



INFORME D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PER L'AMPLIACIÓ DE LA DISCOTECA "PARYPE", SITUADA AL CARRER JORDI CAMP NÚM. 5 DE GRANOLLERS

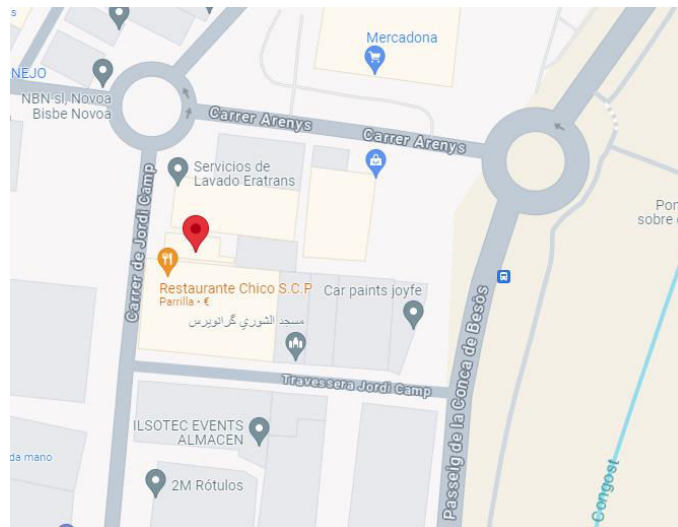
En compliment de l'article 18.3 de la Llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per l'ampliació de la Discoteca PARYPE de Granollers, situada al carrer Jordi Camp núm. 5 de Granollers.

1. ANTECEDENTS

L'àmbit de la implantació singular està situat a la Zona Industrial Jordi Camp, del municipi de Granollers.

La parcel·la on es troba l'activitat, s'ubica delimitada pels carrers:

- Carrer Jordi Camp (façana principal)
- Carrer d'Arenys
- Passeig de la Conca del Besos
- Travessera Jordi Camp



Aquesta activitat actualment ja està en funcionament, amb els permisos municipals vigents, però no amb la capacitat que es sol·licita, ja que la part legalitzada no correspon amb el 100% de la superfície, sinó una part d'ella, tenint actualment d'una capacitat màxima de 279 persones), la qual es troben en funcionament.

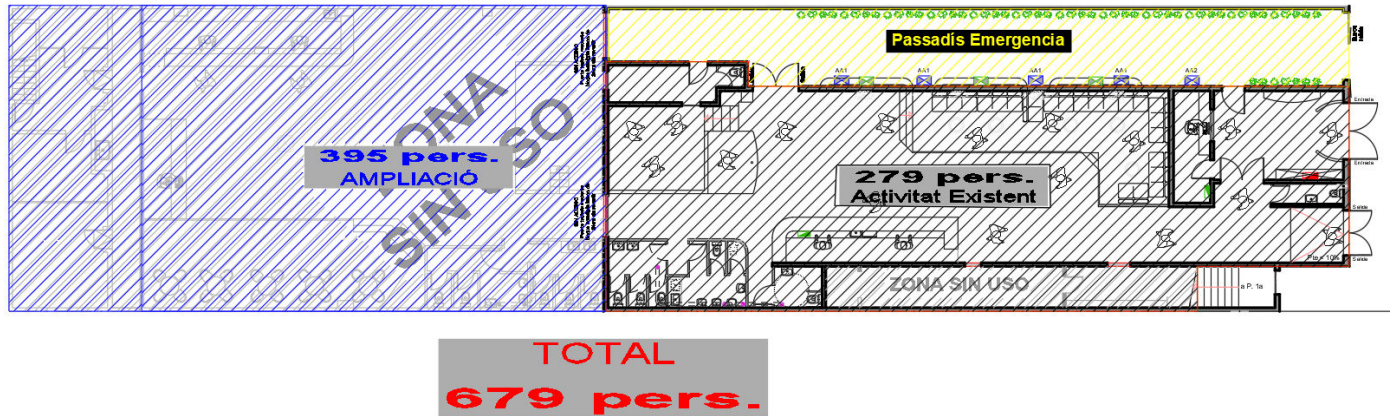
En l'actualitat (2022), el promotor presenta la sol·licitud de legalització per a l'activitat de discoteca per una ocupació màxima de 279 persones.



2. OBJECTE

L'informe té per objecte l'avaluació de la mobilitat generada vinculat a l'ampliació de la discoteca, 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'aquesta sol·licitud suposa un increment de la mobilitat, conseqüència de l'ampliació de l'aforament de la discoteca en gairebé 400 persones.





3. ESTIMACIÓ DE LA DEMANDA DE MOBILITAT GENERADA PER L'ACTIVITAT COMERCIAL

S'estima que l'activitat generarà un total de 1.348 viatges a les nits dels caps de setmana i festius.

El càlcul de la mobilitat en base a la capacitat màxima s'ha calculat a partir de les 674 persones (clients + treballadors) multiplicat per dos (anada més tornada), i així doncs amb la redacció del present informe es considera vàlida la mobilitat generada considerada.

Tot seguit es fa una proposta de repartiment modal de la mobilitat generada, així com de distribució horària i de repartiment territorial.

Repartiment modal proposat	No motoritzat	Transport públic	Vehicle privat/ taxi	TOTAL
Viatges/dia	135	95	444	674 pers.
%	20,02	14,09	65,87	100%

Per altra banda, en relació a l'ocupació del vehicle privat, l'estudi ha considerat 4 ocupants per vehicle. Tot i la justificació referent a la ubicació de la discoteca, tot i que es considera desproporcionada aquesta ràtio i per tant proposa utilitzar una ràtio inferior (per exemple de 3 persones/vehicle).



4. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

Les principals vies que recorren pel municipi són l'AP-7 i la C-17, les quals es comuniquen entre elles mitjançant la C-352 o Ronda de Granollers que exerceix la funció de circumval·lació del municipi.

La C-352 neix a la connexió amb la C-17 al sud de Granollers i mor també a la C-17 amb la connexió que hi té al nord de Granollers. Al llarg del seu recorregut, la C-352 intercepta altres vies d'accés al nucli de Granollers com la carretera del Masnou (BP-5002), la carretera del Coll de Parpers (C-1415c) que connecta amb la C-60 en direcció a Mataró i amb l'AP-7 i la carretera de Cardedeu (C-251).

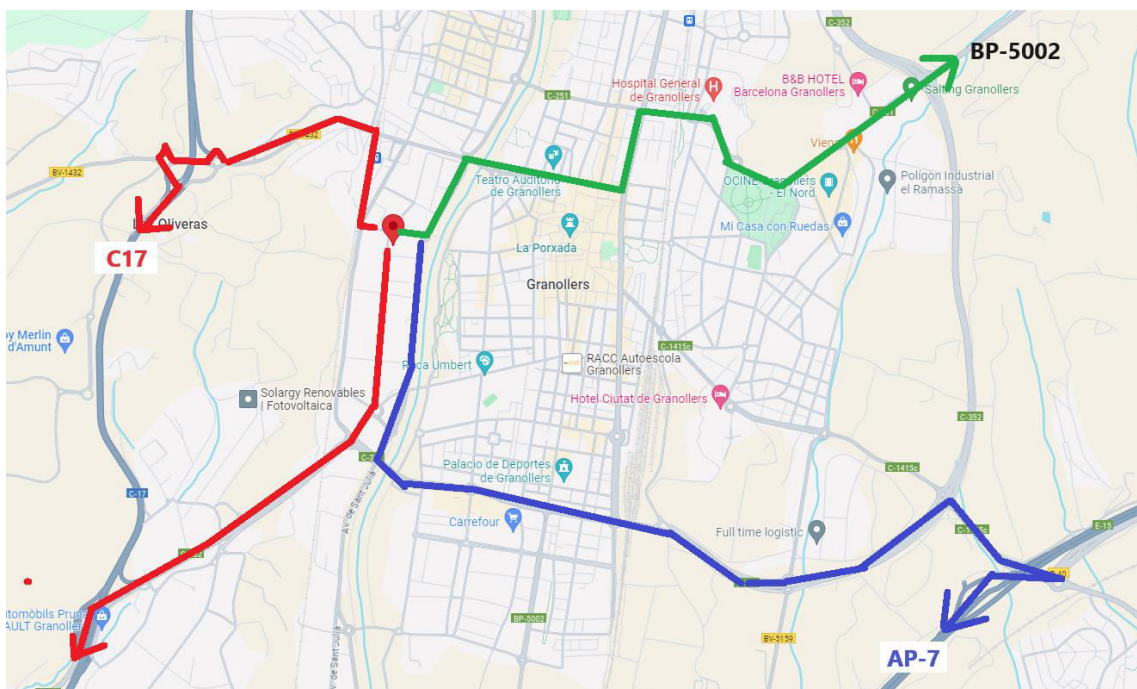
La C-352 és una via de titularitat de la Generalitat de Catalunya i forma part de la xarxa comarcal. En el seu tram sud disposa d'una doble calçada amb 2 carrils per sentit de circulació a més d'ambdues calçades laterals. En aquest tram, la ronda intercepta tres rotondes a nivell que donen accés tant a la trama urbana de la banda nord com al polígon industrial de la banda sud. La velocitat màxima de circulació en aquest tram és de 50 km/h.

Pel que fa a la C-17, aquesta és una via de titularitat de la Generalitat de Catalunya i que forma part de la xarxa bàsica primària. És una carretera de doble calçada amb 2 carrils per sentit de circulació i amb els sentits separats per una barrera tipus New Jersey. La velocitat màxima de circulació en aquest tram és de 100 km/h.

L'AP-7 per la seva banda, és una via de peatge de titularitat de l'Estat. És una carretera de doble calçada amb 3 carrils per sentit de circulació i una velocitat màxima de circulació de 120 km/h.

Pel que fa a la resta de xarxa viària, en relació amb l'objecte d'aquest estudi destaquen les següents carreteres:

- La BP-5002 o carretera del Masnou que connecta la C-352 amb l'AP-7 al sud de Granollers.
- La C-1415c o carretera del Coll de Parpers, que mitjançant la B-40z connecta amb la C-60 direcció Mataró o amb l'AP-7.
- La C-251 o carretera de Cardedeu.





5. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

Pel que fa a les infraestructures ferroviàries de l'àmbit, existeixen dos corredors ferroviaris titularitat d'Adif, corresponents a les línies següents:

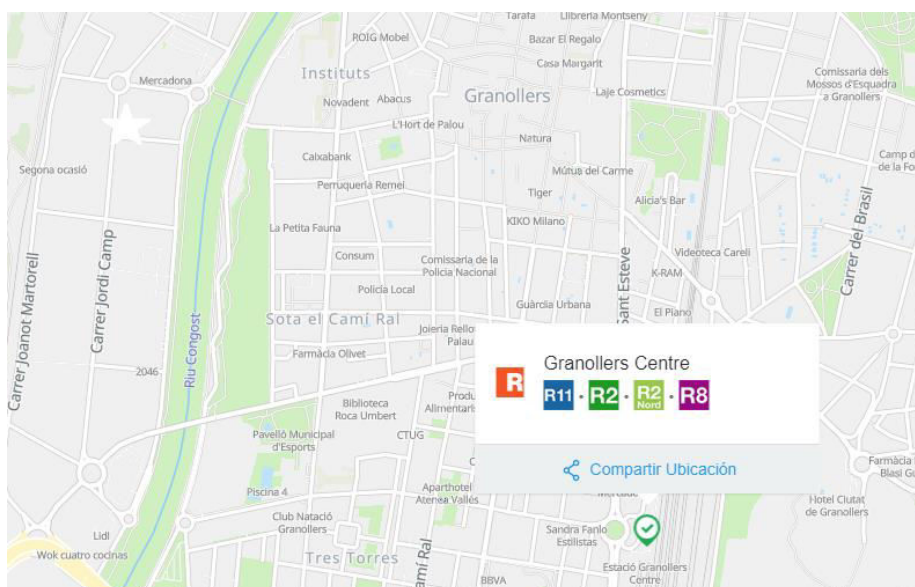
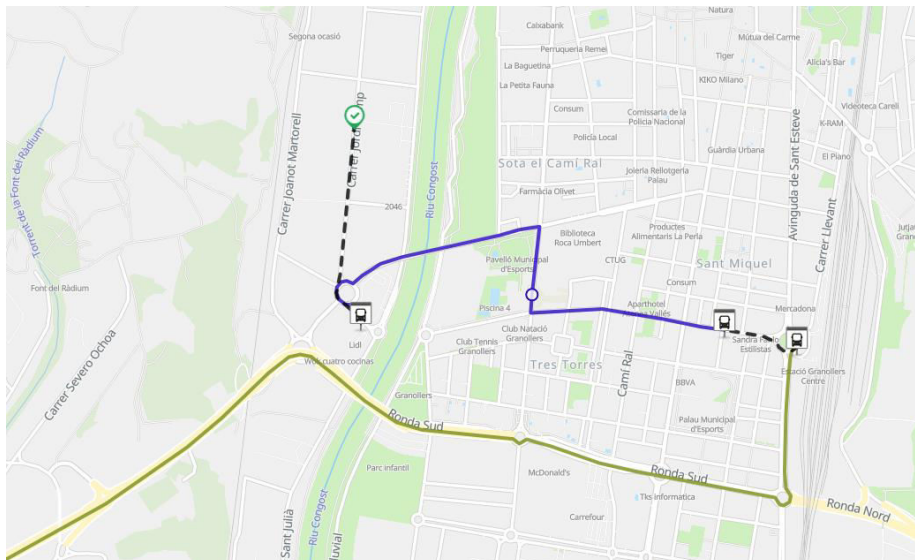
- L'Hospitalet de Llobregat – Puigcerdà
- Castelldefels – Granollers.

Pel que fa al corredor L'Hospitalet de Llobregat - Puigcerdà, en l'àmbit d'estudi disposa de dues estacions, *Granollers – Canovelles* i *Les Franqueses del Vallès* i és explotat per Renfe mitjançant els serveis ferroviaris següents:

- R3: L'Hospitalet de Llobregat – Puigcerdà per Vic, que compta amb 37 expedicions diàries per sentit.

Pel que fa al corredor Castelldefels - Granollers, en l'àmbit d'estudi disposa de tres estacions de viatgers, *Granollers Centre*, *Les Franqueses – Granollers Nord* i *Cardedeu* i una terminal intermodal de mercaderies. El corredor és explotat per Renfe mitjançant els serveis ferroviaris de viatgers següents:

- R2: Castelldefels – Granollers Centre, que compta amb 24 expedicions diàries per sentit.
- R2 Nord: Aeroport – Maçanet-Massanes per Granollers Centre, que compta amb 49 expedicions diàries per sentit.





6. MOBILITAT A PEU I EN BICICLETA

Pel que fa a l'accessibilitat a peu, tots els vials de l'entorn disposen d'un espai per al vianant segregat dels modes motoritzats en forma de voreres. Així mateix, l'entorn immediat a la discoteca (c/ Jordi Camp) disposa de voreres prou amples, les quals permeten acollir de forma instantània més de 100 persones. En relació als passos per a vianants n'hi ha a la rotonda del carrer Jordi Camp, així com a la següent intersecció (c. Jordi Camp amb c. Vic).

Vinculat a la implantació singular, els vianants corresponen a aquells que realitzen la connexió entre l'accés a la discoteca i el punt d'estacionament del vehicle motoritzat, la parada de transport públic y el pr0opi centre urbà del municipi.

En relació a la bicicleta, l'estudi cita que no hi ha cap itinerari segregat per a bicicletes a l'entorn del sector i que han d'utilitzar les infraestructures viàries en cohabitació amb altres modes de desplaçament (en calçada amb vehicles o en vorera amb vianants).



7. INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT GENERADA

L'estudi indica que la mobilitat de la discoteca no coincideix amb cap mobilitat de l'entorn (tant de les indústries com de les activitats properes) de manera que en el moment de màxima activitat de la discoteca les activitats de l'entorn compten amb una mobilitat nul·la o limitada, així doncs es considera la nova mobilitat generada en transport públic (95 viatges) i en vehicle privat (444 viatges).

En el cas del vehicle privat i considerant una ocupació de 2,5 persones/vehicle, l'ampliació de la discoteca suposarà l'accés i sortida de 178 nous vehicles. Així mateix, en hora punta accediran a l'àmbit 150 nous vehicles (de 00.00 a 01.00) i en sortiran 130 (entorn de les 06.00). El repartiment de la mobilitat s'efectua segons estimació de procedència geogràfica.

En relació al transport públic les puntes màximes se situen en 95 nous usuaris (de 00.00 a 01.00) i en sortiran 95 (de 06.00 a 07.00). L'estudi en fa el repartiment de la mobilitat segons la seva procedència geogràfica i estableix que les 3 línies nocturnes (N71, N72, N73 i C17 nocturn) tenen capacitat suficient per absorbir aquesta oferta, tant a les hores d'entrada com de sortida.

Per altra banda s'estima la mobilitat actual i la prognosi de 10 anys, tal i com estableix l'article 14 del Decret 344, per tal d'avaluar correctament la incidència de la mobilitat generada. En aquest sentit, en base a l'evolució del trànsit rodat a les infraestructures viàries de l'entorn (AP-7), es planteja un escenari de reducció del trànsit rodat. No obstant això, es considera un escenari conservador, de forma que es mantenen els nivells de trànsit actuals.

També analitza la estimació de la incidència de la mobilitat generada sobre la xarxa per a vianants i es considera que en el supòsit que tots els usuaris de la sala de festes en hora punta sortissin instantàniament, el nivell de servei obtingut d'espera de la vorera seria nivell C, i per tant mantindria condicions acceptables.



8. ESTIMACIÓ DE LA DEMANDA D'APARCAMENT

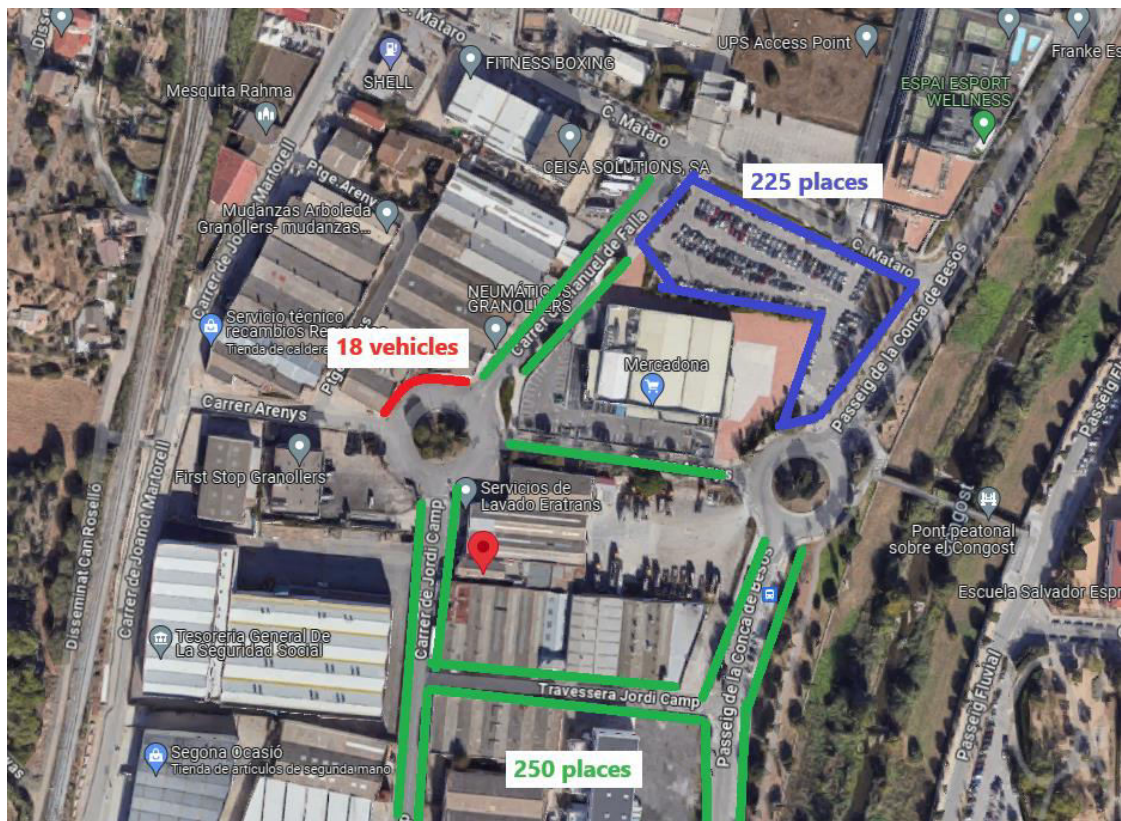
Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, estableix l'obligació de reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

En relació a l'aparcament de turismes, la sala de festes actual ocupa unes 176 places d'aparcament de la vialitat de l'entorn, essent aquesta una part menor de les places d'aparcament lliures de l'entorn (unes 500 places lliures). Es considera que amb l'ampliació de la discoteca i el conseqüent increment del nombre de vehicles a la via pública resulta totalment assumible en base a la dotació d'aparcament actual (sent un increment de 188 vehicles, mentre que l'oferta és d'unes 500 places).

En relació a la dotació d'aparcament per a bicicletes, la mobilitat en bicicleta actual és nul·la i no es preveu nova mobilitat en bicicleta. Tot i això, es considera necessari la dotació d'un mínim de places d'aparcament que es fixa en 4 places i fixa la condició d'ampliar aquesta reserva inicial d'aparcament si la ocupació d'aquesta bossa inicial arriba de forma mantinguda al 75%, i anar-la augmentant progressivament per tal que l'ocupació total dels aparcaments no arribi a superar el 90% de forma continuada.

En relació a la dotació de punts de recàrrega elèctrica, l'EAMG s'estableix que no resulta d'aplicació, ja que no es dona cap de les casuístiques contemplades al Reial Decret 1053/2014 en relació als punts de recàrrega elèctrica

	Repartiment modal proposat	No motoritzat	Transport públic	Vehicle privat/ taxi	TOTAL vehicles.
ACTUAL	Viatges/dia	62	44	66 (2,5 pers/vehicle)	172 = 62 + 44 + 66
	%	36,04	25,58	38,37	
AMPLIACIÓ	Viatges/dia	135	95	177 (2,5 pers/vehicle)	407 = 135 + 95 + 177
	%	33,17	23,34	43,49	





9. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

El Decret 344/2006 estableix la necessitat de reservar places de càrrega i descàrrega quan l'ús previst dels edificis sigui oficines o comercial, amb l'objectiu d'aconseguir una distribució de les mercaderies àgil i ordenada.

En base als usos actuals i previstos l'EAMG especifica que no resulta d'aplicació el Decret 344.



10. MESURES CORRECTORES

- **Xarxa de transport públic:** Donada la justificació anterior no es contempla cap actuació de millora ni d'ampliació de les xarxes de transport públic existents, ja que no es necessari.
- **Xarxa bàsica per a vehicles:** No s'incorpora cap tipus d'actuació sobre la xarxa viària, ja que no es donen els mínims necessaris.
- **Recomanacions:**
 - Es recomanen mesures de gestió del trànsit i l'aparcament per permetre l'accés dels vehicles previstos i el seu aparcament.
 - Es recomana reserva alguna/es places d'aparcament per a PMR a les proximitats de l'accés a la sala de festes.
- **Xarxa de vianants i bicicletes:** Es proposa millorar l'itinerari de connexió entre la sala i les parades de transport públic col·lectiu. Si bé es considera positiva aquesta mesura, es considera necessari que els passos per a vianants de l'entorn immediat de la sala disposin dels guais corresponents. Aquesta mesura hauria d'incloure l'àmbit que ocupen els vehicles aparcats per als clients de la sala.



11. AVALUACIÓ 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 han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Segons calcul realitzat sobre la contaminació atmosfèrica, utilitzant les distàncies respecte als nuclis de població de l'entorn, el consum mig dels vehicles de la DGT i l'ICAEN i els factors d'emissió que proposa l'ICAEN. En base a aquests factors l'increment d'emissions anuals que generarà la implantació singular serà de 94,2 kg de NOx, 21,05 kg de PM10 i 47,10 tones de CO2.

Recomanació.

- Tenint en compte que Granollers s'ubica en la zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric es recomana de disposar d'un o varis punts de recàrrega per a vehicles elèctrics a l'entorn immediat de la sala, tot i no ser obligatori segons la normativa vigent.



12. FINANÇAMENT DE LES CÀRREGUES DERIVADES DE LA MOBILITAT GENERADA

No es contempla cap actuació envers la xarxa de transport públic existent, per tant no se'n deriva cap proposta de finançament.



13. CONCLUSIONS

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per a l'ampliació de discoteca situada al carrer Jordi Camp núm. 5 de Granollers), 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 una conclusió **favorable**.

No obstant això, s'estableixen unes condicions relatives al seu desenvolupament, que en les mesures de gestió que correspongui:

- Es considera necessari que els passos per a vianants de l'entorn immediat de la sala de festes disposin dels quals corresponents.

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, en cas que es realitzin.

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 formalment.

EL TECNIC

Daniel Basquens Duran
Eng. Edificació
Nº Col·legiat CAATEEB [REDACTED]

Firmado digitalmente por BASQUENS DURAN DANIEL - [REDACTED]
Nombre de reconocimiento (DN): c=ES,
serialNumber=IDCES-[REDACTED] givenName=DANIEL, sn=BASQUENS
DURAN, cn=BASQUENS DURAN DANIEL - [REDACTED]

Granollers, desembre de 2023