

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Parcial del sector B-3 'Can Vilanova'

Municipi de la Garriga
Comarca del Vallès Oriental
Promotor: Ajuntament de la Garriga
Redactor de l'EAMG: ALG

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 del sector B-3 'Can Vilanova'*, a la Garriga.

1. Antecedents

El *Pla Parcial del sector B-3 'Can Vilanova'* es redacta amb l'objectiu de crear nous usos residencials, equipaments i espais verds en connexió amb el nucli urbà de la Garriga.

L'àmbit d'estudi, de 59.361 m², se situa al nord-est del municipi de la Garriga. Juntament amb el sector Can Poi del Bosc, finalitzen la trama urbana al nord-est del sòl urbà, preservant el torrent de la Cova com a zona verda. L'orografia de la zona és complexa, amb forts pendents boscosos combinats amb suaus esplanades.

El municipi de la Garriga té una dimensió de 18,8 km². La població del municipi és de 15.472 habitants (any 2012).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Parcial del sector B-3 'Can Vilanova'* als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

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

- La creació de 65 habitatges unifamiliars nous
- La creació de 3.520 m² de sòl destinat a equipaments
- Es destina 12.999 m² a zones verdes
- Un total de 12.564 m² es dedicaran a vialitat

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel POUM

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, el desenvolupament del sector generarà **1.300 desplaçaments/dia feiner, 650 per sentit**, considerant els nous usos residencials, equipaments i zones verdes descrits en l'apartat anterior.

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

| Usos | Àrea (m²) | Sostre edificable (m²) | Nre. habitatges | Viatges generats habitatge | Viatges generats (m²) (Decret) | Total viatges generats (EAMG) |
|--------------|-----------|------------------------|-----------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| residencial | 30.278,00 | | 65 | 455 | | 455 |
| equipaments | 3.520,00 | | | | 704 | 176 |
| zona verda | 12.999,00 | | | | 650 | 650 |
| vialitat | 12.564,00 | | | | | |
| TOTAL | 59.361,00 | 0,00 | 65 | 455 | 1.354 | 1.281 |

Els nous habitatges, considerant 7 viatges diaris per habitatge, generaran 455 viatges/dia.

L'equipament, del qual es desconeix l'ús final, generarà uns 200 viatges/dia, tot i que l'aplicació de la ràtio corresponent del Decret indica una mobilitat notablement superior, de 700 viatges/dia. Una vegada es conegui l'ús definitiu de l'equipament caldrà valorar l'adequació de la ràtio emprada.

Per a les zones verdes l'estudi aproxima la mobilitat generada a uns 650 viatges/dia.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que es podria considerar que els desplaçaments generats pels usos residencials ja inclouen els desplaçaments que s'atrauran pels equipaments i les zones verdes, ja que probablement es tracta d'usos de proximitat.

L'estudi no fa una proposta de repartiment modal de la nova mobilitat, tot i que aporta dades de referència de l'EMO 2001 del municipi, que mostren que els desplaçaments en vehicle privat motoritzat predominen.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi caracteritza la xarxa viària d'accés a l'àmbit d'estudi:

- La carretera C-17, que uneix Barcelona amb Vic i Ripoll, presenta 2 carrils per sentit de circulació. Al nord connecta amb la C-25 i amb la C-26 i l'N-260. A Barcelona connecta amb les Rondes, la C-33 i l'AP-7.
- La carretera N-152a, d'un carril per sentit, que neix a la circumval·lació de Granollers i travessa la Garriga, finalitzant a la C-17.
- La carretera BP-5107, que connecta la Garriga amb Llinars del Vallès i Cànoves. Dins de la Garriga pren el nom de carretera de Samalús.

L'estudi concreta la xarxa viària local que dona accés a les parcel·les del sector. Per accedir al sector tant des de la C-17 com des de la N-152a cal travessar el centre de la vila i creuar la via del ferrocarril. Des de Cànoves, però, es pot accedir directament al sector mitjançant la carretera BP-5107.

L'estudi concreta quins són els vials que donen accés directe al sector, tots ells de caràcter veïnal i de doble sentit. Per superar la via ferroviària cal utilitzar el passeig dels Til·lers o bé el carrer Torrent de la Cova, sota la via, o bé el pas a nivell de doble sentit al c. Ignasi Sala.

L'estudi especifica els diferents itineraris d'accés al sector.

Dins del sector la xarxa viària no es troba desenvolupada, tot i que existeixen dos camins: itinerari de Ca l'Oliveró, que forma part d'una ruta turística de muntanya, i el camí que parteix del pg. de Vilanova i del c. Rosselló d'Amunt.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta actual de transport públic i col·lectiu a l'àmbit d'estudi:

- Servei de rodalies de RENFE: el municipi compta amb una estació de tren, per on circula la línia R3, amb una expedició cada 15-35 minuts els dies feiners, entre les 5h i les 22h. L'estació es localitza entre 350m i 1km de les parcel·les.
- Servei d'autobús interurbà diürn: hi ha tres línies operada per Sagalés,
- La Garriga - l'Ametlla del Vallès (cada 30 minuts els dies feiners, amb parada al c. Torrent de la Cova, entre 140 i 700m del sector), la Garriga - Granollers - Palou (cada 30 minuts els dies feiners, 1h els dissabtes i 2h els festius, amb parada al c. Calàbria, entre 280 i 830m del sector) i Barcelona - Vic (cada hora els dies feiners i dissabtes i cada 2h els festius).
- Servei d'autobús interurbà nocturn: N71, entre Barcelona - Granollers - la Garriga, amb 6+6 expedicions cada dia.

S'aporta documentació gràfica amb la localització de les parades properes al sector.

L'estudi concreta que el servei la Garriga - l'Ametlla del Vallès té una funcionalitat urbana, ja que presenta un recorregut circular pel centre urbà.

En l'actualitat uns 3.000 viatges diaris s'efectuen amb tren. Això representa el 6,5% del repartiment modal i gairebé el 80% de la mobilitat en transport col·lectiu. Uns 800 viatges/dia s'efectuen mitjançant els serveis d'autobús.

6. Mobilitat a peu

L'estudi aporta informació sobre la xarxa existent de vianants. En general els vials tenen amplades que oscil·len entre 1 i 2m d'amplada lliure, i presenten continuïtat en tots els recorreguts excepte un tram d'uns 40m a l'av. Pau Casals, a prop de l'estació de tren.

Es defineixen les principals rutes entre el sector i l'estació de tren i el centre urbà, i s'aporten fotografies que mostren les condicions dels itineraris.

El pas per sota del tren es troba en bones condicions (pg. Til·lers), i conté una vorera d'1,2m. La continuació d'aquest pas per l'av. Pau Casals té una major amplada de vorera, d'1,5m.

El tram de 40m entre l'av. Pau Casals i el pg. Vilanova que no presenta vorera té senyalització de zona 30.

El c. Torrent de la Cova, que es preveu com un accés principal al sector, presenta una orografia complicada.

7. Mobilitat en bicicleta

Actualment el municipi compta amb un carril bici que travessa el nucli de nord a sud a través de les vies principals. Aquest carril bici es troba molt allunyat del sector Can Vilanova.

L'estudi esmenta que el PMU del municipi (2005) preveu un carril bici pel costat del riu Congost, i un altre per l'av. Onze de Setembre, que s'aproparia al sector, unint el centre urbà amb el Torrent de la Cova i el sector.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no fa una proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat, tot i que considera que la majoria d'aquests seran en vehicle privat, seguint els patrons de mobilitat al municipi. Es determina que els viatges residencials no seran coincidents amb els viatges generats pels equipaments i les zones verdes, i conclou que els 455 viatges residencials no tindran una afectació significativa sobre la xarxa viària existent.

Es preveu que la nova demanda de mobilitat es distribueixi pels diversos punts d'accés a les parcel·les (c. Rosselló d'Amunt i itinerari de Ca l'Oliveró).

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 només 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 (m²) | Sostre edificable (m²) | Nre. habitatges | Total aparcaments bicicleta | Total aparcaments turisme | Total aparcaments motocicleta |
|--------------|-----------|------------------------|-----------------|-----------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| residencial | 30.278,00 | | 65 | 130 | 65 | 33 |
| equipaments | 3.520,00 | | | 35 | | |
| zona verda | 12.999,00 | | | 130 | | |
| vialitat | 12.564,00 | | | | | |
| TOTAL | 59.361,00 | 0,00 | 65 | 295 | 65 | 33 |

L'estudi proposa el mateix nombre d'aparcaments.

Cal reservar espai per a aparcament de bicicletes fora de la via pública per als usos residencials, els equipaments i les zones verdes. En concret, cal reservar un mínim de 130 places per a bicicletes dins dels sòls residencials (2 places per a cada habitatge), tot i que donat que es tracta de parcel·les unifamiliars es considera que comptaran amb suficient espai per a l'aparcament de bicicletes.

Els equipaments haurien de comptar amb 35 places a priori (a determinar segons l'ús a què es destini finalment). Per a les zones verdes l'estudi proposa una reserva de 130 places.

Quant als turismes i motocicletes, donat que la major part dels habitatges seran unifamiliars, es considera que aquests disposaran de places d'aparcament dins de la parcel·la, amb espai suficient per a turismes i motocicletes.

En el cas de les motocicletes, caldrà garantir que s'habiliten espais suficients també en calçada per evitar en tot moment l'aparcament d'aquests vehicles sobre les voreres.

10. Mesures correctores

Xarxa transport públic

Des de totes les parcel·les del sector almenys hi ha una parada de transport públic a una distància inferior als 750m. A l'estació de tren es contempla que s'hi pugui accedir tant a peu (els habitatges més propers) com en vehicle privat (els habitatges més allunyats, podent aparcar en l'espai de P&R).

No es fa cap proposta específica sobre la xarxa de transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi concreta la nova xarxa viària del sector i destaca el disseny viari dels diferents carrers: vies de plataforma única (vies de 8m d'amplada total, unidireccionals) i vies de pas (vies de 10m d'amplada, de zona 30 i bidireccionals fora de la zona residencial).

L'estudi recomana mesures de pacificació del trànsit, incorporant plataformes elevades. També contempla senyalitzar verticalment i horitzontal tots els passos de vianants i bicicletes. L'accés sota la via ferroviària pel Torrent de la Cova es preveu en plataforma única amb prioritat per als modes no motoritzats (tram fora del sector, cost a càrrec del promotor).

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi exposa que el sector preveu crear voreres de mínim 2m d'amplada lliure d'obstacles que connectin amb la xarxa existent. Els pendents es troben entre l'1 i el 10%, tot i que el vial dels 6 habitatges (zona A4-1) té un pendent del 12%.

D'altra banda, la zona verda també té un vial amb un pendent molt fort, del 16,5%. L'estudi proposa crear escales a la zona verda per salvar aquest desnivell; les PMR hauran de fer una ruta alternativa pel c. Rosselló d'Amunt.

Es mostren les seccions tipus dels vials del sector i s'exposen els criteris del Decret i del Codi d'Accessibilitat.

En relació a la xarxa ciclable, dins del sector totes les vies són o bé de plataforma única o bé de zona 30, per tant permeten una cohabitació segura entre modes motoritzats i no motoritzats.

D'altra banda, el nou carril bici previst pel PMU a l'av. Onze de Setembre permetrà la connexió amb els carrils bici existents i previstos.

Els pendents superiors al 5% poden representar un obstacle de cara a promoure l'ús de la bicicleta, tot i que la irrupció en el mercat de la bicicleta elèctrica pot superar aquest obstacle parcialment.

11. Proposta de finançament

L'estudi concreta diferents costos d'urbanització del sector: l'aparcament de bicicletes vinculat a la zona verda (130 places, 1.200 €), l'adaptació de carrers com vies de plataforma única (61.150€), i també d'un tram a condicionar com a plataforma única del c. Torrent de la Cova de fora del sector (16.550 €).

12. Indicadors de gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Parcial del sector B-3 'Can Vilanova'*, a la Garriga, conté bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable**.

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, 15 de novembre de 2013

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic