

# **Plec de prescripcions tècniques**

---

**Contracte de serveis de redacció de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada i microsimulació de trànsit de la Modificació puntual del PGM en l'àmbit del Recinte Industrial de la Colònia Güell i la finca denominada SC-5, al municipi de Santa Coloma de Cervelló**

## INDEX

1.	OBJECTE .....	4
2.	INTERVENCIÓ DE PERSONES FÍSiques O JURÍDIQUES.....	4
3.	ANTECEDENTS I CONSIDERACIONS PRÈVIES .....	4
3.1	ANTECEDENTS .....	4
3.2	DESCRIPCIÓ DE L'ÀMBIT DE DESENVOLUPAMENT .....	5
3.3	CONSIDERACIONS PRÈVIES.....	5
4.	MARC LEGAL: ANTECEDENTS NORMATIUS .....	6
5.	DOCUMENTACIÓ BASE PER A LA REALITZACIÓ DELS TREBALLS .....	7
6.	EQUIP DE TREBALL .....	8
7.	ÀMBIT D'ESTUDI.....	8
8.	FASES I TERMINIS PER A L'ELABORACIÓ DELS TREBALLS .....	8
8.1.	DOCUMENT D'ANÀLISI I REVISIÓ.....	8
8.2.	MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PGM EN L'ÀMBIT DEL RECINTE INDUSTRIAL DE LA COLÒNIA GÜELL I LA FINCA DENOMINADA SC-5.....	9
9.	ABAST I CONTINGUT DELS DOCUMENTS .....	10
9.1.	DOCUMENT D'ANÀLISI I REVISIÓ.....	10
9.2.	ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA.....	11
9.2.1.	INTRODUCCIÓ .....	12
9.2.2.	PRESENTACIÓ DEL PLANEJAMENT.....	12
9.2.3.	XARXES DE MOBILITAT EXISTENTS .....	13
9.2.4.	MOBILITAT GENERADA .....	14
9.2.5.	MESURES DE GESTIÓ SOSTENIBLE DE LA MOBILITAT .....	17
9.2.6.	RESUM I CONCLUSIONS .....	22
9.2.7.	PROPOSTA DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC.....	22
9.2.8.	INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT SOBRE LA CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA..	23
9.2.9.	INDICADORS I CONSIDERACIONS DE GÈNERE .....	24
9.3.	ESTUDI DE TRÀNSIT .....	24
10.	CRITERIS TÈCNICS I CONDICIONS ESPECÍFIQUES .....	25
11.	SEGUIMENT DE LA MARXA I SUPERVISIÓ I CONTROL DELS TREBALLS. AIXECAMENT D'ACTES DE REUNIONS .....	25
12.	RELACIÓ I INFORMACIÓ.....	26
13.	REGULACIÓ DE LES RELACIONS .....	26
13.1.	CONDICIONS GENERALS .....	26
13.2.	RELACIONS ESPECÍFIQUES.....	27
14.	TERMINI D'EXECUCIÓ DEL CONTRACTE.....	27
14.1.	TERMINI TOTAL GENERAL.....	27

14.2. TERMINIS PARCIALS .....	27
15. PRESENTACIÓ I FORMAT DELS DOCUMENTS.....	27
16. ACCEPTACIÓ DELS TREBALLS.....	28
17. FACTURACIÓ DEL SERVEI I ABONAMENT .....	29
18. PROPIETAT DELS TREBALLS.....	30
19. INCOMPLIMENT DEL PLEC.....	31

## 1. OBJECTE

L'objecte principal d'aquest *Plec de prescripcions tècniques per a la redacció de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació puntual del PGM en l'àmbit del Recinte Industrial de la Colònia Güell i la finca denominada SC-5, al municipi de Santa Coloma de Cervelló*, així com la regulació de les relacions entre les persones físiques o jurídiques que intervenen durant la seva realització i la documentació de constatació que s'ha de generar.

L'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en l'àmbit d'estudi segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles i així acomplir el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

## 2. INTERVENCIÓ DE PERSONES FÍSiques O JURÍDIQUES

Les persones, físiques o jurídiques, vinculades per aquest contracte relatiu a la realització dels treballs de consultoria i assistència tècnica són:

- **Equip coordinador de l'INCASÒL:** és el representant de l'INCASÒL davant de l'Adjudicatària i inclou el personal tècnic i jurídic interlocutor.
- **Adjudicatària:** és l'equip tècnic responsable de l'execució dels treballs d'elaboració i redacció dels instruments de planejament objecte del contracte.

## 3. ANTECEDENTS I CONSIDERACIONS PRÈVIES

### 3.1 ANTECEDENTS

L'Institut Català del Sòl és una entitat de dret públic de la Generalitat de Catalunya, adscrita a la seu del Departament de Territori i Sostenibilitat, creada mitjançant Llei 4/1980 de 16 de desembre. D'acord a la Llei de Creació 4/1980, de 16 de desembre, modificada per la Llei 4/2000, de 26 de maig, de mesures fiscals i administratives, modificada posteriorment per la Llei 21/2001, de 28 de desembre de mesures fiscals i administratives, art. 1, ap. 5. i l'art. 3 ap. 1 b), té entre les seves funcions la de redactar els instruments urbanístics que s'hagin de desenvolupar directament per mitjà de l'Institut Català del Sòl o bé amb col·laboració d'aquest, exercir la gestió urbanística en execució de plans, propis o assumits com a tals, per qualsevol dels sistemes d'actuació establerts per la legislació urbanística, i redactar, tramitar i aprovar projectes de reparcel·lació i d'urbanització, en les actuacions que assumeixi en qualitat d'Administració actuant.

Mitjançant l'Acord GOV/36/2009, de 24 de febrer, el Govern de la Generalitat de Catalunya acordà autoritzar a l'INCASÒL per constituir, conjuntament amb els ajuntaments de Santa Coloma de Cervelló i Sant Boi de Llobregat, el Consorci Urbanístic per al desenvolupament del Sector PPr Entorn de la Colònia Güell (en endavant Consorci). Per raons d'oportunitat, però, aquest sector no es va arribar a desenvolupar.

Al setembre de 2018 els tres membres del Consorci van concloure la necessitat de treballar conjuntament una nova proposta global de planificació urbanística sostenible al servei de les persones per a l'Entorn de la Colònia Güell, en un àmbit territorial de gran riquesa cultural, natural i paisatgística que cal preservar, i que abasta unes 80 hectàrees situades entre els dos municipis.

La voluntat de les administracions consorciades és desenvolupar un model urbà per a l'àmbit de l'entorn de la Colònia Güell, on s'ubica el Recinte Industrial, que sigui el resultat d'una visió global d'aquest territori, des de la lògica del desenvolupament urbà sostenible i del consens entre les administracions i la ciutadania d'un i altre municipi.

Per la casuística del Recinte Industrial de la Colònia Güell, i la seva complexa situació jurídica i econòmica, així com pel seu interès patrimonial i arquitectònic, s'ha considerat necessari afrontar primer la transformació d'aquest àmbit, amb l'objectiu de reactivar-lo, dinamitzar-lo i convertir-lo novament en un element motor de l'activitat econòmica del municipi i de la comarca. Per tant, es proposa el seu desenvolupament immediat mitjançant un instrument urbanístic general amb abast de planejament derivat, justificat també per la necessitat d'una immediata execució.

En aquest sentit, l'INCASÒL ha redactat i tramitat a l'Ajuntament de Santa Coloma de Cervelló l'Avanç i el Document Inicial Estratègic de la Modificació del Pla general metropolità a l'àmbit del Recinte industrial de la Colònia Güell i la finca denominada SC-5, per tal d'iniciar el procediment d'Avaluació Ambiental Estratègica Ordinària.

Per tal d'elaborar aquest document de planejament de manera participada, entre els mesos de febrer i abril de 2023, es van programar unes taules de treball amb la propietat del Recinte Industrial de la Colònia Güell. Es van dur a terme tres sessions de treball amb les persones propietàries i una sessió amb persones treballadores d'aquest espai d'activitat econòmica. Aquests tallers van servir per facilitar l'intercanvi d'informació i elaborar una proposta de consens per al document d'Avanç del nou planejament d'aquest àmbit.

Actualment, un cop obtingut el document d'abast emès per l'OTAA en data 22 de novembre de 2024 així com l'informe del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica d'11 de desembre de 2024, es preveu donar continuïtat a la redacció de la Modificació puntual del PGM.

### 3.2 DESCRIPCIÓ DE L'ÀMBIT DE DESENVOLUPAMENT

L'àmbit de la present MPGM s'ubica al límit sud del terme municipal de Santa Coloma de Cervelló, a la comarca del Baix Llobregat, dins l'àrea metropolitana de Barcelona. L'àmbit d'estudi queda delimitat pel propi recinte, en aquella àrea recollida pel Pla especial avui vigent, i una porció de la finca denominada SC-5, conformant un àmbit discontinu.

L'agrupació d'aquestes dues peces, el Recinte Industrial i l'àrea provinent de la finca denominada SC-5 resulta en una superfície total de 69.384,04 m<sup>2</sup>, dels quals 53.444,35 m<sup>2</sup> corresponen a l'àmbit del recinte, i 15.939,69 m<sup>2</sup> a l'àmbit afegit de la finca denominada SC-5, qualificada de "Parcs urbans i jardins" (6b) pel PGM.

### 3.3 CONSIDERACIONS PRÈVIES

Els estudis de mobilitat són documents vinculats al planejament i que acompanyen els documents urbanístics. Per tant, ha d'existir coherència entre la proposta final urbanística i les estratègies de mobilitat definides, les formalitzades en l'ordenació proposada i les considerades en la normativa de planejament. Aquesta darrera, alhora, podrà incloure aspectes de gestió lligats a l'ús del planejament definit.

La incorporació d'estratègies per a una mobilitat més sostenible en la discussió urbanística pretén arribar a la millor solució en relació a l'encaix del planejament. Aquest resultat s'obté per mitjà de l'anàlisi i formulació conjunta dels diferents equips que intervenen en el planejament.

Els estudis de mobilitat recullen, d'acord a la legislació sectorial i entre altres aspectes, l'anàlisi de la mobilitat actual, l'estimació de la mobilitat generada i les mesures per a la millora de la mobilitat, que

haurà d'integrar el planejament. També inclouen les incorporacions derivades dels processos de participació, de consulta i exposició pública, i els resultants del procés de tramitació.

#### 4. MARC LEGAL: ANTECEDENTS NORMATIUS

D'acord amb el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, aquests 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.

No és obligatori realitzar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada en les figures de planejament urbanístic derivat dels municipis de població inferior a 5.000 habitants, excepte que formin part d'un sistema urbà plurimunicipal, en el següents supòsits:

1. Actuacions que suposin la implantació de nous usos residencials fins a un màxim de 250 habitatges.
2. Actuacions que suposin la implantació d'usos comercials o terciaris en sectors d'una superfície de fins a 1 ha, sempre que no suposin una implantació singular
3. Actuacions que suposin la implantació d'usos industrials en sectors d'una superfície de fins a 5 ha, sempre que no suposin una implantació singular.

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada d'implantacions singulars s'han d'incorporar en els projectes següents:

- a) Projectes de noves instal·lacions que tinguin la consideració d'implantació singular.
- b) Projectes de reforma d'instal·lacions existents que, com a conseqüència de la reforma, passin a rebre la consideració d'implantació singular.
- c) Projectes d'ampliació de les implantacions singulars existents.

Es consideren implantacions singulars:

1. Establiments comercials, individuals o col·lectius, amb superfície de venda superior a 5.000 m<sup>2</sup>.
2. Edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m<sup>2</sup>.
3. Instal·lacions esportives, lúdiques i culturals amb un aforament superior a 2.000 persones.
4. Clínicas, centres hospitalaris i similars amb una capacitat superior a 200 llits.
5. Centres educatius amb una capacitat superior a 1.000 alumnes.
6. Edificis, centres de treball i complexos on hi treballin més de 500 persones.
7. Altres implantacions que puguin generar de forma recurrent un nombre de viatges totals al dia (suma d'anades i tornades) superior a 5.000.

Cal considerar que la normativa vigent pot incorporar modificacions arran d'altres textos publicats posteriorment, per la qual cosa, s'hauran de consultar els textos consolidats de les figures normatives ara citades.

## 5. DOCUMENTACIÓ BASE PER A LA REALITZACIÓ DELS TREBALLS

L'INCASÒL lliurarà a l'Adjudicatària la documentació base que consideri necessària per a la realització dels treballs.

La documentació que l'INCASÒL aportarà a l'inici dels treballs serà la següent:

- Estudis previs sobre mobilitat:
  - Estudi d'accessibilitat a l'àmbit de l'Entorn de la Colònia Güell (juliol 2019)
  - Informe de millores de la mobilitat a l'àmbit de l'entorn de la Colònia Güell (Esborrany EAMG PDU ECG i anàlisi del trànsit. Gener 2022)
  - Enquesta mobilitat Recinte Industrial de la Colònia Güell (abril 2023)
- Documentació urbanística i altra documentació sectorial:
  - Antecedents urbanístics
  - Document d'objectius i diagnòsics previs en relació a la mobilitat, paisatge, medi ambient i promoció, elaborat pel Consorci Urbanístic
  - Estudi paisatgístic de l'Entorn de la Colònia Güell
  - Diagnòsics eco-ambiental i de sostenibilitat de l'Entorn de la Colònia Güell
  - Estudi de definició de la proposta de valor, la identificació dels elements de projecció i de les accions a emprendre per al relleu del conjunt patrimonial de l'Entorn de la Colònia Güell
  - Document DAFO elaborat pel Consorci Urbanístic, d'identificació de debilitats-fortaleses i d'amenaques-oportunitats que presenta l'àmbit a ordenar
  - Informe d'impacte sobre el patrimoni industrial en l'àmbit del Recinte Industrial de la Colònia Güell
  - Estudi i resultats de la prospecció arqueològica visual
  - Esborrany de l'Avanç de PDU de l'Entorn de la Colònia Güell
  - Diagnòsics de la memòria social del PDU de l'Entorn de la Colònia Güell
  - Diagnòsics sobre la cohesió social i urbana de l'entorn de la Colònia Güell
  - Plànol amb la proposta d'ordenació base
  - Avanç de la Modificació puntual del PGM en l'àmbit del Recinte Industrial de la Colònia Güell i la finca denominada SC-5
  - Informes dels ens sectorials afectats de què es disposi en el moment de l'adjudicació del contracte
  - Estudi de viabilitat econòmica de l'Avanç de la Modificació del Recinte Industrial de la Colònia Güell

L'adjudicatària haurà de buscar pel seu compte tota aquella informació, de dintre i de fora de l'àmbit, necessària per a la redacció del document incloent-hi, si escau, els aforaments de trànsit necessaris.

La documentació apuntada no eximeix a l'Adjudicatària d'analitzar els plans, estudis, programes o projectes diversos que incideixen sobre l'àmbit d'estudi de la MPGM.

## 6. EQUIP DE TREBALL

L'empresa adjudicatària (en endavant Adjudicatària) haurà de disposar de l'equip i l'organització suficients per desenvolupar els treballs en els termes que fixa aquest Plec.

L'Adjudicatària designarà una persona responsable/interlocutora que es responsabilitzarà de les relacions administratives amb l'INCASÒL.

No es podrà alterar la composició de l'equip de treball sense autorització escrita de l'INCASÒL, en resposta a una petició motivada per part de l'adjudicatària.

L'INCASÒL podrà exigir, a l'Adjudicatària, en qualsevol moment, el canvi de les persones que estiguin realitzant els treballs, si aquests no s'ajusten al que es determina en el present apartat.

Així mateix, l'INCASÒL designa a una persona responsable/interlocutora que es responsabilitzarà de les relacions administratives amb l'Adjudicatària.

## 7. ÀMBIT D'ESTUDI

L'àmbit d'estudi es correspon amb els municipis de Santa Coloma de Cervelló i Sant Boi de Llobregat. Tal com es descriu a l'apartat 3.2., l'àmbit d'estudi queda delimitat pel propi recinte, en aquella àrea recollida pel Pla especial avui vigent al Recinte Industrial de la Colònia Güell, i una porció de la finca denominada SC-5, conformant un àmbit discontinu. L'agrupació d'aquestes dues peces, el Recinte Industrial i l'àrea provinent de la finca denominada SC-5 resulta en una superfície total de 69.384,04 m<sup>2</sup>.

A més, per la seva situació en l'àrea metropolitana de Barcelona, es tindran en compte aquelles dinàmiques que puguin afectar l'àmbit d'estudi. En aquest sentit, l'estudi incorporarà la dimensió metropolitana i territorial, tenint en compte les infraestructures actuals i les previstes en el Pla Territorial Metropolità de Barcelona i en el Pla director de l'Àrea metropolitana aprovat inicialment, que produeixen i produiran sinèrgies entre els municipis veïns que afectin a la MPGM.

## 8. FASES I TERMINIS PER A L'ELABORACIÓ DELS TREBALLS

Els terminis màxims dels treballs són els previstos al calendari que figura **annex al present document**, establerts com a guió per a l'elaboració de la MPGM, així com a l'apartat següent.

Es considera, a tots els efectes, que la data inici dels treballs és aquella que figura en el contracte. Dins dels **cinc dies** hàbils comptats a partir de la data inicial, l'INCASÒL facilitarà a l'Adjudicatària la documentació ressenyada a l'apartat 5. *Documentació base per a la realització dels treballs.*

Per a cada fase de la tramitació de la MPGM, cal veure el seu apartat específic, que es descriu a continuació. Cal tenir present que de forma excepcional i per motius d'urgència, es podran determinar altres tipus de terminis a criteri de l'INCASÒL.

L'equip coordinador de l'INCASÒL podrà sol·licitar a l'adjudicatària entregues parcials si ho considera oportú.

### 8.1. DOCUMENT D'ANÀLISI I REVISIÓ

En el termini màxim **d'un mes** des de l'endemà de la formalització del contracte, l'Adjudicatària haurà de presentar un informe sintètic d'anàlisi i revisió, que faci una lectura crítica de la documentació facilitada i descrigui quins ajustaments s'hi podrien introduir, tenint en consideració les particularitats i casuístiques que han comportat la seva elaboració.

Contingut: El contingut mínim de la documentació per a aquesta fase es descriu a: apartat 9.1 del present Plec.

## 8.2. MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PGM EN L'ÀMBIT DEL RECINTE INDUSTRIAL DE LA COLÒNIA GÜELL I LA FINCA DENOMINADA SC-5

### a. FASE I: Document d'Avanç de planejament

En el moment d'adjudicació del contracte del qual n'és objecte, l'Avanç de planejament de la MPGM ja ha estat tramitat a l'òrgan ambiental perquè n'emeti el document d'abast (tràmit d'avaluació ambiental estratègica ordinària). Per tant, no requerirà cap document per part de l'equip que en resulti adjudicatari.

### b. FASE II: Document per a l'aprovació inicial

En el termini màxim de **quatre mesos** a comptar des de la validació de l'informe d'anàlisi i revisió descrit a l'apartat 8.1., l'Adjudicatària lliurarà a l'INCASÒL els documents objecte del contracte, que hauran de comptar amb la validació tècnica prèvia.

Contingut: El contingut mínim de la documentació per a aquesta fase es descriu als apartats 9.2. al 9.3.

### c. FASE III: Informe dels escrits d'al·legacions i els informes dels organismes afectats

De forma puntual es pot requerir a l'Adjudicatària que col·labori amb l'equip redactor de la MPGM en la resposta a aquelles al·legacions sectorials específiques, que per la seva complexitat i especificitat, requereixen de coneixements tècnics en les matèries dels diversos documents elaborats en la fase anterior.

### d. FASE IV: Document per a l'aprovació provisional

En el termini màxim de **tres mesos** des que finalitzi el període d'exposició pública, l'Adjudicatària lliurarà a l'INCASÒL el document objecte del contracte, que haurà de comptar amb la validació tècnica prèvia.

Si l'emissió de la Declaració ambiental estratègica pot comportar modificacions en el PLANEJAMENT que alhora repercuteixin sobre els documents objecte d'aquest contracte, caldrà adaptar-los en el termini màxim **d'un mes** des de l'emissió de la citada Declaració.

Contingut: Adaptar els diversos documents elaborats en fases anteriors en funció de les modificacions introduïdes a la proposta urbanística.

Les tasques de l'Adjudicatària en la MPGM finalitzen amb l'assoliment de l'aprovació provisional, ja que es considera que per a l'aprovació definitiva no caldrà realitzar canvis substancials a la documentació:

	MpPGM RICG
Previ	Document d'anàlisi i revisió
<b>FASE I: Avanç planejament</b>	-
<b>FASE II: Aprovació inicial</b>	EAMG Estudi de microsimulació de trànsit
<b>FASE III: Informes sectorials</b>	Suport tècnic resposta informes
<b>FASE IV: Aprovació provisional</b>	Esmenes documentació elaborada
<b>FASE V: Aprovació definitiva</b>	-

Taula 1. Resum de les tasques a desenvolupar.

## 9. ABAST I CONTINGUT DELS DOCUMENTS

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'estructurarà d'acord amb els apartats següents, com a mínim. Tal com s'ha esmentat en l'anterior apartat, els documents a elaborar per part de l'Adjudicatària, seran:

- **Document d'anàlisi i revisió**

Aquest document recollirà el resultat de la revisió dels treballs previs realitzats per analitzar la mobilitat de l'àmbit d'estudi i entorn. A l'aparat 9.1. s'exposa el contingut mínim d'aquest document que caldrà elaborar com a punt de partida de la MPGM.

- **Estudi d'avaluació de la mobilitat generada**

En l'aparat 9.2. es descriu el contingut mínim que haurà d'incloure l'EAMG en base al que estableix Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. En la seva elaboració, l'Adjudicatària haurà d'emprar una metodologia de treball col·laborativa i de cooperació amb l'equip redactor de la MPGM. També haurà de tenir en compte els resultats de les sessions de participació ciutadana i les taules de treball amb la propietat del Recinte industrial que es preveu dur a terme per millorar l'encaix de la proposta de modificació del planejament vigent.

- **Estudi de trànsit (microsimulació de trànsit i estudi d'accessos)**

A l'aparat 9.3. s'exposa el contingut mínim d'aquest estudi que caldrà elaborar per a la MPGM. Incorporarà una microsimulació de trànsit i l'estudi dels accessos mitjançant software per assegurar la viabilitat de la solució proposada, delimitada a la intersecció actual d'accés al Recinte Industrial de la Colònia Güell. Tanmateix, es preveu la possibilitat d'ampliació de l'àmbit d'anàlisi de la microsimulació en cas que fos necessari estudiar escenaris per abordar la mobilitat des d'una visió de conjunt de l'entorn del Recinte Industrial de la Colònia Güell.

### 9.1. DOCUMENT D'ANÀLISI I REVISIÓ

L'Adjudicatària haurà d'analitzar la documentació relacionada amb la mobilitat del Document preliminar de l'Avanç de Planejament del Pla Director Urbanístic de l'Entorn de la Colònia Güell, redactat al novembre del 2022, i aquella altra documentació urbanística i sectorial que lliuri l'INCASÒL, per tal de comprovar que disposi de tota la documentació necessària per a iniciar les feines i fer-ne una revisió crítica, identificant els punts forts i febles de les mesures proposades en base a l'ordenació estudiada, així com noves oportunitats d'acord a la planificació i dinàmiques de la mobilitat de l'entorn metropolità. Caldrà tenir en compte els treballs realitzats en la diagnosi tècnica i participativa duta a terme en la fase de redacció del PDU i en els diversos documents previs elaborats.

Entre les qüestions a avaluar, cal destacar:

- Valoració de les estratègies i mesures de millora de la mobilitat plantejades en base als condicionants de la mobilitat de l'entorn local i supramunicipal
- Actualització dels objectius i criteris de mobilitat en base al context actual
- Aspectes a sotmetre a reflexió i debat en el procés de participació ciutadana

El document inclourà aquells plànols i memòria que a criteri de l'Adjudicatària, i amb el vistiplau de l'equip coordinador de l'INCASÒL, es considerin necessaris per a l'enteniment dels resultats de l'anàlisi realitzada.

## 9.2. ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

El contingut dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada de la MPM, seguiran el següent índex orientatiu, plànols inclosos. Tanmateix, l'evolució dels treballs pot fer necessari adaptar el contingut i nombre d'apartats i plànols a la particularitat de cada sector i a la seva complexitat.

### MEMÒRIA

1. Introducció i objecte
2. Presentació del planejament
3. Xarxes de mobilitat existents en l'àmbit d'estudi
4. Mobilitat generada
  - Desplaçaments generats
  - Distribució modal i temporal
  - Distribució territorial dels desplaçaments
5. Xarxes de mobilitat proposades i reserves d'espai públic
  - Xarxa d'itineraris principals per a vianants
  - Xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu
  - Xarxa d'itineraris per a bicicletes
  - Xarxa d'itineraris per a vehicles
  - Impacte de la nova mobilitat
  - Seccions de carrers
  - Reserves d'espai per càrrega i descàrrega
  - Reserves d'espai per als vehicles destinats al transport col·lectiu i al taxi
  - Nodes d'unió amb la xarxa general del municipi
6. Resum i conclusions
7. Proposta de finançament del transport públic
8. Incidència de la mobilitat generada sobre la contaminació atmosfèrica
9. Indicadors i consideracions de gènere

### PLÀNOLS

1. Situació
2. Proposta de planejament
3. Viatges generats per tipus d'ús
4. Xarxes de mobilitat
5. Reserves d'espai a la xarxa viària
6. Mesures de millora de la mobilitat

Com a mínim cal que l'escala del plànol de viatges generats (i preferentment la de tots els plànols) sigui escala 1:5.000.

A continuació es concreta el contingut mínim que ha de contemplar cada apartat.

### 9.2.1. INTRODUCCIÓ

En aquest primer apartat es farà referència als aspectes generals del treball, incloent:

- **Delimitació** administrativa, municipi i comarca
- **Planejament** al qual acompanya l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada
- **Marc legal** general
- **Administracions actuants i/o promotors**

També podrà incloure, apartats específics de:

- **Antecedents**, on es farà referència als aspectes que han concorregut prèviament al planejament, en l'àmbit concret o en un context més ampli.
  - Planejament superior vigent en l'àmbit del sector: PTP, PGM, PDU, etc.
- **Objectius del document**, on s'exposaran els de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada, generals i/o específics que poguessin concórrer.
- **Metodologia**, on es podrà descriure el procés seguit per a la redacció de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

### 9.2.2. PRESENTACIÓ DEL PLANEJAMENT

Es descriuran els trets bàsics o paràmetres proposats, així com la relació amb altres plans i programes.

Els continguts bàsics d'aquest apartat seran:

- **Dades generals**, on es farà referència a la delimitació de l'àmbit, la seva superfície i una breu descripció dels usos actuals del sòl.
- **Relació de plans i programes relacionats**, on es farà referència al planejament vigent en l'àmbit del sector o a més d'un planejament en el cas d'afectar a diversos municipis. Per tal de situar el sector en un marc de planejament superior aquest s'analitzarà en relació a la resta del municipi o municipis, en els seus límits com a mínim i determinant aquelles relacions que puguin condicionar l'ordenació interior del sector.
- **Relació d'usos i necessitats**. Es farà referència als usos previstos en el planejament així com als paràmetres bàsics que el defineixen, diferenciant el sòl públic del privat. Es presentarà la taula següent, amb les dades disponibles en el moment de fer la redacció de l'estudi, i es completarà durant el procés de redacció del planejament. En el cas que el planejament no precisi aquests valors, INCASÒL lliurarà al redactor o redactora una estimació dels valors.

#### USOS PLANEJAMENT

Ús del sòl	Clau	Superfície de sòl		Superfície de sostre	Nombre d'habitatges
		m <sup>2</sup>	%		
<b>SÒL PRIVAT</b>					

Ús del sòl	Clau	Superfície de sòl		Superfície de sostre	de	Nombre d'habitatges
		m <sup>2</sup>	%			
Residencial						
Industrial						
Comercial						
Oficines						
<b>SÒL PÚBLIC</b>						
Verd						
S. Tècnics						
Equipaments						
Viari						
Protecció viari						
Sistema Ferroviari						

Es farà referència a qualsevol clau específica inclosa en el sector, que pugui condicionar l'ordenació o treballs a realitzar, previ a la urbanització.

### 9.2.3. XARXES DE MOBILITAT EXISTENTS

S'actualitzarà la informació i dades de l'estudi de diagnòs global i per modes de transport dels estudis preliminars al document l'Avanç de Planejament del Pla Director Urbanístic de l'Entorn de la Colònia Güell (2022) i de l'estudi d'accessibilitat a l'àmbit del Pla Director Urbanístic de l'Entorn de la Colònia Güell, que el Consorci Urbanístic per al desenvolupament de l'àmbit a l'entorn de la Colònia Güell va encarregar el 2019 en el marc del període de reflexió entre els membres del Consorci per a fixar els objectius del model urbà que s'ha de desenvolupar a l'Entorn de la Colònia Güell.

En aquest apartat caldrà incloure, almenys:

- Descripció de les xarxes d'itineraris per als diferents modes de transport a partir de l'actualització i compleció de la informació prèvia ja elaborada, i tenint en compte el que s'indica a l'apartat 9.2.9. Indicadors i consideracions de gènere d'aquest Plec.
- Una breu descripció del trànsit, amb especificació de les dades del trànsit i nivells de servei de la xarxa viària, expressades amb els valors següents:
  - Intensitat mitjana diària dels itineraris principals, amb percentatge de vehicles pesants i intensitat d'hora punta en feiner i cap de setmana. Es presentaran les dades d'aforament existents de les administracions competents (Generalitat de Catalunya, Ministerio de Fomento, Diputació i Ajuntament). Si l'antiguitat de les dades fos superior als 5 anys o si aquesta informació no fos prou completa, per a poder valorar el grau de saturació dels itineraris principals de la xarxa viària, es completarien les dades amb comptatges automàtics (mínim 24 h per punt) i comptatges manuals (mínim 2 hores per punt de cadascun dels moviments de la intersecció).
  - Anàlisi dels nivells de servei dels itineraris principals de la xarxa viària
- Capacitat de la infraestructura viària en relació als diferents modes de transport

- Noves infraestructures viàries previstes
- Revisió i quantificació dels espais d'estacionament dins i en l'entorn immediat de l'àmbit d'estudi per tipologies de transport.

#### **9.2.4. MOBILITAT GENERADA**

##### **Desplaçaments generats**

Es farà una estimació del nombre de desplaçaments que es preveu pot generar aquesta actuació, indicant-ne la distribució temporal al llarg del dia i, si s'escau, dies punta al llarg de l'any, pel que fa tant a entrades com a sortides del sector.

S'estimarà el nombre de desplaçaments que generin les diferents activitats i usos del sòl amb les següents ràtios mínimes de viatges generats/dia (suma d'anades i tornades), llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

<b>Ús d'habitatge</b>	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
<b>Ús residencial</b>	10 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
<b>Ús comercial</b>	50 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
<b>Ús d'oficines</b>	15 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
<b>Ús industrial</b>	5 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
<b>Equipaments</b>	20 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
<b>Zones verdes</b>	5 viatges/100 m <sup>2</sup> de sòl
<b>Franja costanera</b>	5 viatges/m de platja

Es farà referència a la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic mitjançant l'aplicació indicadors de gènere quantitius i qualitius. També obrint l'anàlisi a la mobilitat de les persones diverses des d'un punt de vista interseccional, tal com es descriu a l'apartat 9.2.9. Indicadors i consideracions de gènere d'aquest Plec.

Es representaran les dades de la mobilitat generada en un plànol de la xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació a l'escala adient on s'identifiquen clarament els focus de major generació de viatges. En el mateix plànol s'han de dibuixar:

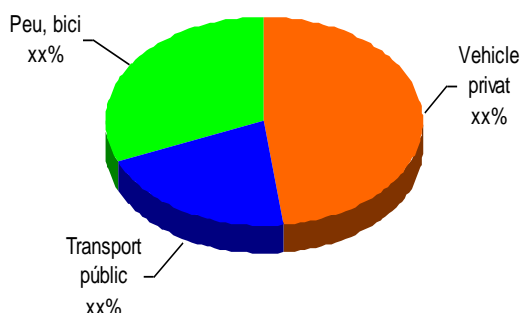
- Les xarxes de transport col·lectiu d'infraestructura fixa (ferrocarril, metro, tramvia, autobús amb carril propi, funiculars, telefèrics, escales mecàniques i estacions d'autobusos interurbans) existents en el moment de redacció del pla i les infraestructures de transport col·lectiu previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent, identificant les parades i estacions.
- Les xarxes d'itineraris per a vianants i bicicletes existents en el moment de redacció del pla i les previstes
- En el seu cas, els espais reservats per a les parades de transport col·lectiu de superfície i de taxis.

Aquest plànol servirà de base per l'establiment de les xarxes d'itineraris principals per a vianants, per a transport col·lectiu de superfície, per a bicicletes i per a vehicles.

### **Distribució modal i temporal**

Una vegada es determini el volum global de desplaçaments generats per la zona en estudi, es valorarà quina és la distribució modal i horària d'aquesta mobilitat. A partir de dades conegudes de sectors similars i de les dades de l'Enquesta de la Mobilitat Obligada (EMO) i/o Enquesta de la Mobilitat Quotidiana (EMQ), s'establiran distribucions horàries i modals per a la mobilitat generada per cada ús del sòl. Tot seguit es presenta una mostra gràfica de com s'ha de representar, com a mínim, la informació de les dades dels desplaçaments interns, generats i atrets al municipi en qüestió, publicades en l'última EMO i/o EMQ. Es farà una estimació justificada de la distribució modal dels viatges generats pel sector en estudi:

*Desplaçaments interns*



Font: EMO o EMQ

*Desplaçaments atrets*



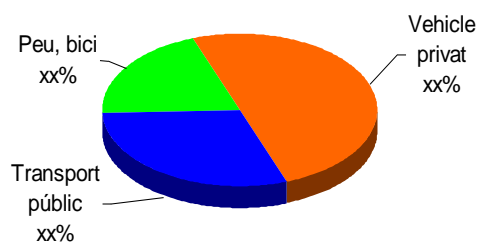
Font: EMO o EMQ

*Desplaçaments generats*



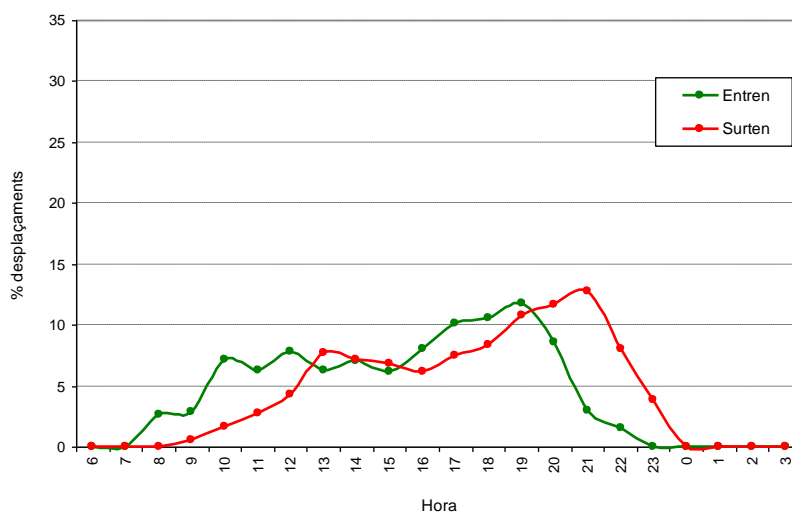
Font: EMO o EMQ

***Distribució modal dels desplaçaments generats en el sector en estudi***



Font: adjudicatària

La distribució horària dels viatges generats per cada ús del sòl (residencial, industrial,...) es representarà en taules o gràfics per a cadascun d'ells. El redactor o la redactora farà una taula resum de la mobilitat. Vegeu exemple de la representació gràfica a continuació.



Per calcular la demanda i l'anàlisi de fluxos en el cas dels desplaçaments en cotxe, a més de la distribució modal i de les diverses distribucions horàries, es dividirà el nombre de desplaçaments en vehicles per l'ocupació. Tal com succeeix amb les distribucions horàries i amb el repartiment modal s'aplicaran diferents índexs d'ocupació per vehicle a la mobilitat generada segons sigui l'ús del sòl.

Les puntes de demanda es detectaran aplicant les distribucions horàries a aquests fluxos de desplaçament.

**Distribució horària de la mobilitat diària total, en transport públic i en cotxe**

Hora	DESPLAÇAMENTS TOTALS		TRANSPORT PÚBLIC		COTXES	
	entren	surten	surten	ocupen	entren	surten
8 a 9						
9 a 10						
10 a 11						
11 a 12						
12 a 13						
13 a 14						
14 a 15						
15 a 16						
16 a 17						
17 a 18						
18 a 19						
19 a 20						
20 a 21						
21 a 22						
<b>TOTAL DIA</b>						



- e) Espais lliures amb una forta freqüentació, com zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius.
- f) Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.

**Criteris de seguretat.** La xarxa d'itineraris principals per a vianants s'ha de definir en base a criteris que permetin evitar els accidents de trànsit i . A aquests efectes:

- a) Es consideren els carrers d'ús exclusiu per a vianants, els carrers de convivència i els carrers de zona 30, en aquest ordre, com a més idonis per a establir els itineraris per a les persones vianants.
- b) Els eixos en planta d'aquests itineraris han de tenir un traçat el més directe i natural possible i, en conseqüència, tant la reordenació de les cruïlles com la seva concepció hauran de tenir en compte aquest criteri.
- c) En rambles i passeigs centrals destinats a la circulació de les persones vianants s'han d'evitar els canvis de trajectòria a causa de la manca de passos de vianants alineats amb l'eix principal de la circulació de les persones vianants.
- d) Els itineraris principals per a vianants hauran de ser continus, formant una xarxa que, de manera complementària amb la resta de voreres, donin una total accessibilitat al municipi per als vianants. Si s'escau, aquesta xarxa s'ha de coordinar amb la dels municipis veïns.
- e) Els itineraris principals per a vianants fora de població s'hauran de segregar i protegir adequadament quan transcorrin pel costat dels itineraris de vehicles.

En relació a la seguretat, també és fonamental ampliar el concepte des de la perspectiva de gènere, no només a la seguretat viària, responent a les violències masclistes i d'altres delictes d'odi i incorporar les percepcions de seguretat de les persones. En aquest sentit cal tenir en compte una bona il·luminació, senyalització, visibilitat i afavorir els espais amb activitat i vitalitat.

**Pendents.** El pendent màxim dels nous carrers en sòl urbanitzable no ha de superar el 8%, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%.

- En qualsevol cas, el pendent del 8% no serà acceptable per a llargades superiors a 300 metres. Cas que se superi aquesta llargada, es construiran espais de descans amb pendent màxim de 2% que continguin, com a mínim, un cercle d'1,5 metres de radi.
- La construcció d'escales a la via pública resta condicionada a l'existència d'un itinerari alternatiu adaptat a la normativa d'accessibilitat. Quan l'itinerari alternatiu sigui desproporcionat en temps i/o recorregut, d'acord amb el que estableix l'esmentada normativa, es construiran ascensors o elements elevadors segurs i accessibles.

Cal assegurar que tots els itineraris per a vianants siguin adaptats, d'acord amb les normes d'accessibilitat urbanística previstes al Codi d'accessibilitat.

**Criteris de confort.** A fi que la xarxa d'itineraris de vianants sigui funcional cal preveure que incorpori un disseny i elements que generin confort: arbrat per generar ombra, mobiliari per descansar cada certa distància, paviments còmodes,...

### **Xarxa d'itineraris per a bicicleta i VMP**

**Connectivitat.** La xarxa d'itineraris per a bicicletes ha d'assegurar la connectivitat amb el centre del nucli urbà i amb la infraestructura fixa del transport públic i amb els indrets del sector on es generin el major nombre de desplaçaments. Per tant, en tot cas i com a mínim, connectarà amb:

- a) Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.
- b) Equipaments comunitaris, com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.
- c) Mercats, zones i centres comercials.
- d) Instal·lacions recreatives i esportives.
- e) Espais lliures amb una forta freqüentació, com zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius.
- f) Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.

Els itineraris per a bicicletes hauran de ser continus formant una xarxa i preferentment hauran de discórrer per vies ciclistes segregades o carrils-bici protegits, evitant la posició central en calçada.

La xarxa d'itineraris per a bicicletes s'ha de preveure connectada amb la xarxa de bicicletes de la resta del municipi i, si s'escau, amb la dels municipis veïns. També caldrà coordinar-la amb la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu.

Els itineraris per a bicicletes no es podran fer passar per carreteres de doble calçada ni per carreteres de calçada única amb una intensitat mitjana diària superior a 3.000 vehicles, llevat que es segreguin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció.

Es podran preveure itineraris de bicicletes per carrers de zona 30 en cohabitació amb la resta dels vehicles.

**Pendents.** S'indicarà els pendents dels itineraris per a bicicleta. El pendent màxim no pot superar, amb caràcter general, el 5%. Només en supòsits excepcionals, degudament justificats, aquest pendent pot arribar al 8%.

**Criteris de seguretat.** La xarxa d'itineraris principals per a bicicletes i VMP s'ha de definir en base a criteris que permetin evitar els accidents de trànsit. Es prioritzarà el disseny de la xarxa en un espai segregat, vetllant per la seguretat i el confort de les persones usuàries.

En relació a la seguretat, també és fonamental ampliar el concepte des de la perspectiva de gènere, no només a la seguretat viària, responnent a les violències masclistes i d'altres delictes d'odi i incorporar les percepcions de seguretat de les persones. En aquest sentit cal tenir en compte una bona il·luminació, senyalització, visibilitat i afavorir els espais amb activitat i vitalitat.

**Criteris de confort.** A fi que la xarxa d'itineraris de bicicletes sigui funcional cal preveure que incorpori un disseny i elements que generin confort: arbrat per generar ombra, paviments còmodes,...

### **Xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície**

**Connectivitat.** És defineix una xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície, urbà i interurbà, tenint en compte les línies d'autobús, de tramvies i d'altres sistemes de transport col·lectiu existents i previstos en el moment de redacció de l'estudi. Aquests itineraris han d'assegurar la connectivitat amb el centre del nucli urbà i la infraestructura fixa del transport públic, però també amb els indrets del sector on es generi un nombre de desplaçaments molt elevat. Per tant, en tot cas i com a mínim connectarà, amb

- Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.
- Equipaments comunitaris, com sanitaris, educatius, culturals i administratius.
- Mercats, zones i centres comercials.
- Instal·lacions recreatives i esportives.
- Espais lliures amb una forta freqüentació, com zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius.
- Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.

i s'han de connectar amb la xarxa per a transport públic i col·lectiu de la resta del municipi i, si s'escau, dels municipis veïns.

**Parades.** En la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu, se situaran les parades de les línies de manera coordinada amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes, de manera que es respecti l'espai destinat als itineraris per a vianants i per a bicicletes i que es garanteixi la seguretat de les persones vianants i de les ciclistes. Es recomana que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior als 500 m; això no obstant pot arribar a una distància màxima de 750 metres, llevat d'aquells supòsits que justifiquin que no és possible.

**Distància entre parada/estació (infraestructura fixa) i el nou desenvolupament.** Es determinarà la distància entre el nou desenvolupament i l'accés a una infraestructura fixa de transport col·lectiu. Aquesta distància s'ha de mesurar sobre la xarxa viària i, amb caràcter general, ha de ser inferior a 500 metres, llevat d'aquells supòsits que justifiquin que no és possible.

**Carrils bus/taxi.** S'han de preveure carrils bus-taxi en carrers amb molt trànsit de vehicles que puguin dificultar la circulació del transport col·lectiu, a partir de 20 circulacions d'autobusos en l'hora punta o 120 circulacions diàries. En qualsevol cas, per a freqüències inferiors, es farà l'estudi particular sobre la conveniència de la seva implantació.

La xarxa també ha d'incorporar la previsió de carrils bus, la implantació de noves línies, el perllongament o el canvi de traçat de les existents.

### **Xarxa d'itineraris de vehicles**

**Connectivitat.** La xarxa bàsica per a vehicles prevista ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i, com a mínim, amb els següents:

- a) Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.
- b) Equipaments comunitaris com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.

La xarxa per a vehicles ha de ser contínua i ha de garantir el pas de vehicles d'emergències, així com altres vehicles de serveis.

En les interseccions amb altres modes de transport cal vetllar per la seguretat de les persones, implementant les condicions adients de senyalització i regulació del trànsit, per exemple mitjançant passos regulats amb semàfor, elements de reducció de la velocitat,...

**Sistemes de control i informació de trànsit;** en funció de les possibles afectacions a la capacitat de la xarxa viària, si escau, es recollirà la definició d'infraestructures, canalitzacions i equipaments que garanteixin la informació (vídeo i dades) en temps real, dels fluxos i les incidències de trànsit als accessos cap al centre de control de trànsit competent de la xarxa viària afectada per al nou desenvolupament.

## Aparcaments

**Aparcaments per a bicicletes.** És farà un càlcul de les reserves mínimes d'aparcaments de bicicletes situats fora de la via pública segons les activitats i usos del sòl, d'acord amb la taula següent, llevat d'aquells supòsits que justifiquin l'adopció de valors inferiors:

<b>Ús d'habitatge</b>	màx. de 2 places/habitatge: 2 places/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
<b>Ús comercial</b>	1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
<b>Ús d'oficines</b>	1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
<b>Ús industrial</b>	1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
<b>Equipaments docents</b>	5 places /100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
<b>Equipaments esportius, culturals i recreatius</b>	5 places/100 places d'aforament de l'equipament
<b>Altres equipaments públics</b>	1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
<b>Zones verdes</b>	1 plaça/100 m <sup>2</sup> sòl
<b>Franja costanera</b>	1 plaça/10 ml de platja
<b>Estacions de ferrocarril</b>	1 plaça/ 30 places ofertes de circulació
<b>Estacions d'autobusos interurbans</b>	0,5 places/30 places ofertes de circulació

**Aparcaments per a vehicles.** Per tal d'absorbir la demanda d'aparcament generada per la nova implantació, caldrà fer una reserva de sòl fora de la via pública amb aquesta finalitat. Es farà al càlcul d'aquestes places d'aparcament d'acord amb la següent taula de reserves mínimes fora de la via pública.

### Places mínimes d'aparcament

	<b>Turismes</b>	<b>Motocicletes</b>
	(places mín. 4,75 x 2,4 m)	(places mín. 2,20 x 1,00 m)
<b>Ús d'habitatge</b>	màx. d'1 plaça/habitatge	màx. de 0,5 places/habitatge
	1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció	1 plaça/200 m <sup>2</sup> sostre o fracció
<b>Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans</b>	5 places/30 places ofertes de circulació	5 places/30 places ofertes de circulació

En cas que calgui reubicar les places d'aparcament en superfície existents, cal plantejar opcions que minimitzin l'ocupació de sòl, com afavorir la rotació i la utilització per diverses persones usuàries al llarg del dia, aparcaments en alçada,...

**Aparcaments per a vehicles elèctrics.** En via pública s'hauran de contemplar instal·lacions de recàrrega per a vehicles elèctrics per a almenys una de cada 40 places d'aparcament.

Les condicions tècniques de les instal·lacions per a la recàrrega de vehicles elèctrics es regularan pel Reial Decret 1053/2014, de 12 de desembre, pel qual s'aprova una nova Instrucció

Tècnica Complementària (ITC) BT 52 "Instal·lacions amb finalitats especials. Infraestructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics", del Reglament Electrotècnic de Baixa Tensió (REBT).

Les instal·lacions per a la recàrrega de vehicles elèctrics hauran de dissenyar-se de manera que s'optimitzi la xarxa resultant, tot evitant sobredimensionaments de la xarxa i tenint en compte les diferents xarxes disponibles i els seus horaris d'ús intensiu.

**Aparcaments per a persones amb mobilitat reduïda (PMR).** Cal establir unes places d'estacionament reservades per a l'ús genèric de persones amb mobilitat reduïda, que es desplacin mitjançant vehicle privat. S'hauran de tenir en compte les seves dimensions proporcionalment més grans que els estacionaments convencionals, i la seva ubicació per facilitar l'accés i una sortida del vehicle segures, i facilitar l'accessibilitat a espais i punts d'interès.

### **Càrrega i descàrrega**

Per tal de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega cal tenir en compte que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar, llevat que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.

En el cas que el sector inclou grans o mitjans establiments comercials s'ha de tenir en compte que:

- Han de disposar d'un moll o d'un espai mínim de 3 x 8 metres de càrrega integrat a la instal·lació o situat a terrenys edificables del mateix solar, en cas de superfície de venda superior a 1.300 m<sup>2</sup>.
- A partir d'aquesta superfície, per als següents 5.000 m<sup>2</sup> de superfície de venda, han de disposar d'un altre moll addicional de les mateixes característiques i un altre més per cada un dels següents 10.000 m<sup>2</sup>.

En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a plans urbanístics s'ha de tenir en compte que, per aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, aquests contemplin les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:

- Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m<sup>2</sup> de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.
- Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m<sup>2</sup> de sostre.

### **9.2.6. RESUM I CONCLUSIONS**

Es realitzarà un resum de l'estudi de mobilitat generada, en termes fàcilment comprensibles, d'itineraris principals per a vianants, de transport col·lectiu, d'itineraris per a bicicletes, d'itineraris per a vehicles, reserves d'espai per càrrega i descàrrega, reserves d'espai per als vehicles destinats al transport col·lectiu i al taxi, i ELs nodes d'unió amb la xarxa general del municipi.

### **9.2.7. PROPOSTA DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC**

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar l'obligació de les persones propietàries de participar en els costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic. Es valorarà per a un termini de 10 anys el dèficit d'explotació del servei de transport públic de superfície, en proporció a l'increment del nombre de línies o perllongament de les existents i amb els paràmetres de càlcul indicats a continuació.

El càlcul del dèficit anual del transport públic de superfície es farà d'acord amb la següent fórmula:

$$D = 365 \times r \times p \times 0,7$$

D = dèficit d'explotació del transport públic de superfície.

R = increment dels km totals de recorregut diàriament establint 6 circulacions mínimes a cada parada.

P = preu unitari del km recorregut.

El preu unitari del km de recorregut pel transport públic de superfície en euros s'obtindrà de la darrera publicació del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, amb l'aplicació de l'IPC corresponent fins a l'any en curs. Els valors per a l'any 2004 són els següents:

Preu unitari del km de recorregut pel transport públic de superfície (euros). Any 2004

<b>Transport urbà</b>	Ciutats grans (més de 500.000 habitants)	4,72
	Ciutats mitjanes (de 100.000 a 500.000 habitants)	3,41
	Ciutats petites (menys de 100.000 habitants)	2,63
<b>Transport interurbà</b>		1,98

### **9.2.8. INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT SOBRE LA CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA**

L'EAMG haurà d'avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars de municipis declarats pel Govern com a Zona de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric.

A data de redacció del present plec les Zones de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric són les incloses en els següents documents:

- Decret 226/2006, de 23 de maig, on es declaren com a zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric diversos municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat per al contaminant diòxid de nitrogen i per a les partícules.
- Acord GOV/82/2012, de 31 de juliol, pel qual es declarem com a zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric, pel contaminant diòxid de nitrogen, diversos municipis de les comarques del Baix Llobregat, del Vallès Occidental i del Vallès Oriental.

Com a metodologia de càlcul s'emprarà la descrita a la darrera versió de la Guia de càlcul d'emissions de contaminants, publicada per la Generalitat de Catalunya. El nivell de càlcul utilitzat (1 a 5) serà el més acurat possible, en funció de les dades de què es disposin. En el càlcul es desglossaran els veh-km anuals considerats, així com els factors d'emissió considerats per a cada contaminant i la font d'aquestes dades.

A criteri del tècnic o de la tècnica d'INCASÒL es podrà sol·licitar a l'adjudicatària el càlcul de les emissions de gasos d'efecte hivernacle (GEH) generades per l'actuació.

### **9.2.9. INDICADORS I CONSIDERACIONS DE GÈNERE**

D'acord al Decret 344/2006, per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'utilitzar indicadors de gènere quantitatius i qualitatius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic. Aquesta anàlisi per indicadors de gènere s'ha d'aplicar tant en la diagnosi inicial com en les mesures de millora que es proposin.

La mobilitat des d'una perspectiva de gènere interseccional comporta un canvi en les prioritats i en l'enfocament del model, que passa d'estar centrat en el transport privat i motoritzat, que reproduïx desigualtats de gènere i socials, a fer-ho en la vida quotidiana de les persones, prioritzant la mobilitat a peu, en bicicleta i en transport públic, que són modes més equitatius, sostenibles i saludables.

El tractament de l'espai públic i les infraestructures de les xarxes d'itineraris per als diferents modes de transport, han de donar resposta a les necessitats de la diversitat de persones que els han d'utilitzar, per tant, cal analitzar i planificar la mobilitat entenent la complexitat d'activitats de la vida quotidiana de les persones, més enllà de la mobilitat ocupacional.

En aquest sentit, caldrà que l'estudi identifiqui les mancances o dificultats existents i contempli propostes per a la millora de la mobilitat de les dones, infants, joves, persones grans, persones amb discapacitat..., per tal de no fomentar la seva segregació o exclusió en l'ús de l'espai públic i l'activitat a l'entorn urbà. Són aspectes a tenir en compte: la visibilitat, la vitalitat urbana, la senyalització, el confort i l'accessibilitat.

La informació que contingui aquesta part de l'EAMG contribuirà en l'elaboració de la Memòria de gènere que forma part de la MPGM, pel que caldrà vetllar per la bona coordinació d'un i altre equip redactor i la coherència del contingut dels documents que es generin.

### **9.3. ESTUDI DE TRÀNSIT**

L'Adjudicatària haurà de realitzar l'Estudi de trànsit que permeti avaluar el funcionament de la xarxa viària d'acord a la proposta d'ordenació de la MPGM, basat en una microsimulació de trànsit.

La microsimulació de trànsit es restringirà, a priori, a la intersecció entre la BV-2002, l'avinguda Ferran Alsina i l'accés al Recinte Industrial. Tanmateix, donada la interrelació del Recinte Industrial de la Colònia Güell, objecte de la MPGM, amb el conjunt de l'entorn de la Colònia Güell, és possible que durant el transcurs dels treballs es requereixi ampliar l'àmbit de microsimulació de trànsit i, en conseqüència, l'Estudi de trànsit.

En ambdós casos caldrà partir de la situació actual com a escenari de diagnosi i tenint en compte en les projeccions les condicions futures pel que fa a les infraestructures viàries que hi incideixin situades fora de l'àmbit estricte de la MPGM.

La simulació de trànsit contemplarà les diferents alternatives per tal de justificar la solució òptima final. L'estudi de trànsit quedarà integrat en el propi document d'EAMG.

Com a base de càlcul s'utilitzarà la informació facilitada pels organismes titulars de les vies i els aforaments realitzats en els estudis anteriors en l'àmbit de l'entorn de la Colònia Güell. Cas que la informació no estigui prou actualitzada o no sigui suficient, a parer del o la tècnica de l'INCASÒL,

caldrà que es realitzi una campanya d'aforaments dels punts singulars de la xarxa, amb càrrec al pressupost del contracte.

Atenent al desenvolupament seqüencial dels diversos àmbits que conformen l'entorn de la Colònia Güell, es pot plantejar que l'estudi de trànsit respongui a la transformació progressiva dels diversos àmbits urbanístics.

## 10. CRITERIS TÈCNICS I CONDICIONS ESPECÍFIQUES

L'Adjudicatària, en quant a la redacció dels documents, haurà de:

- a) Redactar els documents objecte de l'encàrrec.
- b) Verificar el compliment de la legislació i les directrius vigents en matèria de mobilitat i transport que afectin la MPGM.
- c) Considerar les determinacions en matèria de mobilitat i transport dels plans territorials i dels planejaments urbanístics, així com aquelles determinacions provinents dels plans o legislacions sectorials, amb especial èmfasi en les de mobilitat que tinguin incidència en l'àmbit d'estudi.
- d) Corregir i/o esmenar els treballs, d'acord amb els criteris de l'INCASÒL, que prevaldran en tot moment per a la formalització dels documents definitius.
- e) Supervisar i verificar la documentació rebuda per l'INCASÒL com a base del document a redactar, així com manifestar qualsevol mancança al seu parer, de la documentació rebuda i que consideri necessària.
- f) Garantir la coherència dels documents de mobilitat de la MPGM, objecte del contracte, amb el planejament, el projecte d'urbanització i la resta de documents de caràcter sectorial que l'integren. Aquesta concordança es realitzarà al llarg de tot el procés, fins que estigui publicada l'aprovació definitiva del planejament al DOGC.
- g) Considerar i aplicar les determinacions sectorials que derivin dels períodes d'exposició pública i/o dels processos de participació ciutadana que tinguin repercussió directa o indirecta sobre els documents objecte del present Plec.
- h) Per a la coordinació amb altres agents implicats en els documents de planejament, l'Adjudicatària haurà d'estar en contacte amb l'INCASÒL i els altres responsables de la redacció de la resta de documents.
- i) Sempre que se li requereixi, per part de l'INCASÒL, l'Adjudicatària estarà en contacte amb els tècnics de les diferents administracions implicades en el procés d'elaboració i tramitació el document, als efectes que el primer estableixi i informar-lo dels resultats dels mateixos.
- j) Complir amb els terminis previstos per a l'entrega completa dels treballs.

## 11. SEGUIMENT DE LA MARXA I SUPERVISIÓ I CONTROL DELS TREBALLS. AIXECAMENT D'ACTES DE REUNIONS

Periòdicament, i mentre duri la redacció del document de planejament, la persona responsable del Projecte està obligat/da a informar detalladament i per escrit de l'estat de desenvolupament dels treballs en curs, sempre que sigui requerit per l'INCASÒL.

Als efectes de seguiment i control dels treballs, l'INCASÒL, podrà, quan ho considerin necessari, requerir a l'Adjudicatària per examinar els treballs, rebre les explicacions que se sol·licitin sobre la

marxa de les tasques en curs o qualsevol altra qüestió, així com assistir a les reunions que siguin convocades per l'INCASÒL.

De les reunions de seguiment i control específiques de les tasques esmentades en el present Plec, convocades per l'INCASÒL, així com de lliurament parcial de la feina, se n'aixecaran les corresponents actes, que seran redactades per l'Adjudicatària i lliurades a l'INCASÒL, dins dels cinc dies naturals següents a la data de la reunió realitzada.

## 12. RELACIÓ I INFORMACIÓ

Amb l'objectiu de garantir el seguiment, coordinació, control i supervisió dels treballs esmentats pel present Plec, l'INCASÒL establirà un seguit de reunions periòdiques de treball a desenvolupar amb l'Adjudicatària. Caldrà establir el nombre mínim de reunions compartides amb l'equip redactor del Planejament, necessàries per garantir al bon desenvolupament i coordinació de redacció de la MPGM. Hi podran assistir els redactors de la resta de documents i treballs complementaris, quan es cregui oportú. En aquestes sessions de treball l'Adjudicatària posarà de manifest, cas d'esser necessari, els problemes que el projecte presenta o pot presentar i les mesures preses o que es proposen per evitar-los o minimitzar-los.

En cas de detectar-se factors problemàtics o pertorbadors d'importància per al correcte desenvolupament dels treballs, l'Adjudicatària en retrà compte immediatament a l'INCASÒL.

També haurà d'atendre qualsevol requeriment o modificació que li sol·liciti l'INCASÒL en cas de defectes, insuficiències tècniques, errors materials, omissions i infraccions de preceptes legals o reglamentaris imputables, en el termini fixat per l'INCASÒL.

L'Adjudicatària presentarà a l'INCASÒL la documentació integrant de cadascun dels treballs a mesura que els vagi completant, per tal d'obtenir el vist i plau. En cadascuna de les fases els treballs es podran veure modificats per les prescripcions objecte de l'acord d'aprovació, els informes dels organismes sectorials i/o les al·legacions. L'Adjudicatària no podrà introduir modificacions sobre aquesta documentació presentada a posteriori, sense la conformitat de l'INCASÒL.

## 13. REGULACIÓ DE LES RELACIONS

### 13.1. CONDICIONS GENERALS

La regulació de les relacions entre cadascuna de les persones físiques o jurídiques que intervenen durant la realització de la redacció dels estudis objecte del contracte serà de dos tipus:

#### **Relació de caràcter formal**

Les relacions de caràcter formal seran aquelles que es realitzin mitjançant comunicació escrita (document formal) que pot ser tramesa per correu o via fax o correu electrònic i que tinguin per finalitat la constatació de la informació subministrada.

#### **Relació de caràcter informal**

Les relacions de caràcter informal seran aquelles que es facin verbalment bé de manera directa o telefònicament per tal de donar suport al procés de planejament i coordinar la coherència necessària dels documents amb els terminis establerts.

## 13.2. RELACIONS ESPECÍFIQUES

### **Tècnic o tècnica de l'INCASÒL**

El tècnic o tècnica de l'INCASÒL serà l'interlocutor principal de l'INCASÒL amb l'Adjudicatària.

El tècnic o tècnica de l'INCASÒL haurà d'informar de qualsevol modificació referent al procés de planejament i d'urbanització (estudi d'obres bàsiques i/o projecte d'urbanització)

El tècnic o tècnica de l'INCASÒL aprovarà les factures o minuts per al seu abonament, d'acord amb el present Plec.

El tècnic o tècnica de l'INCASÒL haurà de resoldre qualsevol tipus de desacord o conflicte entre les persones que intervenen durant la realització dels estudis.

### **Redactor o redactora del planejament**

El redactor o redactora dels estudis de mobilitat, en l'exercici de les seves funcions, realitzarà les següents tasques:

1. Es coordinarà amb l'Adjudicatària dels estudi de mobilitat, sempre amb el coneixement del tècnic o tècnica de l'INCASÒL, per tal que hi hagi un flux continu d'informació i es pugui interioritzar en el planejament els *inputs* dels estudis de mobilitat.
2. Podrà sol·licitar a l'Adjudicatària la notificació d'informació de manera informal i l'avançament d'informació de manera formal, sempre amb el coneixement del tècnic o tècnica de l'INCASÒL.
3. En cas de qualsevol tipus de desacord o conflicte amb l'Adjudicatària sol·licitarà la intervenció del tècnic o tècnica de l'INCASÒL.

## 14. TERMINI D'EXECUCIÓ DEL CONTRACTE

### 14.1. TERMINI TOTAL GENERAL

El termini d'execució del contracte per a la redacció de la documentació objecte del contracte té una durada de 18 mesos, a comptar des de la data de formalització del contracte. Això no obstant, per necessitats del projecte, es podrà ampliar el termini del contracte d'acord amb la normativa legal vigent de contractació, fins un màxim de 9 mesos més.

### 14.2. TERMINIS PARCIALS

Els terminis parcials d'execució dels treballs seran els establerts a l'apartat 8. *Fases i terminis per a l'elaboració dels treballs*, d'acord a les fases de desenvolupament definides prèviament.

En aquests terminis no es comptabilitza el mes d'agost.

## 15. PRESENTACIÓ I FORMAT DELS DOCUMENTS

L'Adjudicatària lliurarà a l'INCASÒL la documentació que es detalla a l'apartat 9. *Contingut del document Plec* en format digital (mitjançant plataforma digital/núvol), de la següent forma:

### A. Documentació en PDF

- S'entregarà un PDF amb el document que es presenti a l'INCASÒL, amb els marcadors que identifiquin els documents que l'integren.

- A cadascun d'aquests marcadors hi haurà el desplegament dels marcadors del contingut del document. Cada plànol també s'identificarà amb marcador.
- Els documents de memòria seran mida DIN A4 i els plànols mida DIN A3.
- En cas que es generin arxius molt grans (>50Mb) caldrà generar una versió optimitzada del PDF per a reduir-ne la mida.
- El PDF haurà d'estar signat digitalment a la portada (segons plantilles de l'INCASÒL) i en els espais indicats dins de cada document, però cal evitar el seu bloqueig.

#### B. Arxius digitals editables

Tots els arxius digitals editables es lliuraran agrupats dins de carpetes correctament estructurades:

- Doc: textos (Word) i fulls de càlcul (Excel)
- Plànols: GIS (.shp) i projecte utilitzat (QGIS).

L'extensió dels títols de cadascun dels fitxers serà la mínima possible.

#### **Llengua dels treballs**

L'Adjudicatària ha d'emprar el català en les seves relacions amb l'Administració de la Generalitat de Catalunya derivades de l'execució d'aquest contracte.

L'Adjudicatària ha de lliurar els treballs objecte d'aquest contracte en català, tot vetllant per la qualitat i correcció formal, lingüística i d'estil del redactat. El tractament dels textos haurà d'observar un llenguatge inclusiu i no sexista.

Així mateix, l'adjudicatària assumeix l'obligació de destinar a l'execució del contracte els mitjans i el personal que resultin adients per assegurar que es podrà donar atenció personal en català.

## **16. ACCEPTACIÓ DELS TREBALLS**

La supervisió i aprovació prèvia de la documentació de cadascuna de les fases detallades en el present Plec, per part de l'INCASÒL, és condició obligada per tal de donar per conclòs el lliurament en els terminis màxims establerts i perquè, l'equip redactor, pugui desenvolupar d'altres unitats de treball que depenguin de les precedents.

En el termini establert amb l'INCASÒL, i per a cada fase, la persona responsable de l'Adjudicatària remetrà un exemplar de l'esborrany complet dels documents perquè l'equip coordinador la revisi i en doni el vistiplau. En cas de disconformitat, l'INCASÒL indicarà a la persona responsable de l'Adjudicatària les correccions i/o modificacions que haurà de considerar.

Si la citada revisió de l'esborrany complet es porta a terme dins el període de temps reservat a tal fi dins el Pla de treball, el seu lliurament definitiu no patirà cap variació respecte a la data prevista; però si passat aquest termini, no estigués efectuada l'esmentada revisió, la data de lliurament s'ajornaria el període de temps transcorregut des del lliurament de l'esborrany.

L'Adjudicatària, un cop acceptat l'encàrrec, s'obliga a realitzar-lo sota les directrius contingudes en el present Plec i seguint la metodologia i els procediments que en aquest s'indiquen, i no s'acceptarà per part de l'INCASÒL cap fase del Pla de treball que no estigui elaborada amb els extrems esmentats.

Si en una inspecció de l'execució dels treballs o en la documentació lliurada, es detectés i comprovés qualsevol de les següents disconformitats:

- la formulació i redacció dels documents de planejament no es desenvolupa amb el personal i els mitjans oferts o acordats per les diferents parts;
- l'incompliment de qualsevol termini parcial dels indicats en el Pla de treball vigent i aprovat per l'INCASÒL; o
- es detecta i comprova en els documents l'incompliment d'aquest Plec de prescripcions tècniques,

l'administració contractant, en els casos esmentats, s'atribueix la facultat d'efectuar, per ella mateixa o mitjançant tercers, la redacció o repetició de les parts del projecte afectades per dites disconformitats, descomptant els imports corresponents a la quantitat a abonar a l'Adjudicatària.

## 17. FACTURACIÓ DEL SERVEI I ABONAMENT

Els honoraris de la present licitació són per al conjunt de tasques esmentades a l'apartat 10. Contingut dels treballs del present Plec.

Tanmateix, l'import dels honoraris que hauran de regir durant l'execució del contracte seran els que resultin de l'adjudicació.

L'abonament dels honoraris corresponents a cada fase es realitzaran en base a la certificació de les tasques exposades als apartats 8 i 10 del present Plec, i els pagaments es correspondran amb el repartiment del quadre següent.

Cal tenir en compte que els honoraris generals contempnen l'elaboració d'un estudi de trànsit amb una microsimulació. En principi es considera imprescindible elaborar una microsimulació puntual d'accés al Recinte Industrial. Tanmateix, davant la necessitat de realitzar una microsimulació que amplii substancialment l'àmbit de l'estudi de trànsit, per tal de tenir una visió de conjunt de tot l'àmbit de l'entorn de la Colònia Güell, es procedirà a abonar els honoraris corresponents a l'ampliació substancial de la microsimulació de trànsit.

Per tant, en el supòsit que l'ampliació de l'àmbit de microsimulació no fos necessària i es restringís a l'accés actual al Recinte Industrial, no s'abonaria la part proporcional dels honoraris fixats per a l'ampliació de la microsimulació que consten en el següent quadre:

<b>EAMG</b>		<b>11.961,40 €</b>
<b>REPARTIMENT (%)</b>		<b>EAMG</b>
<b>FASES ▼</b>	<b>Estimació (€)</b>	<b>11.961,40 €</b>
	FASE I. Document d'anàlisi i resum	6%
	FASE II. EAMG xAI	45%
	Lliurament previ	35%
	Lliurament definitiu	10%
	FASE II. Estudi trànsit xAI	36%
	1 microsimulació (accés Recinte Industrial)	18%
	Ampliació de la microsimulació a l'entorn del RI	18%
	FASE IV. Doc xAP	13%
	FASE V. Doc xAD	0%
		<b>100%</b>

En aquelles fases on es requereixi participació ciutadana (Aprovació Inicial), el pagament es fraccionarà en dos terminis: un primer al final de la fase deliberativa del procés de participació i un segon amb el document que reculli els resultats del procés, que se sotmetrà al tràmit corresponent.

Segons es finalitzin les fases de cadascun dels documents, es podran anar facturant les feines que han comportat, el pagament de les quals requerirà la validació prèvia per part de l'equip tècnic de l'INCASÒL.

En el decurs de la redacció es podrà adaptar el pagament d'aquests percentatges si es considera necessari per circumstàncies com una hipotètica i substancial alteració del calendari o de distribució de les càrregues de treball en les fases previstes.

Es consideren inclosos en aquest pressupost, i seran a càrrec de l'Adjudicatària, no donant lloc a cap increment del preu de l'adjudicació, els següents supòsits:

- Les adaptacions que calgui realitzar en tota la documentació objecte del present contracte per tal d'incorporar les esmenes que resultin de les al·legacions, informes sectorials dels diferents organismes i/o prescripcions de les corresponents aprovacions del document o una segona aprovació inicial que no impliquin un canvi substancial, d'acord amb el Reglament de la Llei d'urbanisme.
- Les adaptacions dels documents objecte del present contracte que calgui introduir per adaptar-se a qualsevol modificació normativa que sigui d'obligat compliment.
- Les modificacions que calgui introduir per manca de coordinació amb la resta d'equips contractats per a l'elaboració dels diversos documents que conformaran el planejament.
- En cas necessari, la traducció del document al castellà.

## 18. PROPIETAT DELS TREBALLS

L'Adjudicatària lliurarà a l'INCASÒL tota la informació elaborada i recopilada durant el desenvolupament dels treballs i per tant, li cedeix, amb caràcter exclusiu, tots els drets d'explotació sobre els treballs que s'elaborin com a objecte de l'encàrrec o contracte, sense límit de temps, ni d'àmbit territorial o d'idioma.

L'INCASÒL es reserva el dret de prendre, reproduir, muntar i editar, i de qualsevol manera, explotar directament o mitjançant acords amb tercers, productes gràfics o audiovisuals preparats a partir dels documents que formen els treballs.

L'Adjudicatària no podrà divulgar en forma parcial o total, directa o extractada el contingut dels treballs, inclosos els plànols, ni fer ús publicitari d'aquest encàrrec o contracte, sense prèvia autorització de l'INCASÒL.

L'Adjudicatària es comprometrà a mantenir la confidencialitat de la informació a la qual tingui accés durant el desenvolupament de la seva prestació i no podrà utilitzar ni publicar, ni per ella ni per tercers, ni exposar o comercialitzar qualsevol informació i coneixement que tingués en la realització de la redacció dels documents contractats, al marge de l'INCASÒL o en perjudici dels seus interessos.

En qualsevol cas, el preu del contracte inclou la transferència, en favor de l'administració contractant, dels drets de propietat intel·lectual i d'explotació dels treballs aportats per l'Adjudicatària, pel que respecta als treballs o actuacions que porti a terme el Departament de Territori, els ajuntaments afectats per l'actuació i l'INCASÒL.

## 19. INCOMPLIMENT DEL PLEC

L'incompliment de qualsevol punt d'aquest Plec permetrà a l'INCASÒL l'aplicació de les sancions econòmiques que consideri convenients d'acord amb la legislació vigent, fins i tot la revocació de l'encàrrec o contracte.

En tot cas, l'Adjudicatària haurà de respondre dels danys, perjudicis o conseqüències que es derivin de l'incompliment, per la seva part, d'aquest Plec.