

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del Pla General d'Ordenació Municipal a l'àmbit del sector Ca la Piua de Canovelles

Municipi de Canovelles

Comarca: el Vallès Oriental

Promotor: Junta de Compensació del sector

Redactor de l'EAMG: Josep Forn i Casacuberta,
arquitecta

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 per la *Modificació puntual del PGOM a l'àmbit del sector Ca la Piua a Canovelles*.

1. Antecedents

La *Modificació puntual del PGOM a l'àmbit del sector Ca la Piua de Canovelles* es redacta amb l'objectiu de canviar l'ús establert pel planejament general vigent dins d'aquest àmbit, passant de l'ús residencial actual a l'ús comercial. Es creen dues illes destinades a zona per a usos comercials i d'altres usos compatibles en substitució dels usos residencials.

En l'illa comercial, es pretén implantar una àrea comercial que generi un efecte dinamitzador del comerç i de l'economia local. En l'illa d'altres usos, es manté la cessió pel sistema d'equipaments destinada exclusivament a equipament docent on s'ha ubicat l'escola Quatre Vents.



L'àmbit se situa a l'extrem nord-est del nucli urbà, a tocar de la ronda Nord de Granollers, que té continuïtat amb la ronda Sud de la mateixa població i que enllaça amb la C-17 que és molt propera.

Limita al sud, amb el carrer Santa Madrona, al nord, amb la ronda Nord de Granollers; a l'est, amb el carrer Indústria i a l'oest, amb l'enllaç a la ronda Nord des dels carrers Barcelona i Diagonal.

De l'EAMG es desprèn que el sector preveu un sostre màxim de 16.592 m² (la suma dels usos comercial, equipaments i residencial). El sector compta actualment amb una part de la seva superfície ocupada per l'escola Els Quatre Vents (en funcionament).

Cal destacar que en data a maig de 2014 i a juny del 2018, l'ATM va informar sobre la modificació puntual de planejament en aquest mateix sector, en la qual es va emetre, en els dos casos, informe favorable amb condicions.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del POUM de Canovelles a l'àmbit del sector Ca la Piuja* 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 planejament suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La implantació d'una zona comercial amb un sostre edificable de 5.305 m².
- La implantació d'un sector residencial amb un sostre de 7.957 m² (95 habitatges).
- La reserva de sòl destinat a equipaments, amb una superfície de sostre edificable de 3.330 m² (actualment ja en funcionament).
- Un nou espai destinat a parcs i jardins, amb una superfície de 3.672 m².

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, el desenvolupament del sector generarà **4.298 desplaçaments**, considerant els nous usos descrits en l'apartat anterior. Més del 60% d'aquesta mobilitat correspon als usos comercials. També cal apuntar que la mobilitat corresponent a l'equipament (666 viatges/dia) actualment, ja és existent, donat que ja hi ha l'escola Quatre Vents ubicada en aquesta parcel·la i en ple funcionament. En la modificació tramitada l'any 2014, la mobilitat generada era superior, de 7.500 viatges, ja que es preveia una major superfície comercial.

Taula resum de la mobilitat generada (segons l'EAMG i segons el Decret 344/2006)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial		7.957	95	665	665	796
Comercial		5.305			2.653	2.652
Equip. docents		3.330			666	666
Zona verda	3.672				184	184
TOTAL	24.474	16.592	95		4.167	4.298

L'Estudi no ha tingut en compte la mobilitat que actualment ja genera l'escola Els Quatre Vents, situada en l'àmbit d'estudi, considerant com si l'escola s'implantés de nou (escenari més conservador).

Es fa una proposta de repartiment modal i una assignació de la nova mobilitat generada, d'acord amb les dades que s'obtenen de l'EMQ 2006 del Vallès Oriental, i també de les dades que s'obtenen del PMU de Granollers.

La proposta obeeix a la voluntat de fomentar la sostenibilitat ambiental i proposa una quota de transport públic col·lectiu sensiblement superior a la quota de Granollers i del conjunt comarcal.

	A peu	Bicicleta	Transport col·lectiu	Vehicle privat
Quota modal proposada	49,0%	1,0%	15,0%	35,0%
Mobilitat generada (viatges/dia)	2.106	43	645	1.504

Tenint en compte la superfície de sostre prevista, es recorda que si en aquest àmbit s'hi ubica un establiment / implantació comercial amb una superfície de venda superior a 2.500 m², serà necessari que el seu projecte s'acompanyi del corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat generada, d'acord amb el Decret Llei 1/2009, del 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials.

Per altra banda, les dades de l'EAMG fan referència a un dia feiner tipus, sense que aquest analitzi la nova mobilitat generada en l'escenari de major demanda pel que als usos comercials (dissabte a la tarda). Caldrà que en l'estudi de la implantació singular de la parcel·la 1 s'analitzi la mobilitat generada tant en dia feiner com en dissabte.

No obstant això i tenint en compte l'emplaçament del sector i la possible incidència del trànsit d'accés a la zona comercial sobre el conjunt de la xarxa viària, es considera necessari que la tramitació dels projectes dels establiments comercials que es desenvolupin en aquesta parcel·la vagin acompanyats del corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la implantació comercial. Aquest anàlisi caldrà efectuar-lo en les franges horàries més desfavorables.

4. Mobilitat en vehicle privat

A escala urbana, l'àmbit objecte de la modificació de planejament s'integra al conjunt de la trama viària del municipi a través de vials perifèrics amb baixes intensitats de trànsit i sense problemes de capacitat.

L'Estudi incorpora un plànol on es grafia la xarxa bàsica d'itineraris per a vehicles i la seva connexió amb l'àmbit. En particular, s'assenyala que el Carrer Santa Madrona constituirà el principal accés a l'equipament escolar, mentre que el Carrer Indústria ho serà per a la zona comercial.

A escala interurbana, l'àmbit es localitza a tocar de la ronda Nord de Granollers, que enllaça amb la Ronda Sud i que connecta amb la C-17. En relació amb la ronda Nord, l'Estudi assenyala que si bé no es disposa de dades sobre intensitats de trànsit, es tracta d'un vial periurbà amb gran capacitat.

En l'estudi d'implantació singular de la parcel·la 3, s'analitzarà la mobilitat generada, tant en dia feiner com en dissabte, on es realitzarà un anàlisi més exhaustiu que inclourà la caracterització en un dissabte tipus i aportarà nous elements quantitatius que permetran valorar la capacitat de les xarxes existents per absorbir la nova mobilitat generada.

Recomanació 1.

Es recomana aportar informació de la demanda de trànsit de la vialitat d'accés al sector, tant en dia feiner com en dissabte.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi assenyala que l'àmbit es troba molt ben comunicat amb els municipis del voltant, especialment amb Granollers. L'oferta de transport públic està formada per:

- Serveis ferroviaris. Les estacions de Granollers – Centre i Les Franqueses – Granollers Nord (línies R2, R8 i R11) se situen a una distància aproximada de 3 i 1 Km respectivament. També a una distància d'1,2 km hi ha l'estació de Granollers-Canovelles (R3).
- Serveis d'autobusos urbans de Granollers. En concret:
 - La L1 disposa de dues parades situades a menys de 300 m del sector.
 - La L3 disposa de dues parades situades a uns 700 m del sector.
- Servei d'autobusos interurbans. Les línies de bus 340 (feiners) i 342 (dissabtes i festius), Granollers - Sant Feliu de Codines / itinerari 1, de l'empresa Sagalés, tenen parada a 200 metres (en anada) i a 250 metres (en tornada) de l'àmbit d'estudi.

L'Estudi també assenyala la possibilitat de realitzar la connexió amb aquestes dues línies mitjançant l'intercanvi amb altres serveis de transport públic, tant a les estacions de tren com a l'estació d'autobusos de Granollers.

S'inclou documentació gràfica amb l'itinerari dels serveis de les línies 1 i 3 i la localització de les parades envers l'àmbit d'estudi, i s'aporta una descripció dels itineraris per a vianants des de les parades, assenyalant que aquests són accessibles.

L'Estudi no inclou cap dada referent a l'oferta del servei, ni pel que fa a freqüències de pas, ni horaris de pas, ni dies de servei. L'estudi aporta informació de la demanda d'usuaris de l'any 2010 a la línia L1 i apunta que *“no existeixen dèficits de capacitat (...), i no es creu necessari crear noves línies de bus per acollir la nova generació de viatgers.”*

Recomanació 2.

Es recomana que en les properes fases del planejament (planejament derivat o bé en el projecte de la implantació comercial) es faci una anàlisi detallat de l'oferta de transport públic actual, tenint en compte que es preveu un ús comercial, amb un increment de la demanda en els dissabtes.

6. Mobilitat a peu

L'Estudi defineix la xarxa principal per a vianants que assegura la connectivitat amb aquells indrets que generen més desplaçaments a peu (estació d'autobusos, parades,

centres educatius...). S'adjunta un plànol amb el detall d'aquests itineraris. Aquesta xarxa d'itineraris principals inclou les voreres de tot el perímetre del sector i també un nou pas inferior que travessarà la ronda Nord de Granollers.

La xarxa d'itineraris entorn de la modificació puntual de planejament compta amb voreres de 2 metres d'amplada o més, si bé en algun punt l'amplada útil de pas és inferior. L'estudi també destaca que actualment l'itinerari d'accés a l'escola té marques pintades al paviment corresponent a l'itinerari segur (en el marc del projecte Canovelles Ciutat Educadora).

7. Mobilitat en bicicleta

S'inclou un plànol amb la xarxa actual per a bicicletes que connecta amb el sector, i s'assenyala que amb les infraestructures existents el sector ja restarà servit. En concret actualment hi ha carril bici a un tram del carrer Santa Madrona i també a un tram del carrer Indústria i al passeig de la Ribera. La connexió entre aquests itineraris cal resoldre-la per mitjà d'espais de circulació en convivència entre la bicicleta i el vianant, si bé no es troba senyalitzat.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi valora quantitativament la nova mobilitat en els diferents modes i, en termes generals, s'assenyala que no existiran problemàtiques com a conseqüència de la mobilitat generada pel nou desenvolupament.

No obstant això, l'anàlisi es realitza per a un dia feiner tipus i d'acord amb les ràtios de mobilitat generada estàndard que fixa el Decret 344/2006.

Cal que en la fase de planejament derivat o bé en l'estudi de la implantació singular s'analitzi la mobilitat generada tant en dia feiner com en dissabte, es realitzi una anàlisi més exhaustiva, que inclogui la caracterització en un dissabte tipus, i que aporti nous elements quantitatius que permetin valorar la capacitat de les xarxes existents per absorbir la nova mobilitat generada. Així mateix caldrà garantir que l'accés i sortida de vehicles vinculats a l'ús comercial no incideixin en una via com és la ronda Nord.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar a 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.

L'EAMG aplica les ràtios d'aparcament per a bicicletes, al conjunt dels usos i superfícies previstos a la modificació puntual tal com preveu el Decret 344/2006. No obstant això, s'observa algun desajust en l'aplicació de les ràtios del Decret en l'ús residencial.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament (entre parèntesis s'indica la previsió de l'EAMG)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		7.957	95	190 (349)	95 (95)	48 (48)
comercial		5.305		53 (53)		
equip. docents		3.330		167 (166)		
zona verda	3.672			37 (36)		
TOTAL	24.474	16.592		446 (594)	95 (95)	48 (48)

Si bé l'Estudi recull aquest dimensionament, també assenyala que la seva implantació es podrà realitzar per fases en funció de la demanda. L'Estudi també indica que els projectes constructius que desenvolupin el planejament hauran d'incloure les reserves d'aparcament necessàries per a bicicletes: *“Per a la zona comercial els projectes constructius hauran de reservar un espai per a aparcament de bicicletes dins l'aparcament privat de cada establiment, que hauran de ser exclusives per a bicicletes i degudament senyalitzades.”*

Quant a l'aparcament de vehicles i motocicletes, l'estudi de la MPPGO preveu reservar un total de 95 places d'aparcament per a turisme i de 48 per a motocicletes, d'acord amb les ràtios del Decret 344.

En relació a la reserva de places d'aparcament per a vehicles elèctrics, l'estudi indica que cal complir amb el Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis o aparcaments de nova construcció o com a mínim deixar la seva preinstal·lació. En aquest sentit, cal preveure la instal·lació necessària de punts de recàrrega elèctrica a raó d'1 de cada 40 places d'aparcament. Així, el projecte d'urbanització que desenvolupi el sector, i els diferents projectes constructius, ja siguin d'ús residencial com comercials, tindran present aquest requeriment.

10. Càrrega i descàrrega de mercaderies

L'Estudi esmenta 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.

L'Estudi assenyala que les instal·lacions vinculades a aquestes activitats s'hauran de reflectir en els projectes constructius corresponents a fases posteriors del planejament.

11. Indicadors de gènere

L'Estudi, assenyala que al ser una mobilitat generada fonamentalment comercial i escolar, el percentatge d'homes i dones serà aproximadament del 40% i 60% respectivament, lleugerament diferent del repartiment modal observat en el cens del 2001 on els desplaçaments atrets per Granollers eren del 60% d'homes i 40% dones.

L'Estudi assenyala que les millores que s'introduiran a la xarxa de bicicletes i de vianants garantirán una mobilitat més equitativa, en tant que la dona presenta una major utilització d'aquests modes. A més a més, la implantació dels usos previstos pel

planejament i l'increment de mobilitat de la zona permetran una millor integració urbana de l'àmbit.

12. Mesures correctores

Xarxa transport públic

L'estudi no fa cap proposta sobre la xarxa de transport públic ni col·lectiu, en tant que considera que l'oferta actual serà suficient.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi defineix les principals connexions viàries tant urbanes com interurbanes. Dins de l'àmbit intern del planejament, el Planejament proposa la creació d'un vial intern amb senyalització de zona 30.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi indica que totes les noves voreres previstes al nou planejament compliran amb la normativa vigent d'accessibilitat.

Estudi defineix una xarxa principal per a vianants que assegurarà la connectivitat amb aquells indrets que generen més desplaçaments a peu (estació d'autobusos, parades, centres educatius...). Així mateix la vorera del nou vial previst per l'interior del sector comptarà amb una amplada de 3,0 metres.

El planejament també inclou la construcció d'un nou pas inferior a la ronda Nord, amb una amplada prevista de 4 m al tram principal i d'1,80 m en un dels accessos. Es connectarà amb l'entorn a través d'una rampa adaptada.

El desenvolupament del planejament també preveu la millora de l'accessibilitat de la cruïlla entre els carrers Indústria i Santa Madrona, donat que s'amplien ambdues voreres.

En relació a la bicicleta el sector preveu un carril bici dins del sector, el qual circularà per dins de la zona verda. S'indica que en el projecte d'urbanització caldrà estudiar la possibilitat de continuar aquest itinerari a l'interior de la zona verda i al mateix temps allargar-lo fins al carrer Indústria.

Recomanació 3.

Es recomana la senyalització dels itineraris per a bicicletes en les zones de convivència amb els vianants properes al sector.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi inclou la valoració econòmica del pas soterrani per als modes no motoritzats a la ronda Nord, que es valora amb 137.820€.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació puntual del PGOUM a l'àmbit del sector Ca la Piu*a 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** pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. No obstant això s'estableix una **condició** 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:

- Cal que en la tramitació dels projectes dels establiments comercials que es desenvolupin en aquest àmbit vagin acompanyats del corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la implantació comercial. Aquest haurà d'analitzar la mobilitat generada tant en dia feiner com en dissabte, i en les franges horàries més desfavorables.

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, 7 de març de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic