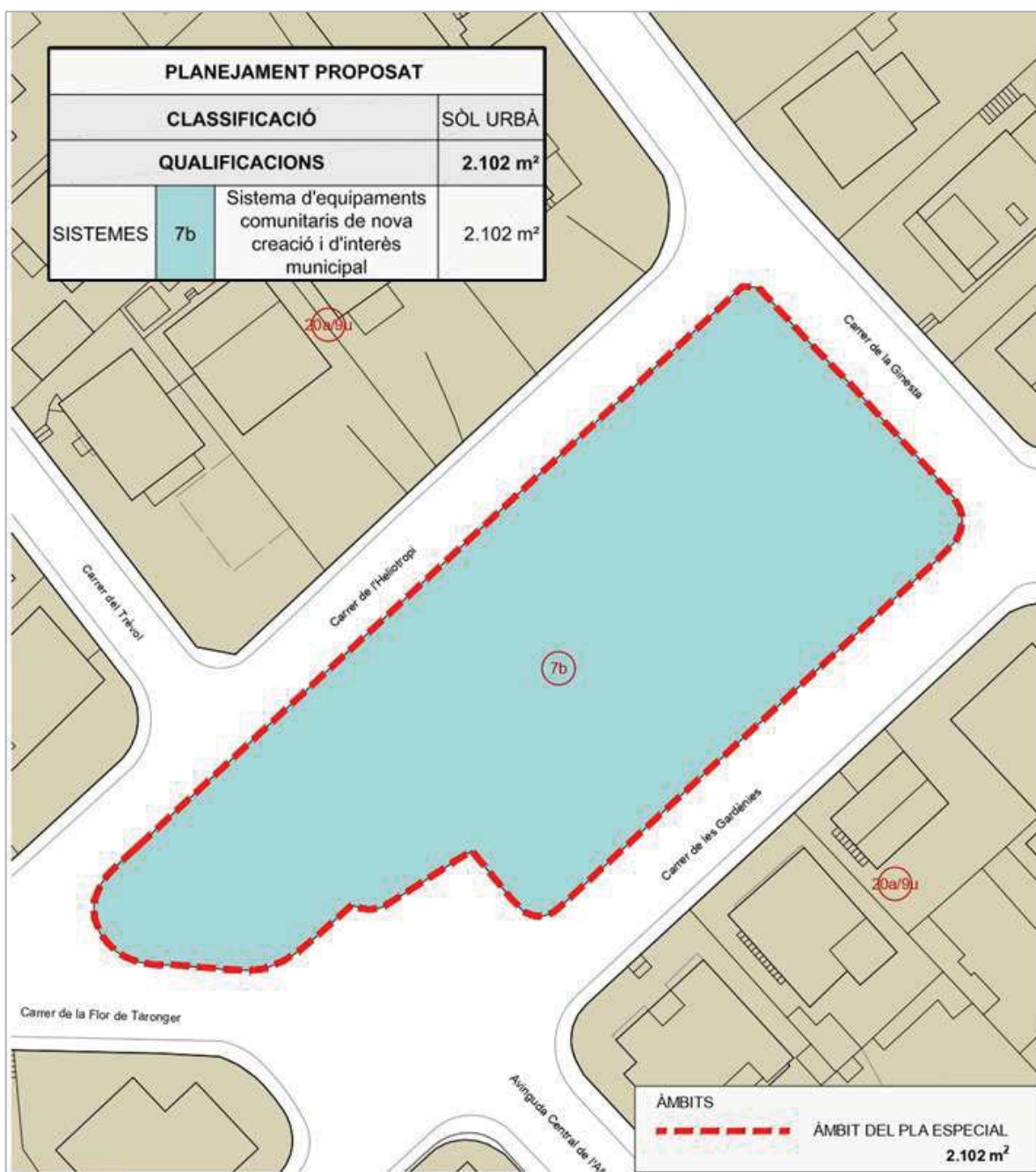
El nou planejament admet una superfície màxima de sostre a l'àmbit d'estudi de 2.102 m², que és la que s'ha pres com a referència per aplicar les ràtios del Decret 344/2006 i calcular així l'impacte màxim de mobilitat que podrien generar els nous desplaçaments.

Taula 12. Quadre de superfícies del sector

Ús del sòl	Superfície sostre (m2)
Equipaments comunitaris i dotacionals	2.102

Font: Pla Especial d'Assignació d'Usos en l'àmbit d'equipaments de l'antic Casino Albarrosa

Figura 36. Planejament proposat



Font: Pla Especial d'Assignació d'Usos en l'àmbit d'equipaments de l'antic Casino Albarrosa

5.3 Paràmetres per el càlcul de la generació de desplaçaments

Per avaluar la mobilitat generada per l'activitat del centre residencial i del centre de dia s'ha pres com a punt de partida la informació facilitada pel promotor, a partir de la qual s'han identificat i quantificat les diferents tipologies d'usuaris que accedeixen o interactuen amb l'equipament.

S'han considerat els col·lectius següents:

- **Usuaris residents**
- **Sortides diàries dels residents**
- **Usuaris del centre de dia**
- **Familiars en visita**
- **Familiars acompanyants**
- **Professionals**
- **Proveïdors**

Per tal d'obtenir el volum d'usuaris que accedeixen al centre en un **dia feiner tipus**, s'han establert les ratis d'ús i recurrència associades a cada tipologia, basades en una estimació a partir de la funcionalitat del centre i el comportament habitual dels usuaris.

- Proposta de ratis a utilitzar:

Usuaris residents sense mobilitat externa: El centre comptarà amb 80 residents, que constitueixen el gruix principal d'usuaris de l'equipament. D'aquests usuaris, un 90% no es desplacen habitualment fora del centre, de manera que no generen mobilitat directa, a excepció de les sortides específiques que s'han considerat a part.

Sortides diàries dels residents: S'estima que un 10% dels residents realitzen alguna sortida diària per motius diversos (gestions mèdiques, passejos amb familiars, o sortides individuals). Això representa 8 sortides diàries en un dia laborable tipus.

Usuaris del centre de dia: Segons la memòria, el centre de dia tindrà 20 usuaris diaris, que accedeixen i marxen cada dia laborable. Aquests usuaris generen desplaçaments regulars i previsibles.

Familiars en visita: Els familiars que acudeixen a visitar els residents realitzen visites de curta durada. Segons l'experiència en equipaments similars, s'estima una mitjana de 3 visites setmanals per resident, cosa que equival a:

$$\frac{3 \text{ visites/setmana} \times 80 \text{ residents}}{7 \text{ dies}} = 34 \text{ visites en un dia tipus}$$

Per tant, es consideren 34 familiars en visita en un dia laborable.

Familiars acompanyants: Dels residents que realitzen sortides o dels usuaris del centre de dia, s'ha estimat que un 71% aniran acompanyats per un familiar.

A partir dels usuaris amb mobilitat associada (sortides + centre de dia):

$$(8 + 20) \times 0,71 = 20 \text{ familiars acompanyants}$$

Professionals: El centre disposarà de 75 professionals, però no tots accedeixen diàriament. S'estableix 0,75 professionals per cada usuari, incloent residents i usuaris del centre de dia. Un 80% d'aquests professionals treballa en dia laborable. Amb 100 usuaris (80 residents + 20 centre de dia):

$$100 \times 0,75 = 75 \text{ professionals totals}$$

$$75 \times 0,80 = 60 \text{ professionals en un dia laborable}$$

Proveïdors: Els moviments associats a proveïdors s'han estimat com el 3% del total de desplaçaments generats pel conjunt d'usuaris.

Aquest valor s'inclou un cop calculats els desplaçaments totals.

Taula 13. Nombre d'usuaris en un dia feiner tipus

Tipus	Usuaris	Rati usuaris	Usuaris en laborable
Usuaris residents sense mobilitat externa	80	90% dels usuaris residents	72
Sortides diàries residents		10% dels usuaris surt	8
Usuaris centre de dia	20	-	20
Familiars visita		3 visites a la setmana per usuari	34
Familiars acompanyants		un 71% estaran acompanyats	20
Professionals	75	0,75 per cada usuari i un 80% treballen en dia laborable	60
Proveïdors		3% del total de desplaçaments generats	0

Font: Elaboració pròpia

Per relacionar el nombre d'usuaris amb els desplaçaments que generen en un dia feiner tipus, s'ha aplicat un factor de mobilitat vinculat a cada tipologia d'usuari, segons el nombre de desplaçaments que es considera que fa l'usuari.

- Residents: no generen desplaçaments interns, només els associats a sortides.
- Sortides de residents: 2 desplaçaments (anada + tornada).
- Usuaris del centre de dia: 2 desplaçaments (accés + sortida).
- Familiars visita: 2 desplaçaments (accés + sortida).
- Familiars acompanyants: 4 desplaçaments (2 anades + 2 tornades).
- Professionals: 2 desplaçaments (anada + tornada).
- Proveïdors: 2 desplaçaments (accés + sortida).

En aquesta línia, considerant tots els punts es pot concloure que en un dia laborable es realitzaran 334 desplaçaments (entre anades i tornades).

Taula 14. Nombre de desplaçaments en un dia feiner tipus

Tipus	Usuaris en laborable	Ratis de desplaçaments	Desplaçaments
Usuaris residents sense mobilitat externa	72	0,00	0
Sortides diàries residents	8	2,00	16
Usuaris centre de dia	20	2,00	40
Familiars visita	34	2,00	68
Familiars acompanyants	20	4,00	80
Professionals	60	2,00	120
Proveïdors	5	2,00	10
Total	219	-	334

Font: Elaboració pròpia

A mode de resum en un dia laborable es realitzaran 334 desplaçaments, sent un 44% d'ells per part dels familiars.

Taula 15. Nombre de desplaçaments en un dia feiner segons grup d'usuari

Tipus	Usuaris en laborable	Desplaçaments	
Usuaris	100	56	17%
Familiars	54	148	44%
Professionals	60	120	36%
Proveïdors	5	10	3%
Total	219	334	100%

Font: Elaboració pròpia

Si comparem la mobilitat generada pel centre amb les ratis establertes pel Decret 344/2006, s'ha considerat que la superfície total de l'equipament (2.102 m²) es distribueix en funció de l'ús que se'n fa: un 80% destinat a residents i un 20% al centre de dia. D'acord amb el Decret, s'apliquen: la rati de 10 viatges per cada 100 m² de sostre en l'ús residencial i la rati de 20 viatges per cada 100 m² de sostre en l'ús d'equipament (centre de dia).

Aplicant aquestes ratis a la superfície assignada a cada ús, s'obté un total de 252 desplaçaments diaris generats segons la normativa, valor inferior al definit segons les ratis estimades per l'ús real.

Taula 16. Nombre de desplaçaments en un dia feiner tipus segons la rati establerta pel Decret

Tipus usuari	Percentatge	Superfície (m ²)	Superfície de sostre (m ²)	Rati	Desplaçaments
Residents	80%	1.681,60	1.681,60	10 viatges/100 m ² de sostre	168
Centre de dia	20%	420,40	420,40	20 viatges/100 m ² de sostre	84
Total		2.102,00	2.102,00		252

Font: Elaboració pròpia

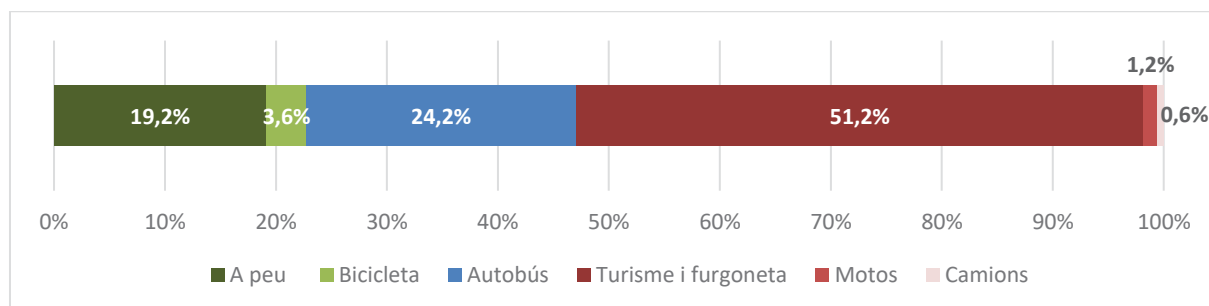
5.4 Repartiment modal dels desplaçaments

Per determinar la distribució modal dels desplaçaments s'han tingut en compte dos factors importants:

1. **La localització del sector.** El sector, tal com s'ha indicat anteriorment, està localitzat al municipi de Viladecans, en una zona dintre del teixit urbà, de caràcter majoritàriament residencial, de manera que les dinàmiques de distribució modal seguiran uns patrons semblants a les d'aquest nucli, amb un pes rellevant dels modes sostenibles, especialment del transport públic (degut a la parada d'autobús situada just al costat de la parcel·la) i la mobilitat activa (a peu i en bicicleta).
2. **Els usos previstos al sector,** corresponents a una residència assistida amb centre de dia per a gent gran, col·lectiu que sovint presenta dificultats de mobilitat i una menor autonomia per desplaçar-se de manera independent. En conseqüència, una part majoritària dels desplaçaments directament associats als residents i usuaris del centre es preveu que es realitzin mitjançant transport privat, ja sigui de familiars o acompanyants, així com mitjançant serveis de transport col·lectiu específic (furgoneta). Tot i això, el conjunt de la mobilitat generada per l'equipament continuarà estant condicionat per l'accessibilitat en transport públic i a peu de l'àmbit, que afavoreix que el personal laboral i part de les visites puguin optar per modes més sostenibles.

D'aquesta manera, la major part dels desplaçaments, el 53%, es faran en transport privat, seguits pel 24,2% en transport públic, i un 22,8% en modes actius.

Figura 37. Repartiment modal



Font: Elaboració pròpia

El repartiment modal dels desplaçaments és diferent en funció del tipus d'usuaris, sent els desplaçaments dels professionals i les sortides de residents els que menys depenen del transport privat.

Taula 17. Distribució modal de la mobilitat en funció dels usuaris

Usuari	Mode dels desplaçaments desagregats						Totals
	Modes actius		Transport públic	Transport privat			
	A peu	Bicicleta	Autobús	Turisme i furgoneta	Motos	Camions	
Sortides diàries residents	37,50%	0,00%	25,00%	37,50%	0,00%	0,00%	100%
Usuaris centre de dia	20,00%	0,00%	15,00%	65,00%	0,00%	0,00%	100%
Familiars visita	17,65%	2,94%	29,41%	50,00%	0,00%	0,00%	100%
Familiars acompanyants	15,00%	0,00%	11,25%	73,75%	0,00%	0,00%	100%
Professionals	21,67%	8,33%	35,00%	31,67%	3,33%	0,00%	100%
Proveïdors	0,00%	0,00%	0,00%	80,00%	0,00%	20,00%	100%
Total	19,2%	3,6%	24,2%	51,2%	1,2%	0,6%	100%

Font: Elaboració pròpia

En aplicar el total de desplaçaments generats i el repartiment modal en funció de la tipologia de l'usuari del desplaçament, s'obté que diàriament es produiran aproximadament 76 desplaçaments en modes no motoritzats (64 a peu i 12 en bicicleta), 81 desplaçaments en transport públic i 177 desplaçaments en transport privat, dels quals 171 corresponen a turismes o furgonetes, 4 a motocicletes i 2 a vehicles pesants (camions).

Taula 18. Nombre de desplaçaments per mode de transport

Usuari	Mode dels desplaçaments desagregats						Totals
	Modes actius		Transport públic	Transport privat			
	A peu	Bicicleta	Autobús	Turisme i furgoneta	Motos	Camions	
Sortides diàries residents	6		4	6			16
Usuaris centre de dia	8		6	26			40
Familiars visita	12	2	20	34			68
Familiars acompanyants	12		9	59			80
Professionals	26	10	42	38	4		120
Proveïdors				8		2	10
Total	64	12	81	171	4	2	334

Font: Elaboració pròpia

5.5 Repartiment temporal del total de desplaçaments futurs

Un cop s'ha determinat el volum global de desplaçaments generats pels usos previstos, es fa necessari determinar el repartiment horari de la demanda a partir de l'ús previst, així com en funció del mode de transport.

5.5.1 Repartiment dels desplaçaments segons usos

L'establiment de la distribució horària dels viatges generats és necessària per preveure puntes de demanda tant de serveis de transport públic com d'infraestructura viària (capacitat de les vies i possibles problemes de saturació).

Pel que fa als moviments diaris dels residents de la residència, les sortides es concentren sobretot al matí (al voltant de les 10h) i a la tarda (al voltant de les 16h). Les entrades també presenten dos pics, un al matí (amb punt màxim a les 11h) i un a la tarda (més intens que al matí, amb màxim a les 16h).

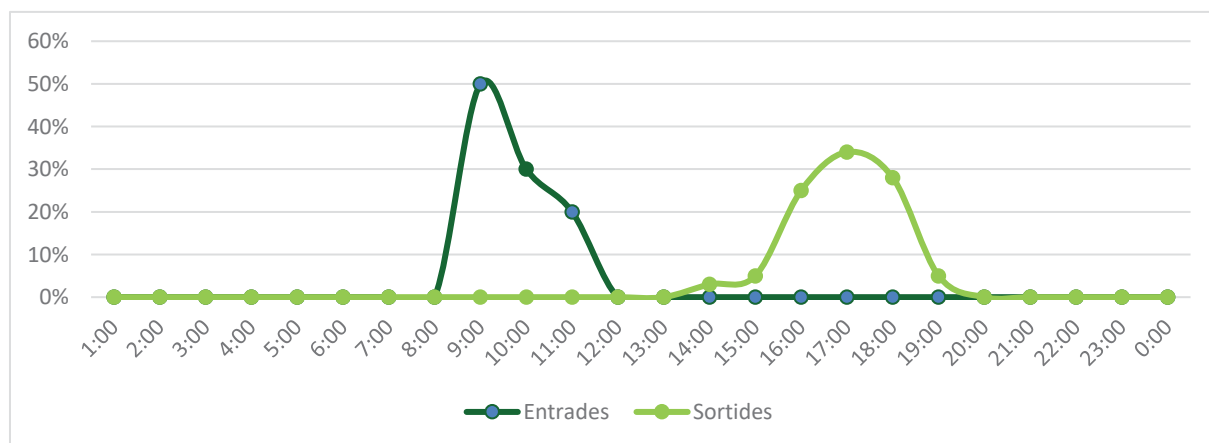
Figura 38. Corba de distribució horària de les sortides diàries dels residents



Font: Elaboració pròpia

Pel que fa als usuaris del centre de dia, s'espera un únic pic d'entrades durant al matí, a partir de les 9h, per accedir al centre i un pic de sortides a la tarda sobre les 17h, tot i que més repartit entre les 16h i les 18h.

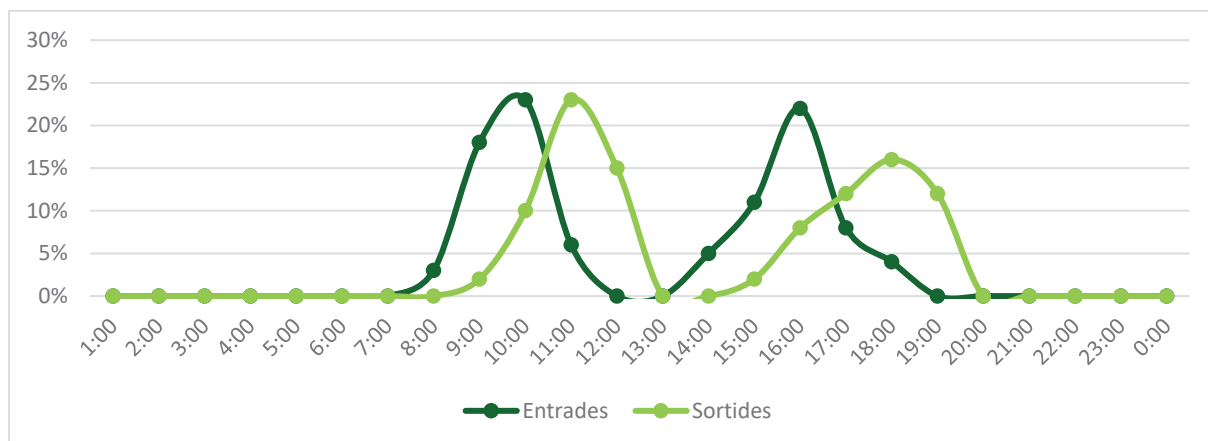
Figura 39. Corba de distribució horària dels usuaris del centre de dia



Font: Elaboració pròpia

Pel que fa a les famílies que van de visita, les entrades i sortides estan distribuïdes a parts iguals entre el matí i la tarda. Al matí, les entrades presenten un pic a les 10h i les sortides a les 11h. En el cas de la tarda, el punt amb major nombre d'entrades es situa sobre les 16h, mentre que la màxima de sortides es situa a les 18h.

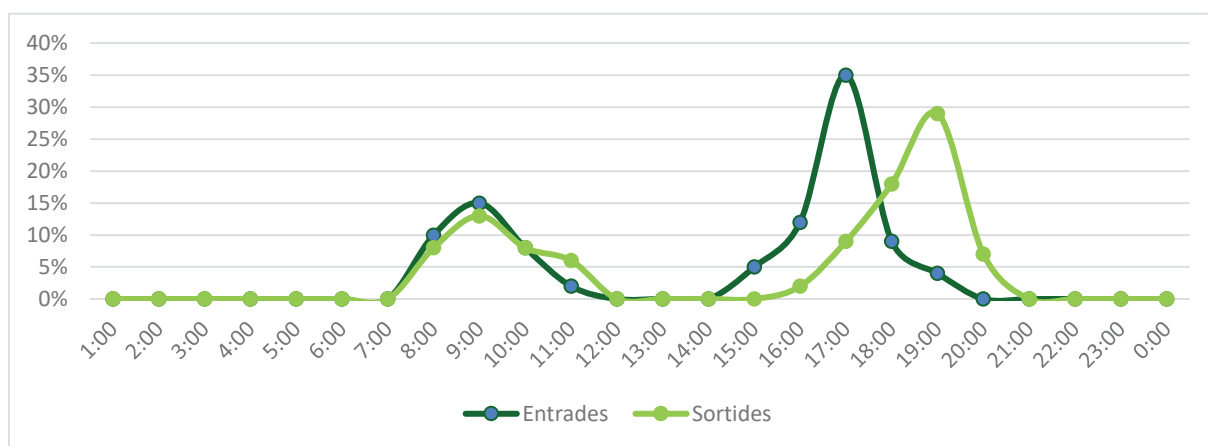
Figura 40. Corba de distribució horària dels familiars que van de visita



Font: Elaboració pròpia

En el cas dels familiars que van a acompanyar als residents o als usuaris del centre de dia, es poden observar dos pics d'entrades i dos pics de sortides, un al matí i un altre a la tarda, sent els de la tarda més intensos que els del matí. Els pics del matí concentren els familiars que arriben, acompanyant als usuaris al centre, i surten al moment de deixar-los. A la tarda, a més de les operacions de recollida dels familiars del centre de dia, també s'hi sumen familiars que acudeixen a la residència per sortir a donar una volta amb els seus majors.

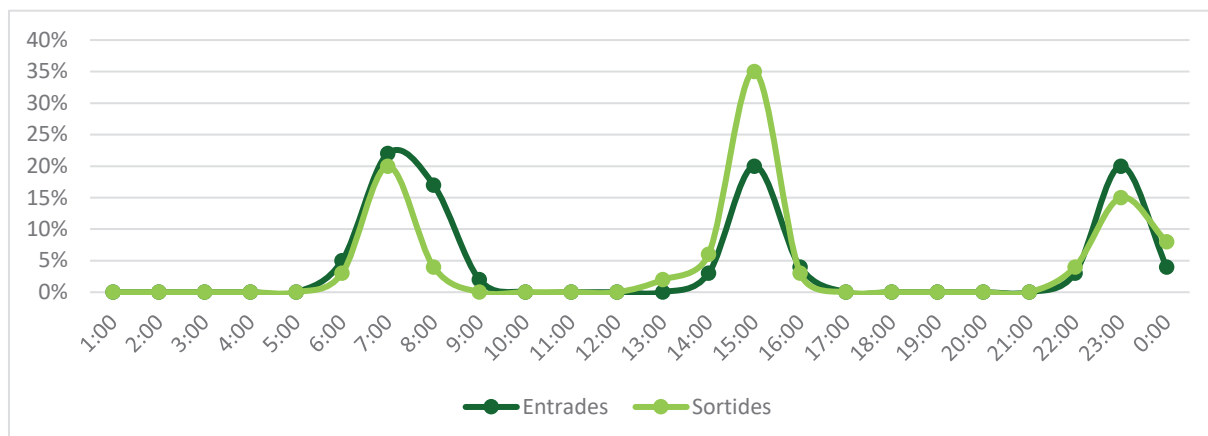
Figura 41. Corba de distribució horària dels familiars que van a acompanyar als residents i als usuaris



Font: Elaboració pròpia

La distribució dels desplaçaments dels professionals que treballen al centre presenta tres pics d'entrada i tres pics de sortida, coincidint amb els tres torns de treball: un al matí sobre les 7-8h, un després de dinar, entre les 14 i les 16h, i un últim a la nit, entre les 22 i les 00h.

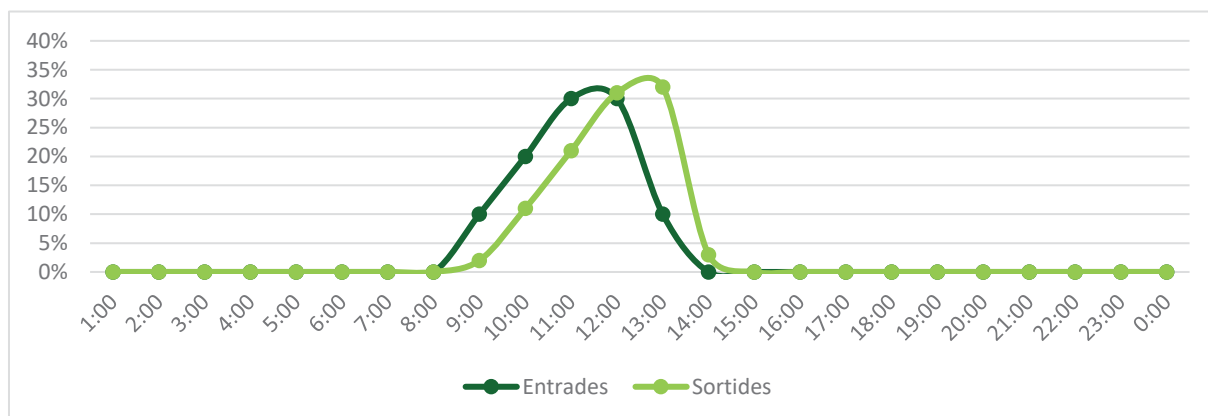
Figura 42. Corba de distribució horària dels professionals



Font: Elaboració pròpia

Per últim, les entrades i les sortides relacionades amb els proveïdors en concentra durant el matí, amb un pic d'entrades a les 11-12h, i un pic de sortides a les 12-13h.

Figura 43. Corba de distribució horària dels proveïdors



Font: Elaboració pròpia

Un cop aplicades les corbes de distribució definides en aquest document, s'ha procedit al càlcul teòric dels desplaçaments generats. Aquest càlcul ha permès obtenir una estimació quantitativa de la mobilitat associada, distribuïda segons els diferents modes de transport i franges horàries.

Tanmateix, cal destacar que, atesa la baixa magnitud del nombre total de desplaçaments obtinguts en certs usos, i tenint en compte la necessitat de representar valors enters per a una millor interpretació i aplicabilitat dels resultats, ha estat necessari aplicar un arrodoniment dels valors. Aquest procés d'arrodoniment, malgrat ser acotat i justificat, pot comportar lleugeres desviacions respecte de les corbes de distribució originals plantejades.

Així doncs, es preveu que el nombre màxim de desplaçaments d'entrada es concentri de 9 a 10h amb 24 desplaçaments, mentre que el punt màxim de sortides es concentri entre les 15 i 16h amb 23 desplaçaments. En conjunt, l'hora amb un major nombre de desplaçaments (comptant entrades i sortides) és de 15 a 16h, amb un total de 19 entrades i 23 sortides.

Figura 44. Corba de distribució horària del total dels desplaçaments



Font: Elaboració pròpia

Taula 19. Distribució horària del desplaçaments generats d'entrada i sortida

	No motoritzat		Transport Públic		Transport Privat		Total		
Total	E	S	E	S	E	S	E	S	Entrades + Sortides
1:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:00:00	1	1	1	1	1	1	3	2	5
7:00:00	4	4	5	4	5	4	13	12	25
8:00:00	4	1	4	1	7	3	15	6	21
9:00:00	5	1	4	1	15	5	24	7	31
10:00:00	4	2	4	2	11	5	19	9	28
11:00:00	2	2	2	3	6	7	10	12	22
12:00:00	0	1	0	2	2	4	2	7	9
13:00:00	0	0	0	0	1	2	1	3	3
14:00:00	1	1	1	1	1	2	4	5	8
15:00:00	5	7	6	8	8	9	19	23	42
16:00:00	4	3	4	3	9	6	16	12	28
17:00:00	3	3	3	3	12	9	18	15	33
18:00:00	1	3	1	3	4	12	6	18	24
19:00:00	0	3	0	3	1	11	2	17	19
20:00:00	0	0	0	0	0	2	0	3	3
21:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00:00	1	1	1	1	1	1	2	2	4
23:00:00	4	3	4	3	4	3	12	9	21
0:00:00	1	1	1	2	1	2	2	5	7
Total	38	38	41	41	89	89	167	167	334

Font: Elaboració pròpia

5.5.2 Repartiment dels desplaçaments per modes

A continuació s'aplica la distribució horària en els diferents modes, amb objecte d'avaluar en fases posteriors l'impacte de la mobilitat sobre les diferents xarxes de forma adequada. Cal destacar que d'acord amb el repartiment modal, en la distribució horària dels desplaçaments en els modes no motoritzats i el transport públic únicament es tindran en compte els desplaçaments de les persones.

Repartiment dels desplaçaments en transport no motoritzat

Dels 76 desplaçaments previstos en transport no motoritzat (anada i tornada), es preveu que 64 seran a peu i 12 en bicicleta.

Taula 20. Mobilitat generada en modes no motoritzats

Usuari	Modes no motoritzats		
	A peu	Bicicleta	Totals
Sortides diàries residents	6	0	6
Usuaris centre de dia	8	0	8
Familiars visita	12	2	14
Familiars acompanyants	12	0	12
Professionals	26	10	36
Proveïdors	0	0	0
Total	64	12	76

Font: Elaboració pròpia

A partir de les gràfiques de distribució horària es defineixen els fluxos d'entrada i sortida a l'àmbit. L'hora amb major nombre de desplaçaments en modes no motoritzats és entre les 15 i les 16h que és quan confluiran 5 entrades i 7 sortides.

Taula 21. Distribució horària de la mobilitat generada en modes no motoritzats

Total	A peu		Bicicleta		Total		Entrades + Sortides
	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	
1:00:00	0	0	0	0	0	0	0
2:00:00	0	0	0	0	0	0	0
3:00:00	0	0	0	0	0	0	0
4:00:00	0	0	0	0	0	0	0
5:00:00	0	0	0	0	0	0	0
6:00:00	1	0	0	0	1	1	1
7:00:00	3	3	1	1	4	4	8
8:00:00	3	1	1	0	4	1	5
9:00:00	4	1	1	0	5	1	6
10:00:00	3	2	0	0	4	2	5
11:00:00	2	2	0	0	2	2	4
12:00:00	0	1	0	0	0	1	2
13:00:00	0	0	0	0	0	0	0
14:00:00	1	1	0	0	1	1	2
15:00:00	4	5	1	2	5	7	12
16:00:00	3	2	1	1	4	3	6
17:00:00	3	3	0	0	3	3	6
18:00:00	1	3	0	0	1	3	4
19:00:00	0	3	0	0	0	3	3
20:00:00	0	0	0	0	0	0	0
21:00:00	0	0	0	0	0	0	0
22:00:00	0	1	0	0	1	1	1
23:00:00	3	2	1	1	4	3	6
0:00:00	1	1	0	0	1	1	2
Total	32	32	6	6	38	38	76

Font: Elaboració pròpia

Repartiment dels desplaçaments en transport públic

Tots els desplaçaments realitzats en transport públic per accedir i sortir de l'àmbit (81) es fan en autobús.

Taula 22. Mobilitat generada en transport públic

Usuari	Transport públic		
	Autobús	Ferrovial	Totals
Sortides diàries residents	4	0	4
Usuaris centre de dia	6	0	6
Familiars visita	20	0	20
Familiars acompanyants	9	0	9
Professionals	42	0	42
Proveïdors	0	0	0
Total	81	0	81

Font: Elaboració pròpia

A partir de les gràfiques de distribució horària es defineixen els fluxos d'entrada i sortida a l'àmbit. D'aquesta manera, l'hora amb major nombre de desplaçaments en transport públic és entre les 15 i les 16h que és quan confluiran 6 entrades i 8 sortides.

Taula 23. Distribució horària de la mobilitat generada en transport públic

Total	Autobús		Ferrovial		Total		Entrades + Sortides
	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	
1:00:00	0	0	0	0	0	0	0
2:00:00	0	0	0	0	0	0	0
3:00:00	0	0	0	0	0	0	0
4:00:00	0	0	0	0	0	0	0
5:00:00	0	0	0	0	0	0	0
6:00:00	1	1	0	0	1	1	2
7:00:00	5	4	0	0	5	4	9
8:00:00	4	1	0	0	4	1	6
9:00:00	4	1	0	0	4	1	6
10:00:00	4	2	0	0	4	2	6
11:00:00	2	3	0	0	2	3	4
12:00:00	0	2	0	0	0	2	2
13:00:00	0	0	0	0	0	0	0
14:00:00	1	1	0	0	1	1	3
15:00:00	6	8	0	0	6	8	14
16:00:00	4	3	0	0	4	3	7
17:00:00	3	3	0	0	3	3	6
18:00:00	1	3	0	0	1	3	4
19:00:00	0	3	0	0	0	3	3
20:00:00	0	0	0	0	0	0	0
21:00:00	0	0	0	0	0	0	0
22:00:00	1	1	0	0	1	1	1
23:00:00	4	3	0	0	4	3	7
0:00:00	1	2	0	0	1	2	3
Total	40	41	0	0	40	41	81

Font: Elaboració pròpia

Repartiment dels desplaçaments en transport privat

S'esperen un total de 177 desplaçaments de persones realitzats en transport privat per accedir i sortir de l'àmbit. D'aquests, 171 es realitzaran en turisme i furgoneta, 4 en moto, i 2 en camions.

Taula 24. Mobilitat generada en vehicles privat (desplaçaments de persones)

Usuari	Transport privat			
	Turisme i furgoneta	Motos	Camions	Totals
Sortides diàries residents	6	0	0	6
Usuaris centre de dia	26	0	0	26
Familiars visita	34	0	0	34
Familiars acompanyants	59	0	0	59
Professionals	38	4	0	42
Proveïdors	8	0	2	10
Total	171	4	2	177

Font: Elaboració pròpia

No obstant, per tal de calcular el total de vehicles desplaçant-se, cal aplicar factors d'ocupació als vehicles en funció dels viatges i usuaris, ajustant així els valors a vehicles/dia. D'aquesta manera, els vehicles per a les sortides diàries de residents i per als usuaris del centre de dia es comptabilitzen com a part dels familiars acompanyants, a excepció de 2 desplaçaments fets en furgoneta per part dels usuaris del centre de dia.

Taula 25. Factors d'ocupació utilitzats

Usuari	Ocupacions		
	Turisme i furgoneta	Motos	Camions
Sortides diàries residents	Inclosos en familiars acompanyants		
Usuaris centre de dia	Inclosos en familiars acompanyants, a excepció de 2 desplaçaments en furgoneta		
Familiars visita	1,70		
Familiars acompanyants	1,00		
Professionals	1,20	1,00	
Proveïdors	1,00		1,00

Font: Elaboració pròpia

D'aquesta manera, del total de 177 desplaçaments generats, es generaran un total de 127 desplaçaments de vehicles (121 de turismes i furgonetes, 4 de motos, i 2 de camions).

Taula 26. Mobilitat generada en vehicles privat (desplaçaments de vehicles)

Usuari	Transport privat			
	Turisme i furgoneta	Motos	Camions	Totals
Sortides diàries residents	0			0
Usuaris centre de dia	2			2
Familiars visita	20			20
Familiars acompanyants	59			59
Professionals	32	4		36
Proveïdors	8		2	10
Total	121	4	2	127

Font: Elaboració pròpia

A partir de les gràfiques de distribució horària es defineixen els fluxos d'entrada i sortida a l'àmbit. D'aquesta manera, l'hora amb major nombre de desplaçaments de vehicles privats és entre les 17 i les 18h, que és quan confluiran 11 entrades i 4 sortides.

Taula 27. Distribució horària de la mobilitat generada en transport privat

	Turisme i furgoneta		Motos		Camions		Total		
	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	E	S	E + S
1:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:00:00	1	0	0	0	0	0	1	1	1
7:00:00	3	3	1	1	0	0	4	4	7
8:00:00	6	3	0	0	0	0	6	3	9
9:00:00	7	4	0	0	0	0	8	4	12
10:00:00	6	4	0	0	1	0	6	4	10
11:00:00	3	5	0	0	0	1	3	5	8
12:00:00	1	3	0	0	0	0	2	3	5
13:00:00	0	2	0	0	0	0	1	2	2
14:00:00	1	1	0	0	0	0	1	1	2
15:00:00	6	6	0	1	0	0	6	6	13
16:00:00	6	2	0	0	0	0	6	2	9
17:00:00	11	4	0	0	0	0	11	4	15
18:00:00	3	7	0	0	0	0	3	7	10
19:00:00	1	10	0	0	0	0	1	10	11
20:00:00	0	2	0	0	0	0	0	2	2
21:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00:00	0	1	0	0	0	0	1	1	1
23:00:00	3	2	0	0	0	0	4	3	6
0:00:00	1	1	0	0	0	0	1	1	2
Total	60	60	2	2	1	1	63	63	127

Font: Elaboració pròpia

5.6 Repartiment territorial dels viatges generats

Pel que fa al repartiment territorial dels desplaçaments generats, s'han pres com a referència les dades del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Viladecans 2015, adaptant-les a l'especificitat de l'equipament previst. Atès que es tracta d'una residència assistida amb centre de dia, es considera que, amb l'excepció dels desplaçaments associats al personal treballador i als proveïdors, la major part dels viatges tindran un caràcter majoritàriament local. Per aquest motiu, s'ha incrementat la proporció de desplaçaments amb origen o destinació als municipis de Viladecans i Gavà respecte als valors del PMUS original, mantenint un pes més reduït dels desplaçaments procedents de la resta de l'àrea metropolitana.

D'aquesta manera, s'estima que, del total de 334 desplaçaments diaris generats per la nova residència amb centre de dia, aproximadament 217 desplaçaments tindran origen o destinació a Viladecans, 67 desplaçaments es relacionaran amb el municipi veí de Gavà, i 23 desplaçaments tindran origen o destinació a Barcelona, quedant la resta distribuïda entre altres municipis de l'entorn metropolità en proporcions menors.

Taula 28. Origen i destinació dels viatges generats

Direcció	% dels desplaçaments	Total desplaçaments
Viladecans	65%	217
Gavà	20%	67
Barcelona	7%	23
Sant Boi de Llobregat	3%	10
Castelldefels	2%	7
Reste Baix Llobregat	3%	10
Total	100%	334

Font: Elaboració pròpia en base al PMUS

La xarxa ciclable exclusiva a l'entorn del barri d'Alba-rosa és força limitada i es troba fragmentada. Tot i que la major part dels carrers del sector funcionen com a vies pacificades o zones 30.

Figura 46. Xarxa de bicicletes d'accés immediat al sector



Font: Visor Bicicleta AMB

Dels 76 desplaçaments previstos en modes no motoritzats (anada i tornada), es preveu que 64 seran a peu i 12 en bicicleta.

Taula 29. Mobilitat generada pels modes no motoritzats

	A peu	Bicicleta	Total
Desplaçaments	64	12	76
%	84,21%	15,79%	100%

Font: Elaboració pròpia

A partir de les gràfiques de distribució horària s'han definit els fluxos d'entrada i sortida del sector. L'hora amb major nombre de desplaçaments és entre les 15h i les 16h, quan s'efectuen uns 12 desplaçaments entre entrades i sortides.

Taula 30. Hores puntes dels desplaçaments en modes no motoritzats

	TOTAL		
Total	Entrades	Sortides	E+S
15:00:00	5	7	12

Font: Elaboració pròpia

L'increment previst de desplaçaments en modes no motoritzats dins l'àmbit d'estudi no suposarà cap impacte significatiu sobre la infraestructura existent ni sobre les condicions de seguretat i funcionalitat de la xarxa. Tal com s'ha descrit en la caracterització de la xarxa de vianants i ciclistes, l'àmbit es troba plenament integrat dins del continu urbà del municipi de Viladecans.

6.2 Transport públic

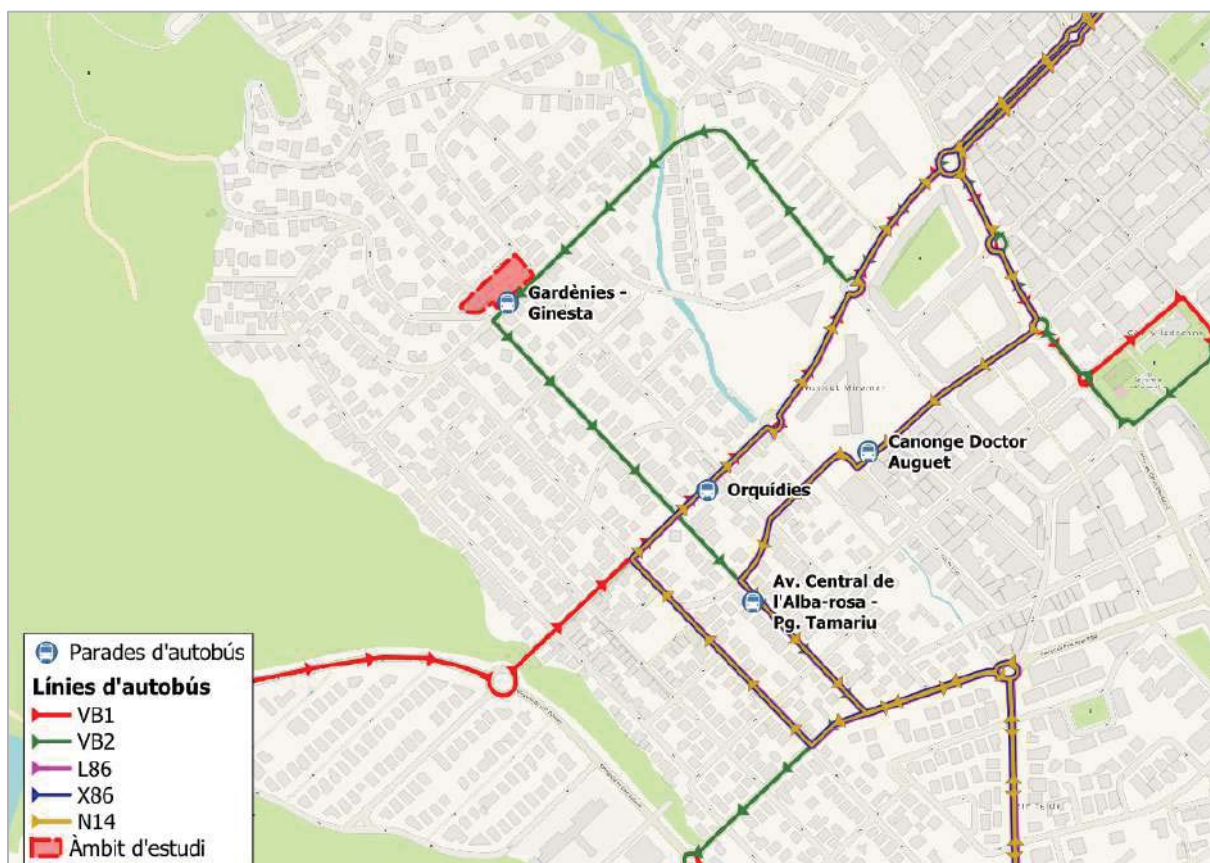
L'àmbit d'estudi i la seva àrea d'influència disposa de connexió amb la xarxa de transport públic, conformada per autobusos urbans, interurbans, i nocturn, i per la xarxa ferroviària de Rodalies.

Taula 31. Parades i itineraris d'accés al transport públic

Xarxa	Servei	Parada propera/es	Distància	Temps
Autobús Urbà Diürn	VB1 - Viladecans (Estació Rodalies - Can Guardiola)	Orquídies	400 m	6 min a peu
	VB2 - Viladecans (Estació Rodalies - Can Palmer)	Gardènies - Ginesta	0 m	Davant de l'àmbit
Autobús Interurbà Diürn	L86 - Barcelona (Pl. Espanya) - Viladecans (Can Palmer)	Gardènies - Ginesta Orquídies	0 m 400 m	Davant de l'àmbit 6 min a peu
	X86 - Barcelona (Pl. Espanya) - Viladecans (Can Palmer) Exprés	Orquídies	400 m	6 min a peu
Autobús Nocturn	N14 - Barcelona (Pl. Catalunya) - Castelldefels (Centre)	Orquídies	400 m	6 min a peu
Rodalies	Rodalies Renfe (R2/R2S)	Gavà Viladecans	2,8 km 3,3 km	8 min VP o Taxi 9 min VP o Taxi

Font: Elaboració pròpia

Figura 47. Parades de bus properes a l'àrea d'estudi



Font: Elaboració pròpia en base als operadors de transport i AMB

Dels 81 desplaçaments previstos en transport públic (anada i tornada), es preveu que la totalitat siguin en autobús, ja que no hi ha estacions de ferrocarril a una distància raonable.

Taula 32. Mobilitat generada en transport públic

	Autobús	Ferroviari	Total
Desplaçaments	81	0	81
%	100%	0%	100%

Font: Elaboració pròpia

Pel que fa al repartiment temporal dels desplaçaments, l'hora amb més desplaçaments es concentra entre les 15h i les 16h, amb un total de 14 desplaçaments per hora.

Taula 33. Hores puntes dels desplaçaments en transport públic

	TOTAL		
Total	Entrades	Sortides	E+S
15:00:00	6	8	14

Font: Elaboració pròpia

Atès que els vehicles tenen una capacitat de 72 passatgers, i que els viatgers previstos es distribuïran territorialment de manera no concentrada, aproximadament un 65% dins de Viladecans (Gavà) i un 7% amb destinació Barcelona, es pot afirmar que en cap cas s'assolirà la capacitat màxima dels vehicles.

Les dades de demanda màxima per línia d'autobús en hora punta mostren que:

- Les expedicions més carregades de les línies urbanes i interurbanes se situen entre 28 i 49 passatgers, totes elles per sota de la capacitat de 72 usuaris.
- L'únic cas potencialment crític és la línia X86 en sentit Barcelona, que presenta una càrrega màxima de 63 passatgers a les 14:30 h.

Taula 34. Dades de demanda per línia d'autobús en hora punta

Sevei	Sentit	Càrrega màxima expedició	Expedició més carregada
VB1	Parc de Can Guardiola	42	18:05
	Estació Rodalies	41	7:55
VB2	Parc de Can Palmer	44	14:41
	Estació Rodalies	28	7:42
L86	Viladecans (Can Palmer)	48	13:46
	Barcelona (Pl. Espanya)	37	17:14
X86	Viladecans (Can Palmer) Exprés	41	14:35
	Barcelona (Pl. Espanya)	63	14:30
N14	Castelldefels (Centre)	49	00:53
	Barcelona (Pl. Catalunya)	38	23:11

Font: AMB

Tot i això, fins i tot en aquest escenari:

- La càrrega màxima (63 usuaris) no arriba al límit de capacitat del vehicle (72).
- La punta generada pel projecte es produeix entre les 15:00 i 16:00 h i en aquella hora hi ha 3/4 expedicions l'hora aproximadament.
- El nombre de nous passatgers amb destinació Barcelona en aquesta franja és molt reduït (el 7% de 14 usuaris $\approx$ 1 persona), fet que no altera de forma significativa la càrrega del servei.

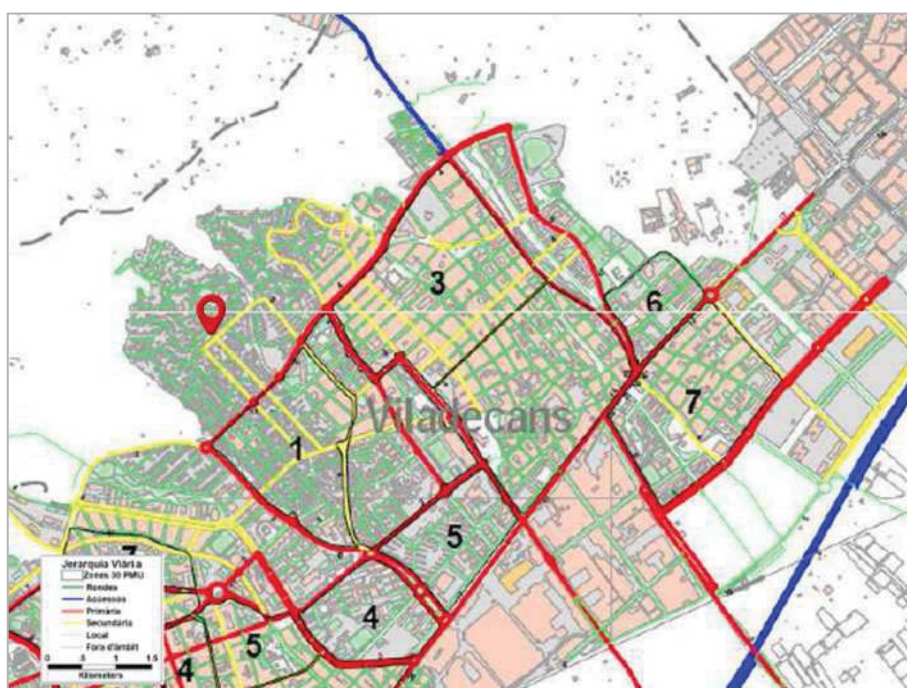
Així doncs, aquest volum de mobilitat és perfectament assumible pel sistema de transport públic existent a l'àmbit. Per tant, es pot concloure que la mobilitat generada en modes de transport públic no

comportarà cap afectació, ni des del punt de vista de la capacitat ni pel que fa a la qualitat del servei, i no es considera necessària la implementació de mesures addicionals de reforç o adaptació del transport públic associades a la nova activitat prevista a l'edifici.

6.3 Transport privat

L'àmbit d'estudi queda delimitat pel carrer de les Gardènies, el carrer de la Ginesta, el carrer de l'Heliotropi i el carrer de la Flor de Taronger. D'aquests, el carrer de les Gardènies forma part de la xarxa de vies urbanes secundàries, mentre que la resta corresponen a vies locals. Tanmateix, el carrer de la Ginesta (en el tram previ al límit amb l'àmbit d'estudi) i l'avinguda Central d'Albarrosa que comença a tocar de l'àmbit d'estudi també s'inclouen dins la xarxa de vies secundàries, fet que garanteix un accés fàcil a l'àmbit tant des del centre de Viladecans com en sentit contrari.

Figura 48. Xarxa viària urbana propera al sector



Font: PMUS de Viladecans

El transport privat concentra 127 desplaçaments addicionals en dia laborable, incloent 121 turismes i furgonetes, 4 motocicletes, i 2 camions.

Taula 35. Mobilitat generada per transport privat

	Turisme i furgoneta	Motocicleta	Camions	Total
Desplaçament vehicles	121	4	2	127
%	95,28%	3,15%	1,57%	100%

Font: Elaboració pròpia

Pel que fa al repartiment temporal dels desplaçaments en transport privat, l'hora amb més desplaçaments es concentra entre les 17h i les 18h, amb un total de 15 desplaçaments per hora.

Taula 36. Hores puntes dels vehicles d'entrada i sortida total

Total	TOTAL		
	Entrades	Sortides	E+S
17:00:00	11	4	15

Font: Elaboració pròpia

Aquesta baixa intensitat de trànsit fa que la mobilitat generada per transport privat tingui un impacte poc significatiu sobre la xarxa viària de l'entorn. A més, cal tenir en compte que l'àmbit es troba plenament inserit en el teixit urbà metropolità, amb una xarxa viària jerarquitzada i una accessibilitat adequada per als vehicles motoritzats. En aquest context, els increments previstos són perfectament absorbibles i no es preveu cap afectació sobre la capacitat de les vies existents, ni tampoc sobre la seguretat o la fluïdesa del trànsit rodat.

6.4 Aparcament

En el present apartat s'estima el nombre de reserves d'aparcament que seran necessàries a partir de les diferents activitats i usos del sòl de l'àmbit per tal de cobrir de manera suficient la demanda d'estacionament que es generi. Per tal d'obtenir el nombre de reserves s'han aplicat les ràtios que estipula el Decret 344/2006.

6.4.1 Aparcament de bicicletes

Segons dictamina el Decret 344/2006, les reserves mínimes d'aparcament fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl que es preveuen són un total de 22 places per a bicicletes, si es considera l'ús d'altres equipaments públics.

Taula 37. Proposta hipotètica de places per bicicletes a l'àmbit d'estudi segons ràtios decret 344/2006

Ús del sòl	Superfície sostre (m ²)	Ràtio proposada	Places bicicleta
Equipaments comunitaris i dotacionals	2.102,00	1 plaça/100 m ² sostre o fracció	22
TOTAL	2.102,00	-	22

Font: Elaboració pròpia

En una primera fase, **es proposa la implantació de 12 places d'aparcament de bicicletes** situades a la parcel·la però fora de l'edifici, amb l'objectiu de garantir unes condicions adequades de protecció i usabilitat per als usuaris.

A més, es preveu una reserva d'espai suficient per tal de permetre, si escau, l'ampliació progressiva d'aquest aparcament fins a les 22 places requerides pel decret. Aquesta ampliació es durà a terme sempre que es constati una elevada ocupació de les places existents (80%), assegurant així una adaptació flexible i racional a la demanda real, sense generar sobreocupació de l'espai ni infraestructures infrautilitzades.

Taula 38. Proposta de places per bicicletes a l'àmbit d'estudi

Ús del sòl	Superfície sostre (m ²)	Places aparcament segons decret	Places proposades fase 1	Places reserva d'espai
Equipaments comunitaris i dotacionals	2.102,00	22	12	10
TOTAL	2.102,00	22	12	10

Font: Elaboració pròpia

6.4.2 Aparcament de turismes

Segons dictamina el Decret 344/2006, no es fa necessari implantar cap tipus de reserva d'espai per aparcament de turismes.

El Decret 344/2006 d'EAMG en l'Annex 3 només contempla la necessitat de reserva de places de turismes per l'ús d'habitatge i estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

Així mateix, a escala municipal no existeix cap normativa específica que obligui a preveure places d'aparcament de turismes associades a aquest tipus d'equipament.

6.4.3 Aparcament de motocicletes

Segons dictamina el Decret 344/2006, no es fa necessari implantar cap tipus de reserva d'espai per aparcament de motocicletes.

El Decret 344/2006 d'EAMG en l'Annex 3 només contempla la necessitat de reserva de places de motocicletes per l'ús d'habitatge i estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

Així mateix, a escala municipal no existeix cap normativa específica que obligui a preveure places d'aparcament de motocicletes associades a aquest tipus d'equipament.

6.4.4 Càrrega i descàrrega de mercaderies

Segons dictamina el Decret 344/2006, no es fa necessari implantar cap tipus de reserva d'espai per aparcament de motocicletes.

El Decret 344/2006 d'EAMG en l'Annex 3 només contempla la necessitat de reserva de places de càrrega i descàrrega per usos comercials i d'oficines.

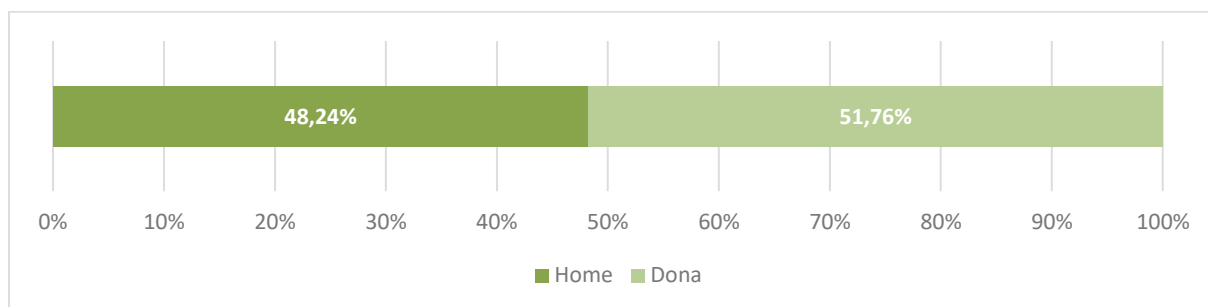
Així mateix, a escala municipal no existeix cap normativa específica que obligui a preveure places dedicades a la càrrega i descàrrega de mercaderies associades a aquest tipus d'equipament.

6.5 Indicadors de gènere associats a la nova mobilitat

Un altre aspecte a considerar és si la distribució modal presenta diferències segons el gènere. Tal com és d'esperar, entre les dones i els homes hi ha diferències en les necessitats, condicions i formes de desplaçar-se i és per això que quan s'avalua la mobilitat generada de l'individu es consideren tots aquests aspectes. S'han analitzat les dades de tota la comarca del Baix Llobregat, i les diferències més importants es troben en:

- **La mobilitat segons gènere:** A partir de l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) de 2024 realitzada per l'ATM es determina que els desplaçaments realitzats en dia feiner són molt similars per als homes (48,24%) i les dones (51,76%).

Figura 49. Distribució dels desplaçaments del Baix Llobregat realitzats segons el gènere

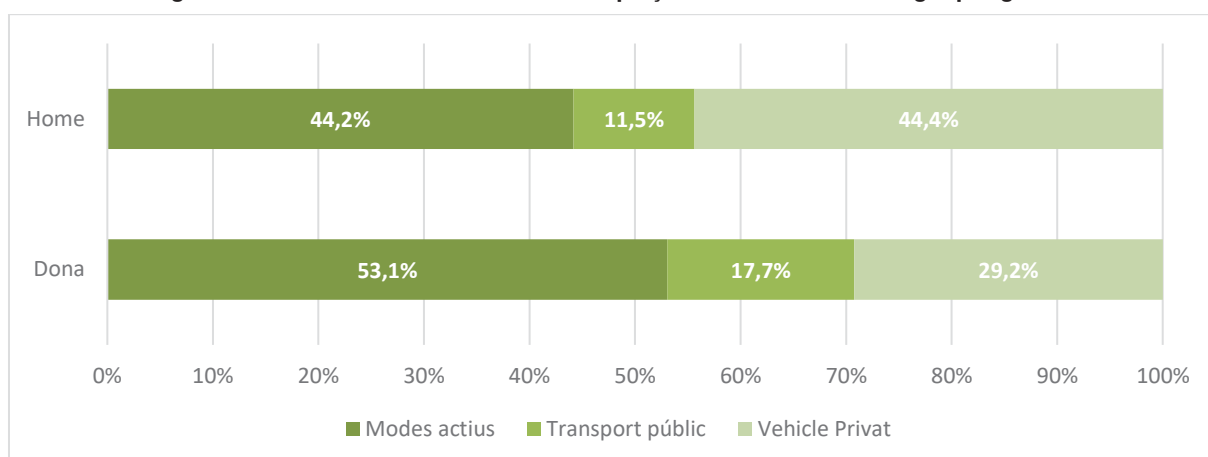


Font: Elaboració pròpia mitjançant dades de la EMEF 2024 de la comarca del Baix Llobregat

- **L'elecció del mode de transport:** els homes viatgen amb més freqüència en cotxe i moto i en canvi les dones fan més ús del transport públic o van a peu.

A partir de l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) de 2024 realitzada per l'ATM es determina que en dia feiner les dones es desplacen de forma predominant en modes no motoritzats o actius, mentre que els homes es desplacen en part iguals en modes no motoritzats i en vehicle privat. A més, la taxa dels desplaçaments en transport públic representa sols el 11,5% en homes, mentre que en el cas de les dones és el 17,7%.

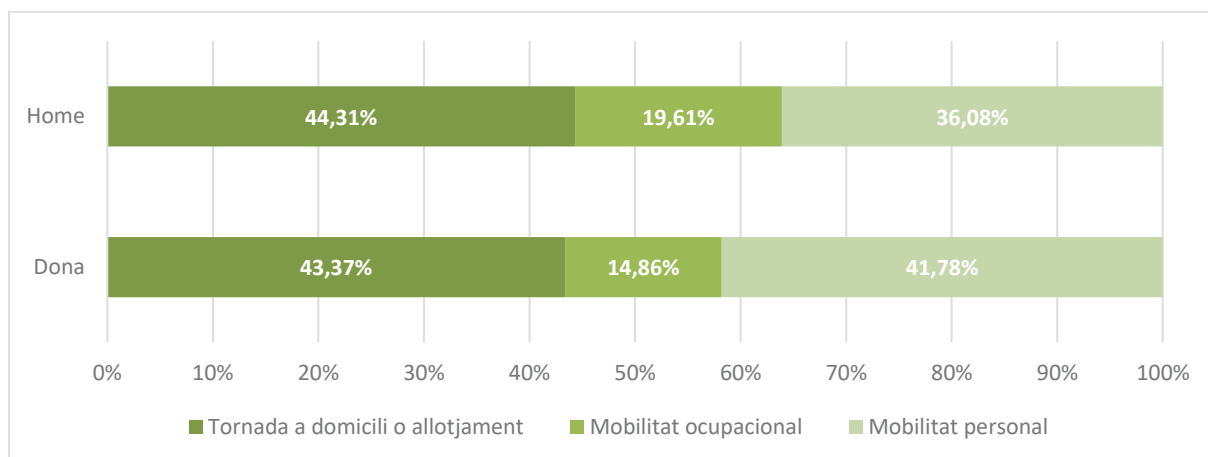
Figura 50. Distribució dels modes de desplaçament del Baix Llobregat per gènere



Font: Elaboració pròpia mitjançant dades de la EMEF 2024 de la comarca del Baix Llobregat

- **Motiu de desplaçament:** Normalment les dones tenen cadenes de viatges més complicades, formades per diversos viatges. En canvi, els homes fan, en general, viatges directes entre casa i la feina. Aquest fet s'explica perquè les dones acostumen a combinar els recorreguts per anar o tornar de la feina amb altres activitats relacionades amb la cura dels infants i familiars, etc. Al Baix Llobregat els homes tenen més mobilitat ocupacional, 19,61% per un 14,86% de les dones i per tant la mobilitat personal és més predominant en les dones amb un 41,78%, per un 36,08% dels homes.

Figura 51. Distribució del motiu del desplaçament al Baix Llobregat per gènere durant dia feiner



Font: Elaboració pròpia mitjançant dades de la EMEF 2024 de la comarca del Baix Llobregat

- Tot i que la tendència marca que la quantitat de dones que posseeixen **carnet de conduir** cada cop és més propera a la dels homes, són ells qui acaben disposant de vehicle. Si la família disposa només d'un vehicle, és l'home de família qui normalment n'acaba fent ús.
- **Longitud de trajecte:** Els homes de mitja viatge viatgen més distància que les dones.
- **Hores del desplaçaments:** Els desplaçaments en horaris nocturns o de poca visibilitat poden crear més inseguretat en les dones. Per disminuir aquesta sensació en els possibles desplaçaments quan és de nit, cal garantir una il·luminació adequada en la totalitat de l'àmbit.

7 Impacte ambiental de la mobilitat generada

7.1 Plantejament inicial i metodologia

Per a la valoració dels impactes mediambientals (consum energètic, emissió de gasos CO₂ i NO_x, i de partícules PM₁₀) s'ha seguit la metodologia detallada a la "Guia de càlcul d'emissions de contaminants a l'atmosfera 2013" (DTES). Pel que fa a les emissions de CO₂ (tones per any), s'ha adoptat l'aproximació suggerida per l'Oficina Catalana del Canvi Climàtic. Utilitzant la seva eina, es determinen les emissions de CO₂ basant-se en la distància total recorreguda pels vehicles (en vehicle-kilòmetres) i els factors específics d'emissió de CO₂. A més, per calcular el consum de combustible, s'han utilitzat les dades de consum per mobilitat del PDM.

S'han considerat els impactes provocats per la realització de trajectes dels usuaris en vehicles privats, però no aquells fets en transport públic, ja que no es preveu incrementar les expedicions.

7.2 Emissions ambientals de la mobilitat generada

La realització de vehicles*kilòmetre en un dia feiner és de 1.920 veh·km.

Taula 39. Viatges i quilòmetres generats en dia feiner

Mode	desplaçaments vehicles	distància promig	veh.km/dia realitzats
Turisme	121	15	1.810
Motocicleta	4	15	60
Camió	2	25	50
Total	127	-	1.920

Font: Elaboració pròpia

Tot i que durant el cap de setmana disminueix el personal i els proveïdors i no es generen desplaçaments vinculats als usuaris del centre de dia, s'hi preveu un lleuger increment de visites als usuaris de la residència. D'aquesta manera, el resultat obtingut per un dia laborable tipus s'ha multiplicat per 365, i es preveu que es generin 700.800 veh·km anuals.

Taula 40. Viatges i quilòmetres anuals generats

Mode	desplaçaments vehicles	distància promig	veh.km/any realitzats
Turisme	44.043	15	660.650
Motocicleta	1.460	15	21.900
Camió	730	25	18.250
Total	46.233	-	700.800

Font: Elaboració pròpia

Aquesta mobilitat generada consumeix 27,82 tep/any i genera 90,95 tones anuals de CO₂. També s'emeten 0,0802 t/any de NO_x i 0,0031 t/any de partícules fines PM₁₀.

Taula 41. Emissions anuals

Total veh * km realitzats	Consum energètic (tep/any)	CO ₂ (t/any)	NO _x (t/any)	PM ₁₀ (t/any)
700.800	27,82	90,95	0,0802	0,0031

Font: Elaboració pròpia

8 Propostes d'actuació

El Decret 344/2006, que regula els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG), estableix en els seus articles 4.1 i 4.2 els paràmetres tècnics que han de guiar la planificació de la mobilitat: amplades mínimes de les vies, pendents màximes per a la circulació, requeriments de connexió amb el transport públic i condicions d'accessibilitat universal, entre d'altres. Aquests criteris han de garantir que qualsevol nova activitat o canvi d'usos s'integri adequadament dins el sistema de mobilitat existent, tot mantenint la coherència amb els plans d'ordenació urbanística, infraestructural i territorial vigents.

En aquest context, el present EAMG està vinculat a una parcel·la ubicada en un entorn plenament urbanitzat i inserida en el continu urbà metropolità. Aquesta condició de consolidació urbana fa que l'estructura de mobilitat de l'entorn, incloent la xarxa de vianants, la xarxa ciclable, la viària i el transport públic, ja presenti una cobertura adequada, i que, per tant, la nova mobilitat generada de 334 nous desplaçaments diaris es podrà absorbir sense necessitat d'actuacions estructurals de gran abast donat que no suposarien cap impacte significatiu ni negatiu sobre les xarxes de transport existents.

Tanmateix amb l'objectiu de donar compliment als criteris establerts pel Decret 344/2006 i garantir que la mobilitat derivada del nou ús docent previst s'integri de forma compatible i eficient dins de les infraestructures existents, i per tal de promoure una mobilitat sostenible es proposen sis actuacions concretes.

Taula 42. Propostes de l'EAMG

ID Proposta	Proposta
1	Adequació dels guals de vianants de l'accés
2	Reurbanització de l'accés i modificació de la parada d'autobús a l'entrada
3	Servei de desplaçament en furgoneta del centre de dia
4	Creació de places d'aparcament per a bicicletes
5	Creació de places d'aparcament per turismes i ambulàncies
6	Promoció de la mobilitat activa i transport públic

Font: Elaboració pròpia

8.1 Adequació dels guals de vianants de l'accés

Una de les propostes és l'adequació dels guals i passos de vianants situats a l'entorn immediat de la parcel·la on s'ubicarà la futura residència i centre de dia, amb l'objectiu de garantir l'accessibilitat universal i facilitar els itineraris principals d'arribada a persones amb mobilitat reduïda (PMR).

En aquest sentit, el pas de vianants de l'entrada principal del carrer de les Gardènies presenta actualment només un costat accessible.

Es proposa que ambdós costats disposin de gual adaptat, amb pendents suaus i paviment tàctil, per tal d'assegurar una connexió contínua, segura i còmoda per a persones amb mobilitat reduïda, que constituïran bona part dels usuaris del futur equipament.

De la mateixa manera, es proposa adequar els guals del pas de vianants de l'avinguda Central d'Alba Rosa, per tal de facilitar la permeabilitat a peu i garantir l'accessibilitat universal en els recorreguts principals d'arribada al futur centre. Aquesta adequació contribuirà a millorar la seguretat i l'autonomia de les persones usuàries, així com la integració del nou equipament amb la trama urbana existent.

Per l'adequació dels mateixos caldrà garantir l'aplicació del Decret 209/2023, de 28 de novembre, pel qual s'aprova el Codi d'Accessibilitat de Catalunya i garantir que d'acord amb els art. 69 i 70, els equipaments destinats a persones amb mobilitat reduïda han de disposar d'itineraris accessibles continus des del viari urbà fins a l'entrada principal.

Figura 52. Proposta de guals a millorar



Font: Elaboració pròpia

8.2 Reurbanització de l'accés i modificació de la parada d'autobús a l'entrada

L'àmbit d'estudi compta actualment amb una parada de transport públic ubicada al carrer de les Gardènies, en un tram on la secció viària i la configuració de la vorera no garanteixen un itinerari completament accessible.

Les amplades de vorera són reduïdes i la presència d'elements de mobiliari urbà (fanals, pals elèctrics, murs perimetrals i pendents transversals) dificulta la maniobra de persones amb mobilitat reduïda, caminadors o cadires de rodes.

Així mateix, l'itinerari entre la parada actual i l'accés principal de la futura residència i centre de dia presenta irregularitats topogràfiques i limitacions geomètriques que dificulten la mobilitat autònoma de les persones usuàries del futur equipament, que previsiblement tindran un percentatge elevat de persones amb mobilitat reduïda o necessitats especials.

Figura 53. Vorera d'accés a la parada i entrada principal a la parcel·la



Font: Google Maps

Per tal de garantir un accés segur, directe i plenament accessible al futur equipament sociosanitari, es proposa traslladar la parada existent a la cantonada situada davant de l'entrada principal a pocs metres de la parada existent, actualment ocupada per contenidors i per on passa actualment l'itinerari d'autobús, sense realitzar cap modificació rellevant en qüestió d'operativa pel servei d'autobús.

Figura 54. Canvi de parada Gardènies-Ginesta



Font: Elaboració pròpia

Així doncs, el promotor es compromet a reurbanitzar l'espai tot ampliant i regularitzant la vorera, ressituant els contenidors de residus, integrant la senyalització necessària, etc.

Gràcies a la nova reurbanització i el trasllat de la parada, es donarà un accés directe a pocs metres de l'entrada a la residència i al centre de dia, reduint el recorregut a peu i incrementant la seguretat i autonomia dels usuaris. La nova ubicació també garantirà disposar d'una vorera amb amplada suficient

per complir amb els criteris del Decret 209/2023: 1,80 m d'amplada lliure mínima, pendents $\leq 2\%$ en transversal i $\leq 8\%$ en longitudinal i possibilitat de garantir un espai de gir de 1,50 m.

A més en la nova configuració s'estudiarà la possibilitat de que l'Ajuntament incorpori si les dimensions ho permeten una marquesina per garantir un temps d'espera de qualitat, amb seients, protecció climàtica, etc.

Per últim, el promotor es compromet a implantar un panell d'informació a l'usuari amb l'objectiu de facilitar l'accés a la informació a persones grans o no familiaritzades amb l'ús de tecnologia mòbil. Permetrà consultar horaris, freqüències i informació de servei del transport públic.

8.3 Servei de desplaçament en transport adaptat al centre de dia

El centre de dia de la residència oferirà un servei de desplaçament en furgoneta adaptada per als seus usuaris. Aquest servei inclourà la recollida a domicili, facilitant que els usuaris puguin desplaçar-se des de casa seva fins al centre sense necessitat d'utilitzar vehicles propis.

A més de millorar la comoditat i l'accessibilitat per als usuaris, aquest servei contribueix directament a reduir l'ús del vehicle privat per part dels familiars o persones acompanyants. Aquesta disminució en els desplaçaments individuals ajuda a reduir la congestió viària, minimitza les emissions contaminants i fomenta un sistema de mobilitat més sostenible i respectuós amb el medi ambient.

En definitiva, es tracta d'un servei que combina eficiència, comoditat i responsabilitat ambiental, tot millorant la qualitat de vida dels usuaris i promovent uns hàbits de mobilitat més nets i sostenibles.

Figura 55. Exemple de transport adaptat ofert pel centre de dia



Font: Centre de dia de Malgrat

8.4 Creació de places d'aparcament per a bicicletes

D'acord amb el que estableix el Decret 344/2006, les reserves mínimes d'aparcament per a bicicletes fora de la via pública han de calcular-se segons l'ús del sòl previst. En el present cas, i tenint en compte el nou ús, el còmput resultant és de 22 places per a bicicletes.

No obstant, amb l'objectiu de garantir una implementació eficient i progressiva, es proposa, en una primera fase, la implantació de 12 places d'aparcament per a bicicletes, situades a la parcel·la però fora de l'edifici a l'accés principal. Paral·lelament, es preveu una reserva d'espai suficient per tal de permetre, si escau, una ampliació progressiva fins arribar a les 22 places establertes pel Decret.

Aquesta ampliació es planteja com a mesura adaptativa, que es durà a terme en funció de l'evolució de la demanda i de l'ocupació real de les places existents i per tan es preveu que s'incrementi a l'arribar al 80% d'ocupació. D'aquesta manera, es garanteix una gestió racional dels recursos i de l'espai disponible, evitant infraestructures sobredimensionades però assegurant la capacitat de resposta futura.

Taula 43. Proposta de places per bicicletes a l'àmbit d'estudi

Ús del sòl	Superfície sostre (m2)	Places aparcament segons decret	Places proposades fase 1	Places reserva d'espai
Equipaments comunitaris i dotacionals	2.102,00	22	12	10
TOTAL	2.102,00	22	12	10

Font: Elaboració pròpia

En la primera fase, de les 12 places d'aparcament previstes, es proposa destinar-ne una part a l'estacionament de patinets i l'altre a bicicletes. Aquest espai s'ubicaria a l'accés de la parcel·la, fet que en facilitarà l'ús tant a treballadors com a visitants. La seva ubicació visible contribuirà a incentivar-ne l'ús i a garantir unes millors condicions de seguretat. Sempre que sigui possible, es recomana que aquest aparcament estigui resguardat de la pluja i del sol, per exemple sota un porxo, per tal de millorar el confort dels usuaris i la durabilitat dels vehicles.

Amb aquesta actuació es pretén millorar les condicions de seguretat i comoditat per a les persones usuàries i, al mateix temps, promoure l'ús de la bicicleta i dels vehicles de mobilitat personal com a opcions de desplaçament habituals i sostenibles.

Figura 56. Exemples d'aparcaments per bicicletes



Font: ByCommute

8.5 Creació de places d'aparcament per turismes i ambulàncies

D'acord amb el que estableix el Decret 344/2006 i atesa la tipologia de l'equipament projectat, no es fa necessari preveure places d'aparcament específiques per a turismes ni per a vehicles privats vinculats al centre. Igualment, a escala municipal no existeix cap ordenança que en faci obligatòria la implantació.

No obstant això, atesa la naturalesa assistencial de l'equipament, destinat a residència i centre de dia per a persones dependents, es considera oportú disposar d'un espai d'aparcament propi que faciliti l'accessibilitat i el confort en els desplaçaments d'usuaris, familiars i serveis sanitaris.

En aquest sentit, es proposa la construcció d'un aparcament subterrani dins la pròpia parcel·la que disposi aproximadament de 20 places per a turismes, així com d'un espai específic per a l'estacionament i maniobra d'una ambulància.

Es recomana que la mida mínima de plaça per a turismes sigui de 2,30 m x 5,00 m, garantint unes condicions adequades de maniobrabilitat.

8.6 Promoció de la mobilitat activa i transport públic

Es proposa aprofitar el panell informatiu existent per promocionar la mobilitat activa i el transport públic. L'objectiu d'aquesta actuació és fomentar l'ús de modes de transport sostenible entre les persones usuàries de l'equipament i reduir la dependència del vehicle privat.

Figura 57. Panell d'informació actual



Font: Google Maps

La proposta consisteix a instal·lar un cartell informatiu a l'accés principal, utilitzant l'estructura del panell actual. Aquest cartell oferirà informació actualitzada, clara i visualment accessible sobre les diferents opcions de mobilitat disponibles a l'entorn de la residència.

El contingut del cartell inclourà:

- Les línies de transport públic que donen servei a l'àmbit indicant:
 - o Itineraris i parades més properes.
 - o Principals destinacions i correspondències.
 - o Horaris i freqüències de pas.
 - o Temps estimat a peu fins a les parades des de l'edifici.
- Informació sobre la xarxa de mobilitat activa de l'entorn, incloent:
 - o Aparcament de bici i patinet a l'interior de la parcel·la
 - o Infraestructura ciclable (carrils bici, itineraris segurs).
 - o Connexions amb punts d'interès pròxims com estacions, o municipis de l'entorn.
 - o Ubicació de l'estació AMBbici.

Aquesta proposta té un cost reduït i una aplicació ràpida, però pot tenir un impacte molt positiu en l'elecció modal, contribuint de manera directa a reduir la pressió sobre la xarxa viària i a incrementar l'ús del transport públic i de la mobilitat activa.

9 Proposta de finançament

Segons fixa el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada als Articles 19.1 i 19.2:

*“19.1 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació i establir la obligació de les persones propietàries, en els termes fixats per la legislació urbanística, **de costejar i, si escau, executar la urbanització, així com les infraestructures de connexió amb les principals xarxes de vianants, de bicicletes, de circulació de vehicles i de transport públic o el reforçament d'aquestes**, quan sigui necessari com a conseqüència de la magnitud de l'actuació.*

19.2 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada també ha d'incorporar l'obligació de les persones propietàries de participar en els costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'exploració del servei de transport públic de superfície en proporció a l'increment del nombre de línies o perllongament de les existents, amb els paràmetres de càlcul indicats a l'annex 4 d'aquest Decret. Les administracions han de vetllar perquè aquest finançament es destini a les administracions competents en matèria de transport segons l'àmbit territorial.”

A continuació s'inclou un resum de l'estimació dels costos que representen les mesures proposades:

Taula 44. Finançament de les propostes

Proposta	Actuacions	Preu estimat
Adequació dels guals de vianants de l'accés	3 guals i repintar dos passos de vianants	Sense determinar. Inclòs en el projecte constructiu
Reurbanització de l'accés i modificació de la parada d'autobús a l'entrada	Urbanitzar entrada PIU	Sense determinar. Inclòs en el projecte constructiu PIU de 3.500 € (sense IVA)
Servei de desplaçament en transport adaptat al centre de dia	Servei de furgoneta de casa al centre de dia	Indeterminat en funció de les necessitats a cobrir
Creació de places d'aparcament per a bicicletes	Instal·lació d'un aparcament	500 - 6.000€ (sense IVA) depenent del model
Creació de places d'aparcament per turismes i ambulàncies	Construcció d'un aparcament soterrani amb entrada des de la via pública	Sense determinar. Inclòs en el projecte constructiu
Promoció de les opcions de mobilitat activa i transport públic	Disseny i impressió de cartells, flyers, i díptics	Recursos propis

Font: Elaboració pròpia

10 Resum de les mesures de mobilitat a adoptar a l'espai públic

Les mesures proposades en l'estudi inclouen actuacions internes i d'altres amb incidència directa sobre l'espai públic.

Aquest capítol recull aquestes darreres, orientades a millorar l'accessibilitat, la informació, la seguretat i la integració del nou equipament en l'entorn urbà.

Figura 58. Mesures de mobilitat a adoptar a l'espai públic



Font: Elaboració pròpia



Jordi Singla Obiols

jordi.singla@sinobmobilitat.com

+34 649 914 331

ANNEX VIII. PROGRAMA DE RESIDÈNCIA

RESIDÈNCIA PER A GENT GRAN

ALBAROSA

N. USUARIS PREVIST

80

4 unitats de convivència de 20 persones

SOSTRE MÀX

2.102,00 m²

PROGRAMA

	ESPAIS	característiques	uts.	superfícies útils	superfície total	n. usuaris	
UNITATS DE CONVIVÈNCIA	Habitacions	dobles	36	16,00 m²	576,00 m²	72	80
		simples	8	10,00 m²	80,00 m²	8	
		cambres higièniques accessibles	44	4,50 m²	198,00 m²		
	Espai comú U.C.	un o dos espais de menjador/office/sala per cada unitat de convivència	4	20,00 m²	80,00 m²	20	80
		cambres higièniques comuns	8	4,50 m²	36,00 m²		
	Serveis	Oficina de planta	1	5,00 m²	5,00 m²		
		Magatzems	1	10,00 m²	10,00 m²		
	SUPERFÍCIE ÚTIL PLANTES PIS					985,00 m²	
SUPERFÍCIE CONSTRUÏDA PLANTES PIS					1.231,25 m²		
ESPAIS COMUNS CENTRE DE DIA	Espais comuns i d'activitat	Sala	1	80,00 m²	80,00 m²		70 simult.
		Menjador	1	80,00 m²	80,00 m²		
		cambres higièniques D amb dutxa	3	4,50 m²	13,50 m²		
		cambres higièniques H amb dutxa	3	3,00 m²	9,00 m²		
	Accés	Vestíbul	1	50,00 m²	50,00 m²		
		Recepció	1	24,00 m²	24,00 m²		
		Espai guixetes	1	5,00 m²	5,00 m²		
	SUPERFÍCIE ÚTIL PB					261,50 m²	
SUPERFÍCIE CONSTRUÏDA PB					326,88 m²		
SERVEIS I ESPAIS DE TREBALL	Despatxos	Direcció	1	12,00 m²	12,00 m²	1	
		Equip tèncic	1	20,00 m²	20,00 m²	4	
		Infermeria amb farmaciola	1	15,00 m²	15,00 m²	1 o 2	
	Serveis usuaris	Gimnàs	1	30,00 m²	30,00 m²		
		Perruqueria, podòleg...	1	15,00 m²	15,00 m²		
	Espais de serveis	Cuina	1	40,00 m²	40,00 m²		
		Magatzem cuina i cambra frigorífica	1	10,00 m²	10,00 m²		
		Magatzem de material	1	20,00 m²	20,00 m²		
		Magatzem de neteja	1	10,00 m²	10,00 m²		
		Vestidors de personal amb CH - D	1	20,00 m²	20,00 m²		
		Vestidors de personal amb CH - H	1	10,00 m²	10,00 m²		
		Espais d'instal·lacions	1	20,00 m²	20,00 m²		
	SUPERFÍCIE ÚTIL		Sobre rasants (despatxos)		47,00 m²		
			Sota rasant (Serveis usuaris / espais de serveis / espais ins.)		175,00 m²		
SUPERFÍCIE CONSTRUÏDA SOTERRANI -1					218,75 m²		
SOTERRANI	Aparcament soterrat		1	245,00 m²	245,00 m²	7 places mín. Art 298 UN P	
	Espais de pas i circulacions		20%	49,00 m²	49,00 m²		
	Nuclis de comunicacions		1	55,00 m²	55,00 m²		
SUPERFÍCIE CONSTRUÏDA SOTERRANI -2					349,00 m²		
SUPERFÍCIE ÚTIL RESIDÈNCIA I CENTRE DE DIA					1.421,50 m²		
	Espais de pas i circulacions		20%	284,30 m²	284,30 m²	un per planta + badalot	
	Nuclis de comunicacions		4	50,00 m²	200,00 m²		
SUPERFÍCIE CONSTRUÏDA SOTA RASANT					742,75 m²		
SUPERFÍCIE CONSTRUÏDA SOBRE RASANT (EDIFICABILITAT)					2.089,43 m²		
SUPERFÍCIE CONSTRUÏDA RESIDÈNCIA I CENTRE DE DIA					2.610,18 m²		
ESPAIS EXTERIORS	Porxo		1	600,00 m²	600,00 m²	ocupació màxima	
	Guingueta i terrassa		1	147,14 m²	147,14 m²		
	Zona arbarada jardí		1	600,00 m²	600,00 m²		
	Zona d'hort		1	30,00 m²	30,00 m²		
	Terrassa Planta Primera		1	200,00 m²	200,00 m²		
					1.577,14 m²		

ANNEX IX. AIXECAMENT TOPOGRÀFIC

AIXECAMENT TOPOGRÀFIC DE LA PARCEL·LA DEL CARRER GARDÈNIES-20 DE VILADECANS

Marc Clua Gaya, amb DNI 52.606.615-A, Enginyer Agrònom col·legiat 1.161 pel Col·legi d'Enginyers Agrònoms de Catalunya, en relació a la parcel·la del carrer Gardènies-20 de Viladecans (ref. cadastral 6547301DF1764G), EXPOSO:

- Que pertany a ADMA 2025 S.L., amb NIF. B13976923 i domicili a l'Av. Habana Vieja, 13, Esc. C, 2n-2a de Castelldefels, que sol·licita aixecament topogràfic al tècnic que subscriu.
- Que d'acord amb això realitza l'aixecament amb estació total i gps amb sistema de posicionament en temps real rtk, en coordenades UTM-ETRS89-Fus31, resultant, com mostra el plànol adjunt, que la parcel·la ve definida pels punts següents i té una superfície real de 2.102m²:

COORDENADES UTM31-ETRS89		
Cr Gardènies-20		
Punt	X	Y
1	416.366,25	4.574.551,45
2	416.397,77	4.574.580,65
3	416.400,31	4.574.583,03
4	416.403,08	4.574.585,57
5	416.405,71	4.574.587,99
6	416.410,73	4.574.592,63
7	416.413,23	4.574.594,96
8	416.418,50	4.574.599,83
9	416.421,13	4.574.602,29
10	416.422,59	4.574.602,19
11	416.422,79	4.574.601,96
12	416.426,90	4.574.597,52
13	416.431,05	4.574.593,29
14	416.433,99	4.574.590,06
15	416.438,26	4.574.585,47
16	416.440,26	4.574.583,19
17	416.440,81	4.574.582,21
18	416.440,99	4.574.581,62
19	416.441,05	4.574.581,09
20	416.440,92	4.574.580,28
21	416.440,83	4.574.579,99
22	416.440,58	4.574.579,45
23	416.440,23	4.574.578,97
24	416.440,08	4.574.578,81

COORDENADES UTM31-ETRS89		
Cr Gardènies-20		
Punt	X	Y
25	416.438,67	4.574.577,39
26	416.434,79	4.574.573,87
27	416.410,41	4.574.551,40
28	416.404,93	4.574.546,34
29	416.404,36	4.574.545,85
30	416.404,02	4.574.545,58
31	416.403,29	4.574.545,26
32	416.402,95	4.574.545,21
33	416.402,65	4.574.545,19
34	416.402,35	4.574.545,23
35	416.401,92	4.574.545,34
36	416.401,36	4.574.545,58
37	416.400,14	4.574.546,84
38	416.398,77	4.574.548,51
39	416.396,61	4.574.551,13
40	416.394,92	4.574.550,09
41	416.393,50	4.574.549,15
42	416.388,90	4.574.546,24
43	416.388,48	4.574.546,02
44	416.387,54	4.574.545,82
45	416.387,24	4.574.545,82
46	416.386,40	4.574.545,96
47	416.385,76	4.574.546,23
48	416.382,55	4.574.543,38

COORDENADES UTM31 - ETRS89		
Cr Gardènies-20		
Punt	X	Y
49	416.381,00	4.574.542,09
50	416.379,57	4.574.541,16
51	416.377,94	4.574.540,49
52	416.377,44	4.574.540,38
53	416.376,63	4.574.540,29
54	416.374,51	4.574.540,36
55	416.369,37	4.574.540,81
56	416.368,23	4.574.540,77
57	416.367,73	4.574.540,81
58	416.366,33	4.574.541,07
59	416.365,19	4.574.541,51
60	416.364,31	4.574.542,07
61	416.363,58	4.574.542,79
62	416.362,94	4.574.543,66
63	416.362,41	4.574.545,02
64	416.362,37	4.574.546,13
65	416.362,40	4.574.546,63
66	416.362,67	4.574.547,33
67	416.362,99	4.574.548,04
68	416.363,50	4.574.548,82
69	416.363,94	4.574.549,28
70	416.364,77	4.574.550,11

- Que, a més, el tècnic que subscriu manifesta, no estar en causa alguna que li impedeixi o limiti l'exercici legítim de la professió d'enginyer agrònom o d'incompatibilitat legal per a la seva realització.

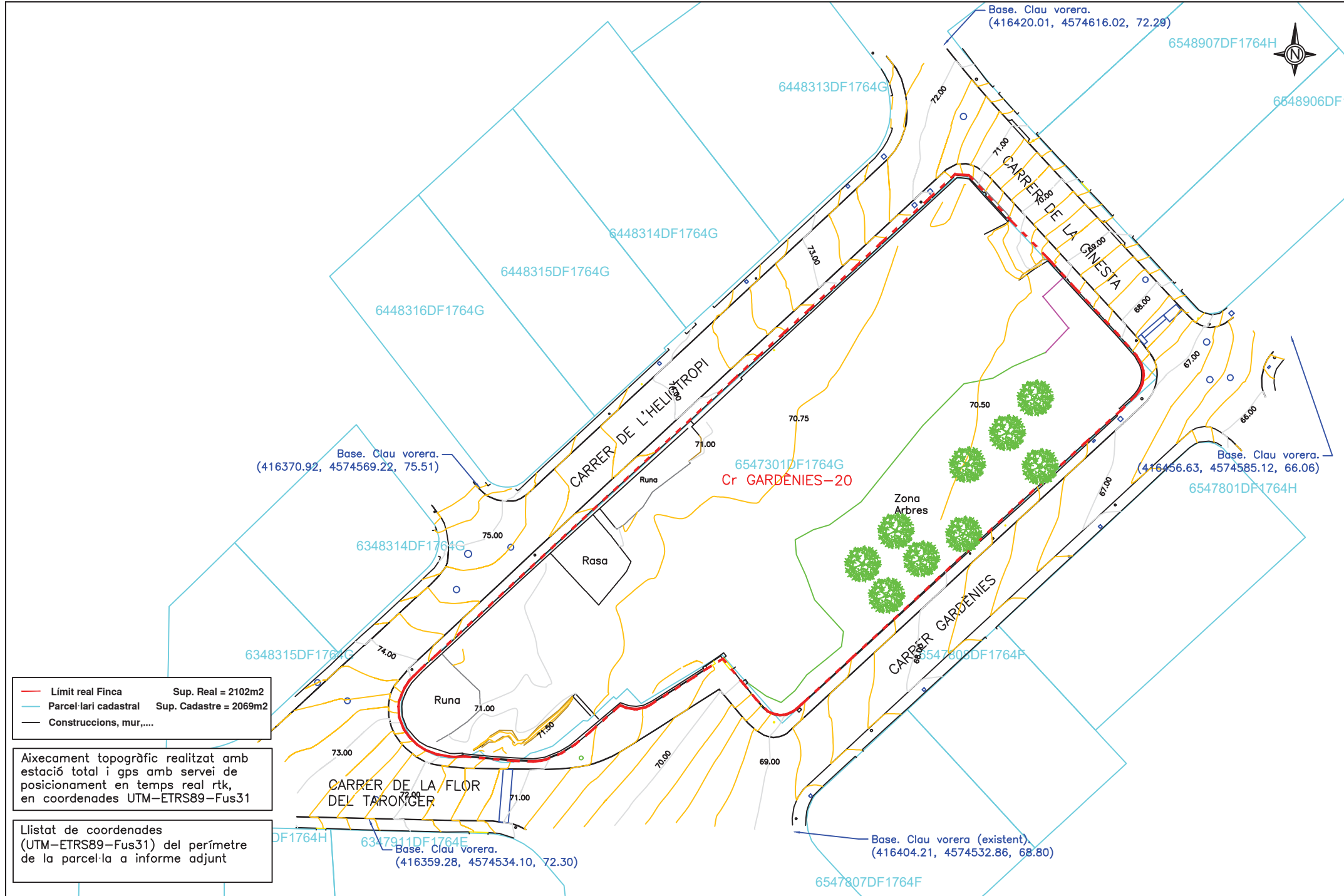
I per a que consti als efectes oportuns, signo el present document.

Terrassa, 31 de juliol de 2.025



Marc Clua Gaya
Enginyer Agrònom

Els propietaris



— Limit real Finca Sup. Real = 2102m2
— Parcel·lari cadastral Sup. Cadastre = 2069m2
— Construccions, mur,....

Aixecament topogràfic realitzat amb estació total i gps amb servei de posicionament en temps real rtk, en coordenades UTM-ETRS89-Fus31

Llistat de coordenades (UTM-ETRS89-Fus31) del perímetre de la parcel·la a informe adjunt

	Títol AIXECAMENT TOPOGRÀFIC DE LA PARCEL·LA DEL CARRER GARDÈNIES-20 DE VILADECANS		Escala 1 / 500A4	Marc Clua Gaya Enginyer Agrònom Col·legiat L.161	Títol AIXECAMENT TOPOGRÀFIC.	Plànol 1
	Titular ADMA 2025 SL		Data 15/7/2025			Full 1 de 1

ANNEX X. ESTUDIS PREVIS DE L'EDIFICACIÓ

S'adjunten estudis previs de l'edificació que s'han realitzat per la comprovació dels paràmetres proposats per la modificació i la resolució de les problemàtiques que pot presentar l'ordenació.

Es tracta d'un exercici d'encaix amb caràcter informatiu, no és normatiu i en cap cas tindrà un caràcter viculant a efectes de llicències d'obres.

Bla Pérez i Jordi Ramos Arquitectes Associats, S.L.P.

ESTUDIS PREVIS RESIDÈNCIA I CENTRE DE DIA A L'ÀMBIT DE
L'ANTIC CASINO D'ALBA-ROSA

Promotor:
ADMA 2025 SL

BJ
arquitectes
associats

T.93 319 65 69
bj@bjarquitectes.com
www.bjarquitectes.com

C. Pi i Margall, 42, Passatge interior
08840 Viladecans (Barcelona)

Fase de tramitació:
APROVACIÓ INICIAL
Data:
Febrer 2026

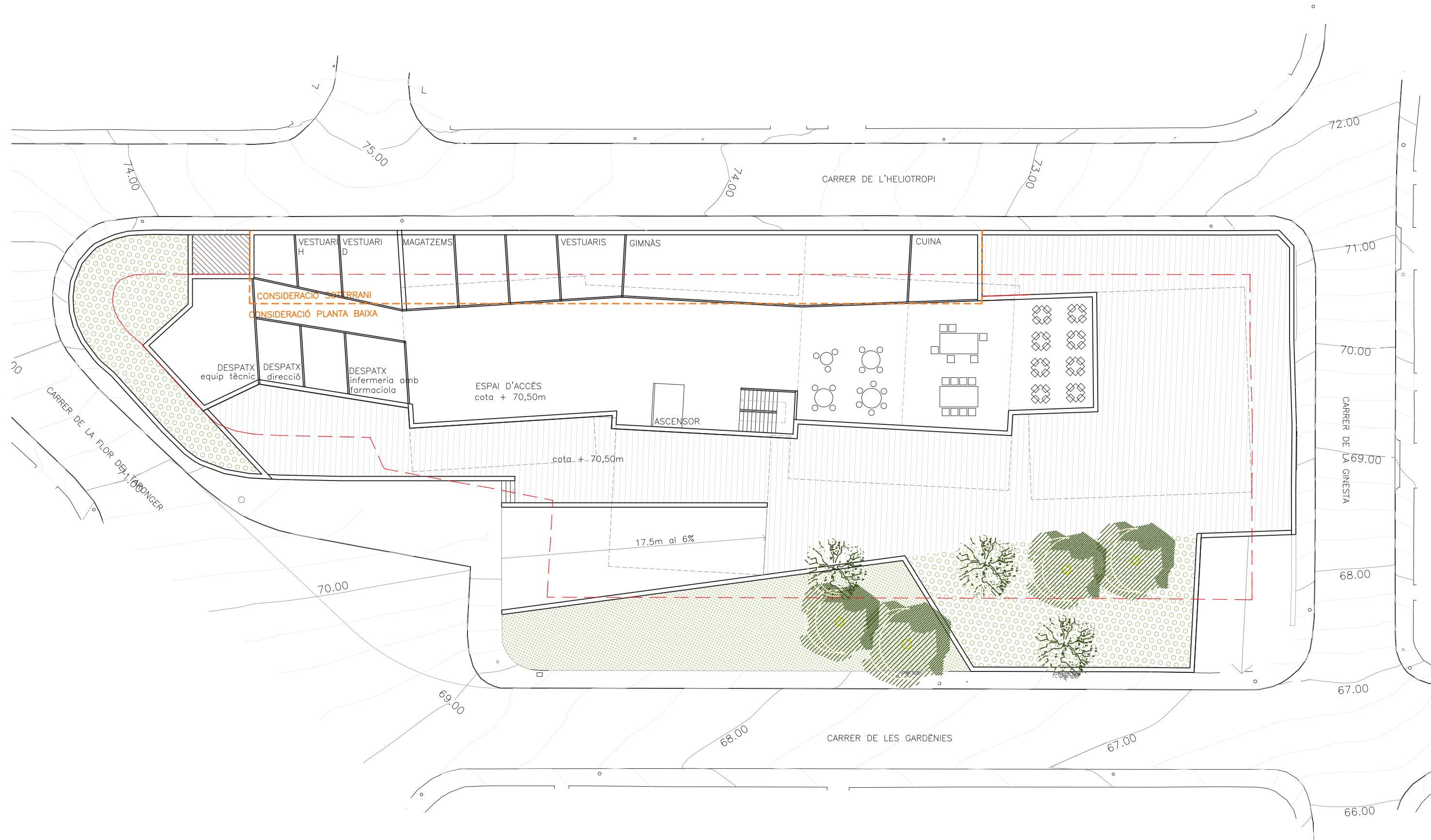
Arxiu: 388_EP_Plantes.dwg	
Codi de projecte: 388	Data impressió: 03-Mar-2026

Escala:
1/250

Plànol:
PLANTA SOTERRANI / BAIXA

Apartat:
EP

Núm. plànol:
01





ESTUDIS PREVIS RESIDÈNCIA I CENTRE DE DIA A L'ÀMBIT DE
L'ANTIC CASINO D'ALBA-ROSA

Promotor:
ADMA 2025 SL

BJ
arquitectes
associats

T.93 319 65 69
bj@bjarquitectes.com
www.bjarquitectes.com

C. Pi i Margall, 42, Passatge interior
08840 Viladecans (Barcelona)

Fase de tramitació:
APROVACIÓ INICIAL

Data:
Febrer 2026

Arxiu:
388_EP_Plantes.dwg

Codi de projecte:
388

Data impressió:
03-Mar-2026

Escala:
1/250

0 2,5 5

Plànol:
PLANTA PRIMERA

Apartat:
EP

Núm. plànol:
02

Bla Pérez i Jordà Ramos Arquitectes Associats, S.L.P.



ESTUDIS PREVIS RESIDÈNCIA I CENTRE DE DIA A L'ÀMBIT DE
L'ANTIC CASINO D'ALBA-ROSA

Promotor:
ADMA 2025 SL

BJ
arquitectes
associats

T.93 319 65 69
bj@bjarquitectes.com
www.bjarquitectes.com
C. Pi i Margall, 42, Passatge interior
08840 Viladecans (Barcelona)

Fase de tramitació:
APROVACIÓ INICIAL
Data:
Febrer 2026

Arxiu: 388_EP_Plantes.dwg	Codi de projecte: 388	Data impressió: 03-Mar-2026
------------------------------	--------------------------	--------------------------------

Escala:
1/250

Plànol:
PLANTA SEGONA

Apartat:
EP

Núm. plànol:
03