

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada associat al Pla Especial Autònom del "CRAE Toni Inglés" de Vilafranca del Penedès**

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

Promotor: Infraestructures.cat i Departament de Treball, Afers Socials i Famílies  
Redactor de l'EAMG: DOYMO

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 associat al Pla Especial Autònom del "CRAE Toni Inglés" de Vilafranca del Penedès.

## 1. Antecedents

El present Pla Especial té com a objectiu regular la implementació del Centre Residencial d'Acció Educativa (CRAE) de Vilafranca del Penedès.

Aquest equipament s'emmarcava en el Pla Especial Urbanística de Concreció d'Usos i Titularitat d'un equipament del sector del Pla Diable, destinat a CRAE, però es va considerar que aquell no era l'instrument adequat per a l'ordenació d'un sistema general supramunicipal.

L'àmbit del pla especial està localitzat a l'avinguda del Pla del Diable 39, delimitat per la plaça d'Assumpció Domènech, l'avinguda Pla del Diable i el carrer Rodolf Llorens i Jordana, del municipi de Vilafranca del Penedès.



## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada associat al Pla Especial Autònom del "CRAE Toni Inglés" de 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 pla especial vol ordenar la implementació del CRAE de Vilafranca del Penedès. Els CRAE són institucions per a la guarda i educació d'infants i adolescents (de 0 a 18 anys) a qui s'aplica la mesura d'acolliment simple en institució, d'acord amb la mesura que consti en l'informe previ dels equips tècnics competents. El seu objectiu és donar resposta a situacions i necessitats educatives i assistencials que requereixen una especialització tècnica en la seva guarda i educació alternativa a la seva família d'origen.

L'edifici on es preveu la implementació del CRAE és de 975,83 m<sup>2</sup> de sostre, formada per una planta baixa (515,50 m<sup>2</sup>) i una planta primera (460,33 m<sup>2</sup>), ambdues amb espais coberts.

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada per l'àmbit del Pla Especial Autònom

L'Estudi calcula la nova mobilitat que generaran els usos objecte del pla especial i hi aplica les ràtios del Decret 344/2006, aplicant-los a la distribució segons usos de l'àmbit proposat al PE, considerant la superfície de sostre de l'equipament que és de 975,83 m<sup>2</sup>.

L'EAMG considera que aplicant aquestes ràtios la mobilitat generada serà de 195 viatges/dia (98 viatges/sentit).

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

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Altres equipaments	975,83	195	195
<b>TOTAL</b>	975,83	195	195

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi estableix un repartiment modal però no n'explica la seva justificació.

**Taula resum del repartiment modal**

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal total	75%	5%	20%
Viatges / dia de màxima demanda	146	9	40

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

#### **4. Mobilitat en vehicle privat**

L'estudi descriu els itineraris principals d'accés i sortida al sector. Així mateix estableix una simulació de la situació actual del trànsit, que s'ha fonamentat en dos aforaments manuals de trànsit a dos punts de l'avinguda del Pla del Diable. Fruit d'aquests aforaments el trànsit rodat en aquest sector se situa entorn dels 3.500-5.000 vehicles per sentit i dia a l'avinguda del Pla del Diable, i un nivell de servei A, de màxima fluïdesa.

L'EAMG també incorpora un inventari de les places d'aparcament i la seva ocupació als vials de l'entorn, indicant si es tracta de places lliures, o bé d'aparcament regulat. En general tot i que s'observen ocupacions altes, hi ha places lliures entorn del pla especial.

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

#### **5. Xarxa de transport públic**

L'EAMG descriu l'oferta de transport públic de Vilafranca del Penedès, s'aporta informació de les dues línies urbanes existents i els seus horaris i s'indica que el CRAE compta amb una parada a 250 metres de la línia 1 i 300 metres de la 2.

S'aporta informació del recorregut i parades d'ambdues línies i la seva ubicació respecte al CRAE).

En relació als serveis de transport interurbans es fa una mínima descripció de les línies d'autobús interurbanes i de l'oferta ferroviària (R4).

#### **Recomanació 1.**

Es troba a faltar una major descripció de la xarxa de transport públic urbà i especialment interurbà, en el qual es descriu l'oferta, capacitat i ocupació en hora punta.

#### **6. Mobilitat a peu**

Es fa una descripció de l'itinerari a peu tant fins al centre urbà com fins a l'estació de ferrocarril.

També s'aporta informació sobre l'accessibilitat de la xarxa viària, indicant la seva amplada. En aquest sentit, s'apunta que l'àmbit d'estudi és completament accessible pels vianants amb voreres que tenen generalment una amplada superior a 1,8 m i

passos per a vianants rebaixats (s'adjunta plànol amb informació dels guals existents i les seves característiques).

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

## **7. Mobilitat en bicicleta**

L'EAMG aporta informació de la xarxa ciclista actual de Vilafranca del Penedès. S'indica que es tracta d'una xarxa creixent, però que encara presenta forces discontinuïtats.

L'àmbit d'estudi té connexió a aquesta xarxa a poc més de 100 metres.

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

## **Recomanació 2.**

Es recomana aportar informació sobre els punts d'aparcament per a bicicletes propers a l'àmbit d'estudi.

## **8. Incidència de la mobilitat generada**

En relació a la **xarxa viària**, l'Estudi preveu un increment de trànsit de 15 turismes i 2 motocicletes/dia. L'EAMG indica que la capacitat de la xarxa resulta suficient per absorbir aquest nou flux de trànsit, donat el nivell de servei actual.

En referència al **transport públic**, l'estudi preveu 9 desplaçaments al dia en transport públic. L'EAMG no aporta dades sobre l'ocupació i oferta dels serveis de transport públics actuals, si bé des de l'equip redactor del present informe es considera que la incidència d'aquesta nova mobilitat generada serà baixa.

Finalment en relació als modes no motoritzats, l'EAMG preveu 142 nous desplaçaments a peu i 4 en bicicleta, i considera que les xarxes existents ja són suficients per absorbir aquesta nova oferta.

## **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	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta (D344/2006)	Total aparcaments bicicleta EAMG
Altres equip.	975,83	10	10
<b>TOTAL</b>	<b>975,83</b>	<b>10</b>	<b>10</b>

L'EAMG no fa una previsió d'aparcament per a motocicletes i turismes, donat que el Decret 344/2006 no ho contempla per als usos establerts al pla especial.

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

### Recomanació 3

Si bé en aquest cas no li resulta d'aplicació es recomana preveure la disposició d'un punt de recàrrega per a vehicles elèctrics i una plaça per a l'aparcament de persones de mobilitat reduïda a les proximitats de l'equipament.

Per altra banda, segons els perfils dels usuaris del CRAE pot resultar recomanable la senyalització de places d'aparcament per a motocicletes a l'espai públic a fi d'evitar l'aparcament de motocicletes a la vorera.

## 10. Distribució urbana de mercaderies

L'EAMG no estableix cap reserva en relació a les places destinades a càrrega i descàrrega de mercaderies, donat que no li resulta d'aplicació segons els usos previstos al pla especial.

## 11. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic

L'EAMG no preveu mesures correctores en relació a la xarxa de transport públic.

### Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG no preveu mesures correctores en relació a la xarxa per a vehicles.

### Xarxa de vianants i bicicletes

L'EAMG no preveu mesures correctores en relació a la xarxa per a vianants i bicicletes.

## 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.

## 14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *associat al Pla Especial Autònom del "CRAE Toni Inglés" de Vilafranca del Penedès*, 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 aportar dades referents a la mobilitat segons gènere generada per l'àmbit objecte d'estudi.

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, 14 de febrer de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic