

# **Memòria descriptiva i justificativa**

TEXT REFÓS del POUM de Granollers  
que incorpora les prescripcions d'ofici  
de l'acord de la CTU de 28/09/2006

**2012**



<b>NOTA PRÈVIA.....</b>	<b>5</b>
<b>1. JUSTIFICACIÓ DE LA CONVENIÈNCIA I OPORTUNITAT DE LA REVISIÓ DEL P.G.O. ....</b>	<b>7</b>
<b>2. PROCÉS DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA .....</b>	<b>7</b>
2.1. LA VISIÓ DE GRANOLLERS PELS SEUS CIUTADANS.....	8
2.1.1. <i>El model de participació ciutadana</i> .....	8
2.1.2. <i>Les conclusions de la participació ciutadana</i> .....	9
2.2. EL PLA ESTRATÈGIC DE GRANOLLERS .....	12
2.3. L'AVANÇ DEL POUM.....	15
<b>3. JUSTIFICACIÓ DE L'OBSERVANÇA DE L'OBJECTIU DE DESENVOLUPAMENT SOSTENIBLE I DE LES DIRECTRIUS PER AL PLANEJAMENT URBANÍSTIC.....</b>	<b>15</b>
<b>4. MESURES ADOPTADES PER A FACILITAR L'ASSOLIMENT D'UNA MOBILITAT SOSTENIBLE EN EL MUNICIPI. ....</b>	<b>17</b>
4.1. SITUACIÓ ACTUAL DEL TRANSPORT PÚBLIC.....	17
4.2. PROPOSTES DEL POUM EN QUANT A LA MOBILITAT SOSTENIBLE. ....	17
<b>5. EL PLANEJAMENT TERRITORIAL .....</b>	<b>18</b>
5.1. EL PLA TERRITORIAL DE CATALUNYA .....	19
5.2. EL PLA DE CARRETERES.....	19
<b>6. CRITERIS PER A LA REVISIÓ DEL PLA .....</b>	<b>20</b>
6.1. CRITERI BÀSIC: LA REVISIÓ ES JUCA EN SÒL URBÀ .....	20
6.2. CRITERIS GENERALS.....	21
<b>7. OBJECTIUS PER A LA REVISIÓ. ....</b>	<b>21</b>
7.1. EN QUANT A LA CLASSIFICACIÓ DEL SÒL: .....	21
7.2. EN QUANT AL SISTEMA VIARI .....	22
7.3. EN QUANT AL SISTEMA FERROVIARI: .....	22
7.4. EN QUANT AL SISTEMA D'ESPais LLIURES:.....	22
7.5. EN QUANT AL SISTEMA D'EQUIPAMENTS:.....	22
7.6. EN QUANT A LA QUALIFICACIÓ DEL SÒL:.....	23
7.7. OBJECTIUS COMPLEMENTARIS.....	23
<b>8. JUSTIFICACIÓ DEL MODEL DE DESENVOLUPAMENT.....</b>	<b>23</b>
ASPECTES PREVIS.....	23
8.1. ESTRUCTURA GENERAL DEL TERRITORI.....	24
8.2. XARXA VIÀRIA BÀSICA.....	24
8.2.1. <i>De comunicació metropolitana i comarcal</i> .....	24
8.2.2. <i>De comunicació de la conurbació</i> .....	26
8.2.3. <i>Vialitat bàsica urbana</i> .....	28
8.2.4. <i>El ferrocarril</i> .....	30
8.3. TRACTAMENT DEL SÒL URBÀ .....	31
8.3.1. <i>Àrea central</i> .....	32
8.3.2. <i>Àrees de transformació a noves tecnologies</i> .....	33
8.4. TRACTAMENT DEL SÒL URBANITZABLE .....	34
8.5. TRACTAMENT DEL SÒL NO URBANITZABLE.....	36
8.5.1. <i>L'àrea de Palou:</i> .....	36
8.5.2. <i>Els territoris plans:</i> .....	37
8.5.3. <i>Els territoris ondulats:</i> .....	38
8.5.4. <i>L''Ecopark''</i> .....	38
8.5.5. <i>El Circuit de Catalunya</i> .....	38
8.6. TRACTAMENT DELS SISTEMES D'ESPais LLIURES I EQUIPAMENTS .....	38
8.7. L'HABITATGE DE PROMOCIÓ PÚBLICA. ....	40

<b>9. ADEQUACIÓ ENTRE LES PREVISIONS DE POBLACIÓ I LA CAPACITAT DEL SÒL URBANITZABLE DEL PLA.....</b>	<b>40</b>
<b>10. PROTECCIÓ DEL PATRIMONI.....</b>	<b>41</b>
<b>11. MESURES PEL DESENVOLUPAMENT SOSTENIBLE.....</b>	<b>41</b>
<b>12. SOSTRE EDIFICABLE I PREVISIONS DE POBLACIÓ.....</b>	<b>41</b>
12.1. QUADRES RESUM DE SÒL I SOSTRE EDIFICABLES EN ZONES .....	41
12.2. AJUST ENTRE SOSTRE I PREVISIONS DE POBLACIÓ. ....	42
<b>13. JUSTIFICACIÓ DE LES RESERVES PER ESPAIS LLIURES .....</b>	<b>42</b>
<b>14. JUSTIFICACIÓ DE LES RESERVES INDICATIVES PER DOTACIONS.....</b>	<b>43</b>
<b>15. QUADRE RESUM DE ZONES I SISTEMES DEL POUM.....</b>	<b>45</b>

## **NOTA PRÈVIA**

*En la present memòria s'ha separat la part descriptiva i justificativa de la informativa amb la doble finalitat d'ajustar els continguts i facilitar la lectura de cadascuna d'elles.*

*Els Annexos són els següents:*

Annex 1.

*Document de criteris i objectius relatius a la Revisió del PGO del municipi, aprovat per unanimitat pel Ple municipal en sessió de 20/03/01.*

Annex 2.

*Pla Estratègic de Granollers, aprovat a 1999.*

Annex 3.

*Estudi de les necessitats d'habitatge a la ciutat de Granollers. Carme Trilla, economista, A. Blanes, R. Vergés i J. López.*

Annex 4.

*Granollers i la seva comarca. Àngel Gonzalo, geògraf.*

Annex 5.

*Publicació "Finestra oberta" número 29, Març 2003. Títol: "Granollers participa; Quina ciutat vols?. Informe del procés". Fundació Bofill.*

Annex 6.

*Comparació de mobilitat obligada residència treball, i mobilitat obligada en relació a Barcelona, la pròpia comarca i els sectors d'activitat. Salvador Matas, Joan A. Paez, Olga Roca i Glòria Viladrich, arquitectes.*

Annex 7.

*Sostre edificat i potencial en sòl urbà. Salvador Matas, Joan A. Paez, Olga Roca i Glòria Viladrich, arquitectes.*

Annex 8.

*Estudi previ d'ordenació urbanística de l'entorn de la via del ferrocarril a Granollers. José Gonzalez Baschwitz, arquitecte.*

Annex 9.

*Fitxes de les figures urbanístiques segons PGO vigent. Salvador Matas, Joan A. Paez, Olga Roca i Glòria Viladrich, arquitectes.*

Annex 10.

*Informe dels suggeriments a l'exposició de l'Avanç del POUM.*

Annex 11.

*Estudi de diversos traçats i alternatives viàries i de ponts sobre el Congost. F. Figueres, enginyer industrial.*

Annex 12.

*Granollers i l'economia del coneixement. Joan Trullén, Dept. d'Economia Aplicada. UAB.*

Annex 13.

*Estudi de tipus edificatoris i usos de l'edificació a l'àrea de Palou. Salvador Matas, Joan A. Paez, Olga Roca i Glòria Viladrich, arquitectes.*

Annex 14.

*Estudi del SNU de Granollers. Miquel Domingo i Marcià Codinachs, arquitectes.*

Annex 15.

*Estudi d'influència àmbit Circuit de Velocitat. Jornet-Llop-Pastor, arquitectes.*

Annex 16.

*Número de plantes reals, segons PGO que es revisa, i proposta, segons POUM de l'eix de l'antiga "carretera".. Matas/Paez/Roca/Viladrich, arquitectes.*

*Els annexos 1 a 9 i 14 ja formaven part de l'Avanç.*

*Els annexos 10 i 12 s'adjunten al final del document.*

*Els annexos 11, 13, 15 i 16 es presenten com a documents separats.*

## **1. JUSTIFICACIÓ DE LA CONVENIÈNCIA I OPORTUNITAT DE LA REVISIÓ DEL P.G.O.**

L'Ajuntament en Ple de Granollers, en sessió ordinària de 20 de març de 2001, aprovà per unanimitat un document de criteris i objectius relatius a la Revisió del Pla General d'Ordenació del municipi, el qual s'inclou com a Annex 1 de la present Memòria, i del que se'n reproduïx el fragment introductor que justifica la Revisió:

*El programa d'actuació de l'Ajuntament de Granollers fixa com un dels seus objectius l'adequació del Pla general de la ciutat.*

*El Pla general va ser aprovat definitivament l'any 1984. El programa d'actuació va ser revisat l'any 93. A aquesta revisió del programa se li va incloure un text refós, que a més incorporava modificacions puntuals. Durant el temps de la seva vigència n'ha sofert d'altres.*

*Hi ha moltes raons que empenyen a impulsar, de manera immediata, l'adequació a fons del Pla general:*

- *El nivell de desenvolupament del PGO vigent aconseguit després de 16 anys de vigència.*
- *La dificultat per donar sortida, en el marc normatiu actual a determinades figures de planejament.*
- *Els nous requeriments de la ciutat en matèria de vialitat, d'espais lliures, d'habitatge, d'equipaments.*
- *Les determinacions del Pla estratègic aprovat l'any 1999.*

*L'adequació del Pla general haurà d'abastar a tots els tipus de sòl del terme municipal, i donar sortida a les figures de planejament que el desenvolupaven i que han resultat inadequades.*

*Haurà de reflexionar sobre la forma de ciutat que volem i els seus espais lliures.*

*Per encaminar l'evolució del municipi cap a la sostenibilitat, l'adequació el P.G.O. ha d'integrar els aspectes ecològics, econòmics i sociològics. Des d'aquesta perspectiva, cal avançar cap a un model de ciutat més compacta, en la que la distribució d'usos, espais i funcions sigui heterogènia i diversa, i la població se senti integrada en la zona on visqui i gaudeixi d'un medi ambient de qualitat.*

*Haurà d'incorporar les noves necessitats d'equipaments des de la perspectiva del Pla estratègic i els criteris de sostenibilitat de l'Agenda 21.*

*Haurà de buscar noves fórmules en relació al tema de l'habitatge, més enllà de la creació de sòl i nous criteris de gestió, també urbanística.*

*Haurà d'aportar nous criteris i solucions al tema de la mobilitat, i estudiar les relacions amb els municipis veïns i aportant nous criteris de relació, des de la perspectiva de l'ús del territori.*

A més, el nivell de desenvolupament del Pla vigent (veure Memòria Informativa) l'aprovació pel Parlament de Catalunya i publicació al D.O.G. de la Llei 2/2002 d'Urbanisme i el seu Reglament Parcial incideixen en la conveniència i oportunitat de la Revisió. Molt especialment cal fer esment de l'article 3 de la referida Llei, que planteja el concepte de desenvolupament urbanístic sostenible com a marc legal al qual caldrà referir en endavant el planejament.

Aquesta Memòria recull els principals ajustos i variacions que ha calgut introduir com a conseqüència de les al·legacions rebudes en el període d'exposició pública.

Finalment, cal indicar que aquest planejament s'havia iniciat en període de vigència de la Llei 2/2002, i finalitzarà subjectant-se al DL 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme.

## **2. PROCÉS DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA**

Aquest apartat fa referència als dos estudis endegats per l'Ajuntament de Granollers.

L'any 2002 es va dur a terme una enquesta ciutadana per a l'adequació del PGO, dirigida per en Jordi Sànchez de la Fundació Jaume Bofill, treball del que a març 2003 s'han publicat les conclusions. Veure Annex 5 per a major informació i coneixement del tema.

D'altra banda, l'any 1999 es finalitzava el Pla Estratègic de Granollers, amb notable participació ciutadana.

A més, es recull l'exposició pública de l'Avanç del POUM.

## **2.1. La visió de Granollers pels seus ciutadans.**

### **2.1.1. El model de participació ciutadana.**

Sota l'eslògan **Granollers participa! Quina ciutat vols?** s'han realitzat dos mètodes d'enqüestació: 1) una enquesta domiciliària adreçada per correu a tota la població major de 16 anys, i 2) una enquesta personal i presencial sobre una mostra de 600 persones.

Davant la impossibilitat de tractar tots els aspectes que es recullen en un PGOU i tenint presents les característiques urbanístiques que té el municipi, la proposta per a aquesta primera fase es va concretar en la recollida del màxim d'opinions ciutadanes possibles al voltant d'aspectes sobre el model de ciutat (pautes de creixement demogràfic i urbanístic) i sobre com es considera que hauria de ser Granollers des d'una perspectiva més general en aspectes propers a la qualitat de vida.

L'opció metodològica per portar a terme aquesta primera fase va ser el treball a través d'enquestes. Això permet una recollida d'opinions que en el cas de ser representatives, poden esdevenir una base sòlida per a fer inferències sobre una població més àmplia. La particularitat és que es va decidir vertebrar l'enquesta a partir de dos mecanismes: una enquesta postal domiciliària on la mostra potencial era tot l'univers major de 16 anys i resident a Granollers i de manera simultània, una enquesta personal a una mostra reduïda de 600 persones. Amb la primera es buscava un major impacte en el conjunt de la ciutadania (totes les llars del municipi) i amb la segona es garantien les exigències necessàries de representativitat que en una enquesta de resposta postal mai queden garantides. Per altra banda la presencialitat en l'enquestació permet obtenir un tipus d'informació més concreta fins i tot amb preguntes específiques de cada barri i una informació més treballada. A més, la presencialitat permet aprofundir més en els detalls, comentaris de la gent i per tant tractar les opinions amb més exhaustivitat.

Cal considerar també que l'enquesta postal probablement serà resposta per aquelles persones predisposades a participar, amb un possible biaix en les respostes, tot i que és possible pensar que amb aquest mètode s'eliminen possibles efectes mediatitzadors de l'entrevistador. En aquest tipus de processos una resposta a l'entorn del 5% de la mostra es pot considerar un nivell acceptable.

La tipologia de preguntes i els blocs temàtics que les componen són molt similars per ambdues enquestes. En canvi el seu format (redacció, ampliació del contingut...) varia en funció de les diferències del mètode.

Per les diferències esmentades, el qüestionari per a l'enquesta postal havia de ser general, planer, perquè qualsevol persona que el rebés a casa pogués manifestar la seva opinió sense necessitat de disposar de grans coneixements urbanístics, i curt, per afavorir al màxim la participació de la gent. En canvi el qüestionari per l'enquesta presencial podia ser més complert (amb alguna pregunta de més) i amb alguna pregunta més complexa ja que l'entrevistador sempre podia aclarir algun element de dubte en les persones entrevistades.

La quantitat d'enquestes postals recollides va ser de 1.884 enquestes, que representen 4,7% de la població empadronada més gran de 16 anys i que es desglossen de la següent manera: 1.786 enquestes vàlides i 98 enquestes nul·les (6 amb missatge de protesta i 4 en blanc). Valor proper al 5% considerat acceptable.



L'Institut Municipal de la Comunicació va col·laborar especialment en donar a conèixer la realització del procés participatiu, a través de la ràdio i sobretot de la seva televisió. Aquest seguiment informatiu també va ser seguit per la premsa escrita de caràcter local i comarcal.

La segona fase es vertebrava a través de dos espais de participació: uns tallers participatius dirigits als agents socials, econòmics i tècnics del municipi, i uns Consells Ciutadans.

Els tallers són una dinàmica de treball participatiu on les persones que hi prenen part discuteixen i valoren aspectes concrets que poden tenir una incidència directa en la presa de decisions públiques. Es van fer dos tallers, un amb entitats i l'altre amb agents econòmics i tècnics del municipi.

Durant la segona part del procés de participació *Granollers Participa! Quina ciutat vols?* es volia posar una atenció especial a la participació dels ciutadans a títol individual. Per aquesta raó es va decidir fer uns consells ciutadans.

L'aleatorietat de la selecció de participants als Consells Ciutadans garanteix la presència en el debat d'un perfil de gent molt plural des del punt de vista d'edat, de nivell d'estudis, de nivell socioeconòmic, etc...

Els participants han d'obtenir la informació necessària sobre el tema per tal de poder debatre i emetre una opinió.

Els resultats del qüestionari i la informació extreta de l'observació i enregistrament dels debats són les fonts de l'informe que elabora l'equip organitzador. És el que s'anomena el dictamen ciutadà.

#### 2.1.2. Les conclusions de la participació ciutadana.

Reproduïm textualment les conclusions publicades per la Fundació Bofill a "Finestra Oberta" número 29.

*En aquest últim apartat pretenem fer una anàlisi conjunta dels resultats dels diferents espais de participació del procés Granollers Participa! Quina ciutat vols?: l'enquesta ciutadana, els tallers participatius i els Consells Ciutadans. Tenint en compte les diferències metodològiques i de temes tractats en cadascun d'aquests espais, la nostra anàlisi es basarà fonamentalment en la comparació de les tendències que marquen els resultats i només en casos molt concrets serà possible comparar dades quantitatives.*

*Com ja hem vist, l'enquesta ciutadana tractava alguns dels principals temes que afecten la revisió d'un Pla d'ordenació urbanística municipal, com el creixement demogràfic i urbanístic o els usos del sòl, però se centrava especialment en aquells aspectes relacionats amb la qualitat de vida dels ciutadans i ciutadanes: espais públics, mobilitat, equipaments i serveis... tal com es recull en la primera part d'aquest informe, les respostes dels participants en l'Enquesta ciutadana apostaven clarament perquè Granollers esdevingui, en els propers anys, una ciutat mitjana que permeti un estil de vida assossegat i tranquil, sense excessiva mobilitat i amb espais més lliures de cotxes.*

*En general, les propostes sortides dels tallers participatius i les conclusions dels Consells Ciutadans, encara que només se centrin en els aspectes relatius a la mobilitat, reforcen clarament aquest ideal de ciutat. De fet, en la major part dels casos les opcions majoritàries dels participants en el procés d'enquestació encara són majoritàriament més recolzades en els Consells Ciutadans.*

*Així, per exemple, si prop de tres de cada quatre participants en l'enquesta presencial preferien una ciutat amb espais més lliures de cotxes per sobre de l'opció de poder accedir amb cotxe a tot arreu, en el cas dels Consells Ciutadans aquesta opció està recolzada gairebé unànimement per tots els participants.*

Taula 38. De les següents opcions, quina valoreu més?

	Enquesta presencial	Consells Ciutadans
Espais més lliures de cotxes	70,5%	85,3%
Accedir amb cotxe a tot arreu	25,7%	3,1%
No ho sabeu/No contesteu	3,8%	1,6%
Total	100%	100%

Coherentment, quan es tracta de la **mobilitat dels vianants** es produeix la coincidència de resultats entre l'enquesta i els Consells clarament a favor de l'ampliació de les àrees de vianants, ja sigui a tot el centre històric com al centre i a determinats carrers en dies i hores concretes. En aquest cas, els resultats dels Consells no només reforcen l'opció majoritària dels participants en l'enquesta sinó que serveixen per a introduir un matís en el concepte d'àrea de vianants, que s'entén ara com a zona amb prioritat per als vianants, però no forçosament exclusiva. Les propostes més votades pels participants en els tallers -ampliar la zona de vianants en horari i extensió i fomentar el centre com a espais per als vianants amb els carrers sense voreres confirmen rotundament aquesta opció.

Taula 39. Valorant l'experiència de la zona de vianants creieu que l'àrea peatonal...

	Enquesta presencial	Enquesta postal
És suficient	43,2%	31,9%
S'hauria d'ampliar a tot el centre històric	25,0%	27,7%
S'hauria d'ampliar a determinats carrers de manera permanent	19,3%	19,9%
S'hauria d'ampliar a determinats carrers dies i hores concretes	9,5%	17,5%
No sabeu/No contesteu	3,0%	3,0%
Total	100%	100%

Taula 40. Valorant l'experiència de la zona de vianants al centre de Granollers, creieu que aquesta...

	Consells Ciutadans
És suficient	7,8%
S'hauria d'ampliar a tot el centre històric	25,0%
S'hauria d'ampliar a tot el centre històric i a determinats carrers en dies i hores concretes	67,2%
No sabeu/No contesteu	0,0%
Total	100%

En relació amb el **transport públic**, a l'enquesta no hi havia cap pregunta específica que s'hi referís. Tot i això, l'opció de millorar el transport públic apareixia com la segona opció amb més suport quan es demanava quines mesures podrien ajudar a superar els problemes de circulació dins la ciutat. Coincidint amb aquesta tendència, les propostes dels tallers i els resultats dels Consells -on es va tractar el tema del transport públic molt més a fons- aposten per una ampliació i millora de la xarxa existent. En el cas dels Consells, fins i tot una clara majoria dels participants considera que s'hauria de convertir en el mitjà de transport prioritari en tot el municipi.

Quan es parla del **trànsit a l'interior del municipi**, els resultats de l'enquesta, els tallers i els Consells són difícilment comparables. De fet, podem considerar que a l'enquesta es detecta el problema -la circulació interna es considera com el principal problema urbanístic de Granollers- mentre que durant les sessions dels tallers i dels Consells s'apunten algunes possibles solucions com la creació d'anelles de carrers per a la circulació dels vehicles i dificultar la circulació fora d'aquests carrers o la connexió entre banda i banda del riu amb la construcció de nous ponts de vianants i per a vehicles.

Els **problemes d'aparcament** són un aspecte destacat tant en els resultats de l'enquesta ciutadana com en els debats dels Consells Ciutadans. De fet, aquest tema és considerat el segon problema urbanístic de Granollers pels participants en l'enquesta, que consideren que la millor opció per a millorar els problemes de circulació dins la ciutat és el desenvolupament d'un pla d'aparcaments. Tot i això, quan s'entra a proposar mesures concretes per a abordar el tema de l'aparcament detectem algunes diferències entre les enquestes per una banda i els tallers i els Consells per l'altra. Mentre que l'opció més prioritzada per a solucionar els problemes d'aparcament en l'enquesta és la creació de places subterrànies dins la ciutat, en els Consells la proposta que clarament s'imposa és la creació de grans places d'aparcament al voltant de la ciutat, coincidint de ple amb les propostes dels dos tallers participatius. Aquesta segona opció, de fet, és més coherent amb una ciutat més lliure de cotxes -els

cotxes no entren a la ciutat, perquè es deixen aparcats a la perifèria- que no pas la dels aparcaments subterranis dins la ciutat, que suposa que els cotxes han d'entrar fins al centre per a trobar aparcament.

Taula 41. Quines d'aquestes propostes prioritzariu per millorar els problemes d'aparcament?

	Enquesta presencial (primera preferència)
Crear places subterrànies dins la ciutat	44,0%
Places d'aparcament al voltant de la ciutat i bona combinació de transport públic	39,0%
Crear places temporals dins la ciutat	9,3%
Altres	1,0%
No ho sabeu / No contesteu	6,5%
Total	100%

Taula 42. Quines d'aquestes propostes prioritzariu per millorar els problemes d'aparcament?

	Consells Ciutadans (primera preferència)
Places d'aparcament al voltant de la ciutat	66,7%
Crear places subterrànies dins la ciutat	15,9%
Aplicar mesures per abaratir els pàrquings privats	11,1%
Crear places temporals dins la ciutat	3,2%
Altres	3,2%
Total	100%

Aquesta diferència entre les respostes es podria explicar per diversos factors que s'interrelacionen. Primer de tot, cal tenir en compte l'element d'informació i deliberació que aporten les metodologies dels tallers i dels Consells. Tant en les intervencions dels informadors com després en els debats, en els dos casos es va reiterar la idea que el problema d'aparcament tenia bàsicament relació amb la quantitat de gent que no viu a Granollers però que s'hi desplaça diàriament en vehicle, perquè es considera que en general els habitants de la ciutat trien maneres alternatives al cotxe per moure's per la ciutat. Coherentment amb aquesta idea, i també amb la de reduir la circulació dins del nucli urbà, l'opció que es prefereix és que aquells que arriben de fora de Granollers aparquin a la perifèria i que vagin a peu o amb transport públic fins al centre de la ciutat. Així, podríem pensar que els participants en l'enquesta van respondre la pregunta pensant en la solució dels problemes d'aparcament per a les persones que viuen a Granollers, mentre que en els tallers i en els Consells queda clar que les places d'aparcaments al voltant de la ciutat van dirigides fonamentalment a les persones que no hi viuen, però que s'hi desplacen diàriament per a treballar, o setmanalment per a comprar. En tot cas, els resultats de les enquestes dels Consells Ciutadans coincideixen que l'opció menys desitjable per a solucionar els problemes d'aparcament és la creació de places temporals dins la ciutat.

Finalment, en relació als **accessos a la ciutat** trobem coincidències en les tendències que apunten les opinions i les propostes dels participants en l'Enquesta, els tallers i els Consells. Pel que fa a l'enquesta, la millora dels accessos no es considera una mesura gens prioritària, però en canvi sí que es considera bastant prioritària l'obertura de noves vies de circumval·lació. Aquests resultats es podrien considerar coherents amb les mesures triades com a més prioritàries pels participants dels Consells i dels tallers, que no se centren en la millora o en la creació de nous accessos a la ciutat sinó que van fonamentalment dirigides a evitar que el trànsit de pas no entri al nucli urbà.

Per concloure podem afirmar que les tendències que apunten els resultats de les enquestes queden clarament confirmades pels tallers i pels Consells, malgrat les diferències metodològiques i els diferents perfils dels participants. En general, com ja hem dit, els participants aposten per una ciutat no gaire més gran que l'actual, pensada a la mesura dels vianants i no dels cotxes, on puguin gaudir de tranquil·litat i d'una bona qualitat de vida. Així, s'aposta per ampliar les zones per a vianants més enllà del centre històric i per dificultar la circulació dels cotxes fora de determinades vies. La xarxa de transport públic s'ha d'ampliar i millorar per tal que es converteixi en el mitjà de transport prioritari a tot el municipi. Finalment, per tal de descongestionar el centre i solucionar els problemes d'aparcament, s'ha de

fomentar la creació de grans places a la perifèria i facilitar les connexions a peu o amb transport públic amb el centre de la ciutat.

## 2.2. El Pla Estratègic de Granollers

Tot i haver perdut d'alguna manera la seva actualitat, pel pas del temps i la variació de diverses circumstàncies, el diagnòstic que realitza, basat en els punts forts i febles que presenta la ciutat enfront dels variats temes i tendències que es plantegen, manté força interès.

Es recullen els punts que considerem més remarcables.

TEMA	PUNTS FORTS	PUNTS FEBLES
Demografia	- Manteniment, i fins i tot potenciació, del municipi com a centre administratiu a nivell comarcal.	- Decreixement lleuger, però significatiu de la població de Granollers.
Sistema educatiu	- La concentració de centres privats de FP representa un element de capitalitat de la ciutat.	- Manca d'oferta universitària, a diferència de ciutats similars de la RMB (Terrassa, Sabadell o Mollet). - Sovint hi ha una falta de correspondència entre l'oferta de FP i la demanda de la societat. - Manca de batxillerats artístics i formació no reglada.
Oferta cultural		- Manca d'espais per a diverses activitats o expressions artístiques.
Oferta sanitària	- L'Hospital General ha aconseguit esdevenir un equipament emblemàtic de la ciutat i d'atractivitat comarcal.	- Poc desenvolupament de les Àrees Bàsiques de Salut. - Dèficit de places de residències assistides per a la gent gran.
Habitatge	- Actualment, preus per sota la RMB.	- Existència d'habitatges buits al Centre amb el conseqüent perill de degradació.
Articulació territorial	- Disponibilitat de terrenys a la zona de Palou i del Circuit per a diferents usos.	- Falta un projecte global urbà que articuli el creixement del conjunt urbà (Granollers, Les Franqueses, La Roca i Canovelles). - La zona de Palou presenta una forta implantació d'usos que condiciona el seu futur. - Manca d'elements referencials i d'atractivitat urbanística als barris. - Manca de definició de polígons on es combini l'activitat empresarial qualificada amb la recerca i el desenvolupament.
Usos del sòl		- Els darrers anys s'ha desenvolupat intensament la construcció d'habitatges unifamiliars, de gran consum de sòl i que no permet la implantació d'altres usos. - Inexistència d'un Pla General dels quatre municipis del continu urbà de Granollers o, en el seu defecte, de mecanismes estables de coordinació.
Urbanisme	- Granollers constitueix un espai urbà compacte. - Creixement relativament equilibrat de la ciutat.	- Manca un pla integral de potenciació del centre de la ciutat.
Estructura econòmica	- Elevada capacitat d'adaptació a noves situacions conjunturals, així com una demostrada facilitat per substituir activitats econòmiques per altres. - Ubicació estratègica. - Bona accessibilitat. Granollers posseeix una excel·lent xarxa de comunicacions viàries i una estructura logística altament competitiva pel comerç nacional i internacional	- Important pes, tant en ocupació com en facturació, d'algunes grans empreses en sectors productius clau de l'economia del municipi. - Manca un Ens aglutinador de les diferents activitats econòmiques de la ciutat.
Sector industrial	- Elevat pes del sector industrial, el qual està fortament diversificat i té un	- Es fa necessari un planejament per a millorar l'atractiu industrial de la

	- comportament força dinàmic. Sòlida tradició industrial de la vila de Granollers.	ciutat, tant augmentant l'oferta de sòl en nous polígons industrials, com millorant les infraestructures i serveis actuals.
Sector serveis	- Alt potencial de creixement per al futur. - L'Illa de Vianants afavoreix el desenvolupament del comerç del Centre. - Infraestructura bàsica per al desenvolupament de la xarxa de fibra òptica.	- Tradició individualista del petit comerciant. Manca d'accions conjuntes del sector. No ha existit fins ara una política de promoció conjunta o de serveis a l'usuari.
Mercat laboral		- Disfunció entre els graus de terciarització de l'estructura productiva i del mercat laboral que genera un increment de l'atur en el sector serveis.
Infraestructures viàries	- Situació estratègica de Granollers. - Punt nodal a nivell regional, nacional i internacional. - Connexió directa amb els principals eixos viaris de Catalunya,	- La gran quantitat de fluxos produeix congestió en la xarxa viària. - Punts conflictius en la xarxa local de carreteres. - Manca finalitzar les rondes i altres infraestructures.
Infraestructures ferroviàries.	- Excel·lent connectivitat amb la xarxa ferroviària de la RENFE. - Granollers com a node internodal en el transport de mercaderies a nivell nacional i internacional.	- Infrutilització de la línia Mollet - El Papiol, actualment d'ús exclusiu per al transport de mercaderies, que podria connectar les dues comarques vallesanes i el Baix Llobregat. - La manca de desdoblament i l'estat de les infraestructures de la línia Barcelona-Vic no permet el seu desenvolupament.
Mobilitat	- Granollers centre d'atracció comercial i de lleure a nivell comarcal. - Poca independència del centre barceloní, a diferència de la resta de comarques limítrofes a Barcelona.	- Necessitat de desplaçaments obligats per motius d'estudi en concentrar oferta privada i FP i no disposar d'ensenyament superior. - Dificultats per als desplaçaments transversals.
Transport urbà		- Manca de la Ronda Nord que dificulta l'aprofitament de les rondes com a mitjà de transport i comunicació.
Conscienciació i actuacions ambientals		- Retràs en l'aplicació de mesures per a la recuperació del riu Congost. - Manca d'un Pla Integral per al riu.
Qualitat del medi ambient		- Deficient estat del riu Congost i dels seus marges.

De les conclusions del Pla Estratègic caldria reproduir-ne les següents:

a) *Ciutat vertebrada i vertebradora.*

Granollers, capital de la comarca del Vallès Oriental, forma un continu urbà que exerceix de centre d'atracció metropolitana en el conjunt d'atracció metropolitana en el conjunt d'una regió de 4 milions d'habitants. Això implica que ha d'abordar la realització d'una sèrie de projectes vertebradors del territori que garanteixin la seva capacitat d'atracció per a aquest mercat de 4 milions d'habitants. Podem citar:

- Tercer eix longitudinal, al marge dret del riu.
- Soterrament de la via del tren.
- Remodelació del centre.
- Recuperació del riu com a espai ciutadà.
- Tractament i millora de les fronteres urbanes (entre indústria i ciutat i entre municipis veïns).

A més d'aquests elements de gran potència urbanística, caldrà plantejar-se altres actuacions no tant espectaculars però igualment necessàries com són:

- Articular més el centre i la perifèria.
- Monumentalitzar la perifèria i crear o impulsar nous centres de vida i d'atractivitat comarcal als barris.
- Millorar i qualificar l'espai urbà general; recuperar la funció residencial del centre.

a) *Ciutat cultural i esportiva.*

Manquen grans esdeveniments culturals i esportius que situïn Granollers en un lloc d'excel·lència i actuïn de motor per a altres activitats de la ciutat com l'hosteleria i restauració, el comerç, etc....

Cal fer doncs aquest pas endavant i utilitzar la cultura, l'esport i la tradició associativa de Granollers per garantir:

- La connexió social que avui gaudeix la ciutat .
- La creació de nous sectors econòmics que puguin absorbir un contingent important de mà d'obra juvenil (primera ocupació) i pal·liar una eventual reducció de demanda en la mà d'obra industrial.

a) *Ciutat amb una economia moderna*

Granollers mai no ha tingut un sector financer propi com el que ha estat tradicionalment localitzat en altres capitals comarcals. Això no vol dir només que el sector productiu (industrial o comercial) ha estat mancat d'ajudes externes i suport a la seva consolidació, creixement i internacionalització, sinó que el mateix poder públic local ha estat mancat d'uns interlocutors clau de la societat civil per la seva capacitat d'actuació.

L'anàlisi de la situació planteja a més algunes deficiències del sector productiu granollerí. La indústria és diversificada, però, en una part considerable, tradicional i amb poc valor afegit; els serveis de valor afegit els consumeix fora de Granollers doncs no existeixen a la ciutat; la relació formació-empresa no està garantida ni té mecanismes estables; el comerç pateix la crisi general del sector sense trobar solucions pròpies per al conjunt de la ciutat (malgrat experiències interessants i innovadores de Gran Centre); la relació empresa-ciutat no està, potser en el millor moment.

b) *Ciutat amb oportunitats*

Granollers té dues peces bàsiques per a les seves possibilitats de futur. Es tracta del sector de Palou i de la vella fàbrica de Roca Umbert.

En el cas de Palou, caldrà fer un plantejament seriós respecte a la definició d'usos de tota la zona i sobre quins seran els projectes, urbanístics o econòmics, definitius i als que valdrà la pena dedicar-hi esforços.

Palou no pot ser considerat com un tot homogeni, donat que l'evolució dels darrers anys ha portat a situacions ben diferenciades. Caldrà aportar, doncs, solucions diferents per a situacions diferents i acabar amb l'actual impàs respecte la seva definició, donat que l'únic resultat evident d'aquesta situació és la degradació i terciarització indiscriminada de tot l'espai.

L'altra oportunitat per a Granollers, com és l'espai de Roca Umbert, s'ha començat a pensar en algun moment com a centre de formació, difusió i producció àudio-visual. Pensem que es donen les condicions per avançar en aquesta direcció.

c) *Una administració de qualitat per a una ciutat de qualitat.*

El repte de les administracions públiques (molt especialment el de l'administració local) no és només que funcioni bé l'administració, sinó cal que també funcionin bé el territori que gestiona i les activitats que s'hi donen.

És per això que els Ajuntaments s'han d'adaptar a noves formes de gestió basades en la participació dels ciutadans i la cooperació amb els actors socials i els agents privats, sense oblidar la necessària, i sovint més difícil, coordinació i cooperació amb administracions superiors.

Això implica que s'hauran de dissenyar i avaluar mesures de dos tipus:

- Mesures tendents a millorar l'administració de la ciutat i la seva relació amb els ciutadans i d'altres col·lectius o institucions: el Pla de Modernització de l'Ajuntament, incloent un Programa d'Usos d'Espais i Equipaments Municipals.
- Mesures tendents a millorar la qualitat de la ciutat a partir inicialment de la qualitat dels serveis públics: el Sistema d'Indicadors de la Ciutat i dels Serveis Públics.

### **2.3. L'Avanç del POUM.**

L'Avanç del POUM fou sotmès a la consideració del Ple de l'Ajuntament de Granollers en la sessió celebrada el 23 de juliol de 2002, el qual acordà per unanimitat la seva exposició al públic.

L'acord de sotmetre els esmentats treballs a exposició pública va ésser publicat en el Butlletí Oficial de la Província de Barcelona, número 3.734 del dia 7 d'octubre de 2002.

Durant el termini d'exposició pública, que fou de 3 mesos (fins el 15 de desembre), es varen presentar diversos suggeriments per part d'entitats, associacions, particulars, etc...

En l'informe dels suggeriments també es recullen altres escrits, anteriors a l'exposició pública de l'Avanç, sobre aspectes que fan referència a la revisió del Pla. En concordància amb l'esmentat informe, i la participació dels tècnics municipals s'ha procedit a la redacció del Pla d'ordenació urbanística municipal de Granollers, d'acord amb les determinacions del DL 1/2005. S'adjunta l'informe dels suggeriments com a Annex 10 de la present Memòria.

### **3. JUSTIFICACIÓ DE L'OBSERVANÇA DE L'OBJECTIU DE DESENVOLUPAMENT SOSTENIBLE I DE LES DIRECTRIUS PER AL PLANEJAMENT URBANÍSTIC.**

L'article 3 del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme defineix el concepte de desenvolupament sostenible com la utilització racional del territori i el medi ambient i comporta conjuminar les necessitats de creixement amb la preservació dels recursos naturals i dels valors paisatgístics, arqueològics, històrics i culturals, a fi de garantir la qualitat de vida de les generacions presents i futures.

Les directrius per al planejament urbanístic estan contingudes a l'article 9 de l'esmentada Llei. Les administracions han de vetllar, perquè les determinacions i execució del planejament urbanístic permetin assolir, en benefici de la seguretat i el benestar de les persones, uns nivells adequats de qualitat de vida, de sostenibilitat ambiental i de preservació enfront dels riscos naturals i tecnològics. Aquestes directrius es concreten en:

- La prohibició d'urbanitzar i edificar en zones inundables o de risc.
- La preservació dels valors paisatgístics d'interès especial, el sòl d'alt valor agrícola, el patrimoni cultural i la identitat dels municipis.
- La incorporació de prescripcions adequades, perquè les construccions i les instal·lacions s'adaptin a l'ambient on estiguin situades o bé on s'hagin de construir, i no comportin un demèrit per als edificis o les restes de caràcter històric, artístic, tradicional o arqueològic existents a l'entorn.
- La distribució en el territori dels àmbits destinats a espais lliures i equipaments ajustada a criteris que en garanteixin la funcionalitat en benefici de la col·lectivitat.

- Les determinacions adequades per a fer efectives les mesures que contingui l'avaluació de l'impacte ambiental, si aquesta és preceptiva

L'informe d'avaluació ambiental que forma part del present POUM justifica abastament l'observança de l'objectiu i les directrius dalt indicats.



#### **4. MESURES ADOPTADES PER A FACILITAR L'ASSOLIMENT D'UNA MOBILITAT SOSTENIBLE EN EL MUNICIPI.**

D'acord amb l'article 59.3.c. del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, la Memòria del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal ha d'integrar les mesures adoptades per a facilitar l'assoliment d'una mobilitat sostenible en el municipi, en compliment de l'obligació de prestació del servei de transport col·lectiu urbà de viatgers.

##### **4.1. Situació actual del transport públic.**

El transport urbà es compon, a partir d'abril de 2004, de quatre línies (1, 21, 22, 3) que responen en alguna mesura al caràcter plurimunicipal de l'aglomeració urbana: així, la línia 1 enllaça els centres urbans de Granollers i Canovelles; la línia 21 connecta el barri de Bellavista, a Les Franqueses, i la 22 el de la Torreta, a La Roca, mentre la línia 3, de circumval·lació, arriba del centre de Canovelles a La Torreta.

Les freqüències, en dies feiners, arriben a ser de 15' per a la línia 3, 20' per a la 1, i 30' per a les línies 21 i 22, i el fet de que el tram entre l'estació de França i l'estació central d'autobús sigui comú a les quatre línies afavoreix la seva connexió amb el transport interurbà, el qual disposa, en autobús, de les següents línies i freqüències:

Barcelona - Palou - Granollers	cada 30'
Mollet - Parets	cada 60'
Montornès - Montmeló	cada 30'
Caldes - Lliçà - Santa Eulàlia	cada 60'
"Urbanet" - Lliçà	cada 60'
Sant Feliu - Canovelles	cada 120'
La Garriga - Les Franqueses	cada 30'
Sant Celoni - Llinars - Cardedeu	cada 60'
La Roca - Mataró	cada 60'
"Urbanet" - La Roca	cada 30'

A més, RENFE connecta, per rodalies, amb una freqüència variable entre 3' i 20' en hores punta, per la línia de França, i de l'ordre de 30' per la línia de Vic.

##### **4.2. Propostes del POUM en quant a la mobilitat sostenible.**

És un dels objectius del Pla l'assoliment d'una mobilitat sostenible del municipi, i en aquest sentit l'ordenació que preveu garanteix la suficiència de les infraestructures de mobilitat per tal d'absorbir els futurs volums de mobilitat i millorar la qualitat ambiental de l'interior del nucli urbà i dels creixements proposats. En aquest sentit dirigides a aconseguir l'objectiu de la mobilitat sostenible al Pla proposa les següents accions:

- a) Completar la Ronda de Granollers.
- b) Millorar la vialitat de connexió exterior.
- c) Completar la xarxa viària Nord-Sud.
- d) Complementar la xarxa viària Llevant-Ponent.
- e) Construir nous ponts sobre el Congost, i soterrar ferrocarril.
- f) Desdoblament de la via fèrria del Nord.

En els plànols de la cobertura actual del transport públic de Granollers es pot observar:

- La cobertura es centra al nucli urbà, amb connexions als barris i àrees residencials conurbades, sense tenir en compte les zones industrials.

- La connexió entre el nucli històric, i els altres barris es fa sempre mitjançant una distribució pels carrers Girona i Roger de Flor, vies sobrecarregades ja pel trànsit actual.
- La cobertura de les àrees residencials per distància a les parades és en general correcta.

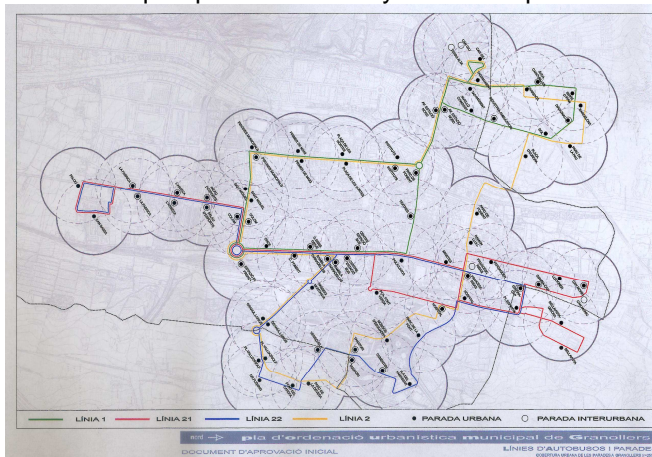
Amb les actuacions abans esmentades s'aconsegueix:

- a) De la finalització de la ronda, treure del centre tràfic de pas i de connexió exterior, reduint la sobrecàrrega de la xarxa local.
- b) De la millora de la connexió exterior, diversificar les vies d'accés a la ciutat i a les àrees industrials.
- c) De la complementació de la vialitat Nord-Sud, la possibilitat de funcionament com a parells dels c. eix zona industrial / Roger de Llúria i Girona / Passeig de la Muntanya, descongestionant el tràfic intern.
- d) De la complementació de la vialitat Llevant-Ponent, millorar i diversificar les escasses vies en aquestes direccions hàbils per a un transport rodat eficient.
- e) Dels ponts sobre el Congost i la cobertura del ferrocarril, reduir els talls riu / vies que dificulten, a més de l'escassetat viària, la permeabilitat Llevant - Ponent.
- f) Del desdoblament del ferrocarril, millora de les freqüències de rodalies.

Totes aquestes actuacions afectaran a la mobilitat en transport públic, millorant-lo sempre i quan es compleixin els següents criteris:

- Les rutes del servei de transport públic han de continuar sent tancades i abraçar la totalitat del municipi.
- Hauria d'existir una línia que tanqui el seu circuit per la marge dreta del Congost, donant servei d'aquesta manera a les àrees industrials d'aquest costat del riu, i en especial a les àrees de transformació d'indústria a TIC (tecnologies de la informació i el coneixement) que es preveuen entre els carrers de Mataró i Prat de la Riba.
- Probablement caldria una línia que, des de Can Bassa, baixi més cap al Sud als nuclis residencials de Palou.

Adjunt: Plànol de línies d'autobús urbà i cobertura actual. Pot comprovar-se que, curiosament, la part central de la carretera és l'àrea que queda més allunyada de les parades d'autobús.



## 5. EL PLANEJAMENT TERRITORIAL

## 5.1. El Pla Territorial de Catalunya

El Pla Territorial de Catalunya va ésser aprovat per la Llei 1/1995, de 16 de març.

Segons la base de les anàlisis realitzades, tant de zones com de nuclis urbans, com també els sistemes urbans existents a Catalunya, aquest Pla territorial general determina i delimita indicativament els sistemes de proposta -peça bàsica per l'articulació, comprensió i concreció de les propostes- els quals identifica amb distintes denominacions, segons les tasques que se l'assigna, dirigides a aconseguir els objectius territorials perseguits en les tres línies estratègiques que proposa.

Dins dels diversos sistemes de proposta establerts, Granollers està situat en el que s'anomena Sistemes de reequilibri metropolità. Són aquells sistemes localitzats a l'interior de l'àrea metropolitana de Barcelona que tenen capacitat de continuar creixent ordenadament, i potencialitat suficient per a competir, quan a atractius, amb el lloc central i fomentar així la descentralització que permeti la descongestió d'aquest, com també una distribució més equilibrada de població i activitat.

Les polítiques espacials globals que es proposen en el Pla Territorial són les que permetin el seu desenvolupament quantitatiu tot respectant el grau qualitatiu de vida que gaudeixen i potenciar les seves capacitats com a alternativa per a acollir part de l'activitat induïda pel sistema central metropolità.

Els sistemes de proposta es concreten en àmbits funcionals territorials (AFT), que constitueixen un nivell territorial definit a partir dels sistemes urbans existents i de les relacions i funcionalitats que s'estableixen entre aquests i que abasten un àmbit funcional territorial supracomarcal.

Granollers pertany a l'àmbit funcional territorial (AFT) Metropolità.

El desenvolupament del Pla territorial general s'ha de fer mitjançant els Plans territorials parcials (PTP), segons la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial, i ha de desplegar les determinacions del Pla territorial de Catalunya, precisant-ne l'abast, però no alterant-ne les prescripcions.

El Pla territorial parcial de la Regió I, també conegut com a Pla Territorial Metropolità, està redactat i pendent d'aprovació.

## 5.2. El Pla de Carreteres

El Pla de Carreteres actualment vigent va ser aprovat pel Consell Executiu de la Generalitat el 25 d'octubre de 1985, segons Decret 311/1985, i posteriorment adaptat a la Llei 7/1993, de 30 de setembre, de Carreteres, aprovada. Aquest pla té el caràcter de Pla territorial sectorial.

Granollers se situa en l'àrea d'actuació directa dels itineraris 02 i 03, que el Pla de Carreteres descriu com segueix:

### Itinerari 02. Montmeló - Maçanet de la Selva

*Aquest itinerari consisteix en la part oriental de la bifurcació que, a partir de Maçanet de la Selva, es produeix a l'Eix Costaner i que, passant al llarg de la depressió prelitoral, es manté fins a entroncar novament a l'alçada de Coma-ruga. És format per l'autopista A-17 (tram Barcelona - Maçanet de la Selva) i la carretera C-251.*

*Les actuacions previstes en aquest tram consisteixen en l'adequació de la carretera C-251 a les característiques previstes al Pla, mantenint l'autopista com l'actualitat. A partir de Llinars del Vallès fins a Montmeló, preveiem la construcció d'una nova carretera que, passant sensiblement paral·lela a l'autopista actual, serveixi de variant al traçat actual de la carretera C-251 al seu pas pels nuclis de Cardedeu i Granollers.*

*Podem considerar com a part d'aquest itinerari, la prolongació d'aquesta carretera fins que entronqui amb la N-II, a Martorell, i la continuació de l'autopista A-17, entre Montmeló i el Papiol (l'antigament anomenat Tercer Cinturó de Barcelona). Alhora, també es pot considerar com a part d'aquest itinerari la continuació de l'autopista A-17, entre Montmeló i Barcelona, i la carretera N-152, entre els mateixos*

punts, i, pel costat oriental, el tram de la carretera C-253 que passa entre Maçanet i Llagostera. Les actuacions previstes en aquestes tres prolongacions són la construcció d'una carretera de nou traçat, entre Montmeló i Martorell; el desdoblament de la carretera N-152, al tram Barcelona - Martorell; i el desdoblament de la carretera C-253, entre Maçanet i Llagostera. Totes aquestes actuacions queden justificades a la vista de les dades de trànsit.

#### Itinerari 03. Barcelona - Puigcerdà (per Vic).

De manera totalment similar a l'eix anterior, aquest tram queda dividit en dos; el primer passa entre Barcelona i Vic (enllaç amb l'Eix Transversal) i el segon, entre Vic i l'Eix Pirenaic amb el qual enllaça precisament a Ripoll. Des d'aquest nucli de població fins a Puigcerdà el tram és comú a l'Eix Pirenaic ja descrit anteriorment.

En el primer tram podem considerar dos subtrams; el primer entre Barcelona i la Garriga i el segon entre aquesta localitat i l'Eix Transversal.

El primer subtram és, al mateix temps, una de les artèries de la Xarxa Arterial Metropolitana de Barcelona i és format en primer lloc per l'Autopista A-17 (tram: Barcelona - Montmeló) i la prolongació d'aquesta des de Mataró fins al seu enllaç amb l'anomenat Quart Cinturó als voltants de la Garriga i, a més, també per la carretera N-152 des de Barcelona a la Garriga. A partir del Quart Cinturó i fins a l'Eix Transversal continua per una autovia i per la carretera N-152. La carretera N-152 en tota la llargada del recorregut restarà desdoblada.

Les actuacions necessàries que proposem per a l'obtenció d'un eix amb les característiques abans descrites, són la construcció d'una nova autopista que, partint de l'actual enllaç a Montmeló, es dirigeixi cap a la Garriga per la vall de la Riera de Tenes, fins a enllaçar amb el Quart Cinturó, i que a partir d'aquí es continuarà amb la construcció d'una nova autovia fins a enllaçar amb l'Eix Transversal. Al mateix temps, és necessari el desdoblament de la carretera N-152 entre Barcelona i Mollet, i entre la Garriga i Vic, les obres del qual, en aquest segon tram, ja es troben en construcció. Precisament el fet que hi hagi en curs aquestes obres és el que ha determinat sobre aquest eix, la proposta d'una autovia i una carretera desdoblada, si bé en opinió dels responsables del present Estudi hauria anat més bé de mantenir la carretera en el seu estat actual i de continuar amb una autopista fins a Vic. Les propostes enumerades queden justificades pel trànsit existent en el corredor que descrivim.

Al segon tram que es desenvolupa entre Vic i Ripoll, la demanda de trànsit és sensiblement inferior, ja que no sobrepassa els 10.000 vehicles d'IMD, cosa que ha portat a proposar simplement el condicionament de l'actual carretera N-152 a les característiques del Pla. La resta de l'itinerari que, com anteriorment hem dit, forma part comuna amb l'Eix Pirenaic, va quedar explicat en el paràgraf corresponent a l'esmentat Eix.

## **6. CRITERIS PER A LA REVISIÓ DEL PLA**

### **6.1. Criteri bàsic: la Revisió es juga en sòl urbà**

De les anàlisis anteriors se'n poden deduir els criteris bàsics per a la Revisió; però en primer lloc un comentari: Granollers és una ciutat pròspera i amb unes limitades possibilitats d'expansió. Aquestes realitats comporten un cert risc d'aspirar a "quedar-nos com estem, perquè ja estem prou bé". És un risc, perquè l'entorn sí que canvia, i molt ràpidament, i la complaença pot comportar perdre posicions en un futur en relació amb altres ciutats metropolitanas.

Entenem, com a primer criteri bàsic, que la Revisió es juga en el sòl urbà. Els sòls urbanitzables encara no desenvolupats són relativament escassos, i no aporten grans canvis en l'estructura de la ciutat. Els sòls no urbanitzables són pocs, i gairebé es pot dir que constitueixen una reserva mínima si no es vol transformar en urbà tot el terme municipal.

En canvi, la problemàtica del sòl urbà -densificació del nucli central, transformació d'usos, inadequació viària, barrera del ferrocarril, connexions transversals, etc...- és important, urgent, i decidirà el futur de la

ciutat, en tant que l'actuació que s'hi produeix sí que pot reestructurar-la i adequar-la per a les seves futures necessitats, i els seus futurs reptes.

## **6.2. Criteris generals**

A la llum d'aquest criteri fonamental poden enumerar-se els següents:

- a) Reduir la congestió urbana originada per la confluència de factors com l'elevadíssima mobilitat, la gran predominància del transport privat sobre el públic, l'escàs dimensionat de la xarxa viària, la dificultat de l'aparcament, les tensions densificatòries del nucli urbà, i el paper de capitalitat comarcal.
- b) Reforçar, no obstant, aquest paper de capitalitat, potenciant i/o proposant aquells serveis i equipaments diferenciadors, i que redunden en capacitat d'atracció i en increment de la riquesa urbana del municipi.
- c) Millorar la sostenibilitat en les seves vessants del sòl urbà i del sòl lliure, cercant-ne les adequades interconnexions, procurant oferta variada d'habitatge, equipant els diferents sectors del sòl urbà, i potenciant els desplaçaments a peu a través d'un entorn agradable.
- d) Reduir les tensions densificatòries del nucli urbà per a evitar la seva congestió i dirigir la seva conversió en una àrea diversificada en els seus usos, d'elevat valor urbà, i capaç d'admetre notables increments residencials.
- e) Actuar amb la màxima sensibilitat territorial en les transformacions de la classificació del sòl, de manera que siguin justificades tant des de les eventuais necessitats de creixement urbà com des de la defensa del territori no urbanitzat, entès més com un continuum que com a illes agrícoles o forestals.
- f) Cercar la necessària col·laboració amb els municipis veïns -"la ciutat real"- per a resoldre conjuntament els problemes comuns.

## **7. OBJECTIUS PER A LA REVISIÓ.**

### **7.1. En quant a la classificació del sòl:**

1. Mantenir, en línies generals, el sòl no urbanitzable com a tal, possibilitant-hi la potenciació dels usos que li són propis. En concret, és el cas de Palou, en el qual es proposa integrar les possibilitats que li confereix el PGO vigent en quant a usos, fent-los compatibles amb l'ús majoritari agrícola intensiu, que caldrà afavorir, i el valor paisatgístic que li és propi.
2. Admetre les mínimes i necessàries reclassificacions de sòl no urbanitzable sempre que siguin integrables des d'un punt de vista ecològic i paisatgístic i redundin en clares millores de l'estructura general i orgànica del municipi, o bé es produeixin sobre territoris ja notablement afectats per l'edificació. En concret:
  - Eventual transformació de part del Sud del terme en sistemes d'elevat impacte comarcal.
  - Transformació del sòl a llevant de l'estació de ferrocarril (La Bòbila) a residencial i terciari per millorar la connectivitat del sòl urbà entre el ferrocarril i La Roca del Vallès, entre d'altres consideracions.
  - Transformació de l'anomenat sector T a sòl industrial, a la vista de la notable implantació que ja hi existeix, evitant la seva continuïtat física amb el polígon industrial de Sant Julià (Congost), i respectant els corredors biològics que travessen la serra de Ponent.
1. Repensar els sectors V2 i W del sòl urbanitzable no programat, per la seva proximitat a l'hospital i la difícil topografia del seu territori, plantejant el tractament més adequat per a preservar la part alta del turó i obtenir un màxim de cessió destinada a equipaments.

2. Valorar el paper del sòl no urbanitzable dintre de l'obtenció d'un desenvolupament urbanístic sostenible.

### **7.2. En quant al sistema viari**

1. Completar la xarxa viària d'accés al nucli urbà. Especialment cercar una alternativa a la carretera de Palou (BP-5002).
2. Reconsiderar el paper de la ronda Sud, integrada en el trànsit interior del nucli.
3. En general, millorar les connexions urbanes transversals, actualment escasses i difícils, destacant les següents actuacions concretes:
  - a) Estudiar la possibilitat de nous ponts sobre el Congost per diversificar les connexions entre ambdós marges del riu.
  - b) Eliminar l'obstacle que significa la línia de fcc Barcelona-Girona, possibilitant una millor connexió entre ambdós costats.
1. Ampliar la quantitat de places d'aparcament, tant públiques com privades, primant ubicacions estratègiques que contribueixin a pacificar el trànsit del nucli urbà.

Per a la concreció d'alguns d'aquests objectius s'han estudiat ubicacions de ponts, enllaços viaris i vialitat alternativa. Tot això consta a l'Annex 11.

### **7.3. En quant al sistema ferroviari:**

1. Proposar la potenciació de la línia Nord, amb desdoblament de les vies i implantació d'aparcaments propers a l'estació, la consolidació del baixador del circuit .
2. Ampliar la capacitat d'aparcament proper a l'estació de França.
3. Cobrir les vies de la línia de França, entre les carreteres de La Roca i Cardedeu.

### **7.4. En quant al sistema d'espais lliures:**

1. Consolidar com a tals els marges del Congost, millorant-ne l'accessibilitat per als vianants.
2. Estudiar la possibilitat d'obtenir sòl per a espais lliures al nucli urbà, mitjançant el tractament de les Unitats d'Actuació no desenvolupades i/o la formulació nous sectors d'actuació urbanística en sòl urbà.

### **7.5. En quant al sistema d'equipaments:**

1. Proposar ubicacions adequades per a equipaments de caràcter supramunicipal que reforcin la capitalitat de Granollers.
2. Estudiar les possibilitats dels sòls propers al Circuit, al Sud del terme, per a integrar-se en l'"Ecopark", sense renunciar a mantenir-los com a sòl escassament edificat.
3. Revisar les Unitats d'Actuació pendents per a possibilitar-hi la implantació d'equipaments que dotin adequadament les àrees urbanes on se situen.
4. Facilitar les futures ampliacions de l'Hospital Comarcal i del cementiri.
5. Dotar de nous centres d'ensenyament en previsió dels nous creixements i per cobrir els actuals déficits, com és la creació d'un nou CEIP per doble línia al Sector de La Bòbila, i sòl per a tres escoles bressol, situades, al barri del Congost (dins del Sector D), la ja prevista al barri del Lledoner (Sector X), i una altra a la Font Verda (Sector Bòbila).

### **7.6. En quant a la qualificació del sòl:**

1. Revisar la del nucli urbà, a fi de canalitzar les tensions densificatòries que s'hi donen, tenint en compte que propostes conservadores portaran a la seva obsolescència i marginació social, mentre mesures liberalitzadores en excés n'hi incrementaran la congestió. Caldrà, doncs, efectuar propostes que tendeixin a la renovació del teixit urbà i a la superposició d'usos per a mantenir el caràcter de centralitat d'aquesta sensible part del conjunt urbà, i a assegurar la seva sostenibilitat.
2. Localitzar àrees de suficient tamany i bona relació tant amb el centre com amb les infraestructures viàries de connexió exterior, que permetin el desenvolupament terciari de qualitat, especialment oficines.
3. En general, flexibilitzar l'admissió d'usos sempre que contribueixi a la millora de la qualitat de vida urbana.
4. Revisar les Unitats d'Actuació previstes pel vigent PGO i encara no executades, a fi de facilitar-ne la gestió.

### **7.7. Objectius complementaris**

1. Adequar el planejament a la nova legalitat urbanística vigent.
2. Millorar els instruments de gestió previstos al planejament vigent.

## **8. JUSTIFICACIÓ DEL MODEL DE DESENVOLUPAMENT**

### **Aspectes previs**

Granollers, per la seva posició geogràfica i per la seva estructura territorial, ha adquirit una sèrie de trets particulars que li són propis i li confereixen una singularitat respecte altres ciutats de la corona metropolitana de Barcelona. Aquests aspectes seran els que serviran de pauta per elaborar un model de desenvolupament que potencii les activitats i usos on el factor de localització sigui primordial, i que, per altra part, resolgui les deficiències derivades bàsicament de l'elevada mobilitat.

La ciutat de Granollers és la porta europea de la regió metropolitana de Barcelona. Per la seva localització estratègica, sobre l'eix d'accés des del nord a la conurbació metropolitana de Barcelona, cal tenir en compte la millora de les comunicacions en general, i la potenciació d'activitats econòmiques. Cal aprofitar aquesta oportunitat de localització on hi conflueixen l'autopista AP7 i el ferrocarril de França amb l'autopista C-60, la carretera C-17, el ferrocarril de Puigcerdà i el futur Mataró / Granollers / Sabadell.

Granollers se situa geogràficament en el límit entre l'àrea d'influència de l'entorn metropolità de Barcelona i l'espai natural-agrícola de força qualitat, dins de l'estructura de ciutats intermèdies al voltant de Barcelona. Aquesta posició de perímetre li dona avantatges, tant per la seva proximitat al centre metropolità, com per la bona qualitat de vida per una posició envoltada d'espais agrícoles i espais d'interès natural.

Granollers és una ciutat que s'identifica com a tal. Té una bona oferta comercial, de serveis i d'equipaments. Aquest pes propi fa que prengui un clar paper de capitalitat sobre la seva conurbació, i sobre la comarca. El reforç d'aquest paper de capitalitat i la consciència d'estar en un marc d'influència urbana més ampli ha d'estar present en el plantejament i propostes de la Revisió del pla general.

Cal situar també Granollers com una de les ciutats destacades de l'"arc tecnològic" que recorre Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, i, més diluït, arriba a Vilafranca i Vilanova.

L'arc configura una realitat econòmica de primera magnitud, i confirma el policentrisme de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Sobre aquests aspectes, i l'economia del coneixement, veure l'Annex 12, "L'economia del coneixement", estudi elaborat per Joan Trullen, doctor en Ciències Econòmiques.

### 8.1. Estructura general del territori

Granollers és un municipi d'extensió limitada, encara que el seu àmbit d'influència s'estengui més enllà dels 14,92 km<sup>2</sup>. del seu terme. És per això que es fa especialment rellevant el correcte equilibri entre l'espai ocupat per la ciutat i la indústria, i el sòl lliure no urbanitzable. L'objectiu general del Pla, és el de potenciar l'equilibri econòmic, social i demogràfic de Granollers en un marc territorial integrat.

De l'anàlisi i diagnòsi feta anteriorment, es desprèn que, per una part, tenim una ciutat amb un important paper de capitalitat, amb una forta implantació industrial, i amb un centre comercial i de serveis que fan de Granollers una ciutat pròspera. Per altra part, i amb no menys importància, Granollers disposa encara d'espais lliures de caràcter agrícola, que li donen una gran qualitat, i que de transformar-los en urbanitzables la pròpia ciutat perdria una part important de l'atractiu que li confereix l'entorn natural.

La voluntat de donar cabuda i bona interrelació entre els dos, farà que el model que es proposa sigui clarament el de contenció en la nova ocupació de sòl per fer ciutat construïda. Per tant, cal concentrar l'esforç en el bon tractament i puntual transformació de l'actual nucli urbà, donant sortida a les demandes de sostre mitjançant l'ordenada consolidació del sòl urbà existent, i afavorint la gradual transformació de certs usos de tipus industrials per noves activitats de serveis i del sector terciari, afavorint la implantació d'usos relacionats amb l'economia del coneixement.

En aquest sentit la posició de la ciutat al fons de la vall del Congost, col·locada al mig de les dues serres, disposades paral·lelament en direcció nord-sud, la de llevant i la de ponent, ens ha de servir per articular els recorreguts d'itineraris de vianants i pel fet de tenir un important protagonisme en la percepció de la ciutat.

### 8.2. Xarxa viària bàsica

Granollers té una immillorable localització pel seu bon nivell de connectivitat i accessibilitat. D'això en depèn el seu futur, i d'aquí en depèn el seu progrés de l'activitat econòmica. L'elevadíssima intensitat de la mobilitat ha agreujat un dels seus mals endèmics: els accessos a la ciutat.

Tal com s'ha exposat en punts anteriors, un dels objectius prioritaris serà la millora dels accessos a la ciutat, reduir la congestió dins del nucli urbà i crear àrees d'aparcament en els punts estratègics de connexió amb el centre. També es potenciarà la juxtaposició de la xarxa viària rodada amb la d'itineraris de vianants, afavorint els recorreguts entre el nucli urbà i els espais naturals de caràcter agrícola.

#### 8.2.1. De comunicació metropolitana i comarcal

##### Vies d'abast metropolitana:

L'Autopista AP7 i la C-17 (antiga N-152), constitueixen dos corredors molt importants de comunicació. La seva confluència, un cop passada la barrera del massís del Montseny, col·loca la ciutat en situació de privilegi pel que fa a l'accessibilitat. La **AP7**, com a via de llarg recorregut per la costa del Mediterrani fins a França, i la **C-17** com a eix de comunicació cap al nord, amb Vic i Puigcerdà.

Per altra part l'obertura de la C-60 amb el túnel de **coll de Parpers**, ha deixat obsoleta la carretera de Mataró (C-1415), ha aprofitat, pel que fa al temps de desplaçament, la comunicació cap a la costa, i al mateix temps ha obert una nova via de connexió amb Barcelona des de l'autopista del Maresme.

Cal tenir en compte les previsions fetes en el Pla de Carreteres:

Per una part les vies traçades pel **lateral de l'autopista AP7** (nova C-35). La del costat de llevant uniria l'enllaç de la C-60, que va en direcció nord, enllaçant amb la variant de Cardedeu i Llinars del Vallès, fins a la carretera del Masnou (BP-5002), un cop passada la connexió amb l'autopista. La del costat de



ponent, uneix l'enllaç de les Rondes amb la C-60 fins arribar a l'enllaç de la Interpolar (B144) amb la BP-5002, i continuant fins a Montmeló.

Una altra via que té incidència territorial en el Pla de Carreteres és el desdoblament de la carretera C-17, traçada sobre el **marge esquerra del Tenes**. Té la funció de repartir el trànsit de la C-17 amb aquest desdoblament, partint del seu enllaç amb l'AP7 a l'alçada de Parets del Vallès.

Cal esmentar també la previsió d'un traçat viari entre la C-17 i el circuit de velocitat, aprofitant un tram de la interpolar (B-144). Es tracta d'una via amb funció de relligar diferents sectors industrials de Montmeló, Parets, Granollers i Lliçà de Vall. Aquest eix connecta amb la C-17 abans d'entrar al coll de la Manya, a l'alçada de l'enllaç amb la carretera de Sabadell (C-155).

En aquest context, cal tenir una especial atenció als accessos a la conurbació de Granollers, i al paper que tenen les Rondes, com a distribuïdor i interconnector de les vies radials d'abast comarcal que aboquen a Granollers.

(Veure Annex 11 amb traçats i alternatives d'alguns dels vials previstos).

L'accés sud:

Pel que fa als accessos, cal destacar la importància que té l'accés sud. Aquí es connecta amb l'autopista AP7 i amb la C-17 des de l'Interpolar, així com amb la futura via lateral de l'autopista AP7. En aquest sentit, l'actual carretera del Masnou, al seu pas pel centre de Palou, quedaria col·lapsada. La proposta que es fa és reforçar-la traçant una variant, ja prevista en el planejament vigent, que constitueix el **desdoblament de la carretera del Masnou**. Es proposa variar el seu traçat pel costat de llevant de la línia del ferrocarril, de manera que comuniqui amb l'actual intersecció de la carretera del Masnou (BP-5002) amb la Interpolar (B-144). Així, s'aconsegueix connectar tant l'AP7 com la C-17 directament amb les rondes. La nova via connectaria amb la Ronda Sud al seu pas pel carrer Esteve Terrades, i constitueix una variant perimetral per l'est, que desdobra l'actual eix central nord-sud de la carretera que travessa la ciutat. També, des d'aquest últim punt, la variant es perllongaria cap al nord, pel nou sector urbanitzable de La Bòbila, fins a connectar amb la carretera de la Roca (C-1415), i seguint com a perllongació del passeig de la Muntanya.

En la hipòtesi de que els laterals de l'autopista AP7 entressin en funcionament amb connexió adequada a la Ronda, podria revisar-se la necessitat d'auget vial en el seu tram Sud, fins a la doble rotonda situada a la prolongació del Passeig de la Muntanya i d'Esterve Terrades.

L'actual carretera de Masnou, al seu pas per Palou, i un cop efectuada la seva variant, ha de tendir a especialitzar-se en transport públic.

Vies d'abast comarcal:

Són les vies que conflueixen a Granollers des de diferents àmbits de la comarca, i que són:

Pel sud, la **carretera del Masnou (BP-5002)**, que recull els accessos de l'autopista AP7, i de la C-17 a partir de la connexió amb la Interpolar (B-144). Des d'aquesta via, recull el trànsit provinent de la carretera de Montmeló (BV-5003) i de les poblacions de la vessant del Tenes.

Per l'est tenim, les carreteres de la Roca i la de Cardedeu. Les dues interconnectades per la Ronda Nord. La **carretera de la Roca (C-1415)** es comunica amb l'autopista AP7 mitjançant la sortida que connecta amb el túnel del coll de Parpers fins a Mataró. La **carretera de Cardedeu i Sant Celoni (C-251)** constitueix l'enllaç de Granollers al nord de la Comarca.

Pel nord, la **carretera de les Franqueses**, que comunica amb els nuclis de Llerona i Corró d'Avall i d'Amunt, i que connecta també amb l'Ametlla del Vallès. Per aquest costat, també té prevista la connexió amb la Ronda nord. Per tant amb aquest enllaç es reforçarà l'accés pel nord cap a la ciutat, que és el que actualment es troba més deslligat de les grans infraestructures.

Per l'oest, arriben la **carretera de Lliçà (BV-1432)** i la **carretera de Barcelona (antiga N-152a)** provinent de la C-17. Aquesta última connecta amb la Ronda sud des del coll de la Manya. En aquest costat pren especial importància la previsió d'obrir la via del marge dret del Congost, que relligant les dues vies, tindria la funció de distribució del trànsit desdoblant el carrer Roger de Flor, i reduint en trànsit de la ronda Sud.

### 8.2.2. De comunicació de la conurbació

La realitat actual de Granollers cal situar-la en l'aglomeració urbana formada conjuntament amb els municipis de Canovelles, les Franqueses i amb el barri de la Torre de La Roca.

Tanmateix, la seva àrea d'influència no s'acaba aquí, ja que sobrepassa aquest primer continuum. Un segon nivell d'interacció i en el que es genera una intensa mobilitat, inclouria els nuclis de Vilanova del Vallès, Montornès, Montmeló, Lliçà d'Amunt, Santa Eulàlia de Ronçana, la Garriga, Bigues i Riells i Tagamanent.

Les vies que serviren per estructurar la conurbació de Granollers o la "ciutat real" de Granollers estarien constituïdes per uns eixos predominants en direcció nord-sud, uns eixos transversals de més difícil continuïtat, les carreteres d'accés de traçat radial, i tots ells relligats per la via de circumval·lació: les rondes.

#### Eixos longitudinals:

Les vies en direcció nord sud, constitueixen un traçat "natural" tant dels del punt de vista de la topografia que disposa la vall del Congost en la mateixa direcció com de la disposició tradicional de la parcel·lació sobre l'orientació est-oest. Això fa que aquestes vies tinguin una bona continuïtat de traçat i constitueixin els clars eixos de referència de la ciutat.

Distingirem 5 eixos principals, un de central i dos a cada costat. El central, que constitueix l'espina vertebral d'accés i distribució, el defineix "l'antiga carretera", passarà a perdre pes des del punt de vista del tràfic rodat, per guanyar-ne com a eix de vianants, ja que travessa el bell mig de la ciutat. Aquest canvi, implica el reforç del doble eix viari constituït, a ponent pels eixos descrits a continuació pels punts L1 i L2; i a llevant pels punts L4 i L5.

Les vies L1 i L2, disposades a cada costat de la riera, han de relligar-se constituint un sol sistema viari. Les traçades a l'est, els eixos L4 i L5, disposades a cada costat de la línia de ferrocarril, també s'entendrà com un altre sistema unitari. La finalitat és la de millorar els accessos a la ciutat, i per tant cal facilitar la distribució, segons els eixos doblats, evitant passar a través del centre de la ciutat.

Amb aquest doble sistema, caldrà reforçar les vies en direcció perpendicular, és a dir, est-oest, que es descriuen en el punt següent.

D'oest a est podem enumerar els següents eixos longitudinals:

- L1. Vial marge dret Congost – Avda. Sant Julià:** Aquesta via encara no completada, i ja prevista en el planejament vigent, és de gran importància, atès que suposa un desdoblament del carrer Roger de Flor pel marge dret de la riera, i facilita la distribució del tràfic des d'aquest costat cap el centre pels ponts de Ramon Llull, el de la carretera de Lliçà i el que connecta amb el carrer Prat de la Riba.
- L2. Vial Sector X – C/. Ripollès - C/. Ponent – C/ Roger de Flor – C/. Lluís Companys.** Constitueix el vial de marge esquerra del Congost. Va resseguint longitudinalment la línia de parcs del Congost. És una via molt saturada, i té una difícil continuïtat a l'arribar al parc de Ponent pel sud. És una via que ha d'estar recolzada amb el desdoblament que suposarà el vial del marge dret, i amb la possibilitat d'obrir un nou pont sobre l'eix del carrer Sant Josep. Al sud passada la Ronda Sud, cal afavorir la seva continuïtat fins al vial transversal al sud de l'antic sector F.
- L3. Carretera del Masnou (BP-5002) – C/. Francesc Macià – C/. Anselm Clavé – C/. Joan Prim – C/. Primer Marquès de les Franqueses.** És una via que en el seu pas pel centre de la ciutat, entre el carrer Prat de la Riba i el Torres i Bages, ha de tendir a invertir la prioritat del vehicle cap a un itinerari de vianants, i per tant cal reconduir el tràfic mitjançant les "corones" de circumval·lació de l'àrea central.

- L4. C/. Girona - Av. del Parc - Av. St. Esteve – C/. Esteve Terrades.** És actualment la via més important de distribució nord-sud de la ciutat, degut a l'ample de secció que absorbeix molt de transit. Ha de considerar-se com a desdoblament de la via situada a l'altre costat de la línia de ferrocarril, i per tant cal potenciar les vies transversals d'unió entre les dues. El Pla especial de cobertura d'una part del pas del ferrocarril, té un paper estructurador que afavorirà la seva interrelació. En el seu extrem nord cal aprofitar la traça de l'antiga via de ferrocarril per a millorar la connectivitat amb la carretera de Les Franqueses.
- L5. Pg. Muntanya - Via Sector Bòbila –prolongació- Variant BP-5002.** Aquest vial es col·loca longitudinalment entre la línia de tren de Portbou i la carena de llevant, i per tant té una difícil estructuració amb la xarxa transversal. És una via que cal completar cap al sud, en el sector de la Bòbila, i que té un paper primordial en relligar els accessos a la ciutat des del sud i de l'est. Cal potenciar, per tant la fluïdesa que actualment impedeix la barrera del ferrocarril.

Eixos transversals:

Els eixos transversals tenen, en el sistema de mobilitat de Granollers, una gran importància d'estructuració. Actualment són escassos, de poca dimensió, i de difícil continuïtat. La proposta del Pla ha de mirar de paliar aquest problema. Caldrà, doncs, incrementar el nombre de ponts sobre el Congost, incrementar el nombre de passos en la línia de ferrocarril de França, i assegurar la continuïtat d'aquestes vies de manera que connectin correctament amb els eixos longitudinals. Els eixos transversals pel tràfic rodat se situaran a una distància d'entre 200 i 300 m. entre ells.

De sud a nord, considerarem que els principals vials transversals estructuradors, són:

- T1. C/. Can Bassa (Palou).** És una via prevista en el planejament vigent i que té la funció de distribuir pel sud els principals accessos a la ciutat. Relliga la variant de la carretera del Masnou, la pròpia carretera del Masnou, la via del marge esquerra del Congost i L'Av. Sant Julià, mitjançant la construcció d'un pont nou.
- T2. Tram sud de la Ronda sud.** La Ronda al seu pas pel barri de Tres Torres es converteix en una via urbana. La freqüent successió de rotondes d'enllaç i la proximitat a l'àrea residencial, fa que la Ronda perdi part de la seva funció de via semiràpida de circumval·lació i d'interconnexió dels accessos. Per tant la considerarem una via dins del sistema de relació transversal de la ciutat.
- T3. Carrer Colon.** És un dels vials transversals amb més amplada, però els seus extrems no tenen continuïtat, i per tant no té una funció estructuradora dels accessos. A l'est, actualment queda aturada davant de l'estació de tren a la plaça Serrat i Bonastre, i a l'oest s'atura al vial del marge esquerra del Congost. Es proposa que, en aquest punt, pugui perllongar-se fins al vial de marge dret del Congost, mitjançant la construcció d'un pont nou. Per l'extrem Est, també es preveu que pugui perllongar-se per sota de les vies del ferrocarril fins al vial que travessa longitudinalment el sector de La Bòbila. El carrer Colon forma part de la segona corona que relliga els eixos longitudinals del carrer Girona amb el carrer Roger de Flor, passant per recollir el trànsit que prové del sud per l'avinguda Anselm Clavé- carretera del Masnou. Aquest vial es solaparia amb un dels itineraris transversals de vianants.
- T4. Carrer Prat de la Riba – carrer Foment.** Eix transversal que recull el trànsit del marge dret del Congost i de la C-17, i que té una funció estructuradora clara entre els carrers longitudinals. Forma part de la que anomenem primera corona, deixant el centre de prioritat pels vianants.
- T5. Carrer Torres i Bages.** Aquesta via, té una funció similar a la que té pel sud l'eix Prat de la Riba-Foment, tancant pel nord la primera corona. Recull l'accés per la carretera de Lliçà-Caldes (BP-1432). Travessa el Congost, unint els dos vials de marge de la riera, i connecta amb l'avinguda Anselm Clavé, amb el carrer Girona, i cal propiciar la seva connexió fins al passeig de la Muntanya passant per sobre la línia de tren.
- T6. Carrer Ramon Llull – C/. Francesc Ribas – carretera de Cardedeu (C-251).** Tanca pel nord la segona corona, formada pels carrers Passeig de la Muntanya, Colon i vial de marge dret. Enllaça a l'oest amb el vial del marge dret pel pont de Canovelles, i a l'est recull l'accés de la carretera de Cardedeu. Té connexió amb els carrers Girona, l'avinguda Anselm Clavé i el carrer Ponent.

**T7. Vial que ve del pont del barri Bellavista – Travessia Lledoner.** Constituiria un eix transversal que partiria l'excessiva distància entre el carrer R. Lull i la Ronda nord. Aquest eix travessa per sobre la línia de tren en el punt del nou baixador, unint amb el barri de Bellavista. Caldrà estudiar la seva connexió fins a la prolongació del carrer Ponent al seu pas pel sector X. Aquest vial es solaparia amb un dels itineraris transversals de vianants.

#### Les Rondes: Ronda sud – Ronda nord:

Tenen la funció de distribuir els accessos a la “ciutat real” de Granollers, evitant passos a través del nucli urbà, que per la configuració de la seva estructura viària li són tant negatius. Les rondes tenen origen i fi a dos punts diferents de la carretera C-17.

Té els següents punts de connexió: Al sud; enllaça amb el vial de marge dret, l'Av. Sant Julià, el carrer Lluís Companys, la carretera del Masnou, el carrer Esteve Terrades, i la variant de la carretera del Masnou; a l'oest, amb la carretera de Vallderiolf (BV-5159), la carretera de la Roca (C-1415) i la carretera de Cardedeu (C-251); al nord, amb els eixos del carrer Girona i Primer Marquès de les Franqueses, i amb la prolongació de l'eix Ponent - Ripollès; i a l'oest, torna a connectar amb la C-17 i amb la vialitat del nucli de Canovelles.

#### 8.2.3. Vialitat bàsica urbana

La proposta es refereix a la doble trama de mobilitat: Els itineraris de vianants i bicicletes, i per altra part, la dels vehicles.

La primera s'estructurarà a partir dels anomenats “eixos verds”, on es procurarà que el seu traçat uneixi els espais lliures i els equipaments més importants de la ciutat amb els camins del sòl rústec, passant per les dues carenes i també pels marges de la riera.

La segona partirà de la trama viària principal, exposada en el punt anterior “De comunicació de la Conurbació”, connectada amb els diferents accessos a la ciutat.

#### Xarxa d'itineraris de vianants.

S'ha buscat traçar una xarxa d'itineraris que sigui tancada, és a dir que tingui continuïtat amb els camins i les vies de preferència pels vianants. S'ha mirat de traçar llargs recorreguts amb total continuïtat, que afavoreixin una mobilitat alternativa.

L'estructura de camins parteix de les dues carenes (la de llevant i la de ponent), que caldrà potenciar amb “eixos verds”. A partir d'aquests recorreguts, en el tram urbà es traçaran 4 grans eixos transversals, que coincidiran amb carrers que travessen espais lliures, equipaments, i en especial coincidirà amb les estacions de tren.

#### Relació dels principals itineraris:

L'estructura de camins i itineraris verds consta d'una malla reticulada sobreposada a la de l'estructura viària rodada. Es disposa segons els següents eixos en direcció nord-sud i est-oest.

En direcció nord-sud enumerarem els següents itineraris:

- Itinerari serra de ponent: Compren el tram entre l'arbreda de la carretera de Lliçà i el torrent de Can Ninou. Passaria per alguns Sectors industrials (T; G-1,2,5 i 6; i G-3 i 4). També pel Sector residencial U. El traçat seguiria les cotes altes de la serra i els espais lliures dels diferents sectors.
- Itinerari marge dret del Congost: Compren el tram des de la barriada nova de Canovelles fins a les pinedes del Sector industrial de Can Gordi-Can Català. Es tracta d'un recorregut d'uns 6,5 Km que segueix els espais lliures de l'antic atermenament de la riera, al llarg de diferents polígons industrials i del barri residencial del Congost. Dins del seu recorregut, utilitzariem 5 passos per sobre la riera com a camins verds: Dos són existents (Pont de Torres i Bages i pont de Ramon Lull) i tres són

proposats (Pont sobre l'eix de la travessia Lledoner al Sector X, pont sobre la prolongació del carrer Sant Josep i Joan Camps, i pont sobre la prolongació del camí de Can Bassa).

- Itinerari marge esquerra del Congost: Compren el tram que va des de la riera Carbonell fins el camí de Can Bassa. Passa pels grans parcs de la ciutat i també per grans zones d'equipaments docents i esportius. Relliga amb l'itinerari del marge dret a través dels ponts relacionats en el punt anterior.
- Itinerari sobre la línia del ferrocarril de Portbou: Compren el tram entre el pont del barri Bellavista de Les Franqueses, en el baixador del tren, i l'eix de l'avinguda d'Europa a Can Bassa. Aquest itinerari va lligat amb el Pla especial del cobriment de les vies del tren. Segueix la nova urbanització del carrer Llevant i segueix per Esteve Terrades.
- Itinerari sobre la serra de llevant: Compren el tram entre el turó de la torre Pinós fins a l'escola d'educació especial Montserrat Montero, on s'uniria amb l'eix del camí de Can Bassa. En aquest recorregut és necessària la construcció d'un pas sobre la carretera de Cardedeu que uneixi els turons de la torre Pinós amb el del Parc de la Font Verda. El seu recorregut passaria pels nous espais lliures del Sector de la Bòbila.

En direcció est-oest enumerarem els següents itineraris:

- Itinerari del camí de Can Bassa: Des de l'escola Montserrat Montero fins al Sector industrial G-1,2,5 i 6 a la serra de Ponent. Li cal la construcció del pont sobre el Congost, i el seu recorregut és coincident, però separat, d'una via de transit rodats. Constitueix el límit nord del Pla de Palou.
- Itinerari de l'avinguda Europa: Des del carrer Esteve Terrades fins a la Fira. Passa per la urbanització enjardinada de la rambla del Sector Z.
- Itinerari del carrer Tres Torres: Des del carrer Esteve Terrades fins a l'itinerari del marge esquerra de la riera en el punt dels jardins Joan Vinyoli.
- Itinerari sobre el carrer Colon: Compren el tram entre el camí sobre la serra de Llevant en el Sector de la Bòbila fins a l'itinerari del marge esquerra de la riera arribant pel carrer del Camp de les Moreres. Aquest itinerari passa per l'estació de tren Granollers-Centre, i s'uniria amb la serra de Llevant per les noves passeres que contempla l'Estudi del cobriment de les vies.
- Itinerari sobre el centre històric: Compren el tram entre la serra de llevant al seu pas per la Font Verda i l'estació del Nord al barri del Congost. Passa pel carrer Agustí Vinyamata – carrer Sant Josep – carrer Joan Camps - nou pont sobre la riera per connectar amb el polígon Jordi Camp.
- Itinerari sobre la travessia Lledoner: Es tracta de crear un nou eix a l'alçada del barri Bella vista, que connecti el turó de la torre Pinós amb el marge dret del Congost. Suposa la construcció d'una passera sobre la riera. Connecta amb l'itinerari nord-sud sobre la línia de ferrocarril en el punt del baixador del tren de Portbou.

#### Xarxa viària rodada.

Pel que fa a la xarxa viària bàsica de l'àrea urbana caldrà assegurar la continuïtat de les principals vies de distribució amb una ràpida connectivitat amb les vies d'accés des de l'exterior. Sobre la xarxa dels principals eixos viaris nord – sud i est – oest, es configuren dues corones de circumval·lació des d'on s'estructura el trànsit rodats.

- La primera corona: està configurada pels carrers Av. Sant Esteve – C/. Torres i Bages – C/. Roger de Flor – C/. Prat de la Riba seguit de C/. Foment.
- La segona corona: està configurada pels carrers Passeig de la Muntanya – C/. Ramon Llull – Via marge dret – Ronda Sud (tram Tres Torres)

Pel bon funcionament de la mobilitat cal assegurar una bona fluïdesa entre les dues corones. Així cal potenciar l'obertura del major nombre de passos sobre les dues barreres que ens trobem: la riera i la línia de ferrocarril.

Pel que fa al riu Congost disposem de quatre ponts que actuen directament sobre les corones, prenent una especial importància l'obertura del vial del marge dret en aquest tram com a eix de distribució cap els ponts. Pel que fa a la línia de ferrocarril, el desenvolupament del Pla especial del cobriment de les vies facilitarà el seu pas en les prolongacions de Torres i Bages i del carrer Colon.

#### Aparcament.

Entre les dues corones és on cal potenciar la política d'aparcaments centrals. L'objectiu serà el de vitalitzar la zona comercial i de serveis amb una zona de vianants clara que s'estengui per l'àrea on els carrers són més estrets. S'han de preveure aparcaments de pagaments –en general soterranis, i zones blaves- i lliures, que seran de superfície, en bosses i en carrers. L'àrea Nord de la ciutat disposa de l'aparcament de superfície de Ramon Llull, el qual dona un bon nivell de servei, mentre l'àrea Sud, actualment, no disposa de cap instal·lació equiparable.

En quant als aparcaments envoltant de la ciutat, reivindicats pels consells ciutadans creats per a dur a terme la participació ciutadana, es concreten en:

- Ampliació de l'aparcament de l'estació de França al nou sector de la Bòbila.
- Nou aparcament de l'estació del Nord als àmbits dels PAU-34 i PMU134 (antic sector D).
- Aparcaments perifèrics en desenvolupament del sector de transformació de l'actual sector industrial Jordi Camp.
- Aparcament sota futur camp de futbol previst al sector S-128, al costat Sud del sector X del Pla que es revisa.

#### 8.2.4. El ferrocarril

La ciutat queda emmarcada per les dues línies de ferrocarril que van en direcció nord-sud. A l'est la línia Barcelona-Portbou, i a l'oest la línia Barcelona-Puigcerdà.

Per altra part la proximitat del traçat de la futura línia del TGV pel terme de la Roca, suposa també la possibilitat d'ubicar un centre intermodal de mercaderies situat, però, fora del terme municipal.

##### 1. Línia Barcelona-Portbou:

És la línia amb majors freqüències de trens i la que dona una major connectivitat. És la línia de tren que connecta el corredor del Mediterrani amb Europa.

Actualment hi ha dues parades que donen servei a la ciutat: l'estació Granollers-Centre, i el Baixador de Bellavista. La primera queda situada sobre l'eix del carrer Colon, és a dir té una situació que queda desplaçada al sud de la població. Actualment l'estació té un important moll de vies per a càrrega i descàrrega de mercaderies. La centralitat respecte la ciutat que ha anat adquirint aquest centre de mercaderies ha fet que calgui repensar el seu emplaçament.

El traçat de la línia de França suposa avui en dia una greu barrera a la continuïtat de la trama urbana i es proposa cobrir el tram entre el pont de la carretera de La Roca i el pont de la carretera de Cardedeu.

La segona estació, que té el caràcter de baixador, se situa al nord de la ciutat, sobre el barri Bellavista al terme municipal de Les Franqueses. És un punt a potenciar i a dinamitzar per la seva proximitat una important àrea residencial formada pel nord de Granollers, Les Franqueses i Canovelles; i també sobre el nou sector "X" de creixement residencial.

##### 2. Línia Barcelona-Puigcerdà:

Actualment es tracta d'una línia de via única, el qual suposa unes freqüències de pas molt espaiades, de l'ordre de 30' en hores punta . Per tant és necessari el seu desdoblament, i cal mantenir la reserva d'espai pel traçat de la segona via. Actualment té una sola parada a Granollers a l'estació del Nord. La situació d'aquesta estació en el barri del Congost, i la seva proximitat respecte el centre de la ciutat fa que es considerin claus la millora de la seva accessibilitat. La proposta de prolongar l'itinerari de vianants sobre l'eix dels carrers Sant Josep-Joan Camps amb una passera per sobre de la riera, va en aquest sentit. Cal millorar el seu accés amb vehicle, preveure una superfície associada d'aparcament i actuar sobre el desenvolupament del Pla especial 34 de l'entorn de l'estació.

Es proposa el manteniment de l'actual baixador del Circuit de Velocitat, tenint present el necessari desdoblament de la línia.

### 3. Línia Mataró - Vilanova.

L'"arc tecnològic", d'una importància cabdal tal com el professor Trullén el qualifica, constitueix un territori desestructurat i mal comunicat entre sí, i amb una entre els centres urbans i d'activitat que són Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, Vilafranca i Vilanova i la Geltrú (veure Annex 12 a aquesta Memòria).

Si la via interpolar entre Sabadell i Granollers constitueix una necessitat palpable que caldria resoldre a curt termini, la línia fèrria Mataró - Vilanova per l'interior es perfila en un futur no massa llunyà com a imprescindible.

En els estudis previs redactats per l'Entitat metropolitana del transport, es dedueixen dos traçats alternatius per aquesta línia Granollers - Sabadell:

- a) El que uniria les línies de tren de França i de Puigcerdà a l'alçada de Mollet, per, des d'aquest punt, arribar a Sabadell, i,
- b) La que uniria les dues línies existents a l'alçada del Circuit de Velocitat, entrant per Montmeló.

### 8.3. Tractament del sòl urbà

La solució adoptada en quant a la qualificació del sòl urbà es fonamenta en els següents aspectes:

1. Centre històric: Es revisa l'actual qualificació del nucli urbà del casc antic i dels primers creixements suburbans de parcel·les de cos, a fi de reduir les tensions edificatòries que actualment s'hi produeixen. Es tracta de controlar la creixent congestió produïda per la forta utilització del vehicle privat i per la gradual transformació de la tipologia edificatòria deguda a l'agregació parcel·lària. Cal potenciar la superposició d'usos, que faci que es mantingui l'ús d'habitatge, evitant la tendència al seu progressiu abandonament en benefici de l'ús terciari. El centre i l'eixample ha d'absorbir bona part de la demanda d'habitatge.
2. L'eixample: Es consolida l'àrea urbana d'ordenació en illa tancada, efectuant propostes d'agrupació parcel·lària (a la inversa del centre històric) que tendeixin a la renovació del teixit urbà i a establir elements d'homogeneïtzació en la forma volumètrica de l'edificació; tanmateix, es revisen els usos admesos per tal d'obtenir la màxima flexibilitat compatible amb els usos dominants. Es potencien elements d'estructura urbana com la identificació clara de recorreguts i eixos viaris. S'incorporen nous sòls procedents d'unitats d'actuació previstes pel planejament que es revisa, i ja executades.
3. En general, s'analitza en detall l'actual regulació de l'edificació incrementant les alçades (no el nombre de plantes) per a ajustar-les als nous requeriments tecnològics de forjats més gruixuts, paviments flotants, cel-rasos per a instal·lacions, etc.
4. En concret, al llarg de la "carretera" (c. Alfons IV, Francesc Macià, Anselm Clavé, Primer Marquès de les Franqueses) s'ha realitzat una anàlisi del nombre de plantes existent i autoritzat (veure Annex número 16) que ha portat a la conclusió de que calia reajustar el nombre de plantes (en general a

l'alça) en alguns trams per tal d'equilibrar el perfil longitudinal d'un vial tant característic. Com a conseqüència de l'exposició pública, en alguns punts s'ha apujat en una el nombre de plantes.

5. Els sectors i polígons d'actuació: Es redefeixen les actuals Àrees de transformació urbana, que provenen d'espais on hi ha velles indústries, o de petits barris amb una certa obsolescència i marginació, on cal propiciar una millora urbana. Es distingeixen els polígons, en general de petita dimensió i amb ordenació prefixada, i els sectors, per als quals és necessari desenvolupar un Pla de millora urbana, tot i que les fitxes Annexes a les Normes Urbanístiques presenten una ordenació indicativa o orientativa. També es preveu com a sectors o polígons noves àrees que no consten com a tals al PGO que es revisa. Totes aquestes àrees poden ser estratègiques en la transformació i estructuració de la ciutat, així com per l'obtenció d'espais per dotacions públiques o comunitàries, i per a habitatges en algun règim de protecció. També com a conseqüència de l'exposició pública s'han suprimit alguns sectors o polígons, o bé se n'ha modificat els paràmetres.
6. Tots els sectors compleixen els mínims legals respecte al percentatge d'habitatges protegits. En determinats cassos, aquest mínim se supera, cercant un reequilibri de beneficis i càrregues, i l'existència d'una quantitat adequada de sòl destinat a aquest tipus d'habitatge.

### 8.3.1. Àrea central

En el teixit urbà de l'àrea central és on s'ha de concentrar els esforços per millorar el model de ciutat que proposem per al futur, reforçant el seu paper de capitalitat.

És en l'àrea central on s'ha de donar sortida a una part important del creixement previst a la ciutat pels propers anys. Les limitacions en l'aprofitament que l'actual Pla va preveure per frenar el desafortat model expansionista anterior, fan que hagi calgut reconsiderar la conveniència de revisar aspectes que facilitin operacions de substitució, rehabilitació, o transformació de sectors, com pot ser, els índexs d'edificabilitat en algunes àrees d'actuació pendents de desenvolupar, analitzar en detall algunes condicions de l'ordenació, com les alçades en determinats punts, o la obligatorietat de col·locar places d'aparcament en el mateix immoble quan per les condicions parcel·laries es fa inviable.

La proposta incideix en problemes que es plantegen en la ciutat construïda. És el cas de la recuperació d'espais d'antigues indústries o altres àrees d'actuació en les que es precisen les línies d'actuació.

Des de l'aprovació del Pla general vigent, el 1984, s'han delimitat una seixantena d'àrees d'actuació, amb figures de Pla especial, Estudi de Detall i Unitat d'actuació. La major part s'han anat desenvolupant, dins d'un procés de gestió complexa. Actualment encara hi ha algunes àrees pendents de desenvolupar o altres que han sorgit arrel de divisions poligonals i que han quedat aturades. S'ha analitzat acuradament la problemàtica de cada una d'elles, redefinint-ne en cada cas els aspectes que s'allunyen del model urbanístic que es vol, i mirant de buscar mecanismes que agilitzin la seva gestió.

Les àrees procedents del P.G.O. que es revisa, i pendents de desenvolupament, són:

PECU-25	“Carrer Tetuan” Pla especial de reforma interior del barri situat al voltant del camp de futbol del carrer Girona. Té una delimitació discontinua, i abasta antigues indústries i tallers que s'han transformat en altres activitats. Part d'aquest àmbit quedarà lligat a la transformació del cobriment de les vies del ferrocarril.
PECU-28	“Prolongació C/.Ponent” No s'ha iniciat cap tràmit administratiu. Compren terrenys d'antigues naus de tallers i magatzems. És important per aconseguir la necessària obertura de la prolongació del carrer Ponent, que enllaça amb el carrer Ripollès. Caldrà analitzar i, si s'escau revisar, els paràmetres i condicions previstes.
UA-29	“Carrer Girona/Hospital”



Hi ha una ordenació prevista en la Unitat d'actuació, que es va resoldre per un recurs. Actualment hi ha unes naus amb activitat. La Unitat preveu la cessió d'un espai per plaça pública. No comporta cessió de vialitat.

- PE-34      “Estació del Nord”  
Pla especial de reforma interior del barri situat al voltant de l'estació de ferrocarril del Nord. Té un alt grau de consolidació amb una triturada parcel·lació suburbana al llarg del carrer Joanot Martorell. El seu desenvolupament ha de resoldre els accessos a l'estació, actualment molt dolents. Cal ordenar el front cap a la línia de ferrocarril. Caldrà analitzar i, si s'escau revisar, els paràmetres i condicions previstes.
- PE-36      “Ctra. de Caldes/carrer A. Gaudí”  
No s'ha iniciat cap tràmit administratiu. Hi ha propostes d'ordenació. El Pla especial ha de resoldre la permeabilitat i connexió entre la carretera de Caldes i la plaça de la Llibertat. Hi ha un alt grau de consolidació i una estructura de la propietat molt dividida. Caldrà analitzar i, si s'escau revisar, els paràmetres i condicions previstes.
- UA-41      “Obertura carrer Pompeu Fabra”  
És una unitat de dimensions molt reduïdes, que té l'objectiu d'obrir la prolongació del carrer Pompeu Fabra. Cal tenir en compte que es troba dins del perímetre de protecció per restes arqueològiques.
- UA-55      “Passeig de la Muntanya/carrer Josep Umbert”  
Es va delimitar per resoldre l'encreuament entre el passeig de la Muntanya i la carretera de la Roca. Té una càrrega important per les cessions d'espais lliures. Caldrà integrar-lo dins de l'àmbit del Pla especial pel cobriment de les vies del ferrocarril.

### 8.3.2. Àrees de transformació a noves tecnologies

Granollers i la seva àrea d'influència tenen una forta tradició industrial, que ha estat un dels puntals de la seva economia. L'escassetat de nou sòl industrial ha frenat la forta expansió dels anys setanta i vuitanta, i per tant caldrà en pensar com es pot anar transformant aquest sòl escàs.

Avui, una part d'aquestes activitats pateixen un doble problema: el necessitar una expansió física i creixement de la indústria, i el fet de que es tracta de sectors ja madurs, que segurament poden haver tocat sostre per la localització en què es troben. Els processos industrials, entesos com a transformadors de béns primaris, precisen cada cop més superfície per donar sortida a la demanda, i es localitzen en espais on baixa la pressió i concentració urbana. En els sectors industrials on la pressió i concentració urbana són potents, com és el cas de Granollers, es justifica un possible canvi d'ús, potenciant i promovent la instal·lació d'activitats dedicades a les tecnologies de la informació i del coneixement (“TIC”). Com a empreses del sector de serveis poden donar una ocupació molt superior a la que estan donant actualment aquelles activitats industrials, disfrutant a més de la localització en una posició de proximitat respecte del centre de la ciutat, fet que és escàs en les ciutats de la corona metropolitana de Barcelona i pot representar un reforç en la personalitat de Granollers.

Possiblement, l'actual regulació del Pla general en el sòl industrial és excessivament simplista, sense incidir en la complexa realitat de l'activitat industrial i terciària, que és molt canviant. En permetre qualsevol tipus d'activitat industrial en qualsevol polígon, fa que no hi hagi una agrupació coherent per tipologies i que doni lloc a polígons desestructurats.

Cal primar concentracions en determinades zones d'aquest nou tipus d'activitat, que s'aprofiti més de la posició estratègica de Granollers. Es tracta de donar sortida, mitjançant una gradual transformació de l'actual sector industrial, a activitats econòmiques de nova generació i empreses del sector terciari, que si bé està lligat a l'industrial, poden revitalitzar les àrees industrials més properes al nucli urbà.

És important considerar que el camí cap a les “TIC” és ja encetat a Granollers. En efecte, l'esmentat estudi del professor Trullén (Annex 12) en el seu quadre número 7, constata que els llocs de treball en “coneixement baix” han crescut un 16,01%, a Granollers entre 1991 i 2002, significativament actualment 14.720

places; mentre els de "coneixement alt", tot i suposar només 7.983 places, s'han incrementat en un 64,97%.

En buscar quin és model de transformació de l'activitat que ha de tendir a implantar-se a Granollers, pensem en alguns exemples a més de les "TIC": Seus o delegacions d'empreses amb importants relacions amb Europa, oficines principals de les empreses més importants de la comarca, seus principals d'empreses de transport i de logística, mitjanes o petites empreses que vulguin posicionar-se a l'àrea de Barcelona.

La proposta del Pla concreta quatre noves localitzacions com a pols on propiciar la nova economia de serveis i les tecnologies de la informació i del coneixement i que pot constituir una marca de promoció econòmica. Es tracta de punts amb molt bona connectivitat i on es disposa del suficient sòl per implantar activitats terciàries i de serveis, i que reequilibrin l'actual unicentralitat de la ciutat.

- **Al sud:** Potenciar i completar l'àrea de Palou situada al llarg del tram de la carretera del Masnou, entre el carrer de can Bassa i la Ronda Sud. Actualment ja s'hi troben empreses comercials lligades al sector del motor, hi ha un hotel, i hi ha previst, en el desenvolupament del Sector Z1, sostre destinat a oficines i hotel.
- **A l'est:** Crear un centre terciari al voltant de l'estació de tren de la línia Barcelona-Portbou, dins del nou sector de desenvolupament residencial de La Bòbila. Aquest espai s'ha d'estructurar sobre el nou eix viari (prolongació del passeig de la Muntanya), que serà prolongació de la nova variant de la carretera de Palou. Es preveu una superfície important d'aparcament de vehicles.
- **Al nord:** El nou sector PMU128, al Sud del Sector residencial X, situat al llarg de la prolongació de l'eix Ponent-Ripollès, i donant front al sistema d'espais lliures del marge esquerra del Congost. Aquesta implantació, hauria de ser mixta amb habitatge.
- **A l'oest:** Potenciar la transformació d'una part de l'actual polígon industrial Jordi Camp, delimitat entre el vial de marge dret del Congost, el carrer Mataró i el carrer Vic. Aquesta àrea de transformació, té una gran proximitat amb el centre de la població, tenint present el nou pas sobre la riera, unint el carrer Jordi Camp i el carrer d'Arenys, i és immediata a l'estació del ferrocarril del Nord. Tanmateix, part de l'actual sòl industrial al Sud de l'anterior podria ser objecte de transformacions puntuals.

#### 8.4. Tractament del sòl urbanitzable

El Pla general vigent ha desenvolupat la major part del sòl urbanitzable previst. Concretament, en quant al sòl d'ús industrial, el Sector G1,2,5 i 6, que era l'únic pendent, s'ha urbanitzat i ha estat rebut l'any 2005 ; la resta, és a dir els sectors, V1, G4, G3, F i S, ja s'havien urbanitzat i tenen un nivell de consolidació de l'edificació important. Per altra part els sectors d'ús residencial, no tenen el mateix nivell de desenvolupament: són aprovats, però no urbanitzats, els Sectors, U i X, i pendents els Sectors Z2 i D, mentre els K i Z1 han executat la urbanització l'any 2005. Amb anterioritat, únicament s'havien desenvolupat totalment els Sectors de la Font Verda i de Tres Torres, els dos aprovats amb anterioritat a la Revisió de Programa del Pla general de l'any 1993.

D'acord amb l'exposició de criteris, Granollers ha de contenir l'ocupació territorial amb els nous creixements. Malgrat això, en els estudis demogràfics i d'habitatge, a Granollers es detecta un cert dèficit de sòl residencial i de serveis. En aquest sentit el Pla aposta per limitar al màxim la nova ocupació de sòl apte per urbanitzar, però ha de donar cabuda a les demandes previstes. Es proposen alguns sectors de nou creixement que es descriuen tot seguit.

#### Sector residencial de "La Bòbila" (S-129)

Es planteja, per una part, per la necessitat de superar la barrera del ferrocarril i la cicatriu urbana que actualment provoca, impulsant nous recorreguts transversals i reforçant l'eix nord – sud, prolongació del passeig de la Muntanya; i per altra per aprofitar l'estratègica posició d'aquest emplaçament, al costat de l'estació de tren i de l'enllaç amb la ronda Sud. Aquest bon factor de localització ha de servir per crear una àrea residencial amb una important presència de serveis i d'oficines, així com la previsió

imprescindible d'un gran aparcament de vehicles. En el tràmit d'exposició al públic s'ha ajustat el perímetre del sector, excloent-ne els terrenys de l'estació de mercaderies de RENFE.

La proposta recollirà bona part dels criteris aportats en l'Estudi previ d'ordenació urbanística de l'entorn de la via del ferrocarril, redactat el març del 2002. D'acord a les previsions fetes podria donar cabuda a uns 1500 habitatges, i a una superfície de sostre de serveis i noves tecnologies (TIC) d'uns 20.000 m<sup>2</sup>. Per altra part suposaria l'obtenció d'unes 10 Ha d'espais lliures que se situarien a la línia de carena de la serra de llevant, per tal de donar-li continuïtat i preservar els seus valors paisatgístics.

### **Sector industrial S-125 (sector "T")**

Es tracta de delimitar un sector que reculli les indústries que actualment estan consolidades sobre la serra de ponent, dotant-les dels corresponents serveis i fer les cessions d'espais lliures que corresponguin. Cal que la proposta sigui molt curosa amb l'impacte ambiental i paisatgístic, ja que se situa en un territori que es considera de gran valor. Es tracta de regular l'existent, i de crear els mecanismes per controlar el creixement i les pressions del sòl industrial, i d'aconseguir una bona connexió del sector cap a Granollers, ja que ara només s'hi accedeix amb facilitat des de Parets.

### **Els Sectors V2 i W**

En el turó de la torre Pinós, sobre la serra de Llevant, el Pla general vigent delimita dos sectors urbanitzables no programats. Es tracta del sector de desenvolupament industrial V2, que dona a la vessant de llevant, i el sector de desenvolupament residencial W, que queda al costat de ponent.

L'estudi de pendents màximes dóna una mala implantació de les construccions, ja que en bona part supera el 15 i el 20 %. Per altra part cal tenir molt present la dificultat d'integrar-les correctament en un punt tant singular sobre la ciutat; dins del sistema d'espais lliures i de recorreguts que el Pla proposa sobre les carenes de les serres.

El traçat de la carretera de Cardedeu, que provoca una gran trinxera en el territori, fa que els accessos al turó siguin difícils. Un altre aspecte a tenir en compte és la previsió de creixement del cementiri, que es proposa que es pugui ubicar a les cotes altes del turó i la previsió de creixement de l'hospital general que es pugui fer en continuïtat sobre la vessant de llevant. La necessitat en la dotació d'equipaments i d'espais lliures en aquest punt, ens porta a que les cessions s'obtinguin amb la nova delimitació tant del sector industrial V2 com del W, residencial

Actualment en el sector V2, junt a la carretera C-251, ja hi ha una activitat de tractament i magatzematge de fruits secs, amb diferents naus i coberts. Per tant es proposa redefinir l'àmbit del sector V2 per tal de consolidar-lo i obtenir un petit creixement industrial, preservant la part alta de la serra.

En quant al sector urbanitzable no programat W, es tractarà de forma similar a com ho fa el PGO que es revisa, però mantenint no edificada bona part de l'àmbit. La part situada al nord de l'hospital, a continuació del barri Bellavista de Les Franqueses es tractarà com a àmbit per a habitatge plurifamiliar. La resta es preveu com sistema d'equipament per a ampliació de l'hospital, i/o espai lliure.

### **Sector industrial S-112**

La continuïtat de les franges d'espai lliure al llarg del Congost, consolidades pràcticament al llarg de tot el terme, i la necessària continuïtat del corredor biològic Llevant-Ponent a l'àmbit de la interpolar fan definir aquest petit sector discontinu que ha de reeixir en la relocalització de les indústries situades al marge dret del Congost i que dificulten les esmentades continuïtats. En base a un conveni urbanístic ha sofert una lleugera ampliació, aportant però, una important quantitat d'espai lliure complementari al llarg del Congost.

### **Sòl urbanitzable no delimitat**

#### **Sector residencial S-126.**

Es tracta de sòls actualment no urbanitzables, al nord i nord-oest del sector K, i prolongació cap al Sud de la "Quinta Avenida" de Canovelles. Són sòls relativament ocupats per habitatge unifamiliar aïllat, que el POUM proposa consolidar, conferint el creixement precís per a fer possible l'obtenció de sòl per a espais lliures veï i complementari del ja cedit pel sector K, possibilitant en conjunt un parc de notables dimensions.

## 8.5. Tractament del sòl no urbanitzable

Granollers disposa encara d'un entorn natural agrícola de força qualitat, que cal preservar i potenciar. Les pressions urbanístiques que rep el sòl no urbanitzable requereixen l'adopció de mesures d'especial protecció i una regulació més activa que la vigent.

La configuració orogràfica del municipi de Granollers, determina l'estructura del sòl no urbanitzable. Tenim la plana, que segueix la vall del Congost, i les dues serres a cada costat. Es tracta d'un territori de valls suaus, amb conreu i algunes masses de bosc. Aquest paisatge, tant propi del Vallès, es mostra clarament a Granollers.

La posició de la ciutat de Granollers al fons de la vall i pel fet d'estar encerclada entre les serres, fa que la seva presència des de l'exterior no es produeixi fins que no es passen les carenes. Aquest fet, de poder ser observada des de les dues serres de llevant i de ponent, li configura un tret característic de la seva imatge.

### 8.5.1. L'àrea de Palou:

L'Ajuntament de Granollers, en desenvolupament del PGOU que es revisa, inicià la tramitació d'un Pla Especial en sòl no urbanitzable de l'àrea de Palou. Aquesta tramitació ha quedat interrompuda, en tant que no és possible encaixar el Pla Especial en els supòsits i determinacions del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol.

És criteri municipal, de fet ja exposat en l'esmentat Pla Especial, el del manteniment de Palou com important superfície de sòl lliure, amb destí agrícola preferent, compatible amb el manteniment de les àrees edificades preexistents, i dels usos ja implantats.

Una possibilitat per a assolir el compliment d'aquest criteri hagués estat la de trencar la classificació unitària de Palou, reservant com a no urbanitzables la majoria dels sòls actualment agrícoles, i classificant com a urbanitzables o urbans els edificats amb major compacitat, i part dels agrícoles que els envolten per a completar les cessions obligatòries i el desenvolupament d'aquests nuclis.

Ara bé, d'acord amb l'article 26 del Decret legislatiu 1/2005, "*constitueixen el sòl urbà:*

- a) *Els terrenys que el planejament urbanístic inclou de manera expressa en aquesta classe de sòl perquè, havent estat sotmesos al procés d'integració en el teixit urbà, tenen tots els serveis urbanístics bàsics o bé són compresos en àrees consolidades per l'edificació d'almenys dues terceres parts de llur superfície edificable. El simple fet que el terreny confronti amb carreteres i vies de comunicació interlocal i amb vies que delimiten el sòl urbà no comporta que el terreny tingui la condició de sòl urbà.*
- b) *Els terrenys que, en execució del planejament urbanístic, assoleixen el grau d'urbanització que aquest determina."*

No es pot considerar urbans uns terrenys que mai han "estat sotmesos al procés d'integració en el teixit urbà", ans al contrari, han estat sempre considerats agrícoles. A més, una solució d'aquest tipus presentava els mateixos problemes que el Pla Especial: el tracte desigual entre propietaris, que ja fou objecte d'al·legacions en l'exposició pública del mateix. Però, a més, en mantenir una part del sòl com a no urbanitzable, no deixaria de ser una solució a curt termini, en tant que, a la llarga, podria ser factible el canvi de classificació a urbanitzable o urbà. Així doncs, aquesta solució no garantiria el manteniment de Palou com sòl eminentment agrícola, àrea de valor ecològic i paisatgístic, àdhuc connector biològic.

En quant a una eventual classificació com a urbanitzable, l'art. 33 del Decret legislatiu 1/2005, en els seus apartats 1 i 2, diu:

1. *Constitueixen el sòl urbanitzable els terrenys que el pla d'ordenació urbanística municipal corresponent consideri necessaris i adequats per a garantir el creixement de la població i de l'activitat econòmica, d'acord amb el que estableix l'article 3.*

2. *El sòl urbanitzable ha d'ésser quantitativament proporcionat a les previsions de creixement de cada municipi i ha de permetre, com a part del sistema urbà o metropolità en què s'integra, el desplegament de programes de sòl i d'habitatge.*

En tant que en aquesta mateixa Memòria es justifica abastament la proporcionalitat entre les previsions de creixement i les del sòl urbanitzable, i en general la capacitat del POUM per a fer front als creixements previstos, no es consideren necessaris ni adequats els terrenys de Palou per a les finalitats descrites a l'anterior apartat 1, i per tant no pot tractar-se de sòls urbanitzables. En sentit contrari, la seva inclusió trencaria la proporcionalitat entre el sòl urbanitzable i les previsions de creixement.

En conclusió, Palou no pot considerar-se, ni en tot ni en part, sòl urbà, ni sòl urbanitzable.

Per a mantenir l'esperit dels criteris de conservació de la plana de Palou s'entén necessari, doncs, mantenir la classificació del sòl com no urbanitzable, com a única manera de compatibilitzar un màxim de sòl amb destí agrícola preferent amb altres parts del mateix destinades a usos no estrictament ajustats al règim de sòl no urbanitzable segons la pròpia Llei d'Urbanisme de Catalunya. En aquest sentit, el Decret legislatiu 1/2005 introdueix una disposició transitòria dotzena que, en el seu segon apartat, diu:

2. *Les edificacions i les activitats existents en sòl no urbanitzable, degudament autoritzades d'acord amb la legislació anterior a la Llei 2/2002, que no s'ajustin al règim d'ús del sòl no urbanitzable que estableix aquesta Llei, es poden ampliar sempre que el planejament urbanístic vigent, aprovat definitivament abans de l'entrada en vigor de la Llei 2/2002, ho prevegi expressament. L'ampliació s'autoritzarà d'acord amb el procediment establert per l'article 50.*

Palou entra de ple en aquests casos, en tant que el PGO que es revisa hi preveu, al seu article 369, usos com residencial no agrícola, industrial, hotels i restaurants, i, al 374, hi fixa les condicions d'edificació per a usos no agrícoles.

En conseqüència, el POUM opta pel manteniment de Palou com a sòl no urbanitzable amb un màxim de sòl lliure preferentment destinat a usos agrícoles. Des d'aquest enunciat, els objectius bàsics a obtenir són:

1. Consolidar els espais lliures d'ús preferentment agrari, propiciant unes adequades condicions d'explotació en quant a la disponibilitat d'aigua de reg, i alliberant el sòl agrícola de tensions edificatòries.
2. Facilitar el normal desenvolupament de les àrees edificades existents i possibilitant els usos adients a un sòl destinat a usos residencials amb més o menys relació amb les activitats agràries, però també a usos no estrictament propis del sòl no urbanitzable, però admesos en tant que legalment implantats.

Per a dur a terme aquests objectius, el POUM estableix els usos admesos en el sòl no urbanitzable de Palou, i en fixa les condicions d'implantació i millora. Tanmateix, preveu el desenvolupament d'un Pla Especial Urbanístic per a la millora de l'àmbit rural, i especialment per a l'execució d'obres d'abastament d'aigua per a reg i millora de les finques agrícoles.

Tanmateix, el PEU. podrà imposar restriccions d'ús dels terrenys, per a impedir la desaparició o alteració de les seves finalitats agrícoles, d'acord amb l'article 67.2. del Decret legislatiu 1/2005.

#### 8.5.2. Els territoris plans:

Palou rep el tractament esmentat a l'apartat 8.5.1., de manera que es consolida la seva personalitat agrícola i de nuclis residencials al centre de la plana del Congost.

El territori al Sud del terme, al marge del seu manteniment com a no urbanitzable, ha de mantenir el seu paper de corredor entre ambdós marges del Congost, completant el de Palou, i seu valor com a important reserva per a la implantació i pas d'infraestructures.

### 8.5.3. Els territoris ondulats:

La serra de ponent, pateix una major pressió urbanística, deguda als forts creixements industrials que provenen del costat de la vall del Tenes, sobre l'eix de la carretera C-17; i també pel Circuit de Velocitat. Això no obstant, es preveu que la possible consolidació del sector "T" (S125) i les eventuais actuacions sobre el circuit no donin lloc, en cap cas, a un "continuum" amb l'àrea industrial al llarg del Congost.

Els espais de la serra de llevant, en continuïtat amb Vallderiolf i el pla de Llerona, per la seva gran qualitat ambiental suposen una bona oportunitat per preservar-lo com a espai lliure de qualitat proper a l'entorn metropolità de Granollers.

### 8.5.4. L'"Ecopark".

Dels treballs encarregats pel Consorci del Circuit de Catalunya a l'equip Jornet, Llop Pastor, arquitectes, se'n desprèn l'interès de definir un territori proper i envoltant del circuit com a "Ecopark", parc territorial i àmbit d'influència del mateix, amb la vocació de sòl lliure en la seva majoria, però admetent usos d'equipaments i/o serveis lligats amb el circuit. Aquests usos poden desenvolupar-se en part dintre de l'àrea estricta del circuit, en part dintre del coixí que representa l'"Ecopark", el seu element perifèric.

Granollers pot acollir activitats d'aquest tipus a la franja entre el circuit i l'antic sector S, situada en sòl urbà; però no a la perifèria pel seu delicat paper connector, i alhora de separador entre els sòls industrials.

En el que afecta a Granollers, l'Ecopark es defineix al Nord per la interpolar i àrea de Palou. Al Sud pel propi circuit edificat i sector S112, a Llevant pel Cogost, i a Ponent pel propi P.E. del Circuit. En aquest territori dintre del municipi, els usos admesos serien els ambientals, entesos com aquells que acompleixen funcions ecològiques coherents amb el seu paper primordial de connector entre les valls del Tenes, Congost i Vallderiolf, agrícoles i ramaders, i càmping i aparcament temporals.

### 8.5.5. El Circuit de Catalunya

El Consorci del Circuit de Catalunya encarregà a l'equip Jornet, Llop, Pastor, arquitectes, un estudi per a definir la relació del circuit amb el territori en general i els municipis on se situa en particular, i per optimitzar la dinàmica generada pels esdeveniments esportius que s'hi celebren, així com pels seus usos menys publicitats, però altament interessants (entrenaments fora de temporada, banc de prova de motors i components d'automòbils i motos, etc...).

De l'estudi se'n desprèn l'interès d'incrementar els usos i activitats del circuit, admetent equipaments i/o serveis relacionats, com podria ser una "ciutat del motor" (exposició / museu, cursos, pràctiques, en definitiva centre lúdic a l'entorn de l'automòbil).

Aquests nous usos podrien situar-se en una espècie de "mall" situat al llarg de la via del ferrocarril, a ambdues bandes d'aquest en el tram immediat al circuit, però també estendre's parcialment sobre un territori proper i envoltant del circuit, l'"Ecopark", amb vocació de parc territorial, coixí i àmbit d'influència del circuit, amb vocació de sòl lliure en la seva majoria.

La part d'"Ecopark" recaient a Granollers, cal deslliurar-la de cap ús, al marge dels adequats al sòl no urbanitzable, atesa la seva situació de separador de territoris d'usos diversos (equipaments, infraestructures, sectors industrials) als quals és necessari no afegir més àrees de congestió.

Els terrenys del "mall" definit pel ferrocarril com a eix, i destinats a equipament en sòl urbà, als quals caldria afegir-hi els destinats a aparcament a l'antic sector S, haurien de desenvolupar-se com a Pla de Millora Urbana, en conjunt amb els equivalents de Montmeló, per a la definició urbanística dels usos i distribució d'edificabilitats en general. El PMU. haurà de preveure una reserva per a l'eventual desdoblament de la via fèrria, i per a una estació / baixador pròpia del circuit.

## 8.6. **Tractament dels sistemes d'espais lliures i equipaments**

### Espais lliures:

El tractament dels espais lliures ha d'anar en una doble direcció. Per una part seguir amb l'encertada creació de parcs urbans disposats sobretot al llarg de la riera o en les carenes, i per una altra els petits espais lliures, de més detall, distribuïts per la ciutat i més propers a l'habitatge. Aquests últims, que en gran majoria s'obtenen de les cessions d'unitats d'actuació en sòl urbà, cal que es disposin estratègicament en els principals recorreguts de vianants.

Considerarem els següents grans sistemes d'espais lliures:

- Parcs de Terra Alta i carena de ponent:

Els formen:

- L'arbreda que segueix la carretera de Lliçà, per enllaçar amb els espais lliures del Sector residencial U i que iniciaria el camí sobre la serra de ponent. Aquest parc té un caràcter natural i molt paisatgístic i està poc equipat.
- Les cessions del sector K (ja formalitzada com a tal) i del S126, que formaran un conjunt unitari.
- Parc del marge dret del Congost  
Més que un parc, es tracta d'un itinerari molt llarg que va des de Canovelles fins a les pinedes de Montmeló, sempre seguint el marge de la riera. Té per tant un caràcter estructurador de recorregut de vianants.
- Parcs del marge esquerra del Congost:  
El constitueixen els actuals parcs disposats al llarg del marge esquerra del Congost, de Ponent, del Congost, de Tres Torres i del Sector F (recinte firal). Cal completar-lo al nord amb la previsió feta en el Sector X, fins a la riera de Carbonell. Aquest és un parc de grans dimensions que ha d'acollir equipaments (docents, esportius, culturals, de promoció econòmica, etc). Cal també assegurar la continuïtat del seu recorregut segons un itinerari verd, que es connecti amb ponts a l'altre costat de la riera, i segueixi riu avall pel marge de Palou, fins a l'antic abocador.
- Eix cobriment línia de ferrocarril:  
El nou espai sorgit del cobriment de la línia del ferrocarril entre els ponts de la carretera de La Roca i de Cardedeu, ha de servir per generar un nou eix urbà on s'ha de fer compatible el pas de vehicles i d'aparcament amb un recorregut que uneixi el baixador de Bellavista amb l'estació de Granollers – centre.
- Parcs sobre la serra de llevant  
Hi ha dues grans peces d'espais lliures unides per l'itinerari verd de la serra de llevant. Es tracta del parc sobre la carena del Sector de la Bòbila, entre la ronda sud i l'hotel de la carretera de la Roca; i per altra part dels parcs de la Font Verda i del nou parc sobre el turó de la torre Pinós.

### Equipaments:

La bona oferta i qualitat dels equipaments constitueixen un element essencial per millorar l'atractivitat de l'àrea de Granollers dins de l'entorn metropolità i comarcal. En aquest sentit, Granollers té un important tradició cultural, esportiva i un fort teixit associatiu, aspectes que fan que hi hagi un gran nombre d'institucions i entitats que desenvolupen tasques que determinen i faciliten disposar d'equipaments de qualitat.

Degut al paper de capital comarcal i com a centre d'un entorn molt més ampli, cal potenciar i/o crear els equipaments d'abast supramunicipal, com per exemple la fira, els jutjats, o una seu universitària. Cal dotar a la ciutat d'un suficient reserva de sòl per tal de donar compliment a aquestes necessitats.

Algunes de les reserves que es contemplen, són:

- Roca Umbert: Espai de grans dimensions i de cert valor patrimonial, que per les seves característiques i les experiències en el món àudio-visual, podria acollir un projecte cultural al voltant de la formació i producció artística, i del sector de la comunicació i l'àudio-visual.
- Ampliació del cementiri: Actualment el cementiri de Granollers té molt poca capacitat de creixement, i es fa necessària la previsió d'una ampliació. Es proposa ocupar la part alta del turó de la Torre Pinós, seguint la mateixa línia de carena que l'actual cementiri. La connexió entre els dos serà a partir d'un pont sobre la carretera C-251, que dona continuïtat al camí de la serra de llevant.
- L'ampliació de l'Hospital general: El Pla fa una reserva com a sistema general d'equipaments per ampliar l'hospital de Granollers, en terrenys situats cap al costat de llevant, és en direcció a la carena. Cal acabar de determinar l'abast de la superfície a ampliar i el seu àmbit.
- CEIP al Sector X: Es manté la previsió d'un nou CEIP al nord de la ciutat que s'obté com a cessió dins del Pla parcial del Sector residencial X. Junt amb aquest equipament, també es preveu l'espai per la construcció d'un centre cívic.
- Nou camp de futbol: es proposa el trasllat de l'actual camp de futbol entre el c. Girona i el ferrocarril, en una posició de difícil accés i aparcament, cap a l'àrea del nou sector en sòl urbà S128, on trobarà millors condicions de localització. L'antic seria ocupat per una promoció d'habitatge que asseguri la construcció del nou camp.
- Circuit de Catalunya: previsió de nous equipaments, de caràcter públic i/o privat, més o menys relacionats amb el món del motor, situats sobre l'eix del ferrocarril en paral·lel a la recta del circuit.
- Sud de Palou: al marge esquerra del Congost, per sobre del petit sector industrial S-112, s'hi preveu una àrea per a equipaments i sistemes en general d'escassa edificació i abast territorial superior al del municipi.
- Nous jutjats: es proposa el trasllat i ampliació dels jutjats de Granollers, avui situats a l'Avda. del Parc al nou sector de La Bòbila, a peu de la carretera de La Roca. Es preveu una superfície de sostre d'uns 18.000 m<sup>2</sup>.

### **8.7. L'habitatge de promoció pública.**

El POUM fa una previsió important per a aquest tipus d'habitatge, que s'obté al sòl urbà no consolidat i al sòl urbanitzable.

Amb una hipòtesi de 65 m<sup>2</sup> st/hbg., dona lloc al sòl necessari per a 1.027 habitatges en sòl urbà, i 1.142 en sòl urbanitzable. No es consideren els provinents dels antics sectors K i Z1, en tant que urbanísticament s'han desenvolupat en vigència del PGO.

En funció de l'increment de l'edificabilitat dels polígons o sectors respecte de la contemplada al PGO que es revisa, l'obligació de reserva mínima del 30% del sostre per a HPP s'ha ampliat fins al 50%.

## **9. ADEQUACIÓ ENTRE LES PREVISIONS DE POBLACIÓ I LA CAPACITAT DEL SÒL URBANITZABLE DEL PLA**

La població del municipi de Granollers l'any 2001 era de 54.858 habitants.

La població del municipi de Granollers a 1 de gener de l'any 2005 és de 57.796 habitants.(INE)

En l'Avanç de planejament i en la Memòria Informativa, en l'apartat de població s'estableixen les hipòtesis de creixement de la població en base a l'"Estudi de les necessitats d'habitatges de la ciutat de Granollers" (Annex 3 de la Memòria Informativa) per a un horitzó a l'any 2016, en 61.249 habitants. Això significa la necessitat de disposar d'entre 4.500 i 5.000 nous habitatges, considerant la baixa en el nombre d'ocupants dels mateixos, el percentatge d'habitatges desocupats, i les necessitats de renovació.

El potencial del sòl urbanitzable de tot el Pla és de 3.221 habitatges.



El potencial teòric d'habitatges del sòl urbà s'estima en uns 10.800, tenint en compte el grau de consolidació actual.

El potencial total del Pla s'estima, doncs, en uns 14.000 habitatges, valor força superior a les necessitats d'habitatge segons l'estudi dut a terme per Carme Trilla, economista (Annex 3 a la Memòria Informativa). Cal, però, tenir en compte que la majoria dels habitatges possibles en sòl urbà ho són en substitució d'edificació existent, i per tant la seva producció forma part d'un procés lent, superior al termini temporal contemplat. Cal, doncs, concloure que les previsions del POUM s'adeqüen a les de població i a la necessitat de nous habitatges en el període contemplat, mantenint una proporcionalitat entre el sòl a urbanitzar i les previsions de creixement.

## 10. PROTECCIÓ DEL PATRIMONI

El Pla d'ordenació urbanística municipal de Granollers integra en la seva ordenació el vigent Pla Especial i Catàleg de protecció del patrimoni arquitectònic i urbanístic de Granollers vigent.

El Pla també incorpora el Pla Especial de Protecció i Gestió del Patrimoni Natural de Granollers.

## 11. MESURES PEL DESENVOLUPAMENT SOSTENIBLE

El Pla d'ordenació introdueix, en la regulació del sòl urbanitzable, les determinacions per l'adopció de criteris de sostenibilitat en el planejament urbanístic, en continuïtat amb els aplicats per al planejament general.

L'adjunt informe d'avaluació ambiental, redactat per MPBata corrobora l'adequació del POUM als imperatius del desenvolupament sostenible, d'acord amb la Llei d'urbanisme.

## 12. SOSTRE EDIFICABLE I PREVISIONS DE POBLACIÓ

### 12.1. Quadres resum de sòl i sostre edificables en zones

CLASSIFICACIÓ DEL SÒL	Superfície Ha		Sostre m²
<b>Sòl urbà</b>			
Preferentment residencial i terciari	367,07	(1)	4.031.083
Preferentment industrial	325,01		3.222.780
<i>Total sòl urbà</i>	<b>692,08</b>		<b>7.253.863</b>
<b>Sòl urbanitzable</b>			
Preferentment residencial i terciari	73,37	(2)	348.511
Preferentment industrial	75,54		417.217
<i>Total sòl urbanitzable</i>	<b>148,91</b>		<b>765.728</b>
<b>Sòl no urbanitzable</b>	<b>643,65</b>		
<b>TOTAL MUNICIPI</b>	<b>1.484,00</b>		<b>8.019.591</b>

(1) Aquest sostre es desglossa com segueix:

Capacitat PGO que es revisa		3.661.999
Sostre afegit per polígons i sectors	(3)	261.788
Sostre generat per increment d'alçades		
<b>A la clau 1 en general</b>		15.000
<b>A la carretera</b>		29.700
<b>TOTAL SOSTRE RESIDENCIAL</b>		<b>3.968.487</b>

Sostre exclusivament terciari		62.596
<b>TOTAL SOSTRE NO INDUSTRIAL</b>		<b>4.031.083</b>

(2) Aquest sostre es desglossa com segueix:

Preferentment residencial	307.592
Exclusivament terciari	40.919
<b>TOTAL SOSTRE NO INDUSTRIAL</b>	<b>348.511</b>

(3) El sostre previst per a polígons i sectors és de 369.084m<sup>2</sup>, dels quals 107.296 m<sup>2</sup> són procedents del Pla que es revisa.

### 12.2. Ajust entre sostre i previsions de població.

El total de sostre residencial que preveu el POUM és de 4.276.079 m<sup>2</sup>, valor que inclou sòl urbà i sòl urbanitzable.

Aquest sostre es descomposa en:

Sostre construït	2.926.400 m <sup>2</sup>	18.000 hbg.	162,6 m <sup>2</sup> /hbg.
Sostre sense construir	1.349.679 m <sup>2</sup>		

Dues hipòtesis:

- El sostre construït, per remodelacions, canvis d'ús, etc., incrementa en 2.000 el nombre d'habitatges. Això suposaria una ratio de 146,32 m<sup>2</sup>/hbg.
- El sostre sense construir arriba a la taxa d'1 hbg/110 m<sup>2</sup>, considerant que, encara que es redueixi el tamany mig de l'habitatge, hi ha un remanent considerable de sostre residencial destinat a activitat.

En total, doncs:

Sostre construït	20.000 hbg.
Sostre no construït	14.000 hbg.
<b>TOTAL</b>	<b>34.000 hbg.</b>

Amb una ratio d'ocupació a l'any horitzó de 2,57 hab/hbg. (segons escenari creixent estudi de Carme Trilla), annex 3 a la Memòria Informativa, resultarien 87.380 hab. en la hipòtesi d'esgotament total del sostre previst. La previsió de població a 2016 horitzó del planejament, és de 61.249 hab. segons l'esmentat estudi, i la capacitat total del POUM és un 42,7% superior, valor raonable, considerant que el sòl que resta per esgotar del PGO-84 (810.000 m<sup>2</sup>) serà de realització lenta.

Ara bé, en la hipòtesi de que els increments d'immigració portessin a una població més elevada a l'any horitzó -de l'ordre de 70.000 habitants, per exemple- la capacitat del POUM encara seria un 24,8% superior, valor que també se situa dintre dels límits de lo raonable, mantenint la proporcionalitat entre sòl a urbanitzar (o disponibilitat de sostre a edificar) i les previsions de creixement.

### 13. JUSTIFICACIÓ DE LES RESERVES PER ESPAIS LLIURES

El Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel que s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme d'Urbanisme determina a l'article 58.1.f, que els plans d'ordenació defineixen el sistema general d'espais lliures públics, que ha de respondre, com a mínim, a la proporció de 20 m<sup>2</sup> per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre admès pel planejament urbanístic per a ús residencial no inclòs dintre de àmbit d'actuació urbanística.

Capacitat del PGO que es revisa	3.663.925
Sostre del PGO que es revisa incorporat a polígons i sectors	-107.296
Sostre generat per increment d'alçades:	

a la clau 1 en general	15.000
a la carretera	29.700
<b>TOTAL en sòl urbà no inclòs en àmbits d'actuació urbanística</b>	<b>3.601.329</b>

L'aplicació del requeriment és  $3.601.329 \text{ m}^2 \text{ sostre} \cdot 20/100 = 720.266 \text{ m}^2 = 72,03 \text{ hectàrees}$ .

El Pla d'ordenació qualifica com a espais lliures existents 143,70Ha, donant així compliment a les exigències legals.

La resta de sostre residencial se situa en:

	m2 sostre	m2 mínim d'espais lliures
En sòl urbà inclòs en polígons (PAU)	97.944	21.783
En sòl urbà inclòs en sectors (PMU)	271.140	27.114
En sòl urbanitzable	348.511	140.588
<b>TOTAL</b>	<b>717.595</b>	<b>189.485</b>

Generarien una necessitat de 14,35Ha, inferiors a les 18,95Ha. que, com a mínim, han d'aportar les diverses figures de planejament derivat en sòl residencial.

La distribució de la superfície de sistema d'espais lliures és la següent:

Espais lliures existents:	116,41 Ha
Espais lliures en figures de planejament vinculant (sòl urbà residencial):	≈ 2,18 Ha
Espais lliures en figures de planejament indicatiu (sòl urbà residencial):	≈ 2,71 Ha
Espais lliures en figures de planejament indicatiu (sòl urbanitzable residencial):	≈ 14,06 Ha
Espais lliures en figures de planejament indicatiu industrial:	≈ 8,34 Ha

Total d'espais lliures, aproximadament: 143,70 Ha.

#### 14. JUSTIFICACIÓ DE LES RESERVES INDICATIVES PER DOTACIONS

El Pla Territorial General de Catalunya (PTGC) estableix, mentre no es desenvolupin els plans territorials, uns estàndards orientatius per a equipaments, en funció de la mida del municipi.

Així doncs, pel dimensionament de les reserves urbanístiques per equipaments, aquest Pla adopta els estàndards del Pla Territorial General de Catalunya.

S'ha adoptat com a horitzó de les reserves una població de 61.249 habitants.

#### Previsió d'equipaments estàndards PTGC

	HORITZÓ 61.249 HABITANTS					
	Estàndard m <sup>2</sup>		Necessitat per 61.249 hab. en m <sup>2</sup>		Previsió POUM	
	st/hab	sòl/hab	sostre	sòl	m <sup>2</sup> sostre	m <sup>2</sup> sòl
Sanitari	0,10	0,40	6.125	24.500		55.838
Assistència	0,10		6.125	6.125 (1)		
Cultural	0,30		18.375	18.375 (1)		
Administratiu	0,35		21.437	14.291 (2)		
Ensenyament		3,00		183.747		
Esportiu		3,00		183.747		
Abastament		0,20		12.250		
Serveis tècnics		0,30		18.375		

<b>TOTAL</b>				<b>461.410</b>		<b>571.500</b>
--------------	--	--	--	----------------	--	----------------

- (1) Hipòtesi 1 m<sup>2</sup> st/m<sup>2</sup> sòl.  
(2) Hipòtesi 1,5 m<sup>2</sup> st/m<sup>2</sup> sòl.

Es comprova que les previsions del POUM superen les exigències legals en els equipaments.

Les previsions del POUM en quant a equipaments són:

- Existents en sòl urbà directe	77,56 Ha
- En sòl urbà amb planejament vinculant (PAU)	0,34 Ha
- En sòl urbà amb planejament indicatiu (PMU)	1,36 Ha
- En sòl urbanitzable residencial	7,02 Ha
- En sòl urbanitzable industrial	4,17 Ha
<b>TOTAL</b>	<b>90,45 Ha</b>

No s'ha inclòs el Circuit de Catalunya, equipament en sòl no urbanitzable (33,30 Ha)

Tal com s'ha fet en el punt 12.2., es comprovarà ara la hipòtesi d'una població elevada -de l'ordre de 70.000 habitants- a l'any horitzó. L'anterior quadre de previsió d'equipaments es transforma en el següent:

	<b>HORIZZÓ 70.000 HABITANTS</b>					
	<b>Estàndard m<sup>2</sup></b>		<b>Necessitat per 70.000 hab. en m<sup>2</sup></b>		<b>Previsió POUM</b>	
	<b>st/hab</b>	<b>sòl/hab</b>	<b>sostre</b>	<b>sòl</b>	<b>m<sup>2</sup> sostre</b>	<b>m<sup>2</sup> sòl</b>
Sanitari	0,10	0,40	7.000	28.000		
Assistència	0,10		7.000	7.000 (1)		
Cultural	0,30		21.000	21.000 (1)		
Administratiu	0,35		24.500	16.333 (2)		
Ensenyament		3,00		210.000		
Esportiu		3,00		210.000		
Abastament		0,20		14.000		
Serveis tècnics		0,30		21.000		
<b>TOTAL</b>				<b>527.333</b>		<b>571.500</b>

- (1) Hipòtesi 1 m<sup>2</sup> st/m<sup>2</sup> sòl.  
(2) Hipòtesi 1,5 m<sup>2</sup> st/m<sup>2</sup> sòl.

Segueixen cobertes totes les necessitats globals d'equipaments, encara amb un cert marge.

## 15. QUADRE RESUM DE ZONES I SISTEMES DEL POUM

<b>Superfícies POUM</b>		
Superfície de Granollers		<b>1484</b> Ha
<b>Superfícies de Classificació de Sòl</b>		
Sòl Urbà Residencial		<b>367,07</b> Ha
Sòl Urbà Industrial		<b>325,01</b> Ha
Superfície Sòl Urbanitzable Residencial		<b>73,37</b> Ha
Superfície Sòl Urbanitzable Industrial		<b>75,54</b> Ha
Superfície Sòl No Urbanitzable		<b>643,65</b> Ha
<b>Superfícies de Sistema d'Espais Lliures</b>		
Zones Verdes Generals		116,41 Ha
Zones Verdes en Figures de Planejament Vinculants		2,18 Ha
Zones Verdes en Figures de Planejament Indicatives (aprox.)		12,55 Ha
	<b>TOTAL</b>	<b>131,14</b> Ha
<b>Superfícies del Sistema d'Equipaments</b>		
Equipaments Generals		77,56 Ha
Equipaments en Figures de Planejament Vinculants		0,34 Ha
Equipaments en Figures de Planejament Indicatives (aprox.)		12,55 Ha
	<b>TOTAL</b>	<b>90,45</b> Ha
<b>Superfícies del Sistema Viari</b>		
Vialitat existent en SU	*	129,46 Ha
Vialitat existent en SNU	*	29,25 Ha
Vialitat en Figures de Planejament Vinculants	*	23,6 Ha
Vialitat en Figures de Planejament Indicatives	*	17,78 Ha
Vialitat nova en SU fora de figures de planejament	*	2,42 Ha
Vialitat nova en SNU fora de figures de planejament	*	25,31 Ha
<b>Superfícies del Sistema Hidrològic</b>		
Superfície Riu Congost		<b>49,33</b> Ha

L'equip de treball del POUM és el següent:

**Oficina del POUM:**

- Maria Gispert                    Arquitecta directora del POUM.
  
- Salvador Matas
- Joan A. Paez
- Olga Roca
- Glòria Viladrich
- Ivan Alvaro                    Arquitectes assessors de la direcció del POUM.

**Assessoria jurídica:**

- Ma Àngels Badia            Advocada de l'Ajuntament de Granollers.

**Delineació:**

- Miquel Pujol                    Deliniant de l'Ajuntament de Granollers.

**Col·laboradors externs:**

- Carme Trilla, economista i A. Blanes, R. Vergés i J. López: "Estudi de les necessitats d'habitatge a la Ciutat de Granollers".
- Angel Gonzalo, geògraf: "Granollers i la seva comarca".
- Fundació Jaume Bofill, director Jordi Sánchez: "Enquesta ciutadana per a l'adequació del PGOU de Granollers.
- Francesc Figueres, definició viària i ponts.
- MPBata, informe mediambiental.

**Consultors externs:**

- Josep M. Llop                    Arquitecte
- Joan Trullén                    Economista