

MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LES NORMES SUBSIDIÀRIES DE PLANEJAMENT DE RIUDELLOTS DE LA SELVA. **AMPLIACIÓ DEL SECTOR UA-16 'FRISELVA'**

.....Documentació per a l'aprovació provisional.....

DOCUMENT 6. ESTUDI D'AVAUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Ajuntament de Riudellots de la Selva.



Febrer 2023

**SOLÉ
ROMAN
ARQUITECTES**

c/ ramon turró 59
08005 Barcelona
projectes@sole-roman.com
tf 93 309 80 58

**FRANCESC
XAVIER
ROMAN
VIÑAS /
num:20600-8**

Firmado digitalmente por FRANCESC XAVIER ROMAN VIÑAS / num:20600-8
Nombre de reconocimiento (DN): c=ES, st=Barcelona, o=Col·legi d'Arquitectes de Catalunya / COAC / 0015, ou=Col·legiat, title=Arquitecte, sn=ROMAN VIÑAS, givenName=FRANCESC XAVIER, serialNumber=46331870A, cn=FRANCESC XAVIER ROMAN VIÑAS / num:20600-8, email=xrv@coac.net
Fecha: 2023.02.11 12:28:04 +01'00'

**MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LES NORMES SUBSIDIÀRIES DE
PLANEJAMENT DE RIUDELLOTS DE LA SELVA**

AMPLIACIÓ SECTOR UA-16



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Maig 2022

Pere Serrano Garriga
Assessor i consultor ambiental

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ.....	4
1.1. INTRODUCCIÓ I OBJECTE.....	4
1.2. MARC NORMATIU.....	4
1.3. DESCRIPCIÓ DE LA FIGURA DE PLANEJAMENT.....	6
1.3.1. CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES.....	6
1.3.2. SECTOR 1 – ZONA INDUSTRIAL.....	9
1.3.3. SECTOR 2 – ZONA EQUIPAMENTS.....	11
1.4. ACTIVITAT INDUSTRIAL FRISELVA.....	12
1.5. INSTRUMENTS URBANÍSTICS AMB INCIDÈNCIA EN LA MOBILITAT.....	13
2. MOBILITAT ACTUAL	19
2.1. DESCRIPCIÓ GENERAL DEL MUNICIPI.....	19
2.2. MOBILITAT ACTUAL A NIVELL MUNICIPAL.....	21
2.2.1. ANÀLISI DELS DESPLAÇAMENTS.....	21
2.2.2. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS.....	28
2.2.3. XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES.....	29
2.2.4. XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES.....	31
2.2.5. XARXA D'ITINERARIS DE TRANSPORT COL·LECTIU.....	34
2.3. MOBILITAT ACTUAL AL SECTOR AFECTAT.....	38
2.3.1. DESCRIPCIÓ DE LA MOBILITAT ACTUAL AL SECTOR.....	38
2.5.1. MOBILITAT ASSOCIADA A L'ÚS INDUSTRIAL.....	47
2.5.2. MOBILITAT ASSOCIADA ALS USOS RESIDENCIALS.....	49
2.5.3. MOBILITAT ACTUAL ESTIMADA.....	49
3. MOBILITAT FUTURA AL SECTOR AFECTAT.....	51
3.1. CÀLCUL DE L'INCREMENT DE LA MOBILITAT GENERADA.....	51
3.2. SISTEMA VIARI PREVIST.....	53
3.3. IMPACTE DE LA MOBILITAT GENERADA SOBRE LES DIVERSES XARXES DE TRANSPORT.....	55
3.3.1. VEHICLE PRIVAT.....	55
3.3.2. TRANSPORT COL·LECTIU.....	56
4. PROPOSTA DE MILLORA DE LES XARXES.....	57
4.1. CONSTRUCCIÓ D'UNA PASSERA PER A VIANANTS I CICLISTES PER SUPERAR A L'A-2.....	57
4.2. ITINERARI PER A VIANANTS I BICICLETES (CAMÍ RAL).....	58
4.3. DOTACIÓ D'APARCAMENTS.....	59
5. CONCLUSIONS	61

ÍNDIX DE TAULES

Taula 1: Classificació del sòl afectat a la MpNSP.....	7
Taula 2: Classificació del sòl proposada en la MpNSP.....	7
Taula 3: Quadre de superfícies del sector PP10 Ampliació UA-16.	7
Taula 4: Dades bàsiques del municipi.	19
Taula 5: Població ocupada i llotcs de treball, comarca de la Selva (2011).....	22
Taula 6: Població ocupada i llocs de treball a Riudellots de la Selva (2001)	22
Taula 7: Alumnes residents i llocs d'estudi localitzats. Ensenyaments no universitaris (2020/2021).	24
Taula 8: Nombre de viatges diaris (MO) a la comarca de la Selva. Any 2011.	24
Taula 9: Autocontenció i temps de desplaçament a Comarques Gironines.	25
Taula 10: Distribució modal dels desplaçaments a Comarques Gironines.	26
Taula 11: Motiu dels desplaçaments a Comarques Gironines.	27
Taula 12: Horaris línia 103.....	35
Taula 13: Horaris línia 105.....	35
Taula 14: Horaris línia L1775.	35
Taula 15: Horaris línia 151.....	36
Taula 16: Horaris línies 601 i 605.	36
Taula 17: Horaris línia 607.....	37
Taula 18: Horaris línia 663.....	37
Taula 19: Correspondència entre les línies, les parades i les expedicions diàries	44
Taula 20: Procedència dels treballadors de Friselva.	48
Taula 21: Estimació de la mobilitat actual.	49
Taula 22: Criteris per estimar la mobilitat generada	49
Taula 23: Estimació dels viatges generats en els dos sentits actualment en dia laborable als entorns.	49
Taula 24: Càlcul de l'increment de viatges generat/dia (amb tornades incloses) associats al planejament.	51
Taula 25: Distribució territorial de la mobilitat associada a l'ús industrial.	51
Taula 26: Distribució territorial de la mobilitat associada als equipaments i la zona verda.....	52
Taula 27: Distribució modal estimada, diferenciant per usos.....	52
Taula 28: Taula resum de la distribució modal dels viatges generats / dia (amb tornades incloses).....	53
Taula 29: Taula resum dels viatges associats a cada sector i distribució modal.	55

ÍNDIX DE FIGURES

Figura 1: Plànol de situació.	8
Figura 2: Plànol d'ordenació del sector 1.....	9
Figura 3: Plànol d'ordenació del sector 2.....	11
Figura 4: Principals determinacions del PDUSU en els entorns.	14
Figura 5: Principals determinacions del PDUSU en relació a les infraestructures.	15
Figura 6: Plànol Espais oberts, estratègies d'assentaments i actuacions d'infraestructures. Aprovat 2010.	16
Figura 7: Plànol Espais oberts, estratègies d'assentaments i actuacions d'infraestructures. Modificat 2014.	17
Figura 8: Evolució de la població al municipi de Riudellots de la Selva i al nucli de Can Jordi, 2000-2021).	20
Figura 9: Evolució dels llocs de treball, la població total i la població resident ocupada (2012-2022).....	21
Figura 10: Destí dels residents a Riudellots de la Selva ocupats a fora (2001).	23
Figura 11: Origen dels no residents ocupats a Riudellots de la Selva, 2001.	24
Figura 12: Distribució modal del desplaçaments.	26

Figura 13: Motiu i distribució modal del desplaçaments.	27
Figura 14: Distribució horària dels desplaçaments en dia feiner.	28
Figura 15: Distribució horària dels desplaçaments en dissabte i festiu.	28
Figura 16: Itineraris per a vianants i bicicletes.	30
Figura 17: Classificació de la xarxa viària externa.	32
Figura 18: Línies de transport col·lectiu (ferrocarril i bus interurbà)	38
Figura 19: Ortofotomapa del doble enllaç i detall del pas inferior.	39
Figura 20: Detall del pas inferior per creuar l'autovia A-2.	40
Figura 21: Parada de bus N-II – Urb. Can Jordi.	40
Figura 22: Parada de bus N-II – P.I. de Riudellots.	41
Figura 23: Parades pol. ind. Av. Mas Pins (amb marquesina al nord, i amb simple suport-tòtem al sud).	41
Figura 24: Parada N-II - Cruïlla Aeroport (rest. Sant Cristòfol).	42
Figura 25: Parades de bus interurbà i nivell de cobertura.	42
Figura 26: Línies de bus interurbà existents.	45
Figura 27: Vorera del carrer Josep Pla, fins a la rotonda.	46
Figura 28: Paviment de formigó fins a travessar l'av. del Mas Pins.	46
Figura 29: Procedència dels treballadors agregada.	48
Figura 30: Sistema viari previst.	54
Figura 31: Secció nou vial (proposta)	54
Figura 32: Secció carrer de l'Arboç (proposta)	55
Figura 33: Esquema de funcionament i secció de la passera per vianants i ciclistes.	58
Figura 34: Planta de la passera prevista, aprofitant el talús existent.	58

1. INTRODUCCIÓ

1.1. INTRODUCCIÓ I OBJECTE

El present treball constitueix l'**Estudi d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG)** de la **modificació puntual de les Normes Subsidiàries de Riudellots de la Selva: ampliació del sector UA-16**.

La finalitat de la modificació de planejament és la de garantir la reserva de sòl necessària pel creixement de les actuals instal·lacions industrials de FRISELVA S.A., resoldre els problemes logístics interns de l'indústria i els problemes de mobilitat que genera en el polígon industrial l'augment continuat de l'activitat de l'empresa.

Al mateix temps, aquesta modificació de planejament permetrà obtenir la reserva de sòl necessària per les necessitats d'equipaments municipals al nucli urbà de Riudellots de la Selva, en continuïtat amb els equipaments existents. Per aquest motiu es planteja un sector discontinu a les proximitats de l'ajuntament i el CAP.

La parcel·la industrial on s'ubiquen les instal·lacions de FRISELVA està limitada a l'oest per l'autovia A-2, al nord per altres indústries del polígon industrial Ponent, al est amb el carrer de l'Arboç, i al sud per antics conreus amb usos periurbans. Actualment, tot el sòl industrial adscrit a l'activitat està urbanitzat i edificat, amb activitat industrial implantada.

Els objectius específics del present estudi de mobilitat són:

- Caracteritzar la mobilitat existent actualment al polígon Industrial Ponent i a la urbanització Can Jordi.
- Jerarquitzar la xarxa viària, diferenciant àmbits especialitzats per cada tipus de mobilitat i definir xarxes coherents de prioritat de cadascuna d'ells.
- Avaluar l'increment potencial dels desplaçaments provocats per la nova implantació urbanística (usos industrials, equipaments comunitaris, zones verdes).
- Avaluar la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte.
- Estudiar l'efecte barrera que suposa l'autovia A-2 en la mobilitat.
- Proposar les xarxes per on s'haurà de distribuir la nova mobilitat, tot valorant la viabilitat de les mesures proposades en la Modificació puntual per a gestionar de manera sostenible aquesta nova mobilitat.
- Definir mesures i actuacions necessàries per tal que la nova mobilitat generada segueixi unes pautes caracteritzades per la intermodalitat i la sostenibilitat.

1.2. MARC NORMATIU

La *Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat*, és la norma que estableix els principis i objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de mercaderies adreçada a

la sostenibilitat i la seguretat. En aquest sentit, es destaquen per la seva incidència en el planejament urbanístic les següents directrius de mobilitat:

- Assegurar l'accessibilitat als centres de treball i estudi, evitant l'exclusió social en la incorporació al món laboral i acadèmic.
- Racionalitzar l'ús del vehicle privat en els desplaçaments urbans i intermunicipals.
- Promoure l'ús dels desplaçaments per mitjans no mecànics augmentant la seguretat i la comoditat dels vianants i ciclistes, dissenyant equipaments com carrils bici i aparcaments segurs.
- Introduir l'accessibilitat en transport públic, a peu i en bicicleta en el procés de planificació dels nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats.
- Introduir les necessitats de la distribució urbana de mercaderies en el procés de planificació de nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats, tenint en compte sobretot la distribució del sòl industrial.
- Desenvolupar els diferents instruments de planificació de la mobilitat, integrant la distribució urbana de mercaderies en la planificació general del transport urbà i en les normatives locals específiques.

La *Llei 9/2003* ha suposat un canvi de tendència en el model de mobilitat, promovent els valors de seguretat, sostenibilitat i integració social i en la que es plantegen una sèrie d'objectius i instruments que permeten generar una mobilitat de persones i mercaderies més sostenible, minimitzant els desplaçaments habituals, garantint plenament l'accessibilitat als centres de treball, a les residències i altres punts d'interès, amb el mínim impacte ambiental i de la manera més segura possible.

D'acord amb l'article 3 del *Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada*, les modificacions de planejament general que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable han d'incloure, com a document independent, el corresponent estudi de mobilitat generada (EAMG).

En general, l'EAMG s'incorpora en la fase d'aprovació inicial de les figures de planejament. Així l'article 20 del *Decret 344/2006* estableix que l'EAMG s'ha de sotmetre a informació pública conjuntament amb la figura de planejament i, de forma simultània, ha de ser sotmès a informe de l'autoritat territorial de la mobilitat corresponent.

Així, el present estudi de mobilitat constitueix una versió **preliminar de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG)** per a ser tingut en consideració en la fase d'avanç de planejament de la modificació puntual plantejada. En fase d'aprovació inicial es redactarà el corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG), d'acord amb la legislació vigent en matèria de mobilitat.

El present **estudi de mobilitat** es redacta d'acord amb la legislació sectorial aplicable a Catalunya relacionada amb la mobilitat i, especialment:

- *Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.*
- *Decret 466/2004, de 28 de desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat.*
- *Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.*
- *Decret 362/2006, de 3 d'octubre, pel qual s'aproven les Directrius nacionals de mobilitat.*
- *Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme.*
- *Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme.*
- *Llei 3/2007, de 4 de juliol, d'obra pública.*

1.3. DESCRIPCIÓ DE LA FIGURA DE PLANEJAMENT

1.3.1. CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES

Tipus:

- Modificació de planejament general (Normes Subsidiàries de Riudellots de la Selva).

Ubicació:

- Sector discontinu format per dues peces:
 - Sector 1: Entorns FRISELVA (polígon industrial Ponent – A-2).
 - Sector 2: Passeig de l'U d'Octubre, com ampliació del sector d'equipaments actual.

Objectius de la modificació de planejament:

- Ampliació del sòl industrial per garantir la viabilitat de l'empresa FRISELVA. Aquesta ampliació ha de garantir la continuïtat física del sòl industrial, sent una necessitat organitzativa de l'activitat. D'aquesta manera es simplifica la logística i el flux de producte entre els diferents processos de la cadena de producció.
- Ampliació de la zona d'equipaments municipal situada al nucli urbà de Riudellots.
- Millora de la mobilitat dins el polígon industrial Ponent. Les normes subsidiàries preveïen un conjunt de vials, que afecten al SNU, no inclosos en cap sector de creixement, de manera que la seva execució és poc viable. Actualment el carrer Arboç acaba en un camí rural i no queda resolta la mobilitat al voltant de les instal·lacions de FRISELVA. Es preveu donar continuïtat al carrer Arboç fins al vial lateral de l'A-2, optimitzant la mobilitat del sector i establint un recorregut d'entrada i sortida.
- Millora de la mobilitat de la urbanització Can Jordi amb el nucli urbà. L'ampliació del sòl industrial ha de servir per millora de la mobilitat del sector Can Jordi, a peu i en bicicleta, superant l'efecte barrera que representa l'A-2, connectant la urbanització Can Jordi i el nucli urbà a través d'un camí rural preexistent. Alhora, ha de servir per potenciar l'ús del transport públic millorant la combinació de les diferents línies i horaris existents.
- Millora paisatgística del perímetre del sòl industrial.

La modificació del planejament vigent comporta un increment de **32.688 m² de sòl urbanitzable**, actualment classificats com a sòl no urbanitzable agrícola (clau A), distribuïts en 2 sectors discontinus:

- 27.437 m² de sòl al sud de l'actual UA16, ampliant el polígon industrial de Ponent.
- 5.251 m² de sòl a l'oest del passeig de l'U d'Octubre, al costat dels equipaments municipals existents al sud del nucli urbà.

També queden afectats per la MpNSP l'actual UA-16 (25.299 m²), classificat com a sòl urbà consolidat "zona industrial PA16", als efectes d'unificar la seva normativa amb la porció de sòl d'ampliació. El Projecte de reparcel·lació ha de permetre agrupar les parcel·les fent una parcel·la mínima edificable de 42.000 m² de sol.

Taula 1: Classificació del sòl afectat a la MpNSP.

Planejament vigent	Sector 1 (m ²)	Sector 2 (m ²)	Total (m ²)
Sòl urbà	25.299	0	25.299
Sòl no urbanitzable	27.437	5.251	32.688
TOTAL	52.736	5.251	57.987

Taula 2: Classificació del sòl proposada en la MpNSP.

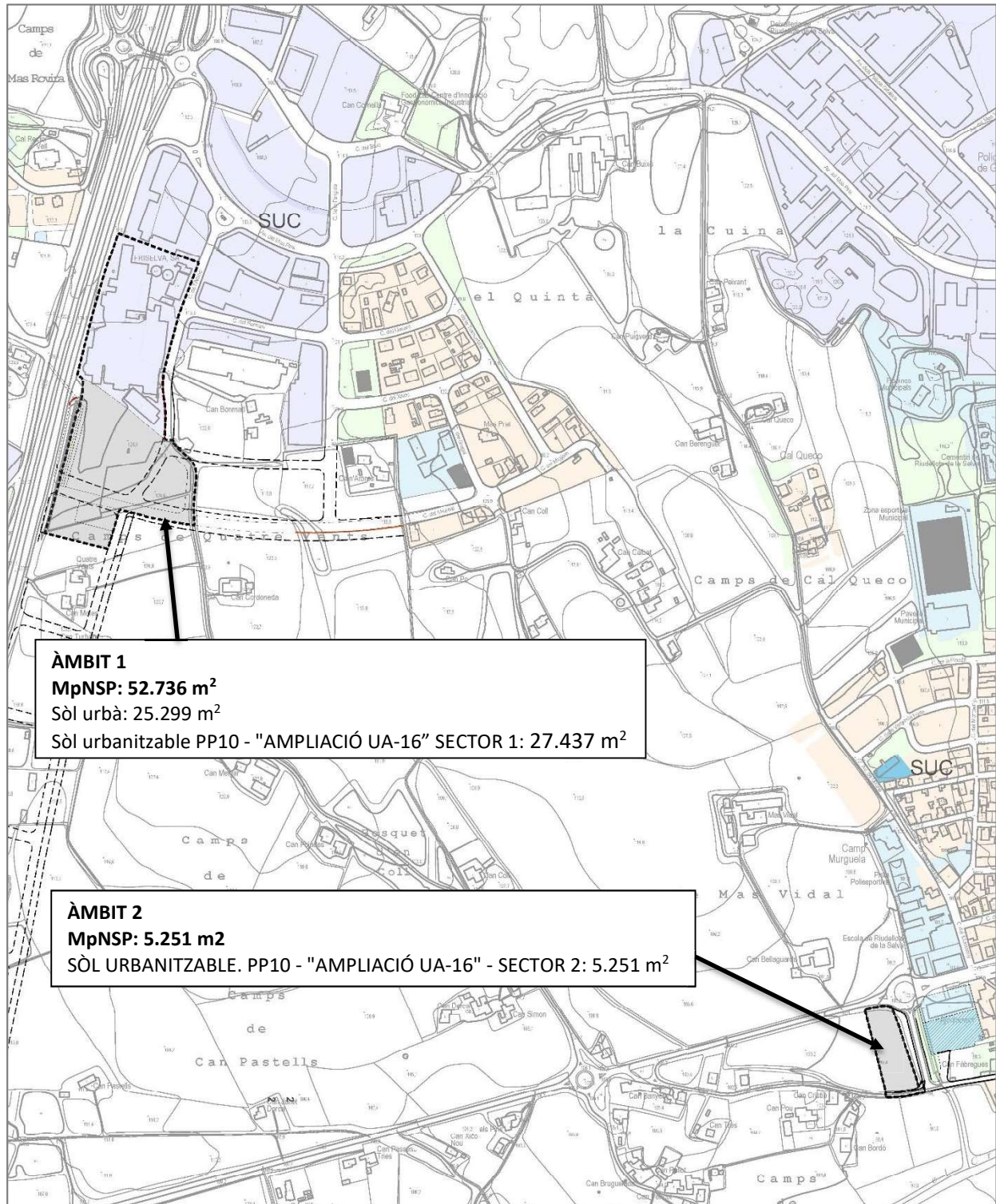
Planejament proposat	Sector 1 (m ²)	Sector 2 (m ²)	Total (m ²)
Sòl urbà	25.299	0	25.299
Sòl urbanitzable. PP10 Ampliació UA-16	27.437	5.251	32.688
TOTAL	52.736	5.251	57.987

La MpNSP preveu que els bona part dels sòls qualificats com a sòl no urbanitzable que passen a ser sòl urbà quedaran inclosos dins d'un àmbit subjecte a un Pla Parcial, el **PP10 Ampliació UA-16**. Només passa directament a sòl urbà la peça de 466 m², qualificada com a sistema viari local (Clau X1), i situada al sud de la parcel·la destinada a equipaments, i a l'oest del Passeig U d'octubre.

Taula 3: Quadre de superfícies del sector PP10 Ampliació UA-16.

Sòl afectat per la MP NNSS	Sector 1 (m ²)	Sector 2 (m ²)	Total (m ²)
Zona industrial PA 16 (Clau I)	17.301	0	17.301
Sistema d'espais lliures (Clau V)	3.224	0	3.224
Sistema d'equipaments comunitaris (Clau ZE)	1.612	4.785	6.397
Sistema de comunicacions viàries. Xarxa viària local. (Clau Xv)	4.268	466	4.268
Sistema de comunicacions viàries. Espais de protecció de servituds. (Clau Xp)	1.032	0	1.032
Total "Ampliació sector UA-16 Friserva"	27.437	5.251	32.688

Figura 1: Plànol de situació.



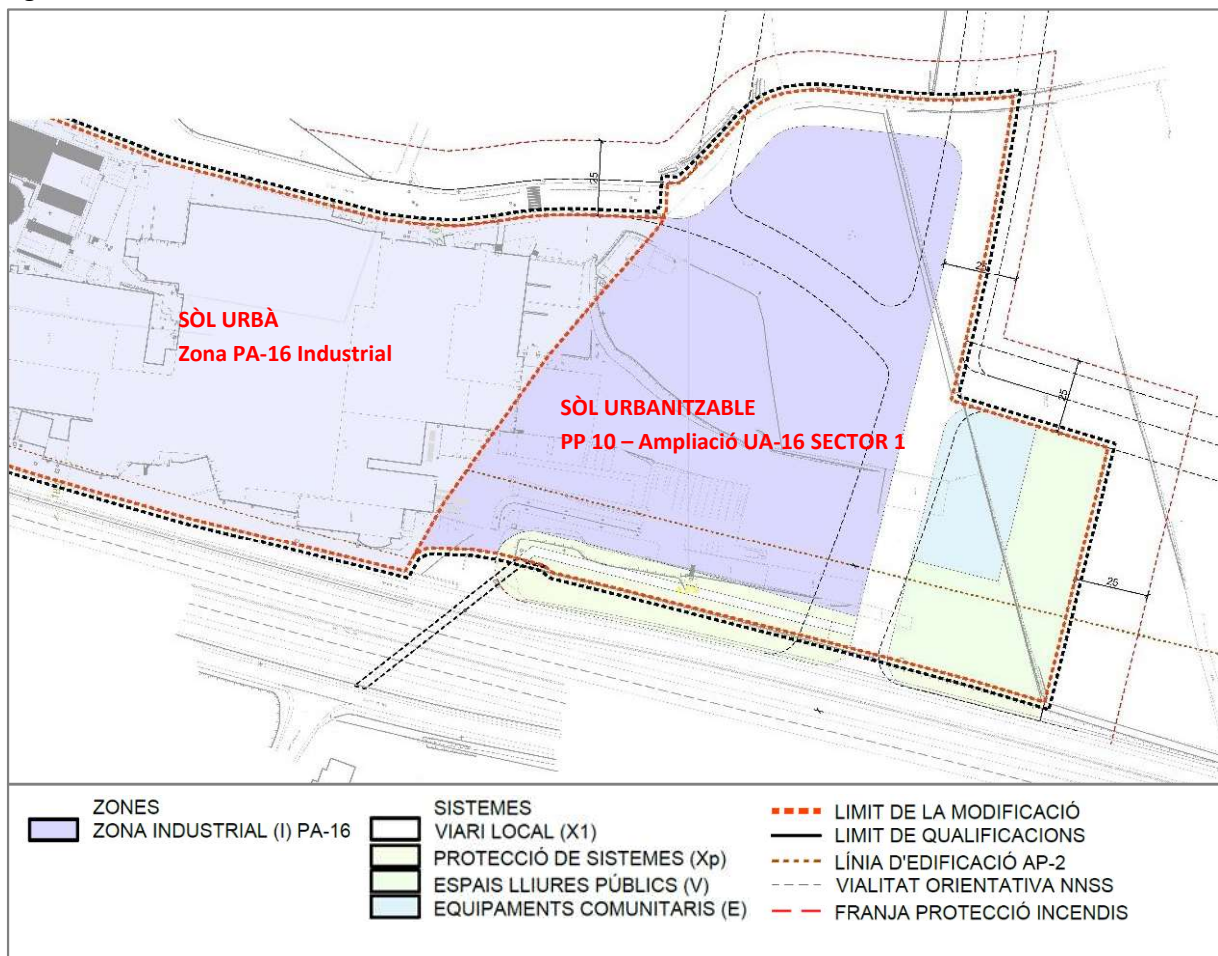
1.3.2. SECTOR 1 – ZONA INDUSTRIAL

L'ampliació del sòl industrial associat a l'establiment Friselva queda íntegrament dins el sector 1, al sud del polígon industrial Ponent. La MpNSP estableix una ordenació senzilla i funcional. El sistema viari només inclou la prolongació del carrer Arboç fins al lateral de la A-2, optimitzant la mobilitat del sector i establint un recorregut entrada-sortida del polígon. No es dona continuïtat al viari previst inicialment en les Normes Subsidiàries, ja que la seva continuïtat travessa pel SNU. La simplificació del sistema viari permet que tot el nou sòl industrial quedi en continuïtat física amb les actuals instal·lacions de FRISELVA, i no queda esquarterat per la trama viària.

Com a càrrega externa vinculada al sector es preveu la construcció d'una passera de vianants per sobre l'autovia A-2, que permetrà una connexió directa entre la urbanització de Can Jordi i el polígon industrial sector Ponent, així com cap al nucli urbà a través del camí rural existent. D'aquesta manera es pot implantar un itinerari per a vianants i ciclistes que continuarà coronant el talús i la zona verda situada entre el sòl industrial i l'habitatge de Can Martorell o Quatre Vents.

La MpNSP preveu també una peça d'equipaments comunitaris (Clau ZE) amb una superfície de 1.612 m². Les zones verdes queden situades al sud-oest del creixement de sòl industrial.

Figura 2: Plànol d'ordenació del sector 1.



La MpNSP preveu les condicions d'ordenació de l'Ampliació de la Zona Industrial PA-16:

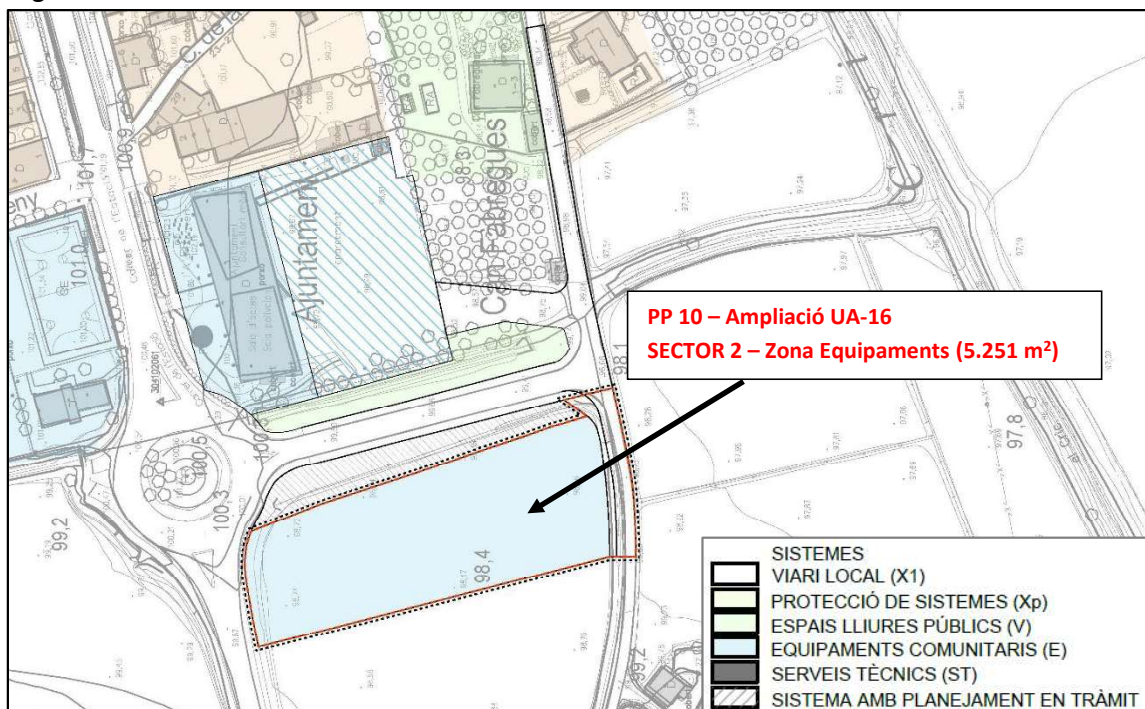
- **Condicions d'edificació:**
 - Tipus d'ordenació: Tipologia d'edificació aïllada.
 - Alçada màxima: 12 metres. Que es podrà superar pel carener de la coberta definitiva de l'edifici i altres elements i/o instal·lacions tècniques, sense superar els 18 m d'alçada total.
 - Ocupació màxima de la parcel·la: 14.706,20 m² de sòl (85%).
 - Edificabilitat neta màxima: 1,6574 m² sostre / m² sòl.
 - Sostre màxim: 28.674,73 m² de sostre.
 - Volum màxim: 9 m³ / m² de sòl.
 - Distàncies a perímetre:
 - A carrer: 5 m.
 - A autovia: 18,5 m amidats des de l'aresta exterior de la calçada.
 - A altres límits: la meitat de l'alçada de l'edificació, amb un mínim de 6 m.
 - Aparcament: s'haurà de preveure, a l'interior de la parcel·la, la possibilitat d'aparcament per a un nombre de vehicles no inferior a una plaça per cada 150 m² de sostre. Podrà ser en plantes soterrani, plantes superiors o a l'espai lliure de la parcel·la.
 - Parcel·la mínima edificable: Serà necessari l'agrupació de la parcel·la resultant amb la parcel·la industrial de la UA 16 existent. Aquesta agrupació s'efectuarà en el Projecte de reparcel·lació del sector. Un cop agrupada, la parcel·la mínima serà de 42.000 m² de sol.
 - Planta soterrània: Es permeten plantes soterrànies. Les parts semi enterrades, el sostre de les quals sobresurti més d'un metre per sobre d'aquest nivell del terreny, tindrà en tota aquesta part la consideració de planta baixa. Les plantes soterrànies resultants d'excavació i anivellació no podran sobrepassar en cap cas el gàlib màxim de la parcel·la.
- **Condicions d'ús:**
 - Usos: Industrial (categories primera, segona, tercera i quarta), comerços a l'engròs i parcs de vehicles i maquinària; comercial i restauració; oficines pròpies de cada establiment industrial o comercial; sanitari (només dispensari, consultori i ambulatori); cultural (formació professional relacionats amb l'activitat industrial), socials i de caràcter associatiu i de reunió, al servei del personal adscrit a la indústria; recreatiu i esportiu destinats al personal de les empreses del sector.
 - Nombre màxim d'activitats: màxim 7 activitats dins de la parcel·la.
- **Condicions de parcel·lació:** Parcel·la única i indivisible
- **Condicions d'execució:**
 - El sòl privat resultant formarà una parcel·la única amb el sòl urbà actual de la Zona PA-16 Industrial.

- La vialitat resultant s'ajustarà als previst pel futur creixement del sòl urbà en el plànols d'ordenació de les NNSS de Planejament i al traçat del camí rural que connecta el sector amb el sòl urbà.
- L'ordenació de zones verdes estarà a allò previst pel PDU del sistema urbà de Girona "Façanes urbanes d'especial atenció paisatgística". La proposta d'ampliació ha de servir per a reduir l'impacte paisatgístic negatiu del sòl industrial.
- El sector assumirà com a càrrega externa l'execució d'una passera de vianants i vehicles de mobilitat personal per sobre de l'autovia.
- La zona d'equipaments s'ubicarà en la seva totalitat en el sector 2 a l'oest del nucli urbà (passeig de l'U d'octubre").

1.3.3. SECTOR 2 – ZONA EQUIPAMENTS

La MpNSP preveu la dotació d'equipaments municipals situats al sud-oest del nucli urbà de Riudellots de la Selva, a tocar el nou passeig de l'U d'octubre que enllaça la rotonda de la C-25 amb el carrer Major.

Figura 3: Plànol d'ordenació del sector 2.



En el moment actual es desconeix el destí del sector d'equipaments. La normativa de la modificació puntual del planejament només especifica que en aquest sòl li és d'aplicació la regulació urbanística que disposa el Text refós de les NSP de Riudellots de la Selva per aquest sistema.

1.4. ACTIVITAT INDUSTRIAL FRISELVA

La societat FRISELVA desenvolupa l'activitat d'escorxador i sala d'especejament de can de porc de llarga tradició empresarial, iniciada l'any 1950. La seva activitat ha evolucionat dins del sector agroalimentari amb una integració vertical del procés que inclou triperia, grasses, proteïnes i elaboració d'embotits i preparats carnis. La seva activitat es troba en un procés de creixement i internacionalització.

FRISELVA té com a objectius socials l'explotació d'un escorxador frigorífic de porcí, la compra venda de carns, l'aprofitament de les grasses i residus de matança, la seva comercialització amb cambres de congelació, així com el seu transport i distribució.

La societat Friselva ocupa directament una plantilla de 620 persones. L'ampliació de les instal·lacions, com a necessitat per incrementar la capacitat exportadora, es preveu que comportarà la **creació d'entre 150 i 450 nous llocs de treball directes, assolint una xifra total d'entre 800 i 1.100 treballadors.**

L'activitat existent està inclosa en l'Annex I.1 de la *Llei 20/2009, de 4 de desembre, de prevenció i control ambiental d'activitats (LPCAA)*, a l'apartat 7.1 (Escorxadors amb una capacitat de producció de canals superior a 50 tones per dia). D'acord amb l'article 7 de la LPCAA l'activitat està sotmesa a autorització ambiental amb declaració d'impacte ambiental.

L'empresa FRISELVA disposa de la corresponent autorització ambiental per a l'exercici de la seva activitat:

- Autorització ambiental per a l'exercici d'una activitat d'escorxador i de sala d'especejament, de 27/09/2004 (expedient GA-20020008). Atorgada segons l'establert al Decret 136/1999, de 18 de maig, pel qual s'aprova el Reglament general de desplegament de la Llei 3/1998, de 27 de febrer, de la intervenció integral de l'Administració ambiental.
- Modificació substancial de l'autorització ambiental amb declaració d'impacte ambiental, de 06/10/2014 (expedient G1CS120100). Consistent a augmentar la capacitat de sacrifici diària (fins a 400 t/dia, equivalent a 5.000 porcs/dia) i a modificar i/o ampliar les instal·lacions.
- Modificació no substancial de l'autorització ambiental, de 22/12/2016 (expedient G1CNS160065). Consistent a actualitzar les dades de les matèries auxiliars, de producte final, de generació de residus, del consum d'energia elèctrica, la unificació dels focus emissors a l'atmosfera número 4 i 6 corresponents als digestors de teixits i de pèls.
- Renovació de l'autorització ambiental G1CS120100, de 15 de juny de 2020 (exp. G1RA160187), rectificada amb una esmena del Resolució de 4 d'agost de 2020. La Resolució conté la descripció de l'activitat, les prescripcions tècniques, els nivells d'emissió i les actuacions de seguiment.

La Societat FRISELVA ha apostat per l'excel·lència sota tres principis claus: servei, qualitat i sostenibilitat, sent el primer escorxador a nivell nacional en obtenir la Certificació del Sistema de Gestió Ambiental **ISO 14.001**.

1.5. INSTRUMENTS URBANÍSTICS AMB INCIDÈNCIA EN LA MOBILITAT

L'ordenació urbanística està integrada per un marc legislatiu i per un sistema de planejament urbanístic format per un conjunt jerarquitzat i articulat d'instruments urbanístics amb la funció de concretar-ne l'aplicació en cada part del territori.

Específicament a l'àmbit considerat el planejament supramunicipal que fixen directrius, determinacions i mesures que hauran d'acomplir el planejament de rang inferior són:

- Pla director urbanístic del sistema urbà de Girona (PDUSU)
- Pla territorial parcial de les comarques gironines (PTPCG)

Aquest instruments urbanístics integren les propostes i determinacions dels següents plans sectorials relacionats amb la mobilitat i les infraestructures:

- Pla director de mobilitat de les comarques Gironines (pdM)
- Pla d'infraestructura de transport de Catalunya (PITC 2006-2026)
- Pla de transport de viatges de Catalunya (2008-2012)
- Pla d'infraestructures ferroviàries
- Pla Estratègic de la bicicleta de Catalunya

Pla director urbanístic del sistema urbà de Girona (PDUSU)

Aprovat definitivament el 27 de juliol de 2010. Inclou 14 municipis distribuïts en una aglomeració central i una corona discontinua. Riudellots de la Selva queda ubicat a l'àmbit sud de la corona discontinua, en un entorn caracteritzat per una forma d'urbanització difusa que combina nuclis històrics amb d'altres de nova planta de molt baixa densitat, paisatges agraris, infraestructures... i un element de gran polaritat (l'aeroport).

Entre les propostes principals destaca l'àrea de l'aeroport com a centre estratègic d'activitats econòmiques lligades al nus d'infraestructures de mobilitat (àrea supramunicipal d'activitat econòmica). El pla ho defineix com a zona destinada a acollir les àrees de creixement logístic i activitats econòmiques, generant un dispositiu intermodal de gran interès territorial.

Entre les actuacions sobre el sistema d'infraestructures que afecten al municipi de Riudellots incorpora les actuacions previstes en el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya, el Pla Director d'Infraestructures Ferroviàries i el Pla de Transport de Viatgers de Catalunya. Destaquen les següents actuacions:

- El traçat del tren d'alta velocitat i la reserva pel pas ferroviari de mercaderies per l'oest.
- La connexió ferroviària entre l'aeroport, la línia d'alta velocitat i el ferrocarril convencional, pel nord del municipi.
- Corredor de rodalies ferroviari entre Girona i Maçanet de la Selva amb parada a Riudellots de la Selva que haurà de potenciar la seva estació i crear un aparcament perifèric.
- Creació d'un carril segregat de transport urbà paral·lel a la C-25 que uneixi l'estació del tren convencional amb l'aeroport. També es preveu a la A-2 i a la N-156
- Variant de la C-25 pel sud del nucli urbà.

Figura 4: Principals determinacions del PDUSU en els entorns.

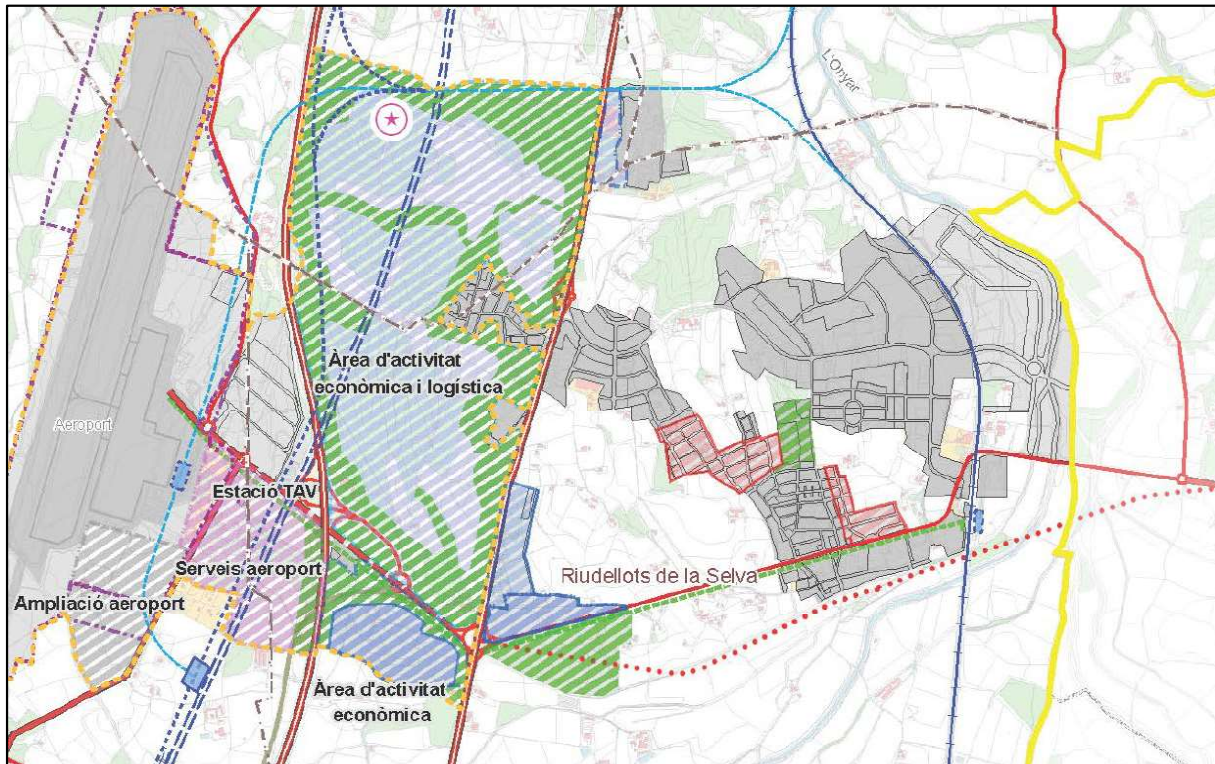
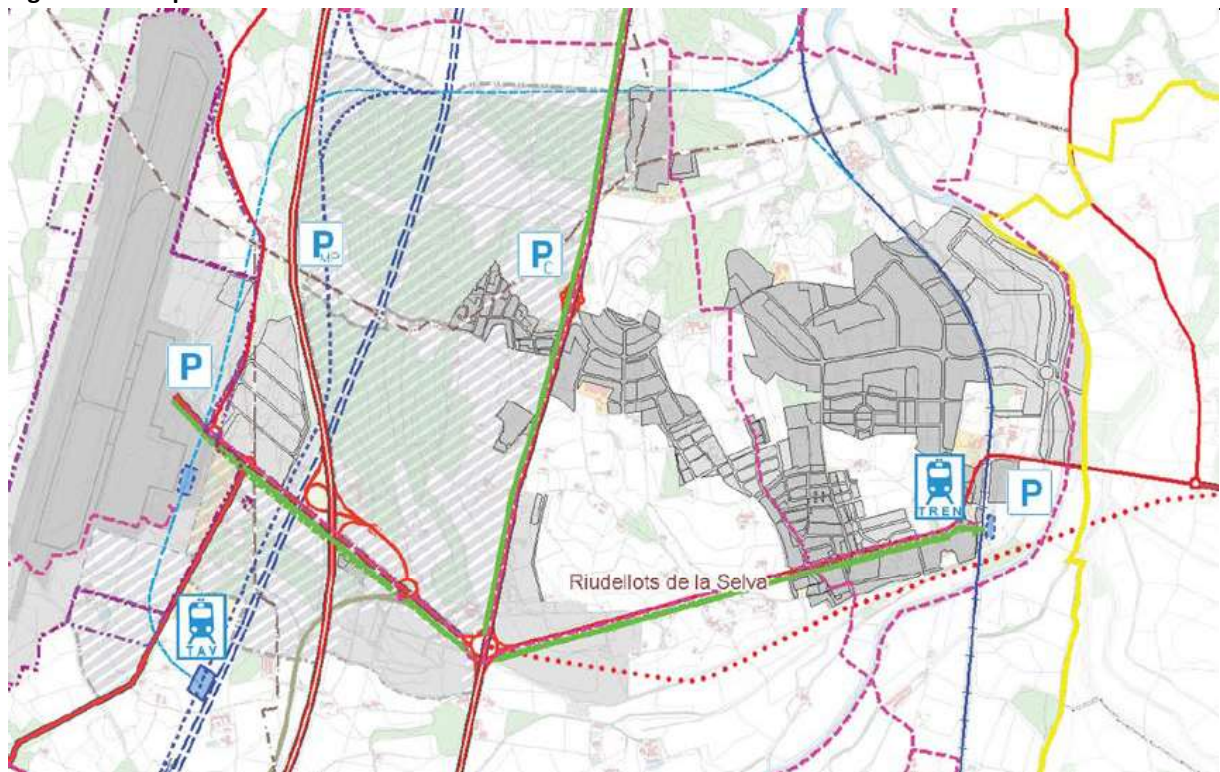


Figura 5: Principals determinacions del PDUSU en relació a les infraestructures.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ

Proposta xarxa viària

- Autopistes i autovies internacionals
- Vies estructurants territorials
- Vies estructurants del sistema urbà
- Vies interurbanes
- Vies bàsiques urbanes
- Alternatives de proposta xarxa viària PDUSU Girona
- Proposta de xarxa viària soterrada PDUSU Girona
- Proposta de xarxa viària en viaducte PDUSU Girona
- Proposta eliminar traçat viari
- Proposta carril segregat per a transport públic

Proposta xarxa ferroviària

- Xarxa ferroviària convencional
- TAV
- Eix Transversal Ferroviari
- Reserva ferroviària
- Enllaç ferroviari tren convencional - aeroport - TAV
- Tram de via ferroviària soterrada
- Estació passatgers TAV
- Estació passatgers tren convencional

Proposta aeroportuària

- Aeroport

- Xarxa existent
- Nova execució

PROPOSTES D'ACTUACIÓ

Mobilitat sostenible

- Trams carril bus existents
- Proposta carrils segregats per a transport públic
- Xarxa ciclable
- Aparcament perifèric
- Aparcament destinat a camions
- Aparcament destinat a vehicles de mercaderies perilloses
- Aparcament interior de nova creació
- Estació Tren Alta Velocitat
- Estació tren convencional

Pla territorial parcial de les comarques gironines (PTPCG)

Aprovat definitivament el 14 de setembre de 2010. Ordena bàsicament els sistemes d'espais oberts, mobilitat i assentaments. En relació al sistema d'espais oberts destaca als municipis d'Aiguaviva i Riudellots de la Selva la reserva d'un àmbit de potencial interès estratègic per a les activitats econòmiques lligades al desenvolupament de les potencialitats que es generin a l'entorn de l'aeroport de Girona. En l'aprovació del PTPCG es classifica com a sòl de potencial interès estratègic tot l'àmbit entre l'autovia A-2 i l'aeroport, coincidint amb el PDUSU. Posteriorment, es modifica aquesta reserva quedant limitada exclusivament entre l'aeroport i l'AP-7, mentre que l'espai entre l'AP-7 i l'A-2 es classifica com a sòl de protecció preventiva.

En relació al sistema d'assentaments assigna una estratègia de creixement moderat al nucli de Riudellots de la Selva. En relació al sòl residencial **Can Jordi** estableix una estratègia específica regulada a l'article 3.13 de les Normes d'Ordenació Territorial. Estableix que l'instrument urbanístic que en el seu cas hagués de desenvolupar el sòl de protecció territorial de potencial interès estratègic a l'entorn de la urbanització, ha d'adoptar les mesures d'ordenació adequades per tal de facilitar la permanència de l'esmentada urbanització residencial minimitzant les possibles afectacions negatives que es derivessin del desenvolupament dels usos que s'hagin d'implantar en aquest àmbit.

Figura 6: Plànol Espais oberts, estratègies d'assentaments i actuacions d'infraestructures. Aprovat 2010.



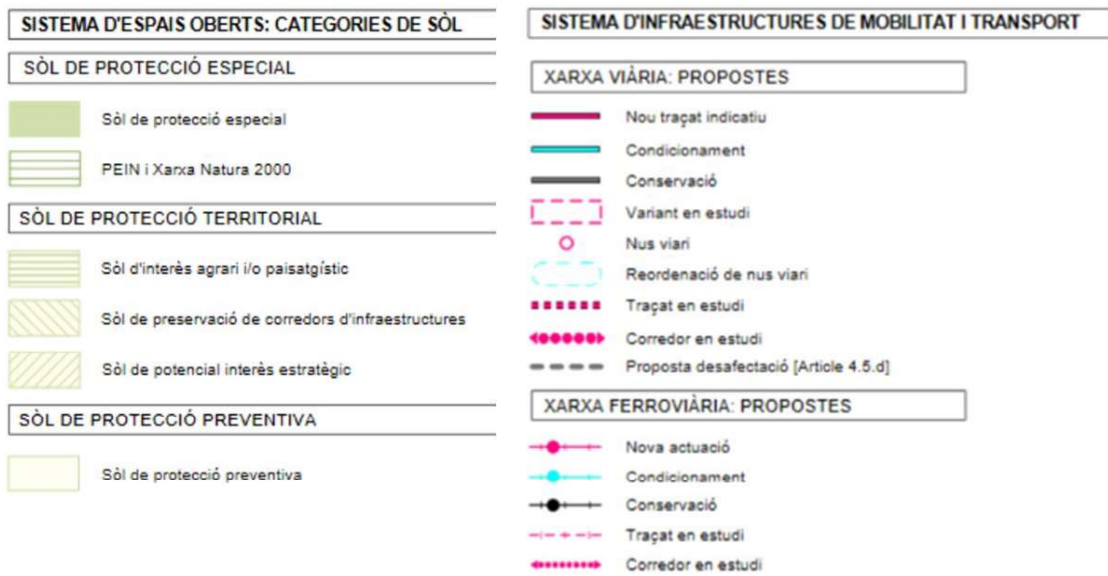
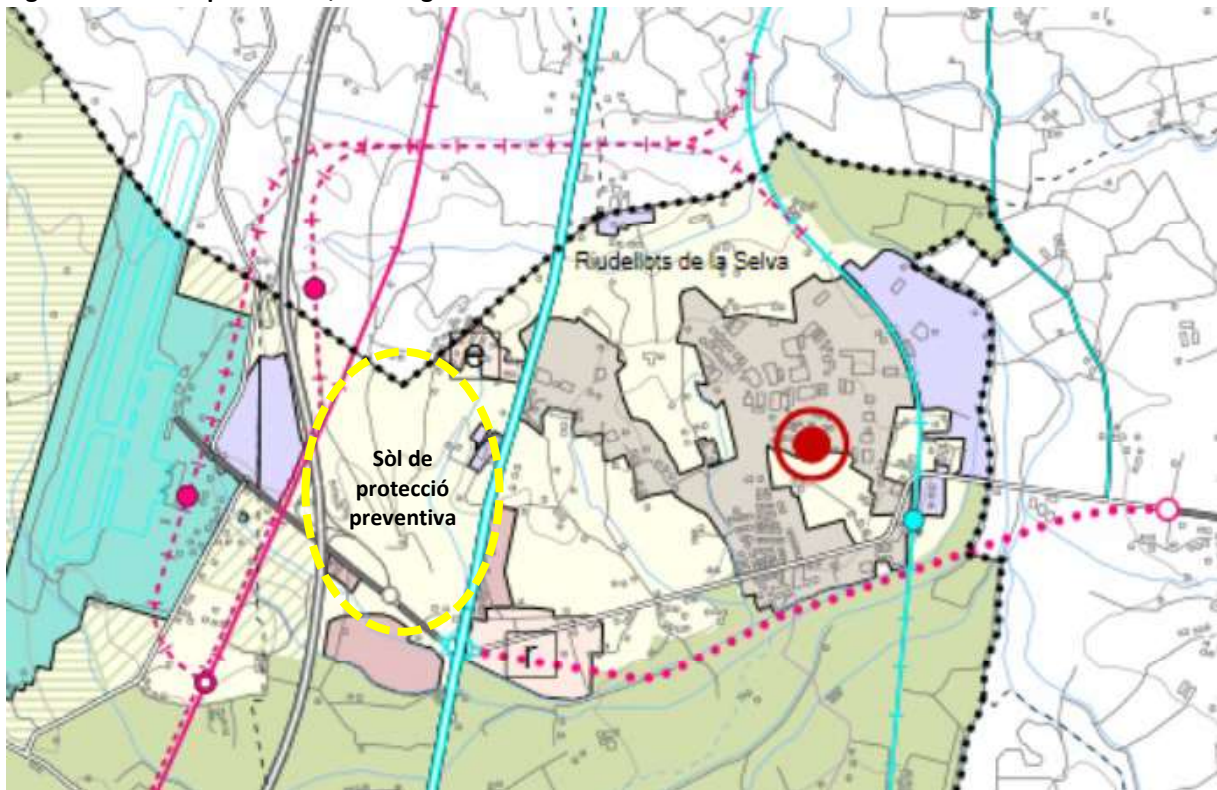


Figura 7: Plànol Espais oberts, estratègies d'assentaments i actuacions d'infraestructures. Modificat 2014.



En relació a la mobilitat estableix propostes que afecten a la xarxa viària i ferroviària:

- Corredor únic per l'autopista AP-7 i l'autovia A-2.
- Nou enllaç de la C-25, un cop desdoblada, amb l'A-2 a Franciac, que permet desafectar el tram de la C-25 que va a buscar l'A-2 i l'accés de l'aeroport (enllaç executat).

- Accés a l'aeroport per la N-156, amb enllaços amb la AP-7 i l'A-2 (actuació realitzada).
- Variant de la C-25: traçat en estudi que discorri pel sud del nucli de Riudellots.
- Connexió ferroviària de mercaderies entre Riudellots i Fornells seguint el corredor de la riera de la Torre.
- Nova estació de mercaderies prop de l'aeroport i el CIM la Selva.
- Nova estació de passatgers de la línia d'altres prestacions (TAV) a l'aeroport.
- Propostes de tren tramvia: ramal a la terminal de l'aeroport i a la nova estació del TAV, que es podria perllongar pel sud de Riudellots i tancar el bucle amb la xarxa convencional, i s'apunta una possible extensió de la mateixa fins a Sant Feliu de Guíxols.

2. MOBILITAT ACTUAL

2.1. DESCRIPCIÓ GENERAL DEL MUNICIPI

El terme municipal de Riudellots de la Selva, amb una extensió de 13,38 km², es situa al nord-est de la comarca de la Selva. Limita amb Vilobí d'Onyar (W), Caldes de Malavella (S), Campllong i St. Andreu Salou (E), Aiguaviva i Fornells de la Selva (N).

Malgrat pertànyer a la comarca de la Selva, Riudellots de la Selva està inclòs en l'àmbit del sistema urbà de Girona, quedant en una posició de "segona corona" respecte el continu urbà de Girona.

Taula 4: Dades bàsiques del municipi.

Riudellots de la Selva		
Dades bàsiques	Població (2021)	2.076 habitants
	Superfície	13,12 km ²
	Densitat de població:	158,2 habitants/km ²
	Altitud mitjana nucli urbà:	98 m
Població per nuclis (2021)	Riudellots de la Selva	1.219 habitants
	Veïnat de Can Buixó	69 habitants
	Veïnat de Can Calderó	88 habitants
	Veïnat de l'Estació	69 habitants
	Veïnat de la Pequenya	26 habitants
	Veïnat de Torreponça	52 habitants
	Veïnat de l'Hostalnou	97 habitants
	Can Jordi	97 habitants
	Veïnat del Regàs	49 habitants
	Mas Joals	174 habitants
	Ponent Residencial	131 habitants
Correspondència amb nivells territorials sectorials	Divisió territorial judicial	Santa Coloma de Farners
	Divisió territorial educativa	Girona
	Àrea policial	Selva Interior
Habitatges (2011)	Principals	696
	No principals	111
	Totals	807
Llocs de treball existents a Riudellots de la Selva (març 2022)	Agricultura	7 (0,09%)
	Indústria	4.922 (66,58%)
	Construcció	323 (4,37%)
	Serveis	2.141 (28,96%)
	TOTAL	7.393 (100,00%)
Població afiliada SS resident a Riudellots de la Selva (març 2022)	Agricultura	33 (3,19%)
	Indústria	275 (26,54%)
	Construcció	71 (6,85%)
	Serveis	657 (63,42%)
	TOTAL	1.036 (100,00%)

Font: IDESCAT, INE.

El territori és majoritàriament planer i queda situat al bell mig d'un important nus de comunicacions: Aeroport, autopista AP-7, autovia A-2, Eix Transversal, línia ferroviària convencional, línia ferroviària

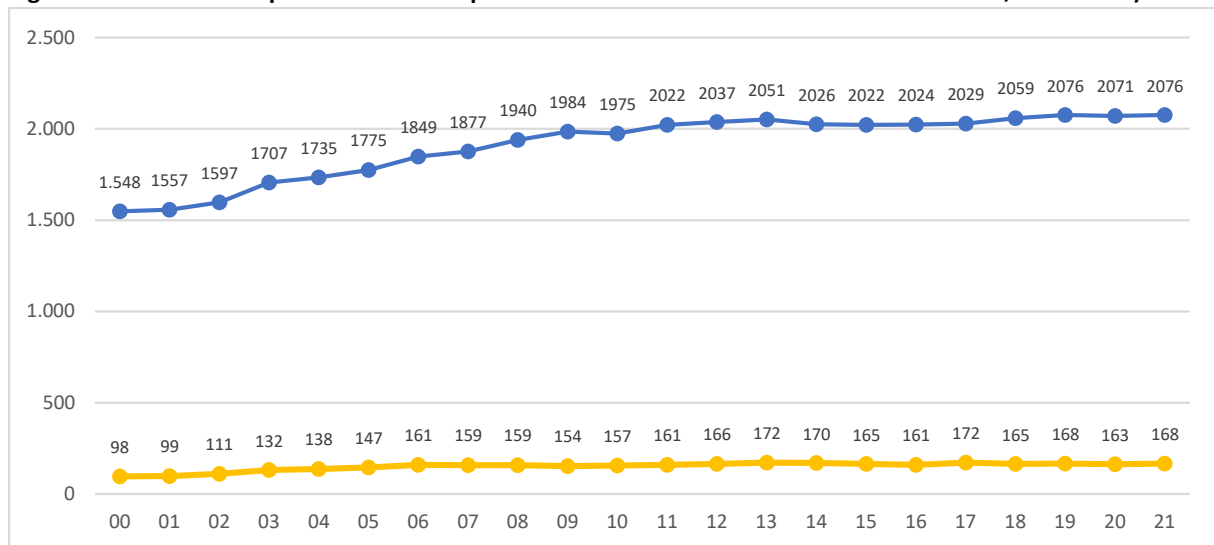
d'altres prestacions TAV,... Pel centre de la població hi discorre la carretera de Cassà de la Selva (C-25) que divideix el nucli urbà en dos: el nucli antic al sud i la zona d'eixample que s'estén de direcció al nord del terme, de manera discontinua.

La seva privilegiada situació ha permès la instal·lació i desenvolupament d'un important sector industrial. El desenvolupament del polígon industrial de Riudellots de la Selva (també anomenat de Girona o Polingesa) s'inicià el 1977, amb l'aprovació del seu pla parcial. Actualment el polígon industrial de Riudellots de la Selva és un dels més importants del sistema urbà de Girona, i funciona com a zona logística de l'àrea urbana de Girona. Es divideix en tres sectors (Ponent, Central i Llevant).

Riudellots de la Selva ha sofert una important dinàmica de creixement de població degut majoritàriament al desenvolupament de l'economia i a la seva privilegiada situació. El darrer període de major creixement es produí entre els anys 2002 i 2009.

En relació a la urbanització de Can Jordi cal destacar que el veïnat està situat entre dos termes municipals (Riudellots de la Selva, a la Selva i Aiguaviva, a la comarca del Gironès). La seva població total és de 168 persones (71 persones al municipi d'Aiguaviva i 97 al terme de Riudellots de la Selva). La població a la urbanització Can Jordi va augmentar significativament fins l'any 2006. En posterioritat la població s'ha mantingut estable.

Figura 8: Evolució de la població al municipi de Riudellots de la Selva i al nucli de Can Jordi, 2000-2021).



La nombrosa població disseminada es distribueix entre els veïnats de la Torreponsa, l'Hostal Nou, Can Calderó, l'Estació, Can Buixó, el Regàs, la Pequenyà i les urbanitzacions de Can Jordi, el Mas Joals i Ponent Residencial.

En relació a la mobilitat cal destacar l'elevada dependència del vehicle privat, especialment per motius laborals. L'alta dependència del vehicle privat també queda palesa en l'índex de motorització del municipi (equivalent a 1,4 vehicles per persona), pràcticament doblant l'existent a la comarca de la

Selva. Aquest fet també està influenciat per l'important pes del teixit empresarial amb una gran flota de vehicles industrials censats al municipi.

2.2. MOBILITAT ACTUAL A NIVELL MUNICIPAL

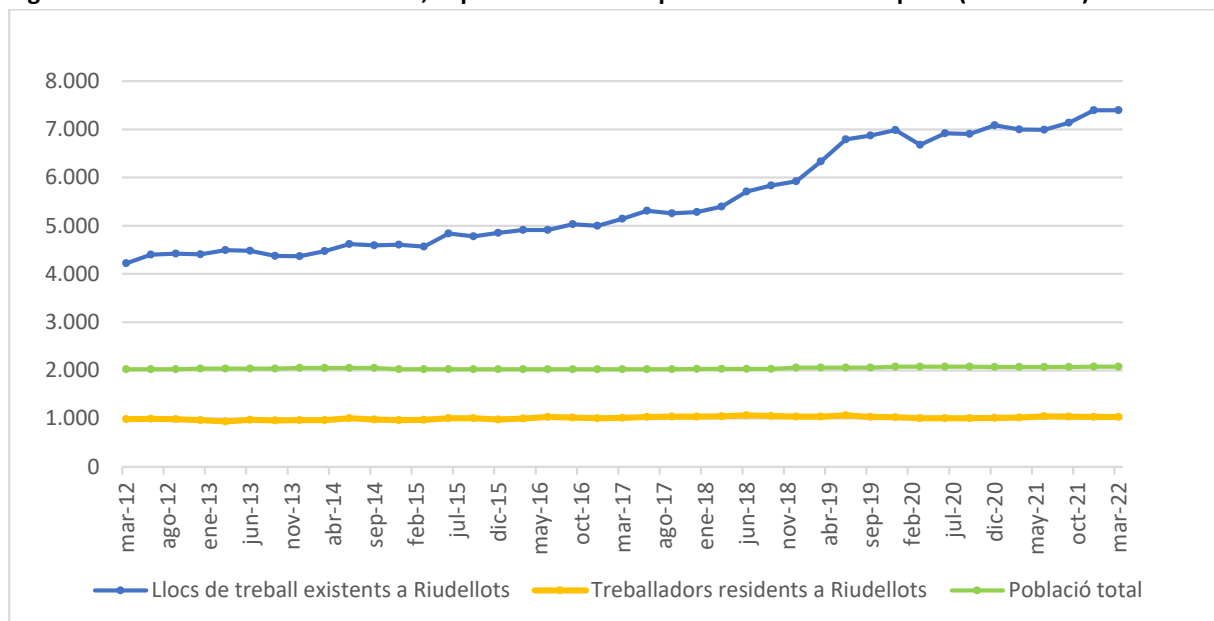
2.2.1. ANÀLISI DELS DESPLAÇAMENTS

Per una millor caracterització de la mobilitat s'utilitzen les dades existents:

- Enquesta de mobilitat obligada (EMO): recull informació dels moviments laborals i d'estudis, els modes de transports i la utilització de més d'un mode. Malgrat tot només dona a conèixer el primer desplaçament d'un dia feiner. L'EMO de 2011 ofereix informació dels municipis de més de 10.000 habitants i a nivell comarcal. Per obtenir dades del municipi de Riudellots de la Selva s'ha utilitzat l'EMO de 2001.
- Enquesta de mobilitat quotidiana (EMQ): estadística oficial promoguda per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) i el Departament de Política Territorial i d'Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya. La darrera EMQ de 2006 permet analitzar la mobilitat quotidiana, tant de dies feiners com festius dels residents a Catalunya.
- Pla director de mobilitat de les comarques gironines (PdM): instrument de planificació de la mobilitat redactat el 2009.

Tot i que les dades existents són antigues, des de l'any 2008 ençà la crisi econòmica ha provocat una disminució general de la mobilitat que fa que els volums de 2006 siguin semblants als actuals, especialment en relació a la distribució modal dels desplaçaments i no tan en relació amb el total de desplaçaments generats. Malgrat tot, els desplaçaments atrets associats a la mobilitat obligada laboral en el municipi de Riudellots de la Selva han augmentat considerablement.

Figura 9: Evolució dels llocs de treball, la població total i la població resident ocupada (2012-2022).



En aquest sentit és especialment rellevant observar el creixement que s'ha produït en nombre de llocs de treball localitzats al municipi de Riudellots de la Selva. Per contra, en els darrers anys la població total i la població resident ocupada (afiliada a la Seguretat Social) s'ha mantingut estable.

En el gràfic anterior es constata que ha augmentat significativament la quantitat de llocs de treball localitzats al terme municipal, passant dels 4.224 (any 2012) als 7.393 (any 2022). Per contra, en aquest període la quantitat de treballadors afiliats amb residència a Riudellots de la Selva ha augmentat lleugerament, passant dels 991 (any 2012) als 1.036 (any 2022).

L'**Enquesta de mobilitat obligada (EMO)** recull informació dels moviments laborals i d'estudis, els modes de transports i la utilització de més d'un mode. L'EMO de 2011 ofereix informació dels municipis de més de 10.000 habitants i a nivell comarcal.

Taula 5: Població ocupada i llocs de treball, comarca de la Selva (2011).

Categoria	Homes	Dones	Total
Residents ocupats a dins	23.121	19.496	42.617
Mateix municipi	17.655	15.316	32.970
Altre municipi	5.466	4.180	9.646
No residents ocupats a dins	7.635	4.761	12.396
Residents ocupats a fora	10.317	6.728	17.045
Residents ocupats a diversos municipis	4.610	1.704	6.314
Llocs de treball localitzats	30.756	24.257	55.013
Població ocupada resident	38.048	27.928	65.976
Diferència lloc de treball localitzats - residents	-7.292	-3.671	-10.963

Font: Idescat, a partir del Cens de població i habitatges 2011 de l'INE.

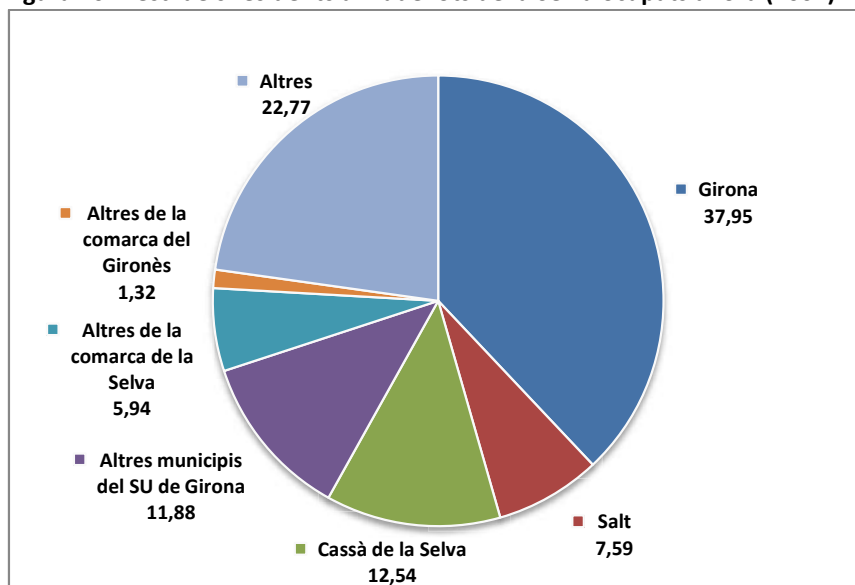
Globalment a la comarca de la Selva hi ha més residents ocupats que llocs de treball localitzats, de manera que existeix un flux de residents ocupats a fora, principalment al Gironès (36,65%), el Maresme (19,11%) i el Barcelonès (15,99%).

Per territorialitzar aquestes dades al municipi de Riudellots de la Selva s'ha utilitzat l'EMO de 2001.

Taula 6: Població ocupada i llocs de treball a Riudellots de la Selva (2001)

	Homes	Dones	Total
Residents ocupats a dins	206	142	348
No residents ocupats a dins	1.201	359	1.560
Residents ocupats a fora (o a diversos)	200	153	353
Llocs de treball localitzats	1.407	501	1.908
Població ocupada resident	406	295	701
Diferència llocs de treball localitzats - residents	1.001	206	1.207

Font: Idescat, a partir del Cens de població i habitatges 2001 de l'INE.

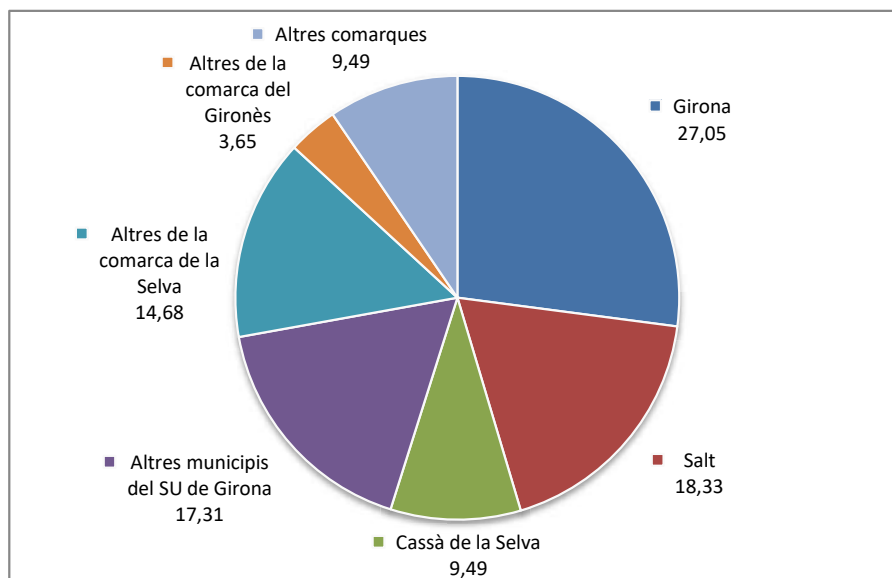
Figura 10: Destí dels residents a Riudellots de la Selva ocupats a fora (2001).

A partir de les dades de **Riudellots de la Selva de l'any 2001** es poden obtenir els següents indicadors:

- **L'índex de mobilitat municipal: 50,36%.** Percentatge entre la població ocupada resident que treballa a fora sobre el conjunt de la població ocupada resident.
- **Taxa d'autocontenció municipal: 49,64%.** Percentatge de persones que treballen en el mateix municipi de residència sobre el conjunt de la població ocupada resident). La taxa d'autocontenció indica que la meitat de la població resident ocupada treballa a fora del municipi.
- **Taxa d'autosuficiència municipal: 18,34%.** Percentatge de persones que treballen en el mateix municipi de residència sobre el conjunt de llocs de treball localitzats.

A la vista de les dades anteriors es pot inferir que Riudellots es situa en un àmbit de "segona corona" respecte el sistema urbà de Girona, que tot hi estar molt influenciada per Girona, es capaç de generar un mercat de treball consistent i que atrau un important flux de treballadors d'altres municipis. Així, a Riudellots només el 50,36% dels treballadors treballaven fora del municipi, mentre que en municipis de la "primera corona" com Vilablareix, Fornells de la Selva o Quart més del 70% de la població ocupada resident treballen fora del seus municipis (principalment a Girona).

Les baixes taxes d'autocontenció i, especialment d'autosuficiència, mostren la poca autonomia del mercat de treball. En aquest cas, la desproporció de llocs de treball localitzats a Riudellots ha passat de 1.908 al 2001 a 7.393 aquest 2022, mentre que la població ocupada resident només ha augmentat de 701 al 2001 a les 1.036 al 2022 persones treballadores. Per tant, el municipi de Riudellots de la Selva, amb tot el contingent industrial existent, actua com a important pol d'atracció de treballadors d'altres municipis. Aquests treballadors procedeixen principalment del sistema urbà de Girona (Girona, Salt...) i dels municipis de la comarca de la Selva.

Figura 11: Origen dels no residents ocupats a Riudellots de la Selva, 2001.

En relació a la **mobilitat obligada per raó d'estudis** es disposa de dades recents, del curs 2020-2021 al municipi de Riudellots:

Taula 7: Alumnes residents i llocs d'estudi localitzats. Ensenyaments no universitaris (2020/2021).

	Total
Residents que estudien al municipi	175
No residents que estudien al municipi	10
Residents que estudien a fora del municipi	175
Llocs d'estudi localitzats	185
Alumnes residents	350

Font: Idescat, a partir de les dades de la matrícula del Departament d'Ensenyament.

Entre els destins dels 175 alumnes residents a Riudellots que estudien en d'altres municipis destaquen Cassà de la Selva i Girona, principalment per cursar estudis secundaris, ja que a Riudellots no hi ha institut d'ensenyament secundari.

A partir de l'EMO de 2011 es determina el nombre mitjà de viatges diaris per anar a treballar o estudiar al a comarca de la Selva.

Taula 8: Nombre de viatges diaris (MO) a la comarca de la Selva. Any 2011.

	Treball	Estudis
No es desplaça	9,95 %	11,84 %
Un viatge	49,21 %	43,81 %
Dos o més	29,59 %	39,78 %
No aplicable	11,25 %	4,57 %

Per convertir el número de viatges per persona i dia al número de desplaçaments per persona i dia s'estableix la següent equivalència:

- No es desplaça equival a 0 desplaçaments/dia.
- Un viatge equival a 2 desplaçaments (anada i tornada)
- Dos o més viatges equivalen a 5 desplaçaments.
- No aplicable s'adjudiquen 2 desplaçaments per aquesta categoria.

Amb les dades anteriors s'estableix que de mitjana a la comarca de la Selva per cada lloc de treball es realitzen 2,69 desplaçaments al dia, mentre que per a cada lloc d'estudi es realitzen 2,96 desplaçaments al dia. A continuació es detalla la distribució de la mobilitat obligada:

Taula 8: Distribució modal de la mobilitat obligada, per treball i estudis, a Riudellots de la Selva (2001).

	Treball			Estudis (> 16 anys)		
	Privat	Públic	No motoritzat	Privat	Públic	No motoritzat
Residents que treballen/estudien a dins	67,79	3,69	28,52	63,64	18,18	18,18
No residents que treballen/estudien a dins	98,70	1,17	0,13	80,00	20,00	0,00
Residents que treballen/estudien a fora	96,92	3,08	0,00	52,31	47,69	0,00
Llocs de treball/estudi localitzats	93,70	1,58	4,73	68,75	18,75	12,50
Treballadors/alumnes residents	82,20	3,39	14,41	53,95	43,42	2,63

La distribució modal associada a la mobilitat obligada mostra una alta dependència del vehicle privat i una molt baixa proporció de desplaçaments en mitjans no motoritzat. En relació a la utilització del transport públic aquesta depèn del tipus de mobilitat: per raons laborals la utilització del transport públic és marginal (< 4% en tots els grups estudiats), mentre que en el conjunt dels estudiants la utilització del transport públic oscil·la entre el 18 i el 47%.

Dels moviments interns per motiu laboral el 28,52% es desplacen a peu o en bicicleta, el 3,69% es desplacen en transport públic, mentre que el 67,69% utilitza el vehicle privat.

L'**Enquesta de mobilitat quotidiana de Catalunya (EMQ2006)** es caracteritza la mobilitat de l'àmbit Comarques Gironines tant en dia feiner com dissabtes i festius. La mobilitat quotidiana comprèn el conjunt de desplaçaments que es realitzen diàriament independentment del motiu. Inclou tant la mobilitat obligada (per motiu treball i estudi) com la personal o no obligada (per la resta de motius: oci, compres, visites mèdiques,...). Un desplaçament es correspon amb un únic motiu i pot tenir una o més etapes realitzades amb modes de transport diferents. A Comarques Gironines la mitjana de desplaçaments per persona i dia és la següent:

- Desplaçaments en dia feiner: 3,18 desplaçaments/persona
- Desplaçament en cap de setmana: 2,25 desplaçaments/persona

A la següent taula es detalla l'autocontenció i el temps mitjà de desplaçament resultant de EMQ2006:

Taula 9: Autocontenció i temps de desplaçament a Comarques Gironines.

Paràmetre		Feiner	Dissabte i festiu
Autocontenció		67,0%	57,3%
Temps de desplaçament (minuts)	Intramunicipal	12,09	15,88
	Intermunicipal	25,45	31,90

Font: EMQ2006.

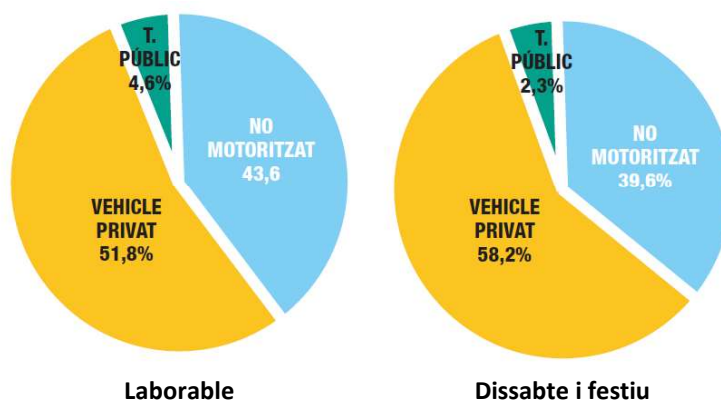
A continuació es detalla l'ús dels modes de transport tenint en consideració les diferents etapes. En dia feiner el 4,8% dels desplaçaments són multimodals (més d'una etapa), mentre que en dissabte i festiu la multimodalitat augmenta fins el 5,0%.

Taula 10: Distribució modal dels desplaçaments a Comarques Gironines.

Mitjà de transport de les etapes		Feiner (%)	Dissabte i festiu (%)	Total setmanal (%)
No motoritzat	Peu	42,0	38,3	41,2
	Bicicleta	1,6	1,3	1,6
	Total no motoritzat	43,6	39,6	42,7
Transport públic	Autobús urbà	0,9	0,4	0,8
	Autobús interurbà	0,7	0,3	0,6
	Autobús empresa	0,3	0,1	0,2
	Autobús escolar	1,2	0,2	0,9
	RENFE Rodalies	0,8	0,4	0,7
	Altres	0,7	1,0	1,0
	Total transport públic	4,6	2,3	4,1
Transport privat	Cotxe com a conductor	37,5	35,3	37,0
	Cotxe com a acompanyant	9,7	9,7	11,8
	Moto com a conductor	3,4	2,5	3,2
	Moto com a acompanyant	0,2	0,4	0,2
	Furgoneta/camió	0,8	0,5	0,8
	Altres	0,1	0,4	0,2
	Total transport privat	51,8	58,2	53,2
Ràtio etapes/desplaçaments		1,05	1,05	1,05

Font: EMQ2006.

Figura 12: Distribució modal del desplaçaments.



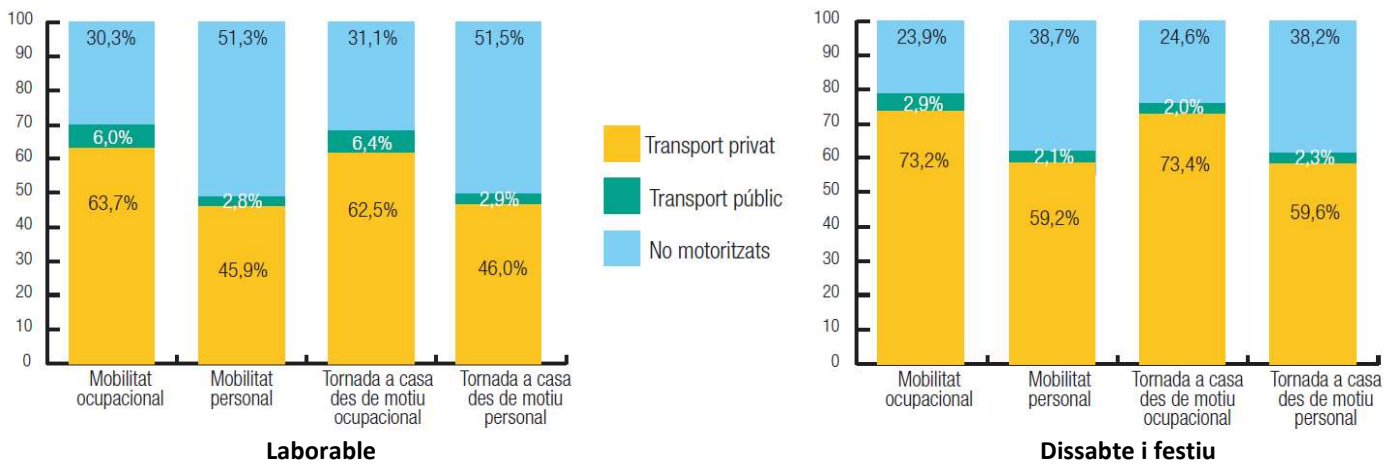
Font: EMQ2006.

Taula 11: Motiu dels desplaçaments a Comarques Gironines.

MOTIU	Feiner (%)	Dissabte i festiu (%)	Total setmanal (%)
Treball	16,4	5,0	13,9
Estudis	8,3	0,3	6,5
Mobilitat ocupacional	24,6	5,3	20,4
Compres quotidianes	7,1	8,4	7,3
Compres no quotidianes	0,5	0,9	0,6
Acompanyar persones	4,2	1,0	3,5
Oci/diversió	4,2	12,2	6,0
Passejar	4,2	11,4	5,8
Visita amic/familiar	2,3	6,4	3,2
Gestions personals	2,9	2,6	2,9
Metge/hospital	1,4	0,2	1,2
Formació no reglada	0,8	0,2	0,6
Menjar fora no d'oci	0,6	1,9	0,8
Altres	0,3	1,8	0,7
Mobilitat personal	28,5	46,9	32,6
Tornada a casa de motiu ocupacional	22,0	4,9	18,2
Tornada a casa de motiu personal	24,9	42,9	28,8
Tornada a casa	46,9	47,8	47,1

Font: EMQ2006.

Figura 13: Motiu i distribució modal del desplaçaments.



Font: EMQ2006.

L'enquesta de mobilitat quotidiana també caracteritza la distribució horària dels desplaçaments a nivell de les Comarques Gironines:

Figura 14: Distribució horària dels desplaçaments en dia feiner.

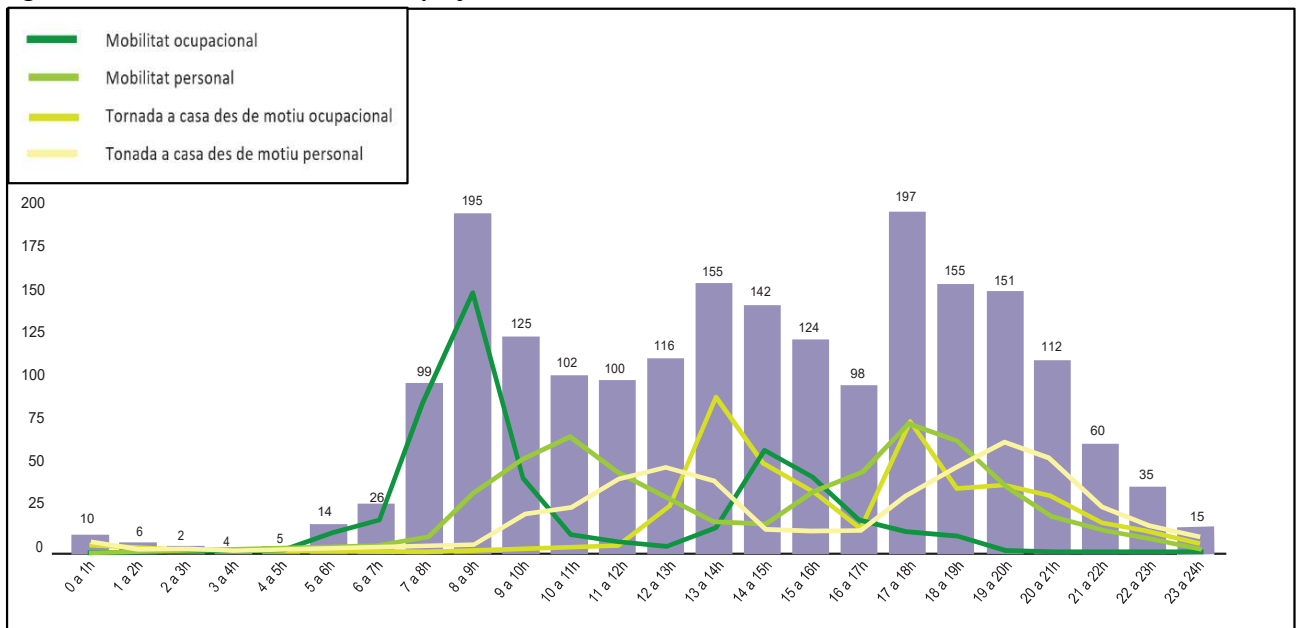
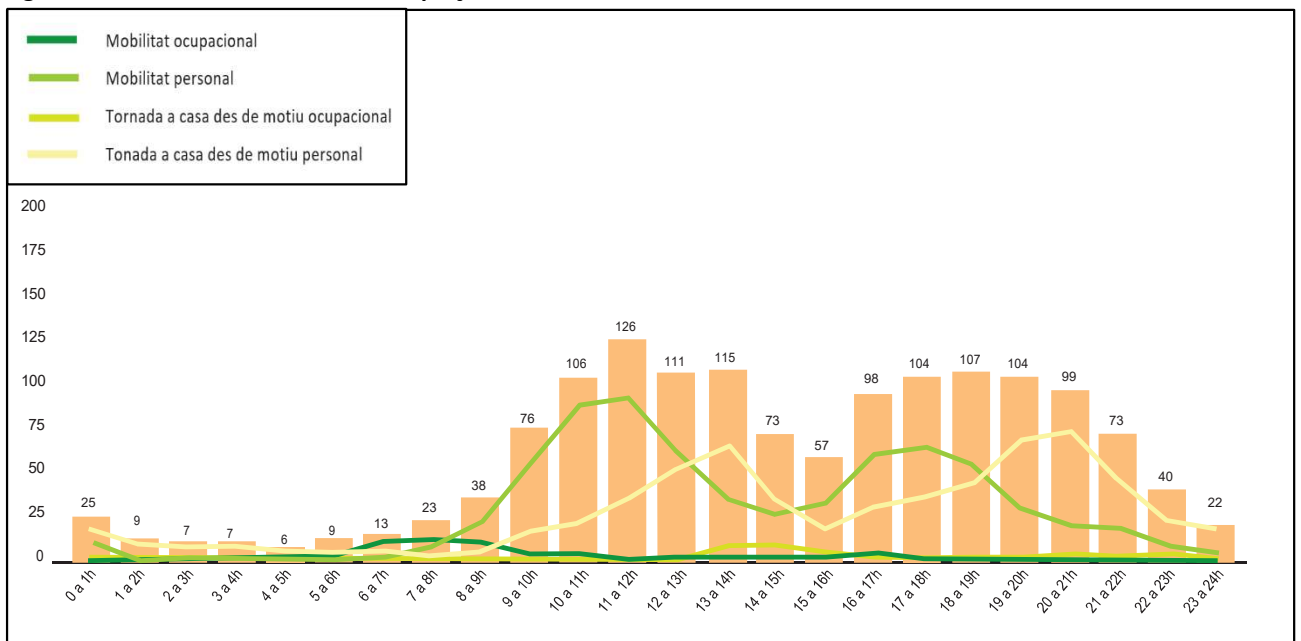


Figura 15: Distribució horària dels desplaçaments en dissabte i festiu.



2.2.2. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS

La xarxa d'itineraris principals per a vianants és el conjunt dels recorreguts que connecten els indrets on es genera un nombre important de desplaçaments a peu (o amb cadira de rodes). Aquests indrets són: estacions de ferrocarril, equipaments comunitaris, mercats, zones i centres comercials, polígons industrials, etc. Les vies que configuren la xarxa principal per a vianants són: els carrers d'ús exclusiu per a vianants, els carrers de convivència i els carrers de zona 30. Complementàriament, s'hi poden

considerar la resta de voreres que tinguin l'amplada i característiques adequades per la circulació segura dels vianants.

A Riudellots de la Selva no existeixen itineraris principals per a vianants que uneixin indrets on es genera un nombre important de desplaçaments a peu. Al contrari, alguns dels principals equipaments -com ara l'estació de ferrocarril- tenen un difícil accés a peu des del centre urbà.

En sòl urbà existeixen espais d'ús exclusiu per a vianants com ara la plaça de l'Església, així com vials amb voreres amples aptes per als vianants (av. Països Catalans, trams del carrer Estació...). Malgrat tot no constitueixen una veritable xarxa d'itineraris per a vianants. La dispersió, la baixa densitat de població, la manca de capacitat (amplades reduïdes), problemes d'accessibilitat als principals punt generadors / atractors de mobilitat i la falta de connexió als diferents nuclis fan que la quota d'utilització d'aquest mode de mobilitat sigui reduïda. La mobilitat a peu es restringeix a les àrees més compactes del nucli urbà de Riudellots de la Selva.

Per contra en sòl no urbanitzable han proliferat un conjunt de senders i rutes -que sovint coincideixen amb les rutes BTT i la matriu de camins rurals- que canalitzen la mobilitat a peu de tipus recreatiu i d'esbarjo:

- Itineraris Saludables, equipats amb el suport del Dipsalut, són recorreguts que transcorren tant per dins el nucli urbà com pels seus entorns dissenyats per a fomentar l'activitat física moderada. Existeix una xarxa d'itineraris, dels quals 3 constitueixen els itineraris recomanats: curt, mitjà i llarg.
- Grans Camins d'Aigua: Itineraris dissenyats i equipats pel Consell Comarcal de la Selva. En el municipi de Riudellots de la Selva n'hi ha dos, la Via Augusta i el Camí de l'Onyar. La Via Augusta constitueix també una ramal del Camí de Sant Jaume.
- Via verda. Itinerari dissenyat per l'Ajuntament de Riudellots, que ressegueix les ribes de l'Onyar. Des del 2020 Riudellots de la Selva està adherit al Consorci de les Vies Verdes.

El camí que uneix la urbanització de Can Jordi amb el nucli de Riudellots es coneix com a camí Ral o camí d'Aiguaviva. Actualment el camí queda tallat per l'A-2. Malgrat tot, aquest traçat no coincideix amb els traçats històrics del camí ral de Girona a Barcelona (amb un traçat situat al voltant de l'A-2, passant pel veïnat del Regàs i l'Hostalnou).

2.2.3. XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES

La xarxa d'itineraris per a bicicletes ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments, ser continu i format per una xarxa de carrils segregats o carrils-bici protegits.

Només existeixen carrils segregats per a bicicletes a en paral·lel a la C-25 i en un tram de l'av. dels Països Catalans:

- Voral sud de la carretera C-25 existeixen trams del carril bici executat a ponent del nucli urbà i entre el nucli urbà i el veïnat de l'Estació. En el marc de les obres d'ampliació de la C-25

planificades s'ha executat la continuació d'aquest carril bici entre les poblacions de Riudellots i Campllong.

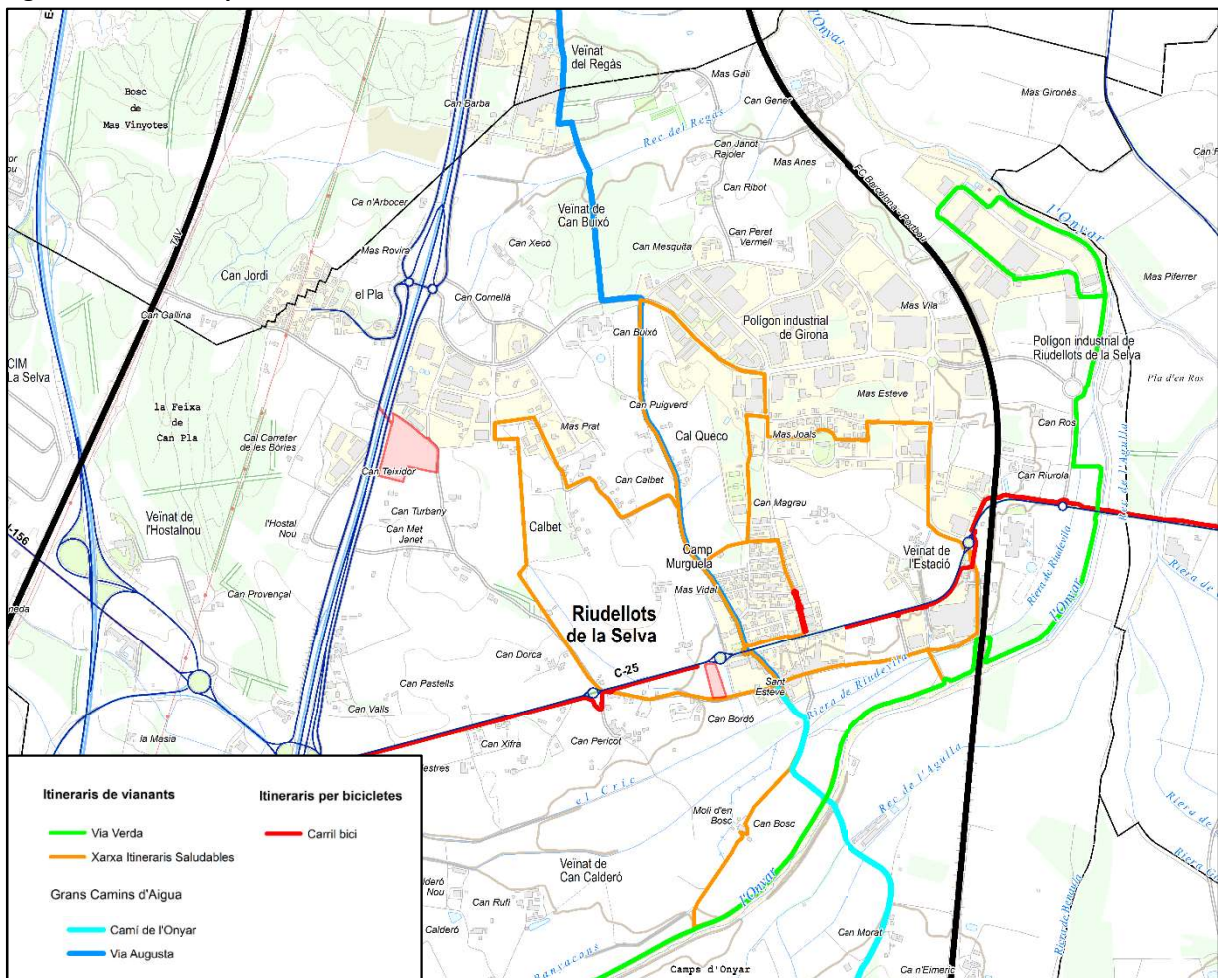
- Tram de l'av. dels Països Catalans: entre els carrers Nou i de l'Estació s'han implantat carrils per a bicicletes situats en ambdós costats de la calçada.

També existeix una ruta en BTT, inclosa al Centre BTT La Selva, denominada BTT Selva 14 - Camps de l'Onyar (Caldes de Malavella). Al terme de Riudellots aquesta ruta coincideix amb el traçat de la Via Verda.

Completen la xarxa per a bicicletes la xarxa de senders i itineraris per a vianants descrits anteriorment, així com bona part dels camins rurals.

Els usuaris de la bicicleta com a mitjà de mobilitat utilitzen els carrers del municipi, espais de vianants i comparteixen l'espai amb d'altres modes motoritzats.

Figura 16: Itineraris per a vianants i bicicletes.



2.2.4. XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES

L'anàlisi de l'oferta viària de l'àmbit es fa considerant dues escales territorials d'estudi:

- Xarxa viària externa d'escala regional, incloent les vies de gran capacitat (autopistes i autovies) i la xarxa viària comarcal.
- Xarxa viària interna del municipi, incloent el teixit viari urbà amb les diferents jerarquies funcionals de cada tipus de via.

El terme municipal de Riudellots de la Selva per la seva tipologia urbana, algunes de les seves vies externes i de vinculació comarcal comparteixen funcions i accessibilitat local.

Xarxa viària externa

Corredors de llarg recorregut. Eixos transeuropeus i transregionals:

- L'autopista AP-7 disposa d'un accés al municipi (sortida 8 Aeroport Girona-Costa Brava), que garanteix una bona connexió de l'autopista amb les vies principals (N-156, A-2 i C-25) i el nucli de Riudellots i l'Aeroport.
- L'autovia A-2 o autovia del Nord-est constitueix el desdoblament de l'antiga N-II. En el tram de Riudellots de la Selva disposa de vies de serveis en ambdós laterals.

Vies estructurants primàries. Eixos de mitjà i llarg recorregut vertebradors del territori de vocació interregional o interpolaritats:

- Eix Transversal C-25. Actualment finalitza a l'enllaç de Franciac amb la A-2. El ramal original fins a l'enllaç de l'Aeroport i Riudellots de la Selva està fora de servei.

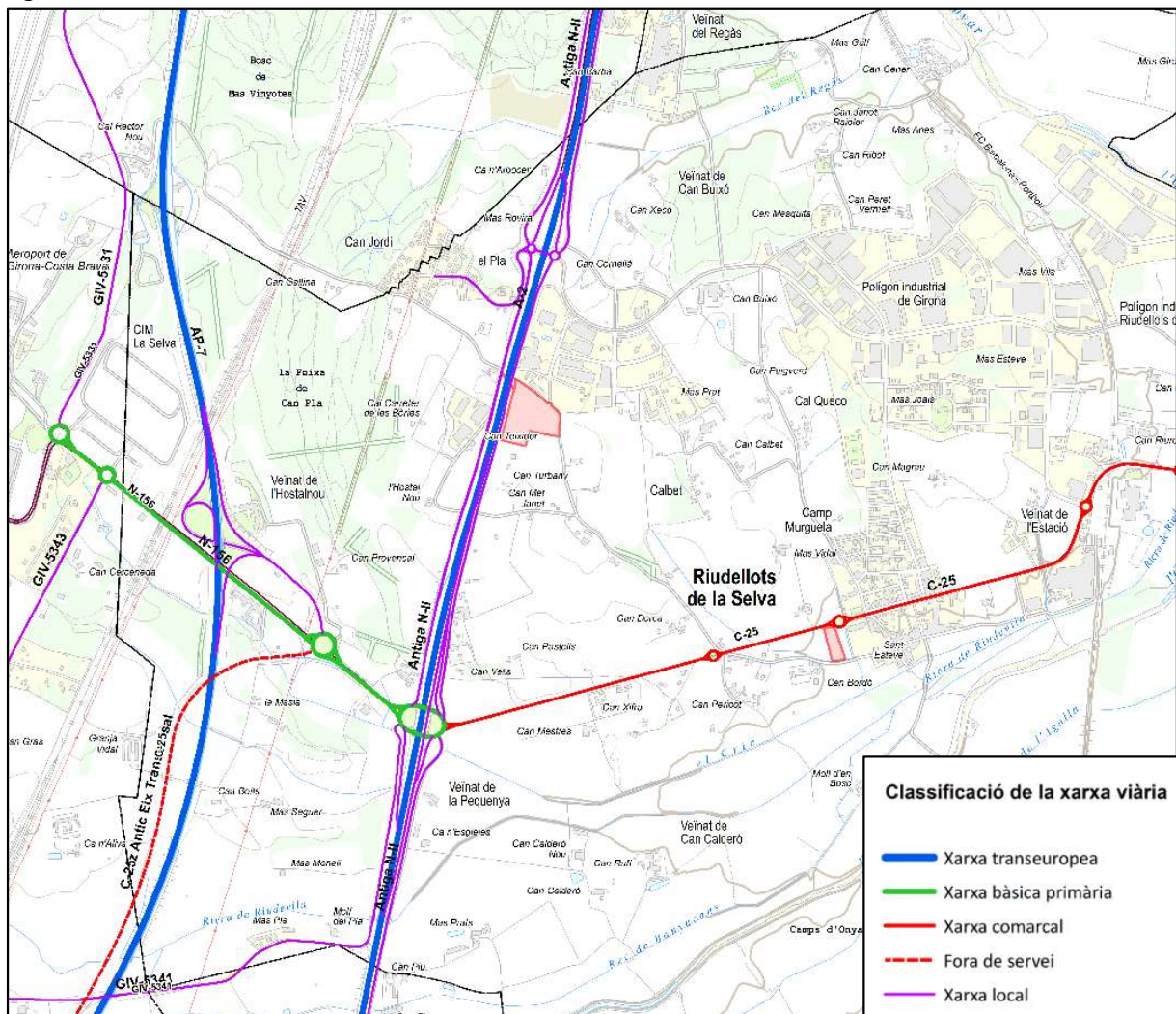
Vies estructurants secundàries. Eixos de mitjà i curt recorregut distribuïdors del territori de vocació internuclis, intermunicipal i/o de permeabilitat territorial.

- N-156: És el principal accés de l'Aeroport, col·lecta el trànsit provinent de l'AP-7, l'A-2, C-25 i altres carreters locals.
- Carretera de Cassà de la Selva a Riudellots (C-25) entre l'enllaç de l'A-2 fins a Cassà de la Selva. Actualment està en fase de millora (eixamplament i reforç) el tram entre Riudellots de la Selva i Campllong. Segons dades de l'any 2019 suportava una IMD de 8.978 vehicles/dia amb un 9,56% de vehicles pesats (tram entre Riudellots i Campllong).

Vies integrades. Eixos de penetració territorial, garantint l'accessibilitat a zones del territori amb demandes febles i formen una xarxa entre nuclis petits.

- GIV-5341: uneix la N-156 i Vilobí d'Onyar.
- Via de servei A-2, al nord de : Facilita la connexió amb Aiguaviva enllaçant amb la carretera GIV-5331.

Figura 17: Classificació de la xarxa viària externa.



L'alta densitat de vies de comunicació de gran capacitat, donen al municipi de Riudellots de la Selva una excel·lent accessibilitat regional a la vegada que un bon nivell de servei a la xarxa viària comarcal i als seus accessos.

Pel que fa al **transport de mercaderies**, destaca l'existència de la central de mercaderies de CIMALSA, àrea de La Selva, i les futures ja planificades, poden comportar l'establiment d'una àrea logística de gran potencial, degut a la seva posició estratègica

Xarxa viària interna

El teixit viari urbà compleix diferents funcions per a la mobilitat rodada donant una jerarquia als diferents carrers segons es tracte de:

- Xarxa primària: Vies de connexió a la xarxa regional o d'accés al terme i les que connecten els diferents nuclis urbans del mateix municipi.

- Xarxa secundària. Vies distribuïdores o col·lectores: es compon dels vies amb la funció de connexió o vinculació de la xarxa veïnal amb la xarxa primària. Tenen la funció també de distribució de la mobilitat entre els principals sectors generadors / atractors de viatges.
- Xarxa veïnal. Dona accés a les parcel·les i està caracteritzada per la necessitat de velocitat reduïda, possibilitat d'aparcament i compatibilitat amb la circulació de vianants i bicicleta

La xarxa primària està organitzada a partir de dos eixos principals disposats en sentit est-oest (horitzontals):

- Carrer de l'Estació (carretera C-25): És l'eix principal, que suporta alhora el trànsit de pas amb el trànsit intern. Connecta les principals vies de la xarxa externa amb el nucli de Riudellots de la Selva. Alhora també constitueix l'itinerari principal que uneix el nucli amb el veïnat de l'Estació. Els passos de vianants estan regulats per semàfors.
- Avinguda del Mas Pins: Vial principal del polígon industrial de Riudellots de la Selva que uneix els tres sectors (Ponent, Central i Llevant). Configura la connexió del polígon industrial i els veïnats de Can Buixó i Mas Joals amb l'A-2. Aquesta via suporta una gran quantitat de trànsit de vehicles pesats. No disposa de regulacions semafòriques, però presenta elements reductors de velocitat (esquenes d'ase). El carrer Josep Pla connecta la urbanització de Can Jordi amb l'A-2 i l'Av. del Mas Pins, representant una prolongació d'aquesta avinguda fins a la urbanització.

La xarxa secundària està formada per eixos disposats en sentit nord-sud (verticals), que enllacen els dos grans eixos de la xarxa primària (horitzontals):

- Avinguda dels Països Catalans: Situada al costat de llevant del nucli urbà de Riudellots. Connecta el nucli urbà, en veïnat de Mas Joals i el polígon industrial, passant per diferents equipaments: piscines municipals, cementiri, zona esportiva (camp de futbol i pavelló)... Disposada d'elements reductors de velocitat (esquenes d'ase i passos de vianant de ressalt).
- Avinguda del Mas Vilà: Connecta el polígon industrial de Riudellots amb el veïnat de l'Estació on, apart de l'estació de ferrocarril, també hi ha importants implantacions industrials. Disposada d'elements reductors de velocitat (esquenes d'ase).
- Carrer Onyar: El tram d'aquest carrer situat entre els dos eixos de la xarxa primària enllaça el final de l'Avinguda del Mas Pins amb la C-25 al límit amb el riu Onyar i el final del terme municipal limitant amb Campllong. És un tram de curt recorregut delimitat entre dues rotondes. No present sistemes reductors de la velocitat.

La xarxa veïnal està formada per la resta del teixit viari del terme municipal, que donen accessibilitat a les parcel·les tant residencials com industrials. En els sectors residencials aquestes vies presenten tipologies molt diferents depenent de la seva ubicació: nucli històric, sectors d'eixample, urbanitzacions.... A les zones industrials aquest vials són més homogenis i presenten seccions simètrica amb aparcaments i voreres.

2.2.5. XARXA D'ITINERARIS DE TRANSPORT COL·LECTIU

L'oferta de transport col·lectiu es canalitza a partir del ferrocarril convencional i diverses línies d'autobusos interurbans i, a part dels serveis de taxi.

El municipi de Riudellots de la Selva, queda inclòs dins la zona 1 del sistema tarifari integrat desenvolupat pel Consorci del Transport Públic de l'Àrea de Girona, Autoritat Territorial de Mobilitat (ATMG). El consorci està integrat per la Generalitat de Catalunya, els consells comarcals i diferents ajuntaments, entre els quals Riudellots de la Selva, amb la voluntat de coordinar el sistema de transport públic de viatgers del seu àmbit territorial.

Ferrocarril

Existeixen dues línies de servei ferroviari convencional, que fan parada a l'estació de ferrocarril de Riudellots:

- Línia R11 Barcelona Sants - Portbou. L'R11 dels serveis regionals de Rodalies de Catalunya connecta **Barcelona** amb la ciutat francesa de **Cervera de la Marenda**, passant per Girona, Figueres i Portbou. L'R11 consta de dos tipus de servei, mitjana distància i regional. A Riudellots només hi aturen els trens regionals, amb 8 expedicions diàries per sentit. El trajecte fins a Girona té una durada de 10 minuts, mentre que per arribar a Barcelona Sants es triga 85 minuts.
- Línia RG1 Portbou – Mataró. L'RG1 de rodalia de Girona connecta **Portbou i Figueres** amb **Mataró** passant per Blanes, i comunica la comarca de l'Alt Empordà amb el Maresme. Per aquesta línia hi circulen 8 expedicions diàries en cada sentit.

Tenint en compte les expedicions d'ambdues línies cal destacar que hi ha un conjunt d'estacions (on destaquen Figueres, Flaçà; Girona, Fornells de la Selva, Riudellots, Caldes de Malavella, Sils i Maçanet-Massanes) connectades amb 16 expedicions diàries, que permeten una freqüència de pas d'1 hora aproximadament entre les 06 h i les 21 h,

Al sector oest del terme municipal, discorre la línia d'altas prestacions o tren d'alta velocitat. Actualment l'estació d'alta velocitat més propera és la de Girona. Existeix un projecte per construir una nova estació d'alta velocitat a prop de l'aeroport de Girona, que unirà els aeroports de Barcelona i Girona amb alta velocitat, enllaçant amb la resta de la xarxa d'alta velocitat.

Línies de bus

L'eix de la A-2 i la presència de l'Aeroport de Girona comporten una diversificada oferta de línies de bus interurbà, principalment integrades dins del sistema gestionat pel Consorci del Transport Públic de l'Àrea de Girona.

- Línia 103 Girona – Santa Coloma de Farners (L0334): 2 expedicions diàries en cada sentit de dilluns a divendres. No circula els mesos de juliol i agost. Trajectes directes de Girona a Riudellots d'uns 15 minuts de durada. Dona servei tant als polígons industrials com al centre

de Riudellots (marquesina del c/ de l'Estació). També dona servei a Santa Coloma de Farners i Vilobí d'Onyar. Operada per TEISA.

Taula 12: Horaris línia 103.

Girona → Santa Coloma de Farners			Santa Coloma de Farners → Girona		
Girona	15:15	17:15	Santa Coloma de Farners	08:30	16:15
pol. ind. Av. Mas Pins	15:27	17:27	Vilobí d'Onyar	08:45	16:30
pol. Ind. av. Països Catalans	15:32	17:32	Riudellots de la Selva	08:55	16:40
Riudellots de la Selva	15:35	17:35	pol. Ind. av. Països Catalans	08:58	16:43
Vilobí d'Onyar	15:45	17:45	pol. ind. Av. Mas Pins	09:00	16:45
Santa Coloma de Farners	16:15	18:15	Girona	09:30	17:15

- Línia 105 Girona-Aeroport-Sant Feliu-Platja d'Aro (L1695): 4 expedicions diàries en cada sentit. Només circula els mesos de juliol i agost. Circula per la N-156 i la C-25 i només para a la marquesina del c/ de l'Estació. Operada per TEISA.

Taula 13: Horaris línia 105.

Girona → Platja d'Aro					Platja d'Aro → Girona				
Girona	09:50	12:15	15:15	17:20	Platja d'Aro	12:00	14:00	17:00	20:00
Aeroport	10:15	12:40	15:40	17:45	Llagostera	12:30	14:30	17:30	20:30
Riudellots de la Selva	10:17	12:42	15:42	17:47	Cassà de la Selva	12:40	14:40	17:40	20:40
Cassà de la Selva	10:27	12:52	15:52	17:57	Riudellots de la Selva	12:47	14:47	17:47	20:47
Llagostera	10:37	13:02	16:02	18:07	Aeroport	12:50	14:50	17:50	20:50
Platja d'Aro	11:10	13:35	16:35	18:40	Girona	13:10	15:10	18:10	21:10

- Línia Girona-Aeroport-Palafrugell (L1775): 4 expedicions diàries per sentit, en horari nocturn i durant els mesos de juliol i agost. Circula per la N-156 i la C-25 i només para al c/ de l'Estació. Aquesta línia no està integrada a l'ATM. Està operada per TEISA i SARFA.

Taula 14: Horaris línia L1775.

Girona → Palafrugell					Palafrugell → Girona				
Girona	00:05	01:00	05:30	21:35	Palafrugell	00:02	03:30	04:15	05:15
Aeroport	00:30	01:15	05:45	22:00	Palamós	00:17	03:45	04:27	05:27
Riudellots de la Selva	00:32	01:20	05:50	22:02	Llagostera	00:56	04:32	05:30	06:30
Cassà de la Selva	00:42	01:35	06:05	22:12	Cassà de la Selva	01:00	04:40	05:40	06:40
Llagostera	00:52	01:43	06:13	22:22	Riudellots de la Selva	01:15	04:55	05:47	06:47
Palamós	01:27	02:30	07:00	23:15	Aeroport	01:20	05:00	05:50	06:50
Palafrugell	01:37	02:50	07:20	23:35	Girona	01:35	05:15	06:10	07:10

- Línia 151 Girona – Caldes de Malavella (L0327): 8 expedicions diàries en cada sentit de dilluns a divendres. Dona servei a Girona, Salt, Polígon de Fornells de la Selva, Riudellots, Campllong, Cassà de la Selva i Caldes de Malavella. Operada per TEISA.

Taula 15: Horaris línia 151.

Girona → Caldes de Malavella								
Girona	06:20	07:20	08:20	12:40	13:40	16:40	17:40	18:40
Salt	06:30	07:30	08:30	12:50	13:50	16:50	17:50	18:50
Polígon Fornells de la Selva	06:35	07:35	08:35	12:55	13:55	16:55	17:55	18:55
Polígon industrial	06:43	07:43	08:43	13:03	14:03	-	-	-
Riudellots	06:56	07:56	08:56	13:16	14:16	17:03	18:03	19:03
Campllong	07:00	08:00	09:00	13:20	14:20	17:07	18:07	19:07
Cassà de la Selva	07:04	08:04	09:04	13:24	14:24	17:11	18:11	19:11
Caldes de Malavella	07:25	08:25	09:25	13:45	14:45	17:35	18:35	19:35

Caldes de Malavella → Girona								
Caldes de Malavella	07:25	08:25	09:25	13:45	14:45	17:35	18:35	19:40
Cassà de la Selva	07:39	08:39	09:39	13:59	14:59	17:49	18:49	19:54
Campllong	07:48	08:48	09:48	14:08	15:08	17:58	18:58	20:03
Riudellots	07:52	08:52	09:52	14:12	15:12	18:02	19:02	20:07
Polígon industrial	-	-	-	14:15	15:15	18:05	19:05	20:10
Polígon Fornells de la Selva	08:00	09:00	10:00	14:33	15:33	18:23	19:23	20:28
Salt	08:05	09:05	10:05	14:38	15:38	18:28	19:28	20:33
Girona	08:20	09:20	10:20	14:53	15:53	18:43	18:43	20:48

- Línies 601 i 605 Blanes – Girona (L0167): Les expedicions que donen servei a les parades de Riudellots són escasses: en dies laborables només 4 serveis en direcció Girona i 2 serveis en direcció Blanes; mentre que els dissabtes laborables només realitzen 2 serveis en direcció Girona. En el tram de Riudellots ressegueixen l'eix de la A-2 i arriben a l'aeroport. Operades per Sagalés.

Taula 16: Horaris línies 601 i 605.

Blanes → Girona					Girona → Blanes		
Línia	601	601	601	605	Línia	601	605
Blanes	11:00	14:00	15:43	18:20	Girona	08:30	20:00
Lloret de Mar	No	No	No	18:45	N-156 – Cruïlla Aeroport	08:46	20:16
Tordera	11:10	14:10	16:05	No	N-156 Hotel Sallés	08:48	20:18
Maçanet de la Selva	11:30	14:30	16:25	No	N-156 CIM La Selva	08:50	20:20
N-156 – Cruïlla Aeroport	11:41	14:41	16:31	No	Aeroport	08:55	20:30
N-156 – Hotel Sallés	11:43	14:43	16:33	No	N-156 CIM La Selva	08:56	No
N-256 CIM La Selva	11:45	14:45	16:35	No	N-156 Hotel Sallés	08:58	No
Aeroport	11:50	14:50	16:45	19:20	N-156 – Cruïlla Aeroport	09:00	No
N-256 CIM La Selva	11:51	14:51	16:46	19:21	Maçanet de la Selva	09:10	20:40
N-156 – Hotel Sallés	11:53	14:53	16:48	19:23	Tordera	09:25	No
N-II - Cruïlla Aeroport (rest. Sant Cristòfol)	11:55	14:55	16:50	19:25	Lloret de Mar	No	21:10
Girona	12:10	15:50	17:05	19:40	Blanes	09:50	21:30

- Línia 607 Girona – Aeroport de Girona (L0328): És la línia amb més expedicions diàries, concretament 14 en cada sentit, i tots els dies de la setmana. Uneix l'estació d'autobusos de

Girona i l'Aeroport. En sentit sud para a tocar la urbanització Can Jordi, mentre que en sentit Girona, hi ha parada al Restaurant Sant Cristòfol i al polígon industrial. Línia operades per Sagalés.

Taula 17: Horaris línia 607.

Girona → Aeroport de Girona														
Girona	05:00	06:00	07:00	09:00	10:00	12:00	14:00	16:00	17:00	18:00	20:00	21:00	22:00	23:00
Fornells (Pol Ind. / N-II, Nissan)	05:14	06:14	07:14	09:14	10:14	12:14	14:14	16:14	17:14	18:14	20:14	21:14	22:14	23:14
N-II – Urb. Can Jordi	05:18	06:18	07:18	09:18	10:18	12:18	14:18	16:18	17:18	18:18	20:18	21:18	22:18	23:18
N-156 – Cruïlla Aeroport	05:20	06:20	07:20	09:20	10:20	12:20	14:20	16:20	17:20	18:20	20:20	21:20	22:20	23:20
N-156 – Hotel Sallés)	05:22	06:22	07:22	09:22	10:22	12:22	14:22	16:22	17:22	18:22	20:22	21:22	22:22	23:22
Aeroport	05:29	06:29	07:29	09:29	10:29	12:29	14:29	16:29	17:29	18:29	20:29	21:29	22:29	23:29

Aeroport de Girona → Girona														
Aeroport	05:30	06:30	08:30	09:30	10:30	12:30	15:30	16:30	17:30	19:30	20:30	21:30	22:30	23:30
N-156 - Hotel Sallés	05:33	06:33	08:33	09:33	10:33	12:33	15:33	16:33	17:33	19:33	20:33	21:33	22:33	23:33
N-II - Cruïlla Aeroport (rest. Sant Cristòfol)	05:35	06:35	08:35	09:35	10:35	12:35	15:35	16:35	17:35	19:35	20:35	21:35	22:35	23:35
N-II – P. I. Riudellots	05:37	06:37	08:37	09:37	10:37	12:37	15:37	16:37	17:37	19:37	20:37	21:37	22:37	23:37
N-II - Llevant - P. I. de Fornells	05:40	06:40	08:40	09:40	10:40	12:40	15:40	16:40	17:40	19:40	20:40	21:40	22:40	23:40
Girona	05:59	06:59	08:59	09:59	10:59	12:59	15:59	16:59	17:59	19:59	20:59	21:59	22:59	23:59

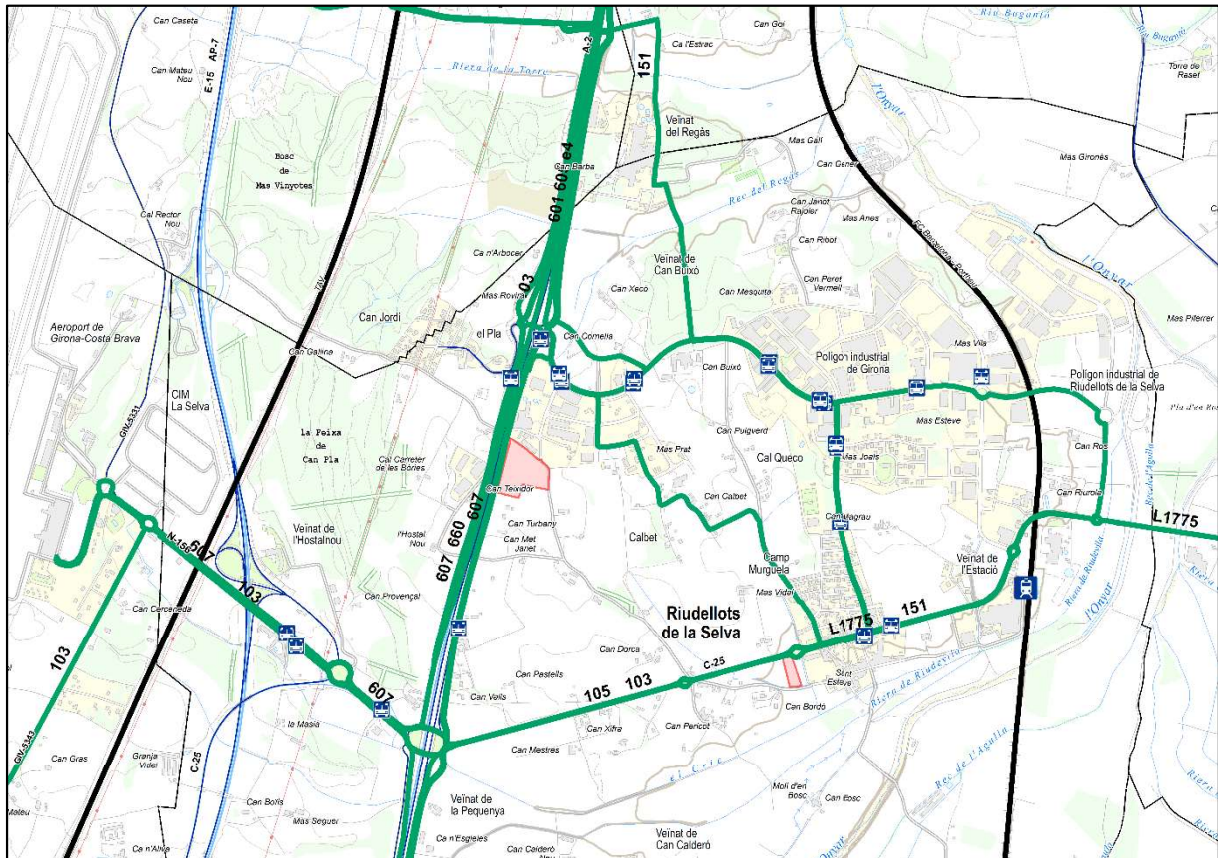
- Línia 663: Girona - Lloret de Mar (L0885): A Riudellots segueix la traça de l'A-2. Amb 3 expedicions d'aquesta línia s'aturen a les parades de Riudellots en cada sentit de la marxa. Cap d'aquests trajectes es realitzen en cap de setmana o festiu. Operada per l'empresa Sagalés.

Taula 18: Horaris línia 663.

Girona → Lloret de Mar				Lloret de Mar → Girona			
Girona	07:15	15:15	21:15	Lloret de Mar	06:15	14:15	20:15
N-II - Llevant - P. I. de Fornells	07:27	15:27	21:27	Vidreres	06:31	14:31	20:31
N-II – Rest. Can Panella	07:29	15:29	21:29	N-II - Cruïlla Aeroport (rest. Sant Cristòfol)	06:58	14:58	20:58
N-II - Urbanització Can Jordi	07:31	15:31	21:31	N-II – P. I. Riudellots	07:01	15:01	21:01
Cruïlla Aeroport	07:33	15:33	21:33	N-II - Llevant - P. I. de Fornells	07:05	15:05	21:05
Vidreres	07:54	15:54	21:54	Girona	07:15	15:15	21:15
Lloret de Mar	08:15	16:15	22:15				

- També existeix la línia de transport escolar col·lectiu gestionat pel consell comarcal amb servei entre Riudellots i Cassà de la Selva. Amb un servei d'anada al matí (07:41) i de tornada a la tarda (15:04), realitzant dues parades al municipi: pàrquing i gasolinera. Línia operada per Taxis i Microbusos Balliu, SL.

Figura 18: Línies de transport col·lectiu (ferrocarril i bus interurbà).



2.3. MOBILITAT ACTUAL AL SECTOR AFECTAT

2.3.1. DESCRIPCIÓ DE LA MOBILITAT ACTUAL AL SECTOR

D'acord amb els objectius de la modificació puntual (Millora de la mobilitat dins el polígon industrial Ponent . Millora de la mobilitat de la urbanització Can Jordi amb el nucli urbà) es considerarà com a àmbit resultant d'estudi, en relació a la mobilitat, tant els entorns immediats de la UA-16, com el nus viari de connexió amb l'A-2, les seves vies de servei i l'accés al nucli residencial Can Jordi.

En consonància amb aquesta premissa es caracteritzarà la mobilitat actual derivada de l'ús industrial existent (Friselva), així com la mobilitat derivada de l'ús residencial de la urbanització Can Jordi.

La **mobilitat rodada** del sector està estructurada a partir de les vies de servei de l'A-2 i l'avinguda del Mas Pins i la seva prolongació fins a la urbanització Can Jordi (denominat carrer Josep Pla). En els entorns immediats només es pot travessar l'A-2 pel pas inferior del doble enllaç de l'avinguda del Mas i el carrer Josep Pla.

Les actuals instal·lacions de Friselva presenten una entrada (recepció) directa des del vial de servei de l'autovia A-2 (lateral), i uns accessos per a vehicles pesats per el carrer de l'Arboç.

A partir de l'A-2 en direcció sud es pot sortir a la **rotonda de ponent**, aquesta rotonda presenta 5 connexions:

- 1.1. Incorporació procedent de la sortida de l'autovia l'A-2. Vial d'1 carril d'accés.
- 1.2. Incorporació de la via de servei (lateral) procedent del camí de la nacional (Aiguaviva). Vial d'1 carril d'accés.
- 1.3. Connexió amb la urbanització de Can Jordi (Carrer Josep Pla). Vial 1+1, de 2 sentits de circulació.
- 1.4. Sortida cap a la via de servei (lateral) que permet la connexió amb el camí d'Aiguaviva (i la urbanització Can Jordi i altres cases disseminades del veïnat de l'Hostalnou), i amb el sector industrial Roberlo. Vial d'1 carril de sortida.
- 1.5. Connexió amb la rotonda de llevant. Vial 1+1, de 2 sentits de circulació. Que creua l'A-2 en un pas inferior.

La **rotonda de llevant** presenta les següents connexions:

- 2.1. Connexió amb la rotonda de ponent. Vial 1+1, de 2 sentits de circulació. Que creua l'A-2 en un pas inferior.
- 2.2. Incorporació de la via de servei (lateral), que recull els vehicles de sortida de diferents sectors, entre d'altres Friselva. Vial d'1 carril d'accés.
- 2.3. Connexió amb l'Av. del Mas Pins. Vial 1+1, de 2 sentits de circulació. Aquesta avinguda forma part de la xarxa primària interna i connecta l'A-2 amb el polígon industrial i els nuclis Ponent Residencial i Mas Joals.
- 2.4. Connexió amb la via de servei (lateral) en direcció nord. Vial 1+1, de 2 sentits de circulació. Dona accés al carrer del Bruc, el veïnat del Regàs i a diferents instal·lacions industrials (Norfrisa, Friusa,...).
- 2.5. Incorporació a l'A2 en direcció nord, mitjançant un carril d'acceleració.

Figura 19: Ortofotomapa del doble enllaç i detall del pas inferior.



L'autovia A-2 constitueix una barrera per als desplaçaments en sentit est-oest. Per creuar l'autovia, a part del pas de l'av. del Mas Pins, es poden utilitzar els següents passos inferiors:

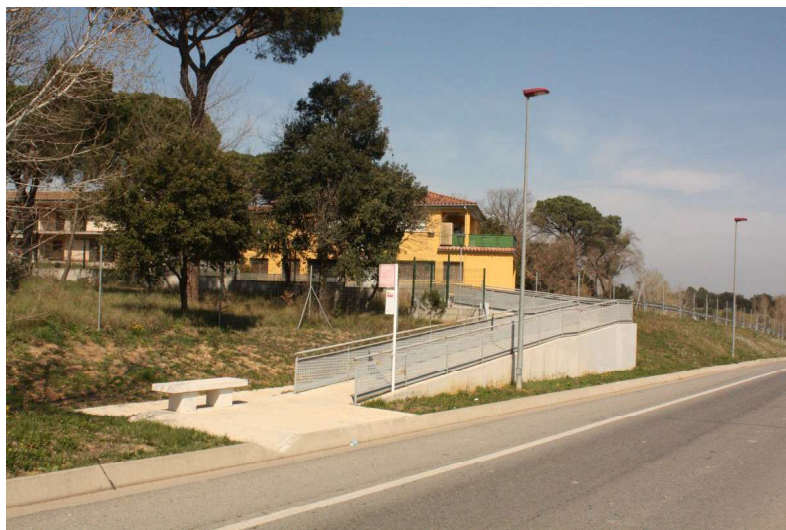
- Pas inferior a l'enllaç de l'Aeroport, on connecten les carreteres C-25, N-156 i A-2. Es troba situat a 1.680 m al sud del pas de l'av. del Mas Pins.
- Pas inferior al camí de la nacional, al terme municipal d'Aiguaviva, limitant amb Fornells de la Selva. Aquest vial asfaltat també travessa la via del TAV i l'autopista AP-7 per acabar trobant la carretera d'Aiguaviva (GIV-5331). Es troba situat a 1.195 m al nord del pas de l'av. del Mas Pins.

Figura 20: Detall del pas inferior per creuar l'autovia A-2.



El sector presenta una bona oferta de **transport públic** a partir de l'existència de diferents línies d'autobusos interurbans, amb quatre parades que donen servei al sector: N-II - Can Jordi, N-II - P.I. Riudellots, Pol. Ind. Av. Mas Pins i N-II - Cruïlla Aeroport (rest. Sant Cristòfol).

Figura 21: Parada de bus N-II – Urb. Can Jordi.



D'acord amb el plànol **Cobertura i nivell de servei de les parades de bus interurbà** es conclou que totes les cases de la urbanització Can Jordi es troben a menys de 500 m de la parada de bus N-II – Can Jordi. Aquesta parada s'ubica a la via de servei (lateral) de l'A-2, i connecta amb el carrer Josep Pla a través d'una rampa d'accés de 32 m de llarg.

Els busos que paren al lateral de ponent de l'A-2 en sentit sud retornen pel lateral del costat de llevant, llindant amb el polígon industrial. La parada N-II - P.I. de Riudellots es troba a escassos metre de la rotonda de connexió del lateral amb l'av. Mas Pins.

Figura 22: Parada de bus N-II – P.I. de Riudellots.



La parada de bus N-II – P.I. de Riudellots es situa a menys de 500 m de les cases de la urbanització Can Jordi. Només les parcel·les del sector més occidental de la urbanització queden situades a més de 500 m d'aquesta parada de bus.

La tercera parada de bus que existent al sector és la denominada Pol. Av. Mas Pins, queda situada a la mateixa avinguda, a només 190 m de la parada N-II – P.I. Riudellots. Per aquesta parada (amb espai reservat en ambdós costats de l'avinguda) hi circulen els busos que donen servei a tot el polígon industrial de Riudellots i també al centre urbà.

Figura 23: Parades pol. ind. Av. Mas Pins (amb marquesina al nord, i amb simple suport-tòtem al sud).



Aquesta parada presenta una disposició més allunyada respecte la urbanització Can Jordi. El carrer dels Avets representa el límit de la seva isolínia de 500 m.

La darrera parada de bus existent als entorns immediats es localitza a la via de servei (lateral) de l'autovia A-2, just davant del restaurant Sant Cristòfol. Aquesta parada de bus es localitza a 550 m al sud del nou sòl industrial. S'anomena N-II - Cruïlla Aeroport (rest. Sant Cristòfol), ja que es localitza en una posició propera a la N-156. Complementa les parades existents a la N-156, i constitueix la parada de referència del sector en els desplaçaments dels busos interurbans en sentit nord (Girona).

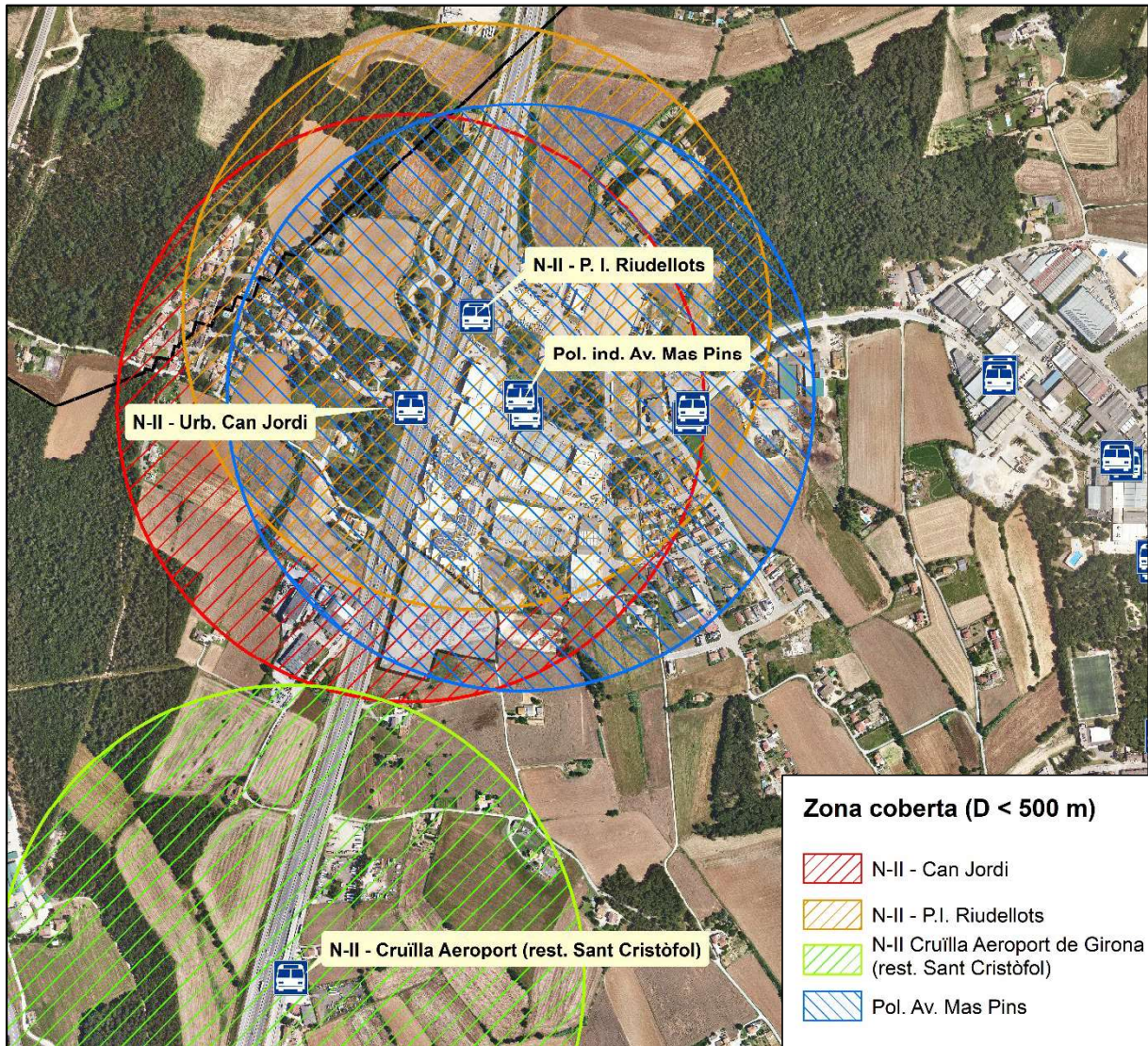
Figura 24: Parada N-II - Cruïlla Aeroport (rest. Sant Cristòfol).



Les línies que realitzen els seus serveis en l'eix de l'A-2 presenten una important dificultat, derivada de la falta de permeabilitat als dos costats de l'autovia. Els usuaris que utilitzen el bus interurbà, ja que l'usuari ha de travessar l'autovia a peu per completar el trajecte d'anada o de tornada. Les línies que donen servei a tot el polígon i al nucli de Riudellots no presenten aquesta necessitat, ja que tant en els desplaçaments d'anada com els de tornada passen per la mateixa avinguda de Mas Pins.

Com s'observa a la següent figura el sòl residencial (Can Jordi) i el sòl industrial (Polígon Ponent) estan compresos dins de la isolínia 500 m de 1, 2 o 3 parades de bus diferents. Per tant, la cobertura de les parades existents és òptima. Igualment, el Decret 344/2006 determina que les parades, per garantir un bon nivell de servei, han de situar-se de manera que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres.

Figura 25: Parades de bus interurbà i nivell de cobertura.



A continuació es detallen les línies existents i les parades que realitzen a l'àmbit considerat:

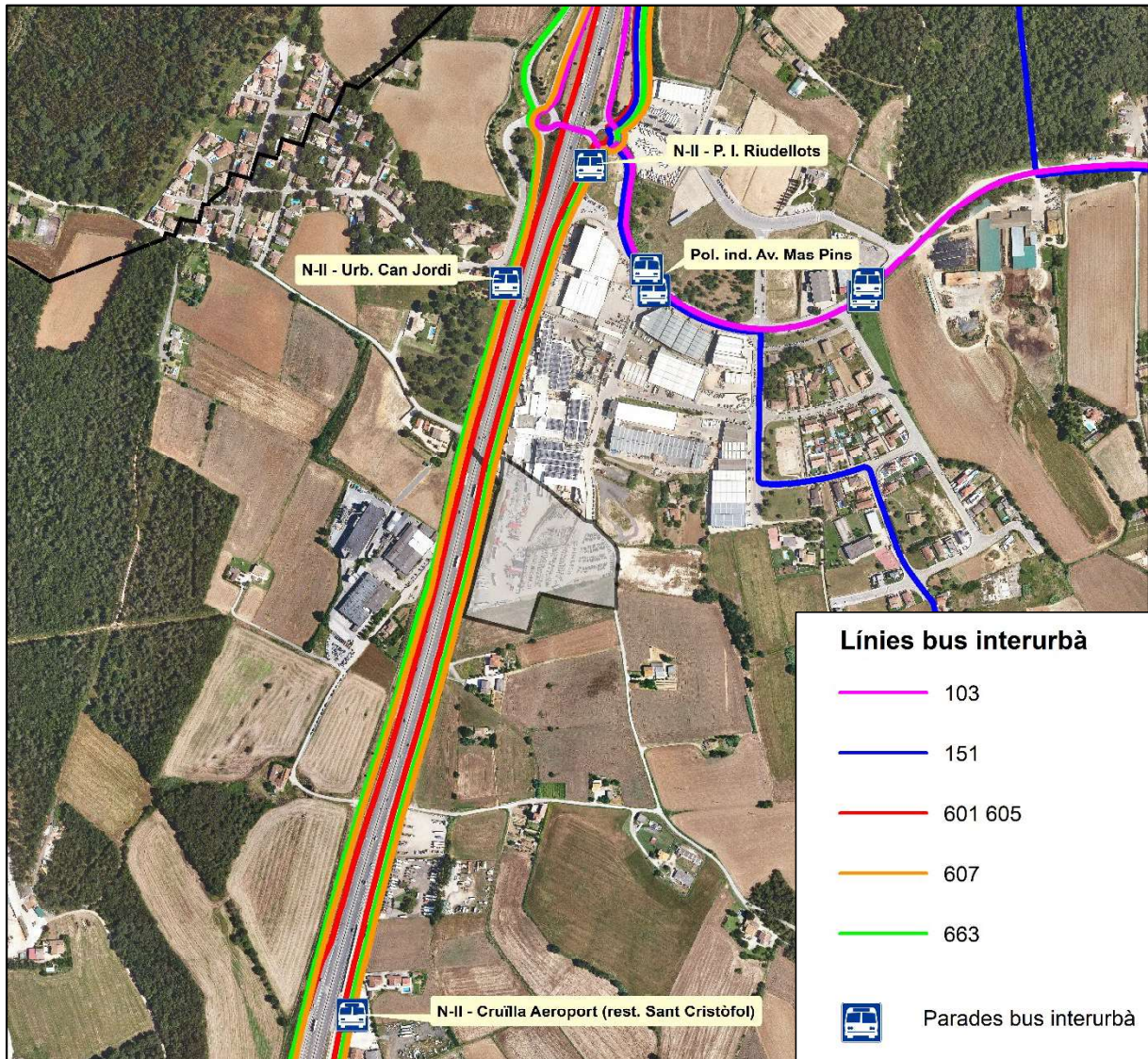
- Línia 103 Girona – Santa Coloma de Farners (L0334): 2 expedicions diàries en cada sentit de dilluns a divendres. No circula els mesos de juliol i agost. Estacions pròximes: Pol. Ind. Av. Mas Pins.
- Línia 151 Girona – Caldes de Malavella (L0327): 8 expedicions diàries en cada sentit de dilluns a divendres. Estacions pròximes: Pol. Ind. Av. Mas Pins.
- Línia 601 i 605 Blanes – Girona (L0167): en dies laborables només 4 serveis en direcció Girona i 2 serveis en direcció Blanes; mentre que els dissabtes laborables només realitzen 2 serveis en direcció Girona. En sentit Girona la línia efectua parada davant del Restaurant Sant Cristòfol. En sentit Blanes les parades les realitza a la N-156, quedant lluny del polígon de Riudellots i de la urbanització Can Jordi.

- Línia 607 Girona – Aeroport de Girona (L0328): 14 expedicions en cada sentit, i tots els dies de la setmana. En sentit sud para a la urbanització Can Jordi, mentre que en sentit Girona, hi ha parada al Restaurant Sant Cristòfol i al polígon industrial.
- Línia 663: Girona - Lloret de Mar (L0885): 3 expedicions en cada sentit s'aturen a Riudellots, només opera de dilluns a divendres laborables. Amb parades a la urbanització Can Jordi i al Restaurant Sant Cristòfol i al pol. ind. de Riudellots.

Taula 19: Correspondència entre les línies, les parades i les expedicions diàries

	N-II – Urb. Can Jordi	N-II - Cruïlla Aeroport (rest. Sant Cristòfol)	N-II P.I. de Riudellots	Pol. Av. Mas Pins (2 sentits de circulació)	Expedicions diàries (laborables)
L103 Girona – Santa Coloma de Farners (L0334)	-	-	-	Direcció Santa Coloma: 15:27 i 17:27. Direcció Girona: 9:00 i 16:46	2 per sentit
L151 Girona – Caldes de Malavella (L0327)	-	-	-	Direcció Caldes de Malavella: 06:43, 07:43, 08:43, 13:03 i 14:03. Direcció Girona: 14:15, 15:15, 18:05, 19:05 i 20:10.	5 per sentit
L601/605 Blanes – Girona (L0167)	-	Direcció Girona: 11:55, 14:55, 16:50 i 19:25.	-	-	4 sentit Girona (2 sentit Blanes)
L607 Girona – Aeroport de Girona (L0328)	Direcció aeroport: 05:18, 06:18, 7:18, 09:18, 10:18, 12:18, 14:18, 16:18, 17:18, 18:18, 20:18, 21:18, 22:18 i 23:18.	Direcció Girona: 05:35, 06:35, 8:35, 09:35, 10:35, 12:35, 15:35, 16:35, 17:35, 19:35, 20:35, 21:35, 22:35 i 23:35	Direcció Girona: 05:37, 06:37, 08:37, 09:37, 10:37, 12:37, 15:37, 16:37, 17:37, 19:37, 20:37, 21:37, 22:37 i 23:37	-	14 per sentit
L663 Girona – Lloret de Mar (L0885)	Direcció Lloret de Mar: 07:31, 15:31 i 21:31	Direcció Girona: 06:58, 14:58 i 20:58.	Direcció Girona: 07:05, 15:05 i 21:01.	-	3 per sentit

Figura 26: Línies de bus interurbà existents.



En relació a la **mobilitat a peu i en bicicleta** cal destacar que no arriben al polígon industrial Ponent els recorreguts o itineraris definits, principalment en sòl no urbanitzable. L'itinerari saludable més proper discorre pel sud del carrer de la Farigola i pel carrer del Xaloc. Per tant, no existeix al sector considerat una xarxa de vianants que uneixi els àmbits generadors de mobilitat (sector industrial i sector residencial).

El desdoblament de la N-II i la creació de l'A-2 ha comportat una barrera en sentit est-oest. Els vianants o ciclistes que l'entrevessin només tenen la possibilitat de fer-ho en el pas inferior de l'avinguda del Mas Pins. Aquest creuament no és realitza en condicions de seguretat, ja que no es disposa de vorera, cuneta o calçada diferenciada, de manera que han de transitar compartint la calçada amb els vehicles.

Malgrat la no existència d'itineraris principals per a vianants cal destacar diferents trams adaptats per a l'ús de vianants i, en menor mesura, de ciclistes:

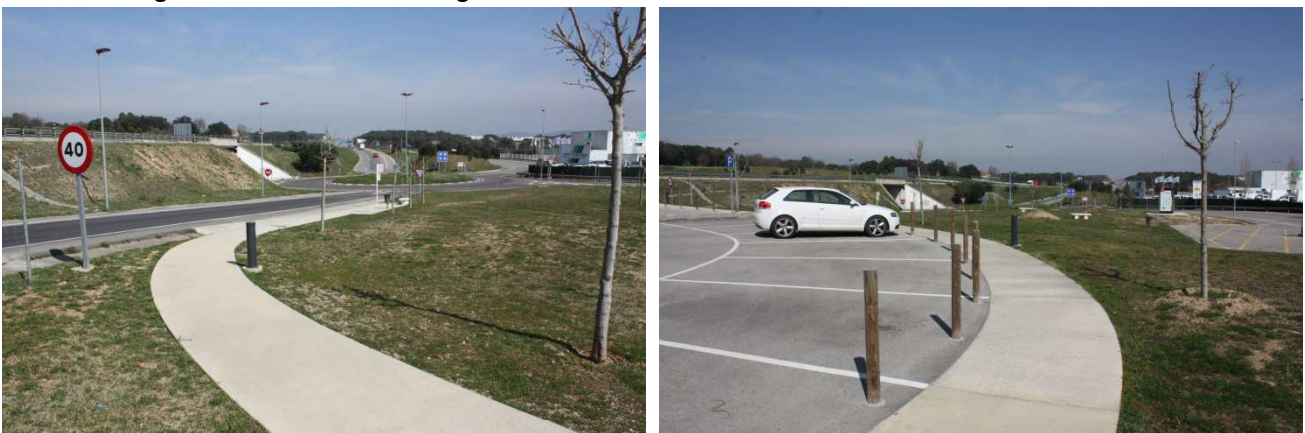
- Vorera del carrer Josep Pla. El vial de connexió amb la urbanització Can Jordi disposa d'una vorera de 100-120 cm, que connecta amb les voreres existents a la urbanització i amb la parada de bus denominada N-II – Urb. Can Jordi. Aquesta vorera s'acaba a les proximitats de la rotonda.

Figura 27: Vorera del carrer Josep Pla, fins a la rotonda.



- Paviment de formigó que entre la parada de bus N-II – P.I. de Riudellots i l'av. del Mas Pins. La parada de bus disposa d'un petit recorregut amb paviment de formigó (95 m) que connecta la parada de bus amb la vorera existent a l'av. del Mas Pins, passant entre l'aparcament de vehicles i la zona verda.

Figura 28: Paviment de formigó fins a travessar l'av. del Mas Pins.



Els desplaçaments a peu entre el la urbanització Can Jordi i el centre de Riudellots (Ajuntament) són poc factibles, ja que la distància és considerable (2,8 km) i un temps de 34 minuts. Per contra, entre les instal·lacions industrials de Friselva i el nucli de Riudellots (Ajuntament) hi ha només 1,7 km de separació, de manera que els desplaçaments a peu són factibles, amb uns 20 minuts de desplaçaments.

Els desplaçaments en bicicleta entre el polígon industrial de Riudellots, la urbanització de Can Jordi i altres nuclis (Mas Joals, ponent Residencial, Veïnat de Can Buixó...) són factibles tant per distàncies com per orografia existent. Malgrat tot, els desplaçaments en bicicleta per a desplaçaments de mobilitat quotidiana no són gens habituals. La bicicleta s'utilitza per a finalitats d'oci, lleure i esport.

2.5.1. MOBILITAT ASSOCIADA A L'ÚS INDUSTRIAL

L'accés actual a les instal·lacions de Friselva es realitza a través del vial de servei de l'A-2 i pel carrer de l'Arboç. Aquest carrer no té continuïtat cap al sud, i acaba al l'alçada de les instal·lacions de Friselva per continuar en format de camí rural. Per tant, els vehicles han de sortir pel mateix carrer de l'Arboç, o pels carrers Romaní i Farigola, i retornar a l'av. del Mas Pins.

Mobilitat associada al transport de mercaderies

D'acord amb les dades facilitades per l'empresa Friseva, actualment hi ha un trànsit de vehicles pesats d'uns 30 vehicles pesats diaris de mitjana. Principalment es corresponen amb camions de bestiar viu i camions refrigerats amb carn processada. L'accés per càrrega i descàrrega de mercaderies (camions) es realitza a través del carrer de l'Arboç.

L'accés pel carrer de l'Arboç no permet un trànsit fluid de vehicles pesats. Els camions poden maniobrar dins les instal·lacions de Friselva, per tornar a sortir pel mateix carrer de l'Arboç en direcció cap a l'av. del Mas Pins.

També es pot incloure en aquest apartat la mobilitat associada als professionals de la mobilitat (transportistes), missatgers, comercials, tècnics...). Majoritàriament aquest flux de vehicles es centralitza directament a partir de l'accés per la via de servei de l'A-2, que constitueix l'accés principal a les oficines de Friselva.

Mobilitat associada als treballadors

A partir de les dades facilitades per l'empresa Friselva es localitza la residència dels seus 623 empleats actuals.

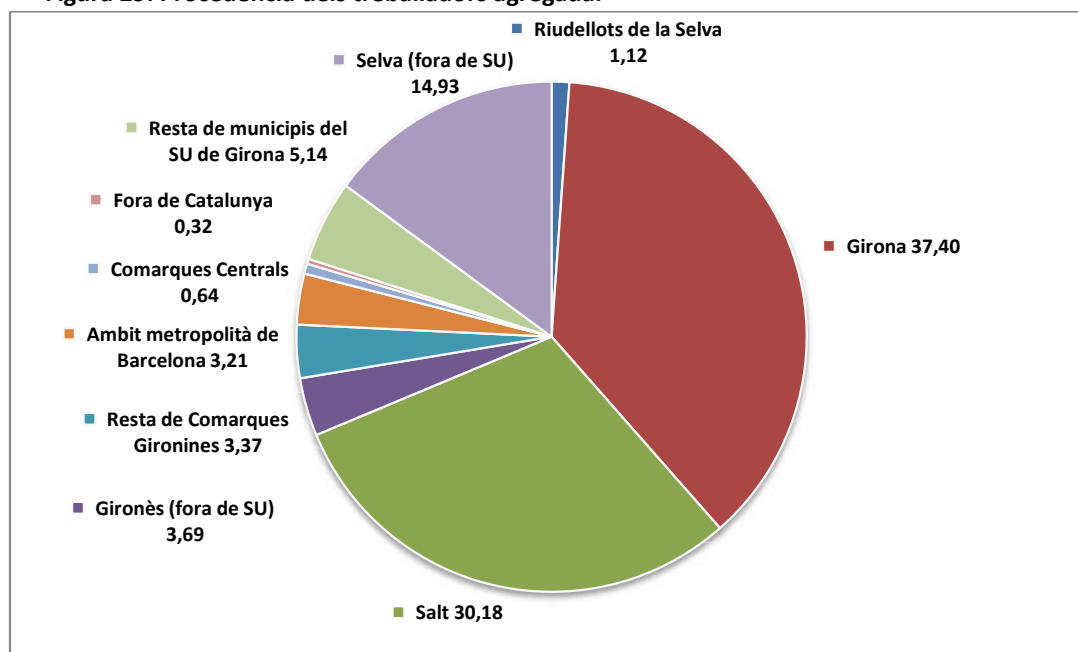
Els treballadors procedents de Girona i Salt representen conjuntament el 67,58% del total de treballadors de Friselva. Per contra, els treballadors procedents del municipi de Riudellots només

representen un 1,12%. Cal destacar que el 73,84% dels treballadors de Friselva resideixen al Sistema urbà de Girona, i un 14,94% resideixen altres municipis de la comarca de la Selva que no formen part del Sistema urbà de Girona.

Taula 20: Procedència dels treballadors de Friselva.

Procedències		Núm. treballadors	% treballadors
Sistema urbà de Girona (SU)	Riudellots de la Selva	7	1,12
	Girona	233	37,40
	Salt	188	30,18
	Celrà	10	1,61
	Resta de municipis del SU de Girona	22	3,53
Comarca de la Selva (municipis no inclosos al SU de Girona)	Santa Coloma de Farners	33	5,30
	Lloret de Mar	17	2,73
	Sils	12	1,93
	La Selva (fora de SU)	31	4,98
Comarca del Gironès (municipis no inclosos al SU de Girona)		23	3,69
Comarca del Baix Empordà		8	1,28
Comarca del Pla de l'Estany		8	1,28
Comarca de la Garrotxa		1	0,16
Comarca de l'Alt Empordà		4	0,64
Comarques Centrals		4	0,64
Àmbit metropolità de Barcelona		20	3,21
Fora de Catalunya		2	0,32
TOTALS		623	100,00

Figura 29: Procedència dels treballadors agregada.



Aplicant la mitjana de desplaçaments diaris per lloc de treball de la comarca de la Selva (2,69 desplaçaments diaris per lloc de treball) de l'EMO2011 s'obté una estimació dels desplaçaments associats exclusivament a la mobilitat obligada dels treballadors de l'empresa Friselva. Així, els 623 treballadors generen **1.676 desplaçaments**, que equivalen a 838 viatges.

2.5.2. MOBILITAT ASSOCIADA ALS USOS RESIDENCIALS

Actualment a la urbanització Can Jordi hi consta una població censada de 97 persones a la part corresponent al terme municipal de Riudellots de la Selva, mentre que al terme d'Aiguaviva hi conta una població de 71 persones. Tenint en compte la població total (168 persones) es pot estimar la quantitat de desplaçaments a partir de les mitjanes de desplaçaments en dia feiner i festiu, recollides al Pla Director de Mobilitat de les Comarques Gironines (PDMCG).

Taula 21: Estimació de la mobilitat actual.

	Població resident	Feiner (desplaçaments/dia)	Festiu (desplaçaments/dia)
Mitjana desplaçaments per habitant i dia (PDMCG)	-	3,18	2,25
Nucli de Can Jordi	168 habitants	534	378

2.5.3. MOBILITAT ACTUAL ESTIMADA

Per tal d'estimar els viatges actuals al sector estudiat (empresa Friselva i urbanització Can Jordi) s'han utilitzat els criteris fixats en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

L'annex I del Decret recull els criteris per calcular el nombre de desplaçaments diaris que generen les diferents activitats i usos del sòl, fixant una ràtio mínima de viatges generats al dia.

Taula 22: Criteris per estimar la mobilitat generada

Activitats i usos del sòl	Ràtios de viatges generats per dia
Ús d'habitatge	7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús comercial	50 viatges/100m ² de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100m ² de sostre
Ús industrial	5 viatges/100m ² de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m ² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m ² de sòl

Font: Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Taula 23: Estimació dels viatges generats en els dos sentits actualment en dia laborable als entorns.

		Criteri	Amidament	Viatges generats
Ús industrial	Indústria Friselva	5 viatges/100m ² de sostre	22.558 m ²	1.128
Ús d'habitatge	Urbanització Can Jordi	3 viatges/persona	168 persona	504

Com es comprova en la taula anterior la incidència de la mobilitat generada associada a les instal·lacions l'empresa Friselva és molt superior a la generada per els usos residencials de tot el nucli de Can Jordi.

3. MOBILITAT FUTURA AL SECTOR AFECTAT

3.1. CÀLCUL DE L'INCREMENT DE LA MOBILITAT GENERADA

Per el càlcul de l'increment de la mobilitat associat a la modificació de les NNSS de Riudellots de la s'ha tingut en compte l'increment de sostre per a ús industrial, i l'increment de zones verdes i equipaments. Posteriorment es realitzen les estimacions de les futures necessitats i demandes d'infraestructures en relació amb la nova mobilitat generada i amb serveis com el transport públic i la situació de la mobilitat al municipi.

Aplicant els criteris de l'annex I del Decret 344/2006 es calcula l'increment de viatges diaris generats per les diferents activitats i usos del sòl. Cal destacar que no es coneix el destí de les dotacions d'equipaments. Per calcular els viatges generats associats a les dos peces d'equipaments s'ha aplicat una edificabilitat mitjana de 0,5 m² de sostre / m² sòl. L'article 46 de les Normes Subsidiàries de planejament estableix una intensitat neta màxima d'1 m² de sostre / m² sòl.

Taula 24: Càlcul de l'increment de viatges generat/dia (amb tornades incloses) associats al planejament.

	Criteri	Amidament	Viatges generats
Us industrial	5 viatges/100m ² de sostre	28.674,73 m ²	1.434
Zones verdes	5 viatges/100 m ² de sòl	3.224,00 m ²	161
Equipaments (Sector 1)	20 viatges/100 m ² de sostre	806,00 m ²	161
Equipaments (Sector 2)		2.392,50 m ²	479
TOTAL INCREMENT			2.235

En aplicació dels criteris del Decret 344/2006 es determina que en els diferents usos comportaran la generació de **2.235 viatges/dia** en els dos sentits (1.117 viatges atrets i 1.117 viatges generats). Aquesta mobilitat quedarà repartida en el dos sectors discontinus de la modificació de planejament:

- Sector 1 – Zona industrial: 1.756 viatges/dia en els dos sentits.
- Sector 2 – Zona equipaments: 479 viatges/dia en els dos sentits.

Distribució territorial de la mobilitat

La mobilitat associada a l'ús industrial es el resultat de la mobilitat dels treballadors, el transport de mercaderies (vehicles pesats i furgonetes), i les visites. En qualsevol cas el principal generador de mobilitat són els propis treballadors. Per distribuir territorialment la nova mobilitat s'utilitzen les procedències dels treballadors actuals de Friselva:

Taula 25: Distribució territorial de la mobilitat associada a l'ús industrial.

	Riudellots de la Selva	Sistema urbà de Girona (SU)	La Selva (fora del SU)	Altres	Total
% distribució	1,5%	72,5%	15,0%	11,0%	100,0%
Viatges/dia 2s	22	1.040	215	158	1.434

Dins dels desplaçaments associats a l'ús industrial s'hi inclouen els vehicles pesats de transport de mercaderies. D'acord amb les previsions de creixement de l'empresa s'ha estimat un increment de 15 camions al dia, passant dels 30 actuals als 45 camions en total. Aquests inclouen tant els camions tràiler amb bestiar viu com els camions refrigerats destinats al transport de la carn processada.

La mobilitat associada als usos d'equipament i zona verda implica principalment població resident al municipi de Riudellots de la Selva. En aquest sentit cal destacar que la zona verda prevista al polígon és perimetral, i no generarà una atracció de desplaçaments important. Per altre costat, els equipaments seran municipals, i en conseqüència, destinats principalment al públic local. Malgrat tot, aquest extrem dependrà del destí final de les dues peces d'equipaments.

Taula 26: Distribució territorial de la mobilitat associada als equipaments i la zona verda.

	Riudellots de la Selva	Sistema urbà de Girona (SU)	La Selva (fora del SU)	Altres	Total
% distribució	70%	15%	9%	6%	100,0%
Viatges/dia 2s	561	120	72	48	801

Distribució modal de la mobilitat

La distribució modal de nova mobilitat està condicionada pel motiu del desplaçament (ús) i per la procedència (distribució territorial). La hipòtesi de distribució modal de la mobilitat s'ha establert a partir d'aquests dos condicionants:

- Ús industrial (amb predominança de desplaçaments externs): distribució modal corresponent als llocs de treball localitzats al municipi de Riudellots de la Selva, segons enquesta de mobilitat obligada de 2001.
- Ús d'equipaments i zones verdes (amb predominança de desplaçaments interns): s'aplica la distribució modal corresponent a la mobilitat personal de Comarques Gironines d'acord amb l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2006 (EMQ2006).

Taula 27: Distribució modal estimada, diferenciant per usos.

		Mitjà de desplaçament	Percentatge (%)	Viatges/dia 2s
Sector 1 – Zona Industrial	Ús industrial	Transport privat	93,7	1.343
		Transport públic	1,58	23
		Modes no motoritzats	4,73	68
	Ús equipaments i zones verdes	Transport privat	45,9	148
		Transport públic	2,8	9
		Modes no motoritzats	51,3	165
Sector 2 – Zona equipaments	Ús equipaments	Transport privat	45,9	220
		Transport públic	2,8	13
		Modes no motoritzats	51,3	245

Taula 28: Taula resum de la distribució modal dels viatges generats / dia (amb tornades incloses)

	Viatges/dia 2s	Percentatge (%)
Transport privat	1.711	76,56
Transport públic	45	2,02
Modes no motoritzats	479	21,42
	2.235	100,00

Hipòtesi d'ocupació de vehicles

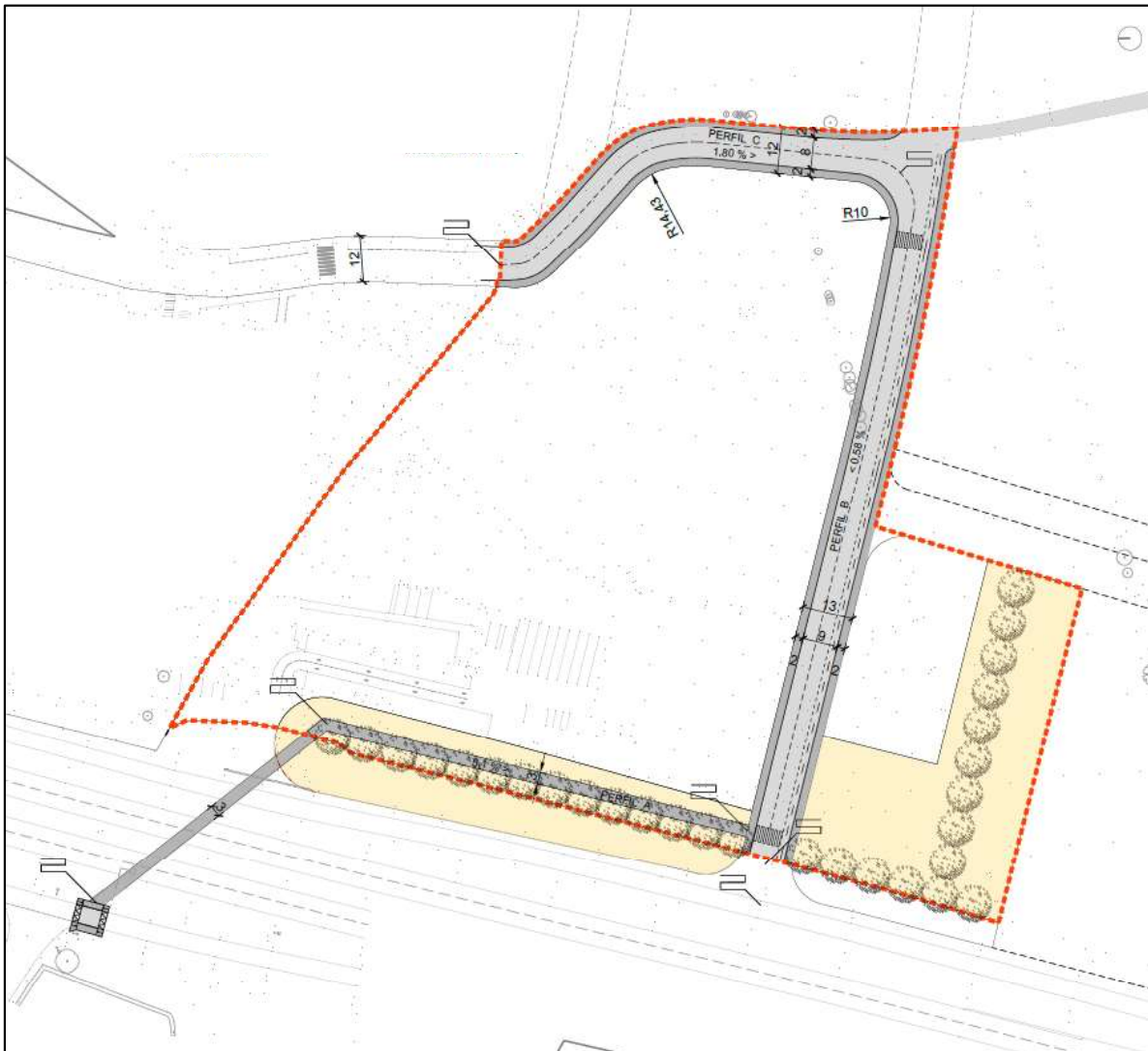
Es considerarà una ocupació mitjana dels vehicles dels treballadors d'1,2 persones/veh. Per tant, el nombre de vehicles associats a la mobilitat ocupacional es redueix lleugerament. La mitjana d'ocupació s'aplica a tots els vehicles sense diferenciar si són treballadors, professionals del transport de mercaderies, vehicles pesats....

Aplicant aquest factor d'ocupació de vehicles resulta un total de 1.426 vehicles en els dos sentits (anada i tornada), o dit d'altra manera 713 vehicles/dia i sentit.

3.2. SISTEMA VIARI PREVIST

La modificació de planejament estableix un sistema viari senzill, però funcional, que resol les antigues previsions viàries de les Normes Subsidiàries, amb vials en el sòl no urbanitzable, que no són compatibles amb la naturalesa no urbanitzable. Per tant, aquesta modificació només preveu la prolongació del carrer de l'Arboç, amb continuïtat cap a la via de servei (lateral) de l'A-2 mitjançant un nou carrer.

Figura 30: Sistema viari previst.



La figura de planejament només estableix una amplada mínima dels vials, fixant una amplada de 13 m al nou vial, i una amplada de 12 m al carrer de l'Arboç, mantenint l'amplada del tram executat.

Figura 31: Secció nou vial (proposta)

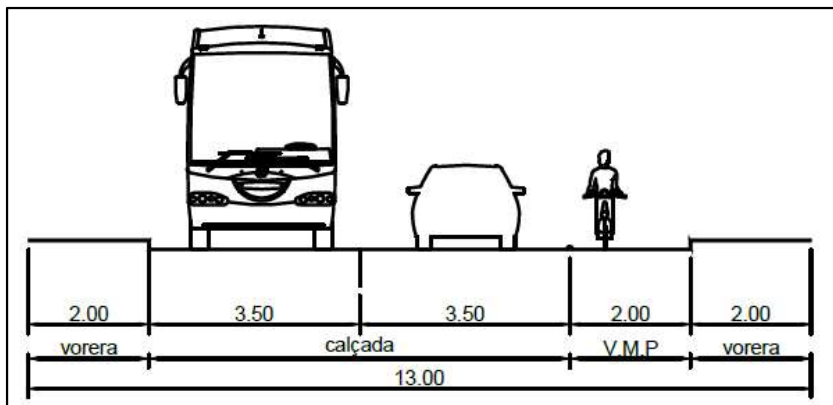
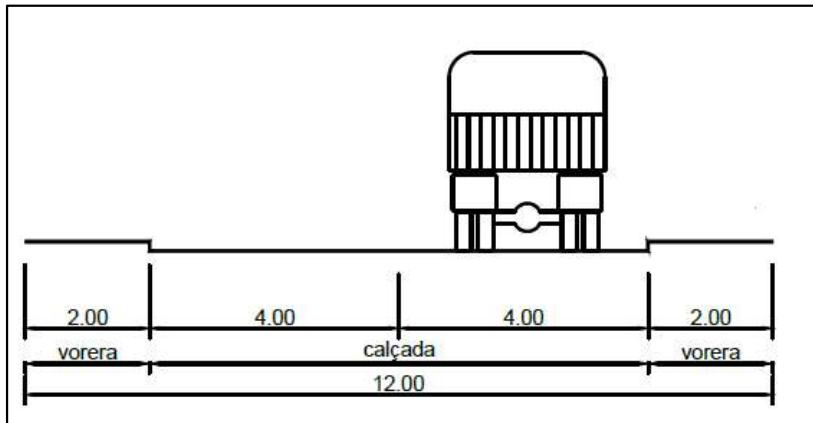


Figura 32: Secció carrer de l'Arboç (proposta)



Com a càrrega urbanística del sector s'hi inclou la construcció de la passera de vianants i ciclistes per creuar l'autovia A-2, que permetrà connectar el nucli de Can Jordi amb el polígon industrial Riudellots i mitjançant un camí rural fins al nucli urbà de Riudellots.

3.3. IMPACTE DE LA MOBILITAT GENERADA SOBRE LES DIVERSES XARXES DE TRANSPORT

La nova mobilitat associada a la figura de planejament present dos orígens o destins diferenciats, ja que el planejament comprèn dos sectors discontinus diferenciats:

Taula 29: Taula resum dels viatges associats a cada sector i distribució modal.

	Sector 1 – Zona Industrial		Sector 2 – Zona Equipaments	
	Viatges/dia 2s	% distribució	Viatges/dia 2s	% distribució
Transport privat	1.491	84,92 %	220	45,90 %
Transport públic	32	1,80 %	13	2,80 %
Modes no motoritzats	233	13,28 %	245	51,30 %
TOTAL SECTOR	1.756	100,00 %	479	100,00 %

3.3.1. VEHICLE PRIVAT

Considerant els desplaçaments en vehicle privat (aplicant la mitjana d'ocupació de vehicle d'1,2 persones/vehicle) s'obté que la mobilitat generada i atreta al sector 1 és de 622 vehicles/dia i sentit. Considerant que en hora punta el màxim trànsit de vehicles és de l'ordre del 10% del total diari s'obté un increment de la intensitat de trànsit en hora punta de 62 vehicles/hora.

En el sector 2 l'increment del trànsit de vehicles en hora punta serà de 9 vehicles/hora.

Malgrat que no es disposa de dades de capacitat dels actuals enllaços és de preveure que l'increment del trànsit en vehicle privat és totalment assumible pels accessos viaris planificats. En qualsevol cas, la diversificació d'accesos comportarà també una dispersió d'aquest increment de trànsit rodat. El nou trànsit no suposa un increment significatiu dels nivells de servei i no és de preveure cap tipus de dificultat de capacitat viària.

3.3.2. TRANSPORT COL·LECTIU

En relació a la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície, l'article 16 del Decret 344/2006, estableix que:

- En la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu, les parades de les línies s'han de situar de manera coordinada amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes i s'han de situar de manera que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.
- Aquests itineraris han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre de desplaçaments molt elevat i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2 i s'han de connectar amb la xarxa per a transport públic i col·lectiu de la resta del municipi i, si s'escau, dels municipis veïns.

En relació al servei de transport públic, no es proposa incrementar freqüències ni la capacitat de les línies actuals que donen servei al sector. L'oferta de línies (103, 151, 601, 605, 607, 663) és suficient per cobrir un l'increment de desplaçaments previst en transport col·lectiu:

- Sector 1 – Zona industrial: 32 viatges/dia en els dos sentits (anada i tornada), o dit d'altra manera 16 viatges/dia i sentit.
- Sector 2 – Zona equipaments: 13 viatges /dia en els dos sentits (anada i tornada), que es corresponen a 7 viatges/dia i sentit.

Tampoc és necessari incrementar el nombre d'expedicions. L'oferta actual -amb 28 expedicions en direcció Girona i 26 expedicions cap a altres destinacions- és més que suficient per absorbir el lleuger increments de la demanda.

Tenint en consideració el baix percentatge d'usuaris actuals del bus (<2%), no es preveuen costos derivats de l'increment de la mobilitat generada del servei de transport públic, ja que no es proposa un increment de les rutes o les freqüències de pas.

4. PROPOSTA DE MILLORA DE LES XARXES

Durant els treballs de redacció de la present modificació puntual de planejament s'han proposat un conjunt de mesures constructives per gestionar de manera més sostenible la nova mobilitat generada. Aquestes mesures van encaminades principalment a millorar la connectivitat entre ambdós costats de l'autovia A-2 per fer-la més permeable, tant al transit motoritzat com per els desplaçaments de baix o nul impacte (a peu o amb bicicleta) i fomentar l'ús del transport públic.

L'objectiu d'aquestes mesures no es limiten exclusivament a la mobilitat associada a les activitats de l'empresa Friselve sinó també als residents del nucli de Can Jordi, situat a l'altre costat de l'A-2. Aquestes mesures poden ser la continuació de les obres executades entre 2014 i 2015 per millorar els accessos del Polígon industrial de Riudellots i del sector residencial Can Jordi.

4.1. CONSTRUCCIÓ D'UNA PASSERA PER A VIANANTS I CICLISTES PER SUPERAR A L'A-2

Amb una passera per a vianants i ciclistes es pot minimitzar l'efecte barrera que representa l'A-2 sobre els mitjans no motoritzats. El pont proposat optimitza el talús existent al costat de llevant i el punt de màxim de gàlib al vial lateral superior del costat de ponent. D'aquesta manera s'evita la construcció de rampes en ambdós costats de la passera. En aquesta solució l'itinerari per a vianants i ciclistes discorre primer pel talús en paral·lel a l'autovia, i després prossegueix al límit entre la parcel·la industrial i el carrer.

La passera proposada presenta una molt bona funcionalitat en relació als desplaçaments en bicicleta i de vehicles de mobilitat personal (VMP). Permet unir l'antic camí Ral o també anomenat camí d'Aiguaviva. Aquest camí asfaltat presenta un baix trànsit de vehicles, de manera que és òptim per ser compartit entre vehicles motoritzats i bicicletes. El temps de desplaçament entre la urbanització Can Jordi i el centre de Riudellots (Ajuntament) és de 9 minuts. A la C-25 el camí Ral enllaça amb els trams executats de carril bici.

En relació als desplaçaments a peu cal destacar que la distància és excessiva per ser utilitzats com a itineraris per als desplaçaments de mobilitat quotidiana. El temps per a recórrer els 2,5 km és aproximadament de 30 minuts. La passera també permet reduir el trajecte entre les parades de bus situades a ambdós costats de la A-2, especialment les parades N-II – P.I. Riudellots i Urb. Can Jordi).

Figura 33: Esquema de funcionament i secció de la passera per vianants i ciclistes.

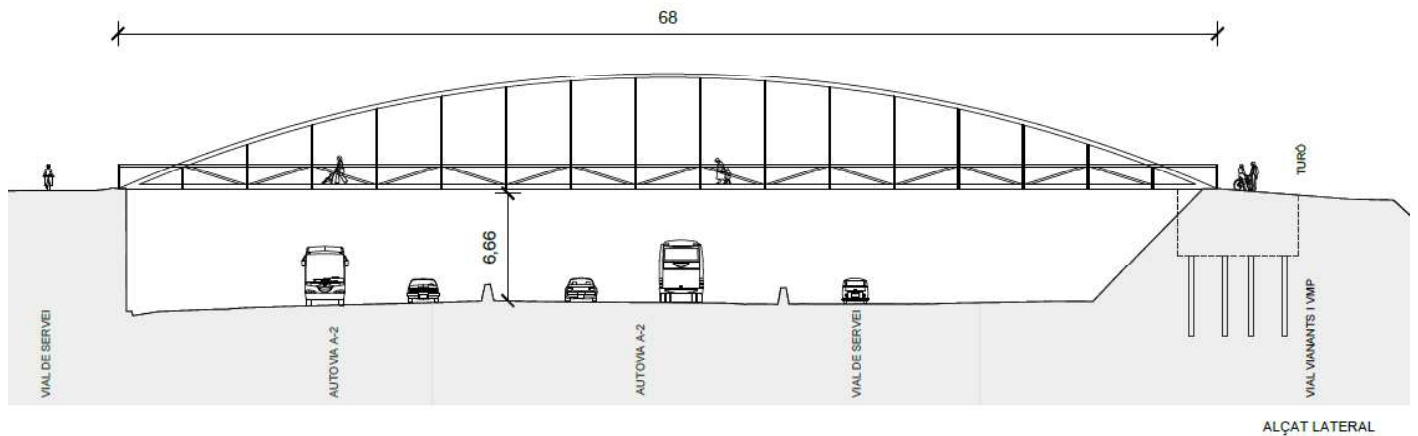
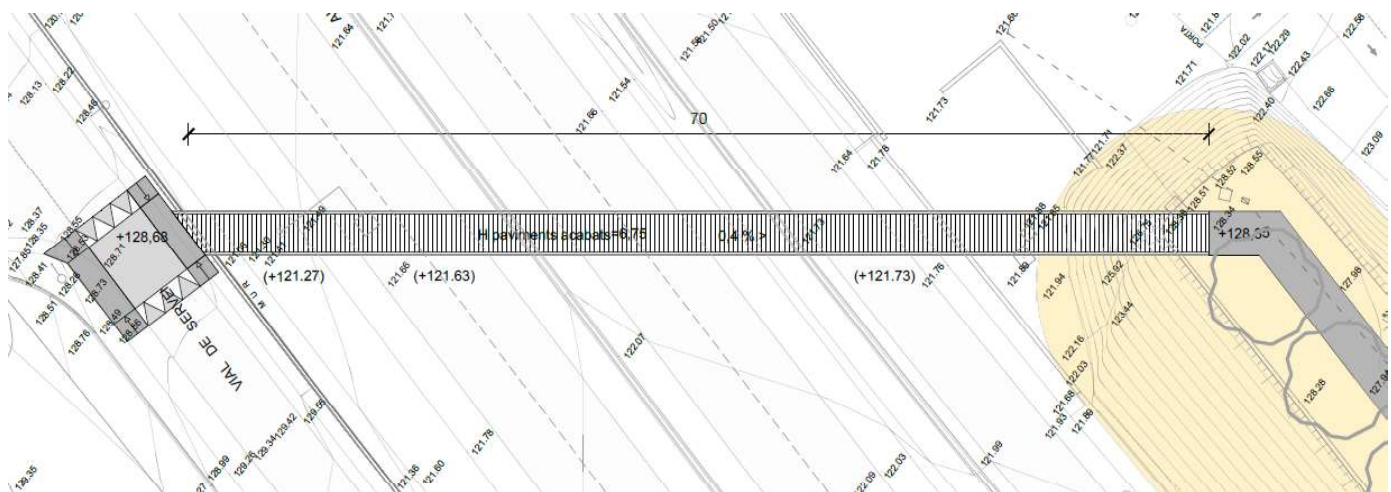


Figura 34: Planta de la passera prevista, aprofitant el talús existent.



4.2. ITINERARI PER A VIANANTS I BICICLETES (CAMÍ RAL)

D'acord amb el model implantat a Riudellots de la Selva, i en el conjunt de les Comarques Gironines, s'ha establert una xarxa d'itineraris en sòl no urbanitzable destinats a la mobilitat de vianants i ciclistes. Seguint aquest model es proposa donar continuïtat al camí d'Aiguaviva (o camí Ral), aprofitant la nova passera i facilitar la seva connexió amb el nucli de Riudellots.

Aquest itinerari compartit de vianants i ciclistes persegueix dos objectius principals:

- Fomentar els desplaçaments a peu i en bicicleta entre el nucli de Can Jordi, la zona industrial i el nucli de Riudellots de la Selva.
- Fomentar l'ús del transport públic a través de la connexió de les diferents parades de bus interurbà mitjançant itineraris segurs. Les especials característiques de l'A-2 i els seus laterals comporta que les línies regular que realitzen serveis al llarg d'aquesta via disposen de parades

al costat de llevant per els trajectes en direcció nord (Girona) i parades al costat de ponent per els trajectes en direcció sud (Aeroport, Santa Coloma de Farners, Caldes de Malavella...).

Aquesta actuació beneficia especialment als habitants del nucli de Can Jordi i, en menor mesura, als residents a Riudellots de la Selva que treballin al polígon industrial, i que podran fer el desplaçament en bicicleta amb major comoditat de trajecte.

- S'estima en un màxim de 28 els residents a Can Jordi que es desplacen a treballar al Polígon de Riudellots. Malgrat tot, l'ús de la bicicleta per a realitzar els desplaçaments dependrà principalment de la distància del trajecte i les condicions de seguretat per a realitzar els desplaçaments. L'increment d'usuaris del transport públic es produirà principalment per la millora dels accessos a les seves parades, i la minimització de la l'efecte barrera que causa l'autovia sobre el conjunt de desplaçaments.
- Els usuaris del transport públic poden ser tant residents a Can Jordi com treballadors de les empreses establertes al polígon industrial. La millor connectivitat entre les diferents parades en facilita la seva utilització i amplia les possibilitats de combinacions de les diferents línies i dels diferents recorreguts.

Igualment l'adequació del camí rural pot promocionar i donar empenta a l'ús de la bicicleta per a finalitats esportives i de lleure. La distància de l'itinerari per a vianants i ciclistes respecte les parades de l'autobús urbà no potencia l'ús del transport públic.

Es proposa localitzar senyalització d'orientació al llarg d'aquest itinerari dirigida a la bicicleta. També es proposa localitzar senyalització d'avertiment d'itinerari ciclable per tal que els conductors dels vehicles privats motoritzats percebin l'ús compartit amb la bicicleta, així com senyalització de límit de velocitat a 30 Km/h.

4.3. DOTACIÓ D'APARCAMENTS

Caldrà preveure dins el sòl industrial les superfícies suficients per a l'aparcament de vehicles lleugers. El criteri establert és el de per a determinar la reserva d'aparcament de vehicles és: 1 plaça cada 150 m² de sostre construït (1 plaça / 150 m² sostre). Cada plaça haurà de disposar d'una superfície mínima de 2,50 x 5,00 m.

D'acord amb el sostre màxim caldrà preveure una reserva d'aparcament amb una capacitat per a **192 vehicles**. Aquest aparcament es podrà realitzar en plantes soterrani, plantes superiors o aprofitant l'espai lliure de la parcel·la.

Per fomentar la mobilitat amb vehicles elèctrics caldrà preveure les instal·lacions necessàries per subministrat 1 estació de càrrega elèctrica de vehicles per cada 40 places d'aparcament, donant compliment al Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis o aparcaments de nova construcció i en vies públiques.

Adicionalment es preveurà una dotació d'aparcament de bicicletes, reservant un mínim d'una plaça d'aparcament de bicicletes cada 2.500 m² d'usos industrials. Tenint en consideració el sostre màxim caldrà preveure aparcaments per a 12 bicicletes. La reserva d'aparcament de bicicletes és molt menor respecte la fixada al Decret 344/2006, de 1 plaça / 100 m² sostre, que comporta una dotació exagerada.

5. CONCLUSIONS

El present **estudi d'avaluació de la mobilitat generada** del sector subjecte a la Modificació puntual de les NNSS de Riudellots respecte l'ampliació de la UA-16 en l'àmbit de les instal·lacions de Fiselva es redacta per a gestionar de manera més sostenible la nova mobilitat associada, tant en el sector industrial (Ponent) com al nucli de Can Jordi, situat en les immediacions.

En el sector considerat les xarxes de mobilitat existents estan totalment dissenyades per a satisfer la mobilitat en vehicle privat i, en menor mesura al transport col·lectiu per carretera, i no s'han desenvolupat adequadament les xarxes alternatives per a desplaçaments a peu o en bicicleta. Al mateix temps, l'autovia A-2 comporta un efecte barrera considerable i presenta una baixa permeabilitat.

Cal destacar que en els entorns considerats existeix una bona oferta de transport públic mitjançant 6 línies de bus interurbà amb quatre parades que donen servei al sector (N-II Can Jordi, N-II P.I. Riudellots, pol. ind. Av. Mas Pins, i N-II- Cruïlla Aeroport). Les línies existents i les seves parades comporten una bona cobertura i un suficient nivell de servei, tant per al nucli residencial de Can Jordi com en el sector industrial (polígon industrial Ponent).

Actualment s'estimen una mobilitat al sector de 1.128 viatges diaris associats als usos industrials de l'empresa Fiselva, i uns 504 viatges diaris associats als usos residencials de la urbanització Can Jordi.

La modificació del planejament general al sector UA-16 comporta un increment de sòl industrial, així com unes reserves per equipaments i zones verdes, tant al polígon industrial com a la peça d'equipaments prevista al costat de l'Ajuntament.

A partir dels nous usos previstos es calcula l'increment de la mobilitat associada al sector UA-16 en 2.235 viatges/dia en els 2 sentits. A partir de la hipòtesi raonable de distribució modal dels viatges generats es determina que el 76,56% dels desplaçaments es realitzaran el vehicle privat, un 21,42% en mitjans no motoritzats i, només, un 2,04% dels desplaçaments es realitzen amb transport col·lectiu.

D'acord amb la baixa previsió de desplaçaments en transport públic no es considera necessari incrementar les freqüències ni la capacitat de les línies actuals que donen servei al sector. L'oferta actual -amb 30 expedicions en direcció Girona i 28 expedicions cap a altres destinacions- és més que suficient per absorbir l'increment de la demanda.

La modificació puntual també comporta una important millora dels accessos a les instal·lacions de Fiselva, en el sentit que s'urbanitzarà el tram afectat del carrer de l'Arboç i el tram perpendicular, de manera que enllaçarà amb el vial de servei de l'A-2. Per tant, l'increment de trànsit en vehicle privat serà compatible amb l'important millora de l'accessibilitat de les instal·lacions industrials.

- Construcció d'una passera per a vianants i ciclistes per a superar l'A-2. Les característiques topogràfiques del sector determinen un espai òptim per a la seva construcció, on es minimitzen els moviments de terres i la construcció de rampes d'accés.

- Creació d'un itinerari per a vianants i ciclistes, enllaçant el camí d'Aiguaviva, el nucli de Can Jordi, la passera i el Camí Ral.

En qualsevol cas, les actuacions plantejades tenen una rellevància significativa que sobrepassa les necessitats derivades de la present modificació de les NNSS per tal d'ampliar la UA-16.

Una vegada analitzat l'increment de trànsit en vehicle privat es conclou que és totalment assumible pels accessos viaris planificats. En qualsevol cas, la diversificació d'accessos comportarà també una dispersió d'aquest increment de trànsit rodat. El nou trànsit no suposa un increment significatiu dels nivells de servei i no és de preveure cap tipus de dificultat de capacitat viària.

Garrigàs, 17 de maig de 2022

Signatura:





COAMB
Col·legi d'Ambientòlegs
de Catalunya

Nom
PERE SERRANO GARRIGA

Núm. col·legiat
679

Pere Serrano Garriga
Llicenciat en ciències ambientals

**MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LES NORMES SUBSIDIÀRIES DE
PLANEJAMENT DE RIUDELLOTS DE LA SELVA**

AMPLIACIÓ SECTOR UA-16



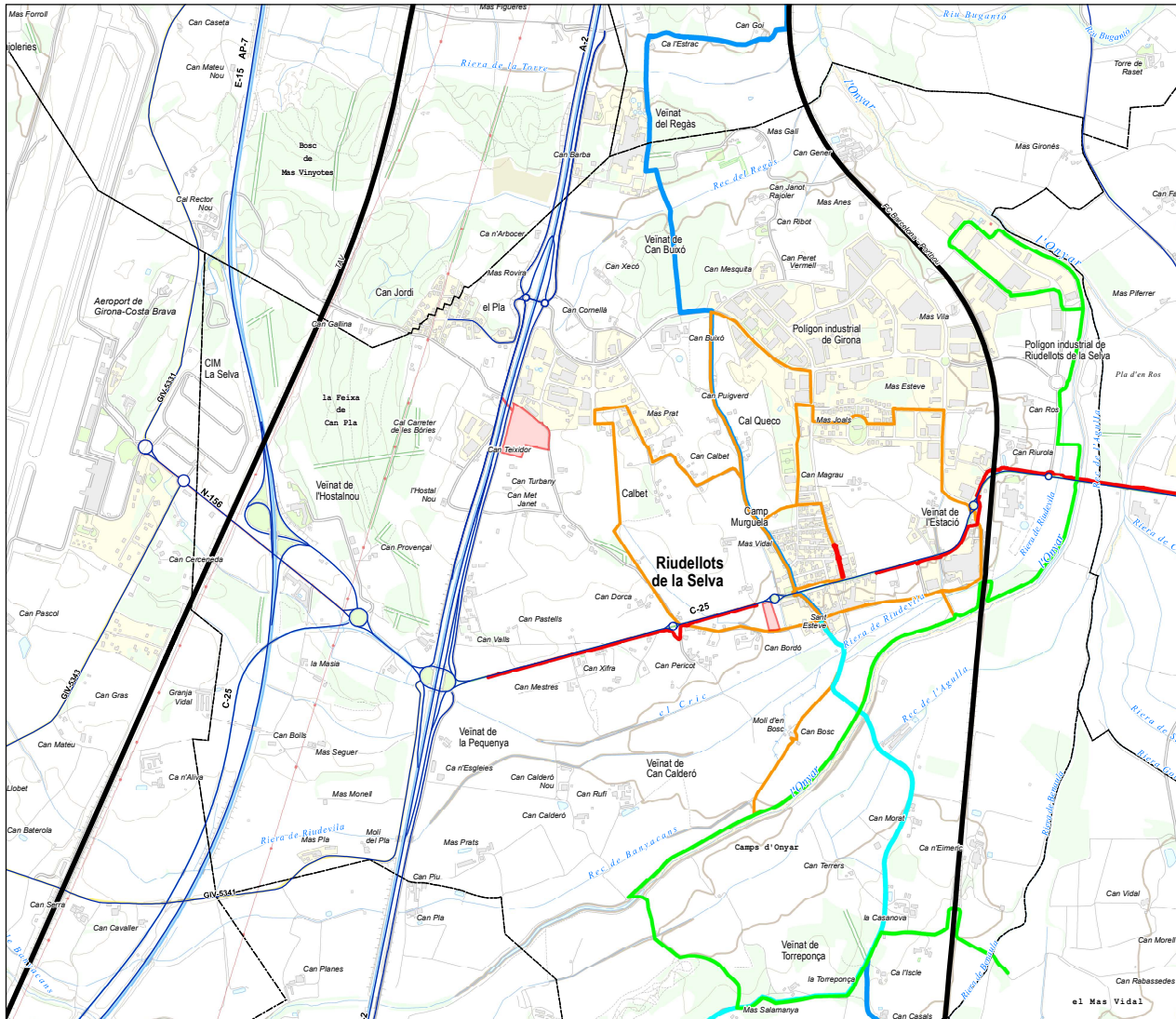
**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
ANNEX CARTOGRÀFIC**

Maig 2022

Pere Serrano Garriga
Assessor i consultor ambiental

ÍNDIX DE PLÀNOLS

1. Xarxa d'itineraris de vianants i bicicletes.
2. Xarxa d'itineraris de transport col·lectiu.
3. Xarxa d'itineraris per a vehicles.
4. Proposta de millora de les xarxes.



Itineraris de vianants

- Via Verda
- Xarxa Itineraris Saludables

Grans Camins d'Aigua

- Cami de l'Onyar
- Via Augusta

Itineraris per bicicletes

- Carril bici

Límit MPNSP Ampliació UA-16

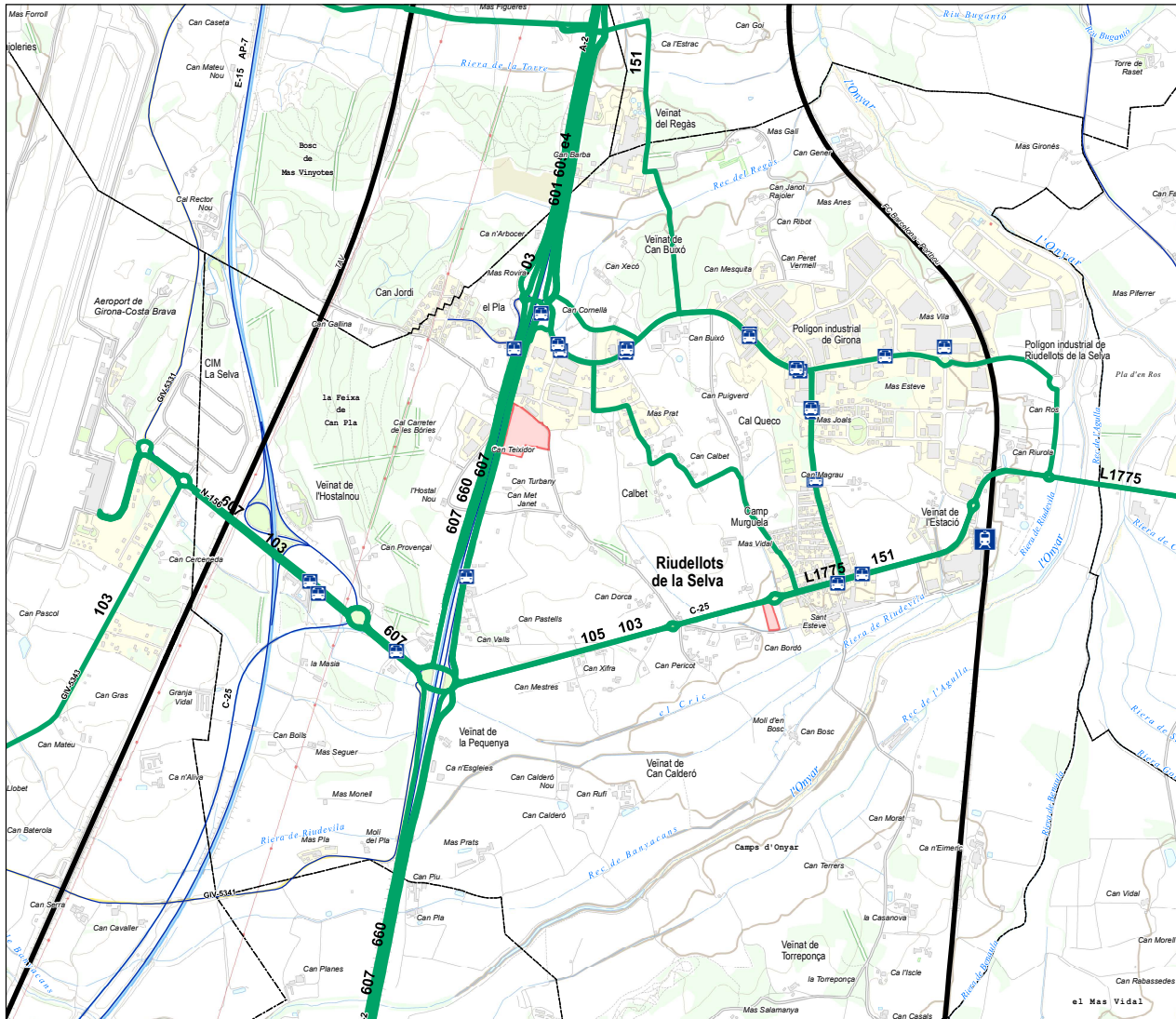
Títol del treball:
MPNSP Riudellots de la Selva
AMPLIACIÓ SECTOR UA-16
ESTUDI D'AVUALLACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA

Títol del plànol:
Xarxa d'itineraris de vianants i bicicletes.
 Font: Bases cartogràfiques (IGC) i Ajuntament.

Núm. plànol: 1

Escala A3 - 1:15.000
 ETRS89 / UTM zona 31N

Tècnic redactor:
 Pere Serrano Garriga
 Ambientòleg (col·legiat: 679)
 Data: maig 2022



Línies de transport públic

- Bus interurbà
- Ferrocarril

Estacions i parades de transport públic

- Bus
- Tren

Límit MPNSP Ampliació UA-16

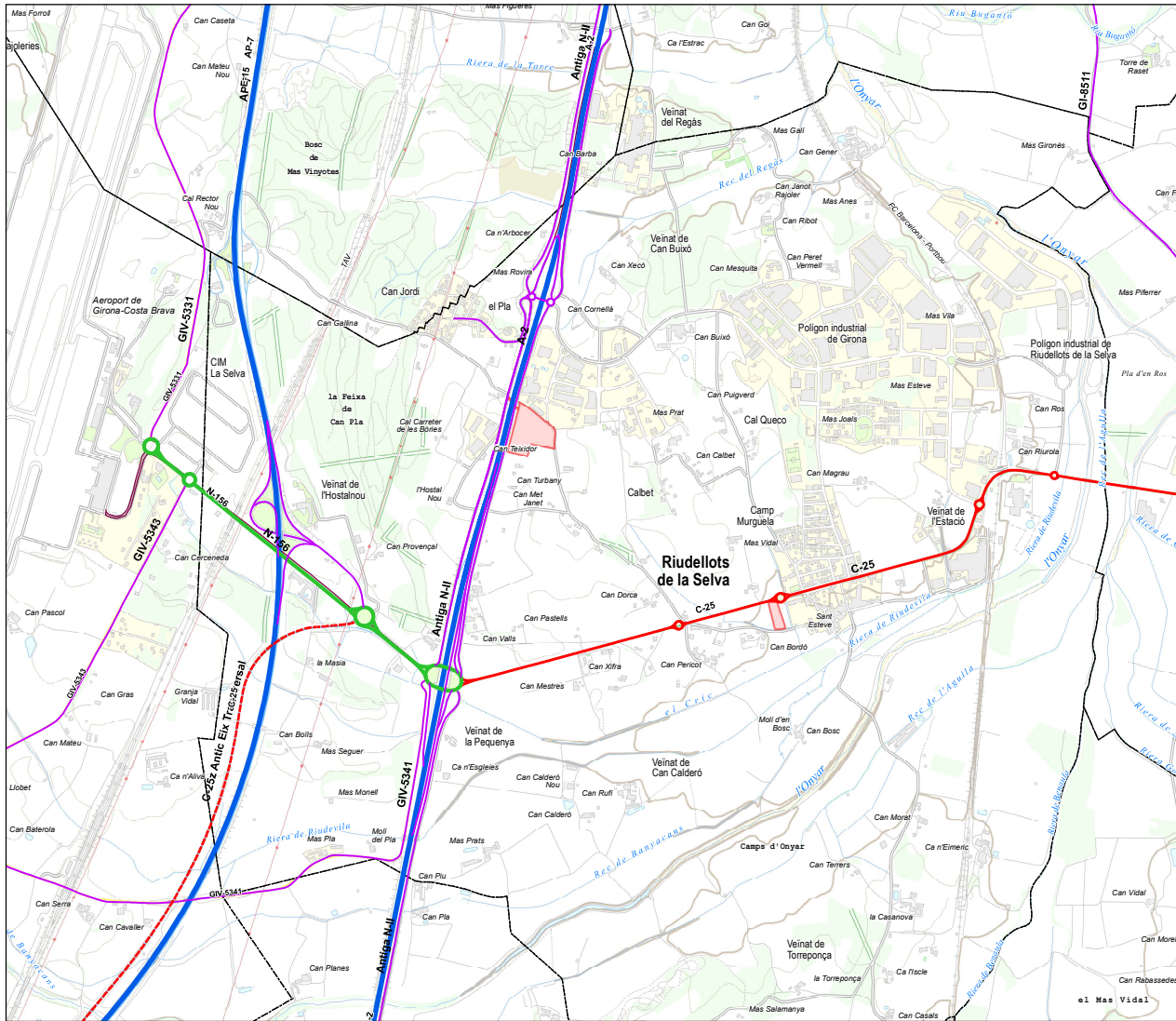
Títol del treball:
MPNSP Riudellots de la Selva
AMPLIACIÓ SECTOR UA-16
ESTUDI D'AVUALLACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA

Títol del plànol:
Xarxa d'itineraris de transport col·lectiu.
 Font: Bases cartogràfiques (IGC) i operadors.

Núm. plànol: 2

Escala A3 - 1:15.000
 ETRS89 / UTM zona 31N

Tècnic redactor:
 Pere Serrano Garriga
 Ambientòleg (col·legiat: 679)
 Data: maig 2022



Classificació de la xarxa viària (criteri funcional)

- Xarxa transeuropea
- Xarxa bàsica primària
- Xarxa comarcal
- - - Fora de servei
- Xarxa local

Límit MPNSP Ampliació UA-16

Títol del treball:
MPNSP Riudellots de la Selva
AMPLIACIÓ SECTOR UA-16
ESTUDI D'AVUALLACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA

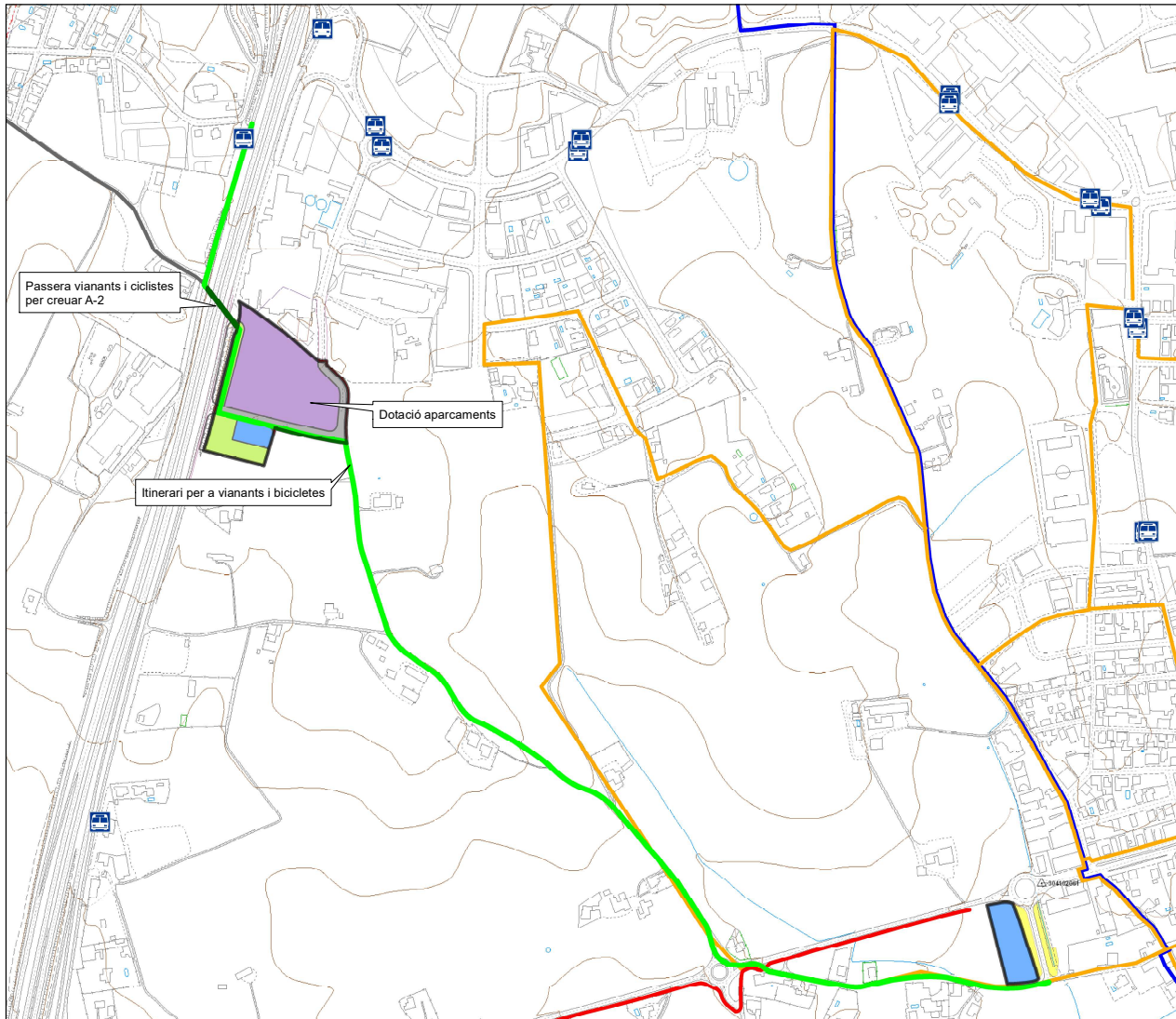
Títol del plànol:
Xarxa d'itineraris per a vehicles.
 Font: Bases cartogràfiques (IGCC) i Hipermapa.

Núm. plànol: **3**

N
 Escala A3 - 1:15.000
 ETRS89 / UTM zona 31N

Tècnic redactor:
 Pere Serrano Garriga
 Ambientòleg (col·legiat: 679)

Data: maig 2022



Passera vianants i ciclistes per creuar A-2

Dotació aparcaments

Itinerari per a vianants i bicicletes

Xarxes d'itineraris de vianants i bicicletes

- Nou camí Ral
- Camí Aiguaviva
- Carril bici
- Grans Camins d'Aigua
- Xarxa Itineraris Saludables

Xarxes transport públic

- Parades bus interurbà

Títol del treball:
MPNSP Riudellots de la Selva
AMPLIACIÓ SECTOR UA-16
ESTUDI D'AVUALLACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA

Títol del plànol:
Proposta de millora de les xarxes.
 Font: Bases cartogràfiques (ICGC, MUC,...).

Núm. plànol: 4

N
 Escala A3 - 1:5.000
 ETRS89 / UTM zona 31N

Tècnic redactor:
 Pere Serrano Garriga
 Ambientòleg (col·legiat: 679)
 Data: maig 2022