

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Urbanístic del centre de producció de Biofertilitzants i Adobs dins del T.M. de Viladecans

Municipi de Viladecans
Comarca del Baix Llobregat

Promotor: AMB

Redactor de l'EAMG: Barcelona Regional

En compliment de l'article 18.3 de la Llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Urbanístic del centre de producció de Biofertilitzants i Adobs dins del T.M. de Viladecans.

1. Antecedents

L'àmbit del centre de producció de biofertilitzants i adobs es troba enmig de l'Àrea agrícola de la part delta del Parc Agrari del Baix Llobregat, abastant una finca situada al km 0,5 de la carretera B-210 (carretera de València), dins del terme municipal de Viladecans.

Aquest centre és de titularitat de l'AMB i té una superfície de 26.155 m².



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic del centre de producció de Biofertilitzants i Adobs dins del T.M. de Viladecans*, als continguts de la Llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

L'objecte d'aquest PEU és concretar les obres de construcció del nou Centre de Producció de Biofertilitzants i adobs (en endavant CEBA) i les seves condicions paisatgístiques i d'edificació, sense que aquest comporti la implantació de nous usos i activitats respecte en l'actualitat, ja que l'ús seguirà sent de serveis tècnics vinculats a la gestió de residus i l'activitat seguirà sent la de tractament de residus.

El PREMETS25 (Programa Metropolità de Prevenció i Gestió de Recursos i Residus Municipals 2019-2025) assumeix nous reptes d'actuació en relació amb la prevenció, la recollida i el tractament de residus i per poder garantir la capacitat de tractament necessària prevista en els escenaris de creixement alt de residus i adaptar el sistema metropolità a les necessitats futures, el PREMETS25 preveu la construcció d'un nou centre per al tractament de la fracció orgànica (FORM) i la transferència de residus municipals.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'EAMG calcula la nova mobilitat generada, on considera que la nova planta de tractament de residus de Viladecans generarà **689 desplaçaments/dia**.

El nou CEBA preveu un total de 40 llocs de treball repartits per torns, a més d'alguns visitants esporàdics a l'Aula d'educació ambiental (dues vegades per setmana).

Taula 7. Desplaçaments generats per la Planta de Tractament de Residus de Viladecans

	Actualitat despl./any	Actualitat despl./dia	CEBA inicial despl./any	CEBA inicial despl./ dia	CEBA 2025 despl./any	CEBA 2025 despl./ dia
Planta IN	205.044	570	205.800	572	186.602	518
Planta OUT	33.332	93	38.006	106	32.566	90
Treballadors	18.000	50	28.800	80	28.800	80
Visites Aula	-	-	104	-	104	-
TOTAL	256.376	712	272.710	757	248.072	689

Font: Barcelona Regional a partir de dades AMB

Pel que fa als moviments de vehicles, el nou CEBA, mobilitzarà, en el seu inici, 339 vehicles/dia, mentre que a la seva fase final d'implantació (2025) es preveu que el moviment de vehicles sigui de 304 vehicles/dia.

Taula 4: Moviments nominals de vehicles a l'actual Planta de Transferència

NOMINAL:		tn./any	tn./mes	tn./veh.	veh./any	veh./mes	Veh./dia
IN	FORM	50.000	4.167	3,5	14.286	1.190	40
	RESTA	300.000	25.000	5,1	58.824	4.902	163
	NV	50.000	4.167	1,7	29.412	2.451	82
OUT	Trànsfer RESTA	300.000	25.000	24	12.500	1.042	35
	Trànsfer FORM	50.000	4.167	24	2.083	174	6
	Trànsfer NV	50.000	4.167	24	2.083	174	6
TOTAL		119.188	9.933	331			

Font: AMB

Aquesta disminució de vehicles entre la fase inicial i el 2025 és deguda a la disminució progressiva al llarg del temps de les aportacions de Resta i que les que hi hagi, seran tractades pel seu reaprofitament, fent que es redueixi considerablement el nombre de vehicles que surtin de la planta de tractament de residus.

Taula 5: Moviments nominals de vehicles assignats al nou CEBA (etapa inicial)

NOMINAL:		tn./any	tn./mes	tn./veh.	veh./any	veh./mes	Veh./dia
IN	FORM	90.000	7.500	3,5	25.714	2.143	71
	Resta	225.000	18.750	5,1	44.118	3.676	123
	NV	50.000	4.167	1,7	29.412	2.451	82
	Restes vegetals	5.850	488	1,6	3.656	305	10
OUT	Trànsfer Resta	225.000	18.750	18	12.500	1.042	35
	Trànsfer NV	50.000	4.167	18	2.778	231	8
	Recuperats/Voluminosos	4.500	375	12	375	31	1
	Sòlid premat	17.100	1.425	24	713	59	2
	Sòlid centrífuga (adobs)	11.700	975	6	1.950	163	5
	Concentrat osmosi	16.484	1.374	24	687	57	2
TOTAL		121.902	10.159	339			

Font: AMB

Taula 6: Moviments nominals de vehicles previstos al nou CEBA (2025)

NOMINAL:		tn./any	tn./mes	tn./veh.	veh./any	veh./mes	Veh./dia
IN	FORM	90.000	7.500	3,5	25.714	2.143	71
	Resta	176.047	14.671	5,1	34.519	2.877	96
	NV	50.000	4.167	1,7	29.412	2.451	82
	Restes vegetals	5.850	488	1,6	3.656	305	10
OUT	Trànsfer Resta	176.047	14.671	18	9.780	815	27
	Trànsfer NV	50.000	4.167	18	2.778	231	8
	Recuperats/Voluminosos	4.500	375	12	375	31	1
	Sòlid premat	17.100	1.425	24	713	59	2
	Sòlid centrífuga (adobs)	11.700	975	6	1.950	163	5
	Concentrat osmosi	16.484	1.374	24	687	57	2
TOTAL		109.584	9.132	304			

Font: AMB

L'estudi considera el repartiment modal intern de la primera corona metropolitana (segons PMMU) pels treballadors/es de la planta, i que els visitants de l'Aula ambiental ho faran previsiblement amb autocar. El nombre de desplaçaments dia generats en

vehicle privat i camions a la planta, per l'any 2025, serien **664 desplaçaments al dia**, els quals generarien **4.293.301 veh-km/any**.

Taula 8. Desplaçaments generats en vehicle privat / camions per la Planta de Tractament de residus

	Actualitat despl./any	Actualitat despl./dia	CEBA inicial despl./any	CEBA inicial despl./ dia	CEBA 2025 despl./any	CEBA 2025 despl./ dia
Planta IN	205.044	570	205.800	572	186.602	518
Planta OUT	33.332	93	38.006	106	32.566	90
Treballadors	12.500	35	20.000	56	20.000	56
TOTAL	250.876	698	263.806	734	239.168	664

Font: Barcelona Regional a partir de dades AMB

Des de l'equip de redacció del present informe **es recorda que cal incloure el repartiment modal de tots els modes de transport, tot especificant el nombre de treballadors/es que accediran en modes no motoritzats i en transport públic, així com especificar el factor d'ocupació del vehicle privat.**

4. Mobilitat en vehicle privat

L'accés a les instal·lacions s'efectua per la carretera de València (B-210 / B-204), que connecta amb la C-31 i la C-32.

La carretera de València és una via amb secció 1+1. Per accedir des de la C-31 fins a les instal·lacions, cal recórrer 2,5 km la carretera, mentre que per accedir des de la C-32 en cal recórrer 1,2 km. L'estudi analitza els accessos i sortides, tant per la C-31 com per la C-32.

L'estudi analitza la IMD 2019-2020 de les carreteres que donen accés a l'àmbit, on a la C-31 i C-32 hi ha una intensitat de l'ordre de 50.000-55.000 vehicles diaris/sentit, mentre que a l'antiga carretera de València, la que dona accés directe a l'àmbit, hi ha una IMD d'entre 5.000 i 7.000 vehicles dia/sentit.

S'incorpora gràficament la xarxa viària de l'entorn amb els recorreguts d'accés, des de les dues principals vies (C-31 i C-32), així com dels IMD de cada via.

Des de l'equip redactor del present informe d'accepta la informació facilitada.

5. Xarxa de transport públic

L'àmbit disposa de cobertura de transport públic amb una parada a 300 metres de l'àmbit d'estudi (3 línies diürnes i 1 de nocturna) i amb serveis ferroviaris de les Estacions de Viladecans a 23 minuts caminant (1,8 km) i Gavà a 30 minuts caminants (2,4 km).

Les parades d'autobús més properes (sentit anada i tornada) són un pal de parada (sense marquesina) amb informació de la línia. La parada del camí del Mar compta amb vorera i pista pavimentada d'accés, mentre que la parada de la carretera B-204 no compta amb la mínima urbanització.

La freqüència d'autobús no és molt elevada, tot i que l'usuari freqüent n'acostuma a fer un ús per horari. L'estudi considera que la parada situada a 300 m, tot i la freqüència no molt elevada, esdevé un transport molt competitiu i encara més si es té en compte amb

l'oferta de Rodalies, que tot i que les estacions queden lluny de l'àmbit, en proposa dur a terme la combinació amb la bicicleta.

L'estudi incorpora informació de les diferents línies de transport públic properes a l'àmbit d'estudi amb l'horari, l'interval de pas, el nombre d'expedicions i la demanda en dia feiner, així com informació gràfica de les parades més properes i del recorregut en bicicleta des de les principals estacions ferroviàries fins a l'àmbit d'estudi.

L'EAMG també incorpora una anàlisi del temps d'accés en transport públic fins a l'àmbit d'estudi.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

Recomanació 1.

Es recomana aportar informació més detallada de l'itinerari a peu i en bicicleta entre l'equipament i les parades de transport públic més properes.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

Els vorals de la carretera de València, la que dona accés a l'àmbit d'estudi, són pràcticament inexistent a l'altura de l'àmbit d'estudi, tot i que a les proximitats hi arriben diverses pistes pavimentades d'ús compartit entre ciclistes i vianants.

Per l'est arriba la pista del Camí del Mar (connecta verticalment el nucli urbà de Viladecans amb la platja del front marítim) i per l'oest la pista provinent del polígon industrial de Gavà. A part d'aquestes pistes, dins de l'àrea del Parc Agrari, on hi ha l'àmbit d'estudi, també hi ha una xarxa de camins d'ús agrari preferent, compatibles amb l'ús social, tant a peu com en bicicleta, i limitades a 20 km/h.

El PMUS de Viladecans (2013) ja apunta que manquen connexions transversals entre els municipis limítrofs i el Consorci del Parc Agrari del Baix Llobregat preveu la construcció d'una pista ciclable a l'antiga carretera de València, passant just pel costat nord de l'àmbit d'estudi i proporcionant l'accessibilitat transversal entre els municipis del delta, també pels vianants.

L'EAMG localitza gràficament les xarxes ciclables existents i de les seves connexions i incorpora fotografies de l'estat de les xarxes més properes.

Des de l'equip redactor del present informe accepta la informació facilitada.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG considera que l'impacte de la nova mobilitat associada al nou CEBA és poc significativa, i fins i tot reduirà el nombre de desplaçaments total de la planta de tractament. De fet, gran part dels desplaçaments veuran la seva longitud escurçada en comparació amb el seu funcionament en la situació actual, ja que la disminució de la fracció de la Resta anirà disminuint progressivament en el temps, i el transport del producte final es destina a dins del mateix Parc Agrari del Llobregat, on s'ubica la nova instal·lació.

Recomanació 2.

Des de l'equip redactor del present informe es considera que a partir de les dades d'oferta i demanda del transport públic caldrà analitzar la incidència amb la nova mobilitat, així com dels modes no motoritzats. No obstant això, tenint en compte la mobilitat generada pel sector i que aquesta serà igual o inferior a l'actual, es considera aquest aspecte com a una recomanació enlloc d'una condició com li pertocaria.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament a fora de la calçada, el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcaments de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en el cas dels usos residencials, d'estacions de ferrocarrils i d'autobusos interurbans.

L'estudi especifica que el Decret 344/2006 no preveu una reserva de places d'aparcament per a l'ús de serveis tècnics.

L'estudi preveu una reserva mínima de **15 places d'aparcament per a bicicletes**, en forma de "U" invertida, que s'ampliarà en el cas que sigui necessari per a poder donar resposta a les necessitats del personal treballador.

Respecte a les places d'aparcament per a vehicles, l'estudi preveu la reserva mínima de **25 places**, tres de les quals es destinaran a zona de recàrrega de vehicles elèctrics. A part, també es preveu la reserva d'un espai destinat a la recàrrega de vehicles propulsats per gas natural (sobretot camions de transport de residus) als quals s'injectarà el biometà produït com a resultat de la digestió de la FORM.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la reserva de places d'aparcament, tot i que es recorda que **cal preveure, segons el Codi d'Accessibilitat de Catalunya, la reserva de places per a PMR.**

Recomanació 3.

Es recomana habilitar algun espai per a l'aparcament dels autocars corresponent a les visites.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 contempla la necessitat de reserva de places per a càrrega i descàrrega de mercaderies pels usos oficines i comerç.

L'estudi no preveu zona de càrrega i descàrrega, ja que aquesta es podrà desenvolupar dins del mateix equipament.

10. Mesures correctores

Xarxa de vehicle privat

L'estudi proposa senyalitzar, de forma adequada, l'itinerari de connexió entre la C-32 i la B-240.

També proposa modificar el parterre de dins la planta de reciclatge, per tal d'ampliar-lo, i poder realitzar, sense cap dificultat, els camions els girs per entrar i sortir de les instal·lacions sense haver de trepitjar-lo.

De cara al futur, també es proposa analitzar la possibilitat que la incorporació de la B-210 des del camí sigui obligatòriament cap a la dreta i es faci el canvi de sentit a la rotonda del camí del Mar que es troba a 250 m d'aquest punt.

Des de l'equip redactor s'accepten les propostes.

Xarxa de transport públic

L'estudi proposa senyalitzar l'itinerari cap a les estacions de ferrocarril de Viladecans i Gavà, que tot i trobar-se a una distància, amb les millores de connexió proposades es veurà facilitat i millorat el seu accés.

L'estudi també destaca que amb l'actuació de la pista pavimentada es millorarà l'accés a les parades properes d'autobús.

Recomanació 4.

Es recomana instal·lar marquesines i bancs en les parades d'autobús, així com un pas de vianants que permeti la connexió entre les dues parades més properes.

Xarxa per a bicicletes

L'EAMG proposa que la construcció de la pista pavimentada, plantejada pel Consorci del Parc Agrari del Llobregat al voral de la B-210, s'implanti pel costat muntanya de la via, per tal d'evitar les constants entrades i sortides de vehicles pesants a la instal·lació de tractament de residus, alhora que requereix la construcció d'un pas de vianants just davant de l'àmbit d'estudi per tal de donar-li accés des del costat oposat de la carretera, on hi hauria el carril ciclable.

També recomana la instal·lació d'aparcaments per a bicicletes, que hauran de ser de tipus "U".

Recomanació 5.

Des de l'equip redactor del present informe es recomana preveure la instal·lació i reserva d'espai, per un aparcament de patinets, ampliable en funció de la demanda.

11. Mobilitat i gènere

Segons l'article 10 del Decret 344/2006 referent als indicadors de gènere es determina que *"per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'utilitzar indicadors de gènere quantitius i qualitius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic"*.

L'estudi incorpora dades de caracterització de la mobilitat per gènere a partir de l'EMEF de 2018. Aporta dades per gènere de la distribució modal dels desplaçaments.

Des de l'equip redactor del present informe accepta les dades aportades.

12. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

La disposició addicional quarta del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com és el cas de Viladecans) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Per al càlcul del nombre de vehicles per quilòmetre l'EAMG ha emprat la informació de la qualitat de l'aire dels punts de mesurament de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA) de la Generalitat de Catalunya pel municipi de Viladecans, tot i que aquests estan situats dins de la trama urbana.

L'estudi estima que la transformació de l'actual planta de tractament en el nou CEBA, i gràcies a la reducció progressiva en el temps de la fracció de resta, hi haurà una disminució de la mobilitat total de camions en la seva etapa final (2025) de 9.604 vehicles/any, respecte de la situació actual. A més a més, els productes generats en el procés (adobs i fertilitzants) no requeriran grans trajectes, ja que es destinarà als mateixos conreus del Parc Agrari del Llobregat.

Recomanació 6.

Es recomana avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica encara que aquesta suposi un balanç neutre o negatiu d'emissions

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi adjunta un pressupost estimat de la instal·lació de les actuacions assenyalades en el document. L'EAMG estima:

- 3 Punts de recàrrega ràpida a l'àrea d'estacionament, amb senyalització, escomesa i subministrament i instal·lació elèctrica (140.000€)
- Millora de la senyalització en la cruïlla d'accés a la planta (900€)
- 8 ancoratges dobles per a bicicletes (920€)
- Construcció d'una pista pavimentada per a vianants i ciclistes a la carretera B-210 (1.026.000€). El promotor d'aquesta obra és el Consorci del Parc Agrari del Baix Llobregat.

Des de l'equip redactor del present informe accepta la informació facilitada.

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic del centre de producció de Biofertilitzants i Adobs dins del T.M. de Viladecans*, compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet informe favorable. No obstant això, s'estableixen unes condicions relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal incloure el repartiment modal de tots els modes de transport.
- Cal preveure la reserva de places d'aparcament per a PMR.

- Cal analitzar els factors d'emissió dels diferents tipus de contaminants.

Així mateix també s'aconsella als promotors del Pla Especial a donar compliment a les diferents recomanacions que se citen en el present informe.

D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director de l'Àrea de
Mobilitat