

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per a la sol·licitud de llicència comercial per l'ampliació d'un establiment col·lectiu, derivada de la nova implantació d'un establiment individual junt a un altre ja existent de Granollers

Municipi de Granollers
Comarca del Vallès Oriental
Promotor: CABOEL, SL
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 per a l'ampliació d'un establiment col·lectiu, derivada de la nova implantació d'un establiment individual junt a un altre ja existent, a Granollers.

1. Antecedents

El promotor presenta un estudi d'avaluació de la mobilitat generada per l'ampliació d'un establiment col·lectiu, derivada de la nova implantació d'un establiment individual junt a un altre ja existent, situat al barri de la Font Verda, concretament a la intersecció dels carrers Dr. Salvador i Llobet i Montseny, al polígon del Ramassar a Granollers. Es tracta de dues naus comercials una d'elles amb una activitat de supermercat i la segona, un antic basar, és la que es preveu reformar per tal de revitalitzar l'activitat comercial.

Ambdues naus comparteixen aparcament i accessos i formen part de la concentració comercial anomenada "Ramassar Nord". L'activitat que es preveu desenvolupar és la de venda al detall, amb la ubicació d'un centre Akí Bricolatge a la nau de l'antic basar, juntament a la nau del supermercat.

En data 25 de juliol de 2014 es va rebre la Sol·licitud d'informe relatiu a l'EAMG per part de la Subdirecció General de Comerç de la generalitat de Catalunya.

Un cop revisat l'EAMG es van trobar a faltar alguns elements pel que es va procedir a sol·licitar al promotor la compleció de l'estudi. En data 7 d'octubre s'ha rebut el document complet, sobre el qual es fa el present informe.

La superfície total de l'establiment (considerant només la reforma del local comercial, ja que la resta d'activitats ja es troben en funcionament) és de 2.796 m². Concretament, es destinaran 2.283 m² a sala de vendes, 231 m² a magatzem i la resta com a ús d'oficines.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per l'ampliació d'un establiment col·lectiu, derivada de la nova implantació d'un establiment individual junt a un altre ja existent, 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 desenvolupament d'aquest sector suposa un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La reforma d'un local comercial amb una zona de vendes de 2.283 m².

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada per l'activitat comercial

L'estudi de mobilitat estima que l'activitat comercial generarà un total de **1.400 desplaçaments al dia, 700 per sentit**, en dissabte i 1.299 viatges al dia els dies laborables.

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

Usos	Sostre edificable (m ²)	Total viatges generats (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Comercial	2.514	1.257	1.357
Oficines	282	42	42
TOTAL	2.796	1.299	1.400

L'estudi aplica ràtios diferents en funció de si es tracta de viatges de clients o de treballadors i de si es fa referència a dia laborable o dissabtes. No obstant, els ratis aplicats en general (suma de treballadors i clients) en cap cas són inferiors als establerts pel Decret 344/2006.

Concretament, per a l'ús comercial en dissabte, l'EAMG considera una ràtio de 52 viatges/100 m² de sostre per als clients i 2 viatges/100 m² de sostre per als treballadors.

L'estudi realitza una proposta de repartiment modal diferent segons si es tracta de viatges atrets de treballadors o de clients, dies laborables o dissabtes i ús comercial o oficines. Així, pels viatges atrets dels treballadors en dies feiners aplica el repartiment modal de la ciutat segons estableix el Pla de Mobilitat Urbana (PMU) de Granollers mentre que per als treballadors en dissabte i els clients l'estudi contempla una major utilització del vehicle privat.

Repartiment modal proposat (% de viatges en VEHICLE PRIVAT)		Laborables		Dissabtes	
		Clients	Treballadors	Clients	Treballadors
% quota modal (treballadors / clients)	Ús comercial	53,5%	42,5%	58,5%	45,5%
	Ús oficines	80,0%	42,5%	58,5%	45,5%
TOTAL viatges/dia		688		785	

Repartiment modal proposat (% de viatges en TRANSPORT PÚBLIC)		Laborables		Dissabtes	
		Clients	Treballadors	Clients	Treballadors
% quota modal (treballadors / clients)	Ús comercial	15,0%	8,0%	10,0%	5,0%
	Ús oficines	15,0%	8,0%	10,0%	5,0%
TOTAL viatges/dia		189		136	

Repartiment modal proposat (% de viatges a PEU i BICICLETA)		Laborables		Dissabtes	
		Clients	Treballadors	Clients	Treballadors
% quota modal (treballadors / clients)	Ús comercial	31,5%	49,5%	31,5%	49,5%
	Ús oficines	31,5%	49,5%	31,5%	49,5%
TOTAL viatges/dia		189		136	

L'EAMG calcula, a més, el percentatge de desplaçaments en moto respecte el total de viatges en vehicle privat, així com també el percentatge de desplaçaments en taxi.

A més, en base al factor d'ocupació dels vehicles, l'estudi calcula el nombre total de vehicles que accediran a la zona comercial tant en laborables com en dissabtes.

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a la zona comercial, l'estudi fa referència a la carretera de Cardedeu, ja que és una via principal de la ciutat que es troba a tocar de l'àmbit d'estudi i també fa referència a la seva proximitat amb el camí del Cementiri, el qual es considera una via de connexió interna de segon nivell. S'adjunta un plànol de la xarxa principal d'itineraris per a vehicles.

La zona comercial formada pel supermercat i el futur Akí disposen d'un total de 296 places d'aparcament en superfície a les que s'hi sumen 242 places d'un aparcament soterrat compartit amb la resta d'activitats comercials de la zona. Existeixen 4 accessos als pàrquings, dos al carrer Dr. Salvador i Llobet, un al carrer Matagalls i l'últim al carrer Montseny.

Quant a la demanda de trànsit, l'estudi aporta dades d'IMD basades en els aforaments realitzats a les interseccions dels carrers principals de l'àmbit. Concretament, s'han dut a terme 4 aforaments manuals i dos aforaments automàtics, les dades dels quals s'aporten en un annex al document. Caldria incorporar les dades referents a vehicles pesants tal i com determina el Decret.

Les dades indiquen que els dos carrers amb intensitats de trànsit més elevades presenten índex de saturació de la via inferiors al 45%.

S'adjunta un plànol amb la xarxa dels principals itineraris per accedir a l'àmbit del centre comercial.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic propera a l'àmbit d'estudi:

- Autobús: a una distància aproximada de 1.100 m de l'àmbit es troba l'estació d'autobusos interurbans de Granollers, la qual també funciona com a parada per a diferents línies de bus urbà. L'estudi assenyala que hi ha en total 4 parades d'autobús que donen cobertura a l'àmbit, si bé no en detalla la distància. No obstant, d'acord amb el plànol presentat, es fa palesa l'existència d'una de les parades just enfront del complex.
 - Línies interurbanes:
 - Línia 560: Granollers – Sant Celoni, amb 9 expedicions diàries.
 - Línia 550: Granollers – Mataró, amb 16 expedicions diàries.
 - Línia 590: Granollers – La Roca Village, amb 14 expedicions diàries.
 - Línies urbanes de Granollers. La línia que dona servei a l'àmbit és la línia 1: Can Gili – La Torreta, amb un total de 36 expedicions diàries. Circula cada 15 minuts els dies feiners i cada 30 els dissabtes.

L'estudi mostra el recorregut de les línies d'autobús i les seves cobertures territorials i també es concreten els orígens i destinacions de les línies d'autobús amb les corresponents expedicions diàries.

- Renfe: a 1.358 metres de l'àmbit d'estudi es troba l'estació de rodalies Renfe de Les Franqueses Granollers Nord per on hi circula la línia R2 Nord: Aeroport – Maçanet/Massanes, amb 36 expedicions diàries.

L'estació de Granollers centre, per la qual hi circulen les línies R2 Nord, R2 Sud (Sant Vicenç de Calders – Granollers Centre) i la R7 (Granollers Centre – Martorell, actualment R8), es troba a 2.168 m de l'àmbit.

- Taxi: l'àmbit no disposa de parades de taxi properes.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi afirma que en general les condicions d'accessibilitat per al vianant són bones en quant a amplada útil de les voreres.

Pel que fa a l'accessibilitat a peu, s'assenyala que els principals itineraris per a vianants que connecten l'àmbit amb les principals infraestructures de transport públic presenten voreres amb amplades totals de 2,20 metres i amplades lliures d'1 metre, les quals asseguren la seguretat dels vianants.

Tots els passos de vianants es troben rebaixats i adaptats a PMR, si bé no disposen d'encaminaments per a persones invidents.

L'estudi defineix i dibuixa els itineraris principals per a vianants juntament amb un inventari de l'amplada de les voreres (útil i total) per als carrers propers a l'àmbit del centre comercial.

En relació a la mobilitat en bicicleta, l'àmbit d'estudi no disposa de cap carril bici proper ja que la majoria de carrils bici de la ciutat es troben al casc antic. S'han detectat

alguns punts propers d'estacionament per a bicicletes tot i que generalment es troben buits.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi aporta dades respecte de la distribució horària de la mobilitat de cadascuna de les activitats (oficines i comercial) i conclou que l'hora punta de les arribades a l'establiment és entre les 18 i les 19h, tant els laborables com els dissabtes, mentre que l'hora punta de les sortides té lloc entre les 19:30 i les 20:30, amb un factor d'hora punta del 9,5%.

El dimensionament de la xarxa viària s'ha dut a terme considerant tant els viatges atrets i generats per la futura implantació de l'Akí Granollers com el trànsit actual, sempre en base a l'escenari amb major demanda (entre les 18:00 i les 19:00 hores).

Es distribueix el nou trànsit d'acord amb els percentatges d'entrada actuals a l'àmbit a través dels dos principals eixos d'accés, tant d'entrada com de sortida. L'EAMG detalla els càlculs realitzats i conclou que en cap cas el nou trànsit provocarà problemes de saturació en hora punta, de manera que l'impacte d'aquest nou trànsit per la implantació de l'Akí Granollers per a l'any 2014 serà mínim.

En referència al transport públic, l'estudi exposa que la nova demanda generada serà de 189 viatges/dia en dia laborable i 136 viatges/dia en dissabtes. En base a la capacitat de les línies de bus i de tren que donen servei a l'àmbit, a l'ocupació mitjana d'aquestes i al nombre total d'expedicions diàries, l'EAMG conclou que l'oferta de transport públic actual és capaç d'absorbir la nova demanda de viatges.

S'ha realitzat una prognosi sobre la mobilitat prevista amb un horitzó de 10 anys en els termes indicats a l'article 14 del Decret i es manté el resultat de no saturació de la xarxa viària.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de 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 en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

Utilitzant els valors de l'annex 2 i 3 del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim:

Usos	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Comercial	2.514	25	-	-
Oficines	282	3	-	-
TOTAL	2.796	28	0	0

L'estudi de mobilitat considera que aquesta reserva de places és excessiva tenint en compte que les places disponibles actualment es troben per sota del 50% de la seva capacitat. Per tant, considera que les places actuals per a l'aparcament de bicicletes són suficients per acollir la demanda futura, tot i que recomana que es substitueixin els

actuals aparcaments de suport de roda per a mòduls d'U invertida per augmentar la seguretat.

El Decret 378/2006, de 10 d'octubre, pel qual es desplega la Llei 18/2005, de 27 de desembre, d'equipaments comercials, estableix en el seu article 12è quina és la dotació mínima d'aparcament per cada 100 m² de superfície de venda segons les diferents tipologies comercials:

- a) Supermercat petit: 8 places.
- b) Supermercat gran: 10 places.
- c) Hipermercat petit: 12 places.
- d) Hipermercat mitjà: 14 places.
- e) Hipermercat gran: 18 places.
- f) Superfícies especialitzades i centres comercials de fabricants: 6 places.
- g) Galeria comercial i altres tipus d'establiments: 3 places.

Tot i aquestes xifres, la Generalitat o el municipi poden revisar a la baixa les dotacions d'aparcament previstes en els apartats anteriors, quan es consideri justificat per la tipologia de l'establiment projectat, la localització prevista per a aquest i la seva accessibilitat a peu o mitjançant transport públic.

Aplicant aquesta normativa, i tenint en compte la demanda de places que generarà el nou equipament juntament amb el supermercat existent (ja que comparteixen els pàrquings), l'estudi considera que el nombre total de places necessàries serà de **304 places, 12 de les quals seran de moto.**

Es recomana ampliar més el nombre de places de moto, **fins a un 8% del total**, i senyalitzar-les de manera que els usuaris d'aquest tipus de vehicle les puguin trobar fàcilment.

Analitzant la demanda actual de l'aparcament i el total de places disponibles, tant en superfície com en el pàrquing soterrat, l'estudi conclou que l'oferta existent podrà absorbir sense problemes les noves necessitats d'aparcament generades per l'activitat.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no concreta 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.

El nou establiment disposa d'una superfície de magatzem que representa aproximadament el 8,3% del sostre comercial, per sota del 10% previst al Decret. L'estudi justifica l'espai per a reserva de CiD.

Cal tenir en consideració la reserva d'un moll o un espai de 3m x 8m dins l'establiment comercial en el cas que la superfície de venda sigui superior a 1.300 m², un altre moll addicional pels següents 5.000 m² i un altre per cada 10.000 m² més.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi indica que la xarxa actual de transport públic té capacitat per absorbir la totalitat dels nous viatges generats, tant pels dies laborables com en dissabtes.

Xarxa bàsica per a vehicles

No es proposa cap nova actuació sobre la xarxa bàsica per a vehicles ja que es preveu que els índex de saturació de les vies en hora punta no superaran, en cap cas, el 60%.

Es considera també que la reserva actual d'aparcament, compartida amb altres usos comercials, és capaç d'absorbir la nova demanda.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi defineix els principals itineraris de vianants com aquells que connecten amb les diferents línies de transport públic. L'anàlisi d'aquests itineraris determina que compleixen amb la normativa d'accessibilitat, si bé no es detalla si el flux d'usuaris per dia i en hora punta podria comportar problemes de capacitat puntuals.

Atesa l'estretor dels itineraris de vianants fins a les parades d'autobús, l'estudi proposa tapar els escocells amb material porós als carrers de l'entorn.

En relació a la bicicleta, l'estudi remarca que no existeix una xarxa de carrils bici a l'entorn de l'àmbit i no se'n preveu cap d'acord amb el que determina el Pla de Mobilitat Urbana de Granollers ja que l'àmbit es troba enmig d'una zona industrial.

Pel que fa a l'aparcament, determina que no serà necessari instal·lar les 28 places que exigeix el Decret ja que l'oferta actual es considera suficient. No obstant, en cas que la demanda superi l'oferta de places disponibles, el centre comercial es compromet a col·locar les 28 places.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta dades de l'Enquesta de Mobilitat en dia Feiner (EMEF) del 2012 que mostren que les dones són més usuàries dels modes no motoritzats i del transport públic (74,6% dones i 62,4% homes).

12. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

La disposició addicional quarta del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com el cas de Granollers) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Tenint en compte l'Acord de Govern GOV/82/2012, de 31 de juliol, pel qual es declaren com a zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric, pel contaminant diòxid de nitrogen, diversos municipis de les comarques del Baix Llobregat, del Vallès

Occidental i del Vallès Oriental, l'EAMG per a l'ampliació d'un establiment col·lectiu, derivada de la nova implantació d'un establiment individual junt a un altre ja existent, a Granollers, l'estudi incorpora l'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Com a conclusió de l'estudi, es proposa incorporar un punt de recàrrega elèctrica senyalitzat per a turisme i moto a l'aparcament del centre comercial.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi assenyala que no es fa necessària cap tipus de modificació sobre la xarxa actual de transport públic que dona servei al centre comercial. En el cas que fos necessària una ampliació del servei o modificació de les rutes del transport públic en superfície, el Decret indica que se n'hauria de fer càrrec el promotor.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per a l'ampliació d'un establiment col·lectiu, derivada de la nova implantació d'un establiment individual junt a un altre ja existent, a Granollers, conté els 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 22.2 de la Llei, si els projectes no segueixen les conclusions de l'informe, ho han de justificar.

Barcelona, 10 d'octubre de 2014

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat