



Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la modificació puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Bigues i Riells, referent a Can Badell, Avinguda Catalunya i Camp de futbol

Municipi de Bigues i Riells
Comarca del Vallès Oriental

Sol·licitant: Ajuntament de Bigues i Riells

Promotors: Fernando Merlos i Garcia i Nou Bigues, SL

Redactor de l'EAMG: Badosa Doñate Arquitectes,SCP

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la modificació puntual del POUM de Bigues i Riells, de Can Badell, avinguda Catalunya i Camp de futbol

1. Antecedents

L'Ajuntament de Bigues i Riells pren la iniciativa de modificar el POUM del municipi per tal de desenvolupar el sector de Can Badell, Av. Catalunya, Camp de futbol, així com obtenir habitatge de protecció pública. La modificació puntual del PPU-10 Can Badell fou aprovat inicialment pel Ple de l'Ajuntament de Bigues i Riells en data 28 d'abril de 2007, contenint l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada objecte d'aquest informe.

La modificació puntual del PPU-10 abasta 4 àmbits diferenciats, el primer desenvolupa sòl residencial, equipament esportiu i aparcament, el segon sòl residencial, el tercer, avui dia, compta amb el camp de futbol i es proposa reconvertir-lo a zona verda i sòl residencial, i finalment el quart sector també desenvolupa sòl residencial.

Es tracta de quatre àmbits dispersos, separats entre sí per diversos elements de la trama urbana del municipi. En especial el sector 3 és el més llunyà, a la banda oposada del casc urbà.

La superfície total dels sectors és de 125.472,26 m², amb un total de 248 habitatges nous, dels quals es preveu que 173 siguin de renda lliure i 75 de protecció pública.

La població de Bigues i Riells és de 7.564 habitants, i el sostre que preveu el POUM és de 15.808 habitants. Els habitatges desenvolupats per aquesta modificació puntual podrien donar cabuda a 644 nous habitants.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la modificació puntual (PPU-10 Can Badell i ampliació) del POUM de



Bigues i Riells als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquesta modificació suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 26.338,28 m² de sostre residencial, que suposaran 248 habitatges nous.
- La nova activitat d'equipaments esportius serà de 2.869,39 m².
- Un nou aparcament i nou viari, de 12.558,96 m².
- Es destinen 14.262,26 m² a verd públic.

Cal esmentar que aquestes dades són únicament les modificades (és a dir, els diferencials respecte el planejament vigent), no les de la totalitat dels sectors.

Des de l'òptica de la mobilitat, caldria analitzar cada sector independentment, tenint en compte l'estat actual, el planejament actual (POUM) i el proposat per la Modificació Puntual. Per exemple, un nou camp de futbol a un sector on no hi era cal que consti com un equipament nou en el seu conjunt, i no només com la diferència de superfícies entre el nou i l'antic a un altre emplaçament.

Segons la documentació aportada, no es preveu cap desenvolupament de sòl terciari (comerços).

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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de la proposta de decret, l'estudi de mobilitat de la modificació puntual estima en **4.168 nous desplaçaments** que es generaran als sectors, **2.084 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons els ratis que indica el decret i segons l'estudi de mobilitat (darrera columna).

Modificació puntual POUM (PPU-10)	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Núm. habitatges	Viatges generats habitatge (Decret)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial (àmbits 2, 3 i 4)		26.338	248	1.736	2.634	2.633
equipaments (àmbit 1)	5.550	4.115			823	823
zona verda (àmbits 1, 2 i 3)	14.262				713	712
TOTAL	125.472	30.454	248	1.736	4.170	4.168

El volum estimat de viatges que poden generar els habitatges del sector és **2.633 viatges/dia**, a repartir entre els 3 àmbits que contenen sostre residencial.

Respecte el volum estimat de viatges que poden generar els espais lliures, el rati aplicable és 1 viatge per cada 100 m² de sòl, el que representa **712 viatges/dia**, a repartir entre els 3 àmbits que contenen zones verdes.



El volum estimat de viatges que poden generar els **equipaments esportius**, aplicant un rati de 20 viatges per cada 100 m² de sostre, és de **823 viatges/dia**.

No es fa cap proposta de repartiment modal d'aquesta nova mobilitat.

La mobilitat generada no es grafia en cap plànol.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la connectivitat interna i externa dels 4 àmbits per al trànsit rodat, existent i planificada pel POUM.

L'estudi mostra un plànol amb la xarxa viària bàsica del municipi, però no s'aprecia la localització dels sectors que es modifiquen urbanísticament.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi esmenta l'existència dels diferents transports públics que donen servei a Bigues i Riells:

- Bus urbà: 4 línies que connecten el nucli urbà amb les urbanitzacions
- Bus interurbà: de connexió amb Barcelona i Granollers.

Es concreta que la línia 2 del servei urbà dóna servei als àmbits de la modificació urbanística, però no es descriuen les característiques del servei actual (horaris, interval de pas, etc) ni la localització de les parades.

Es mostra un plànol amb el recorregut de la línia 2 i la localització dels àmbits, però no s'aprecia ni el recorregut ni les parades existents.

6. Mobilitat a peu

No es fa cap referència a l'estat actual de la mobilitat a peu.

7. Mobilitat en bicicleta

No es fa cap referència a l'estat actual de la mobilitat en bicicleta.

8. Incidència de la mobilitat generada

No es fa cap referència a la incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes actuals.



9. Estimació de la demanda d'aparcament

L'estudi realitza el càlcul d'aparcament necessari, fora de la via pública, segons els requeriments del decret.

Utilitzant els valors de l'annex II i III del decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta com a mínim,

Modificació puntual POUM (PPU-10)	Aparcaments bicicletes / habitatge	Aparcament bicicletes / segons m ²	Total aparcaments bicicleta	Aparcaments turismes / habitatge	Aparcament turismes / segons m ² sostre hab	Total aparcaments turisme (habitatge)	Aparcaments motocicletes / habitatge	Aparcament motocicletes / segons m ² sostre hab.	Total aparcaments motocicleta (habitatge)
residencial (àmbits 2, 3 i 4)	496	527	527	248	263	263	124	132	132
equipaments (àmbit 1)		41	41						
zona verda (àmbits 1, 2 i 3)		143	143						
TOTAL			711			263			132

El càlcul de l'estudi és com el presentat a la taula a excepció del referent a l'**aparcament de bicicletes**, ja que l'estudi utilitza un rati d'1 plaça per cada 100 m² de sostre en lloc de les 2 que proposa el decret, sense justificar aquesta variació.

Des del present informe, es recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais als baixos dels edificis o bé als aparcaments subterranis.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no especifica l'existència de sostre comercial en combinació amb les edificacions residencials. Tanmateix, cal tenir present que, seguint els requeriments de l'article 6 del decret, s'ha de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega, així com una plaça de 3 x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 1.000 m² de superfície de venda o per cada 8 establiments.

11. Mesures correctores

Respecte l'àmbit 1, l'estudi planteja que cal donar especial atenció als equipaments esportius i les seves necessitats d'aparcament.

Per a l'àmbit 2 (residencial), es preveu que la vialitat sigui preferentment de vianants o bé zona 30. Les amplades útils de les voreres previstes són 1,5-2m, així com espai addicional per al mobiliari urbà i arbrat. Es proposa que les places d'aparcament per a bicicletes se situïn adjacents a les zones d'espais lliures (a la via pública).

Quant a l'àmbit 3, s'explica que el canvi proposat (ara un camp de futbol, en un futur habitatges) alleugereix el trànsit i la mobilitat actual del sector. Es concreta que caldrà respondre les necessitats d'aparcament.

Respecte l'àmbit 4, es destaca que ja és avui dia una zona urbana consolidada i que la modificació plantejada provoca un increment reduït de mobilitat, per la qual cosa no es proposa cap actuació.



Per acabar, en termes generals es proposa que la xarxa viària no bàsica i la no inclosa a les zones de prioritats per a vianants sigui zona 30, amb elements reductors de velocitat i respectant les amplituds que proposa el decret. D'aquesta manera la bicicleta pot coexistir amb el trànsit motoritzat.

Es proposa ampliar, si s'escau, la freqüència de pas de la línia 2 del servei urbà.

No es mostra cap actuació sobre plànol.

12. Conclusions

Es considera que l'informe de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la modificació puntual del POUM de Bigues i Riells, referent a Can Badell, Av. Catalunya i Camp de futbol, és **insuficient** per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la llei de la mobilitat, pel que s'emet **informe desfavorable**.

Hi ha una mancança general de definició de l'estat de mobilitat actual (dels diferents sectors i del municipi) així com de l'afectació prevista, a cada una de les xarxes, per aquesta modificació puntual.

Per altra banda, no es compleixen els requeriments formals especificats a l'article 12 (*Documentació que han de contenir els EAMG referents a les figures de planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions que comportin un canvi en la classificació del sòl*), del decret 344/2006.

A continuació es detallen els aspectes que cal ampliar, modificar o en què cal aprofundir, per tal d'adequar-se formalment al decret 344/2006 i als continguts de la Llei 9/2003 de la Mobilitat i del propi decret.

- 1) És convenient analitzar l'estat actual de la mobilitat dels vianants i les bicicletes, als 4 àmbits i a llurs entorns.
- 2) Cal concretar més l'oferta actual de transport públic respecte els 4 àmbits.
- 3) Cal representar en plànol la mobilitat generada per cada sector, diferenciant els diferents usos
- 4) És necessari definir la xarxa d'itineraris per a vianants que uniran els nous desenvolupaments i els principals centres d'atracció del municipi. Representació en plànol a escala adient.
- 5) Cal concretar la xarxa de transport públic, establint quina oferta existeix actualment i si aquesta és suficient per assumir la nova mobilitat. Cal concretar la localització de les parades que donen cobertura als diferents àmbits, així com les parades d'autobusos interurbans, i les distàncies a recórrer entre els quatre àmbits i aquestes. Representació en plànol a escala adient.
- 6) És necessari preveure la xarxa d'itineraris per a bicicletes, indicant les reserves per a aparcament de bicicletes. Representació en plànol a escala adient.



- 7) Cal proposar una xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles, des dels quatre sectors objecte de la modificació puntual. Representació en plànol a escala adient.
- 8) Cal realitzar una proposta de repartiment modal de la nova mobilitat, en base a dades reals del municipi (EMO 2001 o altres). Diferenciació de gènere.
- 9) Cal analitzar la incidència de la nova mobilitat sobre les xarxes actuals (capacitat de vials i voreres, suficiència o no de l'oferta actual de transport públic, etc.)
- 10) Des de l'òptica de la mobilitat és important analitzar la nova mobilitat generada de forma independent per cada sector. No es pot analitzar un nou camp de futbol en base a la poca superfície de més que s'ocupa respecte l'anterior emplaçament. Un camp de futbol on abans no hi era té un impacte prou important sobre la mobilitat per ser objecte d'anàlisi i justificació. És a dir, es creu convenient que, tot i pertànyer a la mateixa modificació puntual, **s'estudii de forma independent cada un dels 4 àmbits**, considerant la situació actual, el planejament vigent i la proposta plantejada, per tal d'avaluar més acuradament la incidència de la mobilitat en cada un d'aquests sectors.
- 11) Cal justificar per què es prenen valors diferents als proposats pel decret al seu annex II, quant a la dotació d'aparcaments per a bicicletes de l'ús habitatge.
- 12) Fóra bo incorporar l'informe del departament de mobilitat de l'Ajuntament de Bigues i Riells, pel que fa a l'estudi de mobilitat generada o alternativament al document urbanístic.

Barcelona, 20 de juny de 2007

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic