

#### IV AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA

La present modificació no modifica les previsions econòmiques del planejament vigent, ni tampoc la sostenibilitat econòmica de l'ordenació resultant, ja que no es modifiquen les superfícies de sòl públic ni privat ni els aprofitaments previstos.

Els promotors incorreran en la despesa addicional de l'enderroc i trasllat dels serveis afectats de les porcions de vial existents que passen a ser sòl privat, i la urbanització del nou sòl públic (els dos vials del subàmbit nord, d'una superfície total de 650 m<sup>2</sup>, i l'espai lliure de connexió entre la plaça dels Boleranys i el passeig del Carme, de 312 m<sup>2</sup> de superfície). L'estimació que es fa d'aquests costos d'urbanització és la següent:

Desviació de serveis existents i enderroc dels sòls desafectats de vial	650 m <sup>2</sup> de vial x 40 €/m <sup>2</sup> =	26.000 €
Costos d'urbanització de nous vials	650 m <sup>2</sup> de vial x 120 €/m <sup>2</sup> =	78.000 €
Costos d'urbanització de la connexió plaça dels Boleranys – pg. del Carme	312 m <sup>2</sup> de vial x 60 €/m <sup>2</sup> =	9.360 €
<b>Total</b>		<b>113.360 €</b>

#### V MOBILITAT SOSTENIBLE

D'acord amb el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, l'elaboració d'aquest estudi no és preceptiva en la figura de modificació del planejament urbanístic general, ja que no s'inclou en cap dels supòsits de l'article 3 del Decret esmentat, i no comporta una nova classificació del sòl urbà o urbanitzable.

El planejament vigent, el Pla Especial de Reforma Interior Pirelli-Mar, incorpora com a annex l'*Estudi de tràfic i aparcament per al desenvolupament de l'espai Pirelli a Vilanova i la Geltrú*, les previsions del qual són assimilables a l'ordenació que ara es proposa.

Això no obstant, a continuació s'analitza com afecten les previsions de la Modificació del PGOU a les determinacions del planejament vigent pel que fa a la mobilitat.

##### **1. CONSIDERACIONS GENERALS**

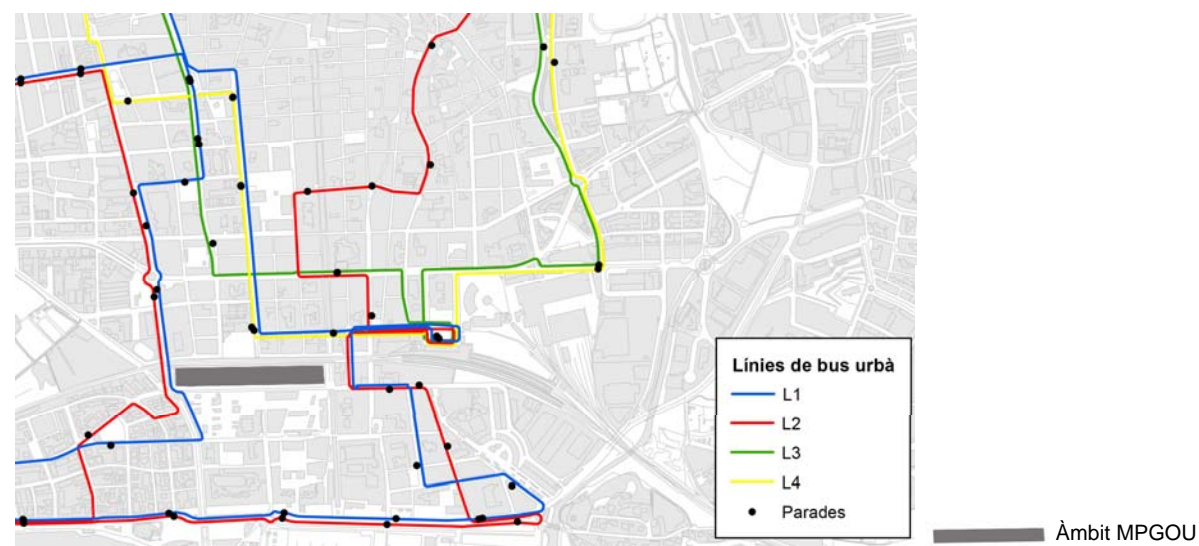
Com s'ha detallat, la Modificació del PGOU plantejada únicament modifica les condicions d'ordenació de l'edificació, sense modificar el sostre global edificable dins l'àmbit. El trasllat de sostre més significatiu dels que es proposen és el del sostre amb ús hotel·ler, que es desplaça del Conjunt G al Conjunt L; aquest trasllat es produeix seguint l'eix del carrer de la Boia, que segueix constituint el seu accés natural, juntament amb la Rambla de Pirelli, un dels principals eixos de la ciutat. La ubicació del sostre comercial no pateix cap variació substancial, i el trasllat de sostre residencial més important és del Conjunt G al Conjunt K, de nou mantenint l'accés pel carrer de la Boia. La resta de trasllats de sostre residencial que es proposen tenen molt poca entitat i no produeixen cap variació en l'equilibri de mobilitat previst pel planejament vigent.

Mitjançant la nova distribució dels usos dins de l'àmbit, més equilibrada i estratègica, es recupera l'estructura urbana que el PERI pretenia accentuar: l'estructura de les Tres Rambles. En lloc de concentrar tots els usos generadors de major tensió urbana a la Rambla de la Pau, carrer que actualment ja rep una considerable càrrega d'activitat, els usos s'han redistribuït d'acord amb la naturalesa dels tres eixos existents i amb l'objectiu de potenciar diferentment cada un d'ells:

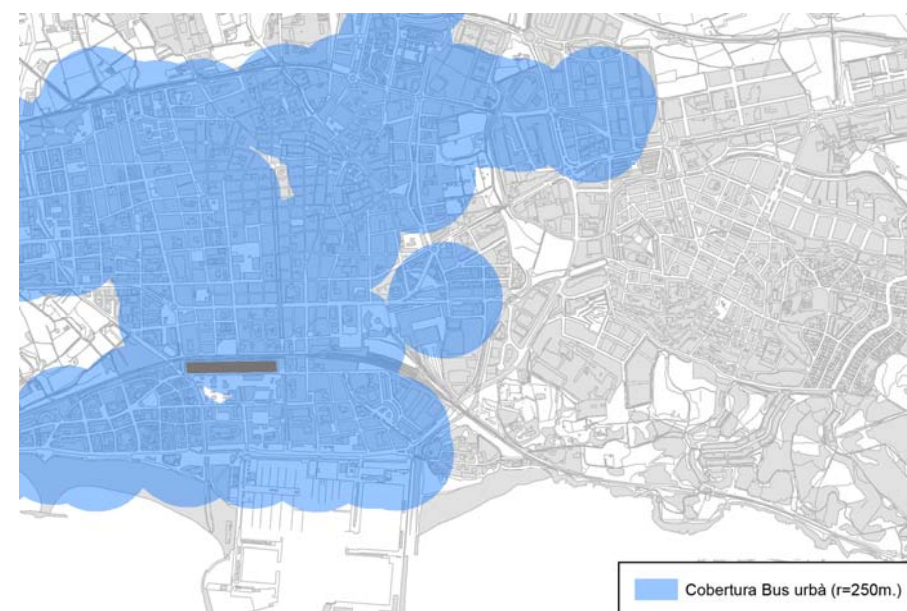
- l'ús hotel·ler es vincula a la Rambla de Pirelli, en un punt des del què el vianant camina fins la platja de Ribes Roges, i que al mateix temps és accessible quasi directament des de la xarxa viària primària del municipi.
- l'habitatge es vincula tant a la Rambla de Lluís Companys com a la Rambla de Pirelli, continuació de la Rambla de Samà, eix de marcat caràcter residencial.
- l'ús comercial es manté vinculat a la Rambla de la Pau, eix principal de la ciutat i que connecta el nucli primitiu de Vilanova amb el mar, i també, indirectament, amb la Rambla de Pirelli. Tot i que l'activitat comercial és protagonista al llarg de tota la Rambla de la Pau, en el tram inferior a la via del ferrocarril la intensitat és menor. El sostre comercial que se proposa afegir ajudarà a prolongar l'activitat de la Rambla fins al passeig marítim, sense però col·lapsar-la amb la gran concentració d'usos que proposava el PERI en aquest punt.

El **Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Vilanova i la Geltrú** és un document elaborat l'any 2014 que ens permet comparar les previsions del PERI amb l'estat real del municipi dotze anys després, i equiparable a l'actual.

Pel que fa a la **mobilitat amb transport públic**, l'àmbit de la Modificació de PERI es troba completament cobert per les línies de transport públic urbà (considerant un radi de 250m) i per les de transport públic interurbà (radi de 450m per a l'autobús interurbà, 1.000m per a la Renfe).



Xarxa de serveis de transport públic urbà  
(Anàlisi i diagnosi de la mobilitat, Pla de Mobilitat Urbana de Vilanova i la Geltrú, 2014)



Cobertura de les línies de transport públic urbà  
(Anàlisi i diagnosi de la mobilitat, Pla de Mobilitat Urbana de Vilanova i la Geltrú, 2014)



Cobertura de les línies de transport públic interurbà  
(Anàlisi i diagnosi de la mobilitat, Pla de Mobilitat Urbana de Vilanova i la Geltrú, 2014)

Pel que fa a la **mobilitat amb vehicle privat**, l'àmbit de planejament es recolza completament en la xarxa viària secundària. En relació al planejament vigent, s'introdueixen les següents millores:

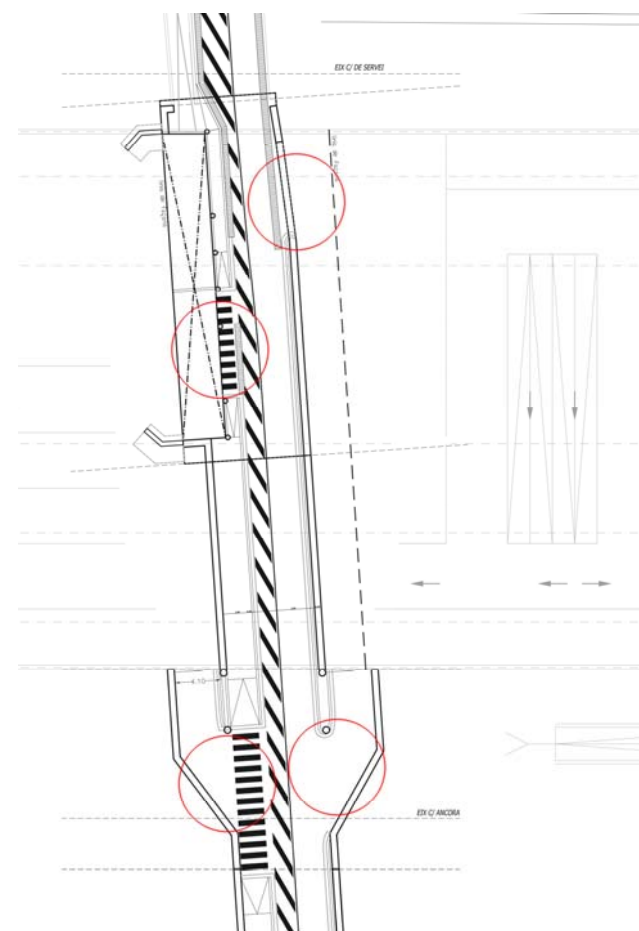
- Vinculació directa de l'ús hotel·ler a dos elements de la xarxa viària secundària: la Rambla de Pirelli i el carrer de l'Any dels Negats, la primera amb accés directe a l'aparcament subterrani des del pas inferior de la via del ferrocarril, i la segona en superfície.
- La Rambla de la Pau (carrer de vianants de tràfic restringit) s'allibera de l'ús hotel·ler, generador de mobilitat privada.



Jerarquizació viària

(Anàlisi i diagnosi de la mobilitat, Pla de Mobilitat Urbana de Vilanova i la Geltrú, 2014)

Com s'ha comentat en l'anàlisi del desplegament del PERI Pirelli-Mar, el pas subterrani de la Rambla de Pirelli sota les vies de ferrocarril ja s'ha executat, així com també les previsions de connexió amb l'aparcament subterrani dels conjunts edificatoris adjacents. Aquests tindran la possibilitat de, tot i que es desenvolupin per fases, tenir aquest accés comú a l'aparcament subterrani des de la Rambla de Pirelli. Així, a través d'aquest pas subterrani es dona accés, per una part, al conjunt residencial i, per l'altra, als conjunts hotel·ler i comercial.



Planta as-built del pas subterrani de la Rambla de Pirelli sota les vies del ferrocarril. En vermell, les previsions de connexió amb els futurs aparcaments subterranis, també realitzades:



La peça comercial es vincula directament a la Rambla de la Pau, principal eix de vianants de la ciutat.

Es planteja també un doble accés rodat: en superfície, des del nou vial que prolonga la carrer del Parlament i, subterrani, des del pas de la Rambla de Pirelli sota la línia de ferrocarril, a través d'una servitud de pas de la parcel·la del conjunt L. L'estudi de mobilitat que es redacti per al projecte d'implantació del conjunt comercial estudiarà aquestes connexions que ara es plantegen.



Relació de la peça comercial amb la trama viària

En relació al planejament vigent, que vinculava directament l'ús hotel·ler amb la Rambla de la Pau, en el nou emplaçament proposat l'accés rodat es produeix, bé a través del pas subterrani de la Rambla de Pirelli sota la via del ferrocarril, bé en superfície a través del carrer de la Boia, element de la xarxa secundària local del municipi.

La nova localització ofereix una clara millora en relació al planejament vigent, tant des del punt de vista de l'usuari de la instal·lació com de l'equilibri de la trama urbana del municipi. La Rambla de Pirelli condueix directament el vianant fins la platja de Ribes Roges –l'aigua és a menys de 600 m- i l'hotel és accessible gairebé directament des de la xarxa viària primària del municipi, a l'hora que manté la seva proximitat amb el casc antic de Vilanova i amb l'estació del ferrocarril.



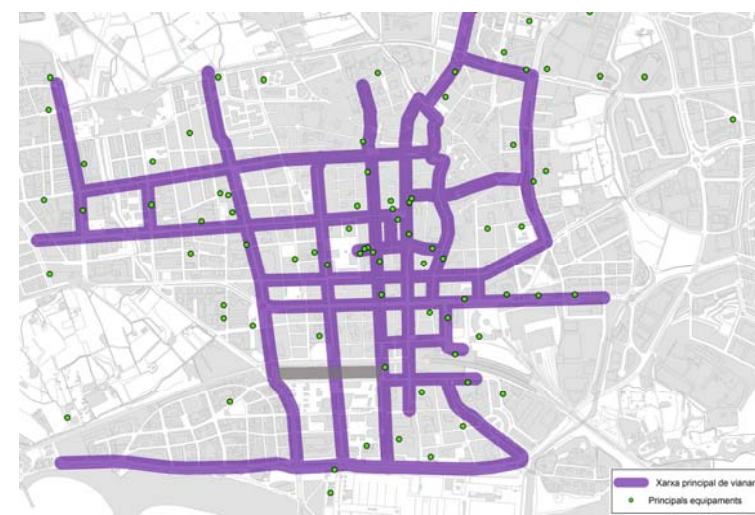
Relació de la peça hotelera amb la trama viària

El conjunt residencial es col·loca entre les Rambles de Pirelli i de Lluís Companys. L'accés rodat a aquest conjunt es planteja, bé en superfície des del carrer de la Boia, bé a través del pas subterrani de la Rambla de Pirelli sota la via del ferrocarril, que condueix directament a l'aparcament de la planta -1.



Relació de conjunt residencial amb la trama viària

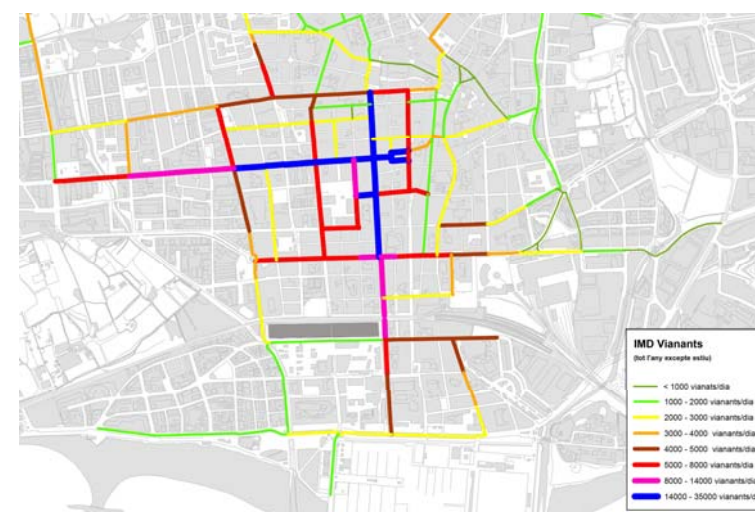
Pel que fa a la **mobilitat de vianants**, la distribució dels usos proposada en aquesta Modificació reforça l'estructura de les Tres Rambles que el PERI volia impulsar, ja que vincula a cada una de les Rambles un ús generador d'aquest tipus de mobilitat.



Xarxa principal de vianants. Definició

(Anàlisi i diagnosi de la mobilitat, Pla de Mobilitat Urbana de Vilanova i la Geltrú, 2014)

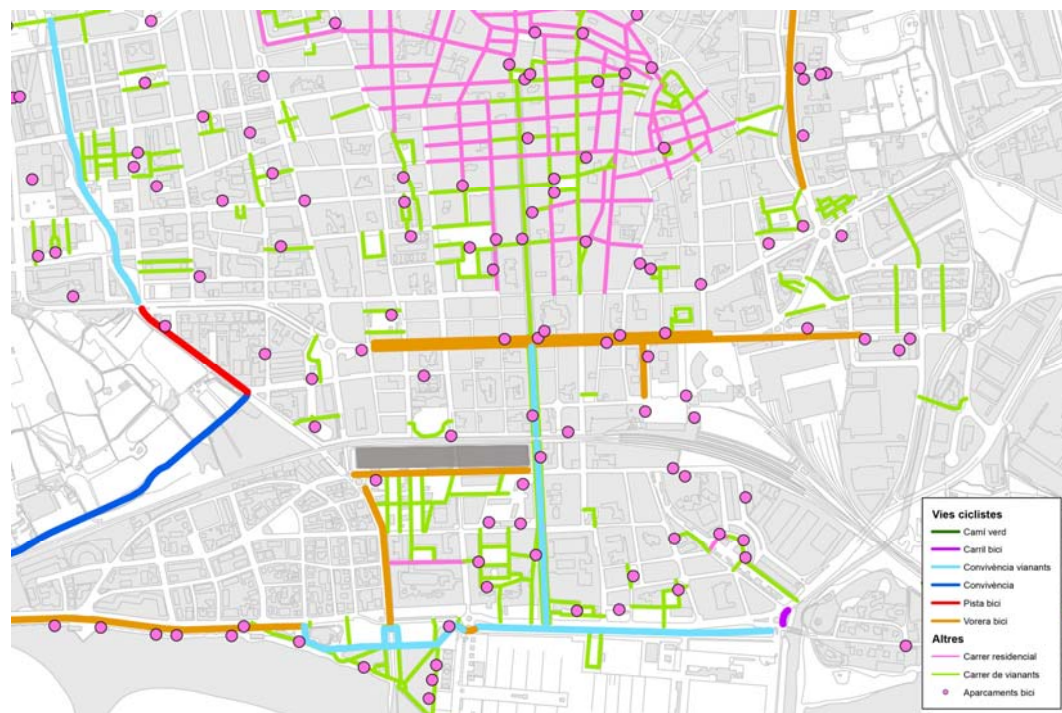
En efecte, el pla de Mobilitat detecta el desequilibri existent en l'ús de les tres Rambles per part dels vianants que baixen cap al mar, situació reversible amb l'execució de les previsions de la present Modificació: la nova distribució dels usos i l'augment de la permeabilitat nord-sud del sector.



Intensitat mitjana diària de vianants

(Anàlisi i diagnosi de la mobilitat, Pla de Mobilitat Urbana de Vilanova i la Geltrú, 2014)

Finalment, pel que fa a la **mobilitat amb bicicleta** les obres d'urbanització del PERI han incorporat una via ciclista de vorera que recorre tot l'àmbit de la present Modificació, i que enllaça amb els carrils bici de la Rambla de la Pau i de la Rambla de Lluís Companys.



Xarxa de vies ciclistes. Vies i aparcaments

(Anàlisi i diagnòsi de la mobilitat, Pla de Mobilitat Urbana de Vilanova i la Geltrú, 2014)



Via ciclista executada com a part del Projecte d'urbanització

## 2. PROPOSTA D'ORDENACIÓ

La superfície total de l'àmbit és de 18.636 m<sup>2</sup> i es compon de dos subàmbits:

- Subàmbit nord, de 18.324 m<sup>2</sup> de sòl
- Subàmbit sud, de 312 m<sup>2</sup> de sòl.

Les diferències entre el planejament vigent i la seva modificació s'expressen en el quadre comparatiu següent:

Qualificació	Clau	Planejament vigent	Proposta MPGOU	Diferència
		Superfície	Superfície	Superfície
<b>Subàmbit nord (conjunts G, K i L)</b>				
sistemes Viari	A	650 m <sup>2</sup>	650 m <sup>2</sup>	0
zones		17.674 m <sup>2</sup>	17.674 m <sup>2</sup>	0
<b>Total subàmbit nord</b>		<b>18.324 m<sup>2</sup></b>	<b>18.324 m<sup>2</sup></b>	<b>0</b>
<b>Subàmbit sud (passeig del Carme)</b>				
sistemes Espai lliure	F	0 m <sup>2</sup>	312 m <sup>2</sup>	+ 312 m <sup>2</sup>
zones		312 m <sup>2</sup>	0	- 312 m <sup>2</sup>
<b>Total subàmbit sud</b>		<b>312 m<sup>2</sup></b>	<b>312 m<sup>2</sup></b>	<b>0</b>
<b>Total àmbit MPGOU</b>				
sistemes Viari		650 m <sup>2</sup>	650 m <sup>2</sup>	0
Espai lliure		0 m <sup>2</sup>	312 m <sup>2</sup>	+ 312 m <sup>2</sup>
<b>Total sistemes</b>		<b>650 m<sup>2</sup></b>	<b>962 m<sup>2</sup></b>	<b>+ 312 m<sup>2</sup></b>
zones		<b>17.986 m<sup>2</sup></b>	<b>17.674 m<sup>2</sup></b>	<b>- 312 m<sup>2</sup></b>
<b>Total àmbit MPGOU</b>		<b>18.636 m<sup>2</sup></b>	<b>18.636 m<sup>2</sup></b>	<b>0</b>

No modificat / **Reduït** / **Ampliat**

En termes de sostre, la diferència entre planejament vigent i proposat és la següent:

				Sostre	Nombre d'habitatges
	Hoteler	Terciari	Residencial	Total	
<b>Subàmbit nord</b>					
<b>Edifici</b>					
G	0	15.041 m <sup>2</sup>	0	21.405 m <sup>2</sup>	0
K	0	0	32.544 m <sup>2</sup>	32.544 m <sup>2</sup>	336 hab.
L	7.665 m <sup>2</sup>	0	0	7.665 m <sup>2</sup>	0
<b>Total subàmbit nord</b>	<b>7.665 m<sup>2</sup></b>	<b>15.041 m<sup>2</sup></b>	<b>32.544 m<sup>2</sup></b>	<b>55.250 m<sup>2</sup></b>	<b>336 hab.</b>
<b>Subàmbit sud</b>	0	0	0	0	0
<b>Total àmbit MPGOU</b>	<b>7.665 m<sup>2</sup></b>	<b>15.041 m<sup>2</sup></b>	<b>32.544 m<sup>2</sup></b>	<b>55.250 m<sup>2</sup></b>	<b>336 hab.</b>

D'acord amb les Normes Urbanístiques de la Modificació del PGOU i amb els articles 6 i 9 del Decret Llei 1/2009, del 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials, la tipologia de comerços admesos en el sostre destinat a terciari és:

- Establiments comercials petits (superfície inferior a 800 m<sup>2</sup>) i mitjans (entre 800 m<sup>2</sup> i 1.300 m<sup>2</sup>).
- Establiments comercials grans (entre 1.300 m<sup>2</sup> i 2.500 m<sup>2</sup>), en estar l'àmbit inclòs dins la Trama Urbana Consolidada de Vilanova i la Geltrú i ser aquest un municipi de més de 5.000 habitants.
- Establiments comercials territorials (majores de 2.500 m<sup>2</sup>), en estar l'àmbit inclòs dins la Trama Urbana Consolidada de Vilanova i la Geltrú i ser aquest un municipi de més de 50.000 habitants.

Prenent en consideració el que s'ha exposat, per a major agilitat de càlcul -i tot i que dins de cada zona s'admeten també altres usos-, per definir la proposta d'ordenació i la seva mobilitat generada es fan les hipòtesis següents:

- A la zona 5e1 es considera que s'esgota el sostre màxim destinant-lo exclusivament a habitatge.
- A la zona 5e2 es considera que s'esgota el sostre màxim destinant-lo exclusivament a ús hoteler.
- A la zona 6c es considera que s'esgota el sostre màxim destinant-lo exclusivament a ús comercial.

En definitiva, el planejament proposat a la Modificació del PGOU es tradueix en els següents usos del sostre:

	Hoteler	Comercial	Residencial	Nombre d'habitatges
6c	0	15.041 m <sup>2</sup>	0	0
5e1	0	0	32.544 m <sup>2</sup>	336 hab.
5e2	7.665 m <sup>2</sup>	0	0	0
<b>Total àmbit MPGOU</b>	<b>7.665 m<sup>2</sup></b>	<b>15.041 m<sup>2</sup></b>	<b>32.544 m<sup>2</sup></b>	<b>336 hab.</b>

### 3. MOBILITAT GENERADA EN L'ÀMBIT DE PLANEJAMENT

És important assenyalar que el planejament proposat **no genera un augment de mobilitat en relació al planejament vigent**, ja que no augmenta el sostre edificable ni la densitat, i tampoc modifica els usos previstos. Els càlculs que es fan a continuació estudien les conseqüències del desenvolupament del planejament proposat des del punt de vista de la mobilitat, en comparació amb la situació actual, de no execució del planejament vigent.

#### 3.1 QUANTIFICACIÓ DE LA NOVA MOBILITAT

La quantificació de la mobilitat generada per les diferents activitats i usos del sòl previstos es calculen a partir de les ràtios mínimes de viatges/dia que s'indiquen a l'Annex I del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada:

Ús	Viatges generats/dia
Habitatge	El valor major entre els dos següents: 7 viatges/habitatge, 3 viatges/persona
Hotel (residencial)	10 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Comercial	50 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre

Font: Decret 344/2006, de 19 de setembre

##### 3.1.1 Ús d'habitatge

El planejament proposat preveu un sostre d'habitatge de 32.544 m<sup>2</sup>, i una densitat màxima de 336 habitatges. En aplicació de la primera ràtio del Decret Llei (7 viatges/habitatge), la mobilitat generada seria de

2.352 viatges/dia. En aplicació de la segona ràtio del Decret Llei (3 viatges/persona), i considerat una densitat mitjana de 2,49 persones/habitatge (segons "Encuesta continua de hogares" del 2017 de l'Institut Nacional de Estadística), que permet suposar 837 nous residents, la mobilitat generada seria de **2.511 viatges/dia**, resultat que se utilitzarà para el càlcul al ser el major dels dos.

### 3.1.2 Ús hoteler

El planejament proposat prevé un sostre d'habitatge de 7.665 m<sup>2</sup>. En aplicació de la primera ràtio del Decret Lei (10 viatges/100 m<sup>2</sup> de sostre), la mobilitat generada seria de **766 viatges/dia**.

### 3.1.3 Ús comercial

El planejament proposat preveu un sostre comercial de 15.041 m<sup>2</sup>. Aplicant la ràtio del Decret Llei (50 viatges/100 m<sup>2</sup> de sostre) s'estima una mobilitat generada i atreta de **7.520 viatges/dia** en ambdós sentits.

Es contrasta aquest resultat amb la ràtio de generació de viatges del Estudi d'Impacte de la mobilitat en equipaments comercials (Direcció General de Comerç, Generalitat de Catalunya):

Tipologia d'activitat comercial	Divendres Viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre		Dissabte Viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre	
	Visitants	Treballadors	Visitants	Treballadors
Hipermercats	87	5	131	7
Centre comercial / Grans magatzems	71	7	106	10
Superfícies especialitzades	92	4	138	5

Font: Estudi d'Impacte de la mobilitat d'equipaments comercials (DGC)

Es planteja la implantació a la zona 6c d'un Centre Comercial. Es considera que la mobilitat existent en aquest punt cèntric del nucli urbà presenta un pic el dissabte, i per tant, coincidint precisament amb les més desfavorables, s'utilitzen les ràtios d'aquest dia:

Tipologia d'activitat comercial	Dissabte		
	Visitants	Treballadors	Total
Centre comercial / Grans magatzems	15.943	1.504	<b>17.447 viatges/dia</b>

Ja que els dos resultats obtinguts són considerablement diferents, s'utilitzarà per als càlculs una mitjana entre ells, de **12.483 viatges/dia**.

### 3.1.4 Zones verdes

La zona verda de 312 m<sup>2</sup> incorporada en el planejament proposat no generarà cap mobilitat addicional.

### 3.1.5 Resum

S'estima que la mobilitat generada i atreta és la següent:

Ús	Viatges/dia	%
Habitatge	<b>2.511 viatges/dia</b>	16%
Hotel	<b>766 viatges/dia</b>	5%
Comercial	<b>12.483 viatges/dia</b>	79%
<b>Total</b>	<b>15.760 viatges/dia</b>	<b>100%</b>

### 3.2 DISTRIBUCIÓ MODAL

Segons les dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (ATM, 2006), la distribució total dels desplaçaments segons el mode principal de transport a la Regió Metropolitana de Barcelona és la següent:

Tipus	No motoritzat	Transport públic	Transport privat	Total
No motoritzat	44,2%	11,1%	44,7%	<b>100%</b>

Font: EMQ 2006 (ATM)

És important assenyalar que, en l'àmbit d'estudi, aquests percentatges serien probablement molt més favorables tant per al transport públic -donada la proximitat a la què es troba l'estació de ferrocarrils, a una distància d'entre 300 i 650 m de qualsevol punt de l'àmbit on es col·loca el nou sostre- com per als desplaçaments no motoritzats, -donada l'alta centralitat de l'àmbit en relació al nucli urbà.

Tot i això, s'utilitzen aquestes dades per expressar, en el quadre inferior, la distribució dels desplaçaments generats i atrets segons diferents modes de transport:

Ús	No motoritzat	Transport públic	Transport privat	Total
	44,2%	11,1%	<b>44,7%</b>	100%



Habitatge	1.110 viatges/dia	279 viatges/dia	<b>1.122 viatges/dia</b>	2.511 viatges/dia
Hotel	338 viatges/dia	85 viatges/dia	<b>343 viatges/dia</b>	766 viatges/dia
Comercial	5.517 viatges/dia	1.386 viatges/dia	<b>5.580 viatges/dia</b>	12.483 viatges/dia
<b>Total</b>	<b>6.965 viatges/dia</b>	<b>1.750 viatges/dia</b>	<b>7.045 viatges/dia</b>	15.760 viatges/dia

Així, s'estima que dels **15.760 viatges/dia** en els dos sentits que genera el nou sostre, **7.045 viatges/dia** s'efectuaran en vehicle privat.

#### 4. IMPACTE DE LA MOBILITAT GENERADA SOBRE LES XARXES DE TRANSPORT

##### 4.1 XARXA VIÀRIA

Segons dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (ATM, 2006), l'ocupació mitjana per vehicle els dissabtes és de **1,67 persones/vehicle**.

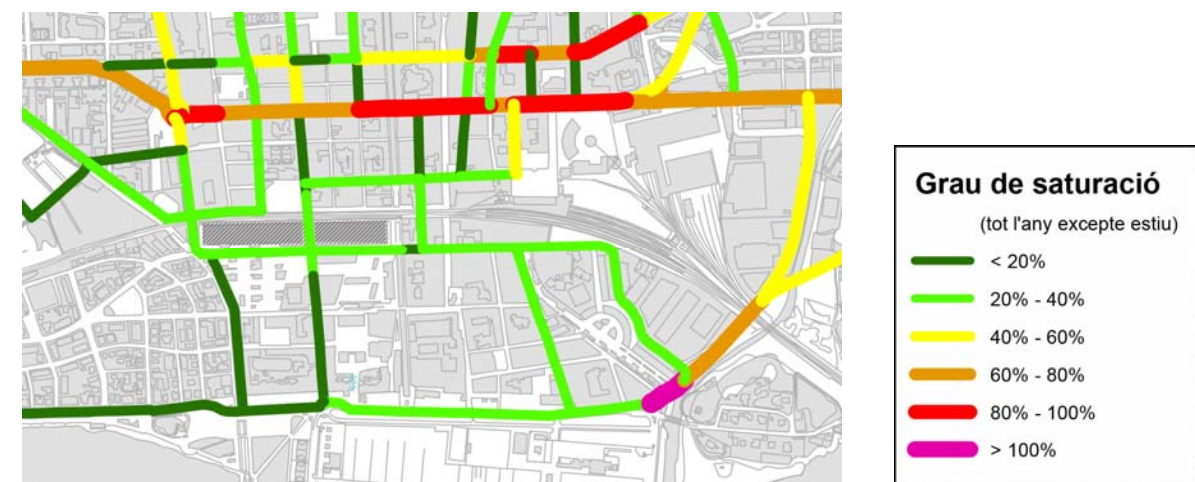
Així, resulta la següent distribució de generació de viatges en transport privat i vehicles diaris:

Ús	Viatges en vehicle privat/dia	Vehicles/dia
Habitatge	<b>1.122 viatges/dia</b>	<b>672 vehicles/dia</b>
Hotel	<b>343 viatges/dia</b>	<b>205 vehicles/dia</b>
Comercial	<b>5.580 viatges/dia</b>	<b>3.341 vehicles/dia</b>
<b>Total</b>	<b>7.045 viatges/dia</b>	<b>4.218 vehicles/dia</b>

Segons dades del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Vilanova i la Geltrú, la intensitat mitjana diària de vehicles que transiten per la Rambla de Pirelli és d'entre 1.000 i 3.000 vehicles/dia, i per la Rambla de Lluís Companys d'entre 5.000 i 7.000 vehicles/dia, essent les dues principals vies d'accés a l'àmbit d'estudi. El grau de saturació d'aquestes dues vies, si més no, és del voltant del 20%, fet que implica que entre les dues poden absorbir sense problemes els 4.218 vehicles diaris previstos.



Font: Plànol 19, Anàlisi i diagnosi de la mobilitat. Intensitat mitjana diària (IMD) de vehicles motoritzats. Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Vilanova i la Geltrú, 2016



Font: Plànol 20, Anàlisi i diagnosi de la mobilitat. Nivells de servei i saturació de la xarxa viària. Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Vilanova i la Geltrú, 2016

En efecte, aquests dos vials van ser dimensionats d'acord amb el tràfic que generaria el desenvolupament del planejament vigent, de manera que actualment reben un tràfic molt menor del que poden absorbir, a l'espera que s'implantin els usos previstos.

## VI MEMÒRIA SOCIAL

D'acord amb allò que estableix el TRLU, ja que no s'han modificat els aprofitaments previstos pel planejament vigent, no es requereixen reserves per a habitatge protegida dins de l'àmbit de la Modificació del PGOU.