

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial d'ordenació urbanística del sector SUD-3 'Mas Rabassa'

Municipi de Vilafranca del Penedès
Comarca de l'Alt Penedès
Promotor: Ajuntament de Vilafranca del
Penedès
Redactor de l'EAMG: GPM

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Parcial d'ordenació urbanística del sector SUD-3 'Mas Rabassa'*, a Vilafranca del Penedès.

1. Antecedents

El Pla Parcial Mas Rabassa planteja una transformació de sòl urbanitzable delimitat (actualment destinat a conreus) en usos residencials, comercials, terciaris, equipaments i una zona d'ús empresarial – vitivinícola.

El sector se situa a la banda sud-est del nucli urbà, colindant amb el sector Melió Residencial per la banda nord, el sector de Molí d'en Rovira Sud a la banda sud, i per l'N-340 a la banda est.

El sector SUD-3 ocupa una superfície de 84.747 m² de sòl, en l'illa delimitada pels carrers Mare de Ràfols al sud, Ronda de Mar a l'est, Olèrdola al nord i Doctor Fleming a l'oest. La compleció d'aquest sector dotarà de continuïtat urbana els barris veïns de Melió Residencial i Molí d'en Rovira Sud.

Vilafranca del Penedès té una població de 39.035 habitants (2012).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Parcial d'ordenació urbanística del sector SUD-3 'Mas Rabassa'*, a Vilafranca del Penedès, als continguts de la llei de la mobilitat, i s'apliquen com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- Un increment de sostre de 76.373 m² per a nous usos residencials, 712 habitatges,
- Es creen 26.222 m² de sostre per a equipaments educatius,
- Es destina 23.189 m² de sostre per a usos comercials,
- Els nous usos Industrials / terciaris tindran un sostre de 11.396 m²
- Es preveuen nous equipaments vitivinícoles amb un sostre de 20.107 m²
- Es destina 26.223 m² de sòl a espais lliures

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret l'estudi de mobilitat de la modificació puntual estima que el planejament generarà un total de **30.400 desplaçaments/dia, 15.200 per sentit**, considerant tots els usos previstos.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna), que són coincidents:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		76.373,00	712	4.984	7.637	7.637
comercial		23.188,67			11.594	11.594
industrial		11.396,36			570	570
equip. docents		26.222,33			5.244	5.244
altres equipaments		20.107,23			4.021	4.021
zona verda	26.222,91				1.311	1.311
TOTAL	84.747,39	157.287,59	712	4.984	30.379	30.379

Els nous **usos residencials** poden generar uns **7.600 viatges/dia**, mentre que el **comerç** previst pot crear uns **11.600 viatges/dia**. Els **equipaments** planificats podrien generar una mobilitat d'uns **9.300 viatges/dia** (dels quals, uns 4.000 corresponen al nou equipament vitivinícola. Els nous **espais terciaris/industrials** podrien generar una mobilitat propera als **600 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que poden generar els **espais lliures**, aplicant la ràtio de 5 viatges per cada 100 m² de sòl, és d'uns **1.300 viatges/dia**.

Es troba a faltar una proposta de repartiment modal d'aquesta nova mobilitat generada.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi afirma que el sector està molt ben comunicat, ja que es troba molt a prop de l'N-340, que circula de forma paral·lela al sector, a l'autopista AP-7 cap a Barcelona i

Tarragona i a la carretera C-15, que comunica Vilafranca amb Vilanova i la Geltrú. També s'esmenta l'existència d'altres vies que connecten amb municipis propers (BP-2121, BV-2127, BV-2119...). Es mostra una imatge amb la xarxa viària proposada pel POUM.

En relació al sector, el desenvolupament d'aquest permetrà donar continuïtat a connexions viàries entre els sectors veïns de Melió Residencial i Molí d'en Rovira, que avui dia queden inconnexes, com per exemple la Ronda del Mar i l'avinguda del Garraf (o els carrers Doctor Janer, Bisbe Estalella i Santa Joaquina de Vedruna, que connectaran fins a Ronda de Mar). La Ronda de Mar esdevindrà la via principal d'accés al sector, que facilitarà l'accés a l'eix comercial així com als carrers en cul-de-sac per arribar als edificis residencials.

No s'aporten dades de la demanda de trànsit existent.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi:

- Rodalies RENFE. L'estació de Vilafranca se situa a 500m del sector, amb circulació de trens de la línia R4.
- Autobús interurbà. L'estació es localitza a 300m del sector, amb nombroses línies que hi efectuen parada.
- Autobús urbà: 3 línies circulars que donen servei al municipi de Vilafranca. L?L1 circula a prop del sector (distància variable entre 100 i 900 m, segons la zona), amb una parada a prop. Donat que el sector encara no està urbanitzat, no circula cap servei ni existeixen parades dins d'aquest.

L'estudi localitza les parades de transport públic en relació al sector.

6. Mobilitat a peu

En l'actualitat el sector no està urbanitzat, per tant només s'aporten fotografies que mostren la situació del vianant en els eixos viaris que limiten el sector (carrer Olèrdola, ronda de Mar, Mare Ràfols).

L'estudi mostra la xarxa principal de vianants del municipi, i la diagnosi que efectua el Pla de Mobilitat Urbana en relació a l'estat de l'accessibilitat de les voreres.

7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi indica que el Vilafranca ha apostat per la creació de carrils bici a diferents sectors del nucli urbà, alguns adjacents al sector objecte d'estudi.

També es disposa de rambles i voreres amples per on es practica una cohabitació amb el vianant, així com de zones 30 de cohabitació amb el vehicle motoritzat i de carrers de vianants i d'ús restringit de vehicles on també es practica la cohabitació amb el vianant.

L'estudi mostra el plànol de la xarxa ciclable existent i prevista segons el PMU (2008). Es preveia que el sector Mas Rabassa comptés amb diversos carrils bici. També es mostra un plànol del PMU on es detecten les deficiències en relació a la bicicleta per anar millorant amb el tems, així com també s'especifica quins són els itineraris més segurs.

Per últim, es mostra un plànol del municipi amb la localització dels aparcaments per a bicicletes.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no fa cap proposta de repartiment modal ni aporta dades sobre la demanda actual en els diferents modes.

Tot i això, l'estudi considera que tant l'oferta actual de transport públic com la xarxa viària existent i planificada són suficients per tal d'absorbir la nova mobilitat generada i per garantir una bona accessibilitat al sector.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret 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 en cas dels usos residencials.

Utilitzant els valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim,

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		76.373,00	1.527	764	382
comercial		23.188,67	232		
industrial		11.396,36	114		
equip. docents		26.222,33	1.311		
altres equipaments		20.107,23	201		
zona verda	26.222,91		262		
TOTAL	84.747,39	157.287,59	3.648	764	382

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per a tots els usos. En concret, aplicant les ràtios del Decret caldria reservar en total **3.600 places per a bicicletes** (2 places d'aparcament per cada 100 m² de sostre residencial i 1 plaça per a la resta dels usos excepte l'equipament docent que hauria de comptar amb 5 places d'aparcament per cada 100 m² de sostre).

L'estudi aplica les ràtios del Decret per a tots els usos, tot i que per a l'equipament educatiu, les zones verdes i els usos comercials proposa preveure la seva instal·lació per fases, tot fent un seguiment de l'ús dels aparcaments i planificant noves places a mesura que la demanda s'incrementi. Des de la redacció del present informe es proposa que l'oferta inicial no sigui inferior a 150 places per a l'equipament educatiu, de 50 places per als usos comercials i de 50 places per a les zones verdes. Aquestes places s'hauran de distribuir de forma que s'incentivi l'ús de la bicicleta.

Es recomana destinar a aparcament de bicicletes uns espais als baixos dels edificis o bé als aparcaments subterranis, d'accés còmode i directe.

En relació als vehicles motoritzats, el POUM de Vilafranca contempla una reserva superior per a turismes (1,2 places per cada 100m² en aparcament soterrani i 1 plaça/100 m² en aparcament en superfície). L'estudi aplica la ràtio de 2 places per cada 100 m² per a aparcament soterrani i proposa que les places restants es destinin a aparcament en superfície. Així, la proposta final que es contempla és la següent:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		76.373,00	712	1.527	1.527	382
comercial		23.188,67		50		
industrial		11.396,36		114		
equip. docents		26.222,33		150		
altres equipaments		20.107,23		201		
zona verda	26.222,91			50		
TOTAL	84.747,39	157.287,59	712	2.092	1.527	382

Respecte de les places a la via pública destinades a vehicles motoritzats, des de la redacció del present informe s'incideix en què cal garantir que sobre calçada se senyalitzin places per a motocicletes, per evitar que aquestes aparquin sobre les voreres.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi de mobilitat no recull la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Respecte de les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, l'article 6 del Decret indica que cal efectuar una reserva d'1 plaça de 3 m x 8 m a la via pública per cada 1.000 m² de sostre destinat a comerç. L'estudi de mobilitat incorpora aquesta necessitat de reservar espais destinats a la càrrega i descàrrega de mercaderies i conclou que caldrà reservar un total de 23 places. L'estudi aporta la proposta de la seva ubicació, en els carrers que es preveuen més comercials (Ronda de Mar, av. del Garraf, i carrer Doctor Janer).

11. Mesures correctores

Xarxa transport públic

L'estudi considera que, tot i que l'oferta actual ofereix un servei suficient per absorbir la nova mobilitat en transport públic, cal millorar l'accessibilitat a l'oferta de transport públic en el sector, modificant lleugerament el recorregut de la línia 1 per tal de disposar d'un parell de parades al sector.

La proposta de modificació sobre la L1 és que aquesta continuï per l'av. Garraf i giri pel carrer de Doctor Janer, fins arribar al carrer Comerç i des d'allà continuar amb la ruta habitual.

També es concreta una segona alternativa per millorar la cobertura del transport urbà del sector, tot i que aquesta comportaria augmentar el temps de recorregut, passant pel carrer Doctor Fleming i per l'av. Ronda de Mar.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi defineix la vialitat bàsica i secundària del sector i considera que la xarxa planificada garantirà una mobilitat excel·lent al sector.

Xarxa de vianants

L'estudi proposa els principals itineraris per a vianants una vegada estigui executada la vialitat: ronda de Mar, av. del Garraf, carrer Doctor Fleming, carrer Olèrdola, carrer Doctor Janer i carrer Bisbe Estalella.

A banda dels eixos principals de connexió amb els barris veïns, dins del sector es preveu una xarxa secundària d'accés a les zones residencials i amb restriccions de trànsit.

Es mostren seccions de diversos vials, que contenen voreres arbrades d'amplada 2,5m però que també contenen espais privats de 3m més entre la vorera i la línia de façana. Des de la redacció del present informe es fa constar que l'amplada lliure d'obstacles hauria de ser en tot moment igual o superior a 2m, per tal de permetre la circulació còmoda per part de tots els usuaris de la via pública.

L'estudi llista un seguit de criteris per tenir en compte durant la urbanització del sector (voreres de la xarxa principal mínim de 2,5m i arbrades, quals rebaixats a totes les cruïlles, disposició de passos de vianants...).

Xarxa de bicicletes

L'estudi proposa que la vialitat secundària del sector esdevingui zona 30, on els vianants i bicicletes tenen prioritat per sobre dels vehicles motoritzats.

Des de la redacció del present informe es fa constar que caldrà garantir el compliment de la xarxa ciclable que preveu el Pla de Mobilitat Urbana (que proposava carrils bici dins del sector), o bé aportar un informe de l'Ajuntament de Vilafranca que validi les noves propostes.

12. Proposta de finançament

L'estudi recorda que el servei de bus urbà és competència de l'Ajuntament de Vilafranca i que, per tant, cal pactar els possibles canvis amb el titular, tenint en compte l'empresa de transport que presta el servei.

Des de la redacció del present informe, no obstant això, es posa de manifest que els costos corresponents a la modificació proposada els haurà d'assumir el sector, seguint les indicacions de l'annex 4 o bé partint dels costos reals de la línia 1 de Vilafranca. Així mateix, els costos relatius a les noves parades (infraestructura, informació, etc), també hauran de ser assumits pel sector.

13. Mobilitat i gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

14. Conclusions

s considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Parcial d'ordenació urbanística del sector SUD-3 'Mas Rabassa'*, a Vilafranca del Penedès, conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable** pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. No obstant això s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Caldria fer una **proposta de repartiment modal** per tal de poder contrastar numèricament la relació entre oferta i demanda, tant del trànsit com del transport públic.
- Cal incorporar els requeriments de **l'article 6** en relació a l'espai de magatzem dels locals comercials.
- Les actuacions sobre el transport públic i els costos corresponents, que hauran de ser assumits pel sector, hauran de comptar amb el **vist-i-plau de l'administració titular** del servei, l'Ajuntament de Vilafranca. Així mateix, s'entén que cal habilitar noves **parades** per tal de millorar la cobertura, per tant el sector també s'haurà de fer càrrec dels costos corresponents a les marquesines o els pals de parada.
- Les actuacions sobre la **xarxa ciclable**, diferents a les contemplades en el Pla de Mobilitat Urbana, cal que es coordinin amb les del Pla de Mobilitat del municipi decidint l'ajuntament quina és la proposta definitiva **a desenvolupar**.

- Caldria aportar **indicadors de gènere**.

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

Se sol·licita a l'Ajuntament de Vilafranca del Penedès que, una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions, envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 2 de juliol de 2013

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat