

Estudi de mobilitat urbana de La Garriga

Document I: Memòria
Document II. Propostes d'actuació
Document III. Plànols



Maig 2019



CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona

Paloma Sánchez-Contador Escudero

Enginyera de Camins, Canals i Ports
Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Hugo Moreno Moreno

Enginyer tècnic d'obres públiques
Cap de la Secció de Mobilitat i Seguretat Viària
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Roger Torrell Domènech

Enginyer tècnic informàtic
Tècnica de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Ajuntament de La Garriga

Jordi Carreras Arisa

Cap d'àrea de territori i sostenibilitat
Àrea d'urbanisme

Marcel Solé Pareras

Assessor de serveis territorials / Tècnic de mobilitat
Àrea d'urbanisme

Redacció

EPIM SCP

Ramon Estrada Serra

Director tècnic

David Carpi Iglesias

Director tècnic

Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

Codi Segur de Verificació (CSV): a5806323e403b5105918 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>

ÍNDEX	Pàg.
<u>DOCUMENT I: MEMÒRIA</u>	
1. INTRODUCCIÓ	7
1.1. Justificació de la redacció de l'Estudi de Mobilitat Urbana	7
1.2. Antecedents	7
1.2.1. El POUM de La Garriga	7
1.2.2. Actuacions derivades de la supressió dels passos a nivell del ferrocarril.	8
1.2.3. Pla de mobilitat (2005)	10
1.2.4. Memòria d'activitats de la Policia Local	10
1.2.5. Model de mobilitat urbana basat en la prioritització dels usuaris més febles	10
1.2.6. Pla d'accessibilitat (2016)	11
1.3. Objectius de l'estudi	11
1.4. Estructura metodològica	12
2. ANÀLISI TERRITORIAL I SÒCIO-ECONÒMICA	14
2.1. Situació geogràfica	14
2.2. Centres d'atracció i generació de viatges	16
2.3. Anàlisi demogràfic	18
2.4. Dades de motorització	18
3. DIAGNOSI	20
3.1. Mode a peu	20
3.1.1. Tipologia de carrers	20
3.1.2. Xarxa de voreres	22
3.1.3. Passos per a vianants	23
3.1.4. Itineraris dels vianants	24
3.2. Bicicleta	30
3.3. Transport públic	33
3.3.1. Oferta de serveis	33
3.3.2. Cobertura territorial	34
3.3.3. Tipologia de parades	35
3.4. Circulació	38
3.4.1. Jerarquia viària	38
3.4.2. Accessos al centre	40
3.4.3. Volums de trànsit i nivells de congestió	41
3.4.4. Seguretat viària	44
3.5. Aparcament	45

3.5.1. Oferta	45
3.5.2. Regulació de l'aparcament	47
3.5.3. Balanç d'aparcament residencial	48
3.5.4. Utilització de l'oferta d'aparcament	49
3.6. Punts forts i febles per al desenvolupament de la mobilitat sostenible	61
3.6.1. Punts forts	61
3.6.2. Punts febles	62
4. DIAGNOSI TENDENCIAL	65
5. OBJECTIUS	68



DOCUMENT I. MEMÒRIA

Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

Codi Segur de Verificació (CSV): a5806323e403b5105918 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>

1. INTRODUCCIÓ

1.1. Justificació de la redacció de l'Estudi de Mobilitat Urbana

En data 13 de juny de 2003, el Govern de Catalunya va aprovar la Llei 9/2003 de mobilitat amb l'objectiu d'establir els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i la seguretat, i determinar els instruments necessaris per a que la societat catalana assoleixi aquests objectius i per garantir a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles.

La llei defineix els Plans de Mobilitat Urbana com els documents bàsics per configurar les estratègies de mobilitat sostenible als municipis de Catalunya, i que han de ser revisats cada 6 anys. L'elaboració i l'aprovació dels PMU és obligatòria per als municipis que, d'acord amb la normativa de règim local o el corresponent pla director de mobilitat, hagin de prestar servei de transport col·lectiu urbà de viatgers. A tal efecte, i pel fet de representar el PMU una figura de planificació estratègica, és a dir, les determinacions de la qual no són vinculants, La Garriga no requeriria de forma explícita la redacció d'un Pla de Mobilitat.

No obstant, les conseqüències que es poden derivar de la supressió del pas a nivell ferroviari de la Carretera de Cànoves i les actuacions relacionades, han generat la necessitat d'estudiar la mobilitat del conjunt del municipi.

D'aquí la necessitat de redacció del present Estudi de Mobilitat Urbana, document que ha de servir per determinar les estratègies de mobilitat urbana buscant un nou model de mobilitat ambiental i socialment eficient; i la necessitat d'adequació infraestructural de la via pública per aconseguir una mobilitat més sostenible però sobretot que permeti una convivència accessible i segura entre els diferents modes de mobilitat urbana.

1.2. Antecedents

1.2.1. El POUM de La Garriga

El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) es troba actualment en una fase d'avanç d'informació pública, prèvia a la valoració de l'exposició pública prevista per a l'abril de 2019.

En la informació mostrada fins l'actualitat, es destaca:

- Les principals determinacions del PTMB es concreten en els següents elements:
 - L'espai a l'entorn del riu Congost es troba inclòs a la Xarxa Natura 2000 i es marca com a connector fluvial.
 - La zona nord del terme queda inclosa dins espai PEIN del PN del Montseny.
 - Pràcticament tot el sòl no urbà està considerat com espai de protecció especial.
 - Respecte el sistema d'assentaments, a la Garriga s'assigna l'estratègia de creixement moderat.
- Segons el PGOU actual encara resten 109,26 Ha en sòl urbanitzable no executat. Del PGOU 2001 encara queden sectors no executats que suposarien 4.274 vivendes i 11.540 habitants.

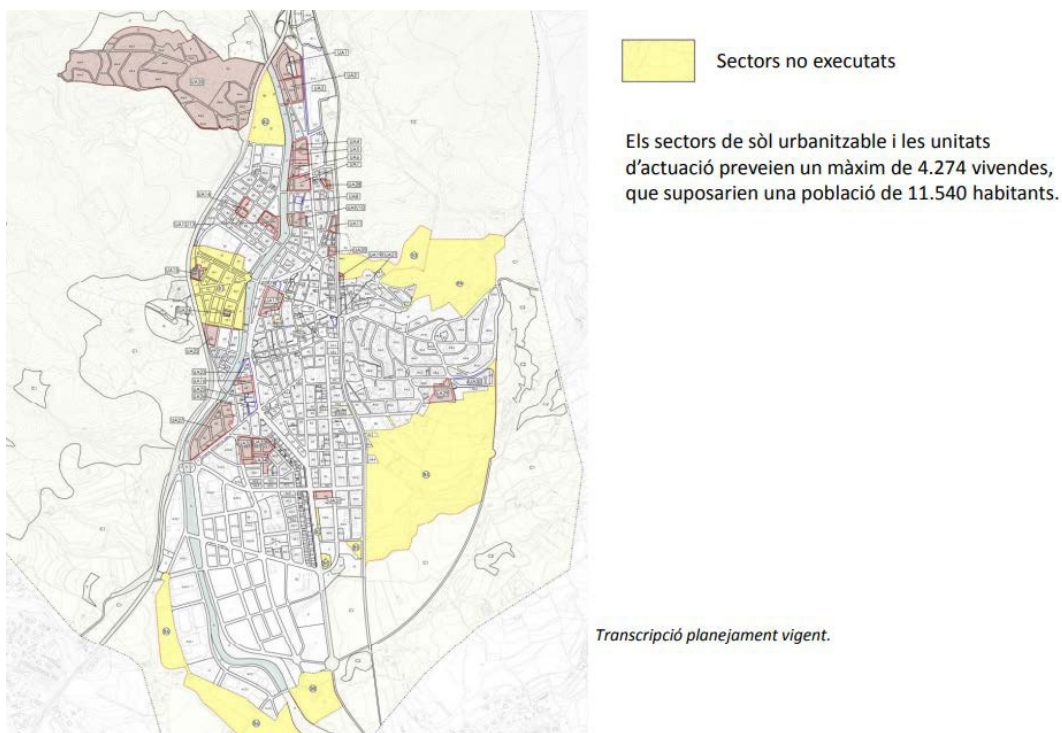


Fig. 1. Sectors urbanitzables PGOU 2001. Font: Actualització PGOU 2018

- Tot i que s'ha iniciat la tramitació de 5 dels 8 sectors previstos (en groc al plànol anterior), únicament podem considerar com a desenvolupat el sector industrial B5 Can Terrers, tot i que encara es troba molt poc consolidat amb un potencial molt gran. La Doma i Ampliació Congost no s'han arribat a urbanitzar tot i completar la seva tramitació, caldrà estudiar la manera de facilitar el seu desenvolupament i si es necessari replantejar-los.
- Es considera que difícilment s'executaran els sectors previstos en els propers anys que suposarien la construcció de 3.703 vivendes i l'augment de 9.988 habitants. En el període de vigència de l'últim PGOU (2001 – 2018) ha estat de 4.031 habitants.

1.2.2. Actuacions derivades de la supressió dels passos a nivell del ferrocarril. Diputació de Barcelona (desembre 2016)

L'any 2009, Adif va redactar un projecte constructiu per a la supressió dels passos a nivell situats a la línia fèrria Barcelona-Ripoll al terme municipal de La Garriga que s'ha anat modificant i adaptant a les necessitats municipals.

El desembre de 2016, l'ajuntament de La Garriga demana a la Diputació de Barcelona estudiar si els carrers existents poden canalitzar el trànsit generat per l'eliminació dels passos a nivell per a estudiar la necessitat o no de la variant de la BP-5107.

Al juny de 2016, la Diputació de Barcelona va redactar una simulació de trànsit amb les consideracions anteriors. Aquest estudi afirma que el trànsit del municipi no es veurà afectat substancialment per la supressió dels passos a nivell.



Resultant d'aquest estudi i el projecte d'Adif, es conclou que les actuacions que es duran a terme són:

- Eliminació passos a nivell, nou pas inferior vianants PK 37+550 i ampliació pas inferior PK 37+683
- Reurbanització de la carretera BP-5107 al tram comprés entre l'Av. Onze de Setembre i el final d'aquesta (PK 33+040). Es milloraran els itineraris de vianants, fent-los continus i accessibles, i en la pacificació de la via.
- Millora del ferm als nous itineraris generats per l'eliminació dels passos a nivell
- Millora de la senyalització als nous itineraris generats per l'eliminació dels passos a nivell
- Rotonda a la cruïlla de la BP-5107 amb l'Av. Onze de Setembre
- Millora de l'accessibilitat al pas inferior de vianants de l'Av. Onze de Setembre.
- Millora de la cruïlla dels carrers Pere Ballús, Ronda Carril i Av. Pau Casals
- Camins a millorar per l'eliminació de passos a nivell

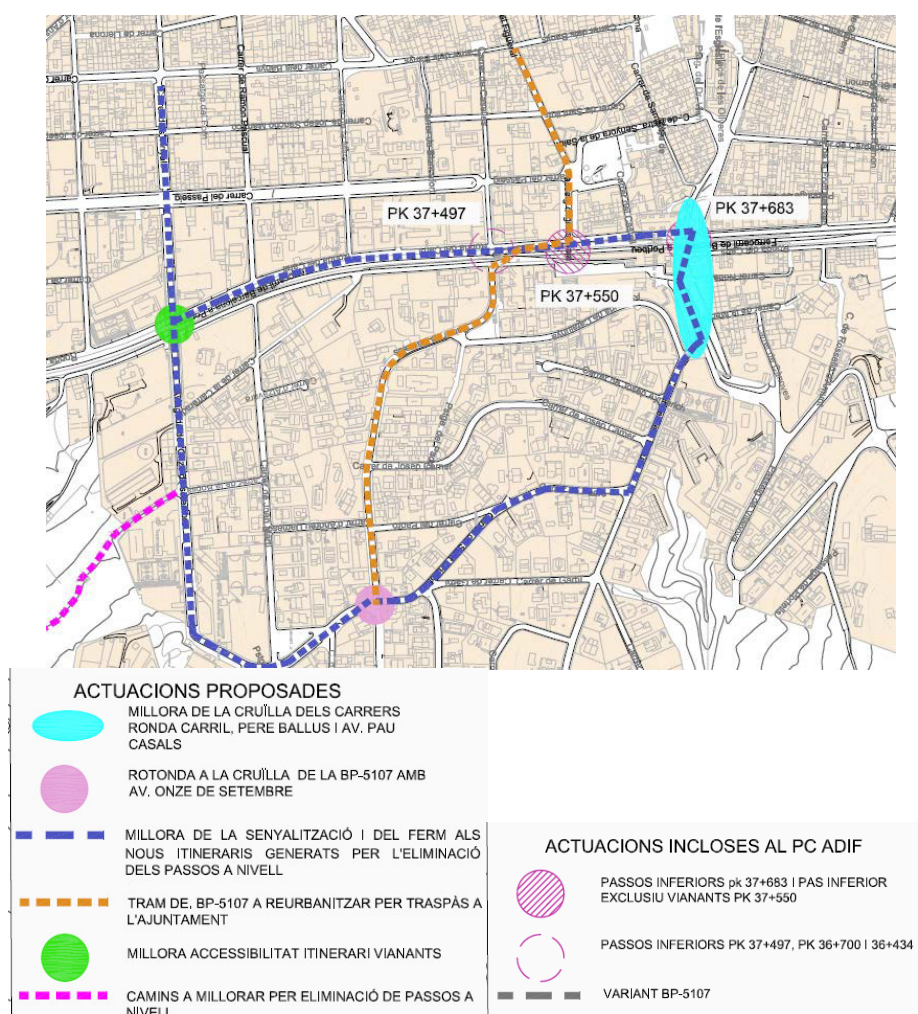


Fig. 2. Actuacions previstes projecte Adif. Font: Projecte de supressió passos a nivell. Diputació de Barcelona (2016)

1.2.3. Pla de mobilitat (2005)

Les principals conclusions que se'n extreuen del Pla de Mobilitat redactat l'any 2005 són:

- Elevada mobilitat en vehicle privat. El 59% dels desplaçaments interns obligats es realitzen en vehicle privat, 86% en els desplaçaments externs obligats
- El 27% dels viatges són de tipus intern i només el 4% de pas.
- Xarxa viària fluïda en hora punta
- 167 de places de zona blava a 0,5€/hora
- Dèficit d'aparcament residencial no molt elevat al municipi, amb major concentració a l'entorn de la plaça de les nines.
- Baixa oferta de voreres de qualitat al centre
- Inexistència de xarxa per a bicicletes

El Pla proposa diverses actuacions de millora de l'espai per a vianants com l'ampliació de voreres del carrer Figueral, ampliació de plataformes úniques, sentis únics de circulació, etc.

1.2.4. Memòria d'activitats de la Policia Local de La Garriga dels anys 2017, 2016 i 2015

S'han analitzat les dades incloses a les últimes memòries realitzades per la Policia Local referides a la secció de trànsit i accidents. En concret s'han analitzat dades com el nombre d'accidents i víctimes, casuístiques dels accidents i localització.

1.2.5. Model de mobilitat urbana basat en la prioritització dels usuaris més febles del municipi de la Garriga (2014)

L'estudi fa una caracterització de la mobilitat actual del municipi basada en els diversos modes de transport, destacant les diferents potencialitats (salut, paisatge, història, etc.) que poden donar lloc a una major potenciació dels modes de transport més sostenibles.

Fruit d'aquest diagnòstic, es proposen principis i reptes estratègics de cap a on ha d'evolucionar la mobilitat del municipi:

- Un municipi compacte i complex: convivència d'usos i funcions
- Canvi de percepcions sobre temps i distàncies: el caminar com a prioritat.
- Trànsit de vehicles més tranquil en tot el municipi: menys velocitat per a més seguretat
- Els vianants i ciclistes en el centre de la mobilitat urbana: reequilibri modal i plena accessibilitat
- Xarxa d'aparcaments coherents: repensar el dret a aparcar



- Un llenguatge viari més clar i senzill: missatges inequívocs sobre les prioritats
- Un carrer més confortable i segurs per a nens: l'espai públic com a lloc per al gaudi
- Un espai públic flexible i dinàmic en la seva ordenació: convivència i coexistència sense rigideses
- Un menor impacte ambiental local i global: qualitat de l'aire i benestar acústic

Fruit d'aquests reptes es realitzen 25 propostes d'actuacions, algunes de les quals s'han realitzat parcialment (per exemple l'ampliació de l'illa de vianants).

1.2.6. Pla d'accessibilitat (2016)

El Pla d'accessibilitat té per objecte l'anàlisi de la via pública de La Garriga, per tal d'identificar les seves mancances o deficiències des del punt de vista de l'accessibilitat, amb especial atenció a possibles casos d'incompliment de la normativa vigent en aquesta matèria. Així mateix, al Pla també es proposen i valoren les intervencions més adequades per a subsanar les mancances i deficiències detectades, tot establint-ne la seva prioritat en diverses fases d'execució.

1.3. Objectius de l'estudi

Els principals objectius de l'estudi són:

- Planificar una estratègia de millora dels modes de transport sostenible per als desplaçaments que es realitzen al municipi
- Integrar aquesta estratègia dins el projecte de supressió del pas a nivell ferroviari que suposarà una transformació de diverses infraestructures viàries i la seva adequació en l'entorn
- Realitzar propostes que permetin un menor impacte de la mobilitat en vehicle rodat al municipi.

La Llei de mobilitat 9/2003 fixa un horitzó temporal de sis anys per dur a terme els objectius que es plantegin d'acord amb les prognosis de mobilitat recollides en aquest estudi. Prèviament al treball tècnic del PMU, els objectius que es pretenen aconseguir són els marcats per les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) que són el instrument de més rang i que constitueixen el marc orientador per a l'aplicació dels objectius de mobilitat d'aquesta llei (art.6.1). El propòsit bàsic d'aquestes directrius és millorar l'accessibilitat i reduir els impactes negatius del transport. Aquest propòsit s'aconseguirà a través d'una estratègia basada en la integració dels sis següents objectius que l'Estudi de Mobilitat Urbana de adopta com a propis:

1. Configurar un sistema de transport més vinculat a la relació cost - eficiència per millorar la competitivitat del sistema productiu nacional
2. Augmentar la integració social i l'accessibilitat més universal
3. Incrementar la qualitat de vida dels ciutadans
4. Millorar les condicions de salut dels ciutadans
5. Més seguretat en els desplaçaments

6. Establir unes pautes de mobilitat més sostenibles

1.4. Estructura metodològica

L'estructura metodològica que es planteja és l'aplicada als diferents estudis de mobilitat urbana que la Diputació de Barcelona ve realitzant en els últims anys.

El treball s'inicia amb la recollida del conjunt de dades disponibles en l'àmbit d'estudi que puguin ser de rellevància per al coneixement de l'estat actual de la mobilitat i l'establiment de les tendències de futur.

En primer lloc, s'analitzen els estudis i projectes amb incidència en l'àmbit de la mobilitat que hagin estat elaborats fins a l'actualitat, així com els projectes de certa envergadura que es troben en curs.

L'anàlisi de la mobilitat abordarà els següents aspectes:

1. Anàlisi territorial i socioeconòmic del municipi

Es caracteritzen els principals elements de l'estructura espacial i socioeconòmica que determinen la mobilitat i es defineixen els nivells d'agregació espacial més adequats en funció dels quals s'organitza tant la informació estadística existent com la informació obtinguda a partir dels treballs de camp. La proposta de zonificació es desenvolupa en barris, districtes, consells territorials i zones de mobilitat establerts per la direcció del pla.

2. Diagnòstic de la mobilitat

Una vegada realitzat el treball de camp (veure següent apartat) es realitza un diagnòstic dels aspectes que condicionen la mobilitat actual al municipi. El diagnòstic es realitza dividit per modes de transport.

3. Objectius

Es proposen els objectius principals assolir en la mobilitat del municipi en els propers 6 anys d'acord amb el diagnòstic realitzat.

4. Propostes

En aquesta etapa es detallen tot un seguit de mesures que permeten aconseguir els objectius detallats en l'apartat anterior. Les mesures s'estructuren a partir dels àmbits funcionals prèviament establerts en etapes anteriors.

Cadascuna de les propostes escollides serà definida en una fitxa on es detallarà:

- Descripció de la mesura.
- Objectius a assolir.
- Àmbit d'actuació
- Cost.



-Fase

-Prioritat

-Responsables de l'actuació

-Indicadors de seguiment associats.



2. ANÀLISI TERRITORIAL I SÒCIO-ECONÒMICA

2.1. Situació geogràfica

El municipi pertany a la comarca del Vallès Oriental, però a tocar d'Osona. El seu terme municipal té una superfície de 19,72 km² i una població de 16.227 habitants (2018), que suposen una baixa densitat per d'habitants per superfície (320 hab./km²).

La seva situació a la falda del Montseny fa que el municipi tingui una orografia accidentada, amb desnivells pronunciats a Llevant i a Ponent, fent que el nucli principal hagi crescut seguint la vall que traça el riu Congost de nord a sud.

El municipi disposa d'uns grans valors naturals i històrics que li han conferit al llarg de la història un caràcter relacionat amb la salut, relax i benestar.

La seva ubicació a tocar d'espais naturals de gran valor paisatgístic i ecosistèmic, el converteix en un municipi molt atractiu des d'aquest punt de vista, tant per a la seva ciutadania com per als visitants exteriors. El curs fluvial del riu Congost, els espais forestals més immediats, els espais verds urbans i determinats carrers arbrats com el Passeig, són indrets als quals s'hi accedeix còmodament a peu.

D'altra banda, La Garriga compta amb un patrimoni arquitectònic i històric i uns recursos lúdics que el converteixen en un municipi de gran interès per a realitzar visites i estades.

El municipi històricament ha anat augmentant de població entre la via del tren i la carretera general (actual Carretera Nova) així com les cases aïllades d'estiu, però a partir dels anys 60 ja es depassen aquests límits donant lloc a nous barris com a Can Noguera a tocar del nucli urbà. La manca d'urbanitzacions aïllades disperses que disseminin el teixit urbà –excepte la zona dels Tremolencs al nord del municipi, més enllà de la carretera C17-, contribueix a fer de La Garriga un entorn privilegiat des d'aquesta perspectiva.

La construcció de l'autovia C17 va allunyar els desplaçaments de pas entre Osona i Barcelona pel centre del municipi i crear una major integració entre ambdós costats de la Carretera Nova donat que el seu trànsit va disminuir notablement.

El municipi té una configuració compacta que afavoreix els desplaçaments en modes no motoritzats, ja que les distàncies són curtes tan longitudinalment com transversalment.

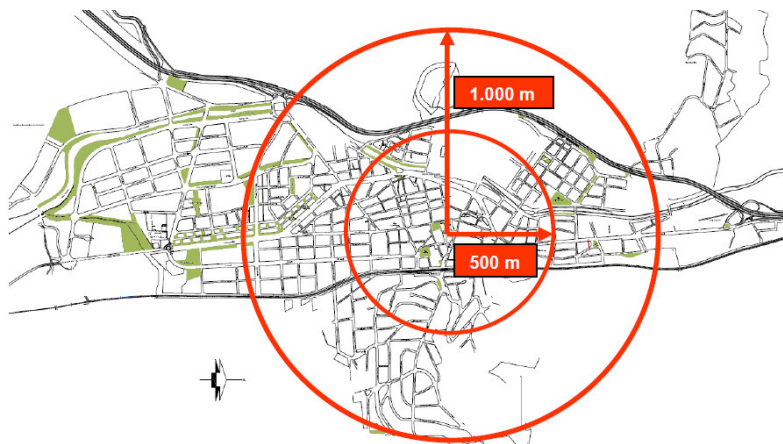


Fig. 3. Distàncies des de la Plaça de l'Església. Font: Model de mobilitat urbana basat en la prioritziació dels usuaris més febles del municipi de La Garriga . Diputació de Barcelona (2014)

En el municipi hi ha tres elements longitudinals que influeixen sobre la permeabilitat del teixit urbà i que, en menor o major mesura, limiten l'accessibilitat en alguns punts en direcció est-oest: el riu Congost, la via del tren rodalies i l'autovia C17. Cadascun d'aquests elements, no obstant, presenta uns nivells de permeabilitat diferents segons les seves característiques físiques lineals, ubicació en el territori i presència de ponts, passeres i/o passos soterranis.



Fig. 4. Elements reductors de permeabilitat (riu Congost, vies de ferrocarril i C17). Font: Model de mobilitat urbana basat en la prioritziació dels usuaris més febles del municipi de La Garriga . Diputació de Barcelona (2014)

-En el cas del riu Congost, el fet que el seu curs hagi estat un element integrat paisatgísticament i urbanísticament en el municipi, fa que no constitueixi realment una barrera, sinó un espai natural de gaudi que es travessa sense dificultats per diversos punts. Hi ha contribuït també el desenvolupament del barri de La Noguera, amb la zona esportiva, un centre educatiu i diversos edificis d'habitatges. Únicament la zona industrial del Passeig del Congost i la superfície de petits conreus situada entre aquesta i les instal·lacions esportives poden ser considerades com a espais amb cert aspecte periurbà, malgrat que la seva situació les integra també al continu urbà.

-En el cas de la via del tren, en canvi, aquesta sí constitueix una barrera física i visual entre els barris de Can Violí, Can Poi del Bosc i Can Vilanova i la resta del municipi, circumstància a la qual s'hi afegeix l'orografia de la zona, amb pendents que afecten la percepció de les distàncies i afavoreixen l'ús del vehicle privat com a mitjà de comunicació interna.

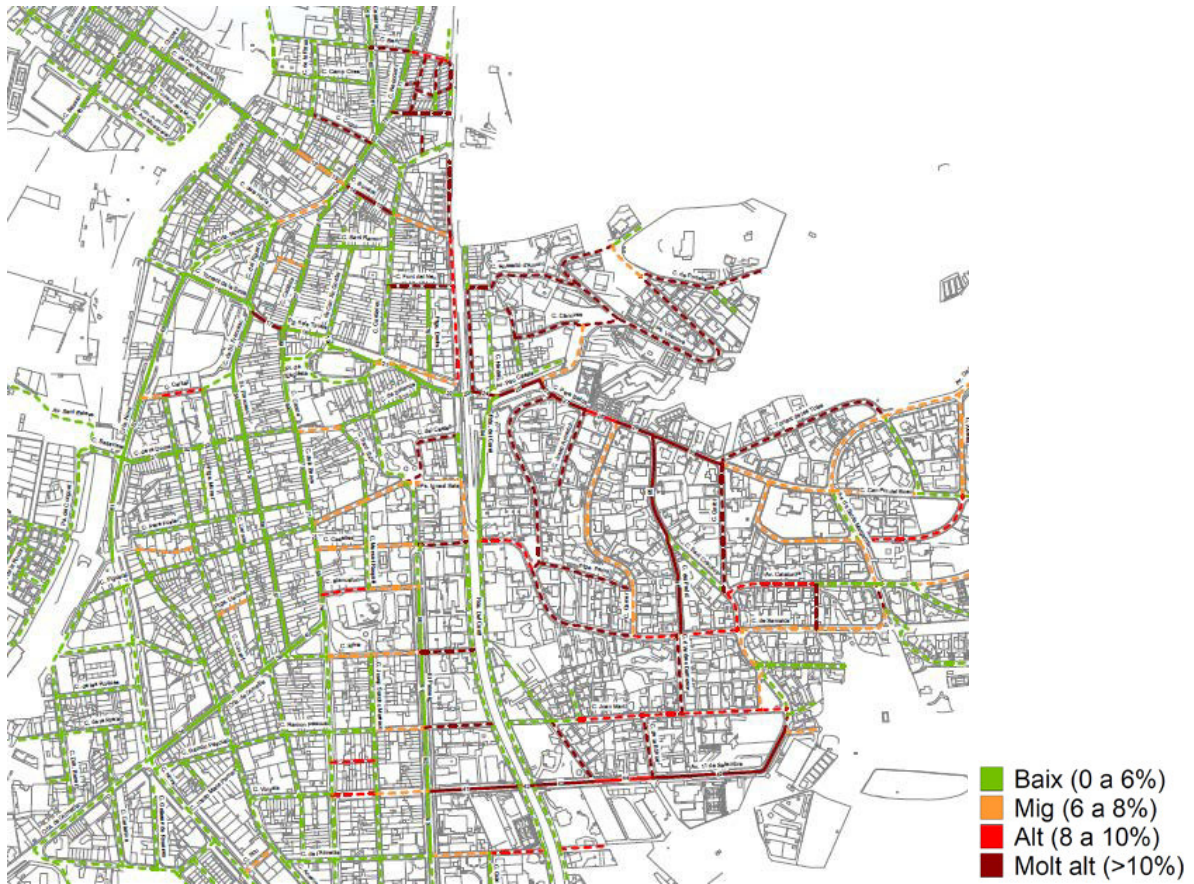


Fig. 5. Pendents. Font: Pla d'accessibilitat. Ajuntament de La Garriga (2016)

-En el darrer cas, el de l'autovia C17, aquesta infraestructura tanca el municipi per la part oest, a la vora de les zones forestals de La Tallada i La Noguera. L'únic barri que està situat més enllà de la via és el dels Tremolencs, on hi viuen al voltant de 300 persones, aproximadament, i on s'hi accedeix per un túnel que travessa la carretera. En aquest barri, no obstant hi ha l'escola SEK, que concentra una gran demanda de mobilitat en determinades hores del dia, i un apartotel que també actua de petit centre generador de desplaçaments.

2.2. Centres d'atracció i generació de viatges

El municipi disposa de diversos espais que concentren la major part d'atracció dels desplaçaments que es realitzen diàriament.

El centre urbà concentra una part significativa dels desplaçaments atès que s'hi localitzen diversos centres administratius (Ajuntament, Policia), educatius (escoles), sanitaris (CAP), culturals (església) i especialment comercials al llarg de la zona exclusiva per a vianants que ha anat creixent en els últims anys. També s'ubica dins aquest centre l'estació de ferrocarril.

A més del centre urbà, hi ha altres zones que atrauen un elevat nombre de viatges al llarg del dia, si bé en menor quantitat o bé en franges horàries molt concretes:

-El Passeig. Es tracta d'una de les principals vies de La Garriga quant a longitud, ja que comunica el nucli urbà principal -des de la Plaça del Silenci- amb la Plaça Narcisa Freixas, espai de lleure que



concentra un nombre important de ciutadans i activitats, sobretot durant el cap de setmana. És una via tranquil·la degut a la seva pròpia configuració i repartiment de l'espai transversal, amb una zona central de passeig que està integrada en l'imaginari col·lectiu com a indret de lleure, a més de formar part d'un itinerari històric del municipi i tenir un valor significatiu com a ecosistema urbà que actua de corredor natural.

-Equipaments escolars. Al marge dels centres que s'ubiquen al Passeig i centre urbà, n'hi ha d'altres centres a l'entorn del centre l'Escola Tagament i L'Institut Blancafort a l'Av. Onze de Setembre, l'Escola Puiggraciós al carrer Pere Ballús, l'Escola Giroi / IES Vila Romana i Escola Bressol al carrer Santa Maria del Camí, l'Escola Pinetons a can Noguera i el Col·legi Internacional SEK Catalunya als Tremolencs.

-Equipaments esportius com són el Camp de futbol i el complex esportiu a Can Noguera i el Pavelló esportiu de Can Violí.

-L'activitat industrial es troba localitzada especialment per sota de la Carretera de l'Ametlla al sud del municipi.

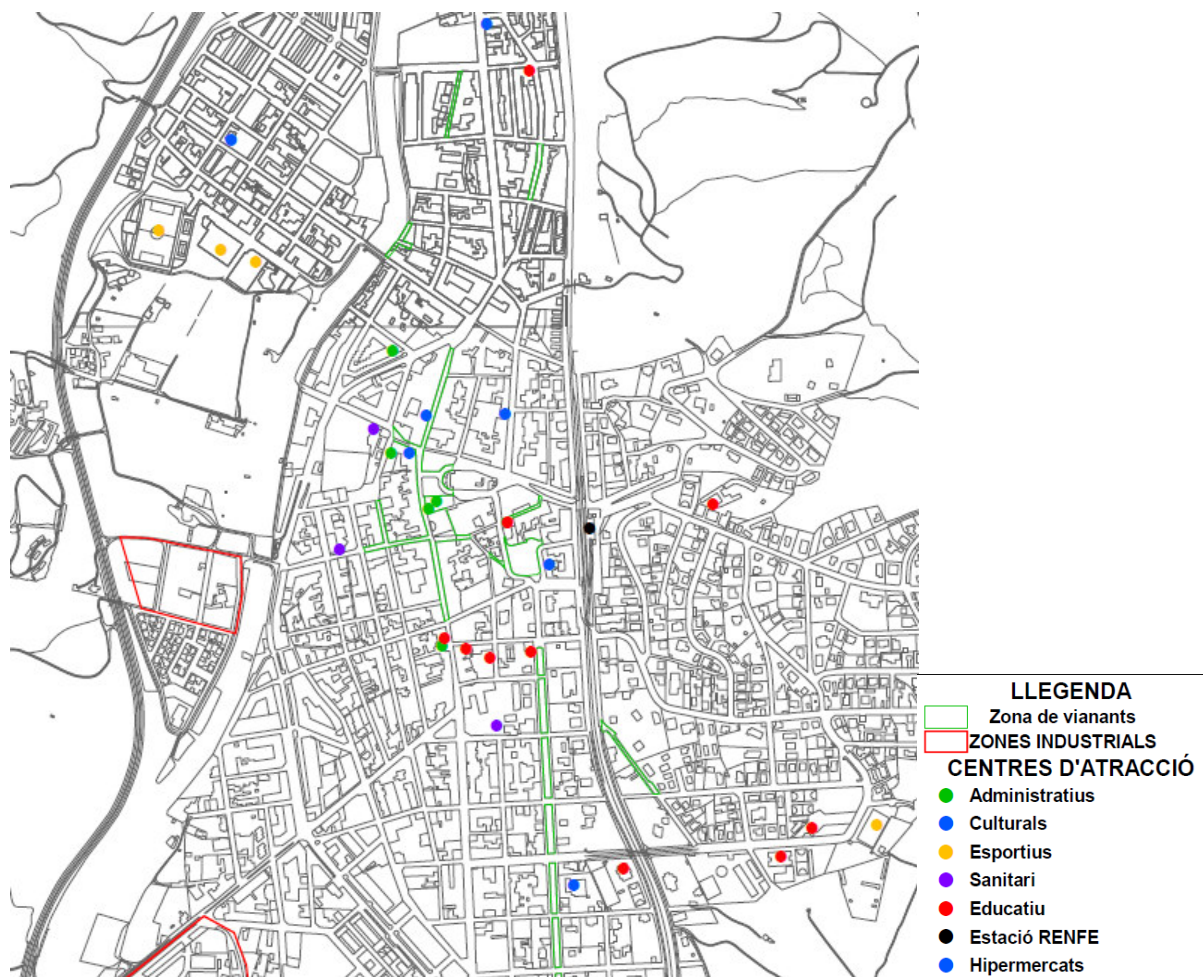


Fig. 6. Centres d'atracció i generació de viatges. Font: Elaboració pròpia

2.3. Anàlisi demogràfic

En els últims deu anys, la població del municipi ha augmentat 1.600 habitants, bàsicament per el creixement natural de la població i per la construcció de petites promocions urbanístiques, situant-se a l'any 2018 en 16.227 habitants.

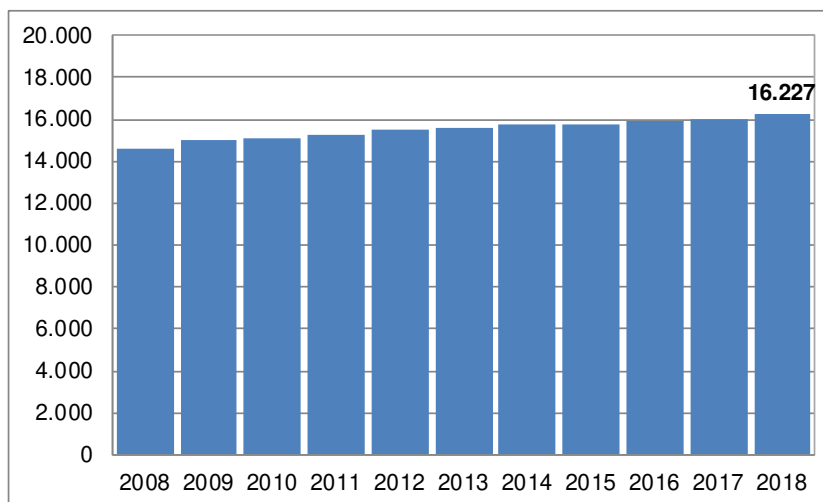


Fig. 7. Evolució de la població. Font: Elaboració pròpia

Analitzant el padró d'habitants, l'estructura de la població correspon a un perfil estàndard a Catalunya, però amb matisos. La població dels menors de 14 anys representa un 17,4 % del total, i la de més de 65 anys representa un 16,5% del total. Per tant la població activa representa un 66% del total.

En funció de les dades projectades pel POUM i la població actual, es pot dir que el creixement de la població ha estat lleugerament inferior al que al POUM s'ha anomenat creixement endogen.

Tot i que existeixen diversos sectors urbanitzables no desenvolupats en el POUM, i que actualment està en fase d'avanç, no es preveu que es desenvolupin en un horitzó de menys de sis anys. Per tant en els propers anys no es preveu cap creixement significatiu de la població del municipi per que el component aportat per la immigració estrangera és probable que disminueixi i no hi ha previsió de nous sectors urbanístics que puguin fer variar aquesta hipòtesis.

2.4. Dades de motorització

L'índex de motorització del municipi se situa en **734 vehicles / 1.000 habitants**, lleugerament per sota de la mitjana comarcal (742) i per sobre de la catalana (695). La motorització dels turismes és de 520,7 Turismes /1.000 habitant, tractant-se dels valors més alts de Catalunya.

En els últims tres anys, la motorització ha augmentat més de 20 punts, un increment molt superior al que es venia produint en els últims deu anys, marcats en part per la crisi econòmica.



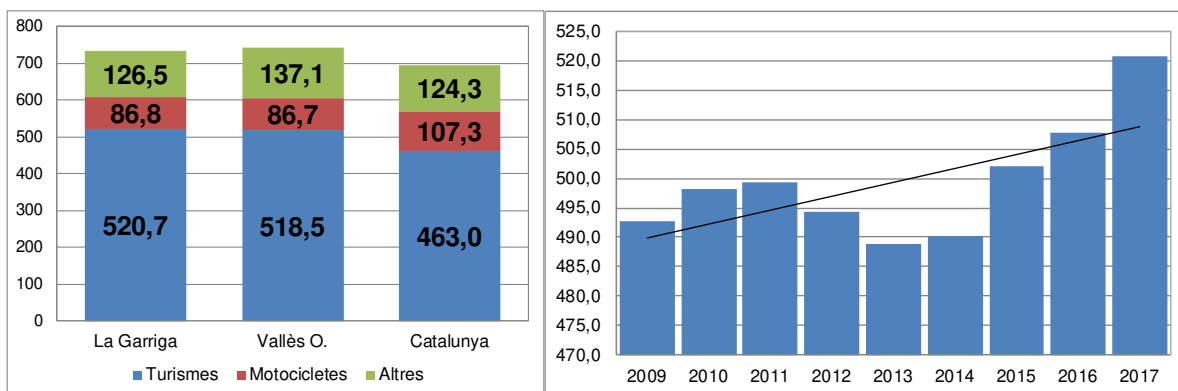


Fig. 7. Motorització (Vehicles / 1.000 Hab.). Font: Idescat. Elaboració pròpia

L'any 2017 hi ha censats 11.732 vehicles dels quals un 71% són turismes (8.323). En els últims tres anys el ritme de turismes censats ha augmentat notablement com es pot veure a la gràfica que es mostra a continuació.

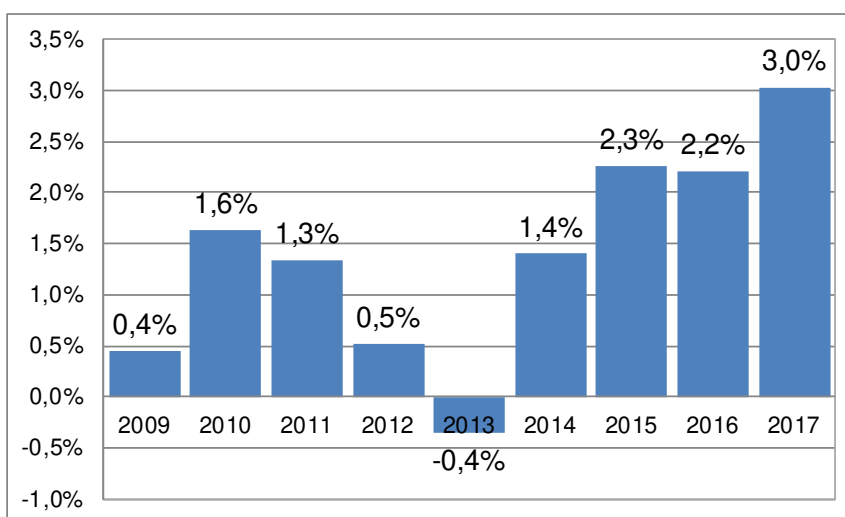


Fig. 8. Evolució del nombre de turismes. Font: Idescat. Elaboració pròpia

3. DIAGNOSI

3.1. Mode a peu

Per tal d'analitzar de forma exhaustiva la oferta per a vianants del municipi, s'ha realitzat un inventari de les voreres tenint en compte l'amplada útil de les voreres i els passos de vianants, els itineraris de connexió i la demanda en els principals punts del municipi.

3.1.1. Tipologia de carrers

L'amplada de la major part dels carrers permet la diferenciació entre voreres i calçada (85% >7m.). Tanmateix, en molts carrers del centre l'amplada és inferior a 9 metres i aquests acostumen a configurar-se amb un carril de circulació i un d'aparcament, deixant unes voreres insuficients pels vianants (Caselles, Sant Francesc, etc.)

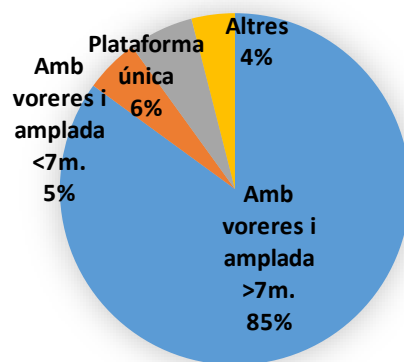


Fig. 8. Amplada dels carrers. Font: Pla d'accessibilitat (2016).

Els carrers de <7m. d'amplada (i també els d'entre 7 i 9) són els carrers en els quals, tot i existir una diferenciació de nivell entre l'espai de circulació dels vehicles i el dels vianants, s'haurien de convertir en plataforma única, ja que l'espai disponible pels vianants és insuficient. Es tracta de carrers amb una configuració habitual d'un carril de circulació i un d'aparcament. Aquesta situació es troba generalment en carrers del casc antic, per exemple els carrers de Caselles, Sant Francesc Cal Xic Corder el carrer de St. Ramon.



Fig. 9. Carrer Casellas. Font: Elaboració pròpia



Els carrers amb plataforma única han augmentat en els últims anys (l'última actuació ha estat la continuació del carrer dels Banys) arribant a 5.100m².



Fig. 10. Carrer Banys. Font: Elaboració pròpia

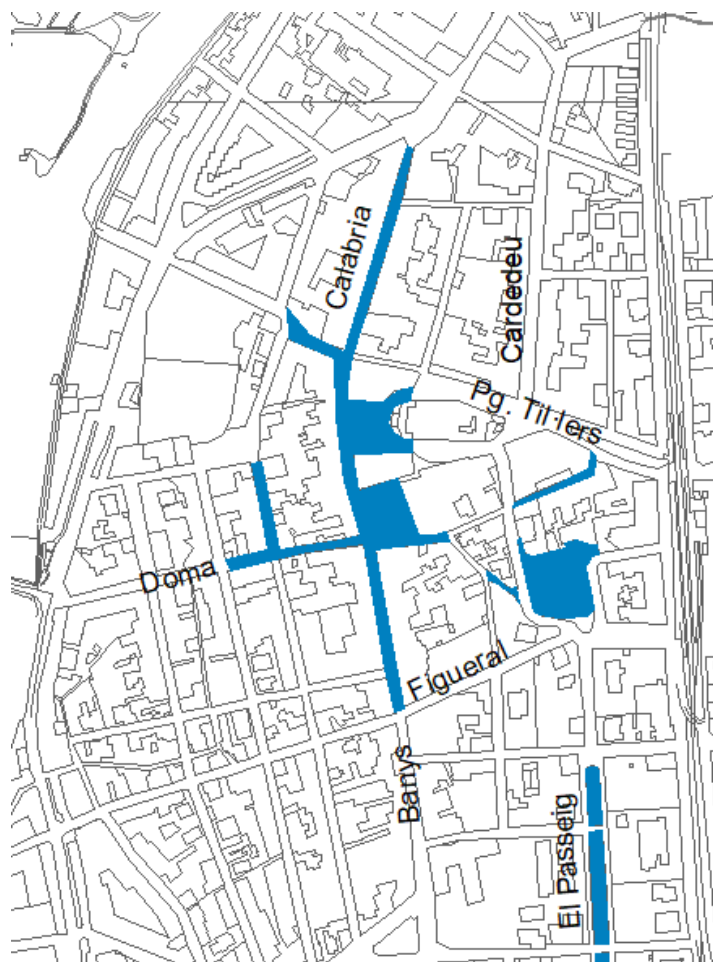


Fig. 11. Illa de vianants. Font: Elaboració pròpia

3.1.2. Xarxa de voreres

L'amplada útil és la lliure d'obstacles que redueixen l'amplada total de la vorera. En molts casos, els escocells dels arbres, pals de la xarxa elèctrica i altres elements urbans redueixen l'amplada real. Aquests s'han dividit per:

-Sense vorera: sigui perquè no està urbanitzat o bé perquè es correspon a un tram de camí que connecta amb una altre zona.

-Menys de 0,9m., que és el llindar que estableix el Codi d'accessibilitat de Catalunya per establir si una vorera és accessible o no.

-De 0,9 a 2m, que permeten un pas còmode i segur dels vianants.

-Més de 2m (1.8), d'acord amb els estàndards de qualitat de la legislació espanyola.

-Plataforma única, on el vianant té prioritat sobre el vehicle privat.

A continuació es mostra una figura amb la classificació utilitzada per definir els intervals d'amplada útil de voreres:

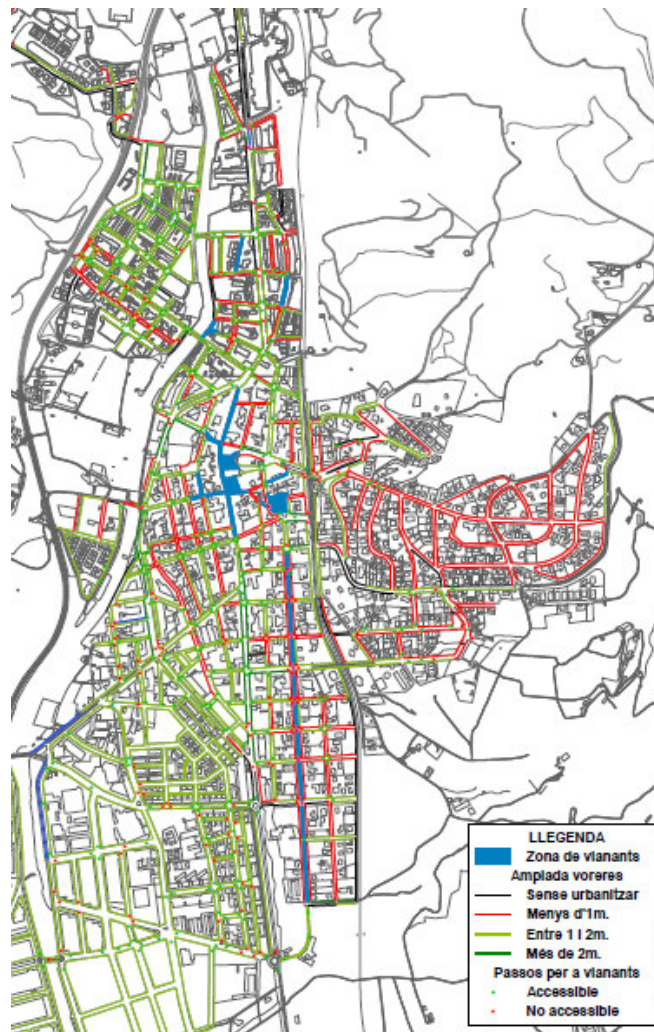


Fig. 12. Amplada útil de voreres. Font: Elaboració pròpia



En el plànol es pot observar com malgrat la major part de voreres són accessibles (64%), excepte a la part central del nucli urbà, no hi ha una continuïtat en els principals itineraris. Es a dir, la major part de vianants en els seus desplaçaments a peu caminaran per trams no accessibles o sense voreres.

De les voreres no accessibles:

-Els carrers amb menys de 0,9 m. de vorera no compleixen el codi d'accessibilitat i representen el 28% dels trams analitzats. Una part important d'aquesta categoria es localitza en carrers del centre.

-Un 8% dels trams analitzats es tracta de carrers sense urbanitzar com la Ronda del Carril, Guifré, Figueras, Can Noguera. En alguns casos, el desenvolupament urbanístic associat permetrà urbanitzar-los

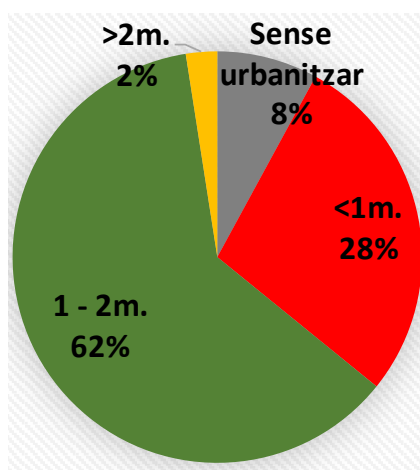


Fig. 13. Amplada útil de les voreres. Font: Pla d'accessibilitat

3.1.3. Passos per a vianants

Dels 611 de passos de vianants analitzats, 427 (70%) disposen de condicions acceptables respecte l'accessibilitat de persones amb mobilitat reduïda.

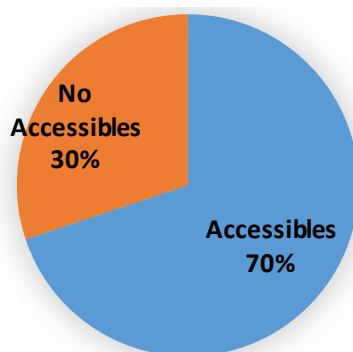


Fig. 14. Tipologia de passos per a vianants. Font: Pla d'accessibilitat

Els passos no accessibles (184) no permeten salvar el desnivell entre la calçada i la vorera. En alguns casos, es localitzen en carrers amb pendents on les condicions d'accessibilitat difícilment milloraran i en d'altres es localitzen en carrers que haurien de ser plataforma única (<7m).

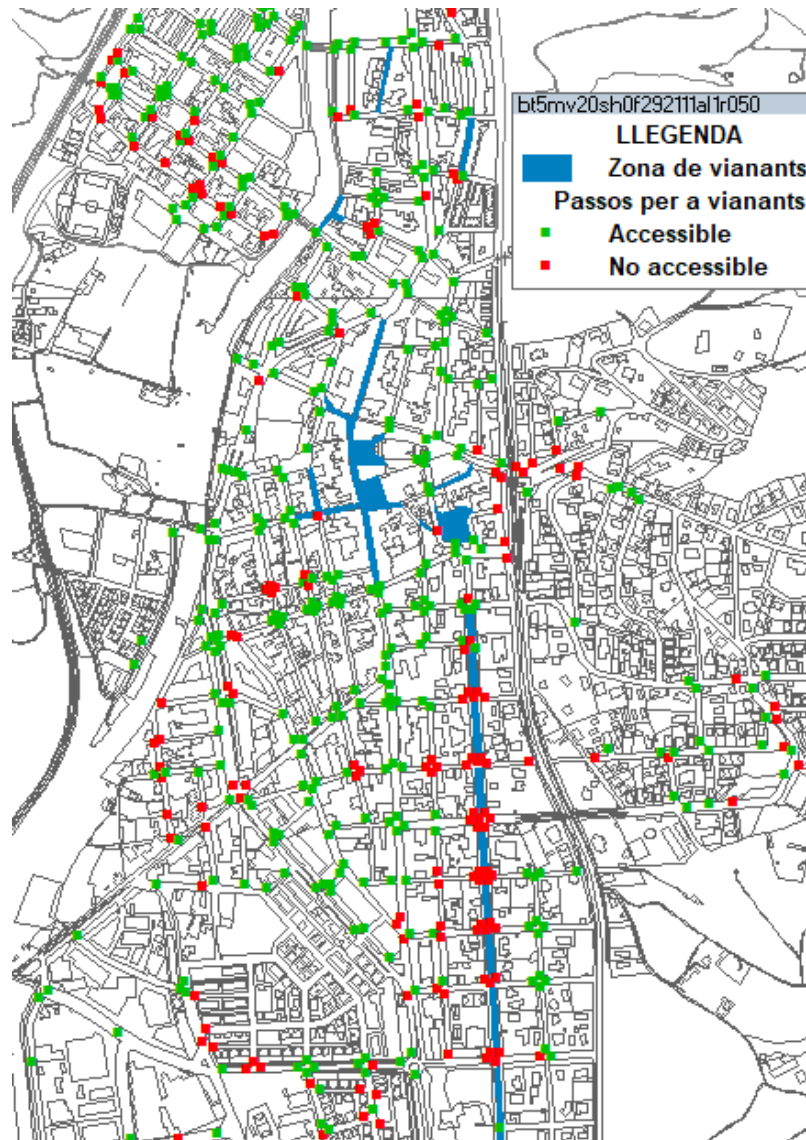


Fig. 15. Localització dels passos per a vianants. Font: Elaboració pròpia

Actualment, un dels punts amb menys accessibilitat del municipi és l'estació de ferrocarril, on és impossible accedir-hi per una persona amb mobilitat reduïda. El projecte de supressió del pas a nivell d'Adif preveu solucionar la problemàtica.

3.1.4. Itineraris dels vianants

La major part dels desplaçaments interns es realitzen a peu. La ubicació dels principals centres d'atracció de viatges (al centre del nucli urbà) així com les dimensions i morfologia del municipi afavoreixen la mobilitat a peu, ja que els temps de recorregut són molt curts. Tanmateix, l'espai públic, com en d'altres municipis, es troba ocupat principalment per a ús del vehicle privat.

La zona de vianants i els carrers adjacents concentren una part significativa dels desplaçaments quotidians, atès que acullen l'Ajuntament, l'Església, el Centre d'Atenció Primària i la principal zona comercial



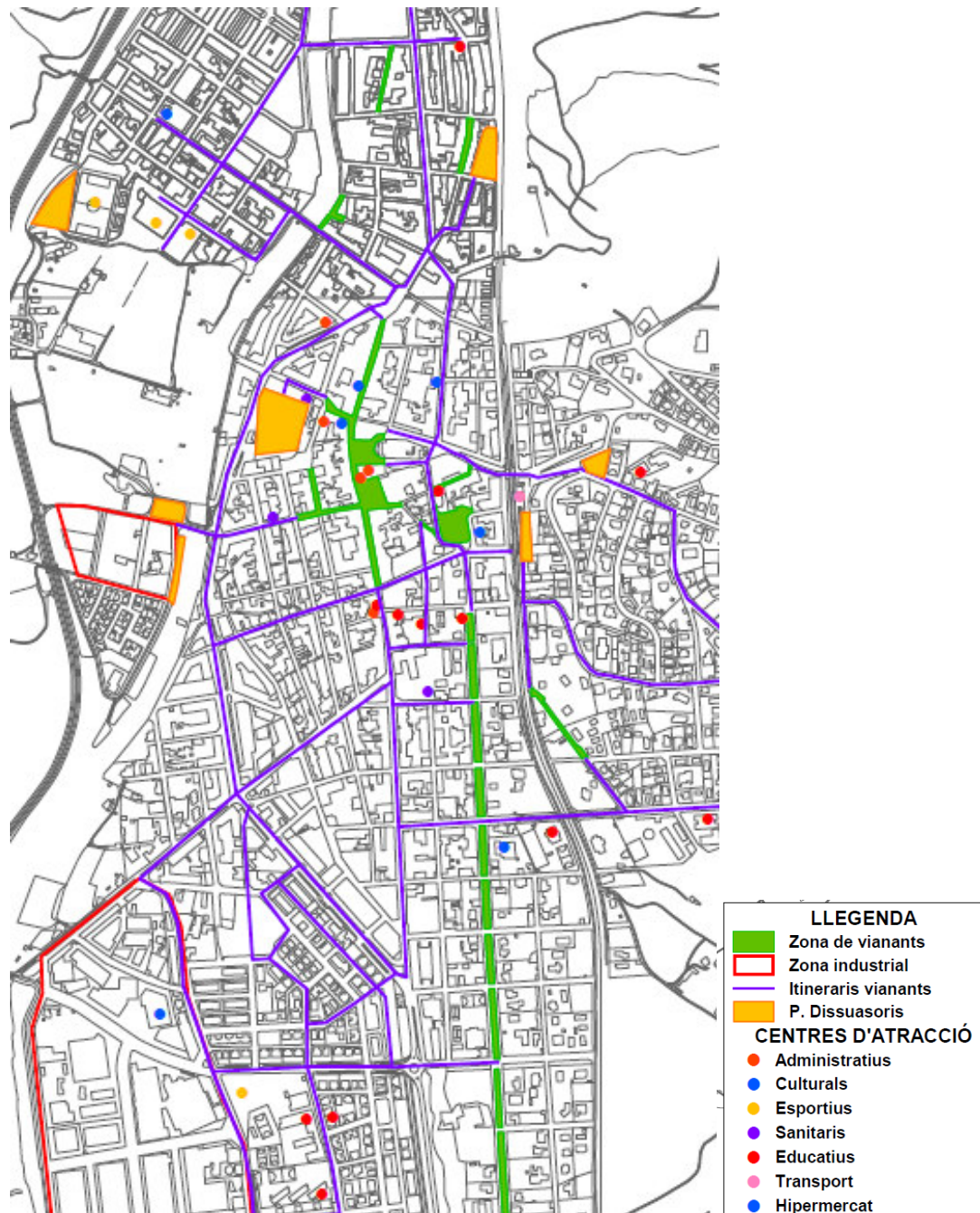


Fig. 16. Itineraris per a vianants. Font: Elaboració pròpia

A continuació, es destaquen els 4 principals itineraris de connexió amb el centre:

- Itinerari a peu Can Noguera.
- Itinerari nord
- Itineraris escolars, i
- El Passeig

- Itinerari a peu Can Noguera.

Aquest itinerari connecta la zona esportiva i residencial de Can Noguera amb el centre del municipi a través del Carrer Calàbria.

La connexió entre Calàbria (illa de vianants) i el carrer de Can Noguera es realitza creuant la Carretera Nova a través d'un pas de vianant situat una vegada es creua el carrer Bonaire. Aquest no és un itinerari natural per als vianants i s'han col·locat tanques metàl·liques per evitar que els vianants creuin de forma inadequada.



Fig. 17. Cruïlla Calàbria – Can Noguera. Font: Elaboració pròpia

Aquest itinerari també un altre punt on es podria millorar les condicions per als vianants que són les voreres del pont de Can Noguera, clarament insuficients:



Fig. 18. Pont de Can Noguera. Font: Elaboració pròpia



- Itinerari nord municipi.

L'itinerari connecta els barris situats al nord del centre amb el centre bàsicament a través de la Carretera Nova, amb voreres amples i passos de vianants adaptats i el carrer Cardedeu. Dins aquest itinerari s'hi ubica l'aparcament dissuasiu de La Fournier. L'itinerari que connecta aquest aparcament amb el centre es realitza a través del carrer Negociant les voreres del qual són clarament insuficients.

- Itineraris escolars

S'han detectat dos itineraris que connecten el centre amb dos centres escolars amb un nombre molt important d'alumnes

-El CEIP Tagamanent a través de la Ronda del Carril i el C. Carrerada. Aquest itinerari que realitzen molts escolars ja que travessa el pas soterrani de l'estació de ferrocarril té un tram on les voreres són pràcticament inexistentes que és el carrer Carrerada entre Onze de Setembre i Sant Martí. L'itinerari és el mateix per accedir al Pavelló esportiu de Can Violí.

-L'IES Vil·la Romana i Escola Giroi. Per accedir en aquesta zona escolar s'han detectat dos itineraris:

-Bany- Sant Jordi – Santa Maria del Camí. Els escolars que volen accedir al carrer Sant Jordi des del carrer Bany, si volen creuar correctament la Carretera Nova, han d'utilitzar un pas de vianants situat per sota el carrer Cast Oliver, que no es correspon a un itinerari natural. Aquest fet ocasiona que molts escolars creuin la Carretera Nova de forma molt perillosa fora de cap de vianant. A més, l'illa verda que es troba a la confluència de Bany amb la Crta. Nova no és accessible generant encara més perill.



Fig. 19. Carretera Nova amb Carrer Bany. Font: Elaboració pròpia

-Galceran de Rosanes – Plaça de la Pau – Santa Maria del Camí. L'itinerari transcorre pel carrer Galceran que compte amb unes voreres d'amplada útil inferiors a 1 metre. Des d'aquest carrer, per accedir al solar (Plaça de la Pau), cal travessar el carrer Satèl·lits, sense pas de vianants i amb excessos de velocitat (deguts a l'amplada del carril de circulació i la recta del carrer).



Fig. 20. Carrer Satèl·lits. Font: Elaboració pròpia

- El Passeig

El Passeig, és un dels principals itineraris de connexió des del sud del municipi fins al centre comercial, si bé la presència d'importants edificis històrics, així com la seva configuració amb una rambla central de sorra el fa molt atractiu des del punt de vista de l'oci i el descans.



Fig. 21. El Passeig. Font: Elaboració pròpia

No obstant, el fet que la travessin diverses vies que comuniquen les zones est i oest del municipi, per les quals es permet el trànsit de vehicles, i que sigui una via de doble sentit que recorre una part significativa del municipi, atrau a un cert nombre de vehicles en les hores punta, sense generar un conflicte molt important amb els vianants que hi passen.

La major part de centres d'atracció de viatges disposen de senyalització específica per a vianants que es complementa amb informació referent a les diferents rutes saludables i històriques del municipi.





Fig. 22. Senyalització per a vianants. Font: Elaboració pròpia

3.2. Bicicleta

L'ús de la bicicleta té dues vessants: una de caràcter d'oci i esportiu i l'altre d'ús diari com a mode de transport de mobilitat obligada (estudis i feina). Cadascun d'aquests usos determina unes característiques idònies de com ha de ser la xarxa d'itineraris.

La Garriga disposa de dos itineraris nord – sud que sumen uns 7,2 Km de recorregut, que no es troben enllaçats i per tant es pot considerar la manca d'una xarxa ben connectada d'itineraris per bicicleta. Cap d'ells s'endinsa en el nucli urbà, tot i que connecten diferents equipaments, la zona urbana i el polígon industrial. En ambdós casos, s'alternen diverses tipologies de xarxa (carril bici segregat, vorera bici, itinerari compartit, pista bici) i presenten algunes discontinuïtats:

-L'itinerari que uneix el CEIP Giroi fins a Can Noguera està compost per diferents tipologies de xarxa bicicleta en ambdós sentits de circulació. Una vegada a Can Noguera, que si accedeix a través d'una pista bici, l'itinerari queda interromput. Tot i no estar senyalitzat, la baixa circulació de vehicles permet circular les bicicletes de forma segura i connectar-se amb l'escola dels Pinetons i continuar per la llera del riu. Dins aquest itinerari apareix un ramal en forma de vorera bici al carrer Figueral que queda aturat a l'alçada de carrer Canonge Colell. El desenvolupament urbanístic previst en aquest àmbit, ha de permetre donar continuïtat a aquest ramal fins a la carretera de l'Ametlla i enllaçar amb la resta de la xarxa.



Fig. 23. Itinerari CEP Giroi – Can Noguera. Crta Nova. Font: Elaboració pròpia

-L'itinerari que transcorre pel Passeig, compartint espai amb els vehicles a motor, va des de la Plaça del Silenci fins a la Plaça Narcisa Freixes. Posteriorment, avança pel Camí de Can Terrés fins al polígon industrial del mateix nom a través d'una pista bici, travessa el riu Congost i continua pel carrer de Ramon Ciurans (en forma de carril bici segregat de la circulació) en direcció a Granollers. Compta amb senyalització vertical i horitzontal per advertir que forma part de la xarxa ciclable. El recorregut d'aquest itinerari el fa molt atractiu des de la vessant de l'oci, però també connecta l'estació de ferrocarril amb el polígon industrial donant-li una potencialitat com a itinerari de mobilitat obligada.



Fig. 24. Itinerari bici d'El Passeig. Font: Elaboració pròpia

La major part dels itineraris corresponen a les tipologies de vorera, carril i pista bici, mentre que la presència d'itineraris compartits amb el trànsit rodat és present només al Passeig. En aquest sentit, la morfologia de molts carrers del municipi (1 carril de circulació i 1 d'aparcament) permetrien la creació d'una xarxa compartida amb el vehicle privat realitzant mesures de baix cost.

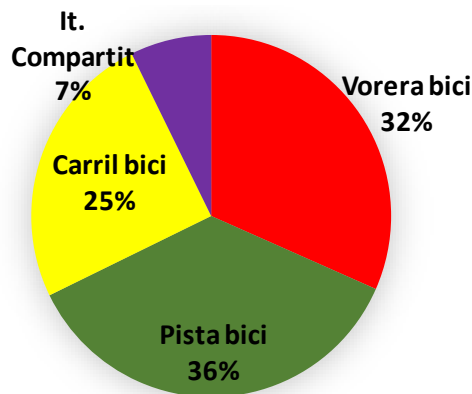


Fig. 25. Tipologia de xarxa bici. Font: Elaboració pròpia

Actualment, el nombre de ciclistes que utilitzen la bicicleta per a la mobilitat obligada no és molt elevat, però és una tendència clarament a l'alça en molts municipis i es considera que les característiques de La Garriga poden fer incrementar el nombre de ciclistes en els propers anys si s'implanta una xarxa d'itineraris segurs i ben connectats.

Des de la vessant esportiva i d'oci, especialment de cap de setmana, hi ha un major nombre de ciclistes que utilitzen la bici, tot i que encara hi ha marge de creixement.



Fig. 26. Carrer Ramon Ciurana. Font: Google

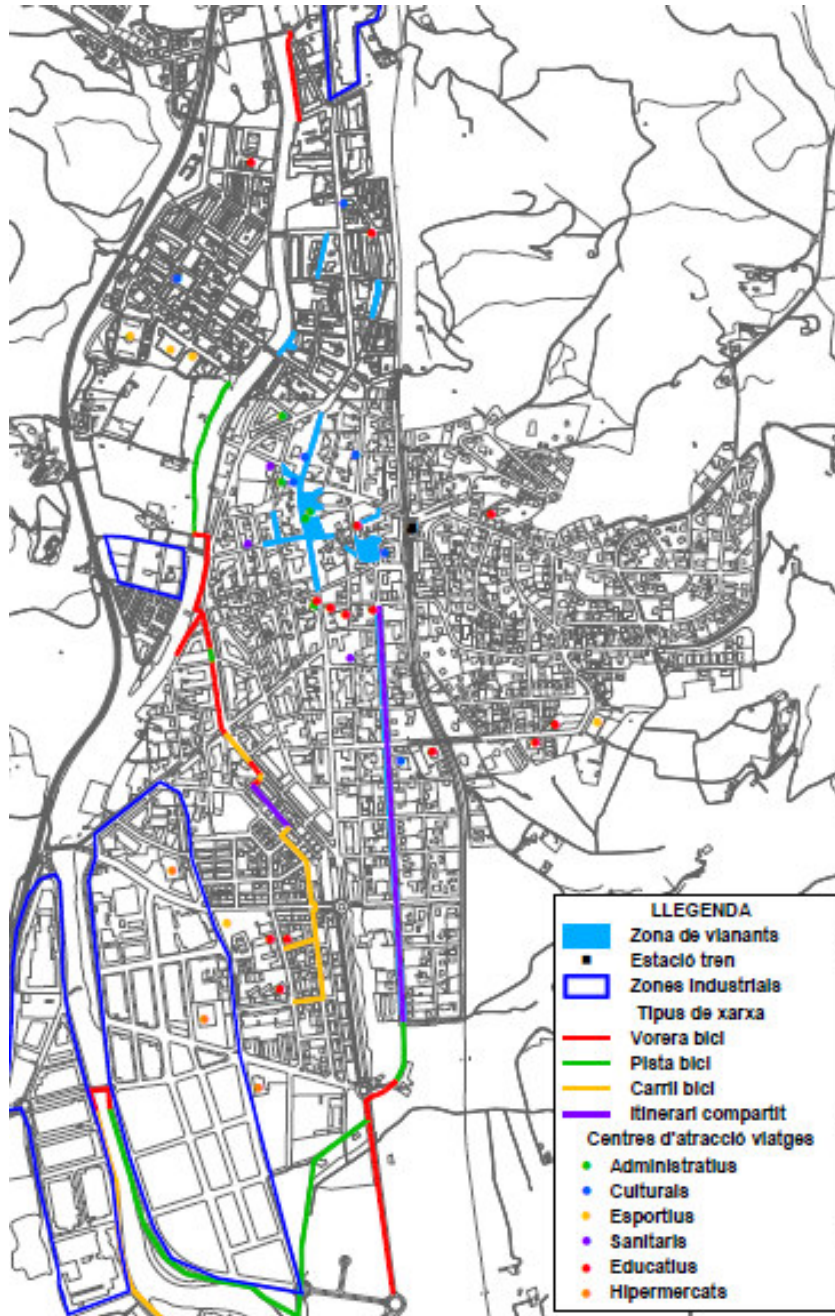


Fig. 27. Xarxa de bicicletes. Font: Elaboració pròpia



3.3. Transport públic

3.3.1. Oferta de serveis

La Garriga no disposa d'una oferta urbana de transport públic, però compte amb una bona oferta de connexió amb les principals destinacions: Barcelona i la seva àrea metropolitana, la capital comarcal (Granollers) i Vic, tant ferroviària com en superfície.

En el cas de l'oferta ferroviària, la línia R3 de Rodalies Renfe, té una estació al municipi on s'hi aturen una trentena d'expedicions diàries des de les sis del matí fins a les 23h, el que suposa una freqüència de pas de 30 minuts.



Fig. 28. Xarxa ferroviària de rodalies. Font: Rodalies Renfe

A La Garriga, s'hi aturen trens semi-directes cap a Barcelona provocant que usuaris de poblacions de l'entorn (fins i tot tenint servei ferroviari com Centelles) vinguin a La Garriga a buscar el tren. Aquesta situació genera la presència de vehicles buscant aparcament a l'entorn de l'estació. La situació podria empitjorar amb el desdoblament de les vies previst ja que el tram desdoblament comença a La Garriga.

Línia	N. Expedicions/ dia		Horari	
	DII-Div.	Festius	DII-Div.	Festius
LÍNIES D'AUTOBUSOS				
Granollers - La Garriga - Vic	10	9	6:27 - 20:02	7:49 - 19:49
Servei mun. L'Ametlla - La Garriga	4	4		
La Garriga - Samalús	1			
Montornès- Montmeló- Granollers - La Garriga	30	4	6:40 - 21:10	8:50- 18:50
Total	45	17		
Rodalies R3				
Dir. Hospitalet	31	25	5:48- 22:16	5:48- 21:40
Dir. Vic/Ripoll	27	24	6:07- 23:21	7:09 - 23:00

Fig. 29. Oferta de línies de transport col·lectiu. Font: Elaboració pròpia

Al marge dels greus dèficits de la línia R3, a Granollers, s'atura a l'estació Granollers – Canovelles, situada lluny del centre comercial i de l'estació d'autobusos. Per tant, tenint en compte la proximitat de La Garriga amb Granollers i la inexistència de congestió entre ambdues poblacions, molts usuaris prefereixen el vehicle privat al tren.

En el cas de l'oferta en superfície, 4 línies d'autobusos interurbans tenen parada a La Garriga. La línia més important és la que connecta el municipi amb Granollers – Montmeló i Montornès amb 30 expedicions diàries de 6 a 21h en dies feiners. La línia té una freqüència de pas de 30 minuts i s'atura al centre de Granollers amb parada a l'Hospital General, centre comercial i estació d'autobusos i tren, amb connexió a múltiples destinacions.

Tot i aquesta connexió dels autobusos interurbans, existeix una preferència dels residents a accedir en vehicle privat fins a l'entorn de l'estació de ferrocarril Granollers Centre (freqüències de pas de 10 minuts cap a Barcelona), tot i les dificultats d'aparcament.

Només la línia del servei urbà de l'Ametlla del Vallès, amb un autobús de petites dimensions s'aproxima a l'estació de ferrocarril i permet fer una còmode intermodalitat entre aquests dos serveis. La resta de línies, tenen la parada més propera a l'estació de ferrocarril a uns 600 metres i lleugerament amb pujada, fet que dificulta la connectivitat entre aquests dos serveis.



Fig. 30. Parada del servei urbà de l'Ametlla a l'estació de ferrocarril de La Garriga. Font: Elaboració pròpia

3.3.2. Cobertura territorial

L'estació de ferrocarril està situada a la banda esquerra del centre urbà de La Garriga, en una zona ben comunicada a peu, amb tres accessos, un per l'Avinguda Pau Casals, un altre pel Passeig dels Til·lers i un tercer al final el carrer d'Ignasi Sala. El 68% de la població es troba a menys de 750 metres, però la major part del municipi es troba a menys d'un quilòmetre caminant.

Té un espai d'aparcament per a una trentena de vehicles, si bé pels voltants hi ha un centenar més de llocs, cosa que afavoreix la intermodalitat cotxe-tren per a molts ciutadans que fan servir el cotxe com a únic mitjà de transport. Si bé és un centre generador de desplaçaments, la freqüència dels trens i el seu nivell d'ús no genera cap tipus de distorsió en la mobilitat de la zona.



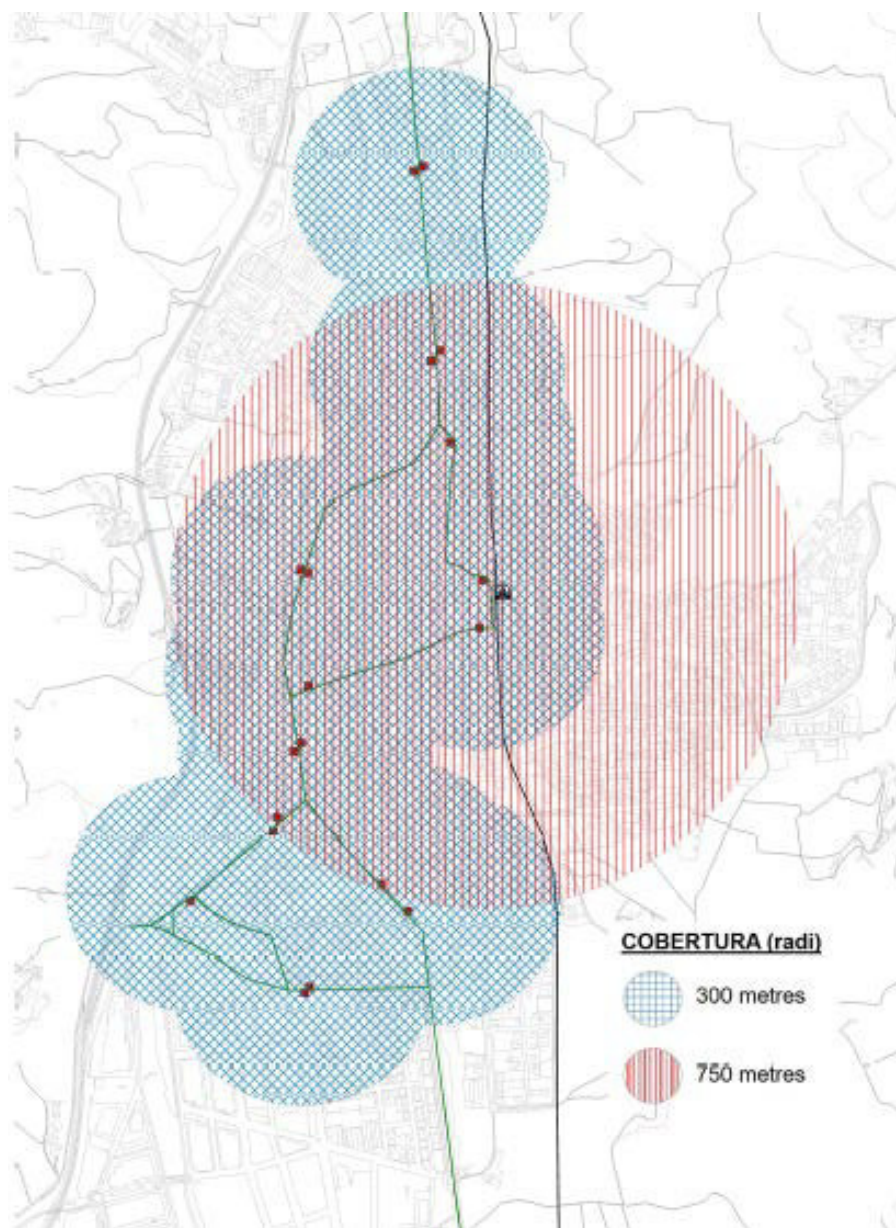


Fig. 31. Cobertura a la població del transport públic. Font: Elaboració pròpia

En el cas dels autobusos interurbans, la major part de les expedicions circulen per la carretera Nova, que ressegueix el contínuum urbà del municipi, garantint així una bona cobertura del servei a la població. El 82% de la població té una parada a menys de 300 metres.

Tanmateix, hi ha zones no servides com Can Boi del Bosc, Can Vilanova, Can Violí, Els Tremolencs, el P.I. Can Tarrés i una part de Can Noguera i Els Pinetons. Es tracta de zones de baixa densitat de població, algunes d'elles afectades per forta pendent.

3.3.3. Tipologia de parades

Les principals parades que utilitzen els usuaris són les situades a la Carretera Nova, la major part de les quals disposen de marquesines.

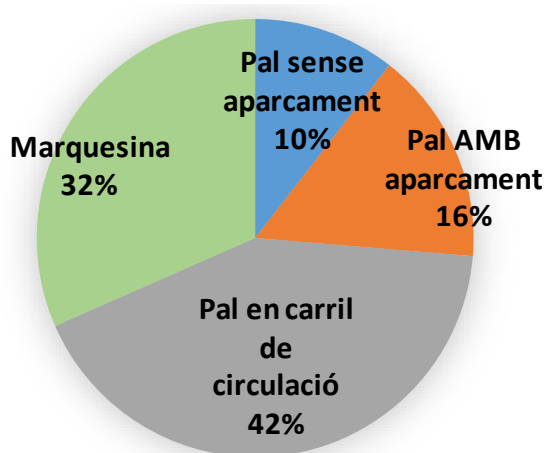


Fig. 32. Tipologia de parades. Font: Elaboració pròpia

Els principals dèficits respecte les parades es detecten en:

-Parades situades amb places d'aparcament davant (p.e: Calàbria - Bertí)



Fig. 33. Parada Calàbria – Bertí. Font: Google

-Situació de la parada en corba que dificulta l'accés de PMR als vehicles. P.e: C. Ametlla - JM. Sert

-Dèficit en els itineraris d'accés a peu a les parades (manca de passos, mal situats, no adaptats, etc.). P.e: Nova-Caritat, C.Ametlla-Ceràmica, Nova-Banys).



Fig. 34. Parada a la Crta. De l'Ametlla. Font: Elaboració pròpia



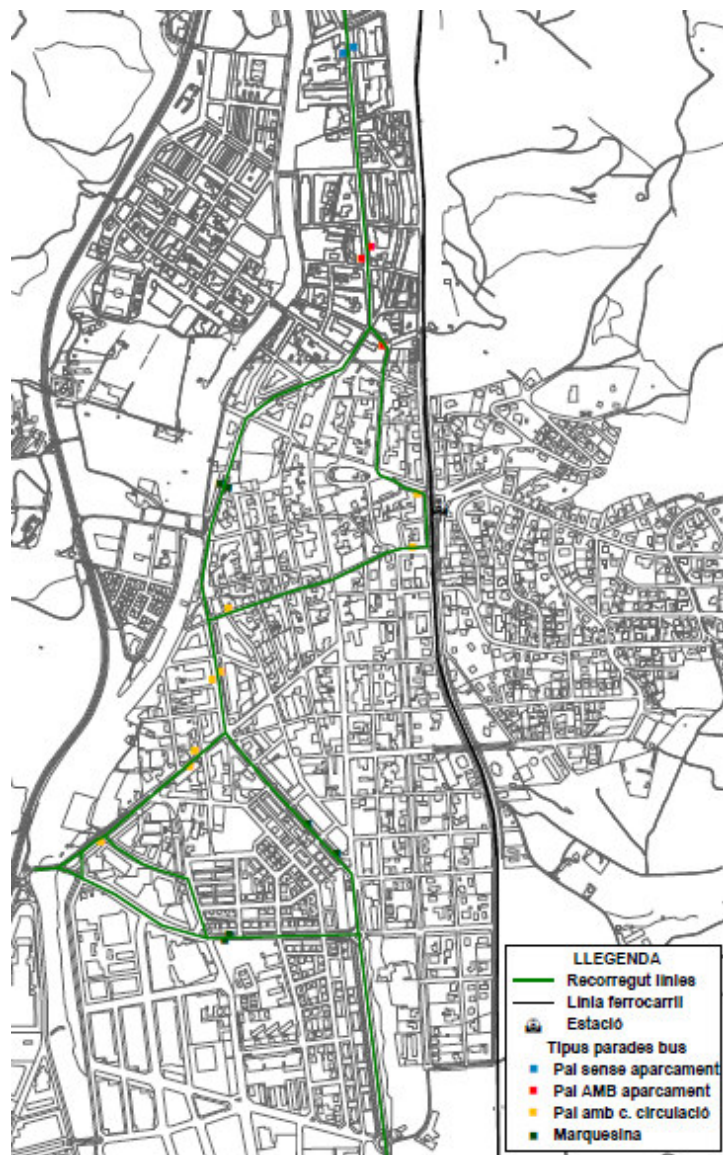


Fig. 35. Localització de parades. Font: Elaboració pròpia

3.4. Circulació

3.4.1. Jerarquia viària

La principal connexió viària del municipi amb destinacions exteriors es produeix longitudinalment a través de dues vies:

-Autovia C17 que connecta Ripoll i Olot amb el sud amb Barcelona, passant per Vic i Granollers, entre d'altres destinacions. Ha permès reduir el trànsit de pas per l'interior del municipi (carretera Nova). Disposa de dos enllaços: nord (al mateix creuament per als usuaris que venen de Vic i els que venen de Granollers) i Sud (desdoblament amb dos enllaços que connecten amb la Crta. de l'Ametlla pels que provenen de Vic i pels que provenen de Granollers).

-N152 (Carretera Nova en el seu tram urbà). La via enllaça la sortida nord de la C17 a La Garriga amb Granollers. La via ha perdut molt pes amb la presència de la C17, tot i que molts residents continuen utilitzant-la per accedir a Corró de Vall o fins i tot Granollers. Tot i que el trànsit de pas és pràcticament inexistent, la Crta. Nova no està integrada com a via urbana al municipi. Aquesta afirmació es deu a: l'existència de trams sense vorera, manca de continuïtat en els itineraris a peu, trams llargs sense passos ni il·luminació, amplada de la seva calçada, etc.

De forma transversal, dues vies interurbanes connecten La Garriga amb municipis amb una menor demanda

-Carretera de l'Ametlla / BP-1432: connecta el municipi amb L'Ametlla del Vallès. Un dels trams, connecta amb la principal sortida de la C17 (La Garriga Sud).

-Carretera de Cànoves (BP-5107): connecta Cànoves amb La Garriga a l'alçada de l'estació de ferrocarril, on existeix un pas circulatori a nivell que està previst suprimir tal i com s'ha comentat anteriorment.

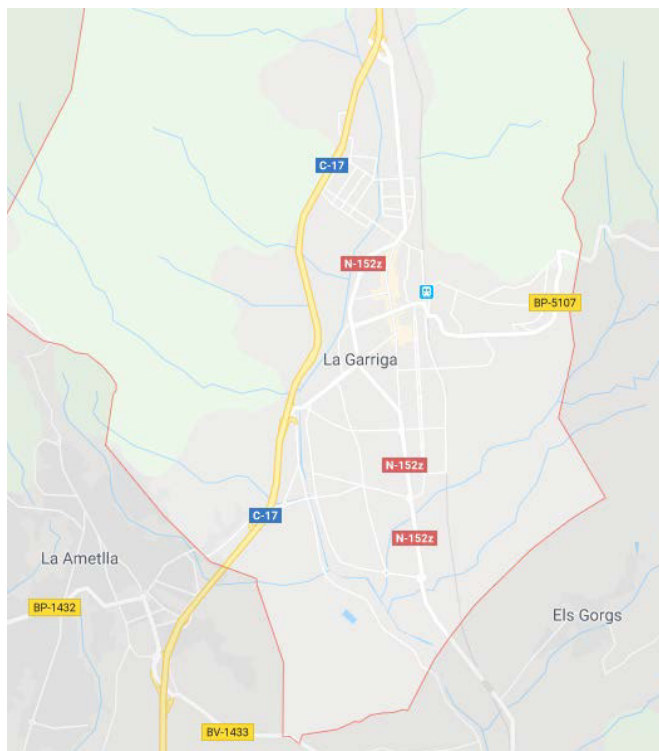


Fig. 36. Xarxa viària. Font: Google

La connexió d'aquestes vies amb el centre es troba condicionada per:

-El riu Congost que a través de 6 passos connecta ambdós costats del municipi, i

-La via fèrria que disposa de dos passos a diferent nivell i un a nivell. Els passos són:

- Pas inferior del Pg. dels Til·lers: Des dels barris de Can Violí, Can Poi del Bosc i Can Vilanova així com des de la carretera BP-5107, l'itinerari natural és a través del carrer Pere Ballús – Av. Pau Casals, mentre que des de la vessant oest de les vies del tren, l'itinerari natural és a través dels carrers Doma, Samalús i pg. dels Til·lers.



Fig. 37. Pas del Passeig dels Til·lers. Font: Elaboració pròpia

- Pas a nivell de la Ctra. de Samalús (tram que es preveu suprimir). Des de la vessant est de les vies del tren, es realitza a través de la carretera de Samalús, mentre que des de la vessant oest, es realitza a través de l'itinerari format pels carrers c. dels Banys, c. del Figueral, pg. Ignasi Sala i Ronda Carril.



Fig. 38. Pas de la Crta de Cànoves. Font: Elaboració pròpia

- Pas inferior de l'Av. Onze de Setembre. Des de la vessant est de les vies, l'itinerari principal es dona per l'eix de les vies ctra. de Samalús – Av. Onze de Setembre, mentre que l'itinerari principal des de la vessant Oest de les vies del tren es realitza a través dels carrers el Passeig i el carrer Vinyals.

La xarxa bàsica de primer nivell penetra a l'interior del centre i a través de vies bàsiques de segon nivell (color verd al plànol següent) es connecta amb els principals pols d'atracció de viatges. Es

tracta de vies com el carrer Banys, Can Noguera, Avinguda Generalitat, Avinguda Jacint Verdaguer, Avinguda Onze de Setembre o carrer Figueral.

Les vies secundàries (color groc al plànol) connecten la xarxa bàsica amb zones residencials, industrials i zona per a vianants del centre.

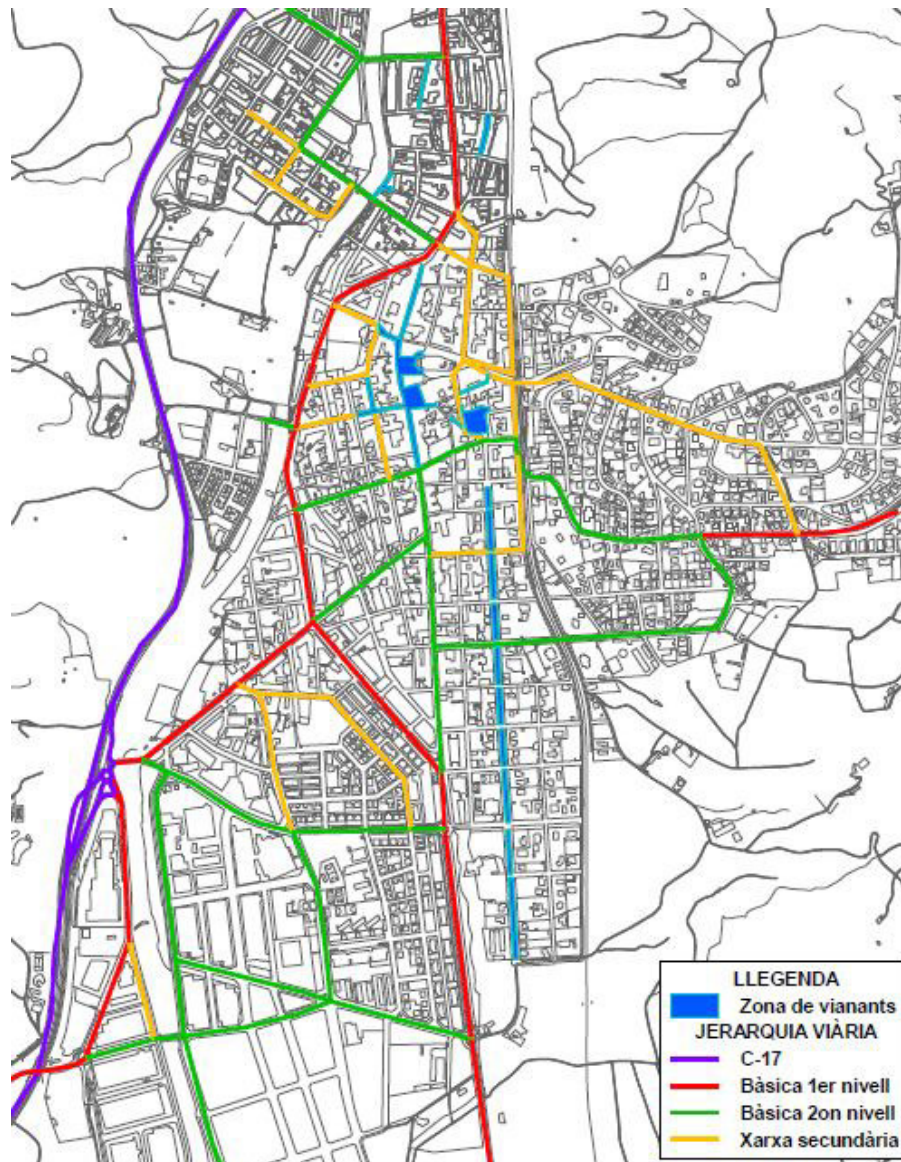


Fig. 39. Jerarquia viària actual. Font: Elaboració pròpia

3.4.2. Accessos al centre

Diverses vies permeten accedir fàcilment al centre comercial urbà:

1. C. Cardedeu: ben adaptat per a vianants i vehicles
2. Av. Pau Casals (pas a diferent nivell i restringit per un sol carril bi-direccional). Pendent d'ampliació.



3. Pas a nivell bidireccional de la Crta. Samalús que desapareixerà amb el projecte d'Adif
4. El Passeig. Via 30 bidireccional que es vol mantenir com a via amb trànsit calmat.
5. Carrer Banys. Via bidireccional amb aparcament on l'amplada dels carrils dificulta el creuament de dos vehicles de mida mitjana-gran.
6. Crta. Ametlla. Via pendent de reformar per part de la Diputació. L'accés al centre es realitza a través del C. Figueras, de doble sentit amb voreres molt estretes.
7. C. De la Doma. Carrer reformat per al pas de vianants, però que connecta directament amb la zona de vianants i condueix a trams amb les voreres estretes (C. Samalús).

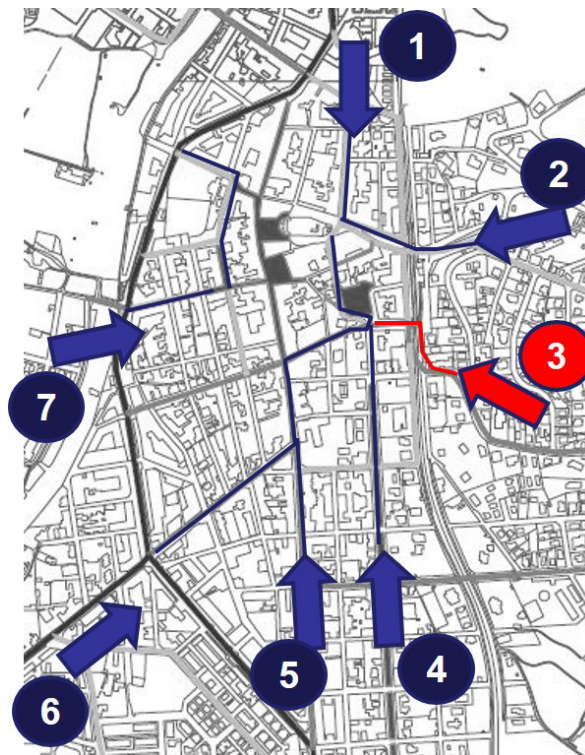


Fig. 40. Localització dels accessos. Font: Elaboració pròpia

3.4.3. Volums de trànsit i nivells de congestió

Els aforaments realitzats per analitzar l'impacte de la supressió del pas a nivell de la Crta. de Cànoves (2017) mostren una xarxa viària fluïda al llarg del dia, sense uns volums massa elevats de trànsit en totes les vies, excepte la connexió de la Crta. Ametlla amb la C17 es troba saturada (sense ser nivells molt alts).

Pas	IMD sentit Cànoves	IMD sentit C17
A (Pg. Til·lers)	1.579	1.437
*Ronda Carril	2.891 (sentit Sud)	
B (ctra. Samalús)	792	1.205
C (Av. Onze de Setembre)	1.807	1.366

Fig. 41. IMD de les vies dels passos ferroviaris. Font: Model de simulació de trànsit (2016)

S'observa com el pas més utilitzat és el situat al carrer Onze de Setembre amb gairebé 3.200 veh/dia, seguit del situat en passeig dels Til·lers amb 3.100 veh/dia, el pas situat a l'estació suporta un trànsit sensiblement inferior (2.000 veh/dia).

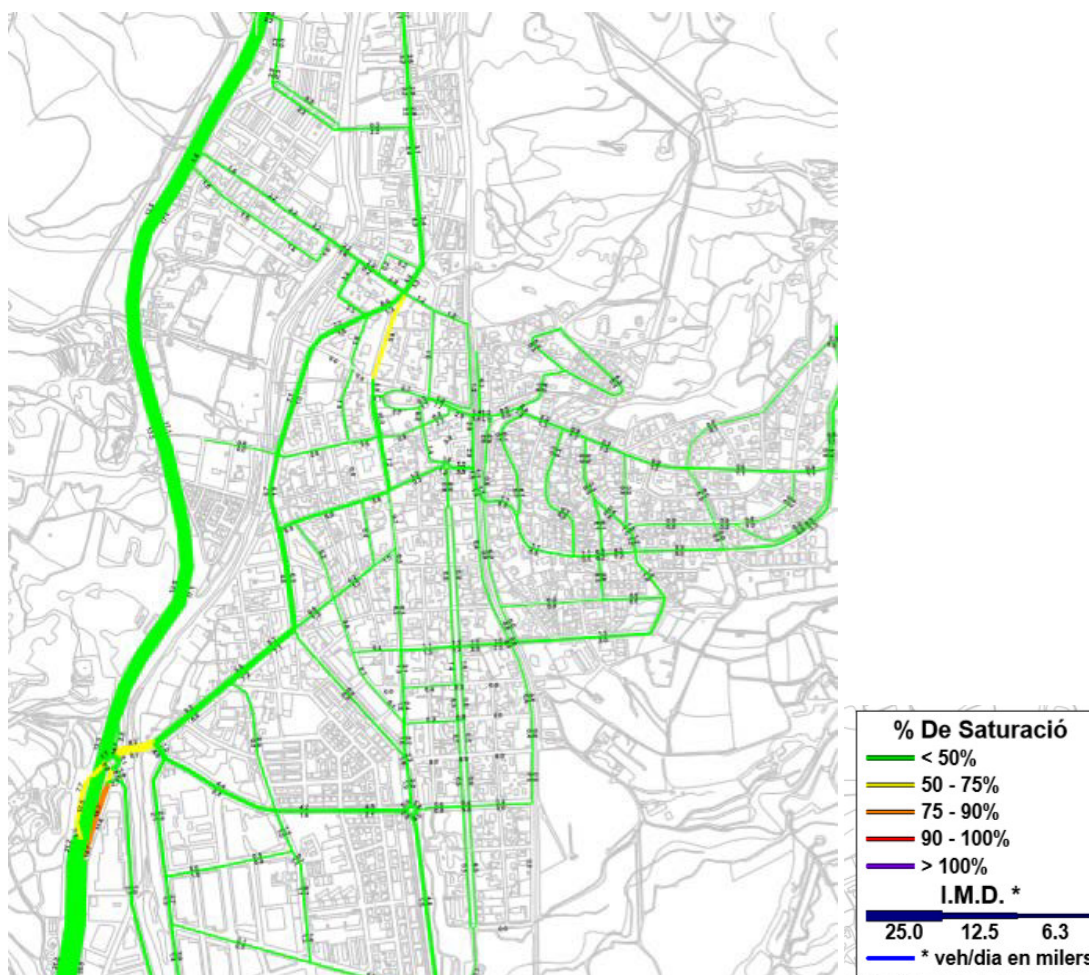


Fig. 42. Volums de trànsit i saturació de la xarxa. Font: Model de simulació de trànsit (2016)

Les vies de l'entorn dels passos de via són:



Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

Codi Segur de Verificació (CSV): a5806323e403b5105918 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>

Per al Pas A (pg. dels Til·lers):

- Ronda Carril amb 2.890 veh/dia.
- Pg. Til·lers amb 3.033 veh/dia.
- C. Pere Ballús en direcció Cànoves amb 1.048 veh/dia.

Per al pas B (ctra. Samalús):

- Ctra. Samalús sentit Bigues i Riells amb 1.280 veh/dia.
- Ronda Carril en ambdós sentits amb més de 1.200 veh/dia.

Per al pas C (Av. Onze de Setembre):

- Av. Onze de Setembre en sentit Cànoves amb 1.807 veh/dia.
- El Passeig en sentit Nord amb 1.727 veh/dia.
- El Passeig en sentit Sud amb 1.529 veh/dia.

L'anàlisi de la rotonda del Pg. Ignasi Sala amb El Passeig, mostra com el tram del carrer Figueral entre Banys i Passeig, el trànsit de sortida (direcció C17) és tres vegades més (1.525 vehicles/ dia) del que accedeix al centre ja sigui cap a la Ronda del Carril o cap a l'església (455 vehicles / dia).

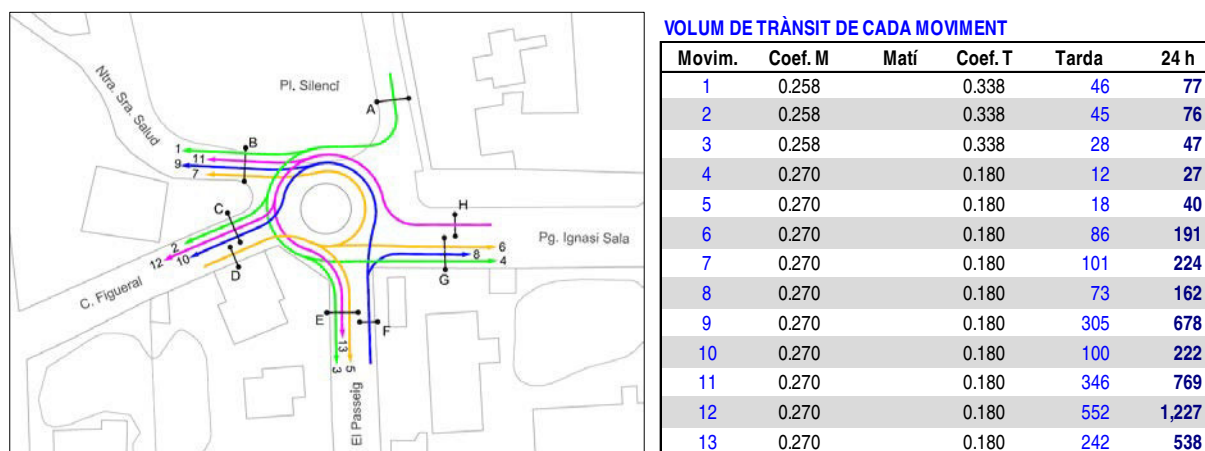


Fig. 43. IMD de la cruïlla Pg. Ignasi Sala – El Passeig. Font: Model de simulació de trànsit (2016)

El trànsit de pas que actualment creua el municipi a través dels passos de les vies del tren es troba entre el 6% a Pg. dels Til·lers i el 19% a la Crta. Cànoves.

La supressió del pas a nivell de la Crta. Samalús no suposarà la saturació dels carrers alternatius (Pg. Til·lers i 11S). Tanmateix, l'Av. Pau Casals – Pere Callús, amb l'obertura d'un nou carril sota les vies de tren serà el pas que absorirà la major part del trànsit. L'estudi de trànsit preveu un increment de l'ordre del 62% respecte a l'actual, passant de 3.300 a 5.400 vehicles/dia.

Respecte les IMD d'altres vies es destaca:

- La Carretera Nova amb 10.000 vehicles / dia.

-La Carretera de l'Ametlla amb 13.000 vehicles / dia

-Carrer Ca Noguera entre 3.000 i 4.000 vehicles / dia, segons el tram.

La resta de vies, excepte les del polígon industrial registren valors inferiors als 2.000 vehicles / dia. Cal dir que no són valors molt elevats per una via urbana amb voreres amples, però pot representar un conflicte en carrers amb voreres estretes on el vianant es veu obligat a baixar a la calçada com és el cas de Sant Francesc, Caselles, Cal Xic Corder.

3.4.4. Seguretat viària

Ens els últims anys no s'ha detectat un elevat nivell de sinistralitat al municipi ja que la major part dels accidents de trànsit ha causat únicament danys materials de poca consideració o lesions de caràcter lleu. L'últim any amb dades, el 2017, es va tancar amb un increment respecte anys anteriors, però sense arribar a xifres molt elevades.

Les principals causes dels accidents van ser l'envestida lateral i l'encalç

N. ACCIDENTS

	Morts	Ferits greus	Ferits lleus	Total
2015	0	0	11	11
2016	0	0	9	9
2017	1	1	15	17

PRINCIPAL CAUSA

- 1- Envestida lateral
- 2- Encalç

Fig. 44. Nombre d'accidents a La Garriga. Font: Memòria de la Policia Local (2015, 2016, 2017)

La via que acumula un major nombre d'accidents al llarg dels anys és la Carretera Nova. En aquest sentit, cal tenir en compte que és una de les vies més llargues i per on circulen més vehicles al llarg del dia.

VIES DE MAJOR ACCIDENTALITAT

	2015	2016	2017	Total
Nova	6	8	6	20
C. Ametlla	3	3	2	8
R. Ciurans	2	1	2	5
Pg. Til·lers	1	2	1	4

Fig. 45. Vies de major accidentalitat. Font: Memòria de la Policia Local (2015, 2016, 2017)



3.5. Aparcament

3.5.1. Oferta

L'anàlisi de l'aparcament s'ha concentrat a les 7 zones amb major concentració de demanda d'aparcament.

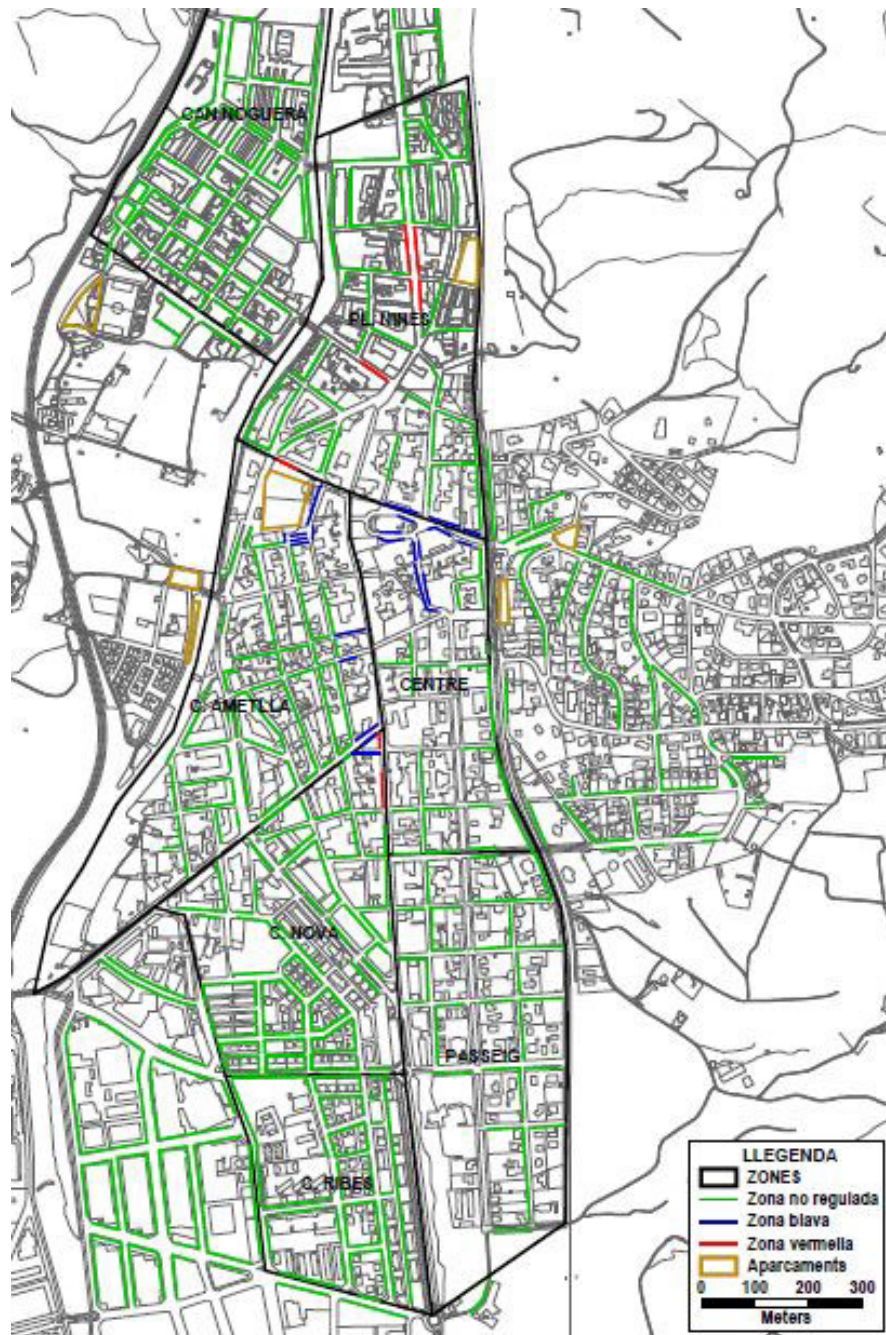


Fig. 46. Inventari d'aparcament. Font: Elaboració pròpia

En conjunt s'han detectat unes 6.300 places d'aparcament de les quals el 60% es localitza a la calçada. La major part d'oferta a la calçada es correspon a places lliures, algunes de les quals es situen en carrers amb voreres molt estretes o amb una amplada de calçada inferior a 7 metres.

Zona	Lliure	Zona blava	Zona vermella	Solar	C/D	Total calçada	Pàrquings veïns	Total places
1. Centre	246	86			13	345	186	531
2. Passeig	334				3	337	309	646
3. C.Nova	626	8	15		6	655	400	1.055
4.C. Ribes	432					432	406	838
5.C. Ametlla	476	84		160	6	726	275	1.001
6.PI.Nines	375		84	86	8	553	503	1.056
7.Can Noguera	704				6	710	425	1.135
Total	3.193	178	99	246	42	3.758	2.504	6.262

Fig. 47. Nombre de places per zones. Font: Elaboració pròpia

Unes 280 places estan destinades a l'usuari forà, ja sigui pagant (zona blava) o de forma gratuïta (zona vermella).

El major nombre de places a la calçada el trobem a la C. Ametlla, Can Noguera i C. Nova

La major concentració d'oferta la trobem a les dues zones situades al sud del municipi, on l'elevat nombre de cordons d'aparcament i habitatges més nous han generat una major concentració de l'oferta.

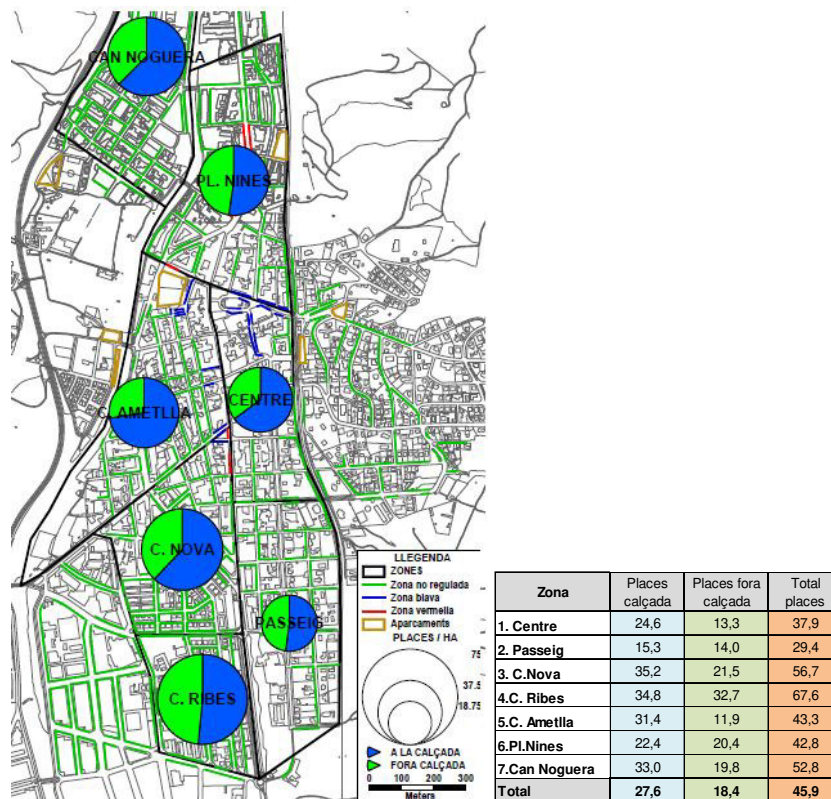


Fig. 48. Concentració de l'oferta d'aparcament. Font: Elaboració pròpia



3.5.2. Regulació de l'aparcament

Les places regulades sumen un total de 280 places, cent de les quals són gratuïtes (zona vermella).

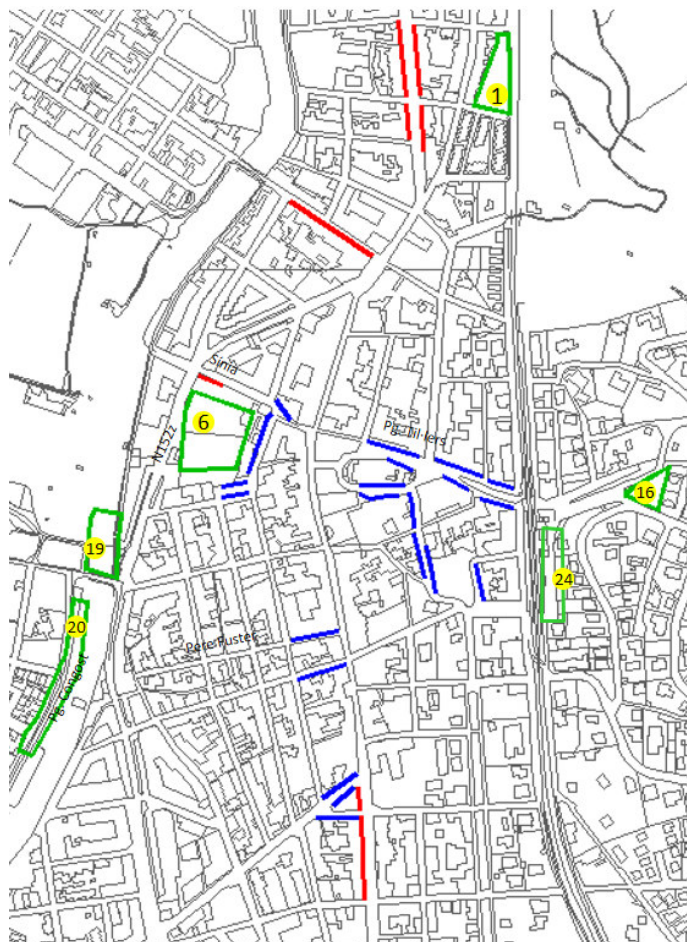


Fig. 49. Localització de la zona regulada (blava i vermella). Font: Elaboració pròpia

Les places vermelles estan regulades de dilluns a divendres de 9 a 13:30h i de 16 a 20h i els dissabtes de 9 a 14h. L'horari és el mateix que el de la zona blava. Les places tenen un període màxim d'estacionament de 1,5 hores, controlat a través d'un disc horari que els usuaris han de col·locar voluntàriament al vehicle quan arriben a la plaça d'aparcament.

Com es pot veure en plànol anterior, les places vermelles del carrer Banys i Torren de La Sínia es troben al costat mateix de places blaves (on sí que es paga), creant una clara preferència per aquest tipus de plaça.

Les places de zona blava es concentren més al centre i representen un nivell de centralitat, malgrat les circumstàncies anteriorment citades. Les places ubicades al P. Dr. Vic (al costat de l'església) es situen en un carrer sense sortida, generant una entrada de vehicles en un espai d'elevada centralitat per a vianants. Una circumstància semblant succeeix a l'altre costat de l'església, al Passeig dels Til·lers, on la sortida dels vehicles que estacionen a les places més centrals del centre es realitza a través de dos carrers amb voreres molt estretes i aparcament no regulat (carrer Cal Xic Corder i Sant Ramon).

La tarifa horària de les places de zona blava és de les més baixes de Catalunya (0,6€/h) amb un màxim de temps d'estacionament de 1:30h que costa 1€.



Fig. 50. Parquímetre. Font: Elaboració pròpia

L'anul·lació de denúncies amb tiquet costa 3,2€ que és molt baixa respecte altres municipis i fins i tot desproporcionada respecte la denúncia que es pot col·locar a la zona vermella (gratuïta) per no tenir el tiquet o disc a l'hora (50€).

3.5.3. Balanç d'aparcament residencial

Si relacionem el conjunt de l'oferta d'aparcament amb la demanda censada (balanç global), es detecta la inexistència de dèficit al conjunt de les zones, si bé C. Ametlla i Pl. Nines són les que tenen menys superàvit. Aquesta situació es confirma amb la baixa ocupació nocturna de l'aparcament de la Sínia.

Zona	Turismes	Oferta d'aparc		Balanç global		Balanç Infraestructural	
		A la calçada	Fora calçada	N. Places	Places / Ha	N. Places	Places / Ha
1. Centre	482	345	186	-49	-3	296	21
2. Passeig	561	337	309	-85	-4	252	11
3. C.Nova	1.010	655	400	-45	-2	610	33
4.C. Ribes	806	432	406	-32	-3	400	32
5.C. Ametlla	994	726	275	-7	0	719	31
6.Pl.Nines	1.028	553	503	-28	-1	525	21
7.Can Noguera	962	710	425	-173	-8	537	25
Total	5.842	3.758	2.504	-420	-3	3338	24

Fig. 51. Balanç d'aparcament residencial. Font: Elaboració pròpia



Tanmateix, si relacionem la demanda censada amb l'oferta fora calçada s'arriba a la conclusió que hi ha dèficit de places de garatges al municipi. Aquesta situació es produeix a totes les zones, però amb especial increment a l'entorn del tram central de la C. Nova.

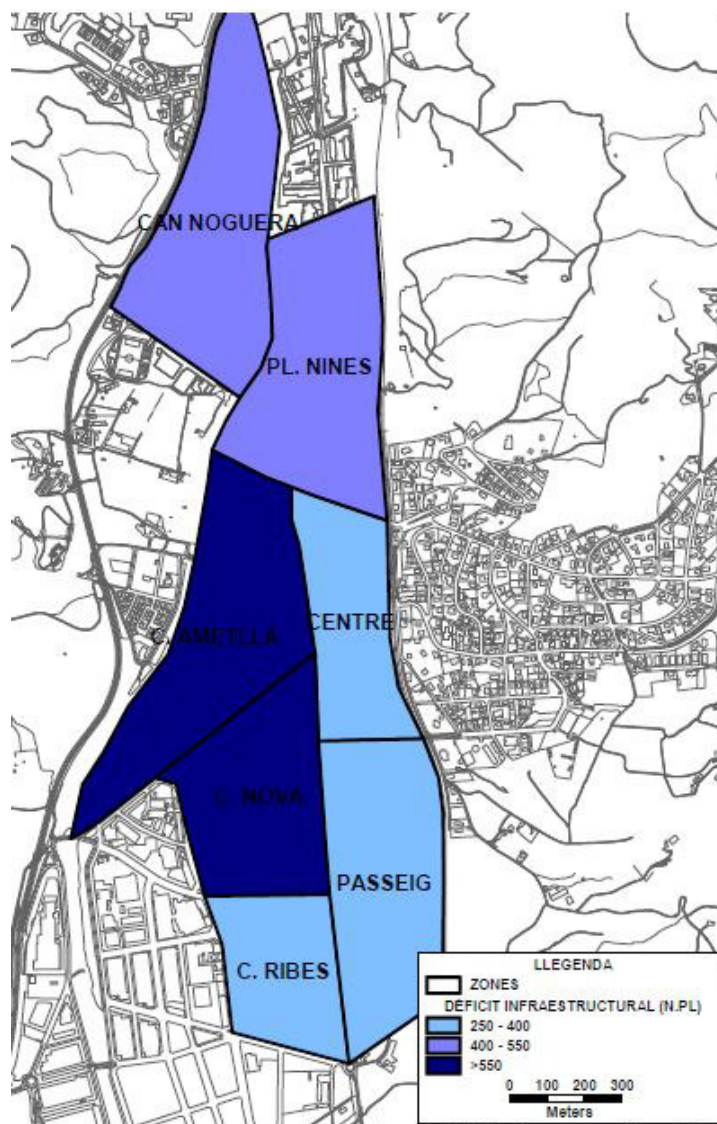


Fig. 52. Balanç infraestructural d'aparcament residencial. Font: Elaboració pròpia

3.5.4. Utilització de l'oferta d'aparcament

3.5.4.1. L'aparcament de la Sínia

Es tracta de la principal oferta d'aparcament gratuïta del centre. Està situat entre la Carretera Nova i el Carrer Torrent de la Sínia, a tocar del Centre d'Atenció Primària. Té capacitat per a més d'un centenar de vehicles. Es pot arribar al centre urbà de forma segura i còmoda, ja que les voreres són accessibles i àmplies.

A primera hora del matí (7h), l'aparcament es troba ocupat al 50%, arribant a omplir-se de 9 a 13:30 i de 17:30 a 19, quedant ocupació mitjana del 85% al llarg del dia. En el període de 8 a 9 del matí,

l'arribada de treballadors del centre i pacients del CAP satura l'aparcament ràpidament. A partir d'aquesta hora resultarà difícil aparcar al llarg del matí.



84,8%	Ocupació mitjana
15,2%	Places buides
10%	Places fixes
2,84	Index de rotació
5,39	Durada mitjana

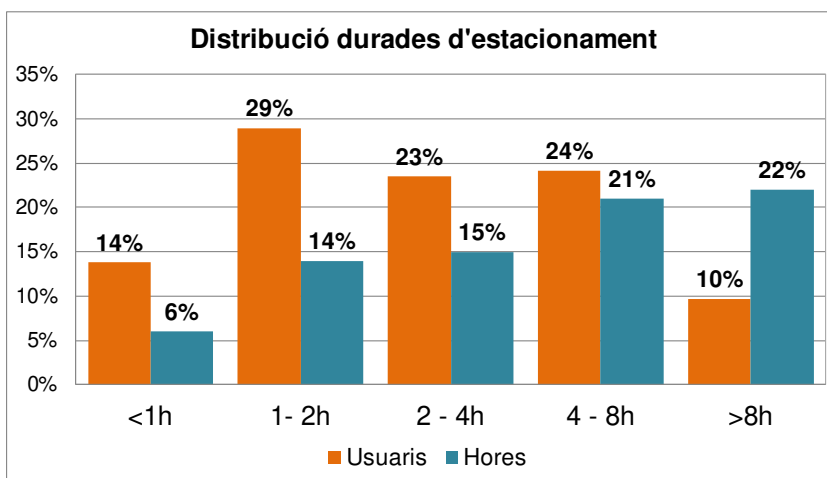


Fig. 52. Utilització de l'aparcament de La Sínia. Font: Elaboració pròpia

Tanmateix, es pot afirmar l'existència d'un volum important de demanda de curta i mitja durada que acaba estacionant a l'aparcament (43% d'usuaris aparquen menys de 2 hores). Gràcies a la rotació d'aquests, hi ha majors possibilitats per aparcar, però el temps ocupat pel 43%, representa només el 20% de l'ocupació.

Un 10% de les places estan ocupades per vehicles que no s'han mogut al llarg del dia.

Durant dos feiners del mes de maig de 2018, s'ha realitzat una enquesta als seus usuaris per tal de conèixer els seus hàbits de mobilitat, orígens i destinacions i si disposen d'alternatives al cotxe per a la realització del seu viatge.



El terme de La Garriga s'ha dividit en set zones per tal d'aproximar-nos fàcilment a les relacions entre àmbits del municipi.

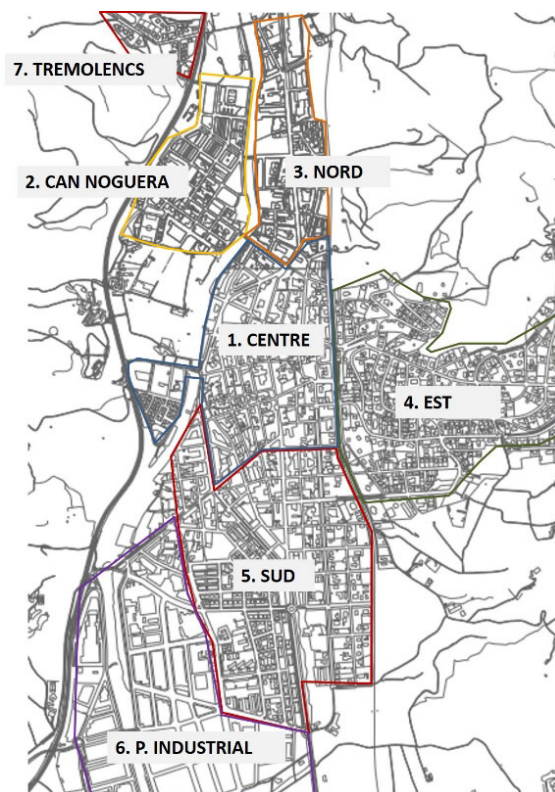


Fig. 53. Zones de les enquestes. Font: Elaboració pròpia

D'aquesta forma s'ha pogut comprovar com el 41% dels usuaris que estacionen a La Sínia provenen de La Garriga, especialment de la zona Sud (21%) i Can Noguera (9%).

El 59% restant provenen de fora el municipi, especialment els de de L'Ametlla (18%), Les Franques del V. (7%) i Granollers (7%). La major part d'aquests municipis es troben al sud de La Garriga.

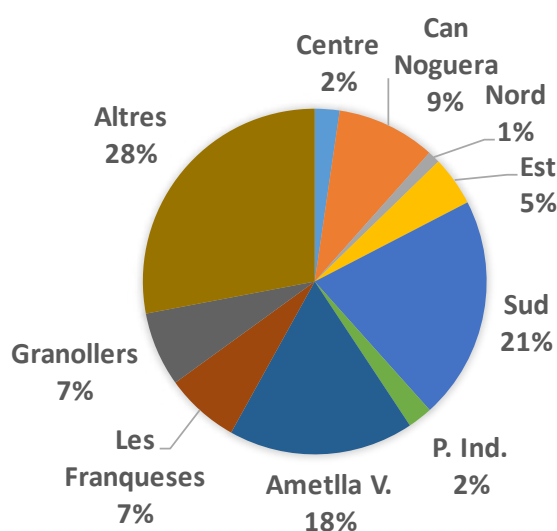


Fig. 54. Orígens dels estacionaments a La Sínia. Font: Elaboració pròpia

El 63% dels usuaris tenen motius d'estacionament relacionats amb la mobilitat no obligada (compres, gestions, oci, altres), mentre que un 37% utilitza l'aparcament per motius relacionats amb la mobilitat obligada com són el domicili i el treball.

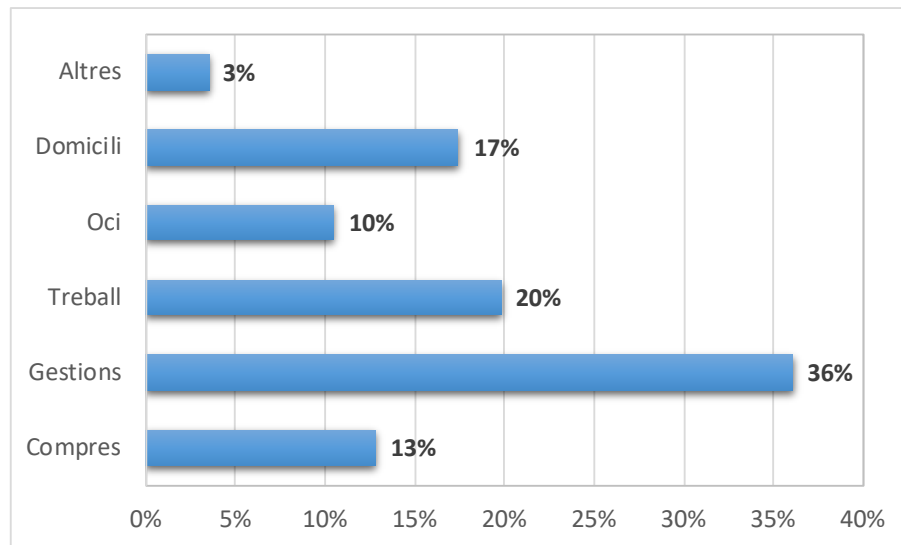


Fig. 55. Motius de viatge dels estacionaments a La Sinya. Font: Elaboració pròpia

La freqüència del viatge dels usuaris que estacionen a l'aparcament no és molt reiterativa, un 44% han dit que realitzen el viatge 1 cop per setmana o de forma eventual, mentre que el 38% si que hi estaciona diàriament.

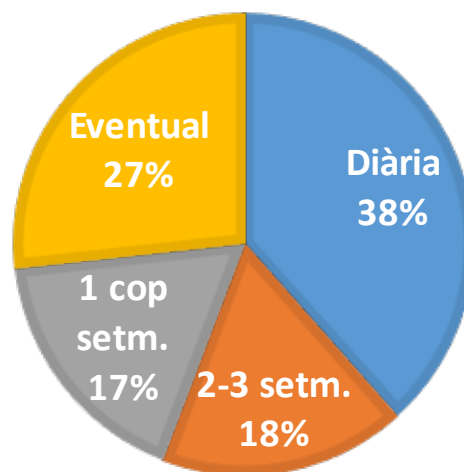


Fig. 56. Freqüència de viatge dels estacionaments a La Sinya. Font: Elaboració pròpia

El 44% dels usuaris estacionats esmenta que SÍ disposa d'una alternativa de transport al vehicle privat. El mode alternatiu del que disposen majoritàriament és l'anar a peu (46%), seguit de Renfe (23%), bici i bus.



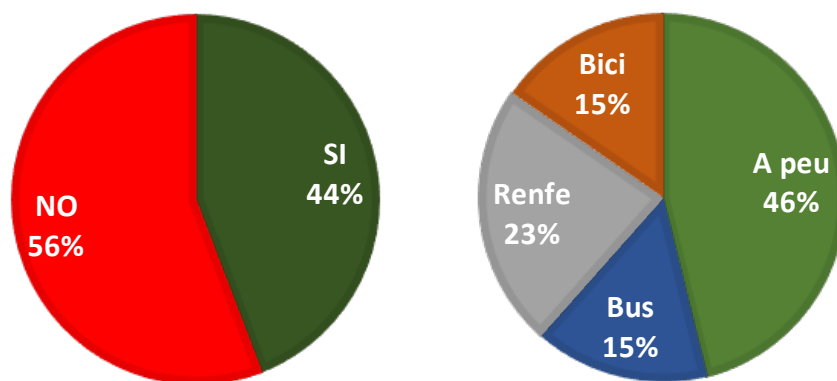


Fig. 57. Alternatives de viatge dels usuaris estacionats a La Sínia. Font: Elaboració pròpia

Els principals motius per no haver anat a peu tenen a veure amb la rapidesa del viatge (28%) i amb la comoditat – oci (56%).

3.5.4.2. L'aparcament de l'estació de Renfe

L'aparcament està situat al costat de l'estació de Renfe, a la confluència de l'Av. Pau Casals, el Carrer de Pere Ballús i la Plaça Anna Ravell. Té capacitat per a uns 115 vehicles i està situat a uns 250 metres de la Plaça de l'Església

Es troba ocupat al 100% al llarg de tot el dia i només a primera hora del matí hi ha possibilitats de trobar plaça lliure, ja que el resident no l'utilitza de forma intensiva durant la nit

La baixa mobilitat de les places de l'aparcament ha dificultat molt la realització de les enquestes. El 76% de la seva ocupació es deu a usuaris que aparquen més de 8 hores, reduint molt les possibilitats de trobar plaça lliure. Pràcticament, només hi aparca el primer que arriba.

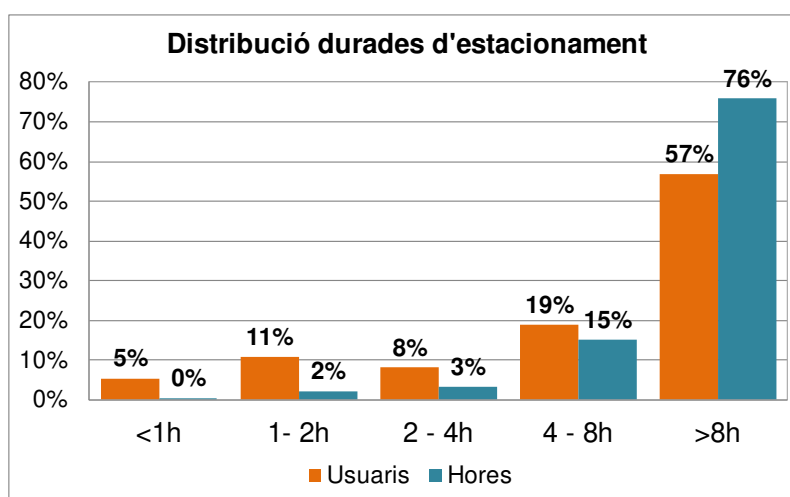


Fig. 58. Distribució de la durada dels estacionaments a l'aparcament de Renfe. Font: Elaboració pròpia

El 45% dels usuaris entrevistats és de La Garriga, mentre que el 55% prové d'altres municipis (principalment de l'entorn). La seva freqüència de viatge és alta (el 75% fa el viatge diàriament o 2-3 cops per setmana).

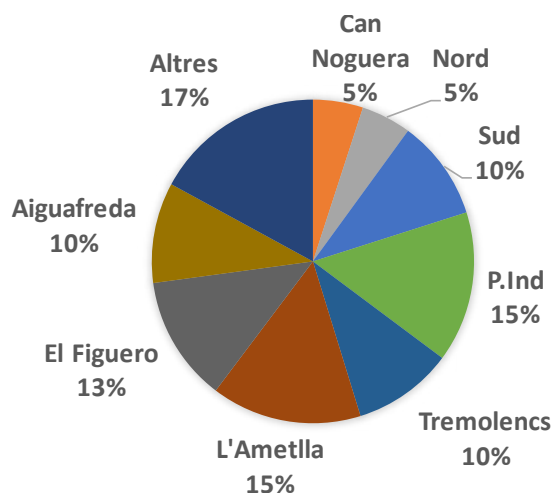


Fig. 59. Orígens dels estacionaments a l'aparcament de Renfe. Font: Elaboració pròpia

Només el 15% dels usuaris entrevistats han considerat que disposaven d'una alternativa de transport al vehicle privat per accedir a l'estació

3.5.4.3. Altres aparcaments dissuasius

A més dels aparcaments anteriors, el municipi disposa d'altres aparcaments dissuasius situats a entre cinc i deu minuts caminant del centre, entre els que destaquen per la seva capacitat:

-L'aparcament de Les Roques situat a uns 350 m del centre de la zona de vianants, a l'altra banda del riu Congost, al costat de la zona industrial de les Roques. S'hi accedeix fàcilment tant en vehicle com a peu des de la Carretera Nova, ja que hi ha dos ponts que hi porten, un dels quals és específicament per a vianants. La seva ubicació està ben indicada mitjançant senyalització vertical. S'ha urbanitzat recentment i la seva ocupació ha anat augmentant. Al seu entorn immediat, al Passeig del Congost, també es localitzen un elevat nombre de places en bateria.

-L'aparcament de La Fournier compta amb un centenar de places i no està urbanitzat.

Fruit de l'anàlisi de l'ocupació dels aparcaments al llarg del dia, s'ha pogut comprovar com només els aparcaments de La Sínia i estació de tren arriben a omplir-se completament (el de Renfe ocupat per usuaris del tren i residents que dificulten molt les possibilitats d'aparcar-hi al llarg del dia).

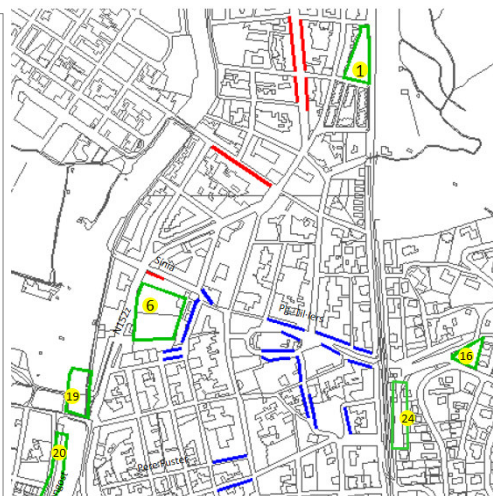
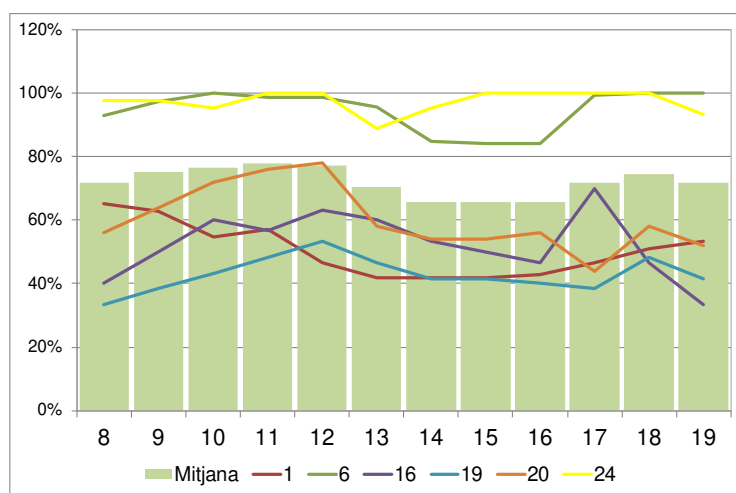


Fig. 60. Ocupació d'altres aparcaments dissuasius. Font: Elaboració pròpia

En canvi, els aparcaments de Les Roques (19) i La Fournier (1), situats a menys de 5 minuts caminant del centre, disposen de places lliures al llarg del dia.

3.5.4.4. Zona blava

Per analitzar la zona blava, s'han efectuat rotacions de matrícules a tres trams del Passeig dels Til·lers que es corresponen a tres nivells de centralitat diferent i ofereixen una perspectiva global del funcionament de la zona blava al llarg d'un dia feiner.

En concret s'ha analitzat:

-Primer tram corresponent entre Cal Xic Corder i Cardedeu (alt nivell de centralitat). En vermell al gràfic

-Segon tram entre Cardedeu i entorn immediat de la Plaça de les Oliveres en direcció a l'estació (places en semi-bateria i cordó). En verd al gràfic

-Resta de places fins l'estació (menys centrals, però a menys de 2 minuts a peu de l'església). En groc.

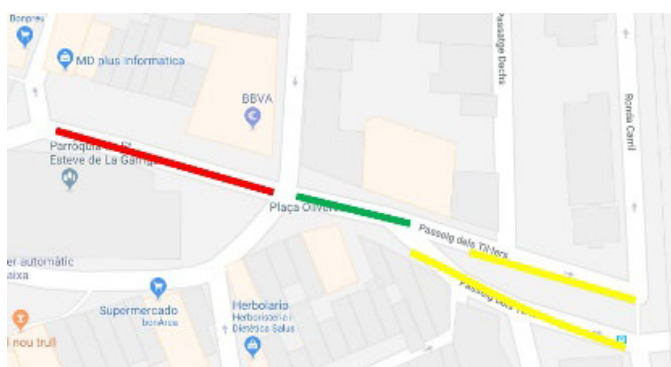


Fig. 61. Trams controlats de zona blava. Font: Elaboració pròpia

A la gràfica que es mostra a continuació s'observa com l'ocupació mitjana d'aquestes places es troba al 65% dins el període de regulació, amb un període punta de 18:30 a 20h. Tanmateix, la utilització d'aquestes places és molt diferent segons el tram, així es pot observar com al tram pròxim a l'estació (línia groga) les places es troben pràcticament desocupades al llarg del dia, mentre les pròximes a l'església arriben a saturar-se a les 10 i a les 19h.

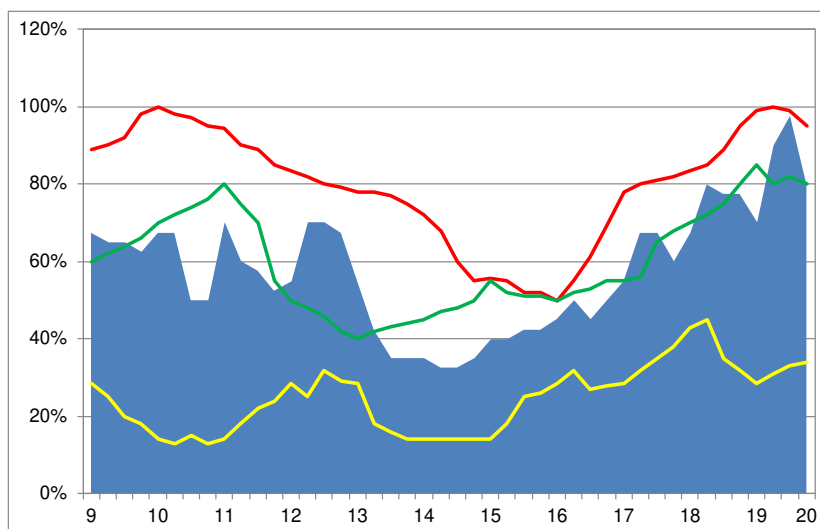
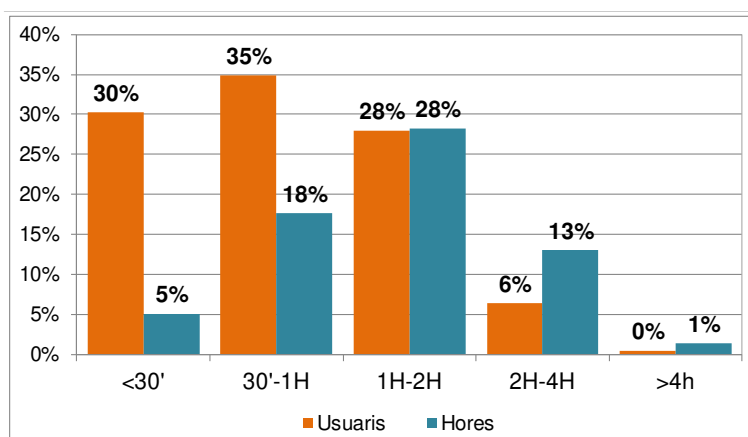


Fig. 62. Evolució de l'ocupació de zona blava. Font: Elaboració pròpia

La durada mitjana d'estacionament és de 1 hora, però el 20% dels usuaris estaciona per sobre el temps permès (1,5h), representant una ocupació del 28%.



Ocupació mitjana:	65%
Índex de rotació (veh/pl.):	5,45 (2-10)
Durada mitjana (min):	0,99
Usuaris >1,5h:	
Usuaris:	20%
Hores:	28%

Fig. 62. Distribució per durades d'estacionament a la zona blava. Font: Elaboració pròpia

L'índex de rotació (vehicles/plaça) mitjà és de 5,45, oscil·lant entre els 2 (places a prop l'estació) i els 10 (entorn l'església).

La major part dels usuaris tenen el tiquet a l'hora (61%), tot i que un 22% no treu tiquet. Donat que els usuaris que no treuen tiquet o sobrepassen el temps pagat estacionen per períodes més curts que els que compleixen, la ocupació mitjana d'aquests queda reduïda al 9,7%.



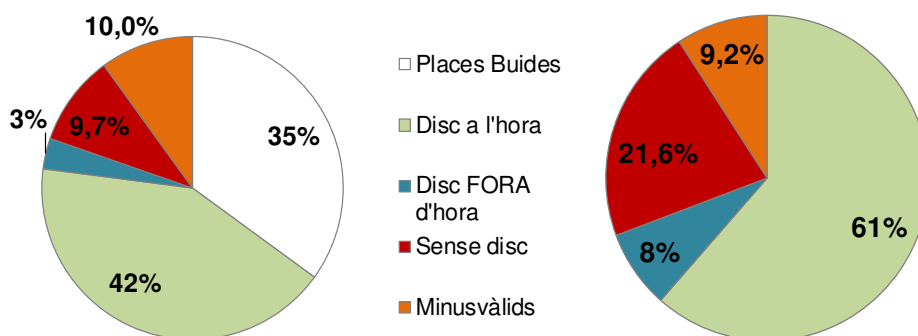


Fig. 63. Compliment de les regulacions (hores i Usuaris). Font: Elaboració pròpia

El nivell de compliment del temps màxim d'estacionament permès és molt elevat per a tots els tipus d'usuaris.

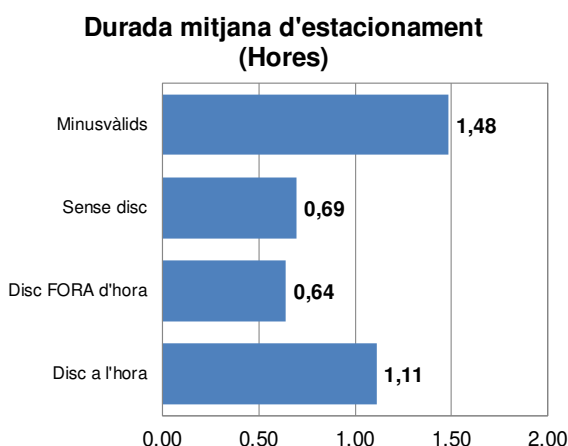


Fig. 64. Durada mitjana dels estacionaments a la zona blava. Font: Elaboració pròpia

Durant dos feiners del mes de maig de 2018, s'ha realitzat una enquesta als seus usuaris per tal de conèixer els seus hàbits de mobilitat, orígens i destinacions i si disposen d'alternatives al cotxe per a la realització del seu viatge.

El terme de La Garriga s'ha dividit en set zones per tal d'aproximar-nos fàcilment a les relacions entre àmbits del municipi (les mateixes zones que a l'aparcament de La Sínia).

D'aquesta forma s'ha pogut comprovar com el 67% dels usuaris que estacionen a la zona blava provenen de La Garriga, especialment de la zona Sud (22%) i Nord (19%), mentre que el 33% restant provenen de diferents municipis, entre els que destaca L'Ametlla (10%) i El Figueró (7%).

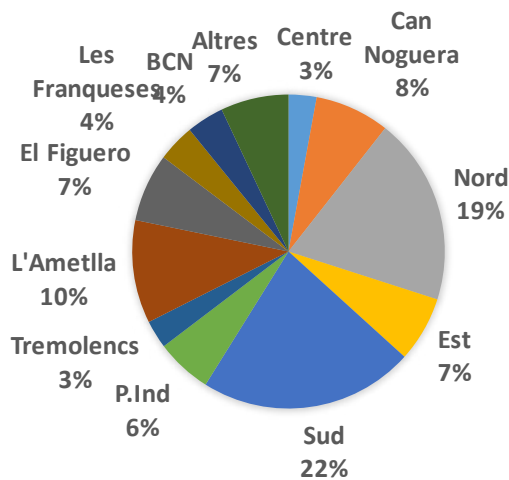


Fig. 65. Origen de viatge dels estacionaments a la zona blava. Font: Elaboració pròpia

El motiu principal d'estacionament són les gestions (tant personals com de treball) que arriba al 60% del total d'entrevistats.

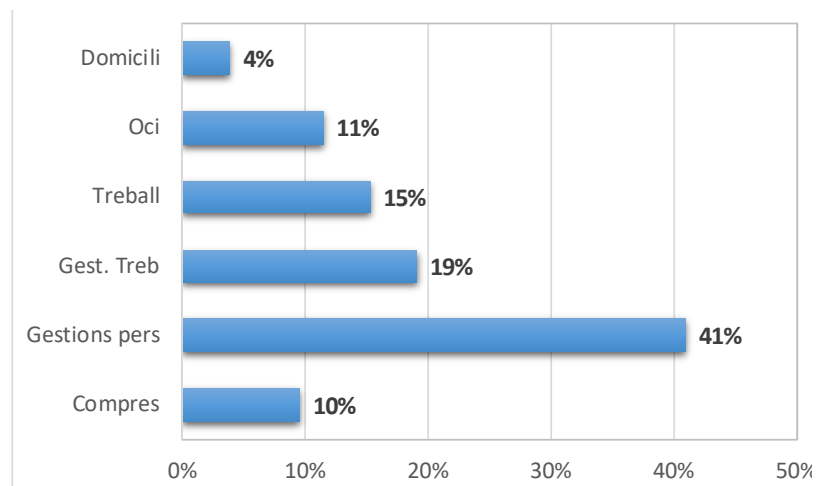


Fig. 66. Motius de viatge a la zona blava. Font: Elaboració pròpia

La freqüència del viatge dels usuaris que estacionen a la zona blava no és molt reiterativa, un 40% han dit que realitzen el viatge 1 cop per setmana o de forma eventual (44% a La Sínia), mentre que el 24% si que hi estaciona diàriament.

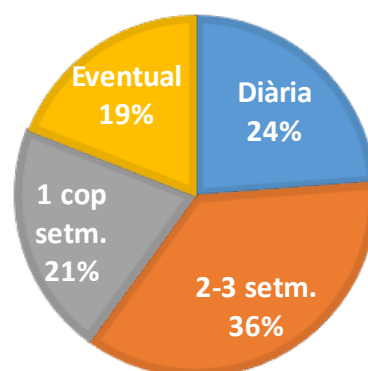


Fig. 67. Freqüència de viatge dels estacionaments a la zona blava. Font: Elaboració pròpia

Només un 16% dels usuaris ha considerat que disposa d'una alternativa de transport al vehicle privat (44% a La Sínia). El mode alternatiu principal és l'anar a peu (82%). A La Sínia també era el mode a peu (46%).

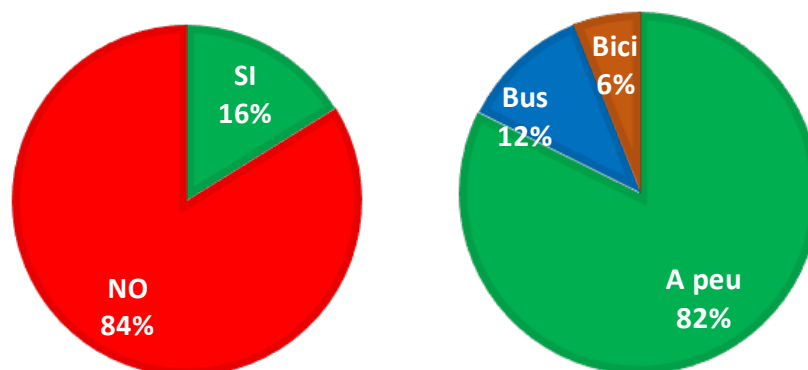


Fig. 68. Alternatives de viatge dels usuaris que estacionen a la zona blava. Font: Elaboració pròpia

3.5.4.5. Zona vermella

La zona vermella té una ocupació mitjana (81%) superior a la zona blava (65%), tot i que hi ha diferents ocupacions segons els trams. Així, les menys ocupades les trobem a la C. Nova (52%), mentre que les situades al C. Banys estan pràcticament saturades al llarg del dia.

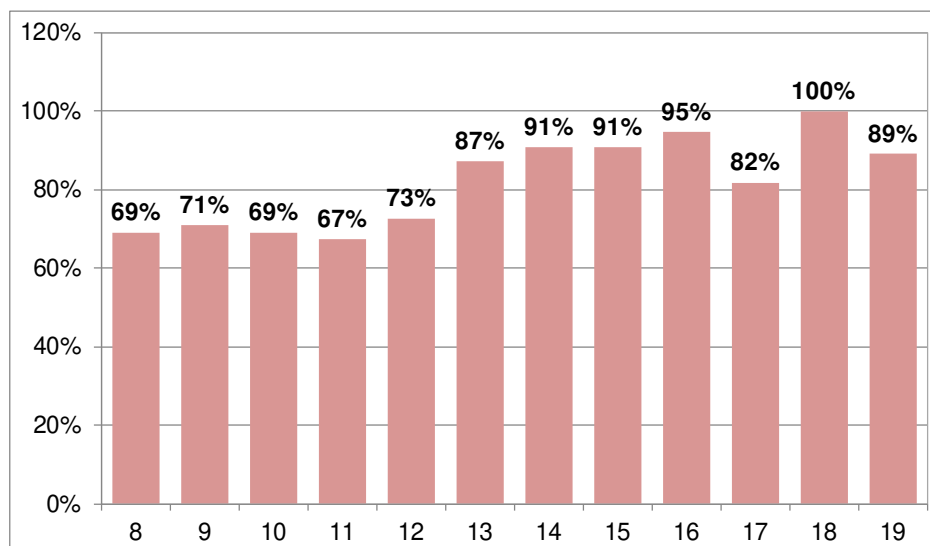


Fig. 69. Evolució de l'ocupació de la zona vermella. Font: Elaboració pròpia

El 59% dels usuaris que hi estacionen provenen de La Garriga, principalment de la zona nord i sud.

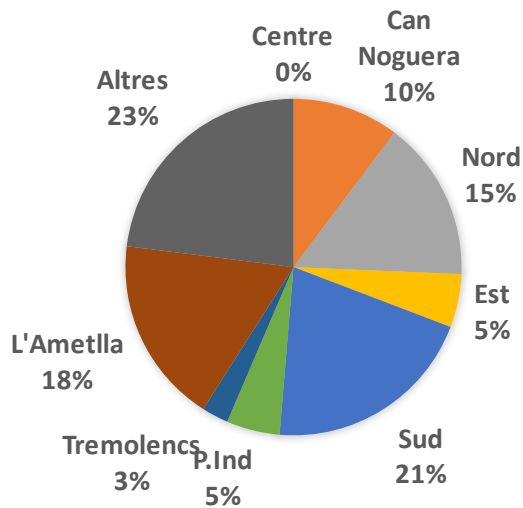


Fig. 70. Origen de viatge dels usuaris que estacionen a la zona vermella. Font: Elaboració pròpia

Com a la zona blava, molts pocs usuaris consideren que disposen d'una alternativa al vehicle privat en el seu desplaçament (13%).

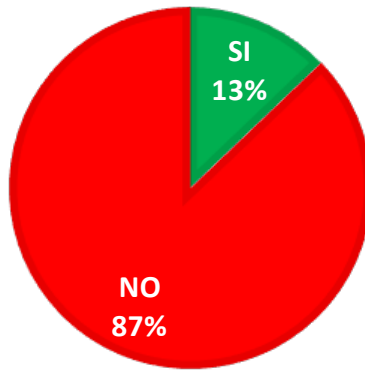


Fig. 71. Alternatives de transport dels usuaris que estacionen a la zona vermella. Font: Elaboració pròpia



3.6. Punts forts i febles per al desenvolupament d'accions a favor de la mobilitat sostenible

Els principals resultats de la diagnosi s'han dividit segons la seva potencialitat o negativitat de cara al desenvolupament d'accions a favor de la mobilitat sostenible, un dels objectius principals d'aquest estudi.

3.6.1. Punts forts

-El municipi té una configuració compacta que afavoreix els desplaçaments en modes no motoritzats, ja que les distàncies són curtes tan longitudinalment com transversalment. La major part d'habitatges i centres d'atracció de demanda es troben a menys d'1Km del centre.

-El Passeig i l'illa per a vianants constitueixen dos grans valors de la mobilitat a peu i en bicicleta, ja sigui de forma quotidiana o de cap de setmana. La bona acollida d'aquests dos espais ha de permetre seguir impulsant accions a favor d'aquests modes per connectar-los amb barris més allunyats.

- Els carrers amb plataforma única han augmentat en els últims anys (l'última actuació ha estat la continuació del carrer dels Banys) arribant a 5.100m².

- La major part de voreres són accessibles (64%) i en els últims anys s'han realitzat actuacions de rebaixos de passos i cruïlles que han permès millorar en aquest aspecte. Tot i això encara hi ha molts espais per acondicionar.

-Senyalització d'orientació específica pels vianants que indica punts d'intercanvi modal com aparcaments i estació de ferrocarril.

-L'existència de rutes d'itineraris a peu enfocades als valors històrics i de salut del municipi promocionen, la mobilitat no motoritzada de cap de setmana.

-Existència de dos itineraris per a la bicicleta pensats per a la mobilitat d'oci i esport que connecten longitudinalment la zona de Can Noguera amb l'IES Vila Romana a través de diferents tipologies de xarxa i l'itinerari del Passeig que travessa pel sud de la zona industrial i connecta amb la pista bici que dur fins Les Franqueses.

-La baixa circulació de vehicles durant els dies feiners a la major part de carrers del centre urbà facilita la convivència entre bicicletes i vehicles, malgrat no existir cap oferta adaptada pensada per la mobilitat obligada.

-Presència important de ciclistes al cap de setmana i relacionats amb motius d'oci i esport.

-L'existència d'un servei ferroviari garanteix una bona i ràpida connectivitat interurbana amb les principals destinacions del municipi (Barcelona i la seva àrea metropolitana de Barcelona, Granollers i Vic).

-Els canvis realitzats recentment en la línia d'autobusos que uneix La Garriga amb Granollers ha permès connectar-se directament amb punts tant importants com l'Hospital General de Granollers o estació de ferrocarril Granollers – Centre.

- La major part de les expedicions circulen per la carretera Nova, que ressegueix el contínuum urbà del municipi, garantint així una bona cobertura del servei a la població. El 82% de la població té una parada a menys de 300 metres.

-L'autovia C17 ha permès eliminar la major part dels desplaçaments de pas del municipi, que actualment només són presents en la connexió Cànoves – C17 a través de la Carretera de Cànoves, i que representen un nombre reduït de vehicles.

-No es detecta congestió a la xarxa viària al llarg del dia, ni tampoc a les hores punta. Només a les hores d'entrada i sortida de les escoles es detecten retencions puntuals.

-L'ampliació de la zona per a vianants amb trànsit restringit ha permès anar reduint el nombre de vehicles circulant per el centre del municipi, i els que ho fan, conviuen a baixa velocitat amb la resta de modes de transport.

-L'adaptació de cruïlles realitzada en alguns punts del centre ha permès augmentar la visibilitat no només dels conductors de vehicles sinó també de ciclistes i vianants.

-No s'ha detectat un alt nivell d'accidentalitat al municipi.

-La Garriga compta amb tres aparcaments d'aproximació situats a menys de 400 m de la zona de vianants, a la qual s'hi pot arribar ràpidament i de forma còmoda i segura.

-A l'aparcament de La Sínia, el 44% dels usuaris estacionats esmenta que Sí disposa d'una alternativa de transport al vehicle privat. L'alternativa majoritària és anar a peu.

-Bon funcionament de les places de zona blava més properes a l'illa de vianants (elevada rotació de vehicles i bon nivell de compliment de les regulacions).

-No es detecta un dèficit global d'aparcament residencial al conjunt del municipi

-Punt de recàrrega ràpida de vehicles elèctrics amb reserva d'aparcament

-No es detecten alts nivells d'indisciplina viària.

3.6.2. Punts febles

-La C17, la línia de ferrocarril i el riu Congost, són tres elements que condicionen la permeabilitat del teixit urbà, a més dels pendents per als barris de la dreta de les vies de tren.

- La motorització dels turismes és de 520,7 Turismes /1.000 habitant, tractant-se dels valors més alts de Catalunya.

- En molts carrers del centre, la seva amplada és inferior a 9 metres i configurats amb un carril de circulació i un d'aparcament, deixant unes voreres insuficients pels vianants (Caselles, Sant Francesc, etc.).

-La connexió entre El Passeig i l'illa de vianants podria millorar-se ja que la presència de carrers sense vorera (Figueras), amb voreres molt estretes (Caselles) o la rotonda Ignasi Sala- Passeig condicionen la mobilitat a peu.

- Excepte els itineraris de la part central del nucli urbà, la major part dels itineraris de connexió amb els barris no tenen una continuïtat respecte l'accessibilitat o fins i tot en el traçat rectilini. Aquest fet provoca que sovint, els vianants agafin drecceres no prou segures i adaptades (Carretera Nova – Banys – Sant Jordi, Can Noguera – Calabria, etc.). Es a dir, la major part de vianants en els seus desplaçaments a peu caminaran per trams no accessibles o sense voreres.



- La configuració de la Carretera Nova tant longitudinalment com transversalment encara és d'una via interurbana en la major part dels seus trams centrals. Els itineraris longitudinals es troben molt penalitzats per la presència de calçades laterals amb bateries d'aparcament, passos no adaptats o mal ubicats, il·luminació deficient en alguns punts, etc.
- Actualment, l'estació de ferrocarril no es troba adaptada a persones amb mobilitat reduïda (PMR), si bé el projecte de supressió del pas a nivell de la Crta. De Cànoves permetrà adaptar-la.
- La vorera bici de la Carretera Nova té trams d'estrenyiment on és impossible el pas de vianants i bicicletes o dues bicicletes en sentit contrari.
- Dèficits de continuïtat en els itineraris (Figueral, Nord de Can Noguera, zona de vianants amb itinerari del Passeig).
- Baixa presència de ciclistes relacionats amb la mobilitat obligada.
- La presència de trams amb via única a la línia R3, generen molts problemes de fiabilitat amb el servei i ocasionen que molts usuaris es passin al vehicle privat per als seus desplaçaments quotidians.
- Dificultats per aparcar entorn l'estació de ferrocarril i la parada d'autobusos Caritat – C. Nova.
- Es detecten dèficits d'accessibilitat en els entorns a peu d'algunes parades d'autobús (passos de vianants mal col·locats, voreres estretes).
- S'han detectat parades d'autobús amb places d'aparcament davant (Calàbria – Bertí).
- Es detecten zones no servides com Can Boi del Bosc, Can Vilanova, Can Violí, Els Tremolencs, el P.I. Can Tarrés i una part de Can Noguera i Els Pinetons. Es tracta de zones de baixa densitat de població, algunes d'elles afectades per forta pendents.
- La configuració d'alguns carrers de l'esquerra del centre (C. Sant Francesc, per exemple), amb trams llargs, voreres estretes i aparcament, afavoreixen l'excés de velocitat. La situació s'agreuja si el tram està lleugerament amb pendent.
- Alguns dels carrers del centre haurien amb menys de 7-9 metres d'amplada entre façana haurien de convertir-se en plataforma única segons tots el manuals d'urbanisme (per exemple: Cal Corder Xic, Sant Ramon, Passatge Dachs).
- La ubicació de diverses escoles al costat dret de les vies de ferrocarril (existència de pendent) genera aglomeracions de vehicles a les entrades i sortides de les escoles als punts on es creuen les vies (Passeig dels Til·lers i Onze de Setembre).
- Els passos de les vies de tren a Passeig dels Til·lers i Carretera de Cànoves no permeten el creuament de dos vehicles en sentit contrari.
- Algunes cruïlles tenen una amplitud molt gran entre carrers i no es troben ben delimitades (Moranta — Pg. Congost, Jacint Verdaguer – Mil·lenari de Catalunya). Això ocasiona inseguretat en els desplaçaments dels vehicles.
- La configuració de la Carretera Nova, malgrat la C17, continua sent el d'una carretera interurbana poc integrada al municipi, esdevenint un efecte frontera virtual entre ambdós costats de la carretera.
- Saturació de l'aparcament de La Sínia per part de vehicles de curta i llarga estada.
- La tarifa molt barata de la zona blava genera atracció de vehicles al centre.

-Les places regulades amb disc horari haurien de representar dos nivells de centralitat molt diferenciats. La convivència amb places de pagament es produeix en ciutats més grans. El tram del carrer Banys hauria de ser de pagament com a mínim.

-Les places de zona blava del Pg. Dels Til·lers més properes a les vies de tren es troben desocupades pràcticament tot el dia



Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

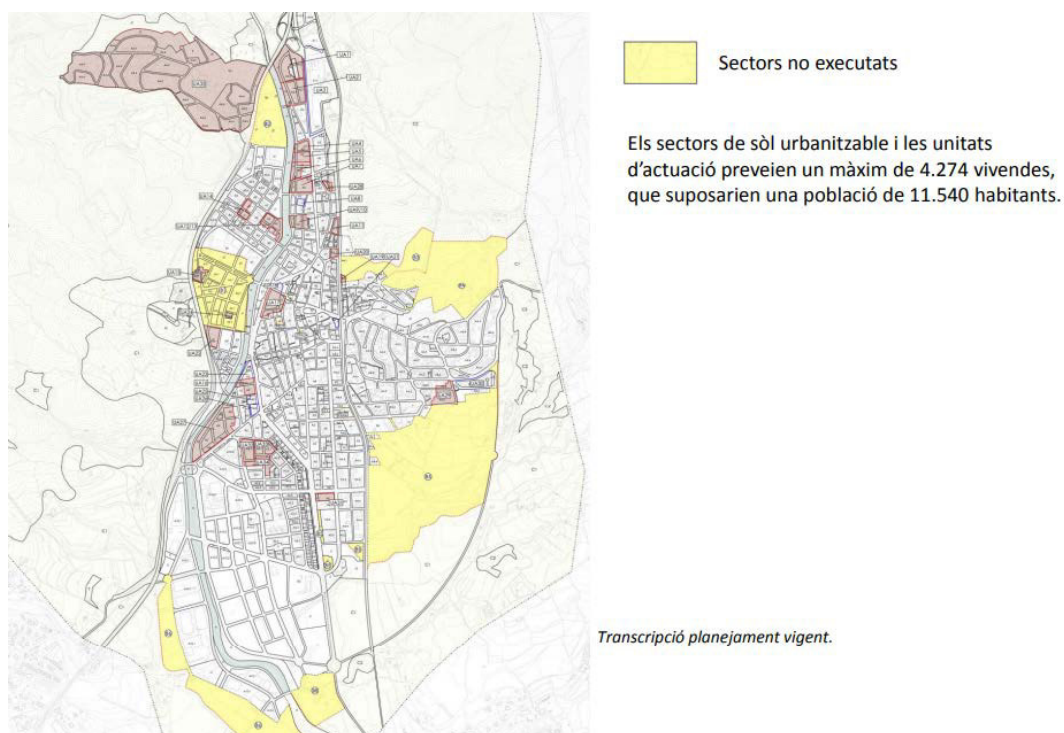
Codi Segur de Verificació (CSV): a5806323e403b5105918 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>

4. DIAGNOSI TENDENCIAL

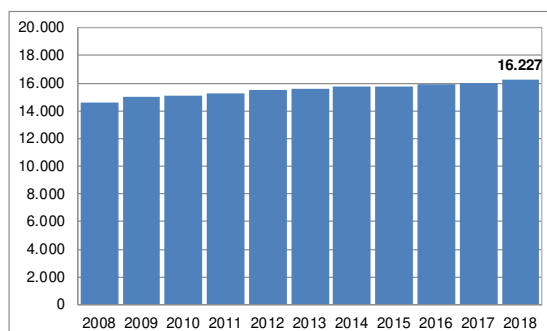
Una vegada analitzada la situació actual del municipi i abans de definir uns objectius d'actuació, resulta necessari analitzar quines són les principals circumstàncies que poden afectar a la mobilitat d'un futur aproximadament de sis anys.

Tot i que segons el PGOU actual encara resta sòl urbanitzable no executat. De fet, del PGOU 2001 encara queden sectors no executats que suposarien 4.274 vivendes i 11.540 habitants. Es considera que difícilment s'executaran els sectors previstos en els propers anys que suposarien la construcció de 3.703 vivendes i l'augment de 9.988 habitants.

Tot i que s'ha iniciat la tramitació de 5 dels 8 sectors previstos (en groc al plànol següent), únicament podem considerar com a desenvolupat el sector industrial B5 Can Terrers, tot i que encara es troba molt poc consolidat amb un potencial molt gran. La Doma i Ampliació Congost no s'han arribat a urbanitzar tot i completar la seva tramitació, caldrà estudiar la manera de facilitar el seu desenvolupament i si es necessari replantejar-los.



En funció de les dades projectades pel POUM i la població actual, es pot dir que el creixement de la població ha estat lleugerament inferior al que al POUM s'ha anomenat creixement endogen.

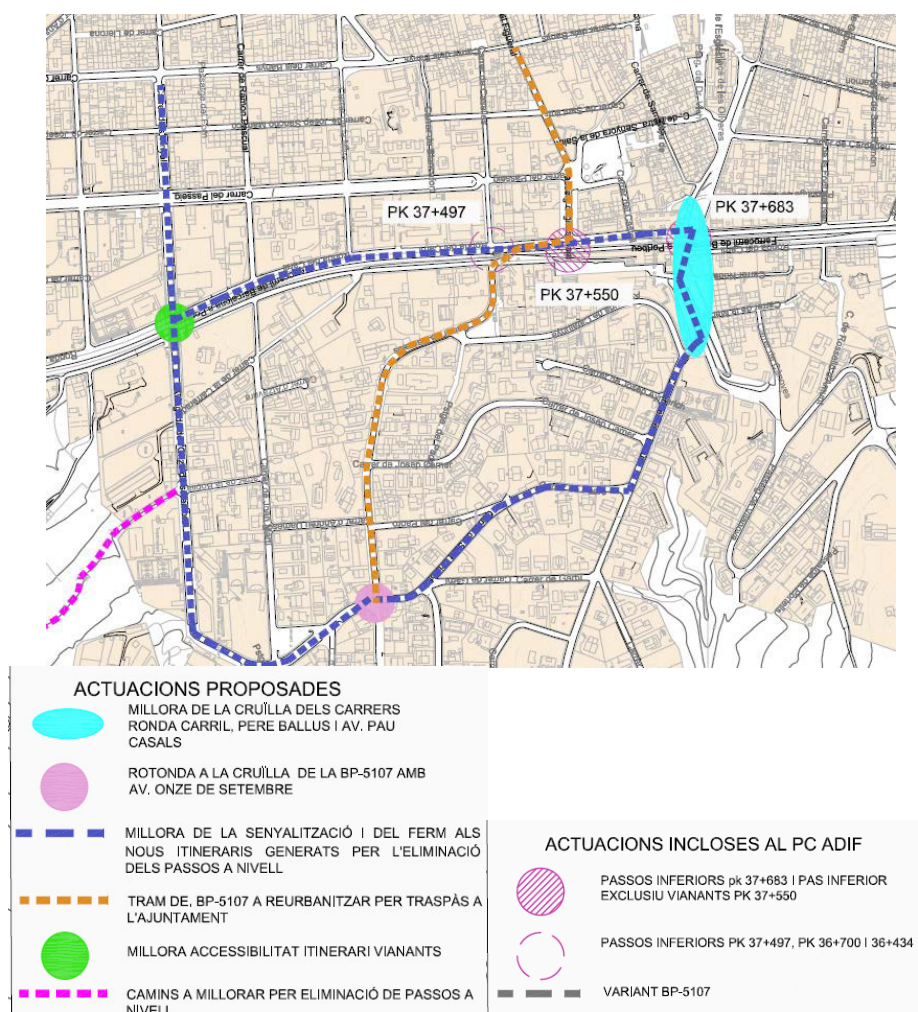


Tot i que existeixen diversos sectors urbanitzables no desenvolupats en el POUM, i que actualment està en fase d'avanç, no es preveu que es desenvolupin en un horitzó de menys de sis anys. Per tant en els propers anys no es preveu cap creixement significatiu de la població del municipi per què el component aportat per la immigració estrangera és probable que disminueixi i no hi ha previsió de nous sectors urbanístics que puguin fer variar aquesta hipòtesis.

Es considera però, que uns dels projectes que pot permetre transformar no solament l'entorn de les vies ferroviàries sinó també l'estructura viària del centre és el projecte de supressió del pas a nivell de la carretera de Cànoves.

Al juny de 2016, la Diputació de Barcelona va redactar una simulació de trànsit amb les actuacions previstes en aquest projecte i es va arribar a la conclusió que el trànsit del municipi no es veuria afectat substancialment per la supressió dels passos a nivell.

Les actuacions més rellevants venen recollides en aquest plànol:



Al marge d'aquestes actuacions, es considera que una vegada finalitzat aquest projecte i si es duen a terme les obres de desdoblament de les vies de tren en el tram Parets – La Garriga, l'estació de ferrocarril pot incrementar notablement el seu atractiu degut a les possibilitats d'incrementar el nombre d'expedicions des de La Garriga. Aquest fet pot generar un augment del nombre de vehicles procedent de poblacions situades especialment al nord i un augment de les necessitats d'aparcament. Si aquest fet es produís, caldria protegir l'estacionament residencial a través de



places exclusives per a residents (més conegudes com a àrea verd) per tal de reduir l'impacte sobre l'estacionament residencial i regular l'aparcament de Renfe. Actualment, no es veu la necessitat d'introduir aquestes places.

5. OBJECTIUS

D'acord amb la diagnosi de l'estudi i l'escenari tendencial es proposen 9 grans reptes que a la vegada són oportunitats per aplicar actuacions que afavoreixin una mobilitat més sostenible al municipi:

- 1- Potenciar la zona per a vianants del centre i els seus itineraris de connexió amb els barris
- 2- Potenciar l'ús de la bicicleta
- 3- Potenciar l'eix del Passeig com a gran àrea d'esbarjo, salut i passeig del municipi
- 4- Incrementar l'oferta i accessibilitat dels serveis de transport públic al municipi
- 5- Aconseguir que el transport públic interurbà sigui una bona alternativa al vehicle privat
- 6- Nova jerarquia viària per millorar la capacitat i seguretat de la xarxa viària actual
- 7- Integració urbana de la Carretera Nova
- 8- Gestió de l'aparcament per afavorir una accessibilitat més sostenible al centre
- 9- Potenciar els modes de transport més sostenibles a La Garriga

Cadascun d'aquests 9 reptes conté unes actuacions que es troben en el Document II: Propostes d'actuació.



DOCUMENT II. PROPOSTES D'ACTUACIÓ



1

Potenciar la zona per a vianants del centre i els seus itineraris de connexió amb els barris

Actuacions pull:



Actuacions push:



1. Objectius específics abordats

1. Potenciar la zona per a vianants del centre i els seus itineraris de connexió amb els barris

2. Descripció

El següent paquet d'actuacions dóna resposta a l'objectiu de donar prioritat al mode a peu a tot el centre urbà. Per això la primera proposta fa referència a la **xarxa bàsica de vianants** que ha de servir perquè el conjunt d'actuacions de l'espai públic s'orientin a consolidar aquesta xarxa bàsica.

A partir d'aquí s'estableixen uns **critèris bàsics de disseny de la xarxa de vianants** que han d'orientar les futures actuacions a l'espai públic.

S'estableixen tot un seguit d'actuacions de millora dels itineraris de vianants al centre on es concentren la major part de desplaçaments a peu, però també en els itineraris de connexió amb els barris, on s'han detectat més mancances en la mobilitat a peu (val a dir que aquestes no són les úniques actuacions referents a vianants, sinó que la resta s'engloben en altres paquets d'actuacions).

Al marge d'aquestes millores, es preveu la realització de dos projectes urbanístics que suposaran una millora per a diferents modes de transport: el de supressió de passos a nivell del ferrocarril i el projecte de re-ordenació de la Carretera de l'Ametlla.

Aquests projectes juntament amb d'altres previstos en aquest estudi de mobilitat com són la integració de la Carretera Nova a la trama urbana i la millora de l'accessibilitat al Passeig suposen el gruix important de mesures relacionades amb el mode a peu.

3. Actuacions a implementar

Nº	Actuació	Termini (<3 anys, 3-6, >6)
1.1	Criteris i definició de la xarxa bàsica de vianants	2019 - 2024
1.2	Millora dels itineraris de vianants de la zona centre	2019 - 2024
1.3	Itineraris de connexió amb els barris	2019 - 2024
1.3	Projecte de re-ordenació de la Carretera de l'Ametlla	2022 - >2024
1.4	Compleció de tots els passos per a vianants de la xarxa bàsica	2019 - > 2024
1.5	Millora de la visualització de les cruïlles	2019 - 2024
1.6	Creació d'un plànol i campanyes per a donar a conèixer els itineraris i temps d'accés a peu al centre	2019 - 2022

3. Beneficis

Els beneficis de promoure la mobilitat a peu, especialment entre la població infantil i jove, són obvis: afavorim el **canvi modal** cap a modes més sostenible, per tant, es redueix la contaminació, ús de l'espai públic, etc. Es contribueix a millorar la **salut** de les persona ja que fan més activitat física.

Val a dir, també, que a nivell de rapidesa, el mode a peu també és força competitiu per trajectes urbans, especialment a La Garriga, on les distàncies dels viatges dins l'àmbit urbà són relativament curtes (menys d'un quilòmetre del centre a la resta de punts del municipi)

4. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

L'element clau per al desenvolupament d'aquestes actuacions és la definició de la xarxa bàsica de vianants.

A partir d'aquesta xarxa l'Ajuntament pot planificar i implementar diverses actuacions de millora, segons els criteris que s'estableixen en l'actuació 1.2.

Seria convenient que la xarxa bàsica de vianants fos coneguda i divulgada per tal que totes les actuacions a la via pública la tinguin en compte.

5. Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Actuació	Valor (any de càlcul)
I1.1	Percentatge modal a peu en els desplaçaments urbans	
I1.2	Superfície illa de vianants	5.100 m ² (2018)
I1.3	Voreres útils inferiors a 0,9m.	28% (2018)
I1.4	Passos de vianants no accessibles	184 (2018)

1.1. Criteris i definició de la xarxa bàsica de vianants

Descripció:

La xarxa bàsica de vianants permet explicar quin són els principals carrers que utilitzen els vianants dins del nucli urbà.

Aquests carrers caldrà que tinguin un especial tractament per a millorar les condicions de mobilitat dels vianants i que es defineixen en la següent actuació de criteris de disseny de la xarxa bàsica per a vianants.

La xarxa bàsica de vianants hauria de ser pública i s'hauria de poder consultar i divulgar per tal que la resta de serveis de l'Ajuntament la puguin tenir de referència per a la seva presa de decisions.

En aquest sentit seria recomanable que aquesta s'integrés en el SIG municipal i que estigués clarament consultable a través dels canals que l'Ajuntament consideri oportuns.

Per definir la xarxa bàsica de vianants s'ha tingut en compte diferents aspectes:

- Ubicació dels principals equipaments de la ciutat (escoles, centres cívics, CAP, etc.)
- Ubicació de les parades de transport públic
- Ubicació d'establiments comercials
- Intensitat de vianants

A partir d'aquests criteris s'ha definit la xarxa bàsica de vianants que es pot veure en el plànol

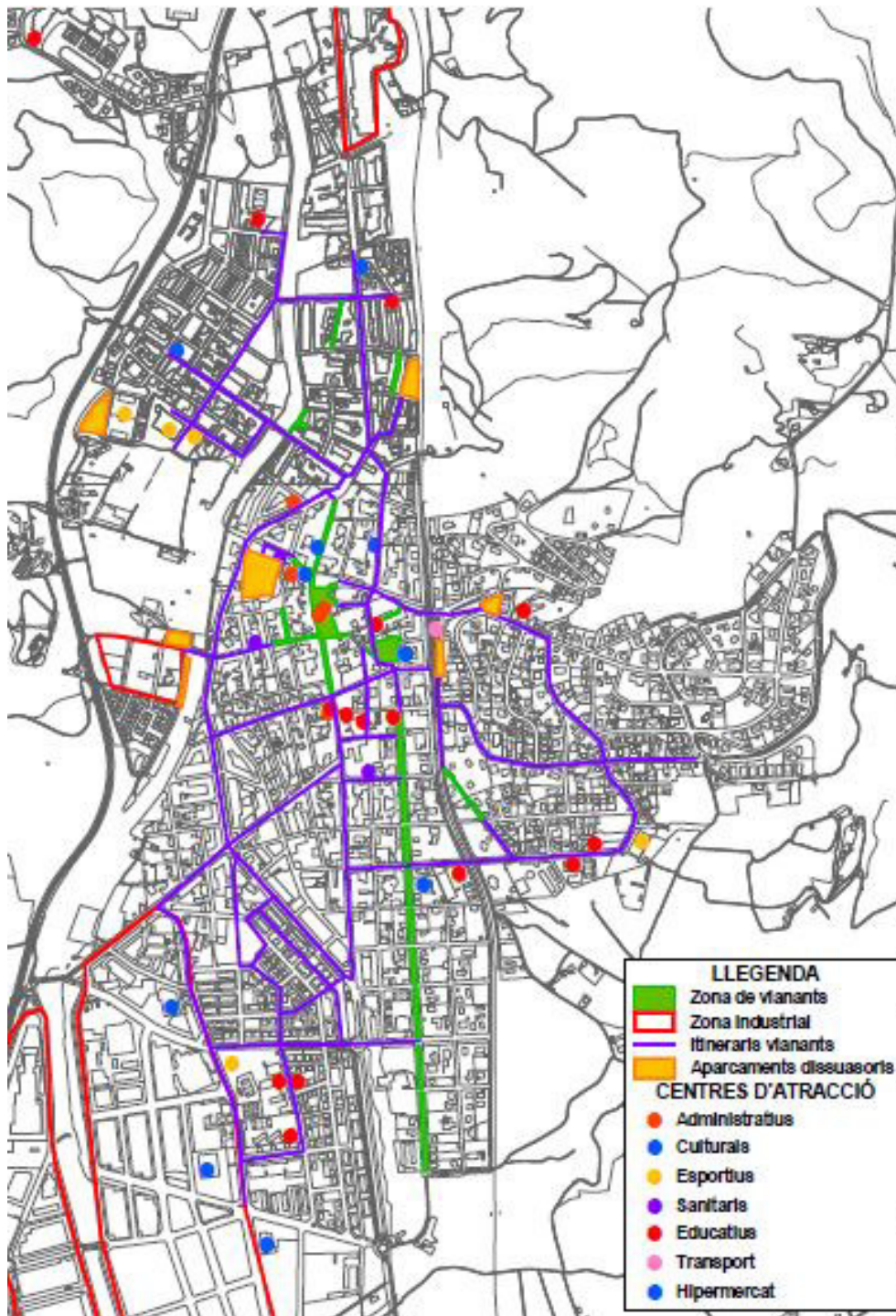
Els criteris que han de permetre desenvolupar la xarxa de vianants són:

- Garantir l'accessibilitat. Actualment el codi d'accessibilitat marca com a ample mínim de pas per les voreres 0,9 m. Segons l'ordre VIV/561/2010 l'ample hauria de ser de 1,8 m. Per tant l'ample mínim hauria de ser 0,9 m. l'ample recomanat, superior a 1,8m.
- Garantir la seguretat creuaments. Bàsicament que existeixi pas de vianants amb gual, i prou visibilitat. En cas de no disposar de prou visibilitat és necessari plantejar passos de vianants amb orelles o bé, eliminar els obstacles visuals (aparcament, contenidors) propers als passos de vianants.
- Oferir continuïtat dels itineraris. El vianant tendeix a passar sempre per l'itinerari més curt, per tant cal intentar garantir la continuïtat dels itineraris naturals.
- Oferir espais d'estada (bancs, etc.)
- Protegir especialment del soroll.
- Oferir un alt nivell de confort i una sensació de calidesa en tot l'espai del carrer.
- Garantir ombra prioritàriament en zones d'estada i relació/intercanvi durant l'estiu.

- Afavorir l'assolellament de les zones d'estada i esbarjo durant l'hivern.
- Reduir l'efecte illa de calor degut als paviments.
- Complir els nivells de concentració de contaminants mitjans anuals en la zona

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	---
Cost aproximat	Període d'implementació
---	Permanent

Plànol



1.2. Millora dels itineraris de vianants de la zona centre

Descripció:

L'amplada de molts carrers del centre és inferior a 9 metres i habitualment s'hi ubica aparcament en ambdós costats, deixant voreres amb un ample útil molt estret fet que dificulta molt els desplaçaments a peu, especialment de persones amb cotxets, persones amb mobilitat reduïda o dues persones creuant-se.

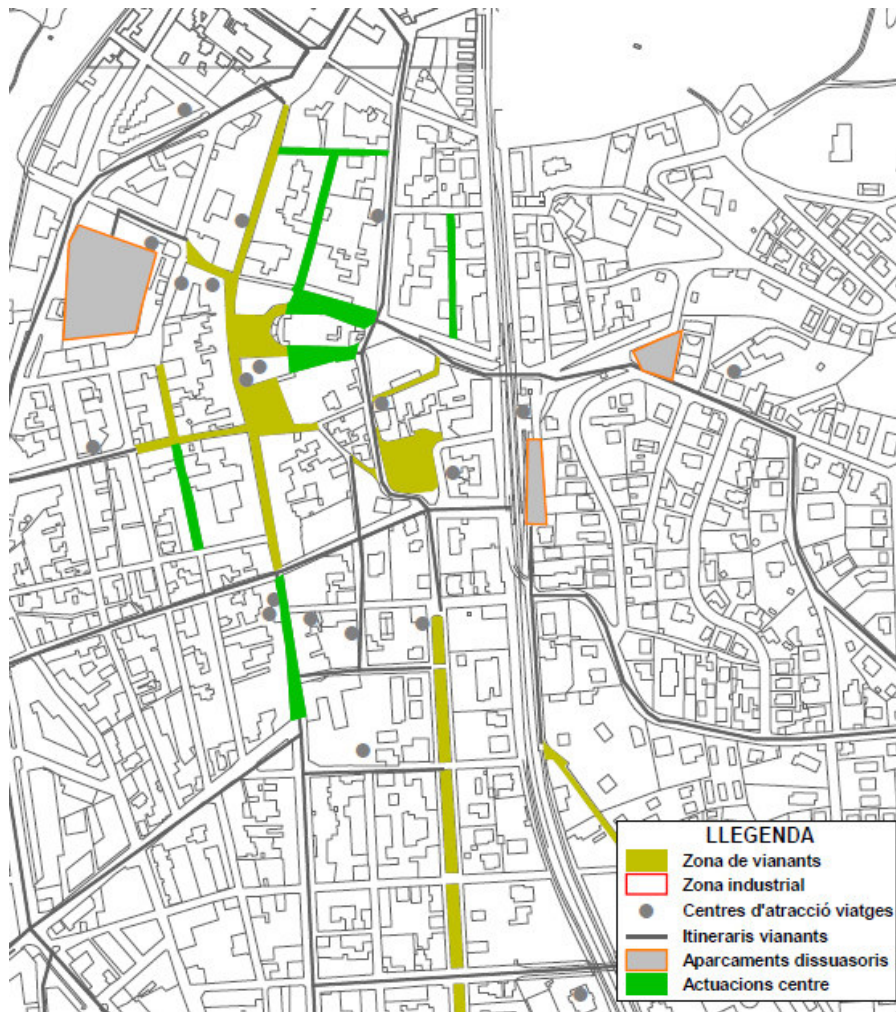
Es proposa :

- ❖ Donar continuïtat a la **plataforma única del C. Sant Francesc, entre el C. Doma i el C. Pere Fuster**. Aquesta actuació permetria millorar la condicions de mobilitat per a vianants i bicicletes al tractar-se d'un carrer proposat, també, com a itinerari ciclable (veure actuació 2.2). Significa la pèrdua d'11 places d'aparcament lliure.
- ❖ Creació de **plataforma única al Passatge Dachs** (amplada del carrer inferior als 6 metres i amb voreres de menys de 50 cm, a cada banda que no compleixen el codi d'accessibilitat).
- ❖ La **plataforma única a Can Xic Corder** suposaria la pèrdua de:
 - 2 places de càrrega i descàrrega que es podrien re-ubicar al Pg. Til·lers molt a prop del supermercat i,
 - 17 places no regulades majoritàriament ocupades per usuaris amb llargues estades (treballadors i residents, -els primers que arriben al llarg d'un dia-) que disposen de l'aparcament de La Sínia com a alternativa.
- ❖ **Plataforma única al C. Sant Ramon**, lligada amb la proposta anterior i que permetria millorar les condicions de mobilitat i accessibilitat dels vianants d'aquest entorn.
- ❖ El **carrer Banyes entre Figueras i C. Ametlla**. En un futur, probablement un cop eliminat el pas a nivell, es pot plantejar de convertir-lo a **plataforma única**. Això obre les portes a desviar el trànsit de la ctra. ametlla pel C. Mina i es podria donar continuïtat a la plataforma única la tram final de la Ctra. Ametlla (tram entre Sant Francesc i Banyes).
- ❖ **Plataforma única al Passatge de Dr. Vic**. Aquesta actuació va lligada al replantejament de l'aparcament plantejada al paquet d'actuacions n. 8.
- ❖ **Plataforma única al Passatge dels Til·lers entre Xic Corder i Cardedeu**. Afecta a l'aparcament de zona blava, tal i com s'exposa en el paquet d'actuacions n. 8

En el plànol s'han inclòs altres accions desenvolupades en altres eixos.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	---
Cost aproximat	Període d'implementació
1,5 M	Permanent

Plànol:



1.3. Itineraris de vianants de connexió amb els barris

Descripció:

La millora dels principals itineraris a peu que permeten connectar els barris o zones més allunyades del municipi amb el centre ha de permetre reduir els desplaçaments interns que es produeixen en vehicle privat i augmentar la seguretat dels vianants.

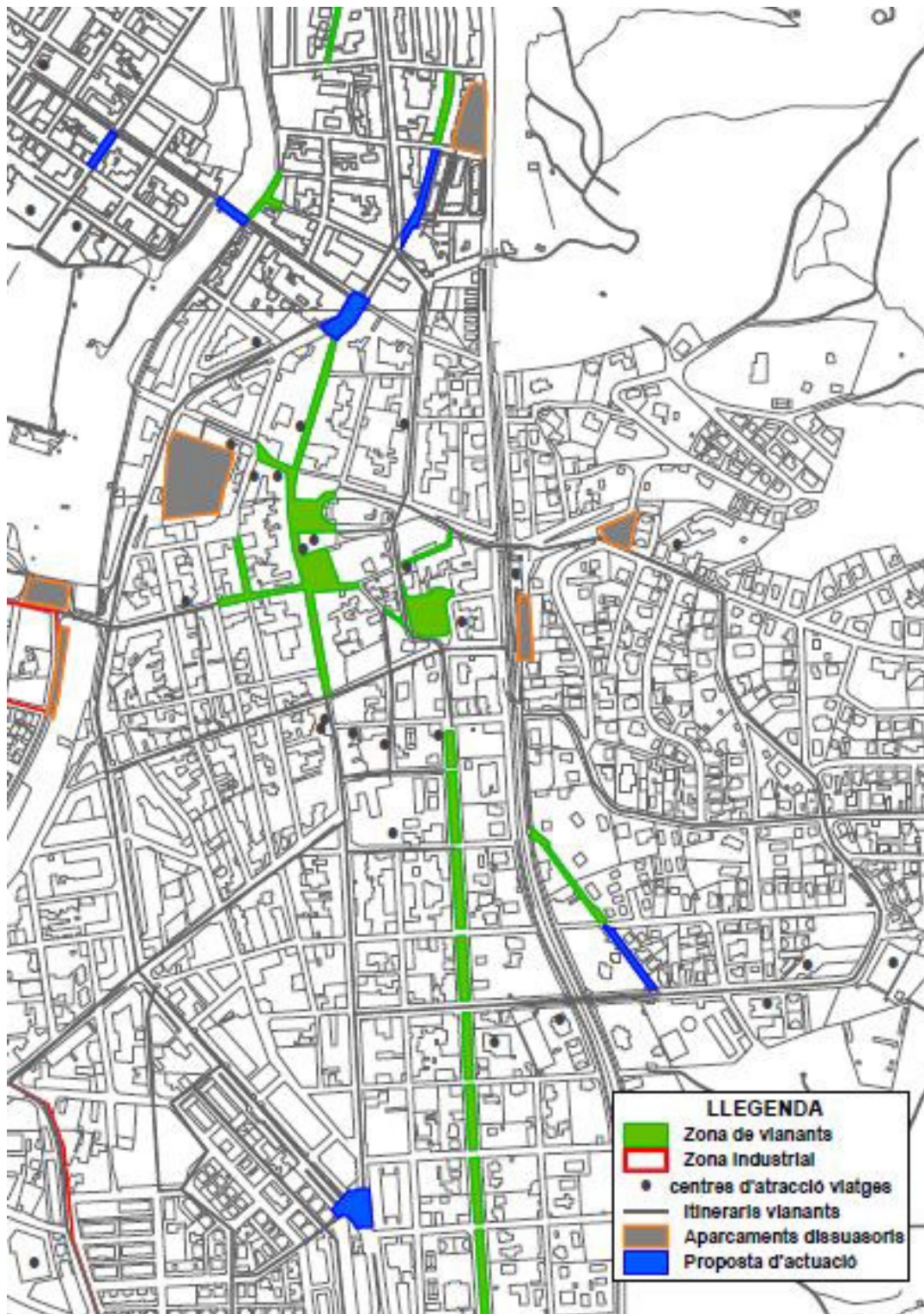
S'ha detectat la necessitat d'actuar en els següents itineraris:

- Itinerari a peu Can Noguera:
 - Cruïlla C. Calàbria - Can Noguera (supressió del carril de gir i ampliació de voreres). Actuació 7.2
 - Pont de Can Noguera, es podria ampliar una mica la vorera.
 - C. Bassals, entre Can Noguera i el Torrent dels Murrís on cal ampliar la vorera per donar continuïtat entre l'escola Els Pinetons i la zona esportiva
- Itinerari nord municipi:
 - Connectar la plataforma única del C. Negociant amb el centre, fent de plataforma única el tram que va fins al C. Calàbria
- Itinerari Institut:
 - Millorar l'itinerari C. Carrerada al tram final
- Itinerari sud:
 - Cruïlla Banys - Ctra. Nova (veure actuació 7.4)

En el plànol s'han inclòs altres accions desenvolupades en altres eixos.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	---
Cost aproximat	Període d'implementació
1,1 M	Permanent

Plànol:



1.4. Projecte de re-ordenació de la Carretera de l'Ametlla

Descripció:

La Diputació de Barcelona està desenvolupant un projecte de re-ordenació de la Carretera de l'Ametlla que suposarà una millora pels vianants i reforçar el paper d'entrada natural al municipi d'aquest carrer, dignificant l'espai públic i augmentant el valor paisatgístic de l'entorn. El projecte preveu:

- Continuïtat dels itineraris. Actualment hi ha creuaments sense passos, passos sense alinear.
- Augment de l'accessibilitat per a PMR.
- Ordenació de l'estacionament en el seu tram més proper al centre, entre la Carretera Nova i Banys.
- Ordenació dels laterals actuals que són molt poc utilitzats.
- Construcció de voreres
- Altres aspectes del projecte

Responsables	Altres agents implicats
Diputació de Barcelona Ajuntament de La Garriga	---
Cost aproximat	Període d'implementació
Costos derivats del projecte	2019-2024

1.5. Compleció de tots els passos de la xarxa bàsica

Descripció:

Es proposa l'adaptació progressiva de tots els passos per a vianants existents al municipi en base a les següents prioritats:

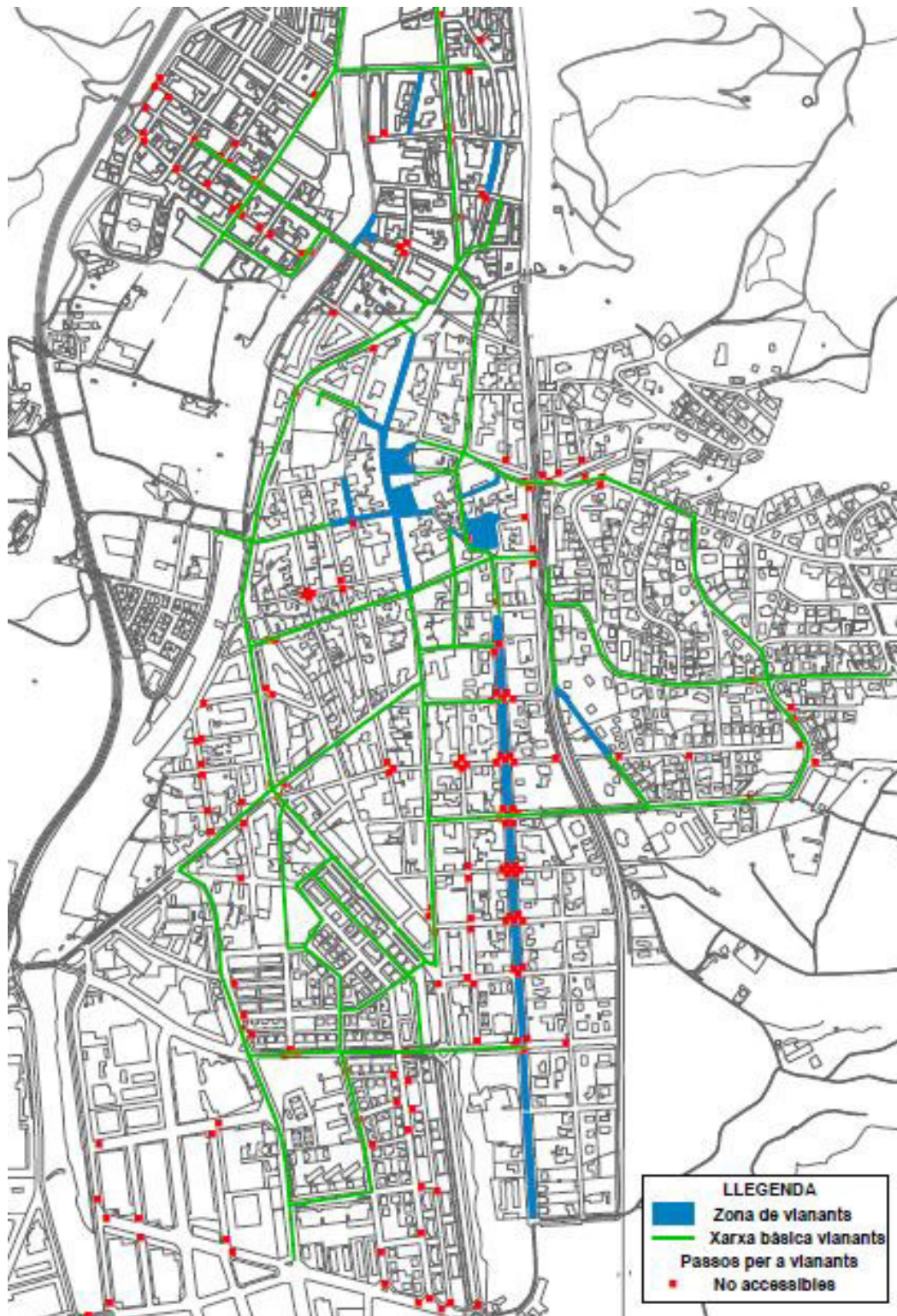
-Xarxa bàsica de vianants

-A l'entorn d'equipaments escolars i centres cívics de la gent gran

-En carrers d'accés al centre i Passeig

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	---
Cost aproximat	Període d'implementació
Construcció de guals per a vianants tipus 120 de peces prefabricades, adaptats per a PMR: 800€ /unitat	2019-2024

Plànol:



Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

Codi Segur de Verificació (CSV): a5806323e403b5105918 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>

1.6. Millora de la visualització de cruïlles

Descripció:

Es proposa la construcció d'orelleres a les cruïlles per augmentar la seguretat dels desplaçaments en vies d'especial atenció pel vianant i la bicicleta, prioritzant:

-Carrers planificats amb itineraris per bicicletes.

-Carrers dels barris de Dalt, El Passeig, Montserrat, Santa Rita i Carretera Nova on hi viuen un elevat nombre d'habitants i es troben propers al centre.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	---
Cost aproximat	Període d'implementació
10.000 euros per cruïlla	2019-2024

1.7. Creació d'un plànol i campanyes per a donar a conèixer els itineraris i temps d'accés a peu al centre

Descripció:

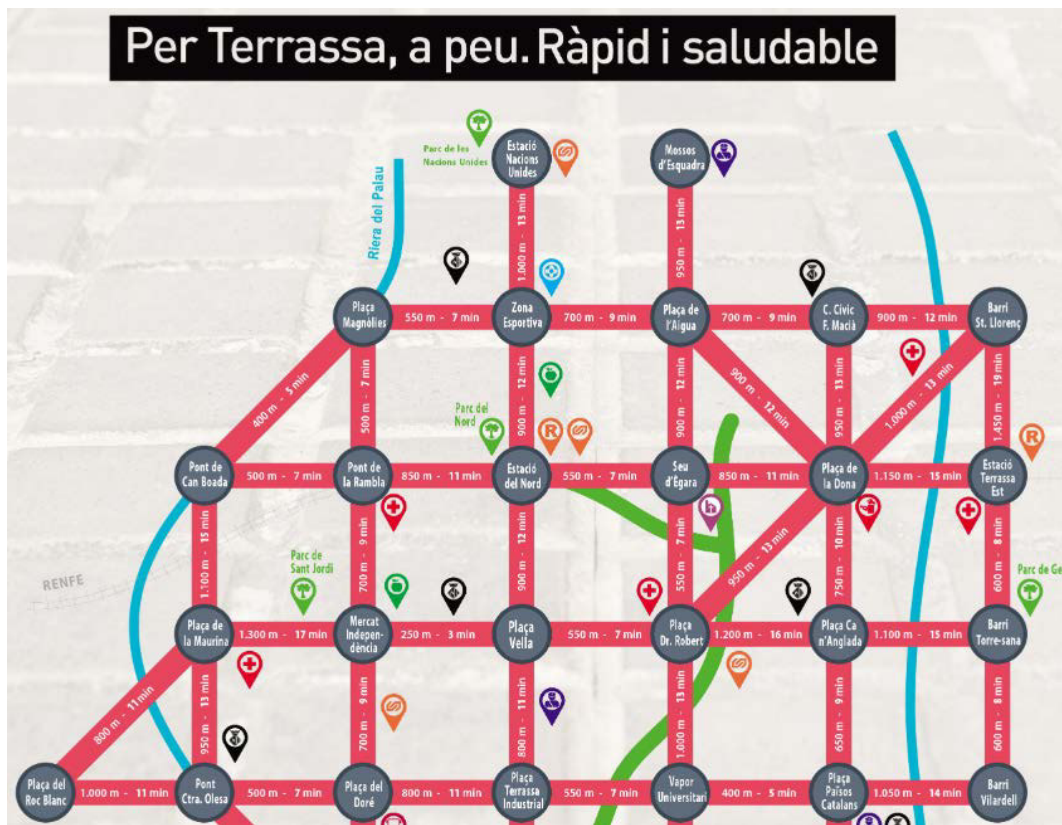
Creació d'un plànol per tal de donar a conèixer els temps d'accés a peu entre els principals orígens i destinacions del municipi (exemple: Terrassa, veure imatge adjunta).

En l'estudi s'ha comprovat l'elevada mobilitat interna en vehicle privat existent al municipi, tot i que la compacitat del terme urbà permet creuar el municipi a peu amb molta facilitat.

Per aquest motiu es important que a més de mesures directes que dificultin l'accés en vehicle privat al centre, se'n realitzin d'altres que donin a conèixer els beneficis de moure's a peu o en bicicleta.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	---
Cost aproximat	Període d'implementació
3.000 euros	2019-2022

Plànol:



Exemple: Plànol itineraris vianants de Terrassa

2

Potenciar l'ús de la bicicleta

Actuacions pull:



Actuacions push:



1. Objectius específics abordats

- Potenciar l'ús de la bicicleta

2. Descripció

La morfologia urbana, la situació de la major part dels centres d'atracció de viatges i la manca de congestió a les principals vies del municipi són factors que poden ajudar a fomentar l'ús de la bicicleta per sí mateixos. Tanmateix, cal desenvolupar algunes accions que ajudin a potenciar aquest mitjà de transport.

Actualment, existeix una oferta per a bicicletes relacionada amb l'oci i l'esport que no es troba completada i manca una oferta específica dins la trama urbana.

Es proposa, introduir la bicicleta com a mode de transport per a la mobilitat obligada (treball i estudis) i finalitzar la connexió dels itineraris relacionats amb la salut i esport, tot buscant:

- Aconseguir que el 100% de la xarxa viària urbana sigui ciclable.
- Reforçar el disseny i senyalització dels espais on la bicicleta conviu amb el vehicle privat motoritzat.
- Potenciar l'itinerari d'oci a l'entorn del riu

3. Actuacions a implementar

Nº	Actuació	Termini (<3 anys, 3-6, >6)
2.1	Criteris per a la creació i ampliació de la xarxa ciclable	2019 - 2024
2.2	Nous itineraris ciclables urbans	2019 - 2024
2.3	Pla de senyalització d'itineraris per a bicicletes	2022 - >2024
2.4	Aparcament segur per a bicicletes a l'estació de ferrocarril.	2019 - > 2024
2.5	Completar itineraris d'oci i esport	2019 - 2024
2.6	Crear una connexió al sud del municipi entre el carril / pista bici que connecta R. Ciurans amb Barcelona – Mil·lenari	2019 - 2022
2.7	Lloguer de bicicletes a empreses del polígon industrial	2019 - 2021

2.8	Millora de la informació i divulgació de la bicicleta	2019 - 2021
-----	---	-------------

3. Beneficis

Els beneficis de promoure la mobilitat en bicicleta, especialment entre la població infantil i jove, són obvis: afavorim el **canvi modal** cap a modes més sostenible, per tant, es redueix la contaminació, ús de l'espai públic, etc. Es contribueix a millorar la **salut** de les persona ja que fan més activitat física.

Val a dir, també, que a nivell de rapidesa, la bicicleta és força competitiva per trajectes urbans, especialment a La Garriga, on les distàncies dels viatges dins l'àmbit urbà són relativament curtes (menys d'un quilòmetre del centre a la resta de punts del municipi).

D'altre banda cal tenir en compte l'increment del potencial d'oci que aporten unes infraestructures ciclables de qualitat. En el cas de la Garriga l'itinerari fins a Barcelona a través de la llera del riu Congost i Besòs pot incrementar l'atractivitat del municipi com a centre d'oci

4. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

Finalitzar la connexió dels trams de l'oferta actual relacionada amb oci i esport, proposant una continuïtat de les tipologies prèvies d'oferta i alhora proposant una connexió al sud de l'itinerari que doni una major continuïtat amb Les Franqueses del Vallès i eviti el pas pel polígon industrial.

Per tal d'introduir la bicicleta dins els carrers que conformen la trama urbana es proposen la creació d'uns itineraris compartits amb el vehicle privat per carrers sense un elevat volum de vehicles circulant.

5. Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Actuació	Valor (any de càlcul)
I2.1	Km de xarxa bici	6,1 km (2018)
I2.2	Nombre d'aparcaments segurs	0 (2018)

2.1. Criteris per a la creació i ampliació de la xarxa ciclable

Descripció:

Definició de criteris que permetin crear i ampliar la xarxa ciclable en els propers anys. Com a criteri general, els itineraris en bicicleta SEMPRE seran per la calçada.

- ❖ En els carrers de la xarxa bàsica per a vehicles s'hauria d'afavorir un itinerari ciclable segregat del trànsit motoritzat i també segregat dels vianants. Per exemple: Satèl·lits



- ❖ Els carrers de la xarxa pedalable senyalitzats com a velocitat màxima 30 Km/h s'acceptaran com a itineraris de convivència, i podran funcionar sense carril bici segregat. La tipologia d'aquesta xarxa pot ser diferent segons el carrer:
 - En carrers residencials, on es proposa una solució compartida amb vehicles privats motoritzats en carrers veïnals en zona 20 sense plataforma única. Exemple: Pere Fuster



- Com a carrils bici inscrits en calçada, amb prioritat per a les bicicletes. Exemple: Can Noguera.



Els carrers de la xarxa pedalable senyalitzats com a residencials o de prioritat invertida (de plataforma única) les bicicletes podran circular en tots dos sentits. Caldrà incorporar la senyalització vertical i horitzontal necessària per habilitar la circulació de bicicletes en tots dos sentits.

Cal senyalitzar la xarxa ciclable per tal d'afavorir la continuïtat de la mateixa, especialment quan hi ha un canvi en la tipologia de xarxa ciclable.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	---
Cost aproximat	Període d'implementació
Sense cost	Permanent

2.2. Nous itineraris ciclables urbans

Descripció:

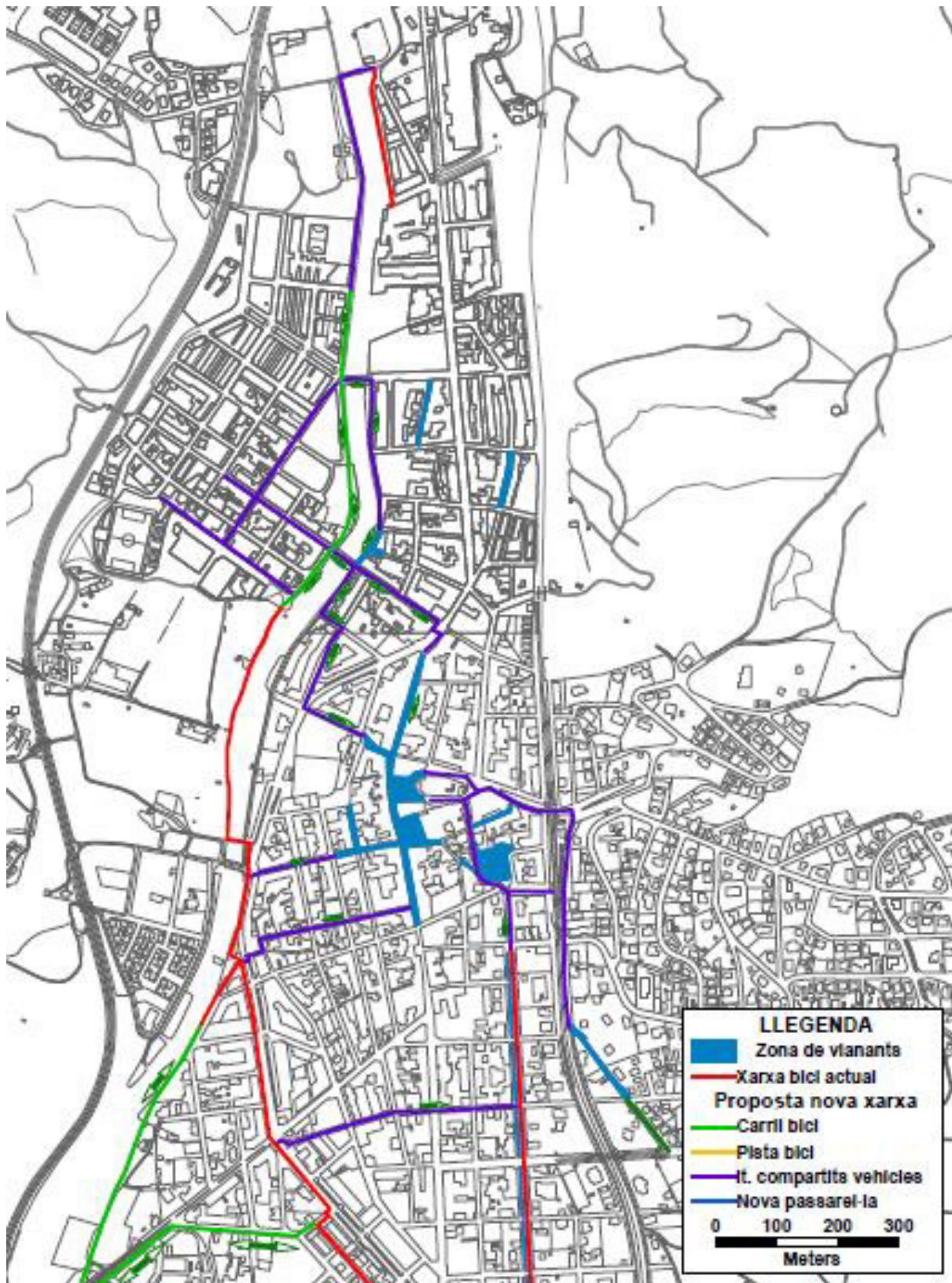
La nova xarxa de bicicletes pretén desenvolupar uns itineraris per tal de:

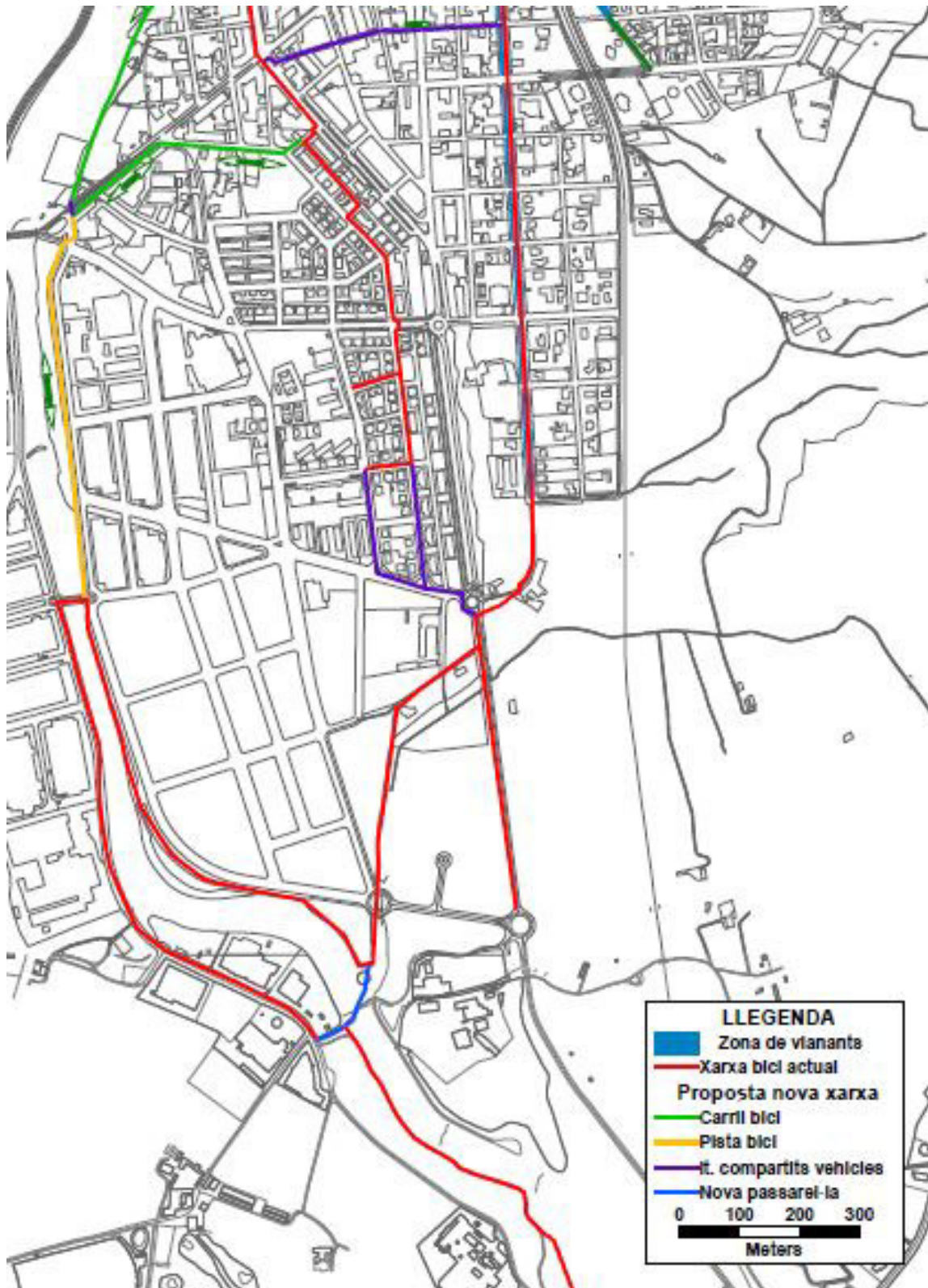
- 1) Connectar el centre urbà i l'estació de ferrocarril amb la xarxa ciclable actual.
- 2) Afavorir els itineraris nord - sud, amb una xarxa ciclable continua, segura i còmode.
- 3) Promoure itineraris que compaginin la mobilitat quotidiana (per anar a treballar / estudiar) amb l'ús d'oci.

Es proposa una xarxa d'itineraris que connectaran la xarxa bici actual amb la zona per a vianants per carrers amb trànsit compartit amb el vehicle privat: Ramon Pascual, Pere Fuster, Doma, Passeig dels Til·lers , Ptge. Vic, Ntra. Sra. Salut, Ignasi Sala, Can Noguera, Bassal i Avi Musquera.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	---
Cost aproximat	Període d'implementació
9.000€ (només inclou itineraris compartits amb el vehicle)	Permanent

Plànol





2.3. Pla de senyalització d'itineraris de la bicicleta

Descripció:

Es proposa realitzar un pla de millora de la senyalització horitzontal i vertical una vegada s'hagin desenvolupat els itineraris de mobilitat obligada juntament amb els d'oci.

La senyalització horitzontal ha de permetre guiar la bicicleta en el seu desplaçament però alhora ha d'advertir al vehicle privat que està circulant per un itinerari compartit amb bicicletes. La senyalització horitzontal va destinada específicament al vehicle privat amb advertències de la tipologia de carrer per on circula i la presència de bicicletes.

Tenint en compte que un dels públics destinataris d'aquesta xarxa ciclable és el visitant / turista, també es proposa afegir informació d'orientació dels principals equipaments d'interès.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	---
Cost aproximat	Període d'implementació
10.000€	2022 - 2024

2.4. Aparcament segur per a bicicletes a l'estació de ferrocarril

Descripció:

Es proposa que l'estació de ferrocarril pugui disposar d'un aparcament segur (tancat) per tal de donar servei als usuaris que utilitzen el tren per anar a treballar al llarg del dia.

La xarxa d'itineraris ja contempla el pas per l'estació i es considera que aquesta acció pot tenir molt potencial de captació de demanda.

A l'estació, l'aparcament s'hauria de col·locar a la mateixa porta d'entrada o a les places d'aparcament situades justa al costat



Alguns exemples de municipis que han fet actuacions semblants poden ser: Cardedeu, Santa Maria de Palautordera (veure fotografia)



Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	---
Cost aproximat	Període d'implementació
12.000€	2022 - 2024

2.5. Completar els itineraris nord-sud

Descripció:

Dos dels itineraris amb més potencial, tant de mobilitat quotidiana, però sobretot de mobilitat vinculada a l'oci són:

-Itinerari paral·lel al Riu Congost, i

-Itinerari Passeig – N152

En el cas del **itinerari paral·lel al Riu Congost** la idea és poder oferir un itinerari continu fins al Parc dels Pinetons, com a espai final d'un recorregut Barcelona - La Garriga.

Aquest itinerari ja està molt consolidat, venint del sud es connecta amb Les Franqueses del V. i Granollers a través d'una pista bici segregada, que presenta determinades discontinuïtats a La Garriga que es proposa eliminar, i que són (de sud a nord):

- 1) Creuament segur al pont del riu Congost (C. Bages - C. Vulcà)
- 2) Connexió carril bici del C. Vulcà amb Figueral i Ctra. Ametlla. Quedarà resolt amb el projecte de la Diputació de Barcelona que preveu rotonda a la cruïlla Vulcà - Ctra. Ametlla i carril bici fins al C. Satèl·lits.
- 3) Connexió C. Figueral - Ctra. Ametlla. Zona pendent d'un desenvolupament urbanístic que donaria solució a aquesta connexió. A curt termini es podria valorar la senyalització de l'itinerari utilitzant els caminets actuals i passant pels C. Riera - C. Fra Benet i C. Figueral
- 4) Passeig Congost. A curt termini es pot senyalitzar l'itinerari a través del C. Can Noguera, C. Clopers i C. Bassal. A mig i llarg termini caldria preveure la connexió del Passeig del Congost i C. Bassal.
- 5) C. Bassal i Passeig Congost (fins a Escola els Pinetons). Creació d'un carril bici segregat al costat del riu. Suposa la pèrdua de places d'aparcament d'una zona poc utilitzada actualment.

En les solucions a curt termini, potser cal preveure al senyalització d'algun carrer de sentit únic amb possibilitat de doble sentit per a la bicicleta (C. Clopers i C. Fra Benet).

En el cas de l'**itinerari Estació de ferrocarril- El Passeig-N152** es considera que té molt de potencial degut a que connecta l'estació de ferrocarril, Passeig, N-152 amb l'itinerari del Riu Congost.

Les principals discontinuïtats que trobem en aquest itinerari són:

- 1) Conneixó amb C. Barcelona i itinerari Riu Congost. Caldria la construcció d'una passarel·la per a vianants i ciclistes per completar aquesta connexió.
- 2) Millora de la senyalització a la Pl. Narcisa Freixas. ja que no queda massa clar per on han de passar les bicicletes fins a la connexió amb el Passeig.

Veure plànols fitxa 2.2

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	Promotor urbanístic
Cost aproximat	Període d'implementació
12.000€	2019-2024

2.6. Crear la connexió entre el carril bici que connecta R. Ciurans amb Barcelona – Mil·lenari

Descripció:

Es proposa construir una passarel·la exclusiva per a vianants i bicicletes sobre el riu per tal d'enllaçar la xarxa bicicleta que connecta amb Les Franqueses del Vallès evitant haver de tornar a pujar i creuar el polígon industrial. D'aquesta forma s'evitaria el riu a l'entorn de desguaces Tamayo.

Veure plànols fitxa 2.2



Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	DIBA
Cost aproximat	Període d'implementació
50.000€	2019-2024

2.7. Lloguer de bicicletes a empreses del polígon industrial

Descripció:

Es proposa d'oferir un servei de préstec de bicicletes elèctriques a les empreses dels polígons industrials per tal que els seus treballadors puguin accedir a treballar mitjançant una combinació de tren i bicicleta.

El funcionament seria el següent: en el trajecte d'anada cap a la feina el treballador arriba a l'estació de ferrocarril més propera al seu lloc de treball i un cop allí disposa d'una bicicleta d'empresa ubicada en un aparcament segur amb la qual pot fer el trajecte de l'estació fins al lloc de treball.

En el trajecte de tornada el treballador pot anar en bicicleta del lloc de treball fins a l'estació on deixarà la bicicleta a l'aparcament segur i farà el trajecte fins a casa seva amb ferrocarril.

Per tant, en tota la cadena de desplaçaments hi intervenen els següents elements:

-Una flota de bicicletes d'empresa, ja siguin de propietat de l'empresa o bé cedides per part de l'administració pública o algun altre agent.

-Un aparcament segur a l'entorn de l'estació de ferrocarril on es pugui deixar la bicicleta amb seguretat.

-Un aparcament segur a l'entorn de l'empresa on es pugui deixar la bicicleta amb seguretat.

A part d'aquests elements bàsics, el sistema també requereix d'altres aspectes rellevants:

- un conjunt d'empreses interessades en aquests sistema de mobilitat i que es prestin a participar al projecte. Es pot vehicular a través de l'Associació d'Empresaris

-un conjunt de treballadors interessats en utilitzar el sistema com a mode de transport quotidià per accedir als seus llocs de treball.

-una xarxa ciclable continua i còmode entre l'estació de ferrocarril i els respectius llocs de treball.

L'Ajuntament de Sant Quirze del Vallès ha desenvolupat una proposta semblant amb èxit:

http://xarxamobal.diba.cat/mobal/cat/practiques/practiques_practica.asp?codi=79

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	Associació empresaris
Cost aproximat	Període d'implementació
Depèn del servei	2022-2024

2.8. Millora de la informació i divulgació de la bicicleta

Descripció:

Es proposa:

- ❖ Dissenyar i implantar una campanya de promoció general sobre la bicicleta per tal de promoure un canvi en la percepció de la bicicleta i fomentar el seu ús a través de la comunicació de les diferents modalitats d'ús (quotidià, però especialment a nivell d'oci i esport) i els seus avantatges. La campanya s'ha d'adaptar als diferents targets objectius i potencials usuaris com són: treballadors i empreses, turistes, esportistes, famílies, escolars, etc. Cal implicar el Consell Comarcal del Vallès Oriental i Osona, així com la Diputació de Barcelona per aquells trajectes interurbans
- ❖ Introduir els nous itineraris a la web municipal informant dels principals avantatges.
- ❖ Celebració de jornades i bicicletades per fomentar el seu ús.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	Consells Comarcals del Vallès Oriental i Osona i Diputació de Barcelona
Cost aproximat	Període d'implementació
A determinar	2022-2024

3

Potenciar l'eix del Passeig com a gran àrea d'esbarjo, salut i passeig del municipi

Actuacions *pull*:



Actuacions *push*:



1. Objectius específics abordats

3. Potenciar l'eix del Passeig com a gran àrea d'esbarjo, salut i passeig del municipi

2. Descripció

El Passeig és una de les principals vies de La Garriga quant a longitud, ja que comunica el nucli urbà principal -des de la Plaça del Silenci- amb la Plaça Narcisa Freixas, espai de lleure que concentra un nombre important de ciutadans i activitats, sobretot durant el cap de setmana. És una via tranquil·la degut a la seva pròpia configuració i repartiment de l'espai transversal, amb una zona central de passeig que està integrada en l'imaginari col·lectiu com a indret de lleure, a més de formar part d'un itinerari històric del municipi i tenir un valor significatiu com a ecosistema urbà que actua de corredor natural.

No obstant, el fet que la travessin diverses vies que comuniquen les zones est i oest del municipi, per les quals es permet el trànsit de vehicles, i que sigui una via de doble sentit que recorre una part significativa del municipi, fa que presenti un flux de vehicles elevat que trenca en alguns punts el caràcter pacífic d'aquesta via i que, a més, potencia l'entrada d'automòbils privats a la Plaça del Silenci i l'àrea urbana central, a tocar de la zona de vianants.

Tot i que la via està senyalitzada com a zona 30 i amb un itinerari bicicleta compartit amb els vehicles, es proposa realitzar-hi actuacions amb l'objectiu de:

Evitar el trànsit de pas pel passeig

Potenciar la mobilitat a peu i en bicicleta

Incrementar l'atractivitat del passeig com a zona d'esbarjo

3. Actuacions a implementar

Nº	Actuació	Termini (<3 anys, 3-6, >6)
3.1	Re-ordenació viària dels carrers Figueral – Passeig - Caselles	2019 - 2024
3.2	Millora de l'accessibilitat i continuïtat dels itineraris per la rambla	2019 - 2024
3.3	Adaptació dels passos de vianants per a PMR	2019 - > 2024
3.4	Millora de la pavimentació	2019 - 2024

3. Beneficis

Els beneficis de promoure la mobilitat en a peu, especialment entre la població infantil i jove, són obvis: afavorim el **canvi modal** cap a modes més sostenible, per tant, es redueix la contaminació, ús de l'espai públic, etc. Es contribueix a millorar la **salut** de les persona ja que fan més activitat física.

Val a dir, també, que a nivell de rapidesa, el mode a peu és força competitiu per trajectes urbans, especialment a La Garriga, on les distàncies dels viatges dins l'àmbit urbà són relativament curtes (menys d'un quilòmetre del centre a la resta de punts del municipi).

Potenciar el passeig com a "Parc lineal del municipi". És a dir, potenciar més la seva funció de zona verda, de passeig, esbarjo, oci, etc.

4. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

El Passeig a més de ser un carrer per a les passejades d'oci i esport, és una via important de connexió de vianants i bicicletes des de la part baixa del municipi amb el centre. A més, s'hi localitzen escoles i el teatre municipal.

Les actuacions que s'hi realitzen permeten impulsar el caràcter d'esport i lleure i reforçar la comoditat dels vianants.

5. Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Actuació	Valor (any de càlcul)
I1.3	Voreres útils inferiors a 0,9m.	28% (2018)
I1.4	Passos de vianants no accessibles	184 (2018)

3.1. Re-ordenació viària dels carrers Figueral – Passeig - Caselles

Descripció:

Per tal d'ampliar les voreres del carrer Figueral entre Banys i El Passeig és necessari convertir a sentit únic aquest tram. Es considera necessari l'ampliació de voreres per:

- Disposar de voreres que compleixin el codi d'accessibilitat i que actualment suposen un perill per als vianants en un carrer on caminen molts vianants i que se'ls obliga a baixar a la calçada en cas de creuar-se amb un altre vianant.
- Tractar-se d'un itinerari d'accés directe a l'estació de tren des del final de la zona per a vianants, amb creuaments nord-sud .

El sentit únic es proposa en sentit baixada per tal mantenir l'itinerari de l'autobús i facilitar la sortida de vehicles. Per a substituir l'itinerari d'entrada es proposen dues alternatives:

A/ CARRER CASELLES, que suposa:

- Canviar el sentit de circulació del carrer Caselles entre Banys i El Passeig.
- Re-urbanitzar aquest tram suprimint les 19 places d'aparcament i millorant voreres.
- Conversió a sentit únic del tram d'El Passeig entre Ignasi Sala i Caselles, amb possibilitats d'ampliar la vorera o introduir aparcament en cordó. Es proposa en sentit nord com a alternativa del sentit sud de la Ronda del Carril.



B/ OPCIO MINA, incorpora:

- Canvi de sentit del carrer Mina entre la Carretera de l'Ametlla i Ronda del Carril.
- Canvi de sentit de la Ronda del Carril entre Mina i Ignasi Sala
- Conversió a sentit únic del carrer Ignasi Sala entre Ronda del Carril i El Passeig.
- Conversió a sentit únic del tram d'El Passeig entre Ignasi Sala i Caselles, amb possibilitats d'ampliar la vorera o introduir aparcament en cordó. Es proposa de sentit baixada per evitar que s'entri pel Passeig



En ambdós casos, aquesta actuació tindria molt sentit una vegada desenvolupat el projecte d'Adif

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	---
Cost aproximat	Període d'implementació
35.000€	2019 - 2024

3.2. Millora de l'accessibilitat i continuïtat dels itineraris per la rambla

Descripció:

Es proposa donar continuïtat a la rambla central per on passen els vianants, eliminant la possibilitat de creuar als vehicles per determinats punts.

A més, en els creuaments on els vehicles poden efectuar el canvi de sentit o creuar el Passeig s'alçarà la cruïlla per tal que els vehicles hi entrin més a poc a poc, augmentant així l'accessibilitat dels vianants. Amb aquesta acció la rambla central estaria el 100% adaptada a persones amb mobilitat reduïda.

Es pot aprofitar l'espai guanyat als vianants per potenciar el passeig com a espai tipus "parc" incorporant elements que contribueixin a aquesta idea (jocs, jardineres, elements urbans singulars, etc.).

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	---
Cost aproximat	Període d'implementació
72.000€	2019 - 2022

Plànol



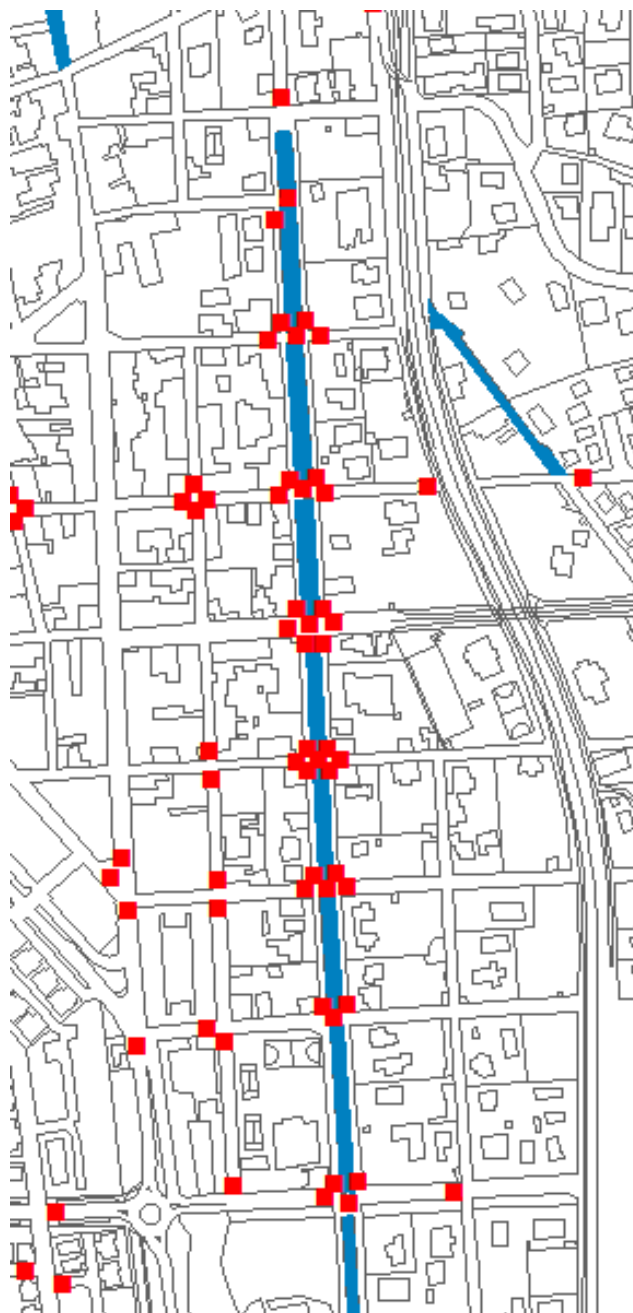
3.3. Adaptació dels passos de vianants per a PMR

Descripció:

Paral·lelament a l'acció anterior i en funció de la disponibilitat pressupostària cal adaptar els passos de vianants de la major part dels carrers que donen accés al Passeig.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	---
Cost aproximat	Període d'implementació
1.500€ per pas	2019 - 2022

Plànol



3.4. Millora de la pavimentació

Descripció:

Es proposa seguir amb el condicionament del paviment de les calçades laterals que està senyalat com a itinerari per bicicletes.



Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	---
Cost aproximat	Període d'implementació
Pendent de determinar	2019 - 2022

4

Incrementar l'oferta i accessibilitat dels serveis de transport públic al municipi

Actuacions *pull*:



Actuacions *push*:



1. Objectius específics abordats

4. Incrementar l'oferta i accessibilitat dels serveis de transport públic al municipi

2. Descripció

Tots els serveis de transport públic existents al municipi són de tipus interurbà, tant autobusos com ferrocarril. La possibilitat d'introduir un servei urbà d'autobusos s'ha descartat per les poques expectatives de captació de demanda que es preveuen. Actualment, els serveis interurbans circulen al llarg de la Carretera Nova, situada enmig de la trama urbana del municipi garantint una bona cobertura del transport públic a la major part de la població. Tanmateix, es detecten mancances en quant a la seva accessibilitat a peu i a les mateixes parades.

Les zones més allunyades de la Crta. Nova (Els Tremolencs, Can Poi del Bosc, Can Violí, Can Noguera) no disposen d'una alternativa de transport públic a prop. Per aquest motiu es proposa oferir una alternativa de transport als seus residents.

3. Actuacions a implementar

Nº	Actuació	Termini (<3 anys, 3-6, >6)
4.1	Estudi de transport públic a la demanda	2019 - 2024
4.2	Millora de l'accessibilitat dels itineraris a peu a les parades	2019 - 2024
4.3	Senyalització dinàmica a la parada de la Carretera Nova-Caritat	2022 - >2024
4.4	Suprimir les places d'aparcament situades davant les parades introduint una plataforma d'accés	2019 - > 2024

3. Beneficis

El transport públic té una gran quantitat d'avantatges conegudes per tothom, relacionades fonamentalment amb el temps, l'economia i el medi ambient. Entenent per avantatges aquelles característiques "objectives" del sistema que son aprofitades pels usuaris, se'n desprenen una sèrie de beneficis que millores la qualitat de vida de les persones que aposten per la seva utilització en particular i, en general, de tota la ciutadania.

Cal, també, preveure un progressiu envelliment de la població, cosa que obliga a les administracions a anar-se preparant per oferir alternatives de transport al vehicle privat i més accessibles a les persones grans.

4. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

Es proposa oferir una alternativa de transport públic als residents més allunyats del servei actual i millorar les condicions d'accessibilitat del servei actual

5. Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Actuació	Valor (any de càlcul)
I4.1	Adaptació a PMR de les estacions de transport públic	68% (2018)
I4.2	Cobertura territorial del transport públic (<300m.)	80% (2018)
I4.3	Freqüència de pas mitjana dels autobusos	30' (2018)
I4.4	Parades amb marquesines	32% (2018)
I4.5	Parades en carril de circulació	42% (2018)

4.1. Introducció d'un servei a la demanda

Descripció:

La manca de previsió d'un cert volum de demanda descarta les possibilitats d'establir un servei urbà regular per els seus elevats costos. Tanmateix, en els últims anys s'estan duent solucions imaginatives per donar una alternativa de transport públic a aquells usuaris que els hi queda lluny o no se'ls hi adapta. En aquest sentit es proposen dues actuacions que poden donar resposta a la situació:

-Realitzar un estudi de transport a la demanda per tal d'implantar un servei de transport a la demanda a les diverses urbanitzacions dels diferents municipis del Vallès Oriental nord i Osona Sud.

-Introduir l'autobús a la demanda a través de l'aplicació Busup. La plataforma online BusUp, que s'emmarca dins el projecte Catalonia SmartLAB de la Generalitat de Catalunya, pretén afavorir la mobilitat en zones aïllades i amb difícil accés en transport públic mitjançant la creació i compartició de rutes a mida, ja sigui per assistir a esdeveniments, anar a la feina o a l'escola. Els usuaris d'aquesta plataforma no només comparteixen la ruta sinó també les despeses de desplaçament. Aquesta aplicació està implantada actualment a Rubí, Granollers, Sant Cugat del Vallès, Polinyà, Sabadell, Santa Perpètua de Mogoda i Palau-solità i Plegamans.

Des de la posada en marxa del servei es van iniciar 4 nous trajectes compartits entre Barcelona, Terrassa i Sabadell i els polígons industrials de Can Salvatella i Santiga, on actualment treballen 18.000 persones. La iniciativa també va resultar interessant per a les empreses i per exemple, Magneti Marelli (vinculada al grup Fiat) va cedir les seves 8 rutes per tal que els trajectes es poguessin compartir amb altres empreses del polígon. Fruit d'això, 24 empreses més es van mostrar interessades i el sistema de rutes compartides de BusUp ja s'està implantant a 20 nous polígons industrials de set altres pobles de Catalunya.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament La Garriga	Consell Comarcal Vallès Oriental
Cost aproximat	Període d'implementació
15.000€ / estudi Bus Up: a determinar	2019 - 2022

4.2. Millora de l'accessibilitat dels itineraris a peu a les parades

Descripció:

Es proposa condicionar els itineraris a peu que donen accés a les parades d'autobús amb passos de vianants, accessos per a PMR, etc.

En el cas de les parades de la Carretera de l'Ametlla, el projecte de re-ordenació viària que està realitzant la Diputació de Barcelona donarà resposta als seus dèficits.

A la Carretera Nova, cal introduir passos de vianants en els itineraris transversals i longitudinals de la parada de Caritat, cal un pas per travessar la carretera a la parada amb banys direcció nord.



Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament La Garriga	
Cost aproximat	Període d'implementació
5.000€ /parada	2019 - 2022

4.3. Senyalització dinàmica a la parada de la Carretera Nova amb Caritat

Descripció:

Es proposa que les dues parades de la Carretera Nova amb Caritat, les més utilitzades per la població, disposin de panells d'informació variable per conèixer el temps d'espera a la parada per les diferents expedicions.



Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament La Garriga	Sub-Direcció General de Transports i Mobilitat
Cost aproximat	Període d'implementació
12.000€ /panell	2019 - 2022

4.4. Suprimir les places d'aparcament situades davant les parades introduint una plataforma d'accés

Descripció:

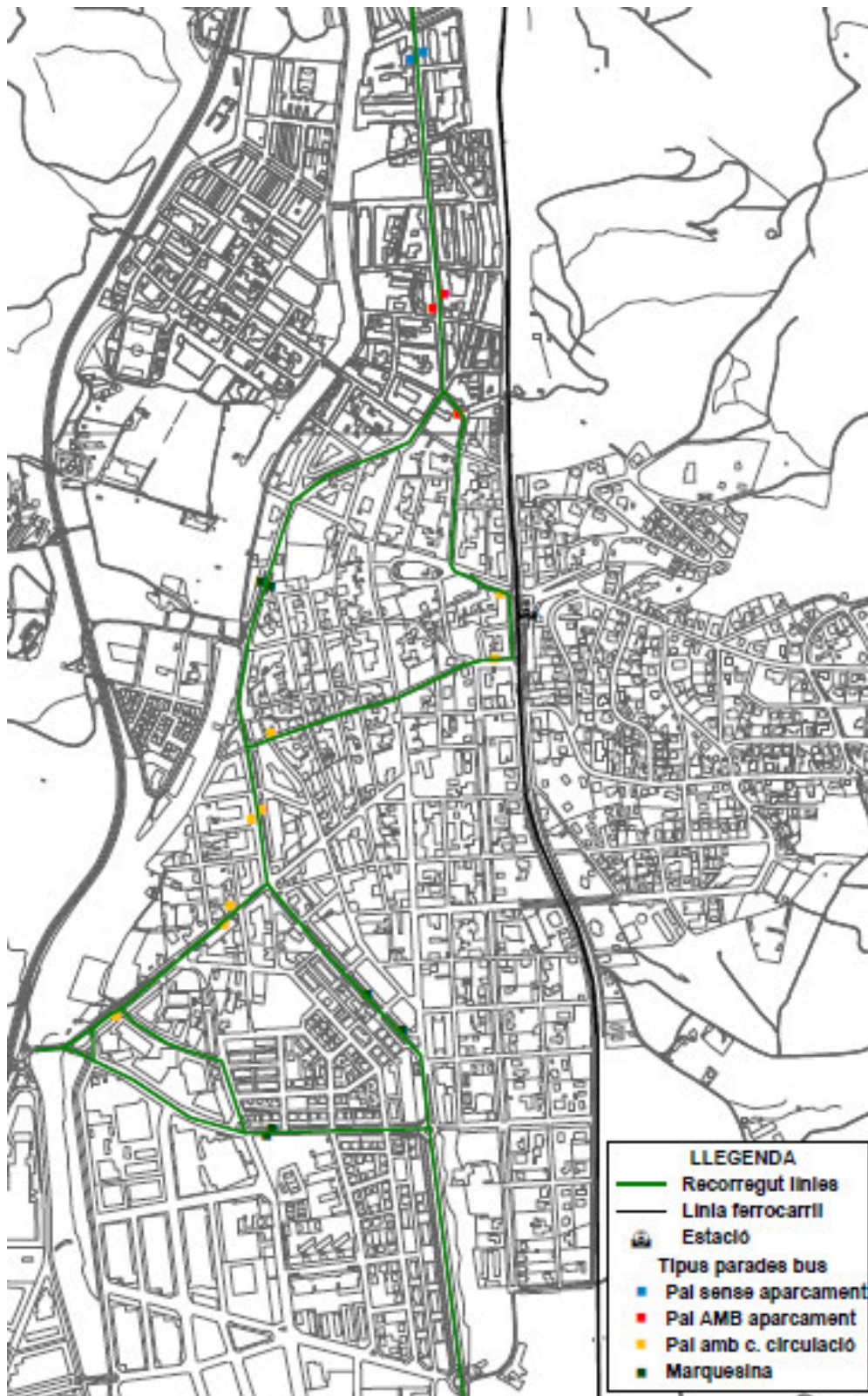
Es proposa suprimir les places d'aparcament situades davant les parades de transport públic i col·locar plataformes d'accés per assegurar l'accessibilitat al vehicles de persones amb dificultats d'accés.

Aquestes parades es troben a la zona vermella de la Carretera Nova i al Torrent de la Cova.



Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament La Garriga	Sub-Direcció General de Transports i Mobilitat
Cost aproximat	Període d'implementació
4.000€ /plataforma x 3 parades	2019 - 2022

Plànol:



5

Aconseguir que el transport públic interurbà sigui una bona alternativa al vehicle privat

Actuacions *pull*:



Actuacions *push*:



1. Objectius específics abordats

5. Aconseguir que el transport públic interurbà sigui una bona alternativa al vehicle privat

2. Descripció

La mobilitat interurbana està basada majoritàriament en la utilització del vehicle privat. Tot i disposar d'una línia ferroviària i serveis d'autobusos, aquestes ofertes no aconsegueixen ser una alternativa ràpida i fiable per desplaçar-se a les principals destinacions.

El desdoblament de les vies de la R3 suposaria una millora notable per aquest tipus de mobilitat ja que es connectaria amb les principals destinacions (Barcelona, Granollers, Àrea metropolitana de Barcelona). Tanmateix, mentre aquesta actuació no sigui una realitat els autobusos exprés poden ser una alternativa provisional per assegurar una ràpida connexió amb Barcelona i disminuir el nombre de vehicles a la C17

Actualment, els serveis interurbans circulen al llarg de la Carretera Nova, situada enmig de la trama urbana del municipi, garantint una bona cobertura del transport públic a la major part de la població. Tanmateix, es detecten mancances en quant a la seva accessibilitat a peu i a les mateixes parades.

3. Actuacions a implementar

Nº	Actuació	Termini (<3 anys, 3-6, >6)
5.1	Desdoblament de la R3	2022 - >2024
5.2	Creació d'una línia de Bus Exprés en direcció a Barcelona	2019 - 2021
5.3	Millora de l'accessibilitat de l'estació de ferrocarril	2022 - 2024
54	Integració del municipi dins el consorci mancomunat Transgran	2019 - 2021

3. Beneficis

El transport públic té una gran quantitat d'avantatges conegudes per tothom, relacionades fonamentalment amb el temps, l'economia i el medi ambient. Entenent per avantatges aquelles característiques "objectives" del sistema que son aprofitades pels usuaris, se'n desprenen una sèrie de beneficis que millores la qualitat de vida de les persones que aposten per la seva utilització en particular i, en general, de tota la ciutadania.

4. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

Es proposa oferir una alternativa de transport públic ràpida i directe amb Barcelona mentre els servei ferroviari no garanteixi aquest objectiu amb el desdoblament de les vies.

A la vegada, es proposa que amb la integració al servei de Granollers (TransGran) es puguin realitzar millores a les actuals línies interurbanes per augmentar-ne les prestacions i col·laborar amb altres poblacions per cobrir les necessitats de transport públic interurbanes

5. Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Actuació	Valor (any de càlcul)
I4.1	Adaptació a PMR de les estacions de transport públic	68% (2018)
I4.2	Cobertura territorial del transport públic (<750m.)	68% (2018)
I4.3	Freqüència de pas mitjana dels autobusos	30' (2018)
I4.4	Parades amb marquesines	32% (2018)
I4.5	Parades en carril de circulació	42% (2018)

5.1. Desdoblament de la R3

Descripció:

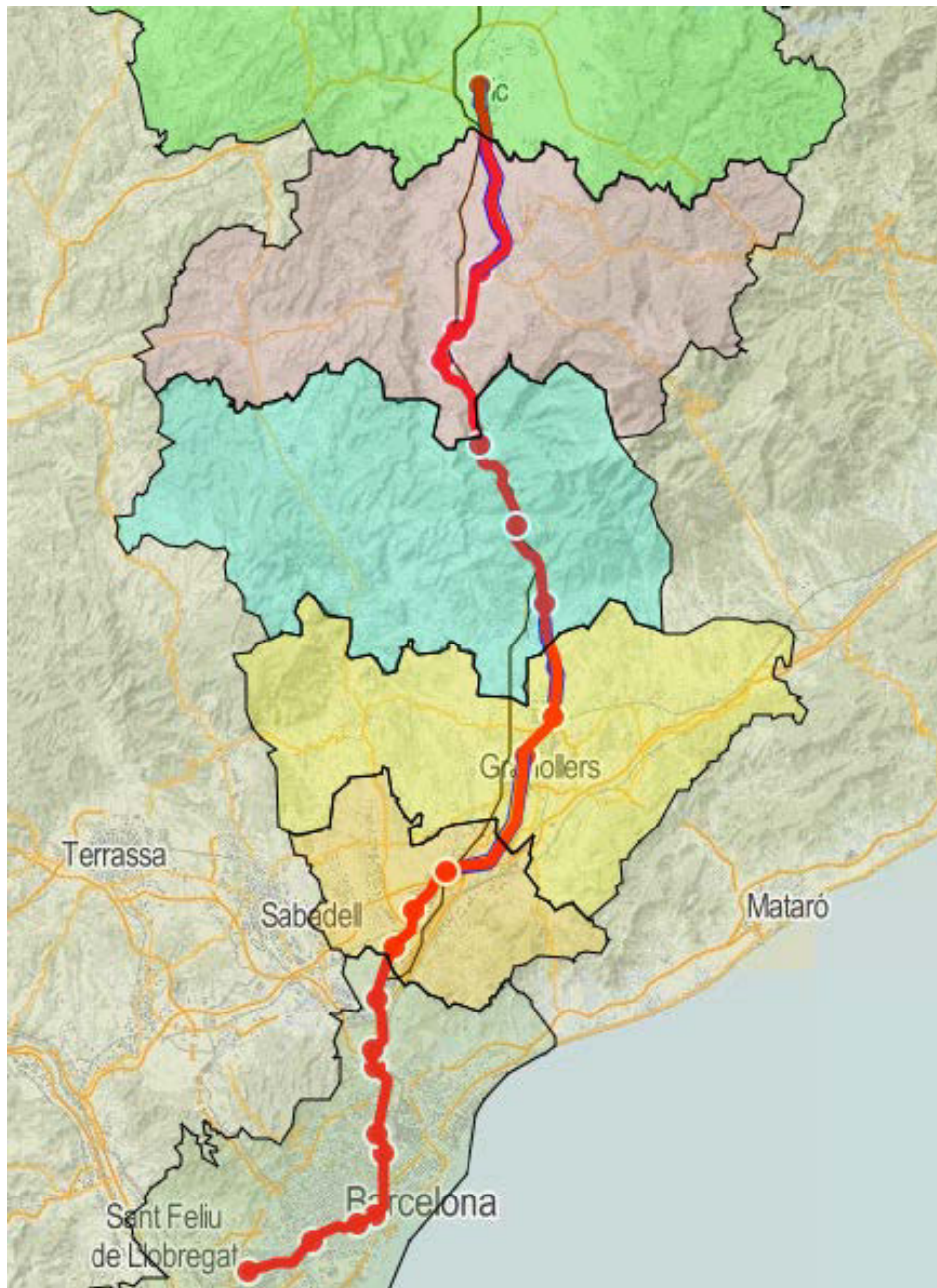
La situació actual del projecte de desdoblament de les vies de ferrocarril és que el BOE ha publicat el juliol de 2018 i de forma favorable la declaració d'impacte ambiental del desdoblament de la línia R3 entre les estacions de Parets i de la Garriga.

El projecte inclou la reforma de l'estació, passos, etc. L'any que ve, Adif preveu finalitzar el projecte executiu de la doble via.

Aquest projecte es considera de molta rellevància per a la disminució del trànsit a les poblacions situades a l'eix de la C17 i a la pròpia autovia.

Responsables	Altres agents implicats
Adif	
Cost aproximat	Període d'implementació
Costos derivats dels projectes i obres	2022 - >2024

Plànol:



5.2. Creació d'una línia de Bus Exprés en direcció a Barcelona

Descripció:

Actualment, el desplaçament fins a Barcelona amb tren és de 50 minuts (si no hi ha problemes tècnics), mentre que en autobús és de 1 hora i 30 minuts (-menys si es combina l'autobús 416 i la R2 a Granollers-). Aquest fet genera que molts residents de La Garriga accedeixin a Granollers en cotxe i allà pugin a la R2 o que directament utilitzin el cotxe per desplaçar-se fins a Barcelona (40 minuts)

Per aquest motiu, es proposa instar a la creació d'un servei exprés d'autobusos que enllaci La Garriga amb Vic, Granollers i Barcelona, mentre no estigui en funcionament el desdoblament de les vies que donaria una major fiabilitat al servei ferroviari

Responsables	Altres agents implicats
Sub-Direcció General de Transports i Mobilitat	
Cost aproximat	Període d'implementació
A determinar	2019 - 2021

5.3. Millora de l'accessibilitat de l'estació de ferrocarril

Descripció:

A l'estudi s'han detectat nombroses mancances d'accessibilitat a l'estació de ferrocarril que es preveuen solucionar dins el projecte de supressió dels passos a nivell de les vies de ferrocarril.



Es considera bàsic assegurar l'accés a persones amb la mobilitat reduïda i unes voreres que permetin creuar el Passeig dels Til·lers amb una amplada superior als 2 metres.

Responsables	Altres agents implicats
Adif	
Cost aproximat	Període d'implementació
Derivats de projectes i obra	2022 - 2024

5.4. Integració del municipi dins el consorci mancomunat Transgran

Descripció:

Transgran és el servei de transport urbà de la Conurbació de Granollers, formada pels municipis de Granollers, La Roca del Vallès, Les Franqueses del Vallès i Canovelles.

Operat per Sagalés, Transgran neix amb l'objectiu de donar un servei de transport i mobilitat eficient i de qualitat a través de les 8 línies regulars i als més de 105.000 habitants que formen aquesta conurbació.

Es proposa que La Garriga sol·liciti l'adhesió de La Garriga al consorci Transgran per tal de millorar la coordinació de serveis (ja que la majoria passen per Granollers i Les Franqueses), augmentar la qualitat dels serveis, establir estratègies de millora coordinades amb els altres municipis, etc.

Això hauria de permetre tenir una millor informació de cara a l'usuari, una major coordinació d'horaris amb la resta de serveis de transport públic interurbans i una major connexió amb nodes intermodals, especialment amb l'estació de Granollers Centre.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	Transgran
Cost aproximat	Període d'implementació
Segons acords	2019 - 2021

6

Nova jerarquia viària per millorar la capacitat i seguretat de la xarxa viària actual

Actuacions *pull*:



Actuacions *push*:



1. Objectius específics abordats

6. Nova jerarquia viària per millorar la capacitat i seguretat de la xarxa viària actual

2. Descripció

La jerarquia viària determina i classifica les funcions principals que ha d'acomplir una via, sobre la base de les funcions que s'estableixen el seu traçat i secció transversal, relacionant la presència o no de vianants i ciclistes i de la resta dels elements constitutius del projecte global d'un vial.

Un dels objectius en fer la classificació viària, establint una jerarquia, és concentrar i classificar moviments amb característiques similars en les infraestructures adequades. Per tot això, s'ha realitzat una classificació a La Garriga, coneixent els factors que han de condicionar el disseny.

Els projectes de supressió dels passos a nivell ferroviaris i la re-ordenació de la Carretera de l'Ametlla són importants alhora de redefinir canvis en la jerarquia actual.

3. Actuacions a implementar

Nº	Actuació	Termini (<3 anys, 3-6, >6)
6.1	Projecte supressió passos a nivell ferroviari	2022 - >2024
6.2	Desenvolupament de rotondes	2019 - 2021
6.3	Projecte de re-ordenació de la Carretera de l'Ametlla	2022 - >2024
6.4	Reductors de velocitat al carrer Satèl·lits	2019 - 2021

3. Beneficis

La jerarquització viària permet adaptar les vies en funció de l'ús que se li vulguin donar. D'aquesta forma carrers més estrets haurien de ser amb prioritat pels vianants, mentre que hi ha vies més amples que són més preparades per absorbir el trànsit rodat.

Es tracta d'augmentar la seguretat viària i oferir les condicions òptimes de disseny de les vies al tipus d'usuari que les utilitza.

4. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

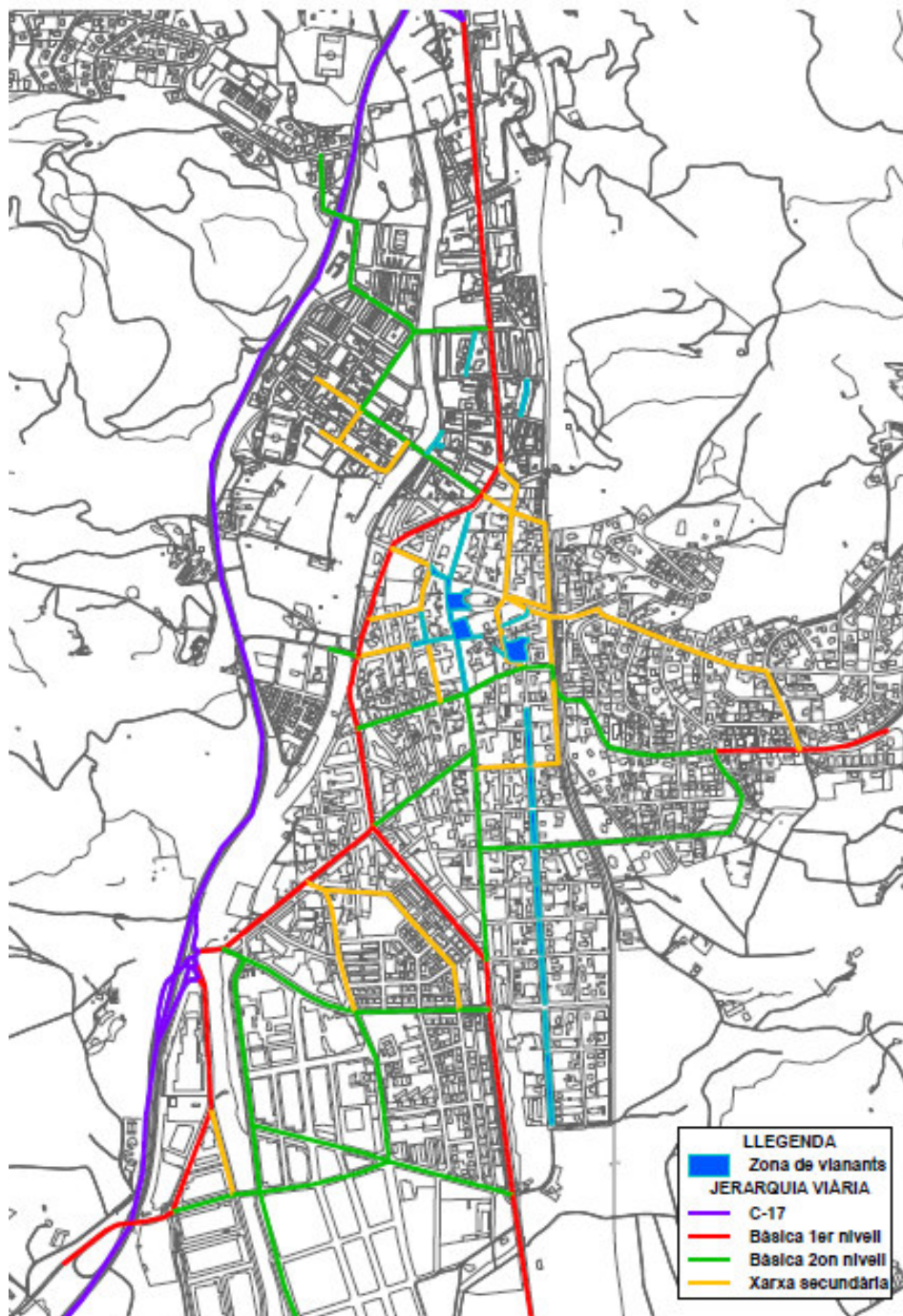
El desenvolupament del projecte de supressió del pas a nivell a la Carretera de Cànoves i totes les actuacions associades, ha de permetre una major adaptació de la xarxa viària a les necessitats dels modes de transport més sostenibles.

Tanmateix, hi ha actuacions que permeten millorar la capacitat i la seguretat viària que no van lligades estrictament amb el projecte d'Adif.

5. Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Actuació	Valor (any de càlcul)
I6.1	Turismes per habitant	520 (2017)
I6.2	Motos per habitant	87 (2017)
I6.3	Xarxa primària bàsica	59% (2018)

Plànol: Jerarquia viària actual



6.1. Projecte de supressió dels passos a nivell

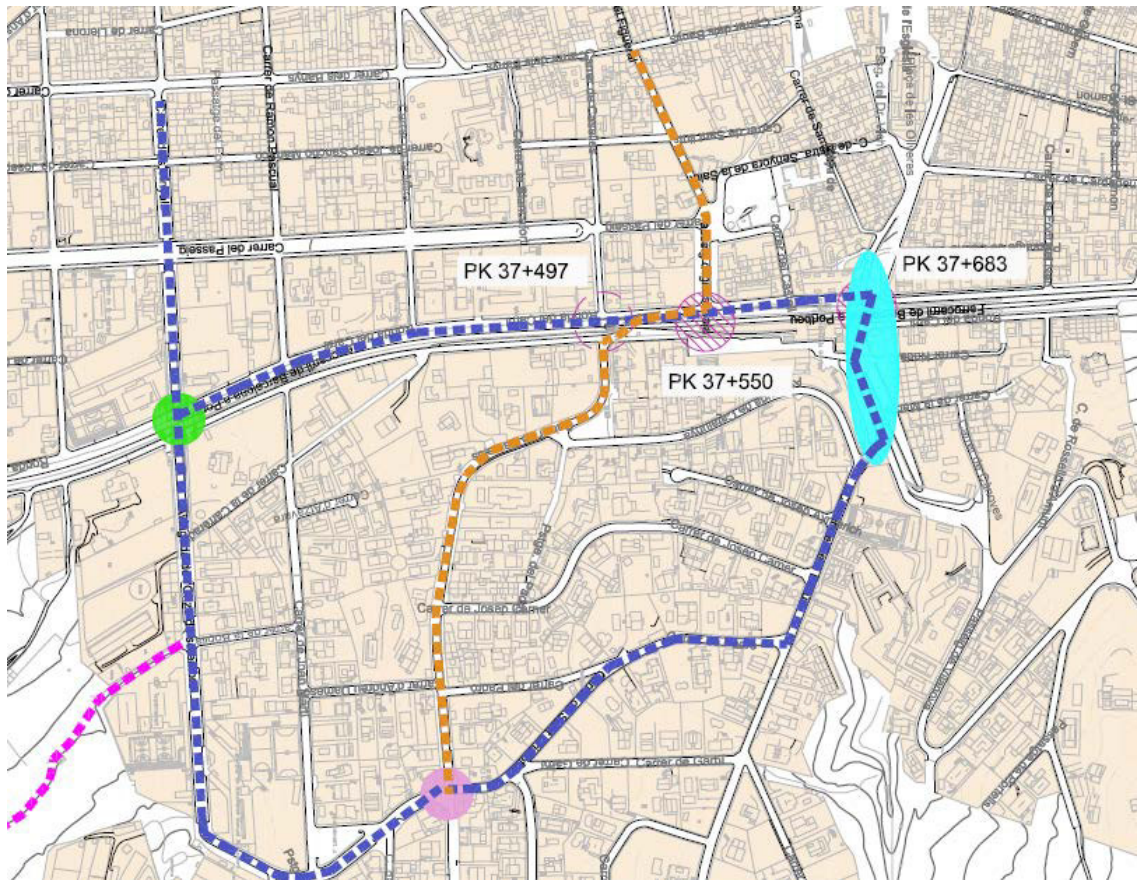
Descripció:










El projecte preveu:

- Eliminació passos a nivell, nou pas inferior vianants PK 37+550 i ampliació pas inferior PK 37+683
- Reurbanització de la carretera BP-5107. Es proposa reurbanitzar el tram de la BP-5107 comprés entre l'Av. Onze de Setembre i el final d'aquesta (PK 33+040). Aquest reurbanització consisteix en la millora dels itineraris de vianants, fent-los continus i accessibles, i en la pacificació de la via.
- Millora del ferm als nous itineraris generats per l'eliminació dels passos a nivell
- Millora de la senyalització als nous itineraris generats per l'eliminació dels passos a nivell
- Rotonda a la cruïlla de la BP-5107 amb l'Av. Onze de Setembre
- Millora de l'accessibilitat al pas inferior de vianants de l'Av. Onze de Setembre.
- Millora de la cruïlla dels carrers Pere Ballús, Ronda Carril i Av. Pau Casals
- Camins a millorar per l'eliminació de passos a nivell

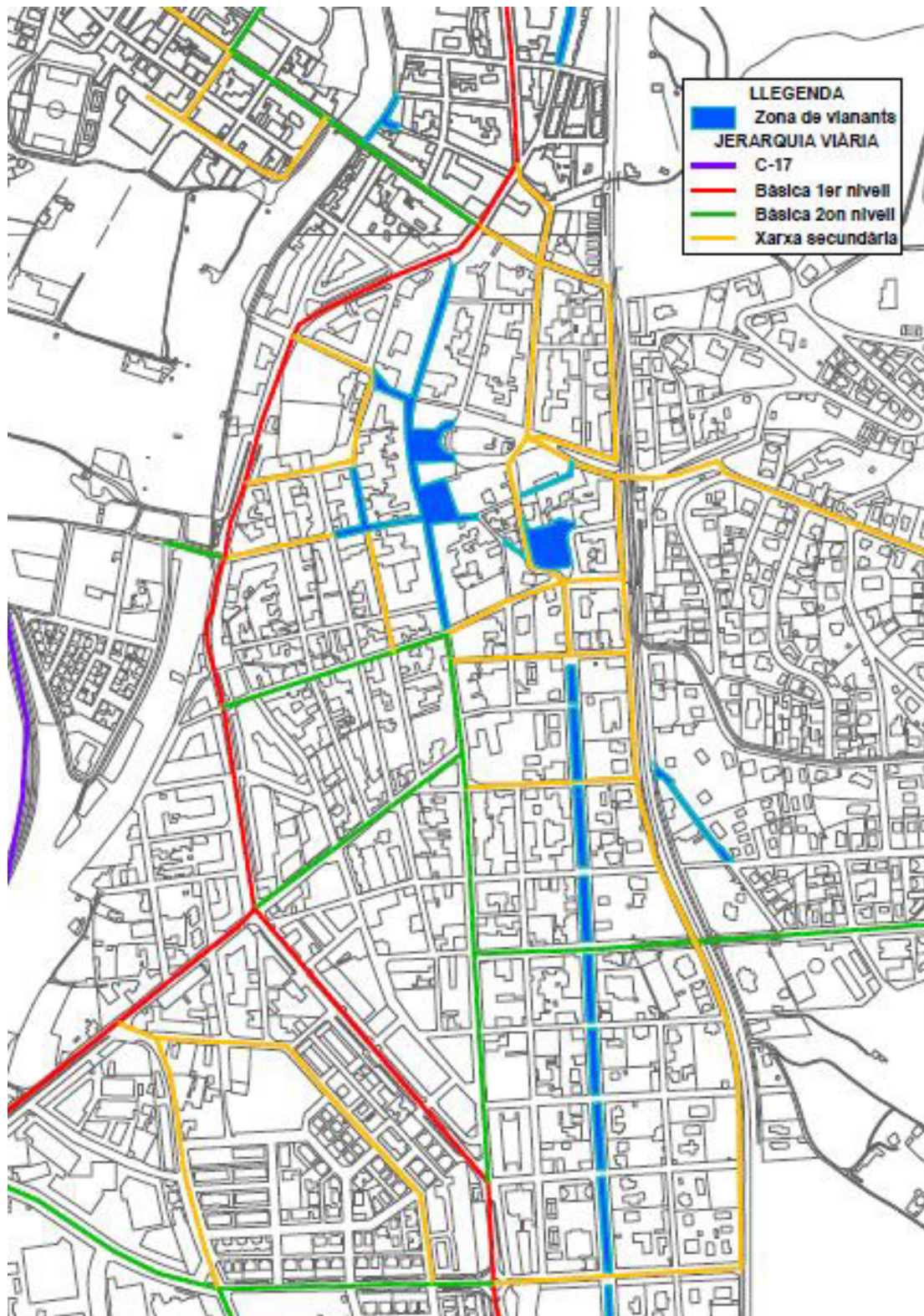
Responsables	Altres agents implicats
Adif	
Cost aproximat	Període d'implementació
3,48 milions d'euros	2022 - >2024

Plànol:



ACTUACIONS PROPOSADAES		ACTUACIONS INCLOSES AL PC ADIF	
	MILLORA DE LA CRUÏLLA DELS CARRERS RONDA CARRIL, PERE BALLUS I AV. PAU CASALS		PASSOS INFERIORS pk 37+683 I PAS INFERIOR EXCLUSIU VIANANTS PK 37+550
	ROTONDA A LA CRUÏLLA DE LA BP-5107 AMB AV. ONZE DE SETEMBRE		PASSOS INFERIORS PK 37+497, PK 36+700 I 36+434
	MILLORA DE LA SENYALITZACIÓ I DEL FERM ALS NOUS ITINERARIS GENERATS PER L'ELIMINACIÓ DELS PASSOS A NIVELL		VARIANT BP-5107
	TRAM DE. BP-5107 A REURBANITZAR PER TRASPÀS A L'AJUNTAMENT		
	MILLORA ACCESSIBILITAT ITINERARI VIANANTS		
	CAMINS A MILLORAR PER ELIMINACIÓ DE PASSOS A NIVELL		

Plànol: Jerarquia viària proposada

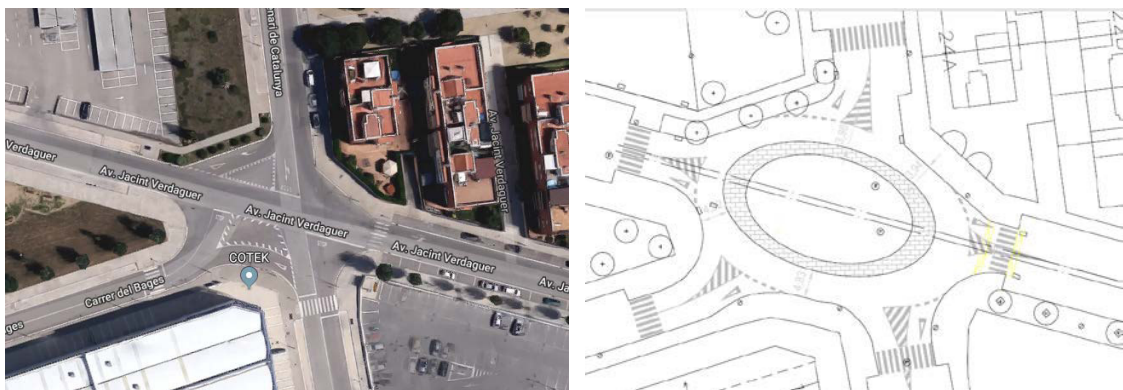


6.2. Desenvolupament de rotondes

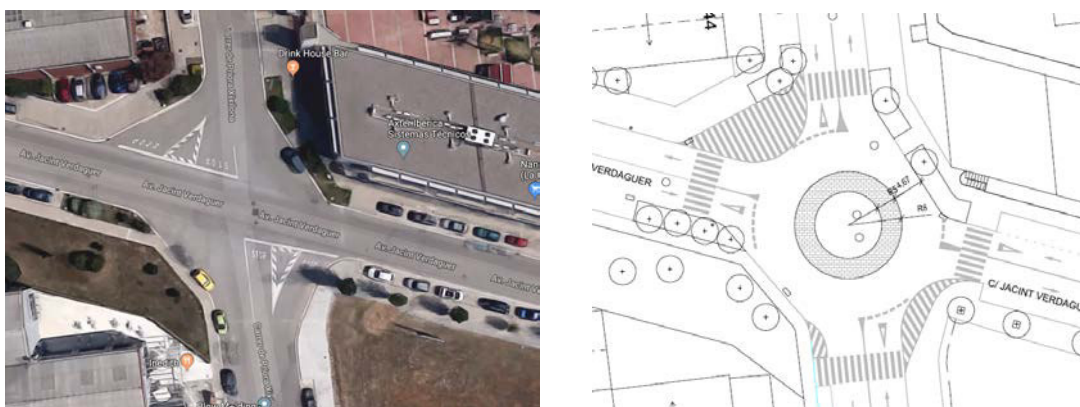
Descripció:

Es preveu la construcció de rotondes ja previstes dins el POUM en cruïlles on s'han detectat mancances de seguretat viària:

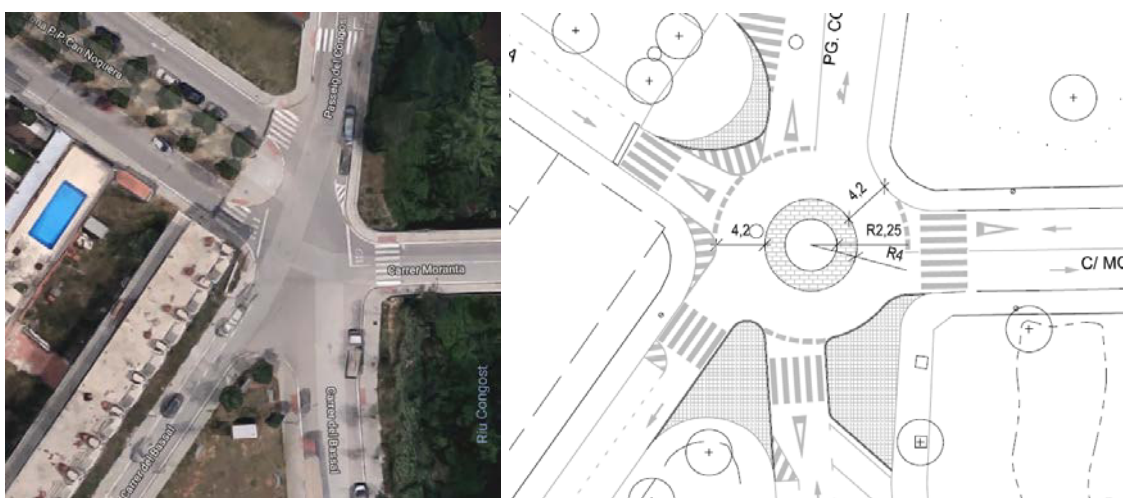
-Av. Jacint Verdaguer – Mil·lenari de Catalunya



-Av. Jacint Verdaguer – Priora Xixilona



-Moranta – Pg. Congost



Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	
Cost aproximat	Període d'implementació
230€ / m ²	2019 - 2021

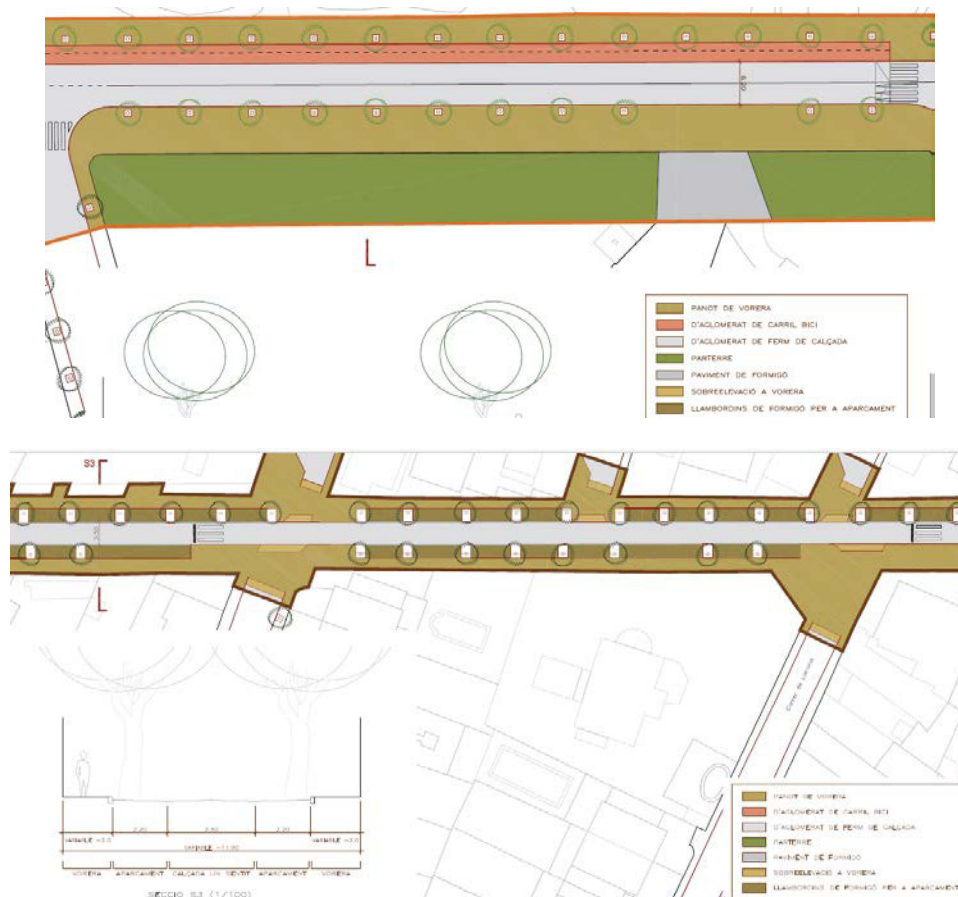
6.3. Projecte de re-ordenació de la Carretera de l'Ametlla

Descripció:

La Diputació de Barcelona està desenvolupant un projecte integral de re-ordenació de la Carretera de l'Ametlla des del carrer Banyes fins la connexió amb la C17. Es preveu la millora de l'espai per a vianants, bicicletes, accessibilitat al transport públic, etc.

Al tram comprès entre Satèl·lits i Av. Generalitat (tram industrial) es suprimeix el vial lateral per convertir-lo en parterre millorant les condicions dels vianants. S'urbanitza la vorera nord que actualment no existeix introduint també un carril bici que tindrà sentit que es pugui connectar amb Figueras. El PMUS inclou una connexió amb Satèl·lits

Al tram comprès entre Satèl·lits i Banyes es dota de major accessibilitat a les voreres i passos per a vianants, mantenint els dos cordons d'aparcament on la secció ho permet.



Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	Diputació de Barcelona
Cost aproximat	Període d'implementació
Derivats del projecte	2022 - >2024

6.4. Reductors de velocitat a carrer Satèl·lits

Descripció:

Els escolars que es dirigeixen a peu des del centre fins a les escoles del C. Sta. Maria del Camí creuen aquest carrer, amb una secció ampla i que afavoreix l'augment de la velocitat dels vehicles que connecten amb la Crta. Ametlla. Es proposa alçar els passos per a vianants o instal·lar 2 bandes reductores.

Aquesta actuació està sotmesa a l'aprovació del carril bici proposat que permetria reduir l'ample de la calçada i si es combina amb aparcament a cada banda, probablement també es reduiria la velocitat dels vehicles de forma indirecte.



Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	
Cost aproximat	Període d'implementació
1.500€ / 2 bandes	2019 - 2021

7

Integració urbana de la Carretera Nova

Actuacions *pull*:



Actuacions *push*:



1. Objectius específics abordats

7. Integració urbana de la Carretera Nova

2. Descripció

Tot i que amb la creació de l'autovia C17, la Carretera Nova va disminuir el trànsit, el disseny de la via continua sent el d'una carretera interurbana, especialment, en el tram des del carrer Figueró fins Av. Generalitat. La presència de laterals amb semi-bateries d'aparcament i trams amb dos carrils de circulació mostren que es tracta d'una via molt ben condicionada pel vehicle privat, però on els vianants no disposen d'un itinerari continu malgrat l'amplada de la carretera.

Donada la llargària de la carretera i l'elevat nombre de xarxes afectades per aquesta transformació (no solament de mobilitat), es proposa que es realitzi un estudi integral obert a la ciutadania on s'abordi l'ús que es vol donar a aquesta via i s'elaborin dissenys alternatius al actual.

Paral·lelament, es proposen actuacions a més curt termini encaminades a millorar la situació dels vianants.

3. Actuacions a implementar

Nº	Actuació	Termini (<3 anys, 3-6, >6)
7.1	Estudi integral de transformació de la Carretera Nova	2019 - 2024
7.2	Millora de l'itinerari per a vianants a la cruïlla amb Calabria	2022 - 2024
7.3	Millora de la continuïtat dels itineraris per a vianants nord - sud	2019 - 2021
7.4	Re-ordenació de la cruïlla amb Banys i Sant Jordi	2019 - 2021
7.5	Millora de il·luminació de passos per a vianants	2019 - 2021

3. Beneficis

La integració de la carretera Nova a la trama urbana del municipi ha de permetre:

- Augmentar la continuïtat dels itineraris per a vianants, millorant-ne la seva accessibilitat.
- Incrementar el potencial de les activitats econòmiques que s'hi localitzen.
- Millorar l'espai d'estada de vianants a la via (col·locació de terrasses de bars, espais verds, etc.).

4. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

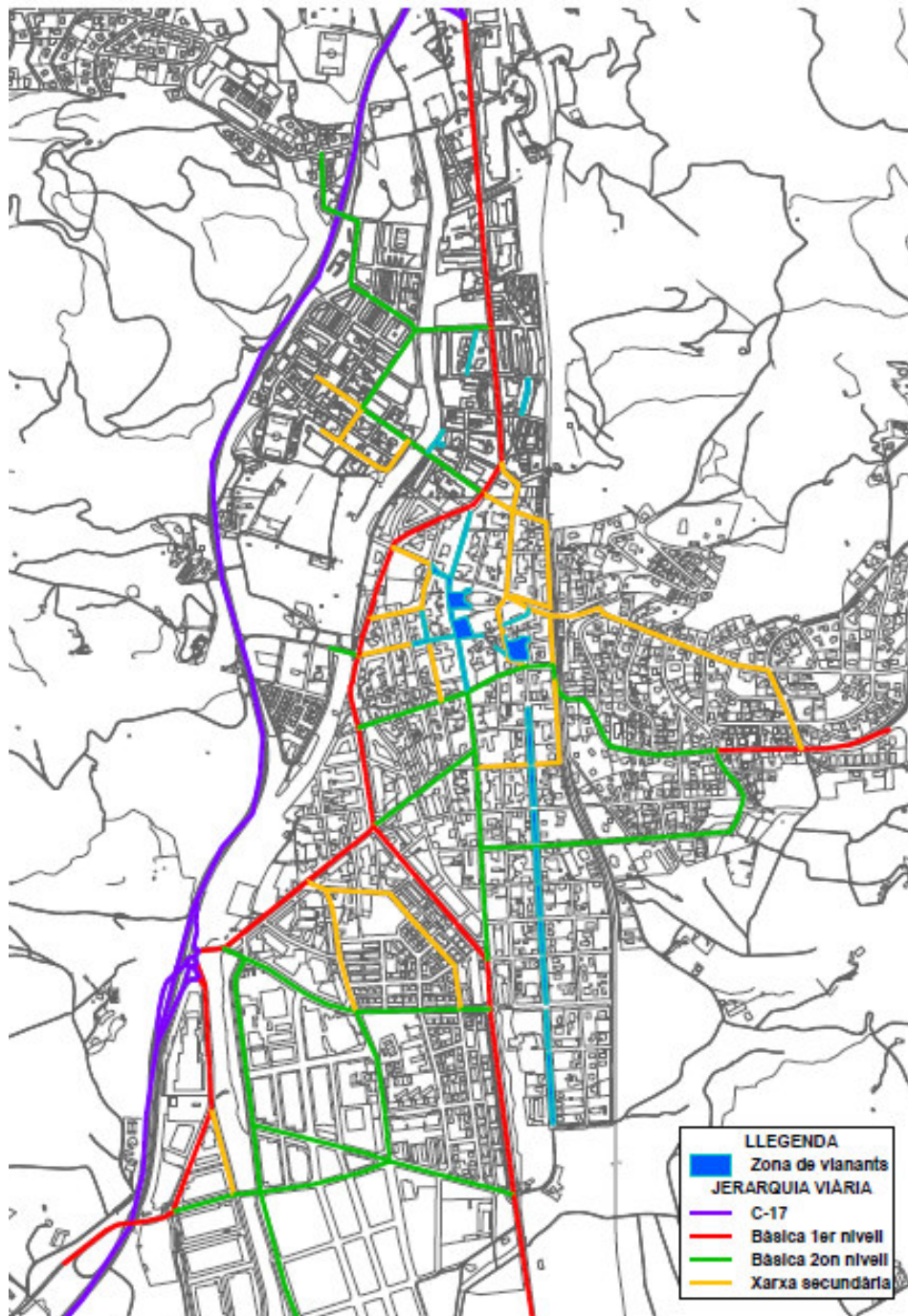
La transformació integral d'aquesta via és un projecte que caldrà tractar a mig-llarg termini si es vol aconseguir que formi part del teixit urbà del municipi. Una vegada consolidats el projecte de supressió de passos a nivell ferroviaris i la re-ordenació de la Carretera de l'Ametlla, amb el desenvolupament urbanístic del sector de la Doma pot ser un bon moment per analitzar la transformació de la Carretera Nova

Tanmateix, donades les dimensions del projecte es proposen unes actuacions a més curt termini encaminades a aconseguir aquest objectiu.

5. Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Actuació	Valor (any de càlcul)
I6.1	Turismes per habitant	520 (2017)
I6.2	Motos per habitant	87 (2017)
I6.3	Xarxa primària bàsica	59% (2018)

Plànol:



7.1. Estudi integral de transformació de la Carretera Nova

Descripció:

Es proposa la redacció d'un projecte integral de la Carretera Nova per tal de transformar el seu disseny interurbà en una via més integrada a la trama urbana i que no esdevingui d'efecte frontera a un costat i altre del municipi.

Una vegada consolidats el projecte de supressió de passos a nivell ferroviaris i la reordenació de la Carretera de l'Ametlla, amb el desenvolupament urbanístic del sector de la Doma pot ser un bon moment per iniciar el projecte transformació de la Carretera Nova.

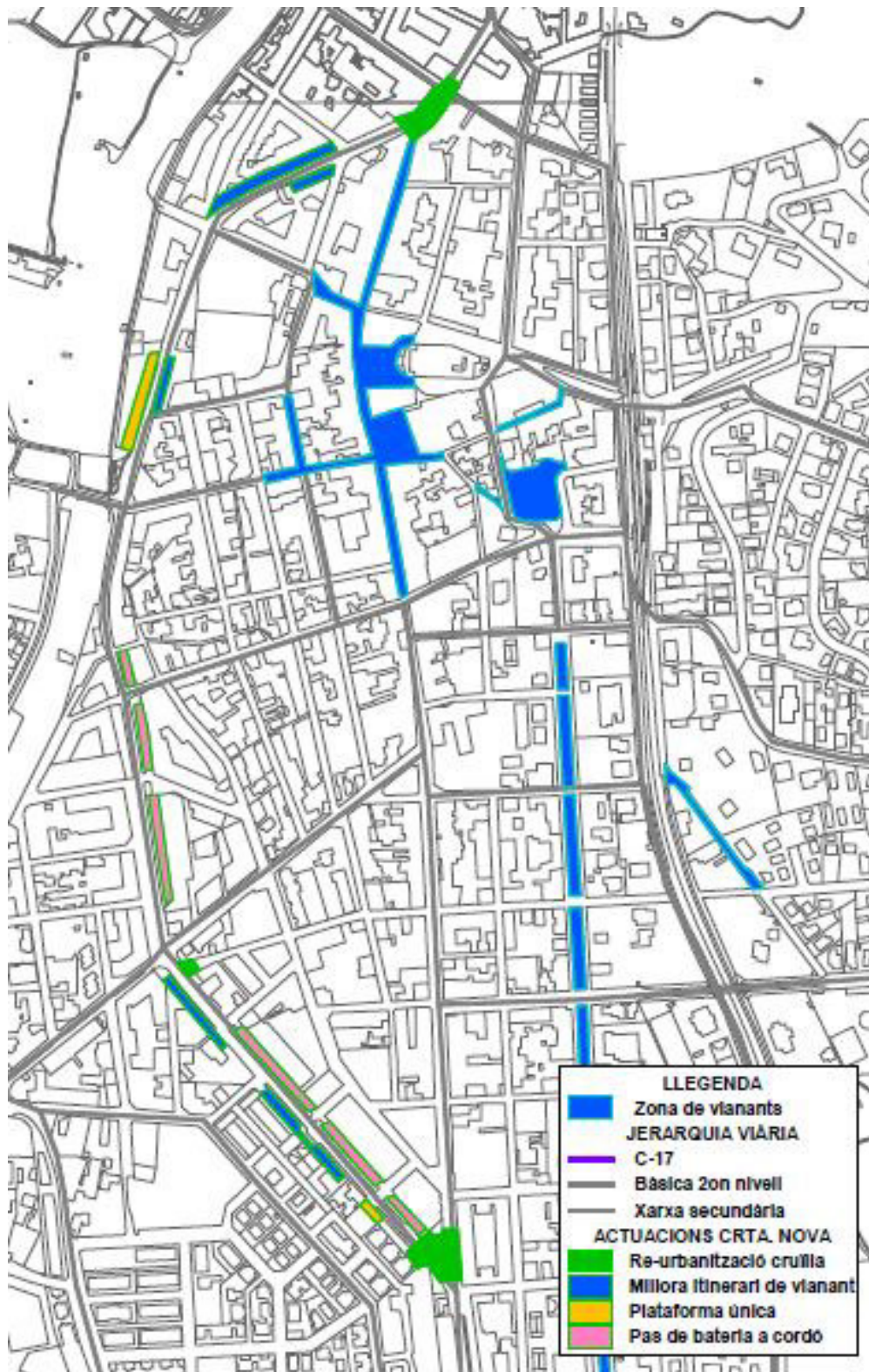
El plantejament que es proposa seria eliminar els vials de servei, creant una sola plataforma de vorera. En alguns trams es podria permetre el pas de veïns i càrrega i descàrrega, d'una manera semblant a com està organitzat el Pg. de Gràcia de Barcelona.

En aquest sentit es proposen intervencions petites que van dirigides a integrar la carretera dins la trama urbana, per exemple:

- 1) Tram Sant Esteve - Caritat, afecta 21 places que es poden reubicar fàcilment a l'aparcament de les Roques. Hi ha 2 bars, comerços i un parc amb jocs infantils.
- 2) Millora urbanització C. Ramon Pascual - Ctra. Nova (cap plaça afectada)
- 3) Millora urbanització Galceran de Rosanes - Ctra Nova. Hi ha un gual, però es podria fer alguna intervenció deixant l'espai a una sola plataforma, mantenint espai per aparcament. Places afectades 6-8
- 4) Ctra. Nova - C. Saturn, plataforma única en el tram davant del parc infantil. Pèrdua de places 7
- 5) La reconversió de la cruïlla Banyes Ctra. Nova també pot servir per millora la urbanització dels laterals d'aquest entorn i plantejar-ne, fins i tot, la plataforma única en tots ells. Suposaria la pèrdua, d'unes 20 places d'aparcament que tenen alternativa en carrers de l'entorn, poc utilitzats per aparcar actualment.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	
Cost aproximat	Període d'implementació
15.000€ /estudi	2022 - >2024

Plànol:



7.2. Millora de l'itinerari per a vianants a la cruïlla amb Calabria

Descripció:

Per tal d'augmentar la permeabilitat del centre amb Can Noguera i en ambdós costats de la Crta. Nova, es proposa suprimir el carril de gir a l'esquerra de la C. Nova amb Can Noguera, estretyant l'espai de circulació i ampliant l'espai per a vianants a la cruïlla.

Actualment, el carril de gir permet l'acumulació només de tres a quatre vehicles que en la major part de fases al llarg del dia no s'arriben a acumular més de tres vehicles. En hora punta, a partir dels 4 vehicles acumulats al carril de gir, aquests ja fan cua en el mateix carril de circulació en sentit pujada.

El gir es continuaria permetent, però des del mateix carril de circulació. Per aquest motiu, caldria revisar les fases semafòriques donant més temps als que circulen en sentit nord per permetre el gir a l'esquerra.



Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	
Cost aproximat	Període d'implementació
50.000€	2022 - >2024

7.3. Millora de la continuïtat dels itineraris per a vianants nord - sud

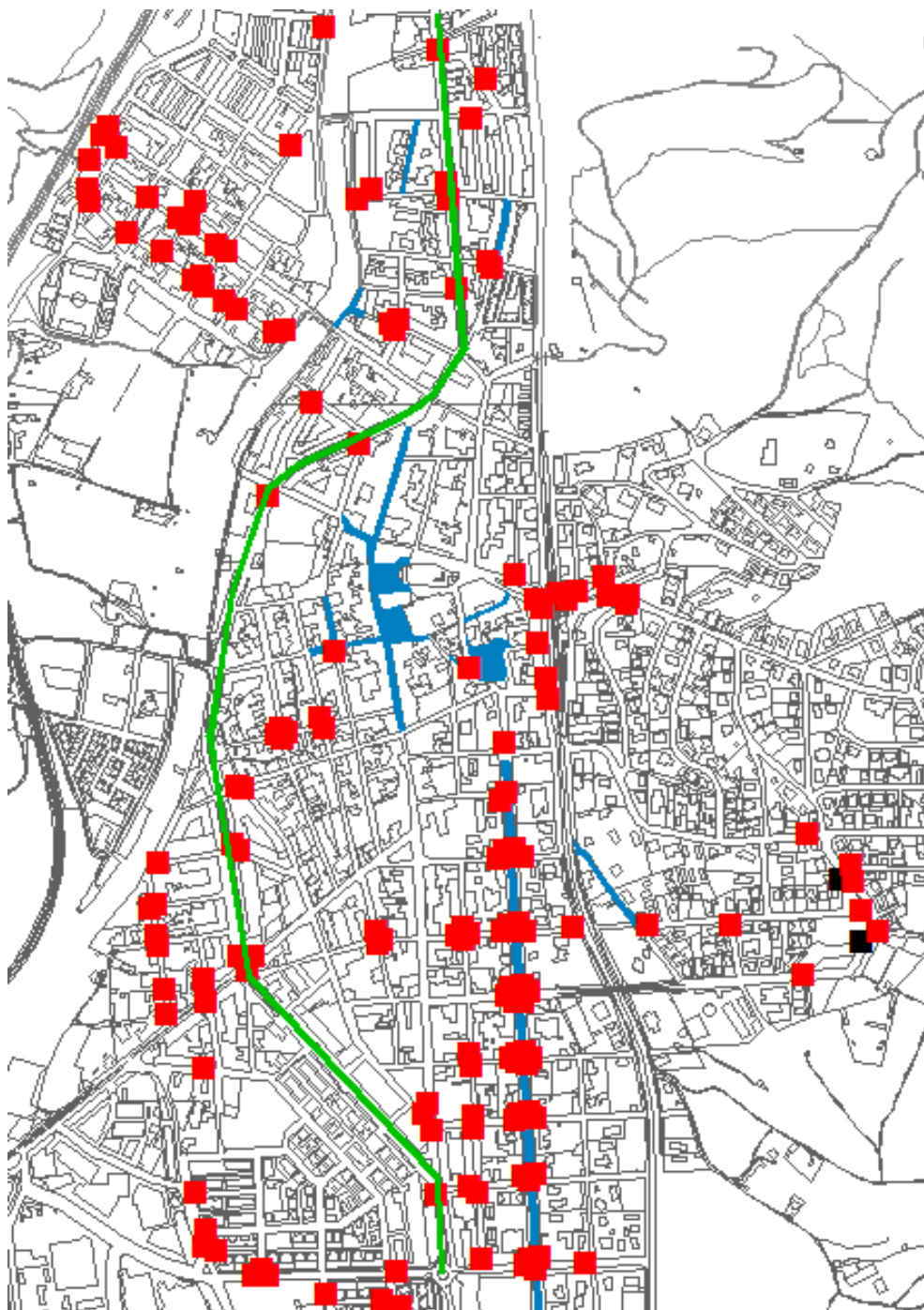
Descripció:

Es proposa afavorir els desplaçaments nord-sud dels vianants per la Carretera Nova desplaçant els passos de vianants de les cruïlles per ubicar-los en els itineraris naturals dels vianants, mantenint un itinerari rectilini. En el creuaments més rellevants caldria alçar els passos per donar més continuïtat.



Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	
Cost aproximat	Període d'implementació
En funció a les actuacions que es vulguin dur a terme	2019 - 2024

Plànol passos no adaptats:



7.4. Re-ordenació de la cruïlla amb Banys i Sant Jordi

Descripció:

Es proposa la re-ordenació de la cruïlla amb C. Banys, incloent el C. Sant Jordi per tal d'augmentar la permeabilitat dels vianants d'un costat a l'altre de la carretera i fer-la més accessible. Molts estudiants que es dirigeixen a les escoles del carrer Santa Maria del Camí, utilitzen el carrer Sant Jordi (fletxa vermella de la imatge) per creuar la Carretera Nova que no disposa de pas de vianant en aquest punt. Les marques de petits caminets en els solars d'aquest punt indiquen clarament que és un itinerari de pas utilitzat freqüentment.

Tanmateix, l'actuació no es limita a col·locar un pas de vianant sinó que cal fer accessible l'illa verda on hauria de connectar el pas de vianant ja que actualment esdevé una frontera pels vianants.

La fase semafòrica hauria d'adaptar-se al nou pas de vianant.



Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	
Cost aproximat	Període d'implementació
En funció a les actuacions que es vulguin dur a terme	2019 - 2021

7.5. Augment de passos de vianants i millora de la il·luminació

Descripció:

S'han detectat trams molt llargs a la carretera sense passos de vianants, especialment des del carrer Figueró fins a Banys. Si es vol aconseguir una integració de la carretera dins la trama urbana caldrà augmentar el número de passos per no trobar vianants per on no està permès.

S'ha observat que hi ha passos de vianants sense il·luminar i en alguns casos els arbres redueixen la llum sobre el pas



Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	
Cost aproximat	Període d'implementació
En funció a les actuacions que es vulguin dur a terme	2019 - 2021

8

Gestió de l'aparcament per afavorir una accessibilitat més sostenible al centre

Actuacions *pull*:



Actuacions *push*:



1. Objectius específics abordats

8. Gestió de l'aparcament per afavorir una accessibilitat més sostenible al centre

2. Descripció

Tot i que les actuacions previstes anteriorment encaminen el municipi cap a una accessibilitat més sostenible al centre, la capacitat i tipologia d'aparcaments al centre juguen un paper fonamental en aquesta estratègia.

La regulació de l'aparcament en calçada, l'ús dels aparcaments dissuasius, el funcionament de les zones de càrrega i descarrega, etc., poden ajudar a consolidar l'estratègia de mobilitat que es vol assolir.

3. Actuacions a implementar

Nº	Actuació	Termini (<3 anys, 3-6, >6)
8.1	Criteris d'implantació de la regulació	2022 - 2024
8.2	Re-ordenació de la zona blava i vermella	2022 - 2024
8.3	Senyalització d'ocupació variable	2019 - 2021
8.4	Gestió de les zones de C/D a través d'una aplicació per a mòbils	2019 - 2021

3. Beneficis

- Incrementar les possibilitats d'aparcar al centre
- Ajustar l'espai públic a l'ús dels ciutadans.
- Reduir la presència de trànsit rodat al centre de la població
- Millorar la informació que s'ofereix als conductors

4. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

A mesura que es vagin realitzant projectes de millora de l'espai per a vianants, alguns dels quals poden suposar una pèrdua de places d'aparcament, serà necessari mantenir les probabilitats d'aparcar al centre per aquells usuaris que venen a realitzar gestions, compres o oci.

Per aquest motiu, resulta necessari prioritzar quina tipologia d'estacionaments es permeten al mateix centre de la població. Si es prioritzen els estacionaments de curta durada i hi ha una major demanda per menys places, caldrà augmentar les regulacions establertes com es produeix a molts municipis.

5. Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Actuació	Valor (any de càlcul)
I8.1	Places d'aparcament regulades x 100 / Places d'aparcament	5,12 (2018)
I8.2	Places d'aparcament via pública x 100 / Turismes censats	45,15 (2018)
I8.3	Places d'aparcament fora via pública x 100 / Turismes censats	30,01 (2018)
I8.4	Places estacionament per a CiD x 1000 / Població total	0,6 (2018)

8.1. Criteris d'implantació de la regulació

Descripció:

Es proposa introduir criteris de gestió de la mobilitat en la regulació de l'aparcament i per aquest motiu convé definir on cal localitzar l'aparcament i en quines condicions:

-La zona blava (de pagament) s'ubicarà, preferiblement, en els itineraris naturals d'accés al centre, amb l'objectiu d'evitar el trànsit de vehicles pel centre urbà que busquen lloc per aparcar. S'hauria de localitzar al mateix centre quan hi hagués carrers amb suficient amplada per ubicar-hi places, sempre hi hagués quan no es perjudiqui la mobilitat dels vianants.

La zona blava també pot localitzar-se a l'entorn immediat del centre quan hi hagi algun accés no cobert amb aparcament i doni accés a carrers amb molta activitat comercial.

-La zona vermella (dita zona taronja o amb disc horari a la major part de municipis) cal ubicar-la en carrers comercials de barri més allunyats del centre.

-Es recomana incrementar lleugerament el preu de la zona blava, donat que la tarifa horària (0,6€/h) i el preu i de l'anul·lació de denúncia no afavoreixen l'increment de la rotació de vehicles.

-Es recomana substituir els parquímetres per màquines més noves que permetin la introducció de la matrícula i així evitar estades molt llargues. La substitució de les màquines hauria d'anar lligada a l'augment de preu de la zona blava per poder sufragar despeses.

-Es recomana integrar el pagament per mòbil de la zona blava, que permet un major control de la mateixa, la obtenció de dades d'ús en temps real i que, a la llarga, permetrà la reducció del nombre de parquímetres necessaris.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	
Cost aproximat	Període d'implementació
Sense cost	2022 - 2024

8.2. Re-ordenació de la zona blava i vermella

Descripció:

Amb la introducció dels criteris esmentats anteriorment es proposa:

1. Suprimir la zona blava de l'entorn de l'església (Ptge. Vic: 10 places i Pg. Til·lers:17 places) i Pere Fuster: 7 places. En total: 34 places. La supressió seria efectiva si es realitzen els projectes de plataforma única a l'entorn de l'església. Si s'optés per ampliar les voreres de l'entorn de l'església es reduirien menys places.
2. Introduir 30 - 40 places de zona blava a l'aparcament de la Sínia, que permetrien cobrir el dèficit de les places suprimides anteriorment
3. Transformar de vermelles a blaves les places del C. Banyes (15 places), Torrent de la Sínia (5 places) i C. Can Noguera (7 places), ja que es considera que formen part de l'entorn immediat del centre comercial i estan al costat de places blaves.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	
Cost aproximat	Període d'implementació
Sense cost	2022 - 2024

8.3. Senyalització d'ocupació variable

Descripció:

Es proposa la instal·lació de senyals d'ocupació de les places als aparcaments de l'estació de ferrocarril i la Sínia. D'altra banda, si no es duigués a terme cap actuació de millora de l'espai per a vianants a l'entorn de l'església, també fora convenient instal·lar uns panells a l'entrada del Passeig dels Til·lers i el Passatge de Dr. Vic.

Actualment hi ha diferents sistemes basats en sensors localitzats a l'asfalt que detecten la presència d'un vehicle estacionat. Cada detector de places informa del seu estat a la controladora de zona, que traspasa la informació al parquímetro. A la xarxa estan connectats les senyals d'aparcament en àrees que indiquen el nombre de places lliures. La informació es transmet a l'usuari a través de:

- Panells d'informació variable situats a la calçada
- Aplicacions per a smartphone que utilitzen el posicionament GPS per a localitzar places properes a la ubicació del vehicle.



Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	
Cost aproximat	Període d'implementació
A determinar	2022 - 2024

8.4. Gestió de les zones de C/D a través d'una aplicació per a mòbils

Descripció:

Amb la finalitat de millorar la gestió de les zones de càrrega i descàrrega de mercaderies i la rotació de les zones amb major demanda per part dels transportistes i resta de professionals que en poden fer ús, es proposa regular l'ús d'aquestes zones a través d'una aplicació mòbil, la qual permetrà obtenir un tiquet virtual que regularà el temps d'estada a casa zona en funció del tipus dels col·lectius acreditats i zona determinada.

En aquest sentit, es proposa integrar-se al sistema Parkunload que recentment s'ha instal·lat amb èxit a Vic. Els avantatges que ofereix aquest sistema de gestió són múltiples, permetent:

- Augmentar la rotació i per tant, la disponibilitat de places pels usuaris.
- Reducir la indisciplina d'estacionament.
- Optimitzar l'ús compartit de l'espai públic.
- Definir permisos, temps màxim i estacionaments variables per a cada zona en base a criteris d'ubicació, temporals o mediambientals.
- Definir permisos i temps màxim segons característiques d'usos i vehicles.
- Enregistrar i controlar el manera àgil, fàcil i segura la durada dels estacionaments i l'ocupació aproximada de les places d'estacionament.
- Analitzar estadísticament l'oferta i la demanda de places de distribució urbana de mercaderies per tal de caracteritzar i optimitzar el seu ús.

<https://www.vic.cat/viure-a-vic/mobilitat/distribucio-de-mercaderies/les-zones-duma>

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	
Cost aproximat	Període d'implementació
A determinar	2022 - 2024

9

Potenciar els modes de transport més sostenibles a La Garriga

Actuacions *pull*:



Actuacions *push*:



1. Objectius específics abordats

9. Potenciar els modes de transport més sostenibles a La Garriga

2. Descripció

L'elevat nombre de viatges interns que es realitzen en vehicle privat al municipi és un aspecte que cal reduir a través de mesures com les analitzades anteriorment, però també cal promoure els modes amb menor impacte sobre la salut dels residents i amb majors beneficis per a la pròpia salut.

Es necessari reforçar el guany d'espai per a les persones que pot suposar la disminució del cotxe a les ciutats, que encara acapara la gran part de l'espai públic per a la circulació o l'aparcament.

En aquest sentit cal promoure actuacions i experiències que visualitzin aquest potencial de recuperació dels carrers.

3. Actuacions a implementar

Nº	Actuació	Termini (<3 anys, 3-6, >6)
9.1	Promoure la realització de PDE a les principals empreses	2019 - 2024
9.2	Campanyes a favor de la mobilitat sostenible.	2019 - >2024
9.3	Estudis de millora a l'entorn de les escoles	2019 - 2021
9.4	Revisió de l'ordenança de circulació	2019 - 2021

3. Beneficis

- Reduir el nombre de desplaçaments interns que es realitzen en vehicle privat.
- Reduir el nombre de desplaçaments en vehicle privat als polígons industrials cercant alternatives concretes i específiques per a les principals empreses.
- Millorar la qualitat de l'aire
- Adaptar el marc legal als nous criteris de mobilitat

4. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

En els polígons industrials es produeixen un elevat nombre de desplaçaments en vehicle privat, ja sigui des del mateix municipi o des de l'exterior. Els Plans de Desplaçaments d'Empresa són una eina que pretén cercar alternatives adaptades als treballadors i empresaris que utilitzen el vehicle privat per accedir a la feina.

Tanmateix, a nivell municipal cal prendre consciència de la necessitat d'un canvi d'hàbits en la manera de moure'ns diàriament menys basada en el vehicle privat. Per aquest motiu cal promoure accions concretes i educatives a favor dels modes sostenibles.

5. Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Actuació	Valor (any de càlcul)

9.1. Promoure la realització de PDE a les principals empreses

Descripció:

Es proposa impulsar que l'Ajuntament i les empreses amb un major nombre de treballadors de treballadors realitzin un Pla de Desplaçaments d'Empresa (PDE) per tal de trobar alternatives de transport al vehicle privat

El Pla de desplaçaments d'empresa (PDE) és un conjunt d'actuacions que pretenen optimitzar la mobilitat dels treballadors i visitants, afavorint l'ús de modes de transport alternatius al vehicle privat, racionalitzant l'ús del cotxe i gestionant la mobilitat de les mercaderies.

L'acord de govern GOV/127/2014, va aprovar el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció atmosfèrica, , segons el qual han d'elaborar un PDE tots els centres generadors de mobilitat d'acord amb l'article 3.4 del Decret 344/2006, que generin més de 5.000 viatges al dia.

Finalment assenyalar que la Mesura EA7.5 del Pla Director de Mobilitat 2013-2018 proposa que es redactin aquests plans a totes les empreses de l'RMB amb més de 500 treballadors o visitants habituals que es trobin dins del perímetre d'un Pla de Mobilitat Específic d'un polígon o centre generador de mobilitat.

Diferents administracions públiques ofereixen ajudes a les empreses en relació als Plans de Desplaçaments d'Empresa, com ara:

-Bonificacions en l'Impost d'Activitats Econòmiques.

-Reducció de les cotitzacions a la Seguretat Social, segons l'establert pel Reial Decret 231/2017.

-Xecs transport pels treballadors segons l'establert pel Reial Decret 1788/2010.

-“Programa de ayudas para actuaciones de cambio modal y un uso más eficiente de los modos de transporte (FNEE)” de l'IDAE.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	Segons subvenció
Cost aproximat	Període d'implementació
10.000€/ estudi	2019- 2024

9.2. Campanyes a favor de la mobilitat sostenible: promoure activitats en la SMM

Descripció:

Cada any es celebra durant una setmana del mes de setembre la Setmana Europea de la Mobilitat que promou hàbits de mobilitat més sostenibles, segurs i saludables com són els desplaçaments a peu, en bicicleta, en transport públic o amb vehicle elèctric, així com visualitzar els canvis possibles en l'ús de l'espai públic, millorar la qualitat de l'aire i la reducció de la contaminació. Sota el lema 'Combina i mou-te!', la Setmana del 2018 a més de vetllar per una vida saludable, sostenible i segura, també promou la utilització de diferents modes de transport segons el desplaçament.

Els objectius principals de la Setmana són els següents:

-Estimular un comportament ciutadà, en relació amb l'ús del vehicle, compatible amb el desenvolupament urbà sostenible, en particular amb la protecció de la qualitat de l'aire, la prevenció d'accidents de trànsit, la reducció d'emissió de gasos que provoquen l'efecte hivernacle i el consum racional dels recursos energètics.

-Sensibilitzar la ciutadania sobre els impactes ambientals del transport i informar-la sobre les seves diferents modalitats.

-Impulsar l'ús dels mitjans de transport sostenibles i, en particular, el transport públic, la bicicleta, la mobilitat a peu i els vehicles elèctrics.

Potenciar un retrobament de la ciutadania amb la ciutat, la seva gent i el seu patrimoni cultural, en un entorn saludable i relaxat.

-Reflexionar sobre com afecta a la nostra salut l'ús excessiu del transport motoritzat. Per una banda, la contaminació atmosfèrica i la congestió que generen tenen un impacte negatiu sobre els sistemes respiratori i cardiovascular.

La Diputació de Barcelona ofereix ajudes als ens locals del seu àmbit competencial per promoure accions d'educació i sensibilització ambiental vinculades a accions de la Setmana de la mobilitat.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	Diputació de Barcelona
Cost aproximat	Període d'implementació
Pendent de determinar	2019- 2024

9.3. Estudis de millora a l'entorn de les escoles

Descripció:

Es proposa que es duguin a terme treballs de millora a l'entorn de les escoles a partir d'un estudi a cadascuna d'elles:

- IES Manuel Blancafort / Escola Tagamanent.
- IES Vil·la Romana /Giroi
- Escola pública Puiggraciós
- Col·legi Internacional SEK - Catalunya

Aquests treballs consisteixen en la creació d'itineraris segurs mitjançant la senyalització de les principals rutes d'accés als centres escolars perquè els nens i nenes puguin anar sols a l'escola, ja sigui a peu o en bicicleta, fomentant així una activitat física diària que ajuda a disminuir l'obesitat infantil i potencia la seva autonomia personal.

Cal fer un bon estudi de la procedència dels alumnes, mitjançant enquestes als pares i mares i representants de les escoles, proposar els possibles recorreguts i un cop acordats detectar els punts conflictius i proposar les actuacions per solucionar-los. En aquests recorreguts cal pacificar el trànsit, ampliar voreres i senyalitzar, per tal que s'identifiquin visualment de forma clara, així com buscar la col·laboració dels comerços de la zona, per donar suport i seguretat als infants que utilitzin el camí.

Una variant dels camí escolar és el "Bus escolar a peu" una iniciativa que consisteix en establir uns punts de recollida degudament senyalitzats, al llarg de l'itinerari, on uns voluntaris (normalment els propis pares i mares) recullen els alumnes que s'esperen per poder anar tots junts a l'escola. Aquest sistema millora la seguretat dels infants, que van aprenent les normes de circulació i educació vial, la solidaritat, la convivència i coneixença entre els alumnes i adults i la salut.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	Diputació de Barcelona
Cost aproximat	Període d'implementació
10.000€ /estudi	2019 - 2021

9.4. Revisió de l'ordenança de circulació

Descripció:

Es proposa la redacció o revisió de l'ordenança de mobilitat per tal que:

- Es promogui la utilització de vehicles motoritzats menys contaminants
- S'introdueixin els diferents criteris i actuacions proposades en aquest estudi.
- Es reguli l'ús dels VMP (vehicles de mobilitat personal).

Regulació de vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes a la ciutat de Barcelona

Regular la convivència entre vianants i nous modes de transport a la ciutat, una iniciativa sense precedents

Vehicles de mobilitat personal

Tipus A. Rodes, plataformes i patinets elèctrics de mida més petita i més lleugers.

Tipus B. Plataformes i patinets elèctrics de mida més gran.

Cicles de més de dues rodes

Tipus C0. Cicles de més de dues rodes per a ús personal, assimilables a les bicicletes. Aquest vehicle es regula segons la normativa de circulació de bicicletes.

Tipus C1. Cicles de més de dues rodes destinats al transport de passatgers.

Tipus C2. Cicles de més de dues rodes destinats al transport de mercaderies.

Contexts de circulació:

- Vorera de més de 4,75 m amb 3 m d'espai lliure:** Tipus A, B, C1, C2.
- Carrer en plataforma única:** Tipus A, B, C1, C2.
- Carril bici en vorera:** Tipus A, B, C1, C2.
- Carril bici en calçada:** Tipus A, B, C1, C2.
- Calçada zona 30:** Tipus A, B, C1, C2.
- Calçada:** Tipus A, B, C1, C2.
- Parcs:** Tipus A, B, C1, C2.

	Qualsevol via	Carril bici	Calçada	Parcs	Plataforma	Vorera
A	1	✓	✓	✓	✓	✓
B	1	✓	✓	✓	✓	✓
C1	conductor +2	✓	✓	✓	✓	✓
C2	conductor	✓	✓	✓	✓	✓

Per una mobilitat més sostenible, per una ciutat més saludable

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de La Garriga	
Cost aproximat	Període d'implementació
Sense cost directe	2019 - 2021

Valoració qualitativa de la capacitat de canvi modal del paquet d'actuacions:

Paquet d'actuacions	Actuació	Responsable	Pull	Push	Potencial de canvi modal
<p>1</p> <p>Potenciar la zona per a vianants del centre i els seus itineraris de connexió amb els barris</p>	Criteria i definició de la xarxa bàsica de vianants	Ajuntament	Mig	Mig	Mig
	Millora dels itineraris de vianants de la zona centre	Ajuntament	Alt	Mig	Alt
	Projecte de re-ordenació de la Carretera de l'Ametlla	Ajuntament	Baix	Mig	Baix
	Compleció de tots els passos per a vianants de la xarxa bàsica	Ajuntament	Alt	Baix	Alt
	Millora de la visualització de les cruïlles	Ajuntament	Mig	Mig	Mig
	Creació d'un plànol i campanyes per a donar a conèixer els itineraris i temps d'accés a peu al centre	Ajuntament	Baix	Baix	Baix

Paquet d'actuacions	Actuació	Responsable	Pull	Push	Potencial de canvi modal
2 Potenciar l'ús de la bicicleta	Criteris per a la creació i ampliació de la xarxa ciclable	Ajuntament	Mig	Baix	Mig
	Nous itineraris ciclables urbans	Ajuntament	Alt	Mig	Alt
	Pla de senyalització d'itineraris per a bicicletes	Ajuntament	Mig	Baix	Mig
	Aparcament segur per a bicicletes a l'estació de ferrocarril.	Ajuntament	Alt	Mig	Alt
	Completar itineraris d'oci i esport	Ajuntament	Alt	Mig	Mig
	Crear una connexió al sud del municipi entre el carril / pista bici que connecta R. Ciurans amb Barcelona – Mil·lenari	Ajuntament	Alt	Mig	Mig
	Lloguer de bicicletes a empreses del polígon industrial	Ajuntament	Alt	Mig	Alt

Paquet d'actuacions	Actuació	Responsable	Pull	Push	Potencial de canvi modal
3 Potenciar l'eix del Passeig com a gran àrea d'esbarjo, salut i passeig del municipi	Re-ordenació viària dels carrers Figueral – Passeig - Caselles	Ajuntament	Alt	Alt	Alt
	Millora de l'accessibilitat i continuïtat dels itineraris per la rambla	Ajuntament	Alt	Mig	Mig
	Adaptació dels passos de vianants per a PMR	Ajuntament	Mig	Baix	Mig
	Millora de la pavimentació	Ajuntament	Baix	Baix	Baix

Paquet d'actuacions	Actuació	Responsable	Pull	Push	Potencial de canvi modal
4 Incrementar l'oferta i accessibilitat dels serveis de transport públic al municipi	Estudi de transport públic a la demanda	Ajuntament / Consell comarcal	Alt	Baix	Alt
	Millora de l'accessibilitat dels itineraris a peu a les parades	Ajuntament	Mig	Baix	Baix
	Senyalització dinàmica a la parada de la Carretera Nova-Caritat	Ajuntament	Baix	Baix	Baix
	Suprimir les places d'aparcament situades davant les parades introduint una plataforma d'accés	Ajuntament	Mig	Mig	Baix

Paquet d'actuacions	Actuació	Responsable	Pull	Push	Potencial de canvi modal
5 Aconseguir que el transport públic interurbà sigui una bona alternativa al vehicle privat	Desdoblament de la R3	Adif	Alt	Baix	Alt
	Creació d'una línia de Bus Exprés en direcció a Barcelona	Ajuntament / Generalitat	Alt	Baix	Alt
	Millora de l'accessibilitat de l'estació de ferrocarril	Ajuntament / Adif	Alt	Baix	Mig
	Integració del municipi dins el consorci mancomunitat Transgran	Ajuntament / Transgran	Mig	Baix	Mig

Paquet d'actuacions	Actuació	Responsable	Pull	Push	Potencial de canvi modal
6 Nova jerarquia viària per millorar la capacitat i seguretat de la xarxa viària actual	Projecte supressió passos a nivell ferroviari	Adif	Mig	Baix	Baix
	Desenvolupament de rotondes	Ajuntament	Baix	Baix	Baix
	Projecte de re-ordenació de la Carretera de l'Ametlla	DIBA	Mig	Baix	Mig
	Reductors de velocitat al carrer Satèl·lits	Ajuntament	Mig	Baix	Baix

Paquet d'actuacions	Actuació	Responsable	Pull	Push	Potencial de canvi modal
7 Integració urbana de la Carretera Nova	Estudi integral de transformació de la Carretera Nova	Ajuntament	Alt	Mig	Mig
	Millora de l'itinerari per a vianants a la cruïlla amb Calabria	Ajuntament	Alt	Mig	Mig
	Millora de la continuïtat dels itineraris per a vianants nord - sud	Ajuntament	Mig	Baix	Baix
	Re-ordenació de la cruïlla amb Banys i Sant Jordi	Ajuntament	Alt	Baix	Baix
	Millora de il·luminació de passos per a vianants	Ajuntament	Mig	Baix	Baix

Paquet d'actuacions	Actuació	Responsable	Pull	Push	Potencial de canvi modal
8 Gestió de l'aparcament per afavorir una accessibilitat més sostenible al centre	Criteria d'implantació de la regulació	Ajuntament	Baix	Alt	Alt
	Re-ordenació de la zona blava i vermella	Ajuntament	Baix	Alt	Mig
	Senyalització d'ocupació variable	Ajuntament	Baix	Mig	Baix
	Gestió de les zones de C/D a través d'una aplicació per a mòbils	Ajuntament	Baix	Mig	Baix

Paquet d'actuacions	Actuació	Responsable	Pull	Push	Potencial de canvi modal
9 Potenciar els modes de transport més sostenibles a La Garriga	Promoure la realització de PDE a les principals empreses	Ajuntament	Mig	Mig	Mig
	Campanyes a favor de la mobilitat sostenible.	Ajuntament	Mig	Baix	Baix
	Estudis de millora a l'entorn de les escoles	Ajuntament	Alt	Mig	Mig
	Revisió de l'ordenança de circulació	Ajuntament	Baix	Alt	Mig

Cronograma d'implementació:

A partir de les fases de cada actuació, s'elabora un cronograma esquemàtic d'implementació de les propostes

Paquet d'actuacions	Actuació	0 a 3 anys	4 a 6 anys	+ 6 anys
1 Potenciar la zona per a vianants del centre i els seus itineraris de connexió amb els barris	Criteria i definició de la xarxa bàsica			
	Millora dels itineraris de vianants de la zona centre			
	Projecte de re-ordenació de la Carretera de l'Ametlla			
	Compleció de tots els passos per a vianants de la xarxa bàsica			
	Millora de la visualització de les cruïlles			
	Creació d'un plànol i campanyes per a donar a conèixer els itineraris i temps d'accés a peu al centre			

Paquet d'actuacions	Actuació	0 a 3 anys	4 a 6 anys	+ 6 anys
2 Potenciar l'ús de la bicicleta	Criteris per a la creació i ampliació de la xarxa ciclable			
	Nous itineraris ciclables urbans			
	Pla de senyalització d'itineraris per a bicicletes			
	Aparcament segur per a bicicletes a l'estació de ferrocarril.			
	Completar itineraris d'oci i esport			
	Crear una connexió al sud del municipi entre el carril / pista bici que connecta R. Ciurans amb Barcelona – Mil·lenari			
	Lloguer de bicicletes a empreses del polígon industrial			

Paquet d'actuacions	Actuació	0 a 3 anys	4 a 6 anys	+ 6 anys
3 Potenciar l'eix del Passeig com a gran àrea d'esbarjo, salut i passeig del municipi	Re-ordenació viària dels carrers Figueral – Passeig - Caselles			
	Millora de l'accessibilitat i continuïtat dels itineraris per la rambla			
	Adaptació dels passos de vianants per a PMR			
	Millora de la pavimentació			

Paquet d'actuacions	Actuació	0 a 3 anys	4 a 6 anys	+ 6 anys
4 Incrementar l'oferta i accessibilitat dels serveis de transport públic al municipi	Estudi de transport públic a la demanda			
	Millora de l'accessibilitat dels itineraris a peu a les parades			
	Senyalització dinàmica a la parada de la Carretera Nova-Caritat			
	Suprimir les places d'aparcament situades davant les parades introduint una plataforma d'accés			

Paquet d'actuacions	Actuació	0 a 3 anys	4 a 6 anys	+ 6 anys
5 Aconseguir que el transport públic interurbà sigui una bona alternativa al vehicle privat	Desdoblament de la R3			
	Creació d'una línia de Bus Exprés en direcció a Barcelona			
	Millora de l'accessibilitat de l'estació de ferrocarril			
	Integració del municipi dins el consorci mancomunat Transgran			

Paquet d'actuacions	Actuació	0 a 3 anys	4 a 6 anys	+ 6 anys
6 Nova jerarquia viària per millorar la capacitat i seguretat de la xarxa viària actual	Projecte supressió passos a nivell ferroviari			
	Desenvolupament de rotondes			
	Projecte de re-ordenació de la Carretera de l'Ametlla			
	Reductors de velocitat al carrer Satèl·lits			

Paquet d'actuacions	Actuació	0 a 3 anys	4 a 6 anys	+ 6 anys
7 Integració urbana de la Carretera Nova	Estudi integral de transformació de la Carretera Nova			
	Millora de l'itinerari per a vianants a la cruïlla amb Calabria			
	Millora de la continuïtat dels itineraris per a vianants nord - sud			
	Re-ordenació de la cruïlla amb Banys i Sant Jordi			
	Millora de il·luminació de passos per a vianants			

Paquet d'actuacions	Actuació	0 a 3 anys	4 a 6 anys	+ 6 anys
8 Gestió de l'aparcament per afavorir una accessibilitat més sostenible al centre	Criteris d'implantació de la regulació			
	Re-ordenació de la zona blava i vermella			
	Senyalització d'ocupació variable			
	Gestió de les zones de C/D a través d'una aplicació per a mòbils			

Paquet d'actuacions	Actuació	0 a 3 anys	4 a 6 anys	+ 6 anys
9 Potenciar els modes de transport més sostenibles a La Garriga	Promoure la realització de PDE a les principals empreses			
	Campanyes a favor de la mobilitat sostenible.			
	Estudis de millora a l'entorn de les escoles			
	Revisió de l'ordenança de circulació			

Estimació pressupostària del paquet d'actuacions:

Paquet d'actuacions	Actuació	Ajuntament	Altres	Total	Notes
1 Facilitar que el mode a peu sigui prioritari al nucli urbà	Criteria i definició de la xarxa bàsica				Sense cost
	Millora dels itineraris de vianants de la zona centre	1,5M €		1,5M€	
	Projecte de re-ordenació de la Carretera de l'Ametlla				Derivats del projecte
	Compleció de tots els passos per a vianants de la xarxa bàsica	1 gual / 800€		1 gual / 800€	
	Millora de la visualització de les cruïlles	10.000€/ cruïlla		10.000€/ cruïlla	
	Creació d'un plànol i campanyes per a donar a conèixer els itineraris i temps d'accés a peu al centre	3.000€		3.000€	

Paquet d'actuacions	Actuació	Ajuntament	Altres	Total	Notes
2 Potenciar l'ús de la bicicleta	Criteris per a la creació i ampliació de la xarxa ciclable				Sense cost
	Nous itineraris ciclables urbans	9.000 €		9.000€	Només itineraris compartits
	Pla de senyalització d'itineraris per a bicicletes	10.000€		10.000€	Derivats del projecte
	Aparcament segur per a bicicletes a l'estació de ferrocarril.	12.000€		12.000€	
	Completar itineraris d'oci i esport	12.000€		12.000€	
	Crear una connexió al sud del municipi entre el carril / pista bici que connecta R. Ciurans amb Barcelona – Mil·lenari	25.000€	25.000€	50.000€	
	Lloguer de bicicletes a empreses del polígon industrial				En funció al servei

Paquet d'actuacions	Actuació	Ajuntament	Altres	Total	Notes
3 Potenciar l'eix del Passeig com a gran àrea d'esbarjo, salut i passeig del municipi	Re-ordenació viària dels carrers Figueral – Passeig - Caselles	35.000€		35.000€	
	Millora de l'accessibilitat i continuïtat dels itineraris per la rambla	72.000 €		72.000€	
	Adaptació dels passos de vianants per a PMR	15.000€/ pas		1.500€/pas	
	Millora de la pavimentació	A determinar			

Paquet d'actuacions	Actuació	Ajuntament	Altres	Total	Notes
4 Incrementar l'oferta i accessibilitat dels serveis de transport públic al municipi	Estudi de transport públic a la demanda	15.000€/estudi	C. Comarcal	15.000€	Bus up a determinar
	Millora de l'accessibilitat dels itineraris a peu a les parades	5.000 € / parada		5.000€/parada	
	Senyalització dinàmica a la parada de la Carretera Nova-Caritat	12.000€	Generalitat	12.000€	
	Suprimir les places d'aparcament situades davant les parades introduint una plataforma d'accés	12.000€	Generalitat	12.000€	

Paquet d'actuacions	Actuació	Ajuntament	Altres	Total	Notes
5 Aconseguir que el transport públic interurbà sigui una bona alternativa al vehicle privat	Desdoblament de la R3				A determinar
	Creació d'una línia de Bus Exprés en direcció a Barcelona				A determinar
	Millora de l'accessibilitat de l'estació de ferrocarril				A determinar
	Integració del municipi dins el consorci mancomunat Transgran				Segons acords

Paquet d'actuacions	Actuació	Ajuntament	Altres	Total	Notes
6 Nova jerarquia viària per millorar la capacitat i seguretat de la xarxa viària actual	Projecte supressió passos a nivell ferroviari		3,48 M €	3,48 M €	
	Desenvolupament de rotondes	230 €/ m ² €		230 €/ m ² €	
	Projecte de re-ordenació de la Carretera de l'Ametlla		DIBA		
	Reductors de velocitat al carrer Satèl·lits	1.500 €/ 2 bandes			1.500 €/ 2 bandes

Paquet d'actuacions	Actuació	Ajuntament	Altres	Total	Notes
7 Integració urbana de la Carretera Nova	Estudi integral de transformació de la Carretera Nova	15.000€		15.000€	
	Millora de l'itinerari per a vianants a la cruïlla amb Calabria	50.000 €		50.000€	
	Millora de la continuïtat dels itineraris per a vianants nord - sud				A determinar
	Re-ordenació de la cruïlla amb Banys i Sant Jordi				A determinar
	Millora de il·luminació de passos per a vianants				A determinar

Paquet d'actuacions	Actuació	Ajuntament	Altres	Total	Notes
8 Gestió de l'aparcament per afavorir una accessibilitat més sostenible al centre	Críteris d'implantació de la regulació				Sense cost
	Re-ordenació de la zona blava i vermella				A determinar
	Senyalització d'ocupació variable				A determinar
	Gestió de les zones de C/D a través d'una aplicació per a mòbils				A determinar

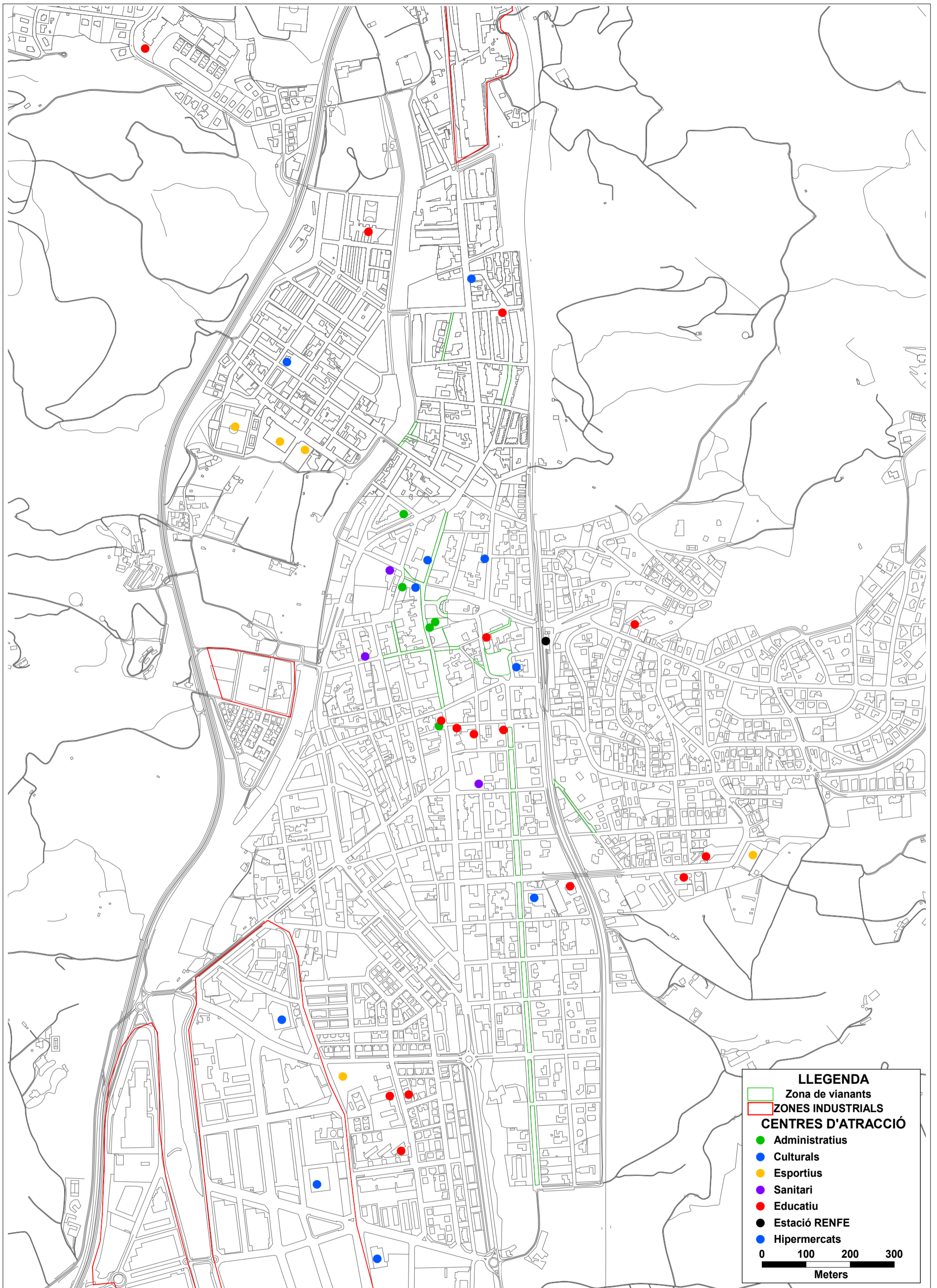
Paquet d'actuacions	Actuació	Ajuntament	Altres	Total	Notes
9 Potenciar els modes de transport més sostenibles a La Garriga	Promoure la realització de PDE a les principals empreses	10.000€		10.000€	
	Campanyes a favor de la mobilitat sostenible.				A determinar
	Estudis de millora a l'entorn de les escoles	10.000€		10.000€	
	Revisió de l'ordenança de circulació				Sense cost

DOCUMENT III. PLÀNOLS



Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

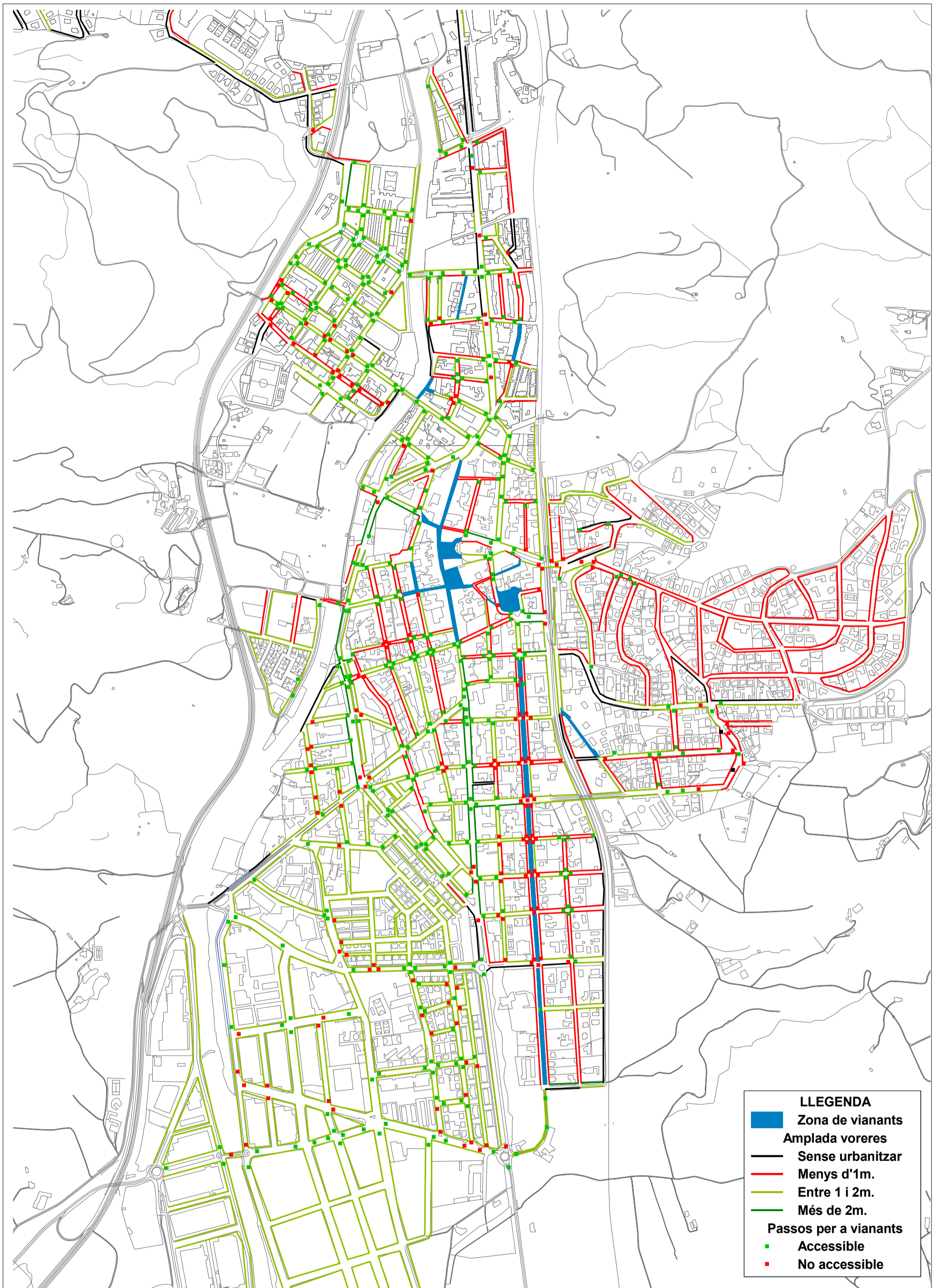
Codi Segur de Verificació (CSV): a5806323e403b5105918 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>



	<p>Títol de l'estudi: ESTUDI DE MOBILITAT URBANA DE LA GARRIGA</p>	<p>Data: FEBRER 2019</p>	<p>Títol del plànol: Centres d'atracció i generació de viatges</p>	<p>N. Plànol: 1</p>
--	---	-------------------------------------	---	--------------------------------

Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

Codi Segur de Verificació (CSV): a5806323e403b5105918 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>

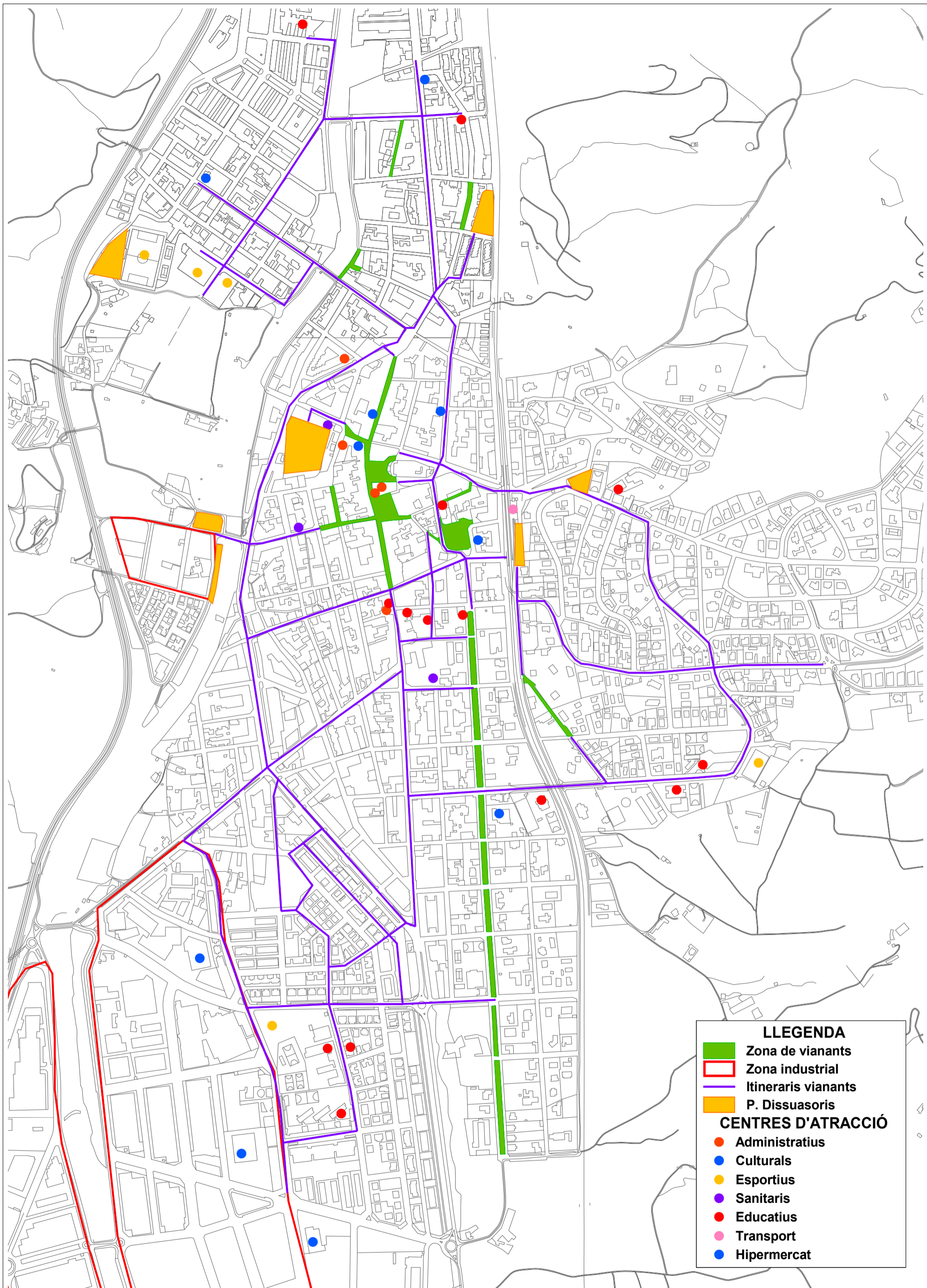


LLEGENDA	
■	Zona de vianants
Amplada voreres	
—	Sense urbanitzar
—	Menys d'1m.
—	Entre 1 i 2m.
—	Més de 2m.
Passos per a vianants	
■	Accessible
■	No accessible

	Títol de l'estudi: ESTUDI DE MOBILITAT URBANA DE LA GARRIGA	Data: FEBRER 2019	Títol del plànol: Amplada de voreres i passos per a vianants	N. Plànol: 2
--	---	-----------------------------	--	---

Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

Codi Segur de Verificació (CSV): a5806323e403b5105918 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>




LLEENDA

- Zona de vianants
- Zona industrial
- Itineraris vianants
- P. Dissuasoris

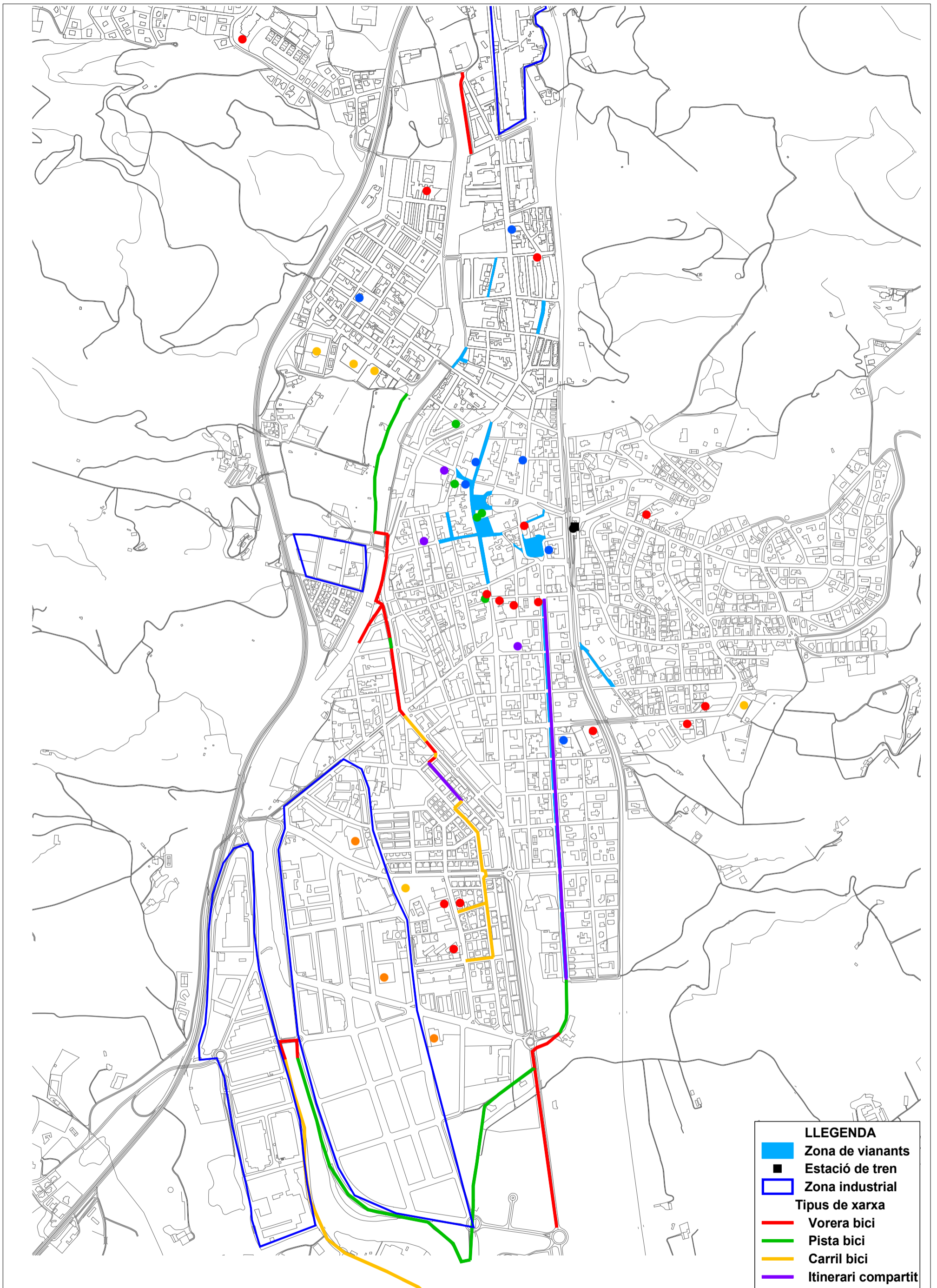
CENTRES D'ATRACCIÓ

- Administratius
- Culturals
- Esportius
- Sanitaris
- Educatius
- Transport
- Hipermercat

	Títol de l'estudi: ESTUDI DE MOBILITAT URBANA DE LA GARRIGA	Data: FEBRER 2019	Títol del plànol: Principals itineraris per a vianants	N. Plànol: 3
---	---	-----------------------------	--	---

Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

Codi Segur de Verificació (CSV): a5806323e403b5105918 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>

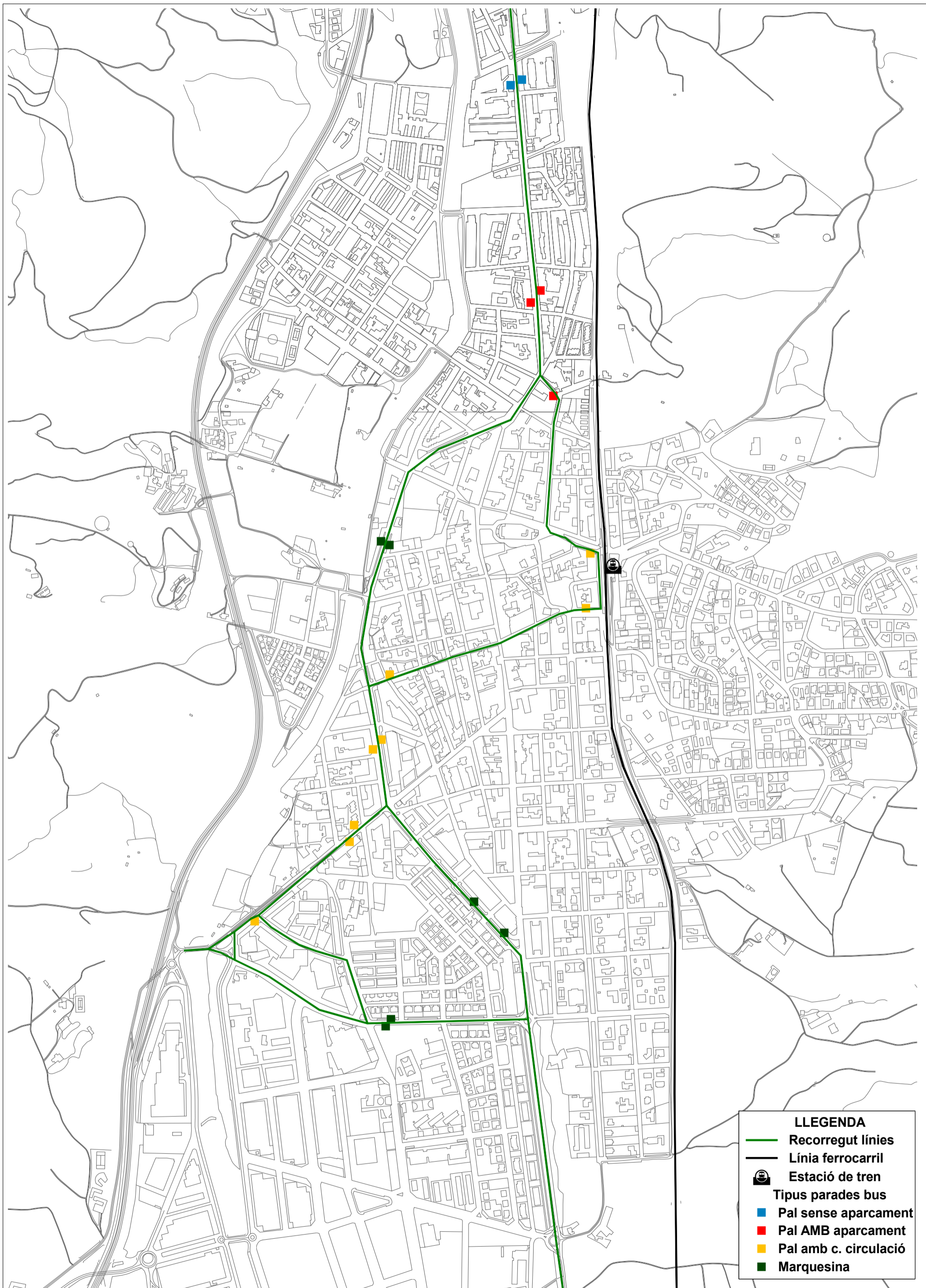


LLEGENDA	
■	Zona de vianants
■	Estació de tren
□	Zona industrial
Tipus de xarxa	
—	Vorera bici
—	Pista bici
—	Carril bici
—	Itinerari compartit

	Títol de l'estudi: ESTUDI DE MOBILITAT URBANA DE LA GARRIGA	Data: FEBRER 2019	Títol del plànol: Xarxa de bicicletes	N. Plànol: 4
--	---	-----------------------------	---	---

Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

Codi Segur de Verificació (CSV): a5806323e403b5105918 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>

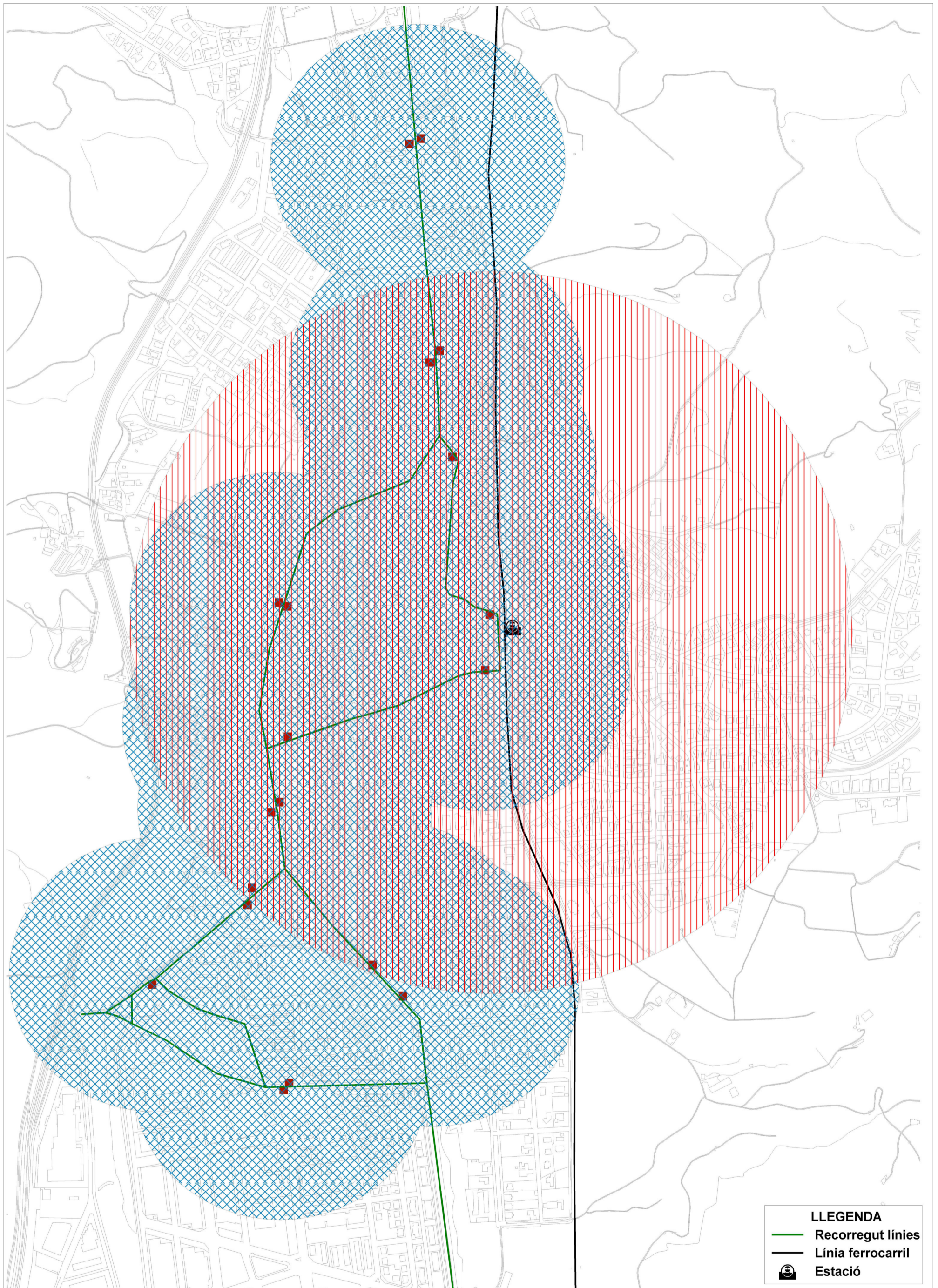


LLEGENDA	
	Recorregut línies
	Línia ferrocarril
	Estació de tren
Tipus parades bus	
	Pal sense aparcament
	Pal AMB aparcament
	Pal amb c. circulació
	Marquesina

	Títol de l'estudi: ESTUDI DE MOBILITAT URBANA DE LA GARRIGA	Data: FEBRER 2019	Títol del plànol: Xarxa de transport públic	N. Plànol: 5
--	---	-----------------------------	---	------------------------

Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

Codi Segur de Verificació (CSV): a5806323e403b5105918 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>



LLEGENDA	
	Recorregut línies
	Línia ferrocarril
	Estació



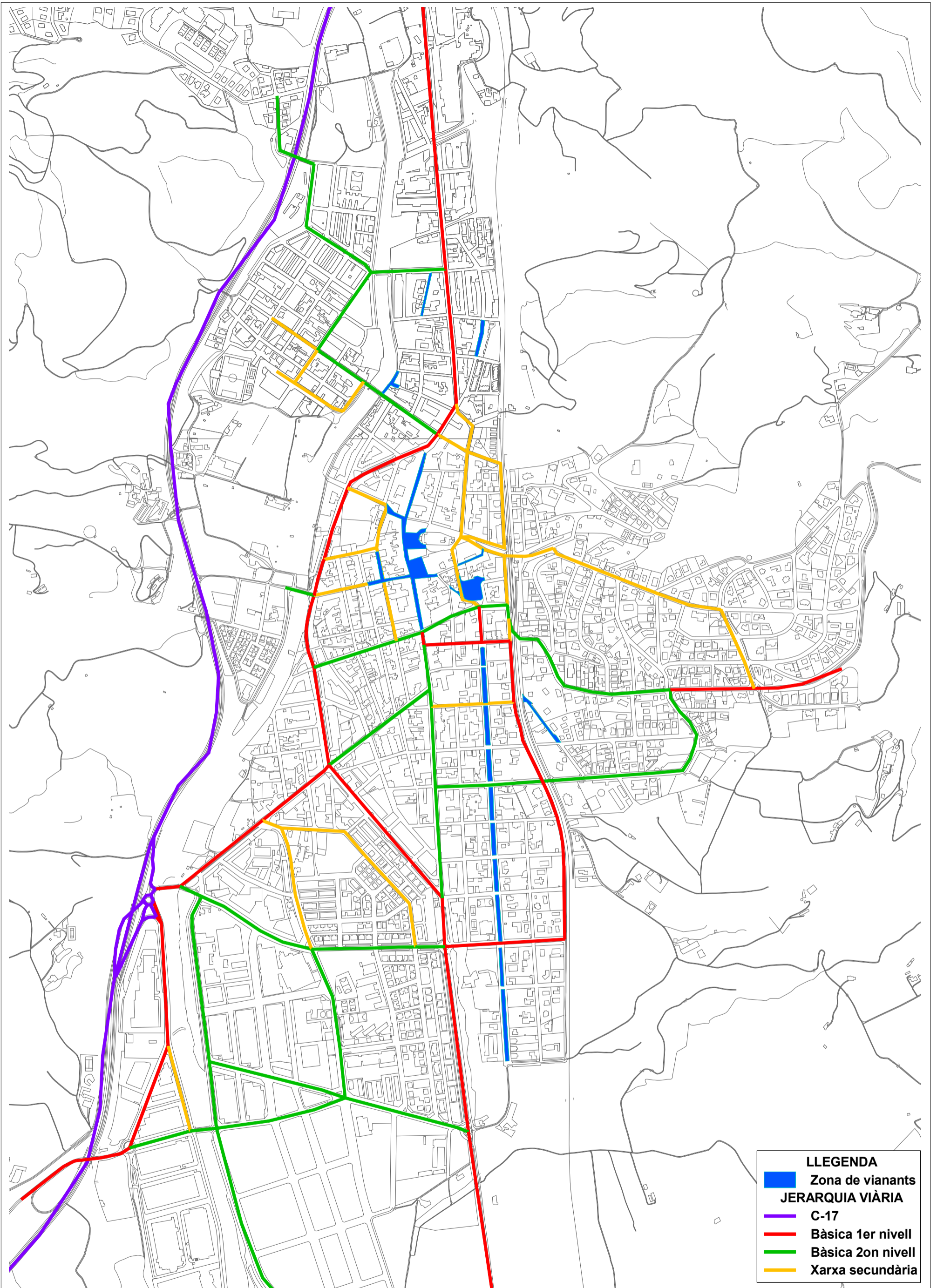
Títol de l'estudi:
**ESTUDI DE MOBILITAT URBANA
 DE LA GARRIGA**

Data:
FEBRER 2019

Títol del plànol:
**Cobertura del T. Públic
 Ferroviari <750 metres estació
 En superfície <300 metres parada**

N. Plànol:

6

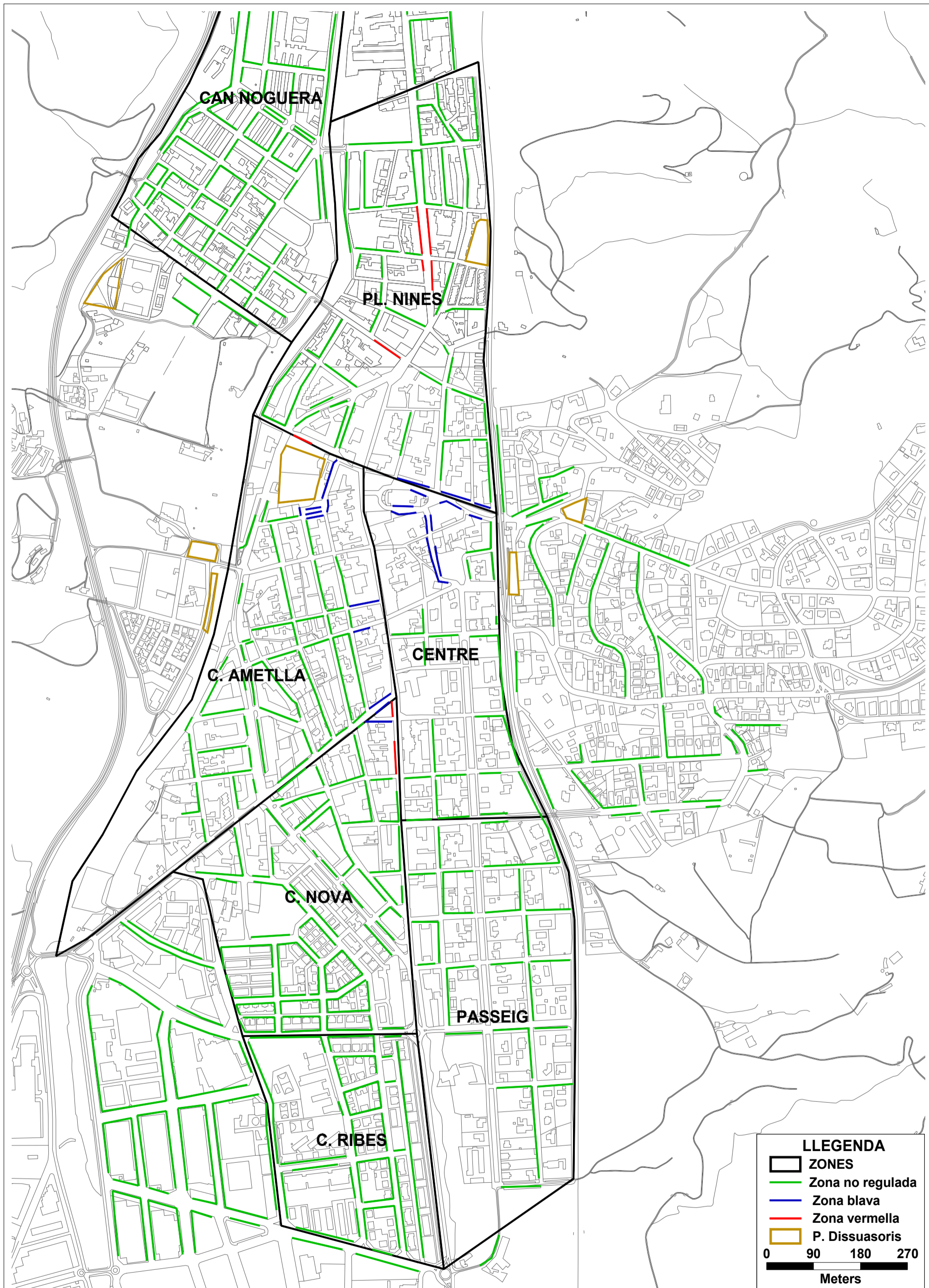


LLEGENDA	
	Zona de vianants
JERARQUIA VIÀRIA	
	C-17
	Bàsica 1er nivell
	Bàsica 2on nivell
	Xarxa secundària

	Títol de l'estudi: ESTUDI DE MOBILITAT URBANA DE LA GARRIGA	Data: FEBRER 2019	Títol del plànol: Jerarquia viària	N. Plànol: 7
--	---	-----------------------------	--	------------------------

Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

Codi Segur de Verificació (CSV): a5806323e403b5105918 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>



LLEGENDA

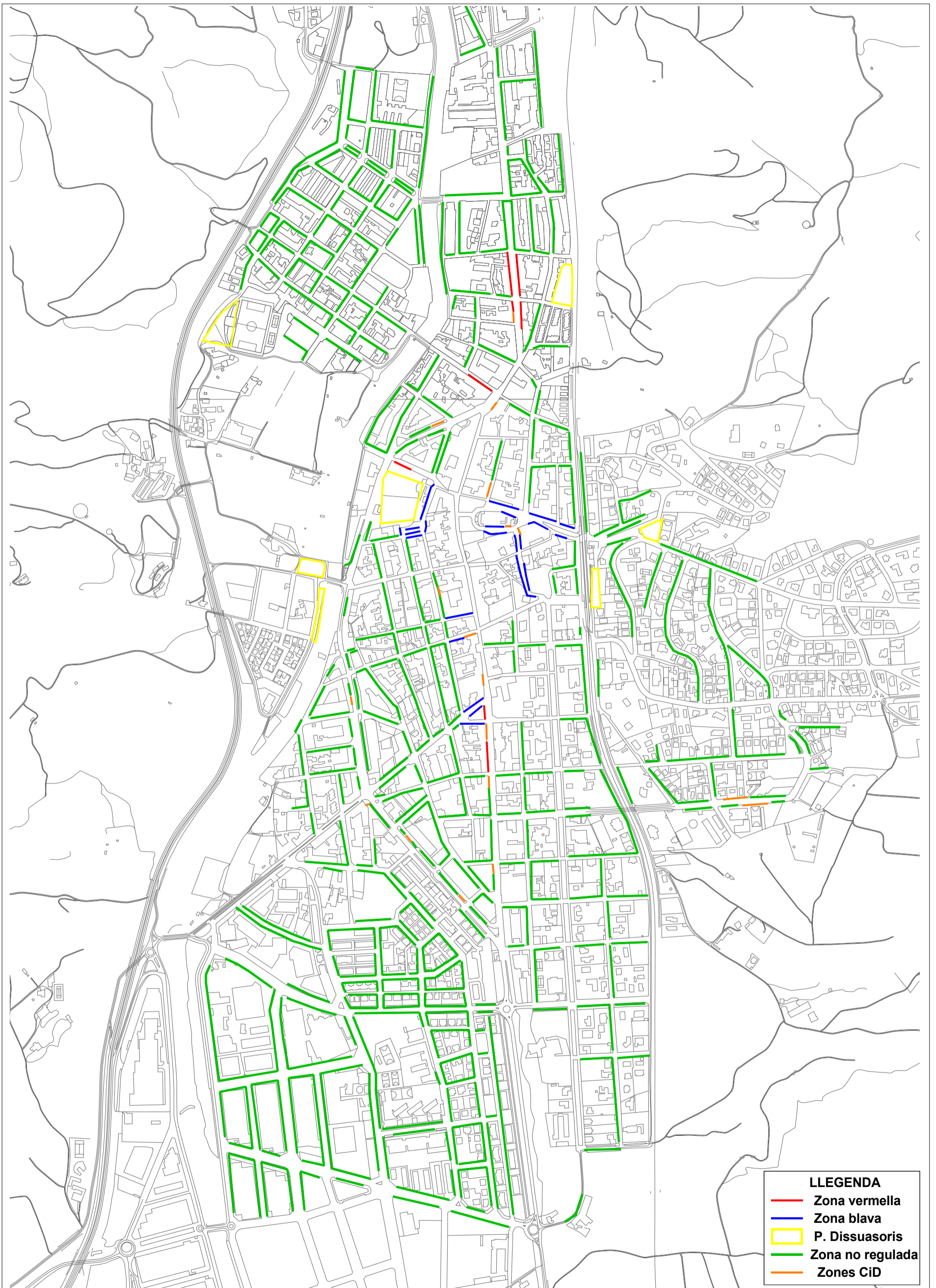
- ZONES
- Zona no regulada
- Zona blava
- Zona vermella
- P. Dissuasoris

0 90 180 270
Meters

		Títol de l'estudi: ESTUDI DE MOBILITAT URBANA DE LA GARRIGA	Data: FEBRER 2019	Títol del plànol: Zones d'aparcament	N. Plànol: 8
--	--	---	-----------------------------	--	------------------------

Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

Codi Segur de Verificació (CSV): a5806323e403b5105918 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>

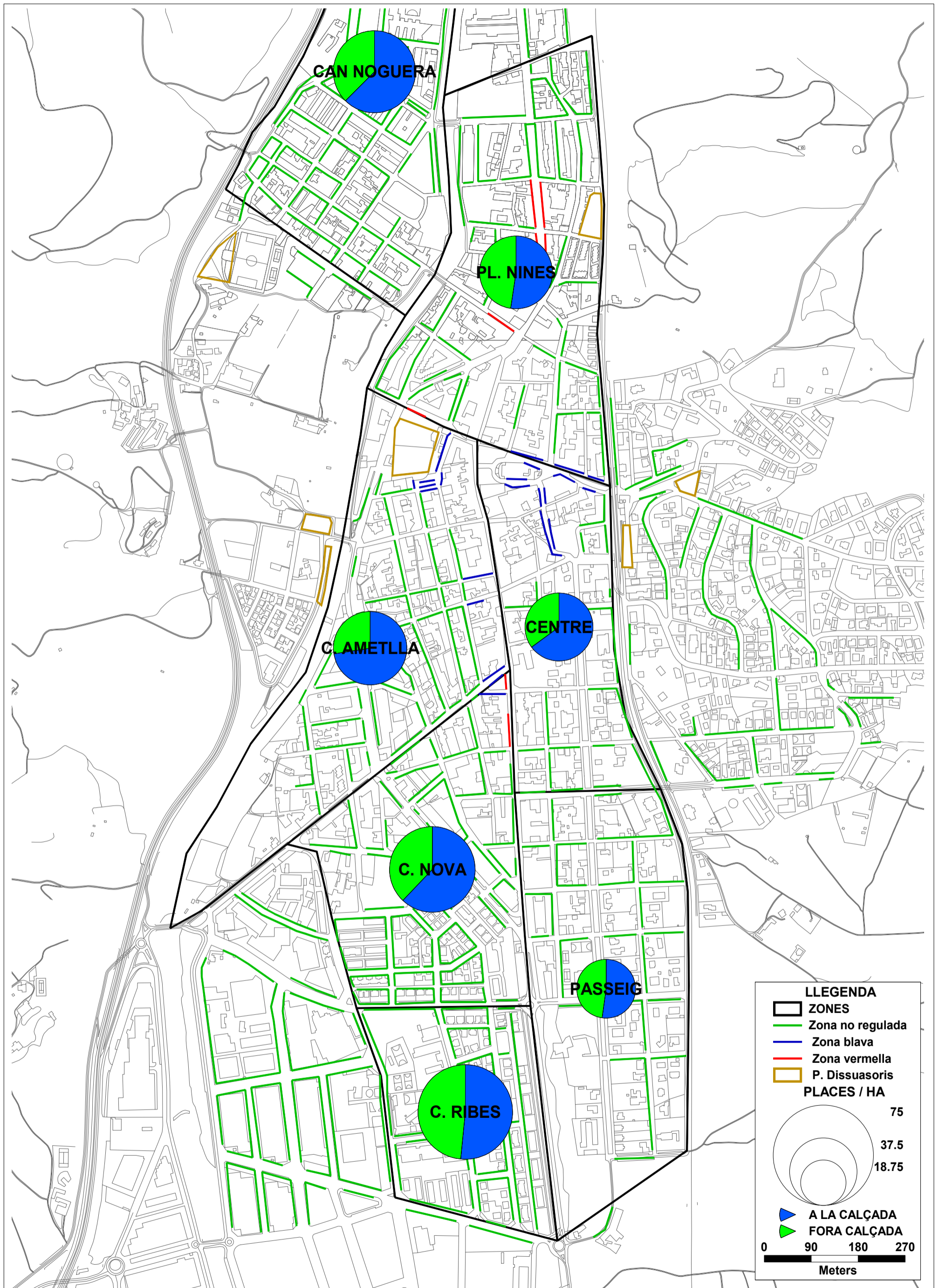


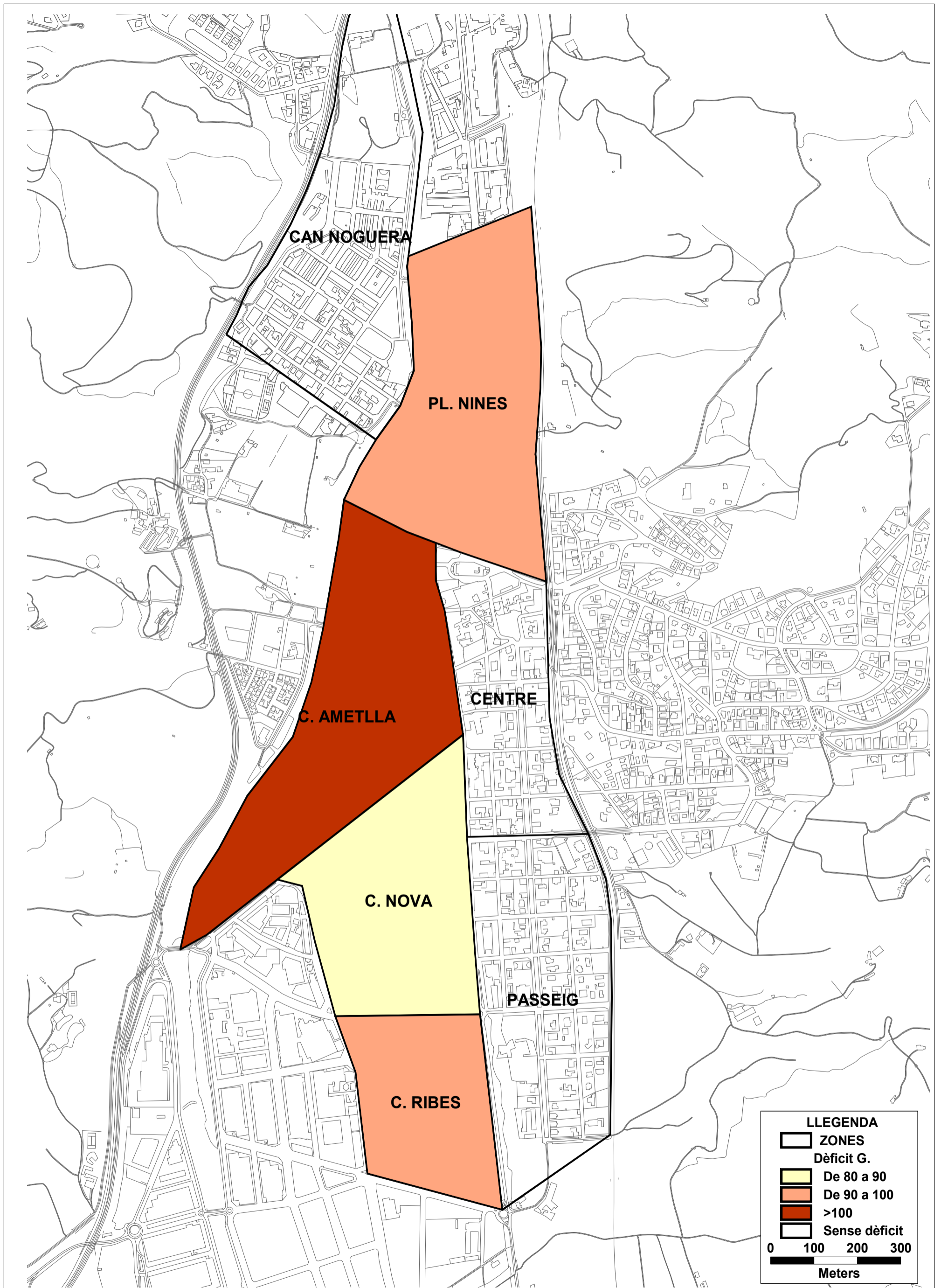
LLEGENDA	
—	Zona vermella
—	Zona blava
	P. Dissuasoris
—	Zona no regulada
—	Zones CiD

	<p>Títol de l'estudi: ESTUDI DE MOBILITAT URBANA DE LA GARRIGA</p>	<p>Data: FEBRER 2019</p>	<p>Títol del plànol: Inventari d'aparcament</p>	<p>N. Plànol: 9</p>
--	--	--------------------------------------	---	---------------------------------

Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

Codi Segur de Verificació (CSV): a5806323e403b5105918 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>

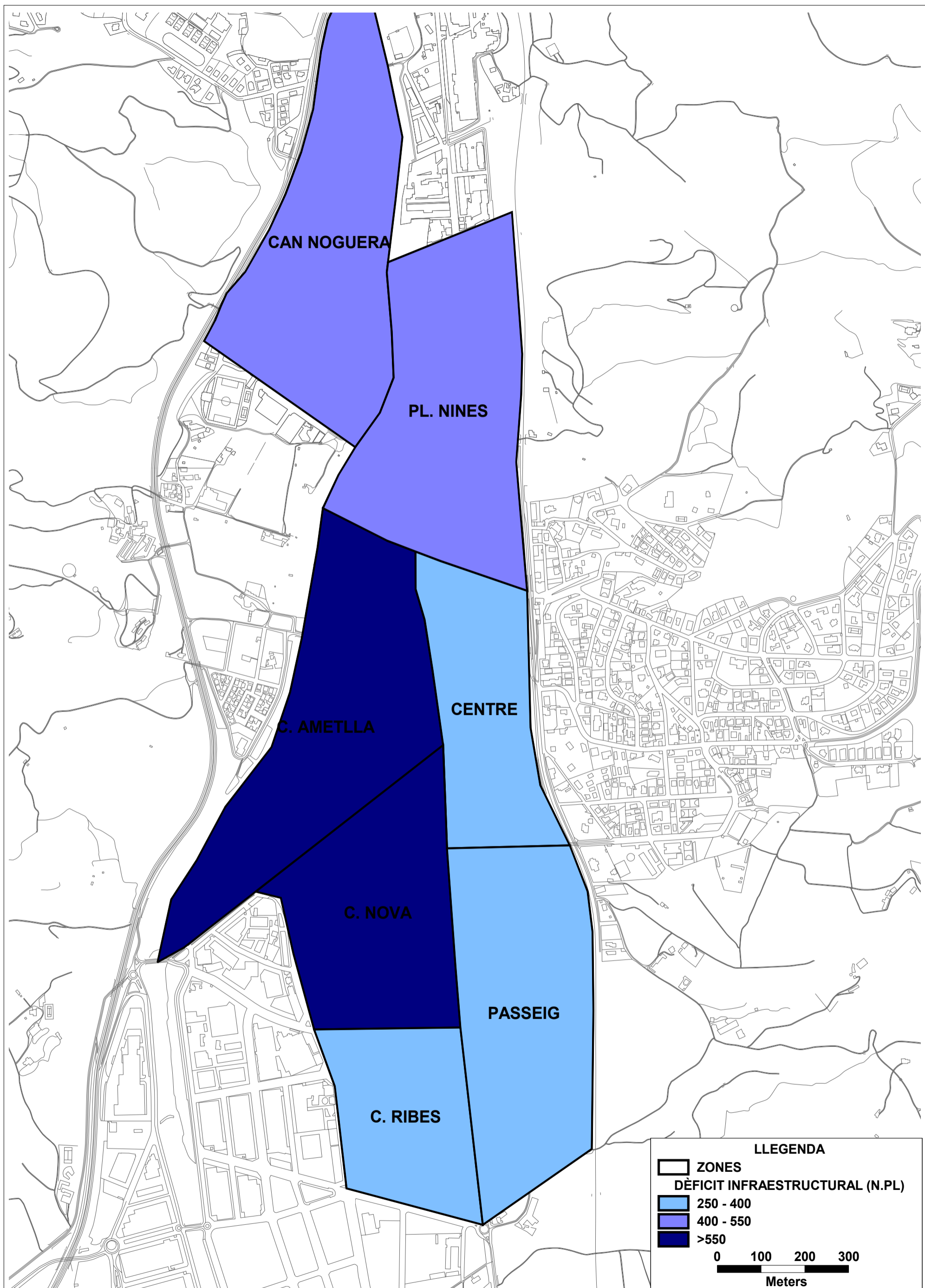


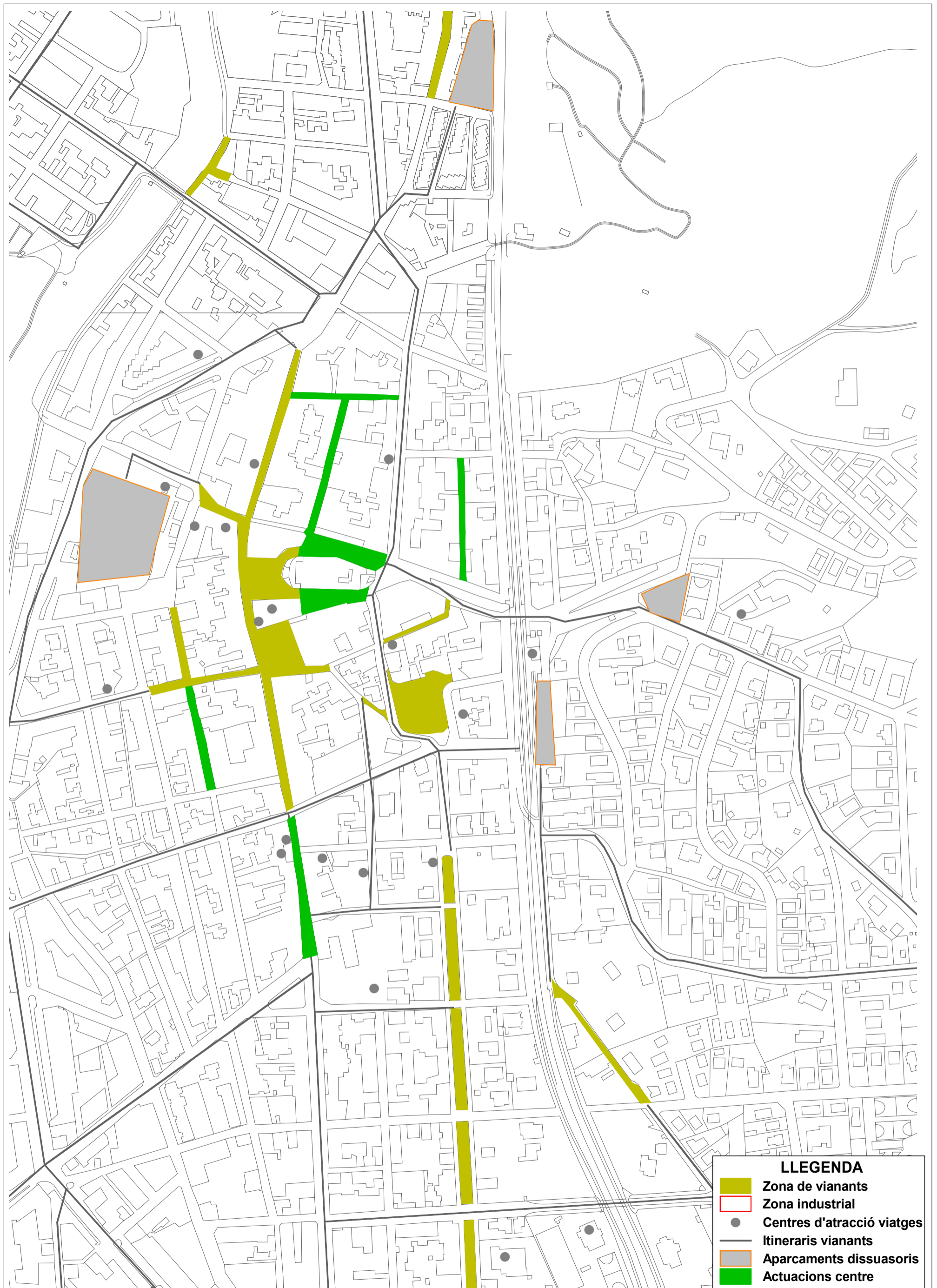


	Títol de l'estudi: ESTUDI DE MOBILITAT URBANA DE LA GARRIGA	Data: FEBRER 2019	Títol del plànol: Balànç global d'aparcament (N. places)	N. Plànol: 11
--	---	-----------------------------	--	-------------------------

Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

Codi Segur de Verificació (CSV): a5806323e403b5105918 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>



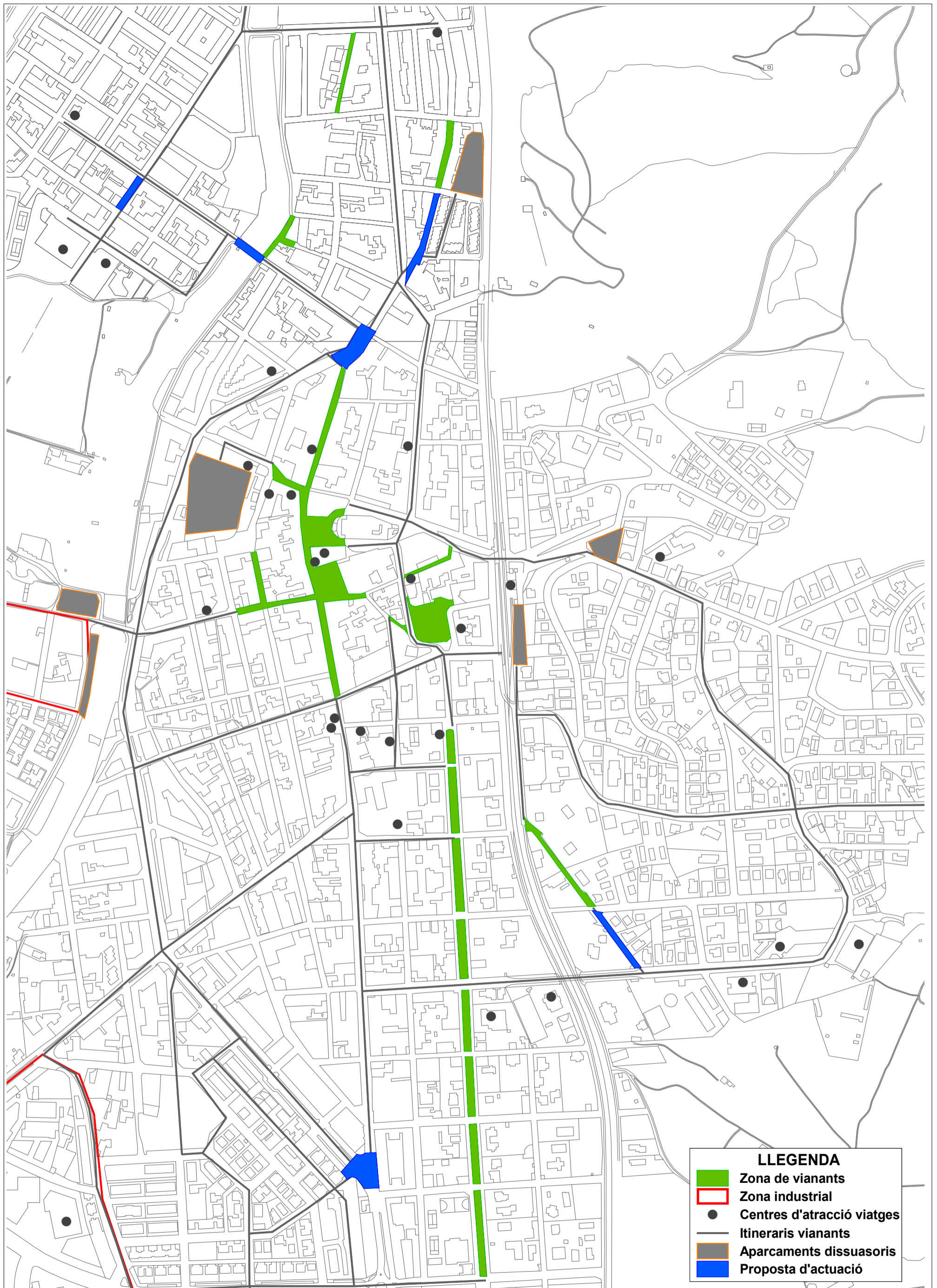


LLEGENDA	
	Zona de vianants
	Zona industrial
	Centres d'atracció viatges
	Itineraris vianants
	Aparcaments dissuasoris
	Actuacions centre

		Títol de l'estudi: ESTUDI DE MOBILITAT URBANA DE LA GARRIGA	Data: FEBRER 2019	Títol del plànol: Actuacions per a vianants al centre	N. Plànol: 13
--	--	---	-----------------------------	---	-------------------------

Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

Codi Segur de Verificació (CSV): a5806323e403b5105918 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>

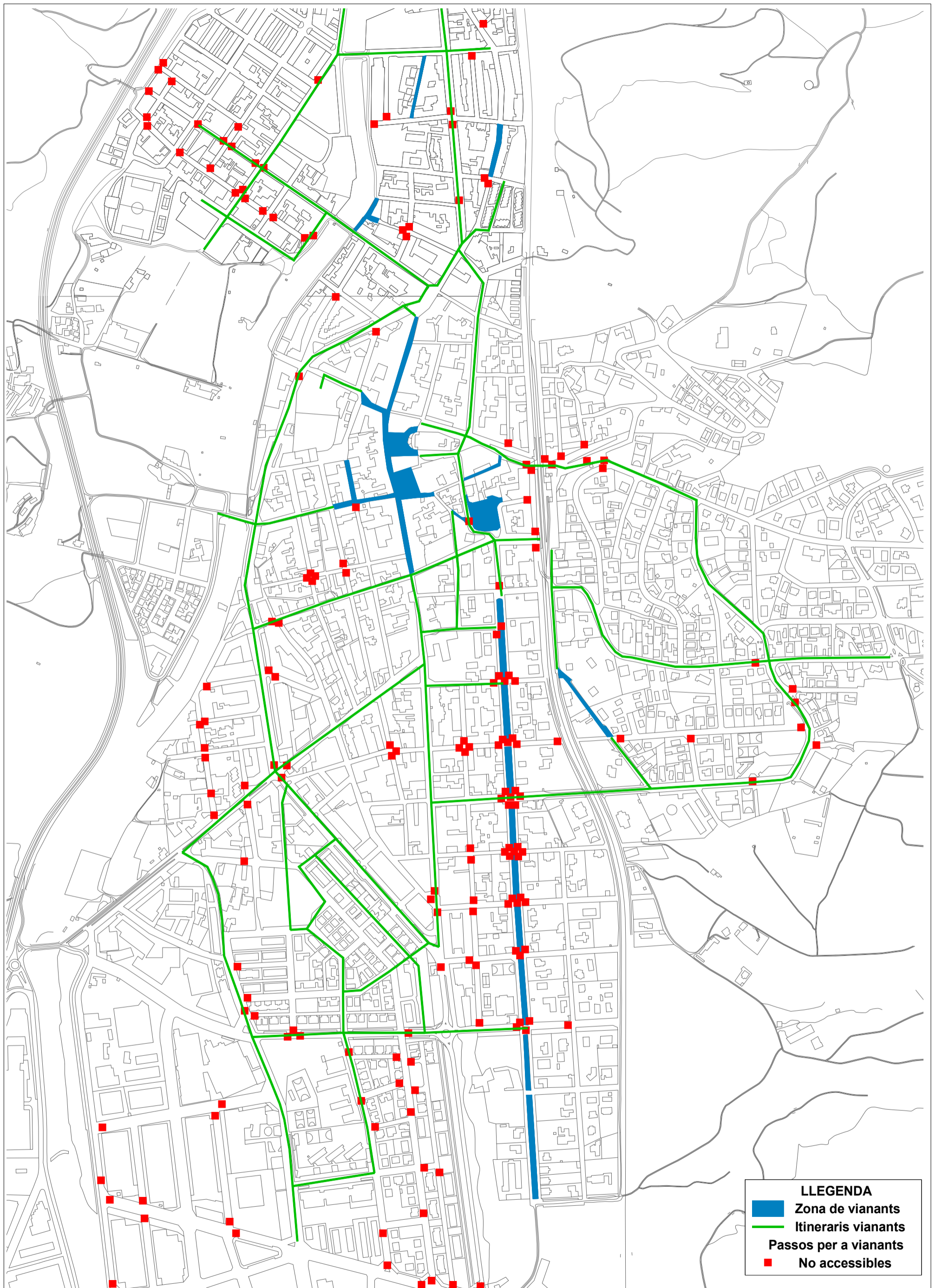



LLEGENDA	
	Zona de vianants
	Zona industrial
	Centres d'atracció viatges
	Itineraris vianants
	Aparcaments dissuasoris
	Proposta d'actuació

	<p>Títol de l'estudi: ESTUDI DE MOBILITAT URBANA DE LA GARRIGA</p>	<p>Data: FEBRER 2019</p>	<p>Títol del plànol: Actuacions als itineraris per a vianants</p>	<p>N. Plànol: 14</p>
--	--	--------------------------------------	---	----------------------------------

Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

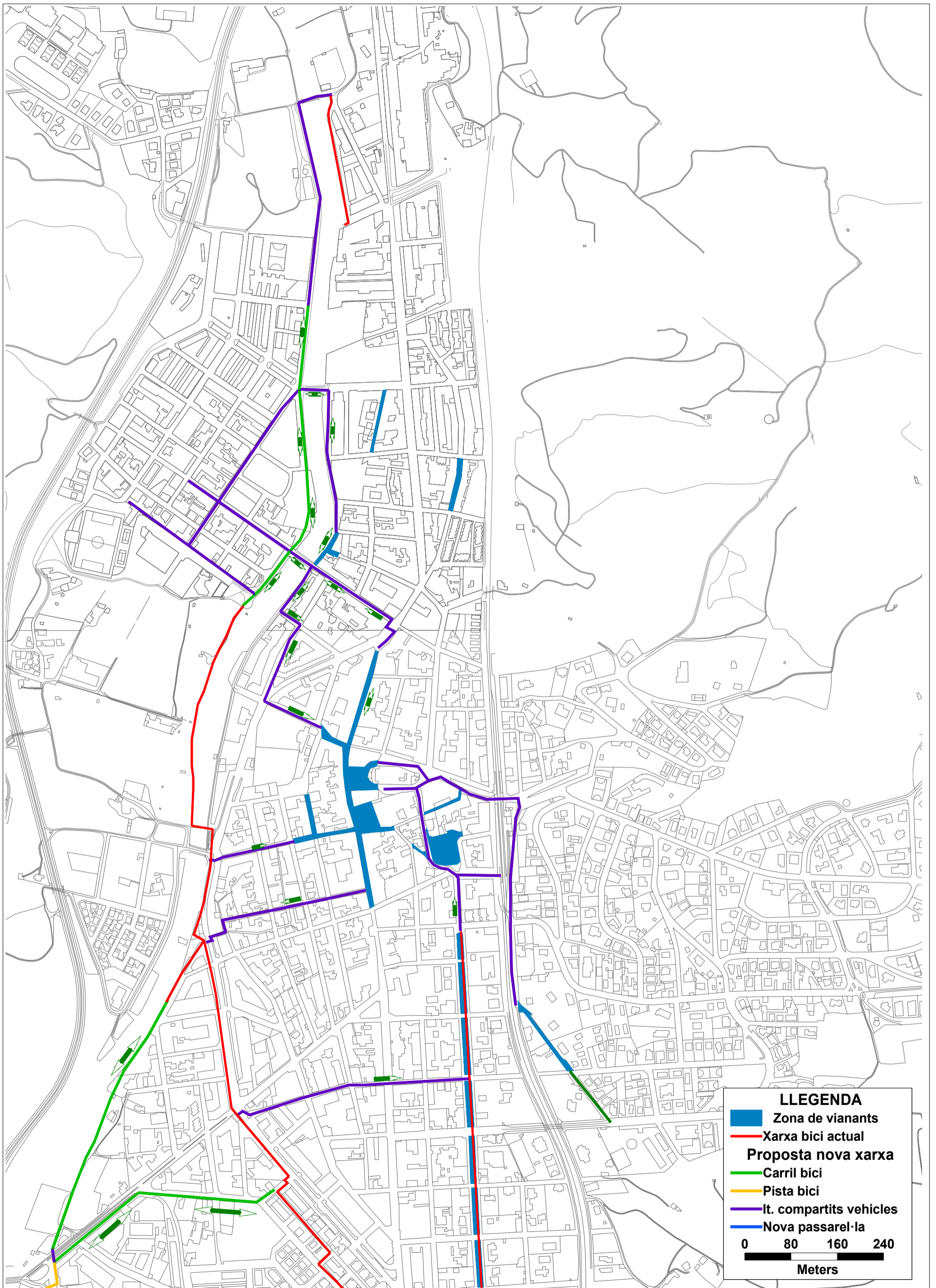
Codi Segur de Verificació (CSV): a5806323e403b5105918 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>



	<p>Títol de l'estudi: ESTUDI DE MOBILITAT URBANA DE LA GARRIGA</p>	<p>Data: FEBRER 2019</p>	<p>Títol del plànol: Passos per a vianants no accessibles</p>	<p>N. Plànol: 15</p>
---	--	--------------------------------------	---	----------------------------------

Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.



Codi Segur de Verificació (CSV): a5806323e403b5105918 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>



LLEGENDA

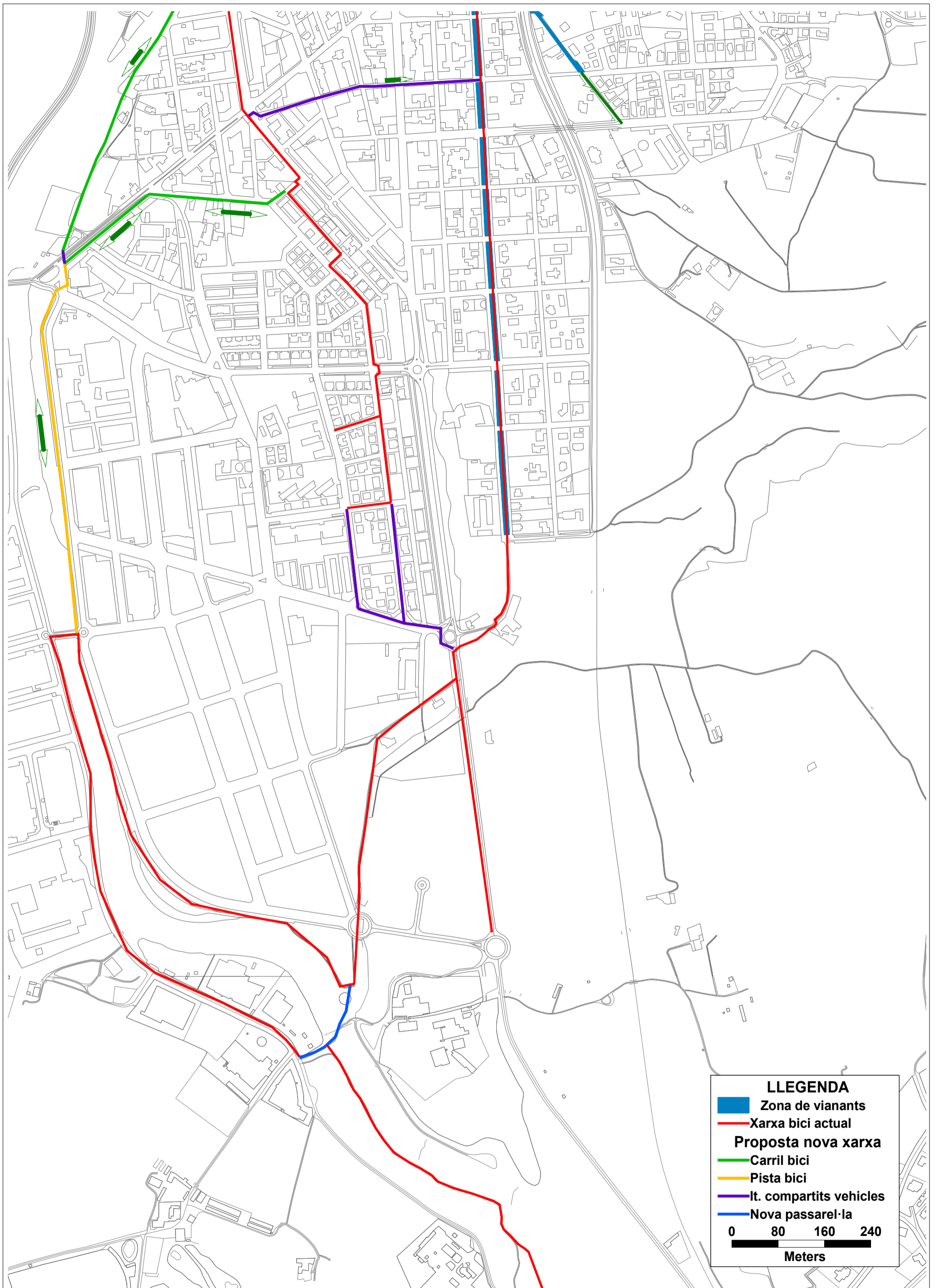
- Zona de vianants
- Xarxa bici actual
- Proposta nova xarxa**
- Carril bici
- Pista bici
- It. compartits vehicles
- Nova passarel·la

0 80 160 240
 Meters

		Títol de l'estudi: ESTUDI DE MOBILITAT URBANA DE LA GARRIGA	Data: FEBRER 2019	Títol del plànol: Xarxa bicicleta proposada (1 / 2)	N. Plànol: 16
---	---	---	-----------------------------	---	--

Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

Codi Segur de Verificació (CSV): a5806323e403b5105918 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>



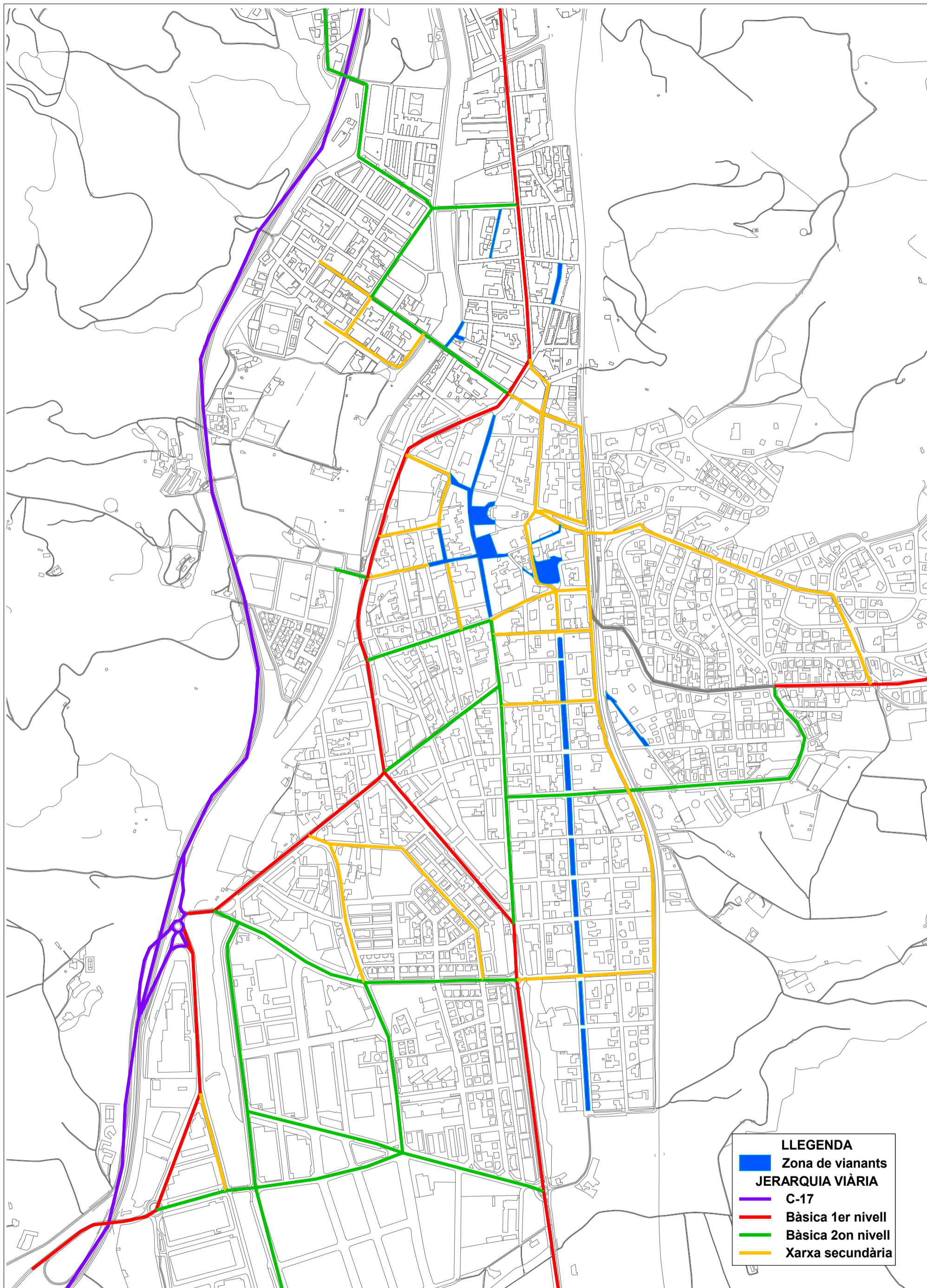
LLEGENDA

- Zona de vianants
- Xarxa bici actual
- Proposta nova xarxa**
- Carril bici
- Pista bici
- It. compartits vehicles
- Nova passarel·la

0 80 160 240
Meters



Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

Codi Segur de Verificació (CSV): a5806323e403b5105918 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>



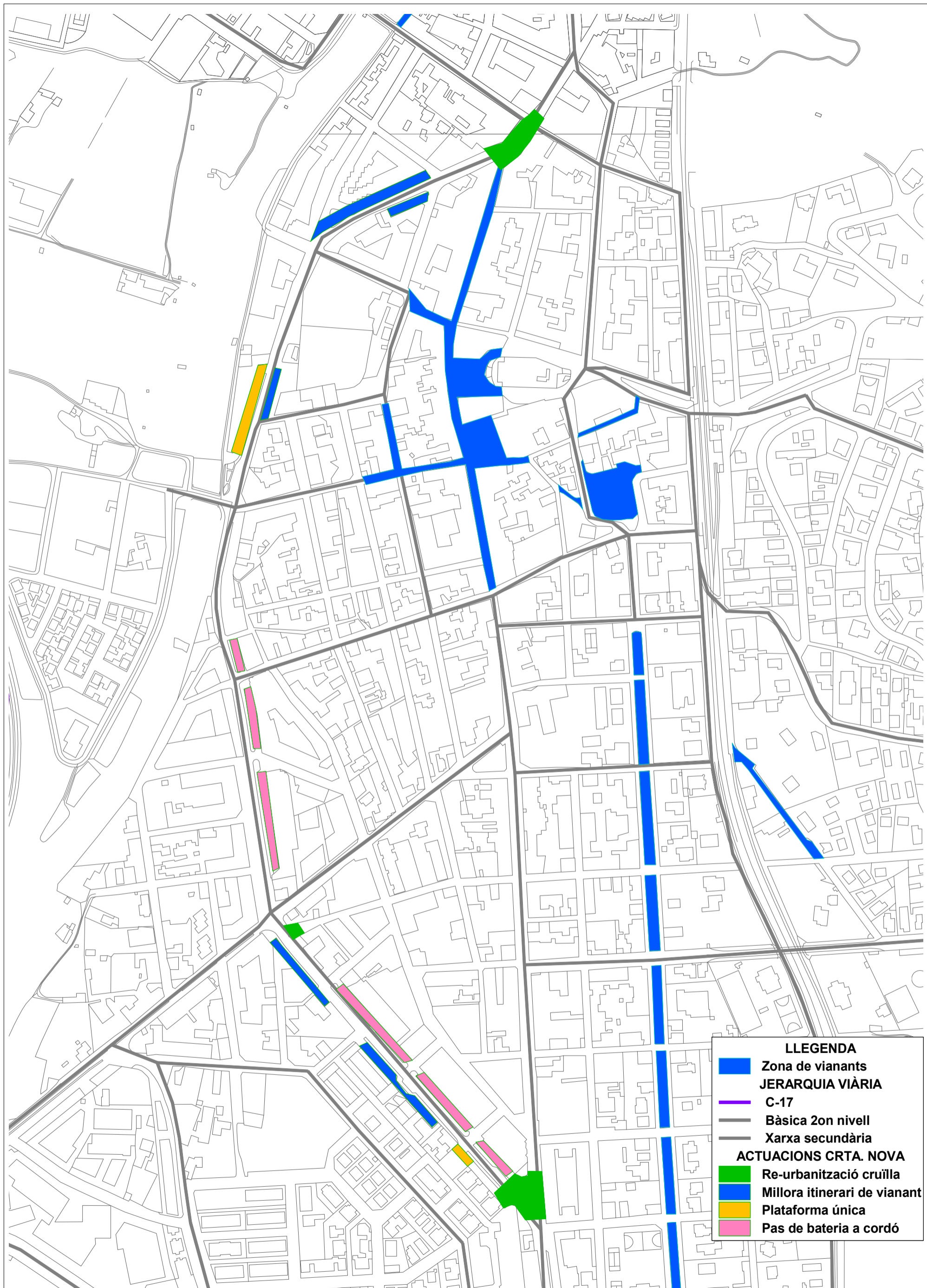
LLEGENDA

- Zona de vianants
- JERARQUIA VIÀRIA**
- C-17
- Bàsica 1er nivell
- Bàsica 2on nivell
- Xarxa secundària

		Títol de l'estudi: ESTUDI DE MOBILITAT URBANA DE LA GARRIGA	Data: FEBRER 2019	Títol del plànol: Jerarquia viària futura	N. Plànol: 18
---	---	---	-----------------------------	---	--

Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

Codi Segur de Verificació (CSV): a5806323e403b5105918 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>



LLEGENDA

	Zona de vianants
JERARQUIA VIÀRIA	
	C-17
	Bàsica 2on nivell
	Xarxa secundària
ACTUACIONS CRTA. NOVA	
	Re-urbanització cruïlla
	Millora itinerari de vianant
	Plataforma única
	Pas de bateria a cordó

	<p>Títol de l'estudi: ESTUDI DE MOBILITAT URBANA DE LA GARRIGA</p>	<p>Data: FEBRER 2019</p>	<p>Títol del plànol: Actuacions de millora dels itineraris per a vianants a la Crta. Nova</p>	<p>N. Plànol: 19</p>
--	--	--------------------------------------	---	----------------------------------

Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

Codi Segur de Verificació (CSV): a5806323e403b5105918 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>

Metadades del document

Núm. expedient	2017/0002942
Tipus documental	Pla
Títol	20190515 PMUS 6538EM01 La Garriga
Codi classificació	D0506SE01 - Serveis obert

Signatures

Signatari		Acte	Data acte
TCAT P Roger Torrell Domenech	Tècnic/a del Servei Promotor	Signa	21/10/2019 16:00
CPISR-1 C Maria Paloma Sanchez- contador Escudero	Cap del Servei/Oficina	Signa	22/10/2019 09:30

Validació Electrònica del document

Codi (CSV)	Adreça de validació	QR
a5806323e403b5105918	https://seuelectronica.diba.cat	

