

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada associat a la Modificació Puntual del POUM de Vilafranca del Penedès en l'àmbit del carrer Comerç**

**Municipi de Vilafranca del Penedès**  
**Comarca de l'Alt Penedès**

Promotor: Ajuntament de Vilafranca del Penedès

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 *de la Modificació Puntual del POUM de Vilafranca del Penedès en l'àmbit del carrer Comerç*.

## **1. Antecedents**

El pla d'ordenació urbanística de Vilafranca del Penedès (en endavant POUM) que va ser 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.

El sector objecte d'estudi del present EAMG està situat al costat est de la línia ferroviària que travessa la vila, limitant amb els següents carrers i/o sectors:

- Al nord amb el carrer Comerç, que dona nom a la modificació de POUM. Just sobre el carrer Comerç hi ha la línia del ferrocarril que va ser objecte de cobertura finalitzada l'any 2007, i que està parcialment pendent d'urbanitzar.
- Al sud amb els carrers Sarriera i Doctor Fleming, amb sòl urbà consolidat. Tanmateix les dues illes més al Sud de l'àmbit enfront al carrer Doctor Fleming limiten amb el sector de sòl urbanitzable SUD3 – Mas Rabassa.
- A l'est amb sòl urbà consolidat i amb els sectors PAU6 – Cinzano i Melió Residencial ja desenvolupats, ordenats tots ells entorn de l'eix de l'entrada de l'av. Barcelona a la ciutat.
- Finalment a l'oest amb la plaça Vilanova delimitada per l'eix de la C-15 provinent de Vilanova i la Geltrú.



## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació Puntual del POUM de Vilafranca del Penedès en l'àmbit del carrer Comerç i en l'àmbit Vinòpolis* 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.

La proposta de modificació puntual busca eliminar la inseguretat jurídica actual dels propietaris del sòl situat dins l'àmbit analitzat pel fet d'estar en un règim provisional, que fa impossible legalment la concessió de llicències d'obra nova i grans rehabilitacions i canvis d'ús.

El segon objectiu, intrínsecament vinculat al primer és no sols fer-ho per imperatiu legal, sinó també perquè és un sector estratègic per a la ciutat. La transformació de l'eix del ferrocarril amb la cobertura que ha cosit el barri del Molí del Rovira amb el Centre ha donat a aquest àmbit una nova centralitat que junt amb altres ingredients, com la preservació del patrimoni vitivinícola existent, ofereixen un marc immillorable per la regeneració urbana, econòmica i social de l'àmbit de nou planejament urbanístic, i per extensió del barri.

Era un barri substancialment industrial, però en els últims anys moltes edificacions han anat quedant en desús al traslladar-se a altres zones industrials. L'ús d'habitatges té una representació molt escassa i es concentra pràcticament tot a una banda del carrer Comerç. Per altra banda, té un important ús terciari (oficines i un restaurant).

La modificació puntual del POUM per aquest àmbit, de 89.370 m<sup>2</sup> preveu dos tipus de classificacions: 86.577 m<sup>2</sup> restaran classificats com a sòl urbà no consolidat, sotmesos a desenvolupament i gestió via pla de millora urbana (4 àmbits); i 2.793 m<sup>2</sup> restaran classificats com a sòl urbà consolidat amb unes condicions d'ordenació directes pel seu grau alt de consolidació.

El quadre comparatiu del planejament vigent i la proposta de modificació és el següent:

	PLANEJAMENT VIGENT		MODIFICACIÓ POUM	
	SUMA			
	superfície	%	superfície	%
ÀMBIT	82.804	100	86.577	100 *1
ZONES	44.775	54,07	46.302	53,48
SISTEMES TOTAL	38.029	45,93	40.275	46,52
ELL	14.679	17,73	18.043	20,84
VIALS	20.461	24,71	19.118	22,08
EQUIPAMENTS	2.889	3,49	3.114	3,60
SOSTRE EDIFICABLE MÀXIM	113.947	100	137.038	100
ÍNDEX	1,38		1,58	
sostre terciari	37.261	32,70	45.679	33,33
sostre residencial	76.686	67,30	91.359	66,67
hpo	15.337	20,00 *2	18.272	20,00
hpc	7.668	10,00	9.136	10,00
hll	53.679	70,00	63.951	70,00
nº màx d'habitatges	900	1/92m2	912	1/100m2

\*1 es compara en aquest quadre l'àmbit subjecte a transformació urbanística exclouent els sòls que es classifiquen com a sòl urbà consolidat a la modificació de POUM

\*2 Els percentatges són respecte al total del sostre residencial

Amb tot, es vol aconseguir un barri on viure i treballar. Sota aquest model es limiten els usos residencials a 2/3 parts del sostre total com a màxim. I es requereix que com a mínim l'1/3 restant sigui destinat a usos d'activitat econòmica. Tot això per permetre que aquelles activitats existents compatibles amb l'habitatge puguin romandre dins l'àmbit o facilitar noves implantacions que reforcin la vocació vinícola i enoturística de Vilafranca.

Amb l'objectiu de reforçar l'eix del carrer Comerç com a eix cívic es prohibeix l'ús d'habitatge a les plantes baixes de totes les edificacions enfront al carrer Comerç, i es regula una major alçada d'aquestes plantes baixes per potenciar la implantació d'activitats empresarials.

La proposta s'ordena sobre dos eixos ortogonals estructurants de la proposta. D'una banda l'eix longitudinal del ferrocarril i el carrer Comerç, i de l'altra, els eixos perpendiculars a aquest que connecten la ciutat construïda amb el sòl no urbanitzable.

Les qualificacions urbanístiques de l'àmbit es resolen de la següent manera:

	superfície m <sup>2</sup>	%	
<b>ZONES</b>	8.217	9,19	sòl patrimonial
	27.383	30,64	sòl lliure
	10.702	11,97	verd privat
<b>SISTEMES</b>	19.118	21,39	viari
	18.043	20,19	espai lliure
	3.114	3,48	equipament
<b>SUMA PMU's</b>	<b>86.577</b>	<b>96,87</b>	
<b>SUC</b>	<b>2.793</b>	<b>3,13</b>	
<b>ÀMBIT MPOUM</b>	<b>89.370</b>	<b>100,00</b>	

  

<b>SOSTRE</b>		<b>RESPECTE ALS SÒLS SUBJECTES A PMU</b>	
137.037,70	total	índex edificabilitat brut	1,58
45.679,23	1/3	índex edificabilitat net	2,96
91.358,47	2/3		

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

L'Estudi calcula la nova mobilitat que generaran els usos objecte de la modificació puntual 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, considerant que l'àmbit té una superfície de 78.643 m<sup>2</sup>.

L'EAMG considera que aplicant aquestes ràtios la mobilitat generada serà de 19.040 viatges/dia.

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

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		81.777	8.178	<b>8.178</b>
comercial		13.629	6.815	<b>6.815</b>
oficines		13.629	2.044	<b>2.044</b>
industrial		13.629	681	<b>681</b>
Altres equipaments	3.293		659	<b>659</b>
zona verda	13.257		663	<b>663</b>
<b>TOTAL</b>	<b>16.550</b>	<b>122.664,00</b>	<b>19.039</b>	<b>19.040</b>

Per altra banda, l'EAMG fa el càlcul de la mobilitat actual de l'àmbit considerant 55.263 m<sup>2</sup> de sostre i les següents ràtios en funció dels usos:

- Ràtios establertes a l'annex I del Decret 344/2006 pels usos residencials, comercials, d'oficines i industrials;
- Ràtios establertes per la junta d'Andalusia per a usos de restauració (100 viatges/100 m<sup>2</sup> de sostre), magatzem (5 viatges/100 m<sup>2</sup> de sostre) i d'oci nocturn (57 viatges/100 m<sup>2</sup> de sostre).
- Ràtios específiques de l'ATM, per a la generació de vehicles de mercaderies per a usos industrial i logístics (1,5 i d'1 vehicles pesants/1.000 m<sup>2</sup> de sostre i 5

treballadors /1.000 m<sup>2</sup> de sostre). En el cas de les mercaderies es consideren 1 viatge/dia/sentit i en el cas dels treballadors es considera que cadascun realitza 1,0345 viatges/dia/sentit respectivament.

**Taula resum de la mobilitat generada actual**  
(segons la documentació aportada i segons el càlcul fet per l'equip redactor del present informe a partir de les diferents ràtios establertes)

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Ràtio de gernació de viatges	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	1.786,00	10 viatges/dia en els 2 sentits per 100m <sup>2</sup> st	179	179
comercial	4.297,00	50 viatges/dia en els 2 sentits per 100m <sup>2</sup> st	2.149	2.149
oficines	2.204,00	15 viatges/dia en els 2 sentits per 100m <sup>2</sup> st	331	331
industrial (construcció)	308,00	5 viatges/dia en els 2 sentits per 100m <sup>2</sup> st	15	15
industrial	43.090,00	1,5 VP/100m <sup>2</sup> st industrial; 5 treballadors/1000m <sup>2</sup> st	861	575
restauració	599,00	100 viatges/dia en els 2 sentits per 100m <sup>2</sup> st	599	599
logística	2.009,00	1 VP/100m <sup>2</sup> st industrial; 5 treballadors/1000m <sup>2</sup> st	25	25
oci	325,00	57 viatges/dia en els 2 sentits per 100m <sup>2</sup> st	185	187
magatzem	645,00	5 viatges/dia en els 2 sentits per 100m <sup>2</sup> st	32	32
<b>TOTAL</b>	55.263,00		4.376	4.092

D'aquest càlcul se n'obté una mobilitat generada actual de 4.091 viatges/dia, que si es resta a la que generarà la proposta de modificació puntual del POUM, s'obté un increment de la mobilitat generada total de 14.949 viatges/dia.

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%	7,5%	48,0%
Viatges / dia de màxima demanda	8.454	1.428	9.139

També realitza el càlcul de la mobilitat actual l'EAMG, aplicant el repartiment modal extret de l'EMQ2006.

Taula resum del repartiment modal de la mobilitat actual

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal intern	77,0%	0,0%	23,0%
% quota modal de connexió	2,0%	12,0%	86,0%
% quota modal total	44,4%	7,5%	48,0%
Viatges / dia de màxima demanda	1.586	250	2.256

L'equip redactor del present informe considera adequat tenir en compte el càlcul de la mobilitat generada actual pels usos del sector i descomptar-la del total que aquest generi, així com s'accepta la hipòtesi de repartiment modal, tot i que en el càlcul de la mobilitat actual, els valors obtinguts a l'EAMG pels usos de sòl destinats a industrial i activitats d'oci, no concorden amb els ratis establerts.

L'equip redactor del present informe considera **que cal calcular la mobilitat generada tenint en compte que l'àmbit de la modificació puntual del POUM que es tramita té una superfície de 89.370 m<sup>2</sup>, enlloc dels 78.643 m<sup>2</sup> amb els que treballa l'EAMG**. Així mateix, cal fer el càlcul la mobilitat generada per la modificació puntual del POUM per l'ús d'equipaments amb els metres quadrats de sostre enlloc de la superfície de sòl que s'ha aplicat.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa per al vehicle privat existent a l'àmbit d'estudi, tant pel que fa a la xarxa 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.

#### Recomanació 1.

Es recomana descriure els punts d'accés i sortida de l'àmbit amb l'exterior.

#### 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.



## Recomanació 2.

Descriure 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.

## Recomanació 3.

Descriure l'accessibilitat de la xarxa per a vianants dels vials interns de l'àmbit d'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 ciclable 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.

## 8. Incidència de la mobilitat generada

En relació a la **xarxa viària**, l'Estudi preveu 600 vehicles/hora punta, 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 (valor extret dels aforaments realitzats per l'EAMG present).

L'EAMG indica que la capacitat de la xarxa, composta per a 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, 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. L'estudi també indica que no es preveu que cap viatge realitzat en transport interurbà utilitzi el transport urbà atesa la proximitat de les dues estacions amb l'àmbit d'estudi.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepten les hipòtesis de capacitat de l'oferta de ferrocarril i d'autobús interurbà, si bé caldria realitzar el càlcul de la capacitat del bus urbà amb dades de demanda d'aquestes dues línies, i tenint en compte la mobilitat generada per la superfície total d'actuació de la MPPOUM (89.370 m<sup>2</sup>).

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

## 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 (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta (D344/2006)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		81.777	1.636	1.636	818	409
comercial		13.629	136	136		
oficines		13.629	136	136		
industrial		13.629	136	136		
Altres equip.	3.293		33	33		
zona verda	13.257		133	133		
<b>TOTAL</b>	<b>16.550</b>	<b>122.664</b>	<b>2.210</b>	<b>2.210</b>	<b>818</b>	<b>409</b>

El càlcul de l'EAMG per a la dotació d'estacionament fora de la via pública coincideix amb l'aplicació dels ratis del Decret 344/2006 tant per a turismes, motocicletes com per a bicicletes.



Tot i així, indica que l'experiència demostra que la ràtio del Decret pel dimensionat d'aparcament per a bicicletes, per aquest cas, és molt elevat i estima el nombre d'estacionaments d'aquest mode a partir de la demanda prevista d'acord amb la mobilitat generada per aquest sector. Pel càlcul considera la mobilitat generada per els usos diferents al residencial, establint un valor de 5.097 viatges/dia; un 15% de desplaçaments en bicicleta a nivell urbà i un 30% a nivell interurbà; i una rotació de les places d'aparcament de bicicleta de 3 vehicles/plaça. Obté un total de 131 places per a l'estacionament de bicicletes per usos diferents els residencials, i acaba proposant localitzar 130 places d'aparcament de forma inicial per anar-ne augmentant l'oferta progressivament en funció de la demanda.

L'equip redactor del present informe indica que les viatges generats per usos no residencials en mode bicicleta no concorda amb el càlcul per modes establert en aquest EAMG.

L'EAMG fa referència al Reial Decret 1053/2014, transcrivint els requeriments de dotació de places de vehicles elèctrics o la seva preinstal·lació per els 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.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la reserva d'aparcament realitzada però **caldrà calcular aquesta reserva tenint en compte la superfície total de l'àmbit de la MPPUOM, així com establir el valor corresponent per a l'estimació de la reserva de places per a bicicletes dels usos no residencials.** Així mateix, cal indicar la necessitat de reserva places d'estacionament de bicicletes pels usos residencials, podent-se establir la necessitat de reservar espai a dins dels propis habitatges.

## **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 m<sup>2</sup> de superfície comercial i d'1 plaça per a casa 2.000 m<sup>2</sup> de sostre d'ús d'oficines.

A partir d'aquestes ràtios, l'estudi estableix la necessitat de reservar 21 places de càrrega i descàrrega (14 associades a l'ús comercial i 7 a l'ús d'oficina).

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.

Tanmateix, l'estudi no indica 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.

### **Recomanació 4.**

Que l'EAMG estableixi la necessitat de de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre dels locals comercials.

## **11. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic**

L'EAMG assenyala que es compleixen els paràmetres establerts al Decret 344/2006 en 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 metres, localitzant-la a la zona proposada d'equipaments de la MPPUOM; 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 el 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.

Alhora proposa canvis en la jerarquització de la xarxa viària de l'àmbit d'estudi, amb modificacions del sentit de circulació dels carrers Sarriera, per tal que exerceixi la funció d'eix distribuïdor de la mobilitat en sentit sud, complementant el carrer Melià (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, al 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 metres 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 proposes 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 proposes d'eixos de connectivitat ciclable. Ambdós connecten amb la xarxa de camins de la vila.

L'opció A proposa com a eixos de connectivitat transversal el dos que tenen continuïtat a través de la xarxa de camins rurals: d'una banda el carrer Bisbe Estalella i d'altra banda el carrer Mare Ràfols.

Per altra banda, l'opció B també proposa com a eixos de connectivitat transversal el carrer Bisbe Estalella i el carrer Mare Ràfols. En aquest cas, però, l'eix de Mare Ràfols es desdobla, de manera que Mare Ràfols és l'itinerari transversal en sentit est, i el carrer del General Vallès ho és en sentit oest.

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

## **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 *de la Modificació Puntual del POUM de Vilafranca del Penedès en l'àmbit del carrer Comerç*, compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet informe **favorable**. No obstant això, s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal calcular la mobilitat generada total i l'afectació a les diferents xarxes, tenint en compte la superfície total de l'àmbit, tramitada en la modificació puntual del POUM, i analitzar la seva incidència sobre les xarxes de mobilitat.
- 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).
- Es considera necessari calcular la reserva d'estacionament tenint en compte la superfície total de l'àmbit de la MPPOUM, així com establir el valor corresponent per a l'estimació de la reserva de places per a bicicletes dels usos no residencials.
- 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.

Així mateix, les diferents recomanacions que se citen en aquest informe, s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

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.

Barcelona, 10 de gener de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic