

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per a la Modificació Puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Granollers en l'àmbit de nova centralitat entorn de la plaça Josep Barangé

Municipi de Granollers
Comarca del Vallès Oriental
Promotor: Ajuntament de Granollers
Redactor de l'EAMG: tallerAT (Taller d'Arquitectura i Territori SLP)

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 la Modificació Puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Granollers en l'àmbit de nova centralitat entorn de la plaça Josep Barangé*.

1. Antecedents

Aquesta modificació puntual té com a objectiu l'ordenació de la plaça Josep Barangé, que està situada al centre de Granollers en una zona consolidada i integrada al conjunt d'espais del nucli històric, entre els carrers Agustí Vinyamata, la plaça de Pau Casals i l'avinguda del Parc.



Actualment, a l'àmbit d'estudi hi trobem establerts els usos d'equipament administratiu (correus, telefònica, justícia, municipal), equipament sociosanitari, una zona d'espais lliures, que és la plaça, i una zona residencial d'un habitatge (la casa Torreadella).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de *l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per a la Modificació Puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Granollers en l'àmbit de nova centralitat entorn de la plaça Josep Barangé*, 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.

Els aspectes que caracteritzen aquesta actuació a la plaça són:

- La remodelació de tot un àmbit central per tal de dinamitzar-lo i integrar-lo als espais urbans del nucli antic.
- Reforçar les connexions entre el Parc de Torres Villà, l'estació d'autobusos i la zona centre a través d'aquest espai de més centralitat.
- Reconèixer els possibles recorreguts que es poden traçar al llarg de la plaça remodelada, per tal que l'espai públic esdevingui un punt de trobada i d'activitat que faciliti i millori la vida quotidiana.
- Potenciació del ritme discontinu de l'alçat edificat de l'avinguda del Parc.
- Es permetrà la conservació d'alguns dels edificis existents, així com la construcció de nous edificis per tal de reconfigurar les façanes de la plaça i albergar nous usos.
- Els nous usos permetran la intensificació de l'activitat i la utilització horària de la plaça de forma més ampla a l'actual.

Amb la modificació puntual es volen canviar els usos actuals i s'establiran els usos d'oficines, comercials, equipaments administratius, equipaments culturals, equipaments sanitaris i parcs locals.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou sector

L'estudi analitza la mobilitat generada, segons les ràtios del Decret 344/2006, per a cada ús del sòl previst en la modificació puntual. L'estudi estima que es generarà un total de **3.874 desplaçaments/dia**, 1.042 viatges/dia més dels que els preveia el POUM.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Comercial	--	1.341,00	671	671
Oficines	--	5.642,00	846	847
Equip. Sanitaris	--	5.426,00	1.085	1.085
Equip. cult.– esp.– recr.	--	978,00	196	196
Altres equipaments	--	3.050,00	610	610
Zona verda	9.279,00	--	464	465
TOTAL	9.279,00	16.437,00	3.872	3.874

Tal com es pot veure en el quadre anterior, l'estudi preveu una mobilitat generada igual a la que dicta el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada. L'estudi realitza una comparació de la mobilitat prevista en el POUM per aquest sector, que és de 2.832 viatges/dia, per la prevista en la modificació puntual, de 3.874 viatges/dia.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

L'estudi realitza una proposta de repartiment modal de la nova mobilitat a partir del PMU de Granollers i les seves previsions pel 2014.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% en desplaçaments	50,60%	13,20%	36,20%
Viatges / dia	1.960	511	1.402

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta el repartiment modal proposat, si bé tenint en compte la important centralitat d'aquest àmbit es recomana que s'ha de potenciar l'ús del transport públic en detriment del vehicle privat.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'àmbit d'actuació queda circumdat per l'avinguda del Parc, el carrer Agustí Vinyamata, la plaça de Pau Casals i el front de la plaça Josep Barangé. L'àmbit també té connexió amb els carrers Marià Sans, de Sant Roc, Josep Umbert, Maria Maspons i Anselm Clavé.

El vial principal que dona accés a l'àmbit d'estudi és l'avinguda del Parc, carrer que conforma un dels eixos més importants de Granollers, ja que discorre tot el municipi de sud a nord. En aquest tram, el vial disposa de dos carrils per sentit de circulació i zona d'aparcament.

En relació als altres vials que limiten l'àmbit, el carrer d'Agustí Vinyamata és d'un sol carril de circulació i es troba limitat a 30 km/hora. Disposa de zona de càrrega i descàrrega i d'aparcament per a taxis. Pel que fa al vial de la Plaça de Pau Casals, aquests disposa de dos carrils de circulació, un per sentit, zones d'aparcament per a motos i taxis.

La resta de vials de la zona es troben pavimentats amb plataforma única i són de prioritat per a vianants.

Pel que fa a l'aparcament, segons el PMU de Granollers, existeix superàvit d'aparcament entorn de l'àmbit d'estudi, ja que a part de l'oferta d'aparcament en superfície, hi ha un aparcament soterrat a la zona plaça Josep Barangé-avinguda del Parc, amb 700 places de capacitat.

L'estudi considera que les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega s'adeqüen a les necessitats reals de l'entorn.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la descripció aportada, però es **recorda que cal dur a terme una anàlisi de la intensitat de trànsit de les vies que donen accés a l'àmbit d'estudi, en especial a les franges horàries més desfavorables, així com els nivells d'ocupació de les zones d'aparcament.**

5. Xarxa de transport públic

L'estudi realitza una breu descripció de l'oferta de transport públic propera a l'àmbit d'estudi.

A l'est de l'àmbit d'estudi, per l'avinguda del Parc, circulen les línies urbanes L1, L20, L21 i L22. Amb aquestes parades es té accés a totes les línies del municipi.

Des de l'equip de redacció del present informe es recorda que **cal analitzar els horaris i la freqüència de pas dels autobusos, la distància de l'àmbit a les parades d'autobús, l'estat de les parades, així com la demanda del servei actual i la seva capacitat.**

6. Mobilitat a peu

L'àmbit d'estudi es troba localitzat al costat del centre històric de Granollers, que és una gran illa de vianants. Aquest entorn engloba la major part de desplaçaments a peu de Granollers, tant pel volum d'activitat que hi ha, com per la qualitat de la xarxa.

La mobilitat dins de l'àmbit presenta diverses mancances, ja que la presència de l'aparcament soterrat provoca pendents i multitud de barreres a la plaça, l'accés rodad de l'aparcament actua com a barrera, el desnivell entre la plaça i els accessos dels edificis, i les voreres del vial de la plaça Pau Casals són insuficients.

Des de l'equip de redacció del present informe es recorda que **s'ha d'analitzar les principals característiques dels itineraris per a vianants (amplada i estat de les**

voreres, passos per a vianants, etc.) del recorregut fins a les parades de transport públic més properes.

7. Mobilitat en bicicleta

L'àmbit d'estudi, actualment, no disposa de xarxa ciclable, però les bicicletes poden circular de forma segura pel carrer d'Agustí Vinyamata, ja que es troba parcialment pacificat, i per l'illa de vianants del centre.

El nou PMU de Granollers proposa una nova xarxa ciclable, que connectarà el municipi de nord a sud, amb el pas d'un itinerari per dins de la plaça Josep Barangé, que connectarà amb el centre de vianants.

Des de l'equip de redacció es recomana també analitzar l'oferta d'aparcament per a bicicletes proper a l'àmbit d'estudi i l'actual demanda.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no analitza la incidència de la nova mobilitat generada sobre les xarxes de mobilitat.

Des de l'equip de redacció del present informe es recorda que **cal dur a terme una anàlisi detallada de la incidència de la nova mobilitat. Cal tenir en compte la intensitat de trànsit de les vies properes, els nivells de saturació en hores puntes, l'oferta, la demanda i la capacitat del transport públic per absorbir la nova mobilitat, i la intensitat de vianants i bicicletes de l'àmbit.**

Es recorda que cal avaluar aquest increment respecte a la situació actual (i no respecte a l'increment previst respecte al planejament actual).

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de la 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.

L'estudi calcula l'estacionament de bicicletes segons el Decret 344/2006, mentre que el de vehicle privat utilitza les ràtios dictades en l'article 125 de la normativa del POUM, que estableix que pels edificis d'oficines, comercials, centres mèdics i mútues s'ha de reservar 1 plaça cada 100 m² o fracció. L'estudi també reserva places per a motocicletes seguint el Decret 344/2006, tot i que no hi ha ràtio per aquests usos establerts i agafa, com a referència, 1 plaça/200 m²st. En relació a les places accessibles per a PMR, l'estudi dona compliment el que estableix la CTE en l'apartat 9 del "Documento Básico de Seguridad de Utilización y Accesibilidad", on s'estableix que

en un ús comercial, de pública concurrència o d'ús públic s'ha de reservar 1 plaça per a PMR de cada 33 places normals.

L'EAMG preveu una reserva de 170 places d'aparcament per a turismes, de les quals 6 seran per a PMR, 87 places d'estacionament per a motocicletes i 303 places per a bicicletes.

En la següent taula hi ha el dimensionament de l'aparcament segons les ràtios previstes pel Decret 344/2006 i entre parèntesis s'indica la dotació prevista en l'estudi.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Comercial	--	1.341,00	13 (15)	0 (15)	0 (8)
Oficines	--	5.642,00	56 (58)	0 (58)	0 (29)
Equip. sanitaris	--	5.426,00	55 (55)	0 (55)	0 (28)
Equip. cult.– esp.– recr.	--	978,00	49 (49)	0 (10)	0 (5)
Altres equipaments	--	3.050,00	31 (32)	0 (32)	0 (17)
Zona verda	9.279,00	--	93 (94)	0 (0)	0 (0)
TOTAL	9.279,00	16.437,00	297 (303)	0 (170)	0 (87)

Per a la implantació d'aquestes noves places d'aparcament de turismes i motocicletes, es preveu que la construcció dels nous edificis permetrà la generació d'una nova peça d'aparcament entre el de la plaça i l'avinguda del Parc. Aquesta peça conjuntament amb les existents, haurà d'absorbir tota la demanda d'aparcament per tal de poder eliminar l'aparcament en superfície.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepten les reserves de places d'aparcament per a PMR.

L'estudi no preveu la reserva de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics i, des de l'equip de redacció del present informe, es recorda que **s'ha de preveure la reserva de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics en les proximitats de tots els equipaments i centres generadors de mobilitat, tal com dicta el Reial Decret 1053/2014.**

10. Distribució Urbana de Mercaderies

Segons el Decret 344/2006 d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada, s'ha de preveure una reserva de places d'aparcament per a les operacions de càrrega i descàrrega en les superfícies amb un ús comercial i d'oficines.

Tal com dicta el Decret, l'estudi preveu una reserva de places d'aparcament d'1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments en el cas

de l'ús comercial, i 1 plaça per a cada 2.000 m² de sostre en el cas de l'ús d'oficines. L'EAMG també preveu una reserva de places d'aparcament per a les accions de càrrega i descàrrega per als usos d'equipaments.

Així doncs, l'estudi preveu una reserva de 13 places per a les operacions de càrrega i descàrrega.

11. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi no proposa mesures correctores per a la xarxa de transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

Com que es vol potenciar l'accés dels vianants a la zona, l'estudi proposa mantenir els vials com a vials restringits d'accés a les parcel·les i vials de servei, amb plataforma única compartida amb els vianants i bicicletes.

Amb la construcció dels nous edificis, es crearà una nova peça d'aparcament entre el de la plaça i el de l'avinguda del Parc. Aquesta peça permetrà la connexió entre els dos aparcaments actuals i permetrà realitzar una gestió de forma conjunta. Així, l'entrada i la sortida es realitzarà per l'entrada i sortida existent a l'avinguda del Parc i s'eliminarà, la rampa existent a la plaça.

Xarxa de vianants

L'estudi proposa buscar la integració de l'espai de la plaça dins del recorregut dels espais urbans del nucli antic, mitjançant la reordenació i la reconfiguració de l'espai urbà i de l'espai edificat. Es potenciarà la connexió entre el centre, el parc Torres Villà i l'estació d'autobusos mitjançant la creació d'una vialitat amb preferència de vianants en tota la plaça.

Així doncs, els carrers afectats seran el vial de la plaça Pau Casals, el carrer Agustí Vinyamata i el vial de la plaça Josep Barangé, els quals es convertiran de prioritat per a vianants i bicicletes i la circulació rodada quedarà restringida als accessos de parcel·les i al trànsit de vehicles de servei. Aquests vials seran de plataforma única.

Tot i que l'avinguda del Parc no forma part de l'àmbit d'estudi, sí que conforma el seu límit est i hi dóna accés. Per això, es proposa una millora de la connexió pels vianants que permetrà, un accés més fàcil al parc, a l'estació d'autobusos i a la resta de trama urbana.

Xarxa ciclable

En realitzar canvis en la xarxa de vianants, la xarxa ciclable es veurà reforçada pel canvi de seccions de vials existents, ja que les bicicletes podran circular preferentment sense produir molèsties als vianants.

12. Mobilitat i gènere

L'estudi no incorpora dades referents a mobilitat i gènere.

Segons l'article 10 del Decret 344/2006 referent als indicadors de gènere es determina que *"per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'utilitzar indicadors de gènere quantitius i qualitius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic"*.

Per tant, des de l'equip de redacció del present estudi **considera necessari incorporar una anàlisi de gènere en termes de mobilitat. És important garantir una bona lluminositat i un bon servei de transport tant diürn com nocturn.**

13. 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.

L'estudi no inclou el càlcul de la incidència de la nova mobilitat generada sobre la contaminació atmosfèrica i per tant, es recorda que **cal avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.**

14. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no incorpora una valoració econòmica, i només especifica que la modificació preveu millores de les xarxes de mobilitat i que els costos derivats de les propostes s'inclouen el finançament de la urbanització del sector.

Des de l'equip redactor del present informe considera que amb la incorporació de les dades requerides de la quantificació d'aparcament per a bicicletes, i de la revisió de la necessitat d'implementar noves mesures correctores, **caldrà incorporar la valoració econòmica de cada una de les propostes.**

15. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per a la *Modificació Puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Granollers en l'àmbit de nova centralitat entorn de la plaça Josep Barangé*, no 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 **desfavorable**, pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita.

Per tal d'avaluar novament l'informe, caldrà, com a mínim, incloure els següents aspectes:

- Cal dur a terme una anàlisi de la intensitat de trànsit de les vies que donen accés a l'àmbit d'estudi, en especial a les franges horàries més desfavorables, així com els nivells d'ocupació de les zones d'aparcament.
- Cal analitzar l'horari i la freqüència de pas dels autobusos, la distància de l'àmbit a les parades i el seu estat, així com la demanda del servei actual i la seva capacitat.
- Cal analitzar les principals característiques dels itineraris per a vianants del recorregut fins a les parades de transport públic que donen cobertura a l'àmbit.
- Cal dur a terme una anàlisi detallada de la incidència de la nova mobilitat generada, tenint en compte la intensitat de trànsit, els nivells de saturació en hores puntes, l'oferta, la demanda i la capacitat del transport públic i la intensitat de vianants i bicicletes de l'àmbit.
- Cal preveure la reserva de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics tal com dicta el Reial Decret 1053/2014.
- Cal incorporar una anàlisi de gènere en termes de mobilitat. És important garantir una bona lluminositat i un bon servei de transport tant diürn com nocturn.
- Cal avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.
- Cal incorporar la valoració econòmica de cada una de les propostes relacionades amb el finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada.

Se sol·licita al promotor que adapti la redacció de l'EAMG a les modificacions que es proposen en el present informe, així com als continguts que determina el Decret 344/2006 i que es reflecteixen en l'aplicatiu per a la redacció dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) de l'ATM. Una vegada realitzades aquestes modificacions caldrà enviar una còpia del document a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic