

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada associat al Pla de Millora Urbana 27 Codorniu – Montserrat – Cointreau al municipi Vilafranca del Penedès

Municipi de Vilafranca del Penedès
Comarca de l'Alt Penedès

Promotor: Junta de Compensació Provisional del
Sector
Redactor de l'EAMG: Mcrit

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 *del Pla de Millora Urbana 27 Codorniu – Montserrat – Cointreau al municipi Vilafranca del Penedès*.

1. Antecedents

El pla d'ordenació urbanística de Vilafranca del Penedès aprovat definitivament l'11 de juny de 2003 i publicat al DOGC el 26 de gener de 2004, va delimitar en sòl urbà un sector, considerat sòl urbà no consolidat, subjecte a pla de millora urbana (Pla de millora urbana del carrer Comerç).

El POUM també preveia la millora urbana de l'àmbit del PAU8 – Vinòpolis, adjacent a l'àmbit del PMU del carrer Comerç, de manera que quan es va decidir la tramitació urbanística d'aquests dos àmbits, es fa fer conjuntament.

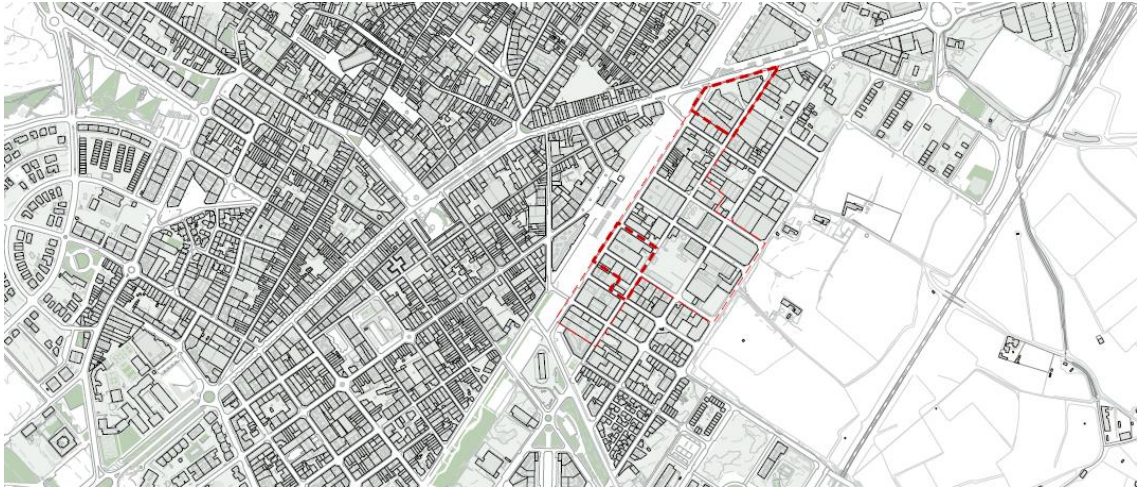
Atès que es modificava substancialment l'àmbit per la suma de dos sectors subjectes a pla de millora urbana i també perquè es proposava modificar els paràmetres previstos al POUM, formalment es va iniciar la tramitació conjunta com a modificació de POUM, i no com a pla de millora urbana, però l'any 2007, el tràmit no va prosperar.

En data a desembre de 2018 es va tramitar l'estudi d'avaluació de la mobilitat de la Modificació Puntual del POUM de Vilafranca del Penedès en l'àmbit del carrer Comerç (expedient G-142/2018). En l'informe emès per l'ATM es considerava que el sector comptava 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, si bé s'establien unes condicions relatives al seu desenvolupament.

En data a desembre de 2021, l'ATM ha rebut la documentació referent al Pla de Millora Urbana 27 Codorniu – Montserrat – Cointreau al municipi Vilafranca del Penedès, essent aquest un dels diferents planejaments derivats previstos que es deriven de la Modificació Puntual del POUM de Vilafranca del Penedès en l'àmbit del carrer Comerç, motiu pel qual s'emet el present informe.

Un cop analitzada la informació aportada, es constata que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada aportat és el mateix que el que es va tramitar en la Modificació Puntual del POUM de Vilafranca del Penedès en l'àmbit del carrer Comerç. Tenint en compte que en aquesta ocasió es tracta d'una figura de planejament derivat i que ja han passat 4 anys d'aquella tramitació, **es considera necessari d'adaptar l'EAMG a**

la figura que es tramita (planejament derivat) i actualitzar i ajustar els valors a la proposta d'ordenació presentada.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana 27 Codorniu – Montserrat – Cointreau al municipi Vilafranca del Penedès 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.

El PMU, concreta i desenvolupa el planejament derivat en dos subàmbits:

- El subàmbit Oest queda delimitat pels carrers Comerç i Sarriera i inclou dins l'àmbit part dels carrers Cortina i Magarola amb una superfície total de 9.090,40 m².

- L'altre subàmbit, a la part Est, queda delimitat per l'Avinguda Barcelona i els carrers Comerç i Sarriera amb una superfície de 10.317,60 m².

L'ordenació del sector preveu una nova mobilitat associada a:

- Creació d'un sistema d'espais lliures amb una superfície de 6.120 m² de sòl.
- Creació d'un sistema d'equipaments amb una superfície de 1.153 m² de sòl.
- Creació de nou sostre residencial (23.318 m² de sostre i 233 habitatges)
- Creació de nou sostre d'activitats (11.659 m² de sostre)

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada per l'àmbit de la modificació

L'Estudi aporta informació del càlcul de la nova mobilitat que generaran els usos del sector i hi aplica les ràtios del Decret 344/2006, aplicant-los a la distribució segons usos de l'àmbit proposat de modificació puntual del POUM (tramitada l'any 2018). En aquesta informació hi apareix també de forma segregada la del sector 27.

**Taula resum de la mobilitat generada
(segons la documentació aportada i segons el Decret 344/2006)**

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		23.318,00	2.332	1.474
comercial		3.886,33	1.943	1.228
oficines		3.886,33	583	368
industrial		3.886,33	194	123
Altres equipaments	1.153,00	1.153,00	231	438
zona verda	6.120,00		306	124
TOTAL		36.130,00	5.589	3.755

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari ajustar els valors de mobilitat generada a la proposta d'ordenació del PMU-27, considerant els valors més desfavorables des del punt de vista de la mobilitat generada.**

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi es basa en els valors presentats en l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de la Regió Metropolitana de Barcelona de l'any 2006, i aplica el repartiment modal considerat pels nous usos previstos en la proposta de modificació puntual, diferenciant la mobilitat interna de la de connexió (51% és mobilitat interna i el 49% de connexió).

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal intern	78,0%	2,0%	20,0%
% quota modal de connexió	3,0%	14,0%	83,0%
% quota modal total	44,4%	7,0%	42,8%
Viatges / dia de màxima demanda	1.669	261	1.609

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta el repartiment modal proposat.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa per al vehicle privat existent a l'àmbit d'estudi, tant la interna i propera al sector, com pel que fa a la xarxa de connexió més propera.

L'EAMG caracteritza la mobilitat actual a partir de les dades d'intensitat de trànsit obtingudes per la instal·lació de 4 aforadors automàtics, amb lectures de 24 hores, en 4 vials de l'àmbit d'estudi, complementats amb comptatges manuals direccionals a 9 cruïlles properes a l'àmbit d'estudi. Es tracta d'aforaments realitzats l'any 2018.

Es recomana descriure els punts d'accés i sortida de l'àmbit amb l'exterior, així com actualitzar la informació referent a la demanda (IMD).

5. Xarxa de transport públic

L'EAMG descriu l'oferta de transport públic de Vilafranca del Penedès i gràficament mostra una cobertura de menys de 250 m de les parades de bus urbà respecte l'àmbit d'estudi.

L'EAMG també indica que prop de l'àmbit s'ubica l'estació d'autobusos, i l'estació de ferrocarril de la línia R4 de rodalies Renfe, i numera les expedicions per sentit ofertades en cada una d'elles, segons dia de la setmana.

En l'apartat d'incidència de la nova mobilitat es fa una aproximació molt bàsica sobre la demanda actual de les línies de bus ofertades.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari d'aportar la descripció de la situació de les diferents parades de transport públic i caracteritzar-ne l'accessibilitat.**

6. Mobilitat a peu

L'estudi descriu la xarxa principal de vianants situada entorn de l'àmbit d'estudi, indicant la continuïtat i connectivitat dels itineraris i l'amplada de les voreres.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

Es recomana descriure l'accessibilitat de la xarxa per a vianants dels vials interns de l'àmbit d'estudi, així com actualitzar la informació aportada en l'estudi.

7. Mobilitat en bicicleta

L'EAMG indica que es localitzen alguns trams puntuals de carrils bici i altres trams de carrers pacífics (de prioritat invertida i de vianants), però que estan desconnectats entre ells i en cap cas donen cobertura suficient al barri.

S'adjunta imatge amb la xarxa pedalable de la vila propera a l'àmbit d'estudi i indica que existeixen dos projectes aprovats que preveuen un carril bici a través dels carrers Comerç i Papiol (ja en execució) i que connectarà amb l'av. Barcelona.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada, si bé es tracta d'una informació que no està actualitzada respecte a la disponible al web municipal.

Es recomana actualitzar la informació aportada en l'estudi.

8. Incidència de la mobilitat generada

En relació a la **xarxa viària**, l'Estudi preveu 600 vehicles/hora punta (considerant tot l'àmbit de l'àmbit del c/ Comerç), considerant l'increment de mobilitat del nou sector una vegada restat l'actual, una ocupació dels vehicles privats lleugers d'1,2 persones i dels vehicles privats pesants d'1 persona, i una hora punta del 10,5% dels viatges generats al llarg d'un dia.

L'EAMG indica que la capacitat dels carrers de carril únic de circulació és de 700 vehicles/hora, i actualment presenten una capacitat del 40%, de manera que l'increment de mobilitat no presentarà problemes de capacitat de la xarxa del barri.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera necessari **avaluar la capacitat de la xarxa viària de fora de l'àmbit on es canalitzarà la mobilitat d'aquest per accedir-hi o per sortir-ne, en funció del repartiment territorial de la mobilitat (considerant el nou càlcul de la mobilitat generada).**

En referència al **transport públic**, l'estudi preveu 1.435 desplaçaments al dia en transport públic (a tot l'àmbit del c/ Comerç) i una vegada descomptats els viatges actuals per a cada mode, l'EAMG preveu 23 desplaçaments en hora punta en bus urbà, 59 en hora punta en ferrocarril i 36 en hora punta en autobús interurbà.

Considerant les expedicions en hora punta del ferrocarril (5 en els dos sentits) i de les diferents línies d'autobús interurbà (1.500 places en els dos sentits), i el nombre de desplaçaments generats per a cada un dels dos modes, l'EAMG estableix que ambdues xarxes tindran capacitat suficient per absorbir la mobilitat generada.

Pel que fa al bus urbà, l'estudi preveu 23 nous viatges en hora punta i indica que segons dades de demanda disponibles, les dues línies de bus tenen ocupacions que no superen el 50% de l'oferta de places, i considerant que en hora punta hi ha dues expedicions en els dos sentits, l'increment de la demanda horària podrà ser absorbida entre les dues línies sense ocasionar problemes de capacitat.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepten les hipòtesis de capacitat de l'oferta de ferrocarril i d'autobús interurbà.

L'estudi no fa cap avaluació de la incidència de la nova mobilitat generada **pels modes no motoritzats**.

També es considera necessari ajustar la incidència de la mobilitat a les dades de mobilitat generada concretes del sector.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret 344/2006 obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en cas dels usos residencials o propers a estacions de ferrocarril i d'autobús interurbà.

Utilitzant els valors de l'annex 2 del Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, resulta com a mínim la següent dotació:

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		23.318,00	466 (295)	233 (147)	117 (74)
comercial		3.886,33	39 (25)		
oficines		3.886,33	39 (25)		
industrial		3.886,33	39 (25)		
Altres equipaments	1.153,00	1.153,00	12 (11)		
zona verda	6.120,00		61 (25)		
TOTAL		36.130,00	656 (404)	233 (147)	117 (74)

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari d'ajustar la dotació d'aparcament prevista (bicicletes, turismes i motocicletes) als valors d'ordenació del sector aportats**.

L'EAMG fa referència al Reial decret 1053/2014, transcrivint els requeriments de dotació de places de vehicles elèctrics o la seva preinstal·lació pels diferents usos, però no en fa el càlcul. Per altra banda, l'EAMG no estableix cap paràmetre o normativa que prevegi la reserva de places per a l'aparcament de persones de mobilitat reduïda.

També es recomana de concretar la proposta de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.

10. Distribució urbana de mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala que resulta necessari la reserva de places d'aparcament a la xarxa viària, de dimensió 3 x 8 metres i destinades a càrrega i descàrrega de mercaderies. La ràtio que estableix és d'1 plaça/1.000 m² de superfície comercial i d'1 plaça per a casa 2.000 m² de sostre d'ús d'oficines.

A partir d'aquestes ràtios, l'estudi estableix la necessitat de reservar 3 places associades al sector 27. Aquest valor no donaria compliment als requeriments del Decret 344/2006.

Es considera necessari donar compliment als requeriments d'espais per facilitar la distribució urbana de mercaderies previstos al Decret 344/2006 (tant de reserva de places com de la necessitat de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre dels locals comercials, tal com indica l'art. 3.1 del Decret 344/2006).

L'estudi indica que atès que els vehicles de gran tonatge accediran pel carrer Sarriera, caldrà preveure reserves per a càrrega i descàrrega en aquest eix, proposant fer una reserva en el tram entre Mare Ràfols i Dr. Pasteur, entre Miquel Torres i Carbó i Bisbe Estalella, i al carrer Miquel Torres i Carbó entre Sarriera i Meliό.

11. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'EAMG assenyala que es compleixen els paràmetres establerts al Decret 344/2006 quant a la cobertura actual del transport públic i que la demanda pot ser absorbida per l'oferta actual. Tot i així proposa crear una nova parada a la línia L2 entre les parades 23 i 24, separades per més de 700 m, localitzant-la a la zona proposada d'equipaments de la MPPOUM; i també proposa desplaçar la parada 15 de la L1 per ubicar-la juntament amb l'anterior parada.

L'equip redactor del present informe indica que manca la caracterització de les línies del bus urbà que permeti disposar de suficient informació per valorar l'afectació de la reubicació de la parada 15, respecte al servei actual. En tot cas la idoneïtat d'aquesta reubicació l'haurà de validar l'Ajuntament de Vilafranca i l'operador del servei.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG preveu la regulació de la circulació en vehicle motoritzat del carrer Comerç i el primer tram dels carrers perpendiculars a ell, a través d'un sistema de control d'accés.

També proposa canvis en la jerarquització de la xarxa viària, amb modificacions del sentit de circulació del carrer Sarriera, per tal que exerceixi la funció d'eix distribuïdor

de la mobilitat en sentit sud, complementant el carrer Melió (formarien part dels itineraris recomanats pels vehicles pesants); i el tram entre Mare Ràfols i av. Vilanova i la Geltrú del carrer Comerç, per a millora la connectivitat cap al centre del nucli urbà, sempre que el carrer Sarriera mantingui la no continuïtat amb l'av. Vilanova i la Geltrú.

També preveu actuacions a 5 cruïlles per a facilitar el gir dels vehicles pesants, i donar continuïtat al carrer Magarola fins al carrer Dr. Fleming.

Per a la distribució de mercaderies l'EAMG indica que les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies del carrer Comerç, en proposar que sigui pacificat, s'haurà de fer dins de les finestres temporals en què s'autoritza, així com l'encotxament i desencotxament dels autocars que accedeixen bàsicament a l'activitat Pinord i Torres. Així doncs, caldrà preveure aquestes necessitats en el disseny del carrer per tal de no entorpir a la circulació de la resta de vehicles.

Xarxa de vianants i bicicletes

Per la xarxa de vianants, el sector preveu la reurbanització del carrer Comerç amb plataforma única dotant al vianant de l'ús de tota la secció del carrer. D'altra banda, a l'interior de l'àmbit es preveu la creació d'un parc urbà en dos peces adjacent al tram del carrer Sarriera entre els carrers Miquel Torres i Carbó i el carrer Dr. Janer. Aquest últim passarà a ser un eix sense mobilitat motoritzada que formarà part del propi parc.

L'estudi indica que l'àmbit haurà d'estar dotat de voreres amb una amplada mínima lliure d'obstacles d'1,8 m per tal de garantir l'accessibilitat i donar compliment a l'ordre VIV/561/2010. En aquest sentit, caldrà arranjar i ampliar moltes de les voreres que actualment s'hi localitzen. També estableix que caldrà ubicar passos de vianants en els quatre encreuaments de la cruïlla.

En el cas de les propostes per a la xarxa de bicicletes, l'estudi indica que l'accés a l'àmbit d'estudi es realitzarà a través del futur passeig de la llosa del tren i la connexió amb el centre a través del carrer General Cortijo i Cal Bolet, mitjançant carrers de zona 30 i que caldrà reforçar la senyalització horitzontal per a donar més visibilitat a les bicicletes.

Dins l'àmbit d'estudi, es fan dues propostes d'eixos de connectivitat pedalable. Ambdós connecten amb la xarxa de camins de la vila.

Per últim, l'EAMG indica que caldrà ubicar aparcaments de bicicletes als principals punts generadors i atractors de mobilitat.

Es recomana d'ajustar i consensuar amb l'Ajuntament de Vilafranca, les propostes indicades a l'EAMG amb les que proposa el PMUS de Vilafranca del Penedès (aprovat inicialment).

12. Mobilitat i gènere

L'Estudi no incorpora dades referents a la mobilitat segons gènere.

L'equip redactor del present informe considera necessari **aportar dades referents a la mobilitat segons gènere generada per l'àmbit objecte d'estudi.**

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no preveu el finançament de cap actuació vinculada a la millora de la mobilitat.

L'equip redactor del present informe recorda que, segons l'article 19 del Decret 344/2016, l'EAMG *"ha d'incorporar una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació"*. En aquest sentit **cal incloure la proposta de finançament de les millores de cada xarxa proposades en el sector.**

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat del *Pla de Millora Urbana 27 Codorniu – Montserrat – Cointreau al municipi Vilafranca del Penedès*, no 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 **desfavorable**.

Per tal d'avaluar l'informe favorablement caldrà resoldre les següents condicions:

- Cal adaptar l'EAMG a la figura que es tramita (planejament derivat) i actualitzar i ajustar els valors a la proposta d'ordenació presentada.
- Cal ajustar els valors de mobilitat generada a la proposta d'ordenació del PMU-27 presentada, i ajustar el càlcul de la incidència de la mobilitat generada.
- Cal aportar la descripció de la situació de les diferents parades de transport públic i caracteritzar-ne l'accessibilitat.
- Cal avaluar la capacitat de la xarxa viària de fora de l'àmbit on es canalitzarà la mobilitat d'aquest per accedir-hi o per sortir-ne, en funció del repartiment territorial de la mobilitat (considerant el nou càlcul de la mobilitat generada).
- Cal ajustar la dotació d'aparcament prevista (bicicletes, turismes i motocicletes) als valors d'ordenació del sector aportats i segons les ràtios del Decret 344..
- Cal donar compliment als requeriments d'espais per facilitar la distribució urbana de mercaderies previstos al Decret 344/2006.
- Cal aportar dades referents a la mobilitat segons gènere generada per l'àmbit objecte d'estudi.
- Cal incloure la proposta de finançament de les millores de cada xarxa proposades en el sector.

Se sol·licita al promotor que adapti la redacció de l'EAMG a les modificacions que es proposen en el present informe, així com als continguts que determina el Decret 344/2006 i que es reflecteixen en l'aplicatiu per a la redacció dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) de l'ATM. Una vegada realitzades aquestes modificacions caldrà enviar una còpia del document a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Lluís Alegre Valls
Director de l'Àrea de Mobilitat