

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació del Pla Parcial Urbanístic PPU-B Can Batlló (La Nou de Berguedà)**

**Municipi de la Nou de Berguedà**

**Comarca del Berguedà**

Promotor: Montbenet S.L., Montserrat  
Canudas Fígols i l'Ajuntament de la Nou de  
Berguedà

Redactor de l'EAMG: Joan Manuel  
Serarols Ballús, arquitecte

---

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 pel *Pla Parcial Urbanístic PPU-B Can Batlló* del terme municipal de la Nou de Berguedà.

## **1. Antecedents**

El present Pla Parcial vol aportar un nou espai verd que actuï com a focus de centralitat del sector, contribuint a la sostenibilitat del desenvolupament urbanístic del sector, un terreny per a un equipament municipal, per tal de desenvolupar el Pla que ha permès l'ocupació directa del solar que ha servit per edificar el magatzem municipal, i impulsar la urbanització d'aquest sector, per a transformar-lo en urbà, posant a disposició del mercat sòl edificable.

Aquest sector està situat a llevant de l'accés sud al poble de la Nou. Es tracta dels terrenys situats entre la carretera d'accés al nucli i el cementiri.



## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Aquest Pla Parcial té una superfície de 9.263,22 m<sup>2</sup> i el sostre admès és de 3.334,76m<sup>2</sup>. L'ús admès és el de residencial (Clau 4A/X) i industrial artesanal (Clau 6).

Les diferents zones i sistemes de l'àmbit es configuren de la següent manera:

	SUPERFÍCIE	%		SOSTRE	HABITATGES
		PPU	POUM		
<b>ZONES</b>					
ORDENACIÓ EN IL·LA OBERTA (4A/X)	3.229,42	34,86	35,00	2.871,60	25,00
INDUSTRIAL COMPACTE (6)	558,10	6,02	6,00	463,16	
<b>TOTAL ZONES</b>	<b>3.787,52</b>	<b>40,89</b>	<b>41,00</b>	<b>3.334,76</b>	
<b>SISTEMES</b>					
VIARI (v)	2.489,45	26,87	32,00		
ESPAIS LLIURES (P)	2.030,49	21,92	19,00		
EQUIPAMENTS (E)	770,32	8,32	8,00		
SERVEIS TÈCNICS I MEDIAMBIENTALS (T2)	185,44	2,00	-		
<b>TOTAL SISTEMES</b>	<b>5.475,70</b>	<b>59,11</b>	<b>59,00</b>		
<b>TOTAL ÀMBIT</b>	<b>9.263,22</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>3.334,76</b>	<b>25,00</b>

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat del present Pla Parcial Urbanístic mostra la taula de la mobilitat generada pel PPU i estima que el seu desenvolupament generarà un total de **427 viatges/dia**, mentre que si s'apliquen les ràtios del Decret 344/2006, la mobilitat resultant serà de 566 desplaçaments.

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats habitatge (Decret)	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
<b>Residencial</b>	3.229,42	2.871,60	25	175	287	<b>276</b>
<b>Industrial</b>	558,10	463,16			23	
<b>Altres equipaments</b>	770,32	770,32			154	<b>108</b>
<b>Zona verda</b>	2.030,49				102	<b>43</b>
<b>Serveis tècnics</b>	185,44					
<b>Vialitat</b>	2.489,45					
<b>TOTAL</b>	<b>9.263,22</b>	<b>4.105,08</b>	<b>25</b>	<b>175</b>	<b>566</b>	<b>427</b>

L'EAMG ha utilitzat els valors de la nova mobilitat generada que contempla el POUM de la Nou de Berguedà, però no estima la nova mobilitat que es generarà amb les modificacions de superfícies del PPU.

Des de l'equip redactor d'aquest informe es recomana ajustar la mobilitat a les ràtios del Decret 344/2006, o en cas contrari fer-ne la corresponent justificació.

Pel que fa a la distribució modal dels desplaçaments generats s'han considerat els mateixos percentatges que al POUM de la Nou de Berguedà, on el 16% de desplaçaments seran interns i el 83% seran externs. A continuació es mostra la proposta de repartiment modal:

**Taula resum del repartiment modal**

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% en desplaçaments interns	68%	7%	25%
Viatges / dia interns	46	5	17
% en desplaçaments externs	0%	10%	90%
Viatges / dia externs	0	35	319

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta de repartiment modal.

#### **4. Mobilitat en vehicle privat**

L'estudi mostra gràficament la xarxa viària principal de vehicles del POUM de la Nou de Berguedà.

L'EAMG no descriu els itineraris principals d'accés i sortida a l'àmbit d'estudi, ni els volums de les intensitats de trànsit a les vies més properes de l'entorn de l'àmbit.

Des de l'equip de redacció del present informe considera insuficient la informació aportada, si bé tenint en compte la mobilitat generada i les característiques del sector aquesta es considera una recomanació en lloc d'una condició.

#### **Recomanació 1.**

Es recomana identificar els principals itineraris d'accés i sortida de l'àmbit d'estudi i aportar informació sobre el volum de trànsit actual.

#### **5. Xarxa de transport públic**

L'estudi no dona informació referent al transport públic.

Des de l'equip de redacció del present informe considera insuficient la informació aportada, si bé tenint en compte la mobilitat generada i les característiques del sector aquesta es considera una recomanació en lloc d'una condició.

#### **Recomanació 2.**

Es recomana aportar informació referent al servei de transport públic.

#### **6. Mobilitat a peu i en bicicleta**

L'estudi no dona informació referent a la xarxa de vianants ni a la xarxa de bicicletes.

Des de l'equip de redacció del present informe considera insuficient la informació aportada, si bé tenint en compte la mobilitat generada i les característiques del sector aquesta es considera una recomanació en lloc d'una condició.

### Recomanació 3.

Es recomana la incorporació d'una descripció dels principals accessos (a peu i bicicleta) a l'àmbit d'estudi, així com l'anàlisi de l'accessibilitat.

### 7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència de la mobilitat generada l'estudi no analitza si la nova mobilitat en vehicle privat o modes no motoritzats podrà ser absorbida amb l'oferta actual.

Des de l'equip de redacció del present estudi **considera necessari analitzar la incidència que tindrà la nova mobilitat per cada un dels modes i determinar si la situació actual podrà absorbir aquesta nova mobilitat.**

### 8. Estimació de la demanda d'aparcament

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

L'EAMG especifica que segons el Decret 344/2006 hi ha d'haver una reserva mínima de places d'aparcament per a vehicles, motocicletes i bicicletes. Mostra les ràtios que s'han d'aplicar en usos residencials i de zones verdes.

Pel que fa al nombre de places per a bicicletes fora de la via pública estableix una reserva de 45 places per una superfície de zona verda de 4.500 m<sup>2</sup>. Tot i això, segons l'informe la zona de sòl destinat a zona verda és de 2.030,49 m<sup>2</sup>.

Pel que fa al nombre de places previstes per a vehicles i motocicletes, amb la nova mobilitat generada, l'estudi no en determina la reserva total de places per cada un dels modes.

**Taula resum del dimensionament de l'aparcament (entre parèntesis s'indica la dotació prevista segons el Decret 344/2006)**

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges o llits hotel	Total aparcament s bicicleta	Total aparcament s turisme	Total aparcament s motocicleta
Residencial	3.229,42	2.871,60	25	- (50)	- (25)	- (13)
Industrial	558,10	463,16		- (5)		
Altres equipaments	770,32	770,32		- (8)		
Zona verda	2.030,49			45 (18)		
Serveis tècnics	185,44					
Vialitat	2.489,45					
<b>TOTAL</b>	<b>9.263</b>	<b>4.105</b>	<b>25</b>	<b>107 (80)</b>	<b>0 (25)</b>	<b>0 (13)</b>

Des de l'equip de redacció del present informe **es considera necessari determinar la dotació de places previstes per a l'aparcament de turismes i motocicletes pels**

## **usos residencials, i per bicicletes en els usos d'equipaments, residencials i industrials.**

En relació a la mobilitat elèctrica, el Real Decret 1053/2014 estableix una dotació mínima d'una plaça d'aparcament amb recàrrega de vehicles elèctric per a cada 40 places dels aparcaments o estacionaments de flotes privades, cooperatives o d'empreses. Així mateix, estableix que tots els edificis o estacionaments de nova construcció han d'incloure la instal·lació elèctrica específica per a la recàrrega de vehicles elèctrics per a cada plaça. Tot i això, el present PPU no preveu una reserva de places amb recàrrega de vehicles elèctrics.

Alhora el PPU tampoc estableix un nombre de places per a Persones amb la Mobilitat Reduïda (PMR).

Des de l'equip de redacció del present informe **considera necessari la dotació d'un mínim de places reservades per a PMR i per a la recàrrega de vehicles elèctrics.**

## **9. Distribució Urbana de Mercaderies**

Segons el Decret 344/2006 les places per a càrrega i descàrrega s'han de tenir en compte per les superfícies amb un ús comercial. I no especifica res referent a l'ús industrial.

Tot i això, l'estudi localitza una dotació de places de càrrega i descàrrega davant de la zona industrial, però no quantifica el nombre de places.

## **10. Mesures correctores**

Al POUM de la Nou de Berguedà es preveu que les principals accions de creixement urbanístic i residencials es fan per extensió de l'actual teixit urbà. Referent al PPU B (Can Batlló), el POUM preveu la finalització de la urbanització del camí del cementiri i la seva entrada.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

A l'EAMG es proposa que el carrer del Pla Parcial pertanyi a la xarxa secundària. Des de l'equip redactor del present informe es recomana analitzar que l'enllaç d'aquest vial amb la carretera BV-4022 es faci en condicions òptimes de seguretat viària.

### **Xarxa de vianants i bicicletes**

L'EAMG proposa regular com a carrer de prioritat invertida (senyal S-28) el carrer Bellmunt en el tram entre els carrers Claramunt i Tàrrega, i urbanitzant-ho amb plataforma única.

A l'EAMG es proposa que per la xarxa d'itineraris per a vianants, el carrer del Pla Parcial sigui pacificat i per tant "zona 30" de convivència.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada.

## **11. Mobilitat i gènere**

L'Estudi no incorpora informació referent a dades de mobilitat i gènere.

Des de l'equip de redacció es **considera necessari incorporar l'anàlisi de la mobilitat i gènere.**

## 12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no especifica el finançament de cap actuació vinculada a la millora de la mobilitat, ja que aquest EAMG no fa cap proposta de millora.

## 13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Parcial Urbanístic PPU-B Can Batlló*, compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet informe **favorable**. No obstant això, s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Es considera necessari analitzar la incidència que tindrà la nova mobilitat per cada un dels modes i determinar si la situació actual podrà absorbir aquesta nova mobilitat.
- Cal determinar la dotació de places previstes per aparcaments de turismes i motocicletes pels usos residencials, i per bicicletes en els usos d'equipaments, residencials i industrials.
- Cal fer una dotació d'un mínim de places reservades per a PMR i per a la recàrrega de vehicles elèctrics.
- És necessari incorporar l'anàlisi de la mobilitat i gènere.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic