

**Estudi de viabilitat de les determinacions del POUM en relació al sistema de vialitat, el sistema d'espais lliures i la ubicació dels aprofitaments urbanístics
en l'àmbit de la ronda Fluvià i la ronda Paraires, entre el carrer Marià Vayreda (Pont de Cal Russet) i el carrer Martí Paralols (Pont de la Creu)**

Ajuntament d'Olot

Març 2023

Francesc Baquer Font arquitecte col·legiat 70.070

Jordi Moret Vayreda arquitecte col·legiat 59.378

Els documents que integren el present estudi de viabilitat de les determinacions del POUM en relació al sistema de vialitat, el sistema d'espais lliures i la ubicació dels aprofitaments urbanístics en l'àmbit de la ronda Fluvià i la ronda Paraires, entre el carrer Marià Vayreda (Pont de Cal Russet) i el carrer Martí Paralols (Pont de la Creu), a la ciutat d'Olot, tenen el següent contingut:

ÍNDEX

DOCUMENTACIÓ ESCRITA	1
1. <i>Objecte</i>	2
2. <i>Planejament vigent i instruments de planificació</i>	2
3. <i>Situació actual de l'ordenació i del sistema de mobilitat</i>	2
3.1 Xarxa viària motoritzada i aparcament	4
3.2 Xarxa de vianants	6
3.3 Xarxa ciclable	8
3.4 Xarxa de transport públic	8
4. <i>Principis orientadors</i>	8
5. <i>Ordenació proposada</i>	8
5.1 Justificació de la proposta	9
5.2 Detalls de la proposta	9
5.2.1 Xarxa viària motoritzada	10
5.2.2 Xarxa de vianants	11
5.2.3 Xarxa ciclable	12
5.2.4 Altres	12
5.3 Escenaris de desenvolupament	12
5.3.1 Escenari 1: només PMU	12
5.3.2 Escenari 2: desenvolupa PMU i dos PA	13
6. <i>Conclusions i recomanacions</i>	13
DOCUMENTACIÓ GRÀFICA	14

DOCUMENTACIÓ ESCRITA

1. Objecte

L'objecte del present document és estudiar la viabilitat de les determinacions del POUM en relació al sistema de vialitat, el sistema d'espais lliures i la ubicació dels aprofitaments urbanístics en l'àmbit de la ronda Fluvià i la ronda Paraires, entre el carrer Marià Vayreda (Pont de Cal Russet) i el carrer Martí Pararols (Pont de la Creu).

Per fer-ho, el document avalua la capacitat de resposta del sistema viari del sector afectat pel PMU 01.01, carrer i ronda Fluvià, derivada de la supressió contemplada en el POUM de la ronda Paraires com a vial obert a la circulació general que forma part de la xarxa col·lectora i de la conseqüent redistribució dels fluxos de mobilitat rodada.

Tot seguit, el document proposa una alternativa d'ordenació, elaborat de manera coordinada amb la redacció de l'estudi d'inundabilitat del mateix sector, per adaptar-se a la definició establerta en els diferents instruments de planificació de la mobilitat que han estat elaborats més recentment per encàrrec de l'Ajuntament d'Olot.

L'estudi d'inundabilitat no ha estat un procés complementari a la proposta d'ordenació, sinó que ha estat l'eina que ha permès detectar problemes i aportar solucions amb l'objectiu d'acostar la ciutat d'Olot al riu Fluvià tot respectant les seves dinàmiques naturals.

2. Planejament vigent i instruments de planificació

L'instrument de planejament que regula l'àmbit objecte d'estudi és el següent:

- Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Olot, aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona en data 18 de juny de 2003.

A banda del POUM, l'Ajuntament d'Olot disposa de dos instruments de planificació de la mobilitat municipal.

- Pla de mobilitat urbana sostenible (PMUS) d'Olot, aprovat definitivament pel Ple de l'Ajuntament en data de 19 de maig de 2016.
- Pla de foment de la mobilitat amb bicicleta i vehicles de mobilitat personal (Olot pedala), presentat a octubre de 2021.

3. Situació actual de l'ordenació i del sistema de mobilitat

El sistema viari actual ve condicionat per l'estructura urbana de la ciutat, del sector i de la disposició, jerarquia i característiques concretes dels diferents carrers que hi transcorren. El carrer és l'element bàsic conformador dels teixits urbans i, en conseqüència, de la forma que la ciutat adopta sobre el seu territori.

La situació estratègica de l'àmbit del PMU 01.01 en la ciutat és del tot rellevant. Es tracta d'una peça urbana situada entre el riu Fluvià, la tram del nucli antic d'Olot, l'estació d'autobusos i la trama històrica formada pels carrers Fontanella, Marià Vayreda i l'Eixample Malagrida.

El sistema viari actual de la ciutat d'Olot en aquesta zona ve condicionat per l'estructura urbana del sector objecte d'estudi i de la disposició, jerarquia i característiques concretes dels diferents carrers que hi transcorren. És que el carrer és l'element bàsic conformador dels teixits urbans i, en conseqüència, de la forma que la ciutat adopta sobre el seu territori.

El vincle entre el carrer i l'espai parcel·lat-edificat existent actualment en l'àmbit del PMU 01.01, així com la presència del riu Fluvià, determina la morfologia urbana i, amb ella, les relacions de mobilitat. El sector afectat pel PMU esdevé a dia d'avui un trencament formal de la trama urbana, afectant directament les alineacions i, en conseqüència, l'accessibilitat transversal en relació a la trama urbana de la ciutat.

Aquest primer handicap de tipus estructural s'ha de complementar necessàriament amb un anàlisi en major detall de tipus funcional sobre el rol dels carrers que componen la xarxa viària. I cal fer-ho des d'una lectura a diferents escales per avaluar-ho des d'una lògica sistèmica, d'acord amb els principis d'accessibilitat, connectivitat i qualitat de l'espai públic.

El carrer ofereix diferents funcions, també pel que fa al que és estrictament la mobilitat. Així, a grans trets podem distingir entre la xarxa viària motoritzada, la xarxa de vianants i la xarxa ciclable. Es considera també el servei de transport públic urbà amb bus pel seu rol de servei públic i pel fet que l'estació d'autobusos d'Olot s'ubica en les proximitats de l'àmbit objecte del present estudi.

El planejament municipal vigent d'Olot contempla afectar l'actual vial urbanitzat en el vora riu, des de l'encreuament de la ronda Fluvià amb el carrer Fontanella fins a l'encreuament de la ronda Paraires amb el carrer Martí Pararols (Pont de la Creu). La seva afectació preveu l'adequació de la zona com a sistema d'espais lliures. Concretament, preveu que aquesta esdevingui àmbit de parc urbà (clau 3.2).

la seva cessió a la Cooperativa La Fageda per a acollir l'Escola de Noves Oportunitats de la Garrotxa (NOIMA).

3.1 Xarxa viària motoritzada i aparcament

D'acord amb la jerarquia viària continguda en el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible d'Olot (PMUS), els carrers adjacents al sector afectat pel PMU 01.01 carrer i ronda Fluvià s'inclouen dins de dos nivells diferents: la xarxa col·lectora i la xarxa veïnal (plànol 12 PMUS).

La xarxa col·lectora comprèn les vies exclusivament urbanes que connecten internament els grans quadrants de la trama urbana definits per la xarxa arterial (nivell jeràrquic primari) i que són, principalment, vies de doble sentit de circulació. Tot i no ser carrers de doble sentit de circulació, el PMUS Inclou en aquesta classificació les rondes Fluvià i Paraires i el carrer Fluvià/Esteve Castellà. També inclou el tram del carrer Martí Pararols entre el Pont Nou i l'estació d'autobusos, aquest sí de doble sentit de circulació.

Al seu torn, la xarxa veïnal té una funció circulatòria interna en l'àmbit dels barris i dona accés als garatges i edificis del nucli urbà. Inclou el carrer Fontanella, el carrer del Secretari Daunis i el tram del carrer Fluvià que pren forma de passatge interior entre Martí Pararols i Secretari Daunis. Tots aquests són carrers de sentit únic de circulació.

Per la seva rellevància, cal esmentar també que al voltant de l'àmbit afectat pel PMU també s'hi localitzen dos vies que formen part de la xarxa arterial, aquella que comprèn el sistema viari de distribució interna del municipi i de connexió entre els diferents barris. Són el carrer del Bisbe Lorenzana, al nord, i el carrer Marià Vayreda a l'est. Aquest connecta amb la riba dreta del riu Fluvià a través del Pont de Cal Russet.

Cal tenir en compte que la classificació jeràrquica definida pel PMUS va ser realitzada sense contemplar les possibilitats de transformació urbana previstes en el POUM i, amb elles, l'obertura de nous vials. En l'àmbit objecte d'estudi, per exemple, la continuïtat entre els carrers Martí Pararols i Secretari Daunis ofereix noves possibilitats d'ordenar la mobilitat.

El propi PMUS presenta un càlcul del volum de vehicles que circulen pels carrers d'Olot, assimilable a la intensitat mitjana diària (IMD), entesa com la demanda de vehicles a motor que suporta el carrer, en aquest cas exclusivament en dia laborable (plànol 21 PMUS).

Pels carrers adjacents a l'àmbit del PMU 01.01, la cartografia permet visualitzar com el carrer Marià Vayreda és el que suporta un major volum de trànsit i forma part de la xarxa arterial de la ciutat. En tot cas, segons les dades del PMUS, el volum de vehicles se situa per sota dels 5.000 diaris, quedant molt per sota de Bisbe Lorenzana/Mulleras, que doblaria la intensitat de vehicles.

El PMUS incorpora el comptatge manual de fluxos de mobilitat en diferents encreuament de la ciutat. El comptatge número 22 correspon a l'encreuament entre la carretera de Santa Pau i la ronda Fluvià. Considerant com a vàlides les dades, tot i que van estar mesurades fa 9 anys, podem concloure que la ronda Fluvià i la continuïtat amb ronda Paraires acull un flux important de mobilitat motoritzada. Aquest flux és de l'ordre del 3.400 vehicles/dia per carril, assimilant-se al flux que circula per la carretera de Santa Pau i representant gairebé el doble del que circula pel tram de ronda de davant l'Escola Petit Plançó.



Clima: Sol	Durada: 1 hora	
Dia: 21/11/2012	Hora inici: 10:30	Hora final: 11:30

RAMAL	VEHICLES PER HORA				VIANANTS	BICICLETES
	10:30 – 11:00	11:00 – 11:30	TOTAL	IML		
A	94	87	181	3400	66	4
B	47	41	88	1650	56	1
C	133	115	248	4700	110	2
D	96	84	180	3400	102	4

Per la resta de carrers, els que delimiten en sentit estricte el sector del PMU, el volum diari seria molt menor, situant-se per sota del 200 vehicles. Seria el cas concret del carrer Fluvià. En les seves proximitats, també el carrer Fontanella acull un volum reduït de desplaçaments amb cotxe.

En relació al volum dels desplaçaments no motoritzats, s'observa un valor de flux constant de vianants al llarg de l'eix de la ronda Fluvià, ja sigui a dreta o a esquerra del Pont de Cal Russet, i al llarg de la carretera de Santa Pau, també a banda i banda del pont. El valor comptabilitzat de desplaçaments en bicicleta és molt reduït i, per tant, es considera que la dada és poc representativa.

El nivell de servei dels carrers, mesura que vincula l'oferta vial amb la demanda i serveix per avaluar el grau de congestió, indica que els carrers de l'àmbit estudiat són vials que presenten una elevada fluïdesa a nivell general, situant-se tots en el nivell A i B (cas concret de la ronda Paraires), els de major facilitat per moure's sense trobar congestió.

Degut al paper que ostenta en la distribució del trànsit en l'àmbit urbà estudiat, cal considerar també el rol que té la ronda de les Fonts, situada a la riba dreta del riu Fluvià. Per la jerarquia del PMUS forma part de la xarxa col·lectora, comptant amb doble sentit de circulació.

Tal com indica el PMUS, no s'observa trànsit important de vehicles pesants, encara que sí que hi ha vehicles comercials que entren o surten dels garatges de les activitats econòmiques situades en els edificis de carrers com ara Fluvià.

El treball de camp realitzat els dies 15 (matí) i 27 (tarda) de desembre de 2022, en motiu de la redacció del present estudi, corrobora el que descriu el PMUS, no detectant-se un trànsit motoritzat particularment elevat ni congestió, fora de moments puntuals en què es poden generar petites retencions, en particular quan un vehicle estaciona en un lateral del carrer Fluvià o la ronda Fluvià.

L'oferta pública d'aparcament es divideix entre les places situades a la calçada i les places situades en espais de titularitat pública situades fora de la calçada. Els aparcaments poden ser regulats en qualsevol categoria (zona blava, càrrega i descàrrega, PMR, etc.) o no regulats. Fora de l'oferta pública trobem la privada, en forma de garatges individuals o comunitaris amb gual.

La determinació de l'oferta d'aparcament és important pel rol que desenvolupa en l'ocupació d'espai públic i en el l'atracció de vehicles, essent un factor clau en la generació de demanda induïda. També un aspecte com el preu d'aparcament influeix en aspectes com l'ocupació o

la rotació de vehicles, que comporten un augment o disminució dels fluxos de mobilitat vehicular.

Als voltants de l'àmbit del PMU 01.01 es detecten un total de 99 places d'aparcament públic en calçada, sumant les disponibles als carrers Fontanella i Fluvià i la ronda Fluvià/Paraires. S'incorporen aquí les places reservades per PMR i també càrrega i descàrrega (C/D).

A continuació s'adjunta la taula amb el recompte de les places d'aparcament:

Carrer	Tipus dominant	Situació	Places
Fontanella	No regulat	Lateral dret	20
Fluvià (carrer)	Regulat (ZB i C/D)	Lateral esquerra	13
ronda Fluvià/Paraires	No regulat	Lateral dret (fins c/ Fluvià) Lateral esquerra (entre c/ Fluvià i Martí Pararols)	66



Figura 2: aparcament en filera a la ronda Paraires.

Tal i com s'observa en la fotografia anterior (figura 2), la disposició de les zones d'aparcament annexades al costat del riu genera una barrera física i visual que comporta la reducció de les relacions urbanes amb l'espai fluvial. Aquest és un aspecte no menys important que caldrà tenir en compte amb la planificació futura d'aquest sector.

En l'àmbit proper al sector afectat pel PMU també hi ha un aparcament públic fora de calçada, el conegut com a pàrquing de l'Escorxador, recordant l'antic escorxador municipal que ocupava aquests terrenys, que compta amb 52 places d'estacionament lliure i gratuït, 3 de les quals reservades a PMR. En total, doncs, en l'àmbit del PMU Fontanella i en les seves proximitats s'hi comptabilitzen 151 places públiques útils en les diverses tipologies.



Figura 3: pàrquing de l'Escorxador

El grau d'ocupació dels aparcaments varia amb el pas de les hores en jornada laboral. D'acord amb els dies observats, l'ocupació màxima es produeix entre 9h del matí i les 17h de la tarda. En aquesta franja es produeix una ocupació que s'acosta al 100%, sent la zona blava del carrer Fluvià la que presenta una major rotació.

3.2 Xarxa de vianants

Per xarxa de vianants s'entenen bàsicament aquells espais dels carrers que són reservats o bé permeten el pas de persones a peu, fonamentalment les voreres, encara que també es poden considerar els carrers amb plataforma única, actualment inexistents dins l'àmbit del PMU 01.01 o en les seves proximitats. De manera informal, també es poden considerar com a espais de vianants els viaranys oberts pels mateixos vianants per satisfer les seves necessitats de mobilitat quan no existeix vorera o espai habilitat de manera formal. Aquests són els anomenats "camins del desig".

Cal considerar que les voreres també són els espais de pas de les persones amb mobilitat reduïda o que presenten alguna discapacitat funcional, com ara les que es desplacen amb cadira de rodes. En aquests casos, les condicions físiques de les voreres han d'estar especialment adaptades pel que fa a l'amplada, paviment, els radis de gir o la (in)existència d'obstacles que puguin comprometre les necessitats de mobilitat i, en darrera instància, el dret a l'accessibilitat.

En matèria d'accessibilitat, el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) remet a la Llei 20/91 de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, així com al Decret 135/1995 de desplegament de la citada llei, que seria el Codi d'accessibilitat de Catalunya. Tanmateix, actualment (desembre de 2022) es troba en tràmit la reforma del Codi d'accessibilitat, que modernitza i actualitza els paràmetres i disposicions, fent-lo més exigent en diferents aspectes, d'acord també amb la legislació estatal, com ara amb l'Ordre TMA/851/2021. Per tant, la planificació de l'àmbit haurà d'adequar-se a les noves exigències en termes d'accessibilitat.

Pel que fa a les amplades de les voreres, el PMUS en fa un anàlisi i ho cartografia (plànol 9). En general, cap de les voreres compleix amb els requeriments d'accessibilitat actualment vigents, ja que en cap cas s'arriba als 1,80m d'amplada d'itinerari accessible que estipula l'Ordre TMA/851/2021.

Un anàlisi de detall de l'amplada i altres paràmetres en relació a les voreres i itineraris per a vianants permet puntualitzar el que recull la cartografia del PMUS sobre els carrers dels voltants del sector del PMU 01.01. Un fet rellevant el trobem a la ronda Fluvià, on la vorera perimetral al riu Fluvià s'interromp en un tram d'uns 170m, donant lloc a la generació d'un "camí del desig" informal creat pels propis vianants a mesura que hi van circulant, propers a l'espai fluvial. Cal

destacar la presència d'algun banc, com s'observa a la fotografia que segueix a continuació, situat al costat del mateix camí no planificat.



Figura 4: punt en què s'interromp la vorera de la ronda Fluvià i comença el "camí del desig" informal de Paraires

El PMUS d'Olot proposa, tal i com es representa en el plànol 2 (millora de la superfície de vianants), un seguit de mesures de millora de l'accessibilitat de vianants a la xarxa de carrers. En l'àmbit objecte del present estudi i en les seves proximitats, es proposa l'ampliació de les voreres del carrer Fluvià, del carrer Martí Pararols, de la ronda Fluvià i de la ronda Paraires. Per altra banda, es proposa la transformació dels carrers Fontanella i Secretari Daunis a la tipologia de carrer de plataforma única o carrer de convivència, on no existiria separació física entre vianants, ciclistes i vehicles motoritzats.

Els carrers de convivència són aquelles zones de circulació en les quals els vianants poden utilitzar tota la zona de circulació i tenen prioritat en tota la calçada. Aquests carrers també són adequats per a la circulació ciclista, però amb uns condicionants de velocitat màxima (20

km/h) i de prioritat sempre per al vianant, ja que els vianants poden utilitzar tota la zona de circulació i els jocs i els esports hi estan autoritzats. En aquest cas, no hi ha cap separació física entre les persones usuàries: és la cohabitació. El carrer esdevé un element que contribueix a dinamitzar el barri, un punt de trobada per a la gent gran, un espai de joc per als nens, una zona per passejar o anar amb bicicleta sense impedir, però, la circulació.

El següent quadre resumeix les característiques i l'estat de les voreres i itineraris per vianants de l'àmbit del PMU i el seu entorn més proper:

Carrer	Amplada	Estat	Comentaris
Fontanella	1,15m (bilateral)	Bo	Vorera bilateral reduïda. Actuació tàctica d'ampliació entre c/ Daunis i Lorenzana.
Carrer Fluvià	1,40m (bilateral)	Bo	Es converteix en passatge que connecta amb Fontanella a l'alçada de Martí Pararols.
ronda Paraires	1,80m/1,60m	Regular	La vorera de vora riu queda interrompuda a la resclosa
ronda Fluvià	1,60m	Regular	"Camí del desig" entre creuament amb Fontanella i la resclosa que trenca continuïtat.

Pel que fa a passos de vianants, elements bàsics per garantir la connectivitat i la seguretat pels vianants, se'n troben en escàs nombre, ja sigui en punts estratègics com els encreuaments com també situats al llarg de l'eix longitudinal dels carrers, permetent el pas transversal. Tanmateix, fent una comparativa amb imatges d'anys anteriors, es pot visualitzar que s'han pintat alguns nous passos de vianants, com ara al carrer Fluvià a l'alçada de la ronda Paraires.

La mateixa pràcticament absència de passos de vianants ja indica que no hi ha passos adaptats per persones amb mobilitat reduïda, afectant no només la connectivitat sinó també l'accessibilitat.

D'acord amb els aforaments de vianants del PMUS (plànol 17), verificat durant el treball de camp, són carrers amb circulació moderada de vianants, vorejant les 500 persones/dia.

3.3 Xarxa ciclable

Actualment no hi ha una xarxa específica per a bicicletes en l'àmbit del PMU 01.01 i en les seves proximitats. Les bicicletes i VMP circulen habitualment per la calçada, d'acord amb la normativa vigent.

L'any 2021, l'Ajuntament d'Olot va aprovar el Pla de Foment de la Bicicleta i els Vehicles de Mobilitat Personal, creat a partir del procés participatiu Olot Pedala. El pla, que va estar elaborat a través del procés participatiu Olot Pedala, inclou un conjunt de 43 accions, entre les quals hi ha l'adequació d'un carril bici segregat del trànsit motoritzat a la ronda Fluvià i la ronda Paraires.

La proposta d'aquest pla xoca amb la proposta d'ordenació del POUM, que contempla la reducció de l'espai viari de la ronda Paraires, limitant-lo a un espai de vorera de poc més de 1,50m, a favor de l'adequació d'espai per al sistema de parcs urbans.

3.4 Xarxa de transport públic

Si bé per l'àmbit del PMU 01.01 no hi circula cap línia de transport públic, aquest té una importància rellevant pel sistema. I és que l'estació d'autobusos d'Olot confronta amb l'àmbit objecte d'estudi pel seu extrem nord, a través del carrer Martí Pararols i la finca triangular actualment utilitzada com a bossa d'aparcament. La transformació d'aquest àmbit, amb la definició de l'espai públic i les façanes edificades, completarà el contorn urbà de l'estació d'autobusos.

Més enllà de la composició i definició urbana, l'estació d'autobusos és parada de la majoria de línies de transport públic que circulen per la comarca. Les línies B (Sant Miquel – Pla de Dalt), C (Les Tries – Hostal del Sol) i D (Estació d'autobusos – St. Pere Màrtir) del servei de bus urbà, operat per Transports Públics d'Olot (TPO), circulen i tenen parada en espais propers al sector afectat pel PMU.

4. Principis orientadors

D'acord amb l'ordenació urbanística prevista en el PMU 01.01 i en coherència amb els instruments de planificació de la mobilitat que l'Ajuntament d'Olot ha aprovat a posteriori, l'alternativa d'ordenació proposada pel sector presenta tres principis orientadors principals:

- Restringir el trànsit motoritzat les rondes Fluvià i Paraires, garantint l'accés a veïns i veïnes i a vehicles de serveis autoritzats i emergències. L'objectiu del qual és apropar el centre de la ciutat d'Olot al riu Fluvià, tal com ja es contempla en el POUM.
- Pacificar les esmentades rondes mitjançant les solucions constructives pròpies en el projecte d'urbanització, seguint la lògica de passeig fluvial però facilitant la mobilitat i l'accessibilitat a peu, en bicicleta i amb VMP. Considerar la instal·lació d'una senyalització adequada a la nova funció dins del sistema viari.
- Garantir la continuïtat viària des de la carretera de Santa Pau a l'avinguda Sant Jordi tot passant per l'estació d'autobusos. Això s'aconsegueix connectant el carrer Martí Pararols i Secretari Daunis, tal i com ja està previst en el POUM.
- Preveure els accessos al futur aparcament soterrat del conjunt residencial proposat en el PMU 01.01 a través del nou eix viari detallat en el punt anterior.
- Garantir la connexió i les relacions urbanes entre la nova plaça de Can Monsà, situada al carrer Fontanella segons proposta d'ordenació del POUM, i el nou espai urbà d'aproximació al paisatge i a les dinàmiques fluvials.
- Garantir l'adequada relació compositiva entre l'edifici de la Divina Providència i el nou conjunt edificat i l'espai públic que se'n generi.

5. Ordenació proposada

D'acord als principis ordenadors descrits en l'anterior apartat, es proposa la modificació dels límits del sistema urbanístic de vialitat i del sistema urbanístic d'espais lliures en el vora riu entre el carrer Fontanella i el carrer Martí Pararols. Es preveu la reubicació dels aprofitaments urbanístics en la mateixa zona afectada, augmentant l'espai de viari a la ronda Paraires en

detriment de l'espai de viari de la ronda Fluvià i augmentant l'espai de verd en la ronda Fluvià en detriment de l'espai verd de la Ronda Paraires. .

El PMU 01.01 Carrer i ronda Fluvià, el PA 01.09 i el PA 01.10, ronda Fluvià 1 i 2, són els documents executius del planejament que determinen l'ordenació del conjunt de l'àmbit urbà. La seva realització significa canvis importants en l'ordenació i en el sistema de vialitat, implicant una major obertura cap al riu Fluvià mitjançant la realització d'un passeig fluvial, que quedaria inclòs dins del sistema d'espais lliures amb el codi 3.2, corresponent a parcs urbans. Aquest canvi, com ja s'ha comentat anteriorment, afecta el sistema de mobilitat vigent, implicant la reconversió de l'actual ronda Fluvià i de la seva continuació, la ronda Paraires.

Tanmateix, la proposta d'ordenació a major escala de detall del PMU 01.01 requereix certs matisos respecte el que planteja el POUM a escala 1:1.000. Igualment, la proposta del PMU persegueix també una major coherència amb altres instruments municipals, com el PMUS o "Olot pedala".

Es considera que els canvis que es plantegen no alteren els objectius generals sota els que es fonamenta el POUM, en especial a integrar el riu Fluvià en l'estructura de la ciutat, sinó que signifiquen un major ajust entre l'ordenació urbanística, els sistemes naturals, el paisatge i la mobilitat, sobretot pel que fa als vianants.

L'ajust no només es realitza tenint en compte els instruments de planificació de la mobilitat, sinó també per la presència de l'edifici de la Divina Providència i el que genera al seu voltant, que pren una rellevància important amb l'adequació com a Escola de Noves Oportunitats de la Garrotxa (NOIMA).

La nova plaça proposada just davant de l'entrada de l'edifici de la Divina Providència es connecta directament amb la nova plaça de Can Monsà a través dels espais definits pel conjunt edificat. Es garanteix la visual creuada entre les dues noves places i el riu, tot garantint la connectivitat entre la trama urbana del nucli antic i el nou espai fluvial.

5.1 Justificació de la proposta

La proposta d'ordenació del PMU 01.01 s'adequa als paràmetres de sessions i aprofitaments definits per l'àmbit en el POUM. El projecte de mobilitat i la definició de l'espai públic són elements cabdals de de la proposta d'ordenació. L'augment de les superfícies per a vianants i

l'apropament de la ciutat al riu Fluvià són estratègies ja reconegudes pel POUM i el PMUS i presents en la proposta.

La proposta comporta canvis en l'estructura vial que difereixen de la continguda en el POUM però reforcen la idea de xarxa, dotant-la d'una major connectivitat i facilitant l'accessibilitat, sobretot a peu o en bicicleta. També comporta canvis en l'estructura del sistema de mobilitat proposta en el PMUS i en aquella proposada pel Pla de Foment de la Mobilitat amb Bicicleta i Vehícles de Mobilitat Personal (Olot Pedala) pel fet d'haver estat proposats, ambdós, només tenint en compte l'estructura urbana existent en el moment de la redacció i sense valorar les possibles transformacions contemplades en el POUM.

Tot i l'encaix normatiu en l'àmbit estricte del PMU, la proposta també comporta canvis en la definició del sistema d'espais lliures, que van relacionats amb els canvis plantejats pel sistema viari a les rondes Fluvià i Paraires. Malgrat es considera que no s'altera l'objectiu de la proposta del POUM en aquest àmbit, l'execució dels canvis de qualificacions urbanístiques de d'espais lliures i vialitat de les rondes Fluvià i Paraires requeriran de la tramitació d'una modificació puntual del planejament d'Olot per a redefinir-ne els respectius límits.

A partir del resum de la proposta, es podrien plantejar dos escenaris de desenvolupament diferents, cadascun dels quals a partir del supòsit de l'execució (1) exclusivament del PMU 01.01 o (2) del PMU i dels dos PA, 01.09 i 01.10.

5.2 Detalls de la proposta

Exclusivament en relació a la vialitat i a les repercussions que pot tenir sobre la mobilitat i l'accessibilitat, la proposta plantejada pel PMU 01.01 presenta modificacions substancials sobre la trama existent, així com a les funcions que s'hi desenvolupen, especialment en relació als modes de transport admesos o, almenys, d'ús prioritari.

mitjançant un nou carrer en forma d'extensió ja previst en el POUM, afavorint així una millor connectivitat i accessibilitat. L'obertura d'aquest nou eix també permetria acollir part dels fluxos de mobilitat que actualment circulen per les rondes Fluvià o Paraires.

Al seu torn, l'obertura del nou carrer que uniria Martí Pararols i Secretari Daunis permetria connectar el carrer Marià Vayreda amb el pont de La Creu, absorbint una part del trànsit rodat que circula entre les dues ribes del Fluvià. El flux de vehicles no es preveu elevat, d'acord amb les dades del PMUS. A banda, aquest nou vial seria l'accés principal al nou pàrquing subterrani de caràcter veïnal previst en el sector.

Pel que fa als sentits de circulació rodada, es considera que la configuració general actual no requereix excessius canvis. Els més rellevants afecten els carrers a la pràctica vianalitzats, amb trànsit restringit. En el cas de ronda Fluvià es mantindria el sentit nord, direcció el pont de La Creu. El carrer Fluvià pot presentar un canvi de sentit respecte el vigent per afavorir els moviments veïnals, sobretot considerant que per proposta es planteja que el nou carrer que uneix Martí Pararols amb Secretari Daunis tingui sentit direcció Marià Vayreda, també per facilitar l'accés al nou aparcament subterrani previst.

Els sentits de circulació proposats es representen en el plànol que segueix a continuació. En qualsevol cas, la proposta queda supeditada al que disposi el Pla de sentits de circulació previst en el punt 4.4. del PMUS o a la decisió tècnica de l'Ajuntament d'Olot per a l'ordenació del trànsit.

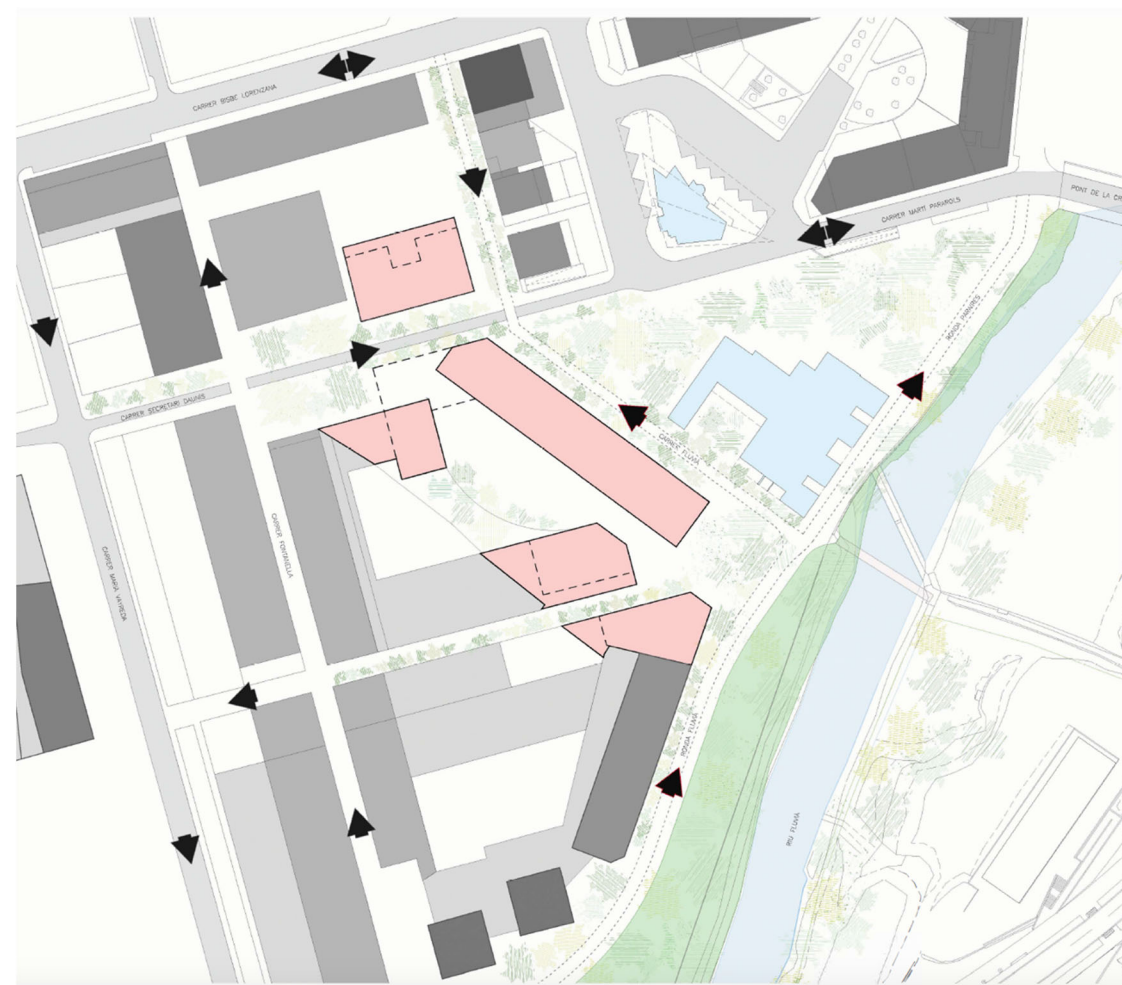


Figura 6: proposta de sentits de circulació

5.2.2 Xarxa de vianants

La proposta d'ordenació planteja una millora substancial de les característiques de la xarxa de vianants, ja sigui pel que fa als atributs formals de l'espai públic urbà com també als aspectes més qualitius que repercuteixen en la relació entre persona i entorn físic.

La conversió de la ronda Fluvià en passeig fluvial permetrà millorar la connectivitat i l'accessibilitat pels vianants. La solució de la plataforma única i compartida, senyalada com a carrer residencial, prioritzarà el vianant davant d'altres alternatives modals i afavorirà els desplaçaments a peu. Aquesta solució donarà resposta als dèficits actuals, com ara la insuficient amplada de les voreres, la manca de passos de vianants, l'existència d'obstacles, etc.

L'atractiu del riu i de les seves ribes és de preveure que incentivi la presència de més persones que passegin, practiquin esport i fins i tot i facin estada, fet que pot repercutir en la dinamització social i també econòmica del sector. Davant d'aquest fet l'espai públic urbà destinat als vianants ha d'estar especialment adaptat i preparat, tal com preveu la proposta de PMU, també pel que fa al carrer Fluvià i resta de carrers del sector que han de ser objecte de remodelació, incloent també els espais adjacents a l'edifici de la Divina Providència.

5.2.3 Xarxa ciclable

El Pla de foment de la mobilitat amb bicicleta i vehicles de mobilitat persona, "Olot Pedala", inclou una proposta de xarxa ciclable urbana que es pot consultar en el plànol 2.01 de la memòria. En aquest es visualitza que les actuals rondes Fluvià i Paraires s'han de dotar d'un carril bici independent, el que equivaldria a un carril segregat de la calçada i la vorera amb trànsit exclusiu per a bicicletes.

Tanmateix, aquesta acció no troba encaix en les determinacions del POUM, a banda que l'espai disponible dificulta posar-ho a la pràctica si no és a costa de manllevar espai a altres modes i usuaris, en particular als vianants.

La proposta de detall pròpia del PMU busca conciliar el POUM i "Olot Pedala" a través de la realització de la ja esmentada plataforma única i compartida entre diferents modes del futur passeig fluvial del riu Fluvià. Al tractar-se d'un carrer amb caràcter residencial i amb trànsit motoritzat restringit, les bicicletes hi podran circular en condicions de seguretat i comoditat sense prendre espai al vianant.

La convivència entre bicicletes, VMP i vianants, al seu torn, es pot tractar a partir de múltiples fórmules que caldrà considerar en el moment de l'elaboració del projecte executiu.

5.2.4 Altres

L'ordenació proposada no implicaria canvis significatius sobre la configuració dels recorreguts actuals de les línies de bus urbà de la ciutat. En tot cas, sí que podria possibilitar la modificació d'alguns itineraris, que podrien circular a través del nou vial continu de Secretari Daunís a Martí Pararols, amb l'objectiu de reduir temps de desplaçament.

5.3 Escenaris de desenvolupament

Els terminis del desenvolupament del planejament derivat previst en l'àmbit poden suposar canvis en el sistema de mobilitat. Això és especialment visible en relació a l'eix continu format per les rondes Fluvià i Paraires, la reforma de la qual pot ser total o parcial, depenent del termini de desenvolupament del Pla de Millora Urbana (PMU) i dels dos Polígons d'Actuació (PA).

Depenent dels escenaris de desenvolupament no només es poden produir alteracions de tipus funcional i formal, sinó que es requerirà dur a terme alguna mesura correctora, sobretot si no s'opta per desenvolupar el planejament de manera unitària.

5.3.1 Escenari 1: només PMU

El primer escenari contempla només el desenvolupament del que és estrictament el PMU 01.01, incloent la reconversió d'un tram de les actuals ronda Paraires i Fluvià. Tanmateix, també es podria plantejar la reconversió de tot el tram de la ronda Paraires amb aquest escenari. Degut al canvi de cota causat pel desenvolupament del PMU 01.01, el nivell del nou vial no serà homogeni, requerint una petita elevació en la unió en el tram reformat.

Aquesta opció es pot considerar una actuació parcial, ja que intervenir exclusivament en un únic tram implica no només que el canvi formal es visualitzi només de manera aïllada, sinó que pot afectar la continuïtat i presentar alteracions funcionals si no es duen a terme mesures correctores de manera immediata.

La principal d'aquestes mesures seria bàsicament la restricció del trànsit que circula per la ronda Fluvià/Paraires, indicant que només es permet la circulació de vehicles de persones residents, usuaris de les activitats econòmiques que hi són presents, serveis i emergències. Aquestes restriccions s'haurien d'indicar a partir de l'encreuament amb el carrer Marià Vayreda.

Es requeriran canvis en la senyalística i l'eliminació de les places d'aparcament actualment existents, ja siguin en calçada com també fora de la calçada, concretament les del pàrquing de l'antic escorxador. Aquestes es poden mantenir si s'opta per restringir el trànsit des del carrer Fontanella, fent que aquesta sigui la única via de sortida. Aquesta opció es desaconsella per no induir trànsit a l'àmbit.

També es poden executar actuacions pròpies de l'urbanisme tàctic mentre no es desenvolupa la totalitat del planejament derivat. En aquest sentit, reforçar la funcionalitat de la xarxa de vianants i la ciclable serien prioritats.

En darrera instància, seria un escenari transitori que si bé tindria la virtut d'executar la nova ordenació pròpia de la proposta del PMU 01.01, no seria òptima i deixaria temes a resoldre.

5.3.2 Escenari 2: desenvolupa PMU i dos PA

El desenvolupament unitari i en el temps del PMU 01.01 Carrer i ronda Fluvià i dels PA 01.09 i PA 01.10, ronda Fluvià 1 i 2, permetria dotar l'àmbit d'una major coherència formal i funcional, sense esperes ni actuacions de contingència que es poden allargar en el temps.

D'acord amb el ja expressat en punts anteriors, es considera que el sistema de mobilitat està el suficientment preparat per adaptar-se al canvi de fluxos que es derivarien de la nova ordenació, a banda que permetrien reforçar la connectivitat i accessibilitat de la xarxa de vianants, així com la de bicicletes i VMP.

- a) D'acord amb la diagnosi inicial, basada en el PMUS i en l'estudi de camp, el sistema viari actual està el suficientment adaptat i preparat per acollir els canvis en la mobilitat derivades del desenvolupament del PMU 01.01, sobretot pel que fa a la desafecció de la ronda Fluvià/Paraires com a part de la xarxa col·lectora de la ciutat i restringir-hi el trànsit motoritzat.
- b) Per assolir una major coherència entre el planejament urbanístic i els plans de mobilitat, fonamentalment el PMUS, la proposta d'ordenació pròpia del PMU 01.01 planteja una solució de síntesi basada en convertir l'actual ronda Fluvià/Paraires en un passeig Fluvial que prioritza els vianants i bicicletes a la vegada que obre el Fluvià a la ciutat i reforça els sistemes naturals i els valors del paisatge.
- c) S'aconsella incloure les rondes Fluvià/Paraires i el carrer Fluvià en la categoria de xarxa veïnal de preferència a vianants en la nova jerarquització viària pròpia del PMUS, no com a part de la xarxa col·lectora com es proposa en el document.

Es considera necessari dur a terme una modificació puntual del POUM per garantir l'encaix normatiu del sistema viari i d'espais lliures que es planteja a la proposta de del present estudi.

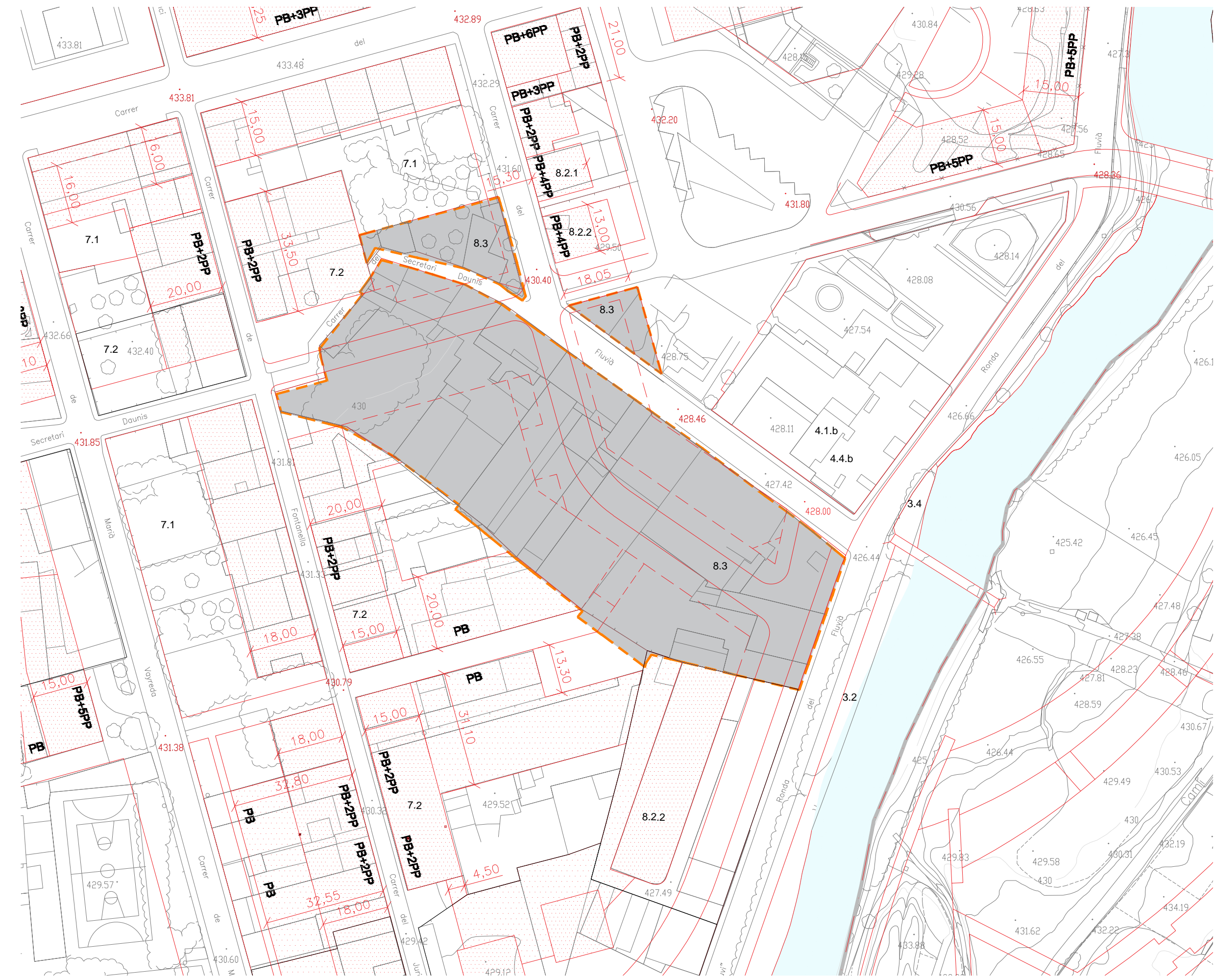
6. Conclusions i recomanacions

El present document planteja canvis en l'ordenació urbanística proposada pel POUM en l'àmbit del PMU 01.01 i els àmbits propers de la ronda Fluvià i ronda Paraires que van en coherència amb el que determina el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) i el Pla de foment de la mobilitat amb bicicleta i vehicles de mobilitat personal (Olot Pedala).

Malgrat que els canvis d'ordenació proposats dins l'àmbit del PMU són compatibles amb l'execució del planejament derivat, es proposa tramitar la modificació urbanística de part del viari i espais verds de ronda Fluvià i ronda Paraires per tal d'adequar-los a la configuració detallada pel present estudi.

S'entén que la modificació proposada s'adequaria a l'estructura de mobilitat, permetria l'aproximació de la ciutat d'Olot al riu Fluvia amb el guany d'espai públic fluvial, garantiria una millor adaptació constructiva de les obres de contenció ja realitzades a la ronda Paraires i reduiria la perillositat d'inundació.

DOCUMENTACIÓ GRÀFICA



REOER arquitectura i urbanisme

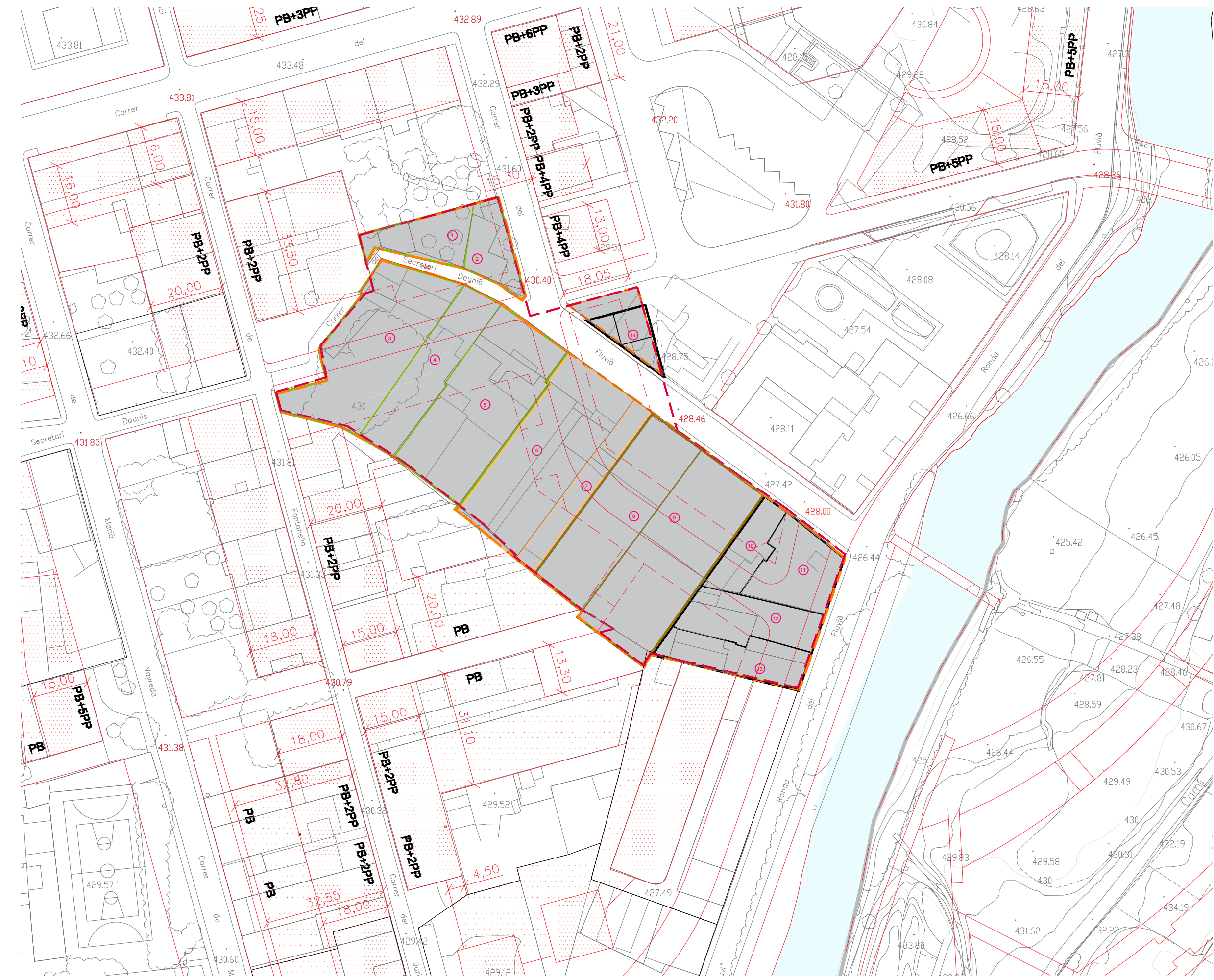
JORDI MORET · FRANCESC BAQUER
Març de 2023

ESTUDI DE VIABILITAT
de les determinacions del POUM d'Olot

En l'àmbit de Ronda Fluvia- Ronda Paraires
afectat pel PMU 01

02. POUM
QUALIFICACIÓ URBANA
e:1/1000 A3





REOER arquitectura i urbanisme

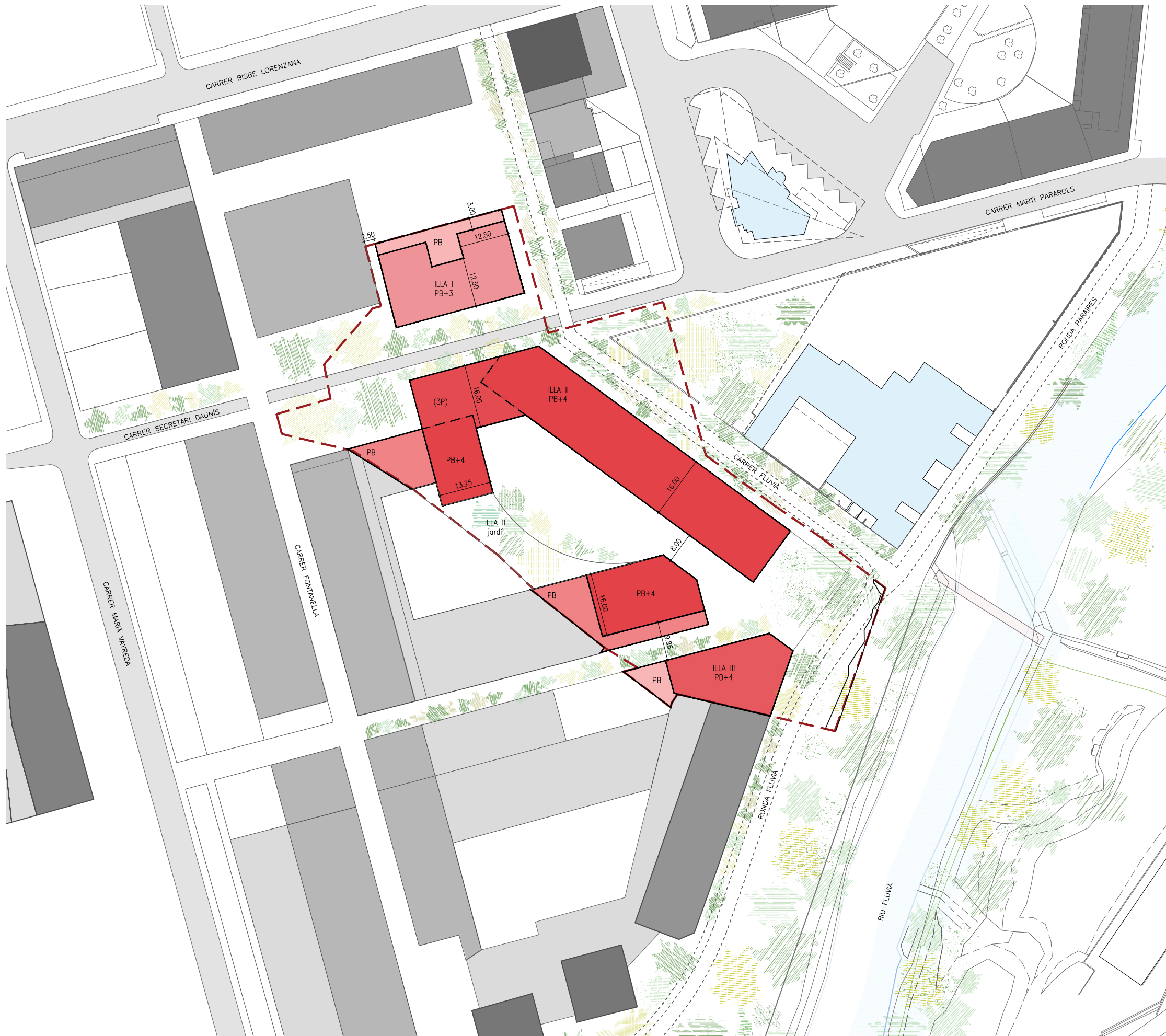
JORDI MORET · FRANCESC BAQUER
 Març de 2023

ESTUDI DE VIABILITAT
 de les determinacions del POUM d'Olot

En l'àmbit de Ronda Fluvià- Ronda Paraires
 afectat pel PMU 01

03. POUM
 PROPIETATS
 e:1/1000 A3





	Extensió de l'àmbit	Sòl renov. urbana	Sostre màx. edificable	Sòl privat	Vialitat	Sòl públic
POUM	9050	8445.00	16084.00	4356.00	4694.00	4694.00
PROJECTE			16084.09	4356.08		

	Ocupació	Edificabilitat
ILLA I	730.33	2463.68
ILLA II	3119.40	11383.17
ILLA III	506.36	2237.24
TOTAL	4356.08	16084.09

ILLA I				
Edifici	Ocupació	S.plantes edificables	nº plantes	Edificabilitat
1	577.78	577.78	4	2311.14
2	152.54	152.54	1	152.54
TOTAL	730.33			2463.68

ILLA II				
Edifici	Ocupació	S.plantes edificables	nº plantes	Edificabilitat
1	182.22	182.22	1	182.22
2	267.85	267.85	5	1339.24
3	298.10	298.10	3	894.31
4	1342.37	1342.37	5	6711.86
5	403.15	403.15	5	2015.77
6	239.77	239.77	1	239.77
Jardí	385.93			
TOTAL	3119.40			11383.17

ILLA III				
Edifici	Ocupació	S.plantes edificables	nº plantes	Edificabilitat
1	432.72	432.72	5	2163.60
2	73.64	73.64	1	73.64
TOTAL	506.36			2237.24

REOER arquitectura i urbanisme

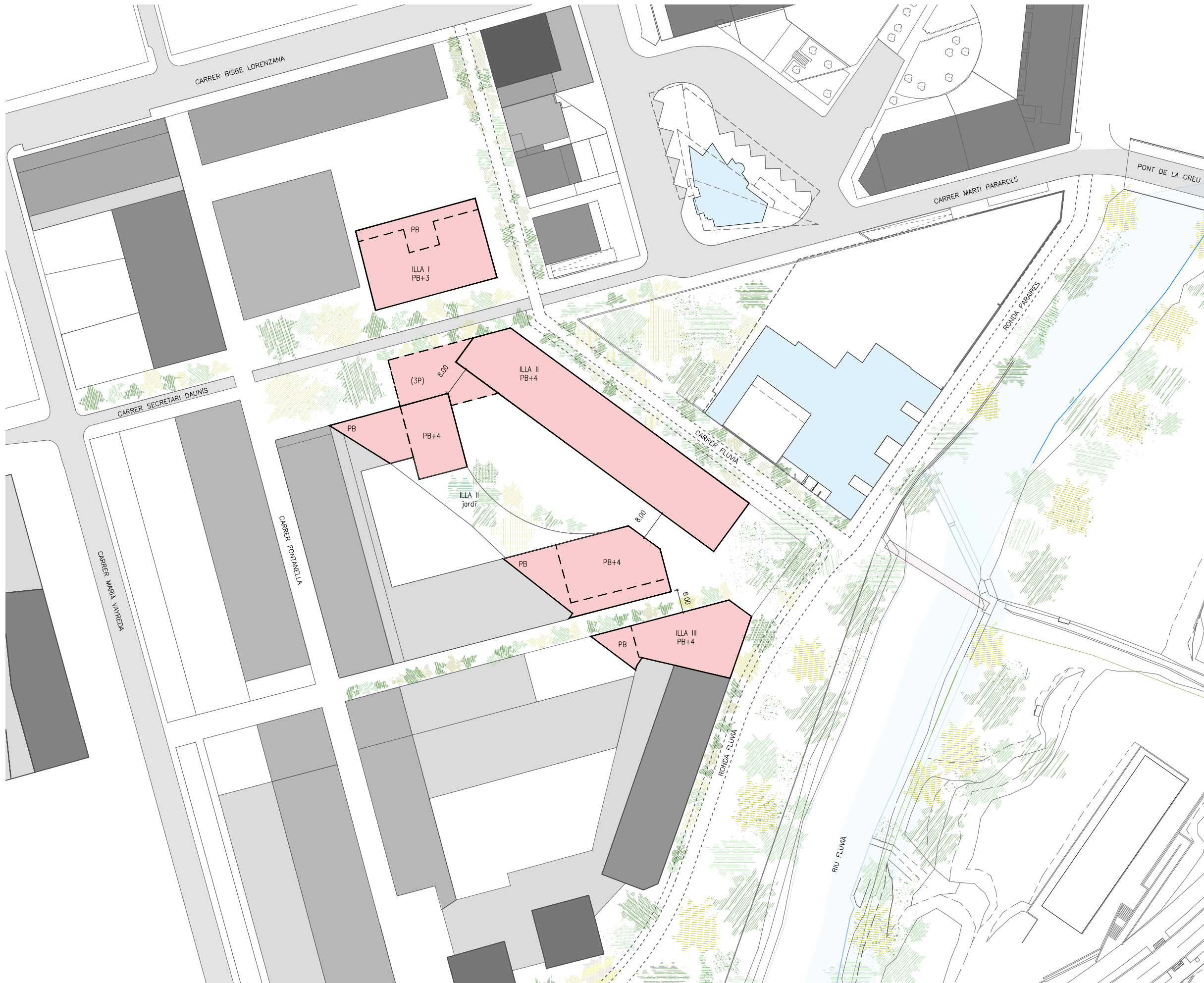
JORDI MORET · FRANCESC BAQUER
Març de 2023

ESTUDI DE VIABILITAT
de les determinacions del POUM d'Olot

En l'àmbit de Ronda Fluvia- Ronda Paraires
afectat pel PMU 01

04. PROPOSTA
PLANTA
e:1/1000 A3





REOER arquitectura i urbanisme

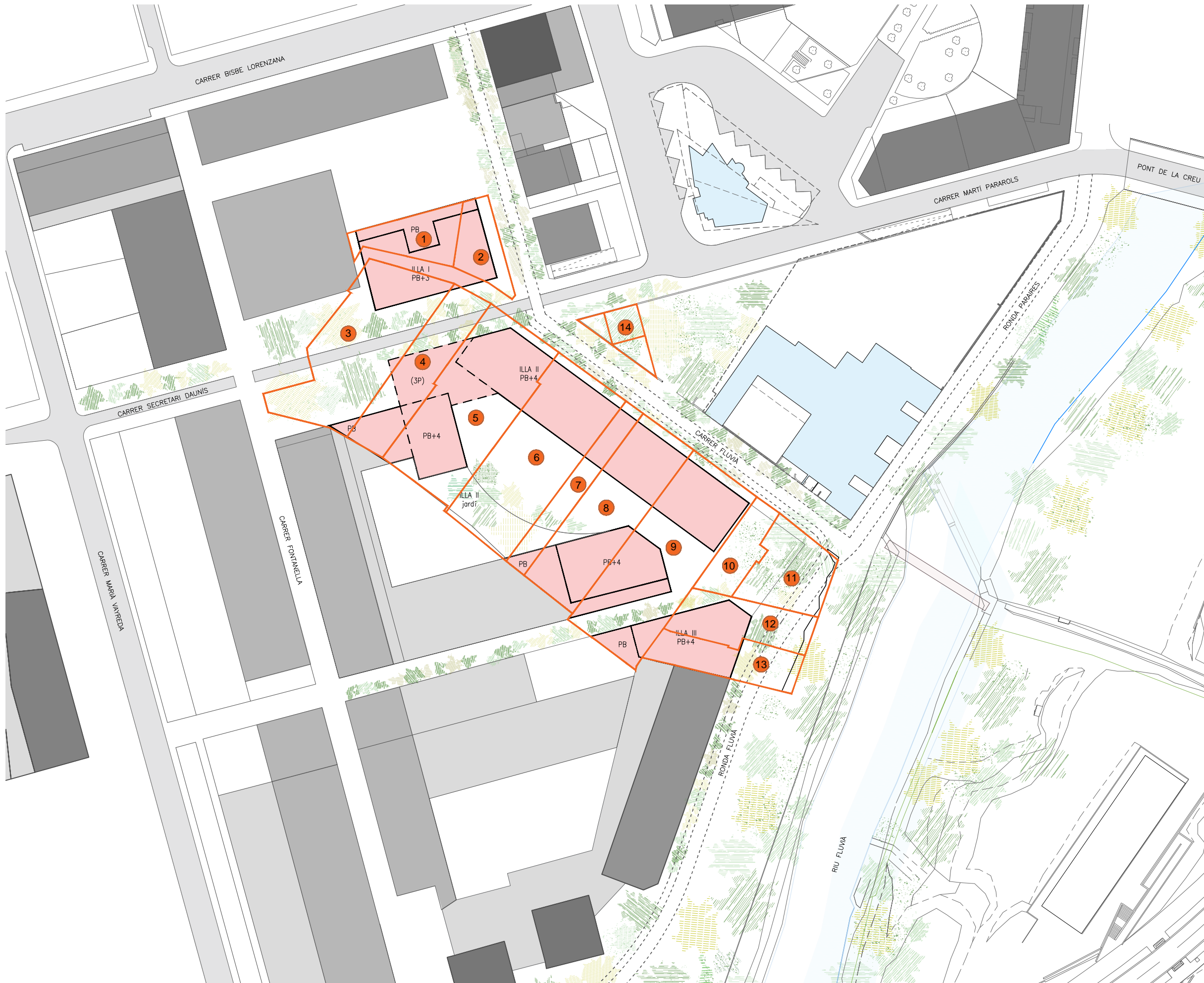
JORDI MORET · FRANCESC BAQUER
Març de 2023

ESTUDI DE VIABILITAT
de les determinacions del POUM d'Olot

En l'àmbit de Ronda Fluvià- Ronda Paraires
afectat pel PMU 01

05. PROPOSTA
PLANTA BAIXA
e:1/1000 A3





REOER arquitectura i urbanisme

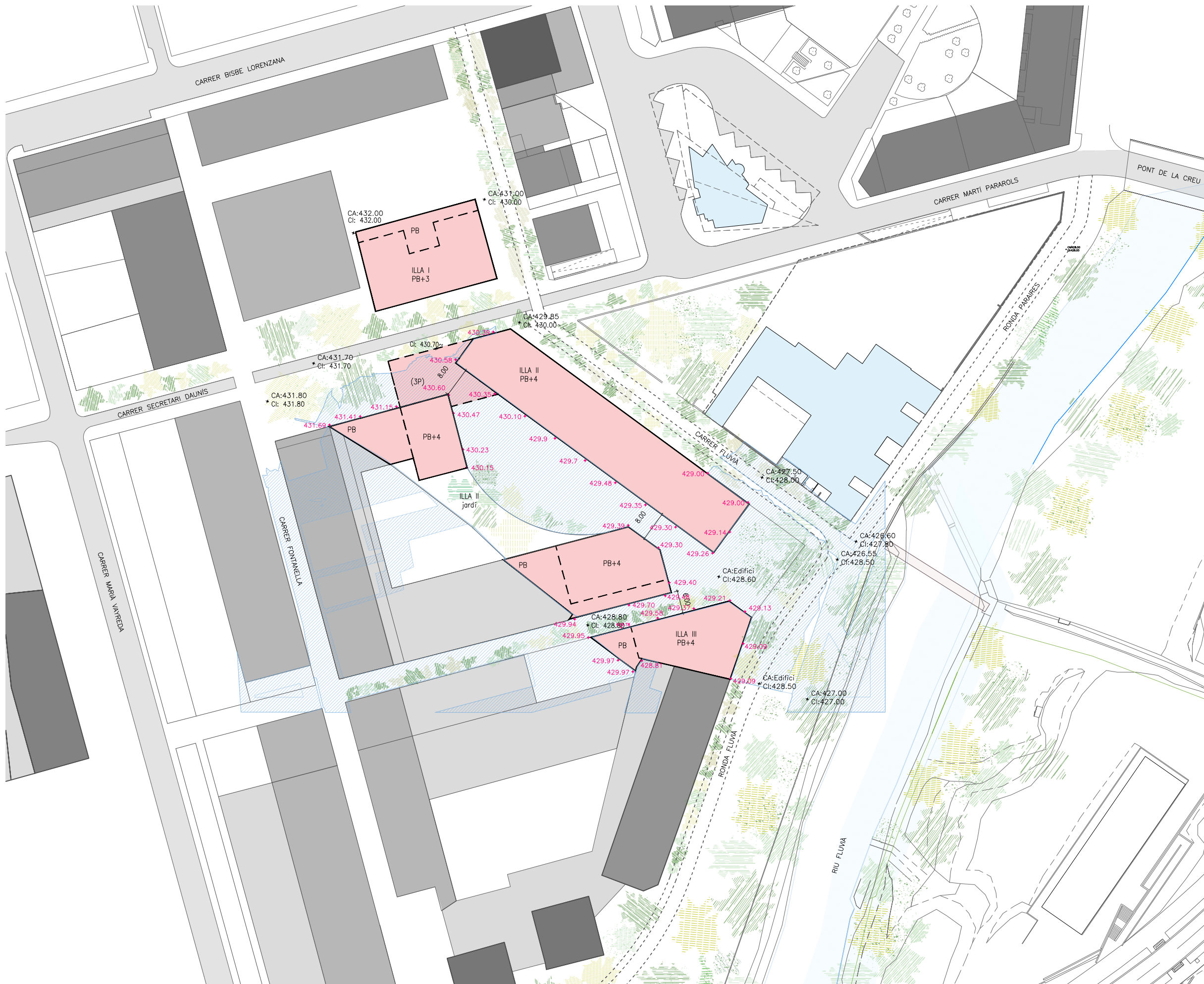
JORDI MORET · FRANCESC BAQUER
Març de 2023

ESTUDI DE VIABILITAT
de les determinacions del POUM d'Olot

En l'àmbit de Ronda Fluvià- Ronda Paraires
afectat pel PMU 01

06. PROPOSTA
PLANTA BAIXA, PARCEL·LARI
e:1/1000 A3





400.00 Cota accés habitatge en m.s.n.m
(amb 20cm de resguard, per sobre Q₅₀₀)

- T=500 ANYS
- CA Cota actual
- CI Cota implantació

REOER arquitectura i urbanisme

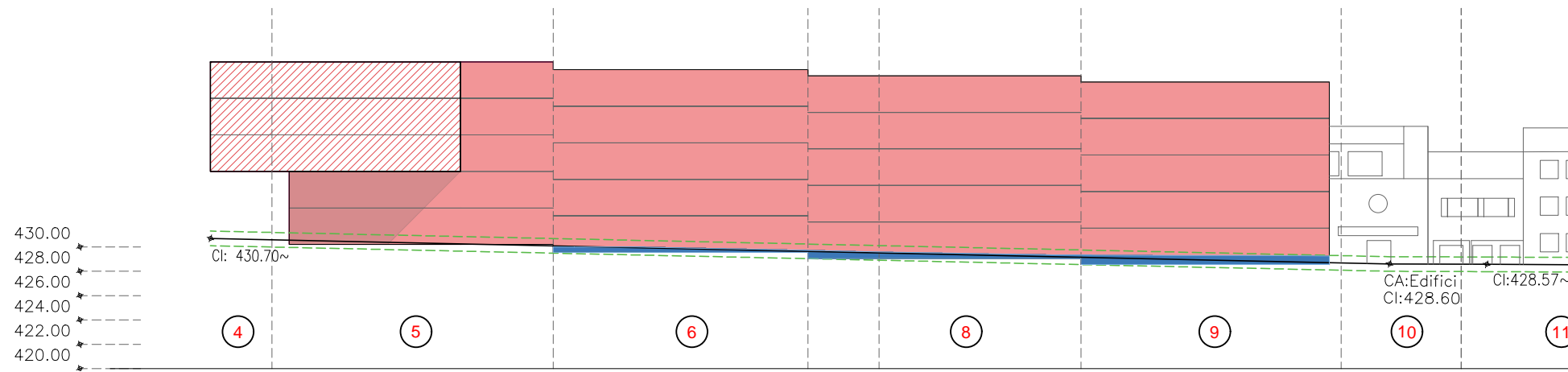
JORDI MORET · FRANCESC BAQUER
Març de 2023

ESTUDI DE VIABILITAT
de les determinacions del POUM d'Olot

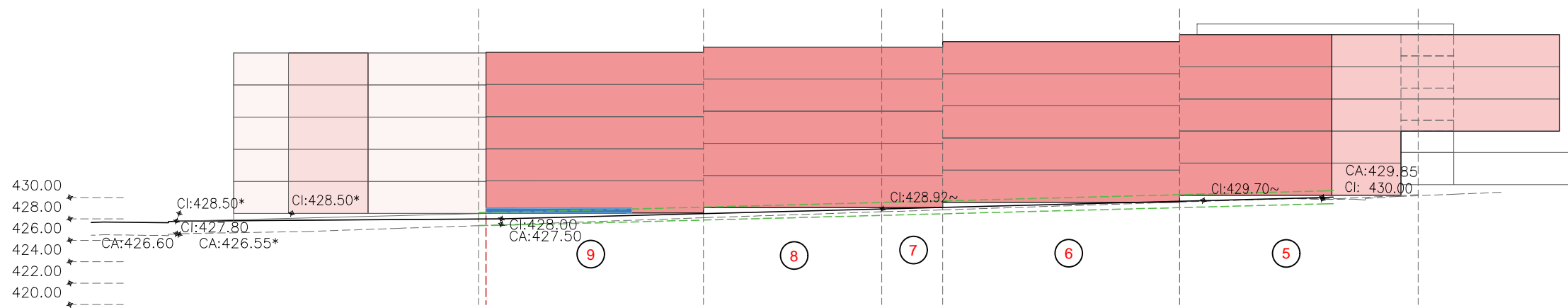
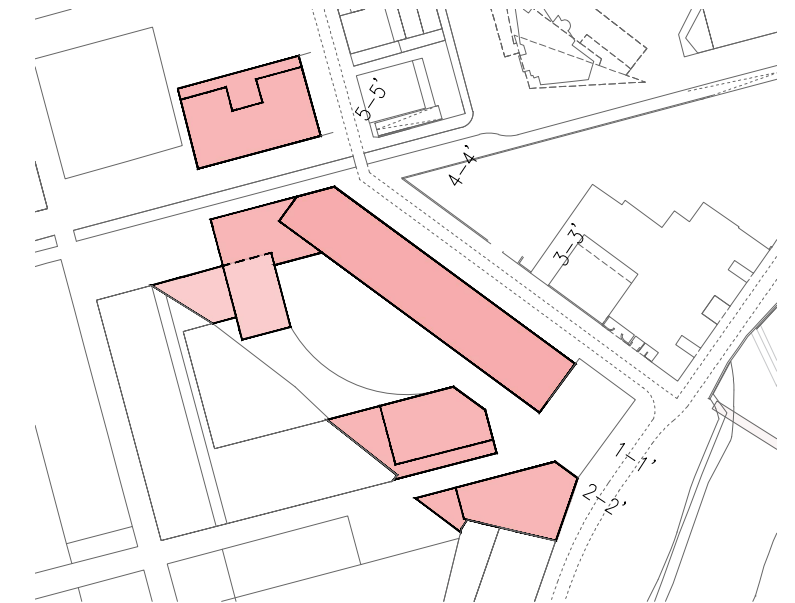
En l'àmbit de Ronda Fluvià- Ronda Paraires
afectat pel PMU 01

07. PROPOSTA PLANTA BAIXA,
DELIMITACIÓ ZONES INNUNDABLES
e:1/1000 A3

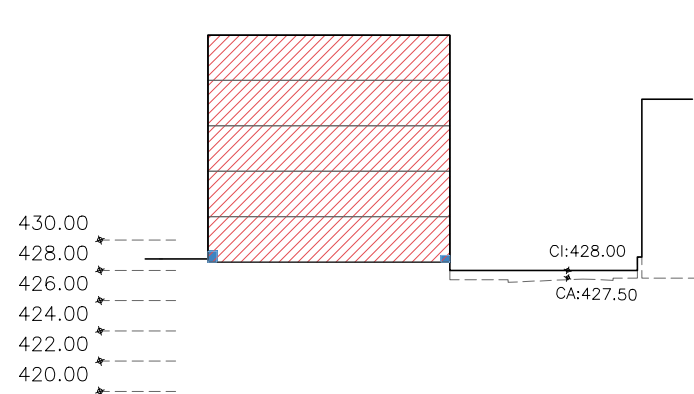




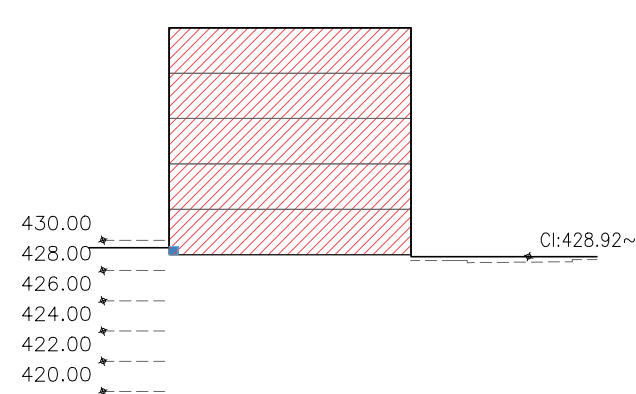
secció 2-2' e:1/500 SECCIÓ LONGITUDINAL INTERIOR PLAÇA



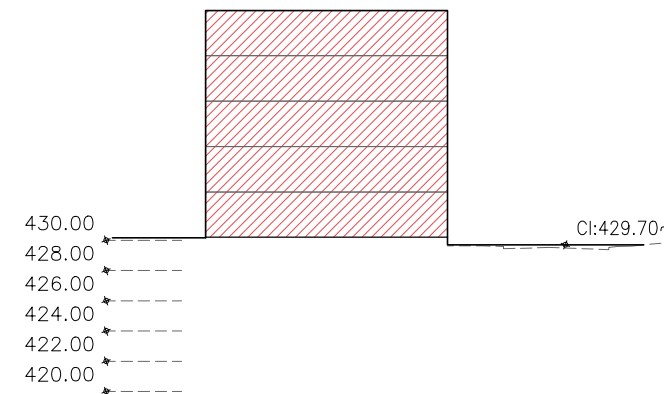
secció 1-1' e:1/500 SECCIÓ CARRER FLUVIA



secció 3-3' e:1/500 SECCIÓ TRANSVERSAL CARRER FLUVIA



secció 4-4' e:1/500 SECCIÓ TRANSVERSAL CARRER FLUVIA



secció 5-5' e:1/500 SECCIÓ TRANSVERSAL CARRER FLUVIA

■ Planta baixa per sota Q₅₀₀

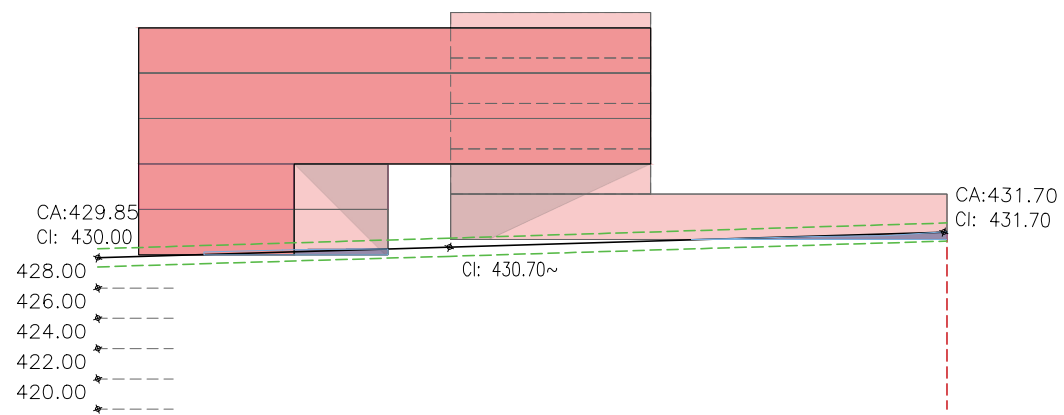
REOER arquitectura i urbanisme

JORDI MORET · FRANCESC BAQUER
Març de 2023

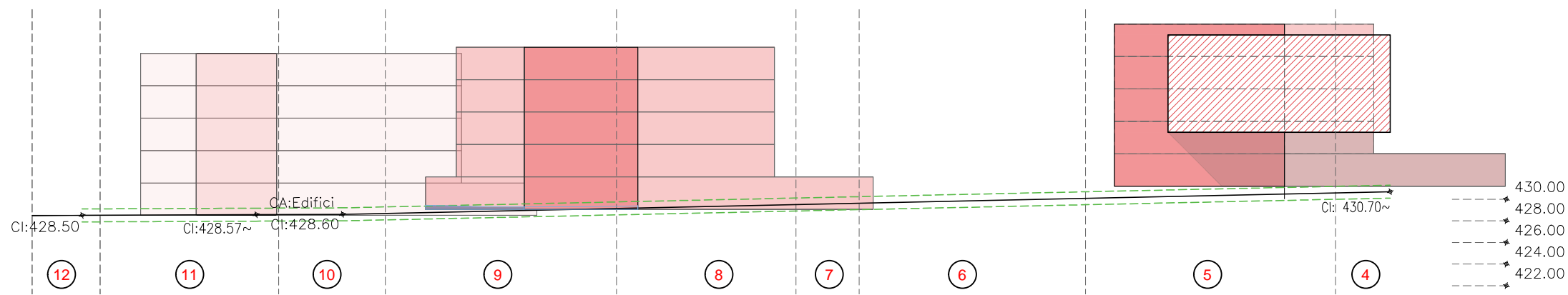
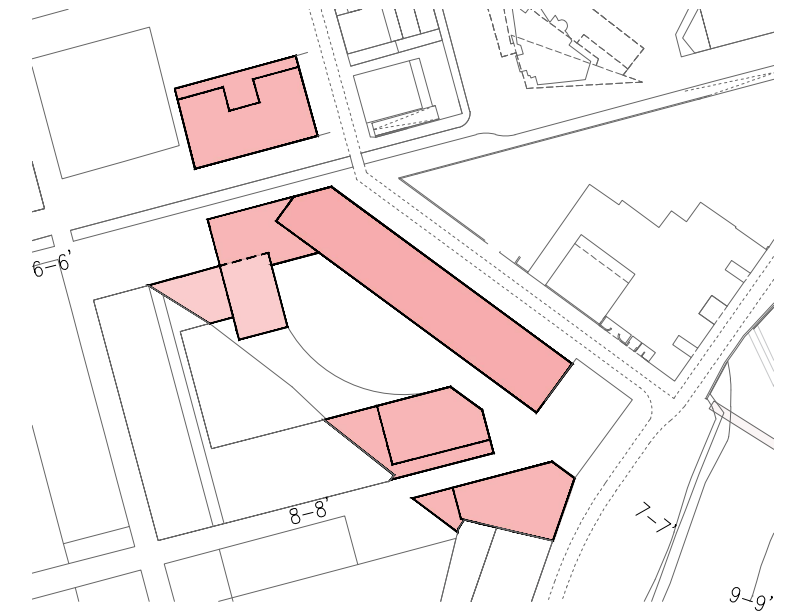
ESTUDI DE VIABILITAT
de les determinacions del POUM d'Olot

En l'àmbit de Ronda Fluvià- Ronda Paraires
afectat pel PMU 01

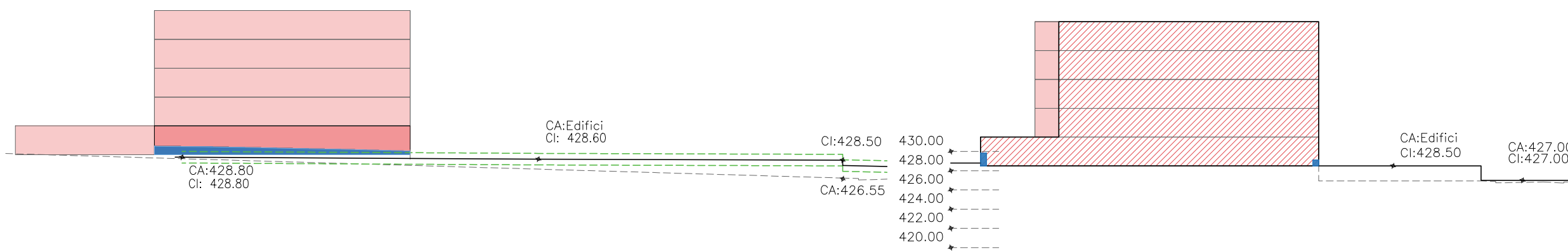
08. PROPOSTA
SECCIONS
e:1/1000 A3



secció 6-6' e:1/500 SECCIÓ CARRER SECRETARI DAUNIS



secció 7-7' e:1/500 SECCIÓ LONGITUDINAL INTERIOR PLAÇA



secció 8-8' e:1/500 SECCIÓ NOU CARRER JOAN PERE FONTANELLA/RONDA PARRAIES

secció 9-9' e:1/500 SECCIÓ TRANSVERSAL RONDA FLUVIÀ

Planta baixa per sota Q₅₀₀

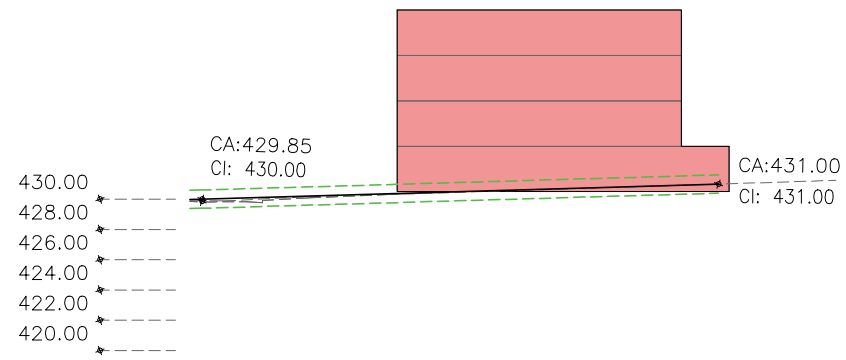
REOER arquitectura i urbanisme

JORDI MORET · FRANCESC BAQUER
Març de 2023

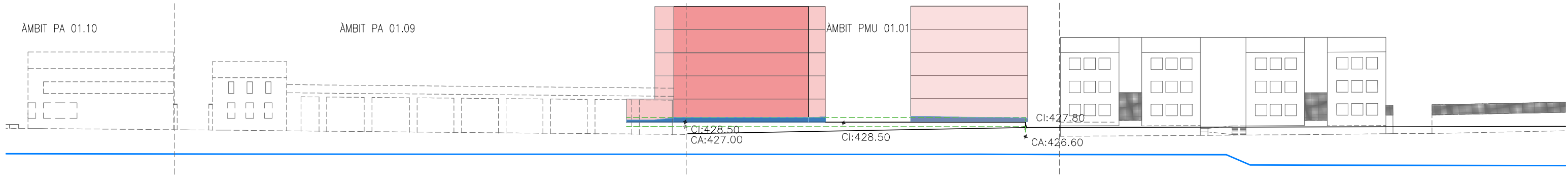
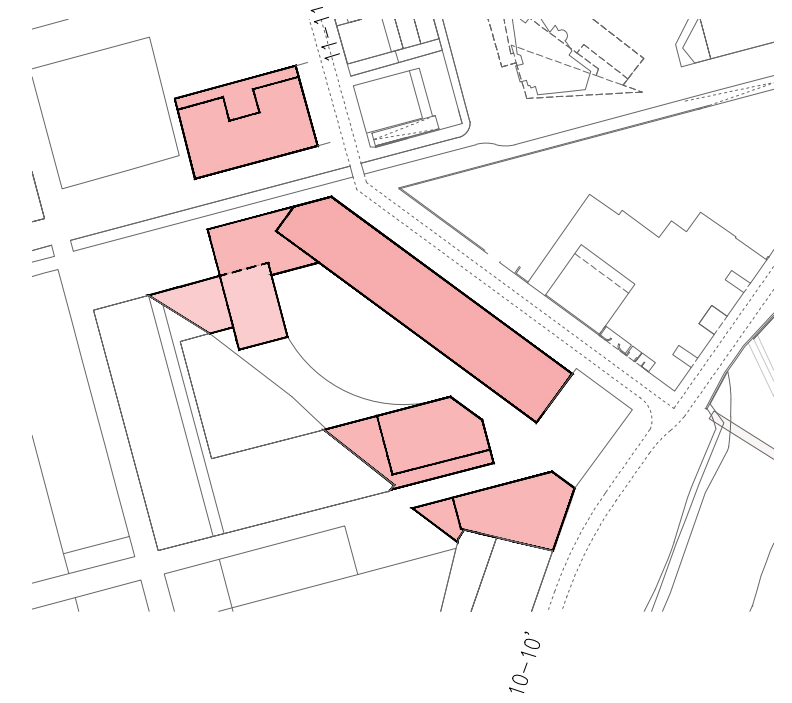
ESTUDI DE VIABILITAT
de les determinacions del POUM d'Olot

En l'àmbit de Ronda Fluvià- Ronda Parraies
afectat pel PMU 01

09. PROPOSTA
SECCIONS
e:1/1000 A3



secció 11-11' e:1/500 SECCIÓ CARRER D'ESTEVE CASTELLÀ I LLOVERAS



secció 10-10' e:1/500 SECCIÓ LONGITUDINAL RONDA FLUVIÀ-RONDA PARRAIES

■ Planta baixa per sota Q₅₀₀

REOER arquitectura i urbanisme

JORDI MORET · FRANCESC BAQUER
Març de 2023

ESTUDI DE VIABILITAT
de les determinacions del POUM d'Olot

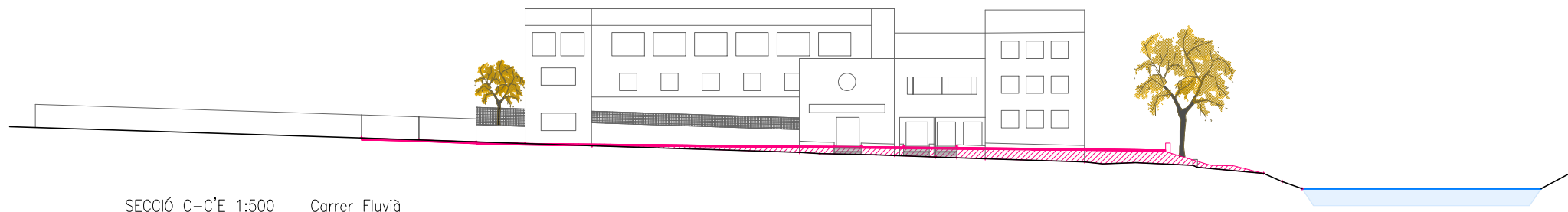
En l'àmbit de Ronda Fluvià- Ronda Parraies
afectat pel PMU 01

10. PROPOSTA
SECCIONS
e:1/1000 A3

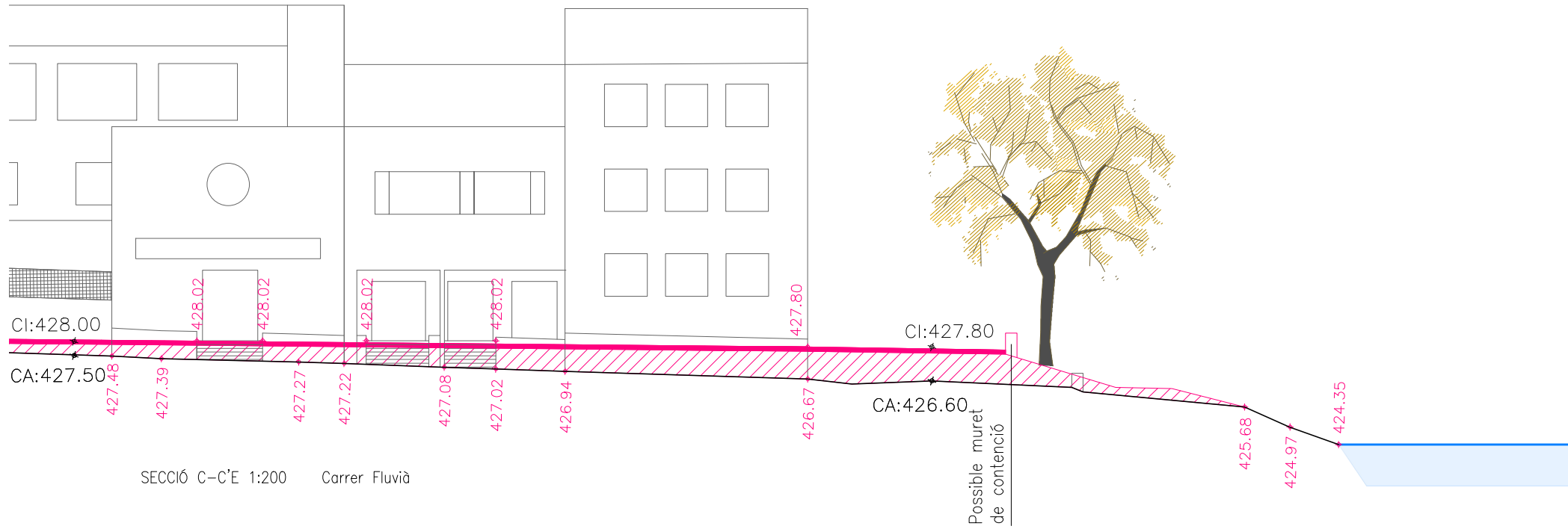
Fins a la cota 428,76 cantonada amb el carrer Fontanel·la



SECCIÓ A-A'E 1:500 Carrer Fluvià-Ronda Paraires

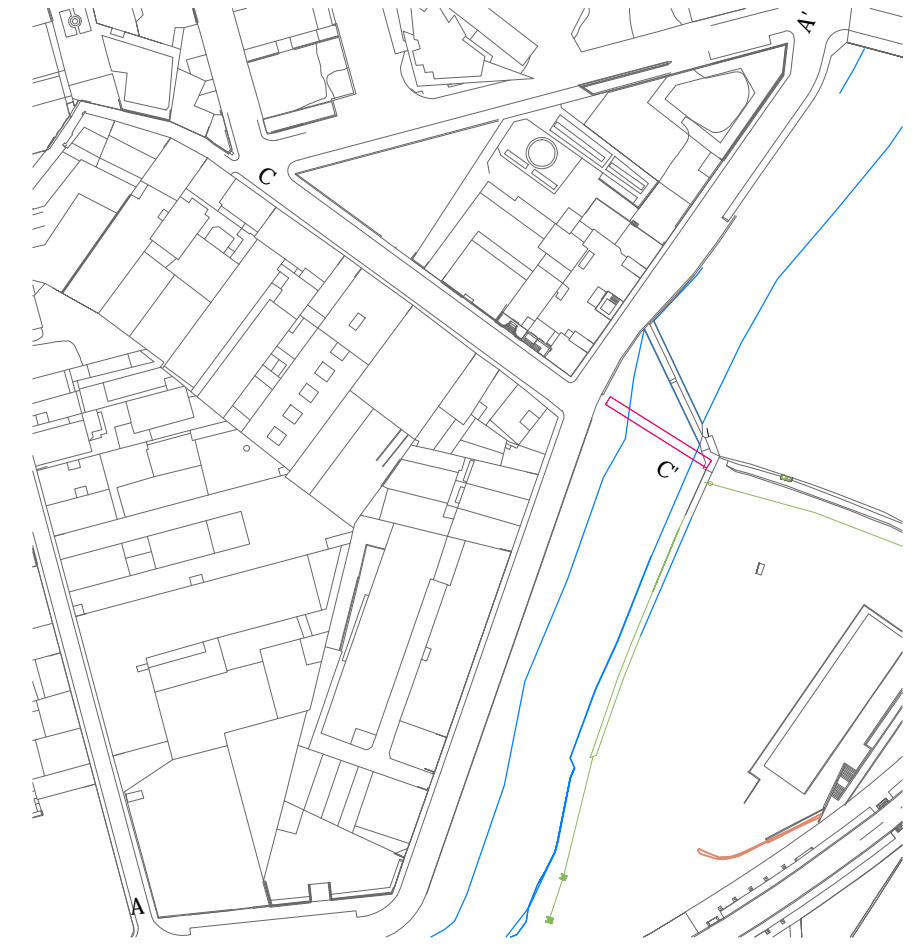


SECCIÓ C-C'E 1:500 Carrer Fluvià



SECCIÓ C-C'E 1:200 Carrer Fluvià

Augment de la cota del carrer



E 1:2000

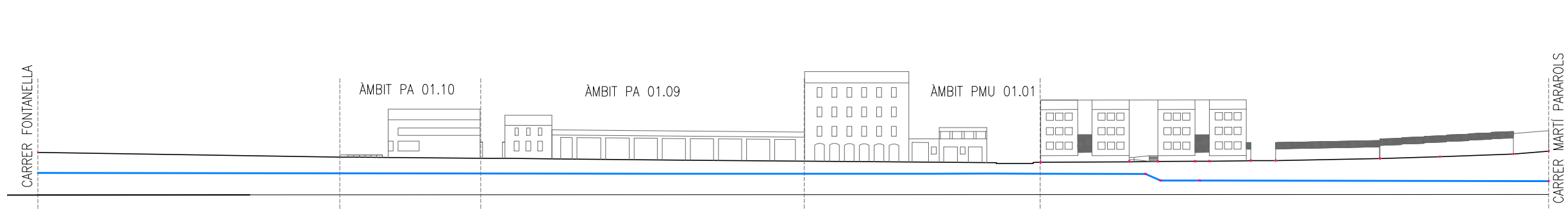
REOER arquitectura i urbanisme

JORDI MORET · FRANCESC BAQUER
Març de 2023

ESTUDI DE VIABILITAT
de les determinacions del POUM d'Olot

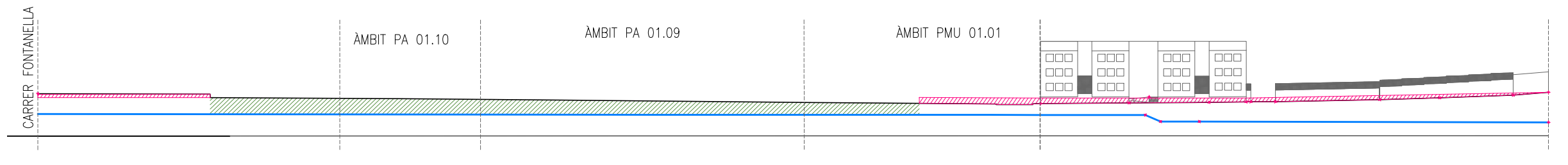
En l'àmbit de Ronda Fluvià- Ronda Paraires
afectat pel PMU 01

11. PROPOSTA
SECCIONS

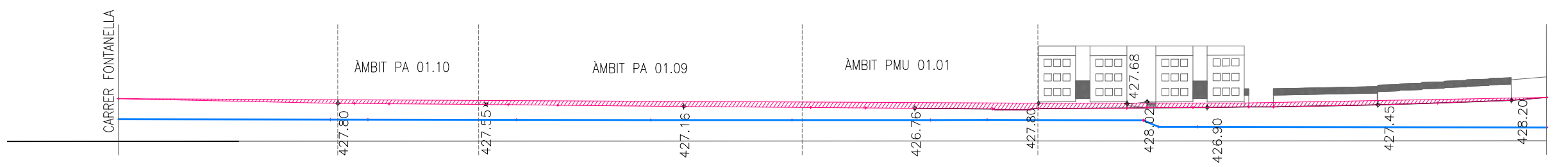


SECCIÓ A-A ESTAT ACTUAL E 1:1000 Carrer Fluvià-Ronda Paraires

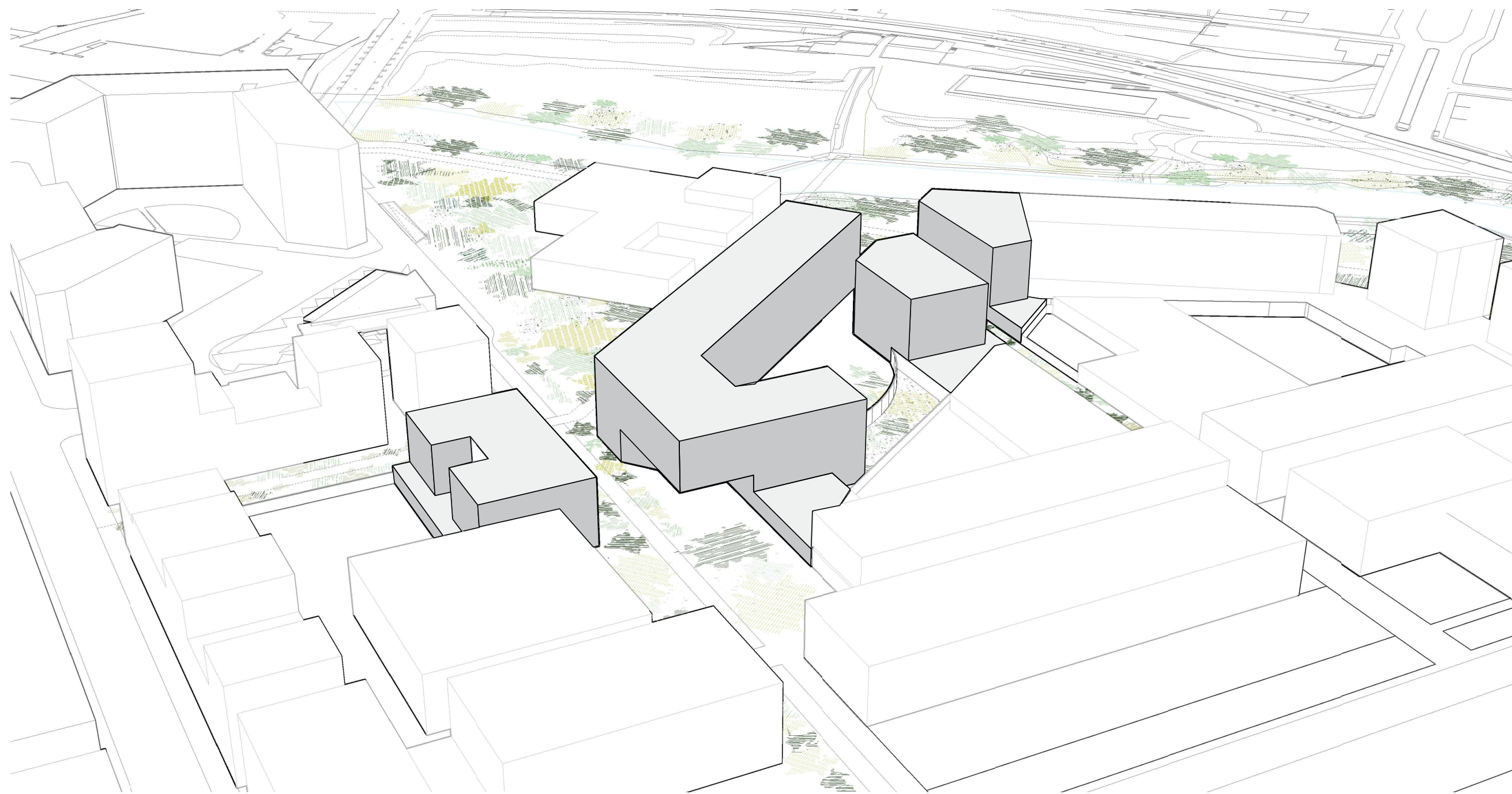
- Es podria modificar, si convé per l'estudi hidràulic, la secció transversal al carrer de la zona verda situada al marge esquerre de la zona Sud del riu. Caldria valorar l'afectació de l'abrat existent.
- Augment de la cota existent del carrer



SECCIÓ A-A' PROPOSTA E 1:1000 Nou traçat de Carrer Fluvià , passant per la zona verda - Ronda Paraires



SECCIÓ A-A' PROPOSTA E 1:1000 Nou traçat de Carrer Fluvià - Ronda Paraires



RE@ER arquitectura i urbanisme

JORDI MORET · FRANCESC BAQUER
Març de 2023

ESTUDI DE VIABILITAT
de les determinacions del POUM d'Olot

En l'àmbit de Ronda Fluvià-Ronda Paraires
afectat pel PMU 01

13. PROPOSTA
AXONOMETRIA GENERAL
e:1/1000 A3





RE@ER arquitectura i urbanisme

JORDI MORET · FRANCESC BAQUER
Març de 2023

ESTUDI DE VIABILITAT
de les determinacions del POUM d'Olot

En l'àmbit de Ronda Fluvià-Ronda Paraires
afectat pel PMU 01

14. PROPOSTA
AXONOMETRIA GENERAL
e:1/1000 A3

