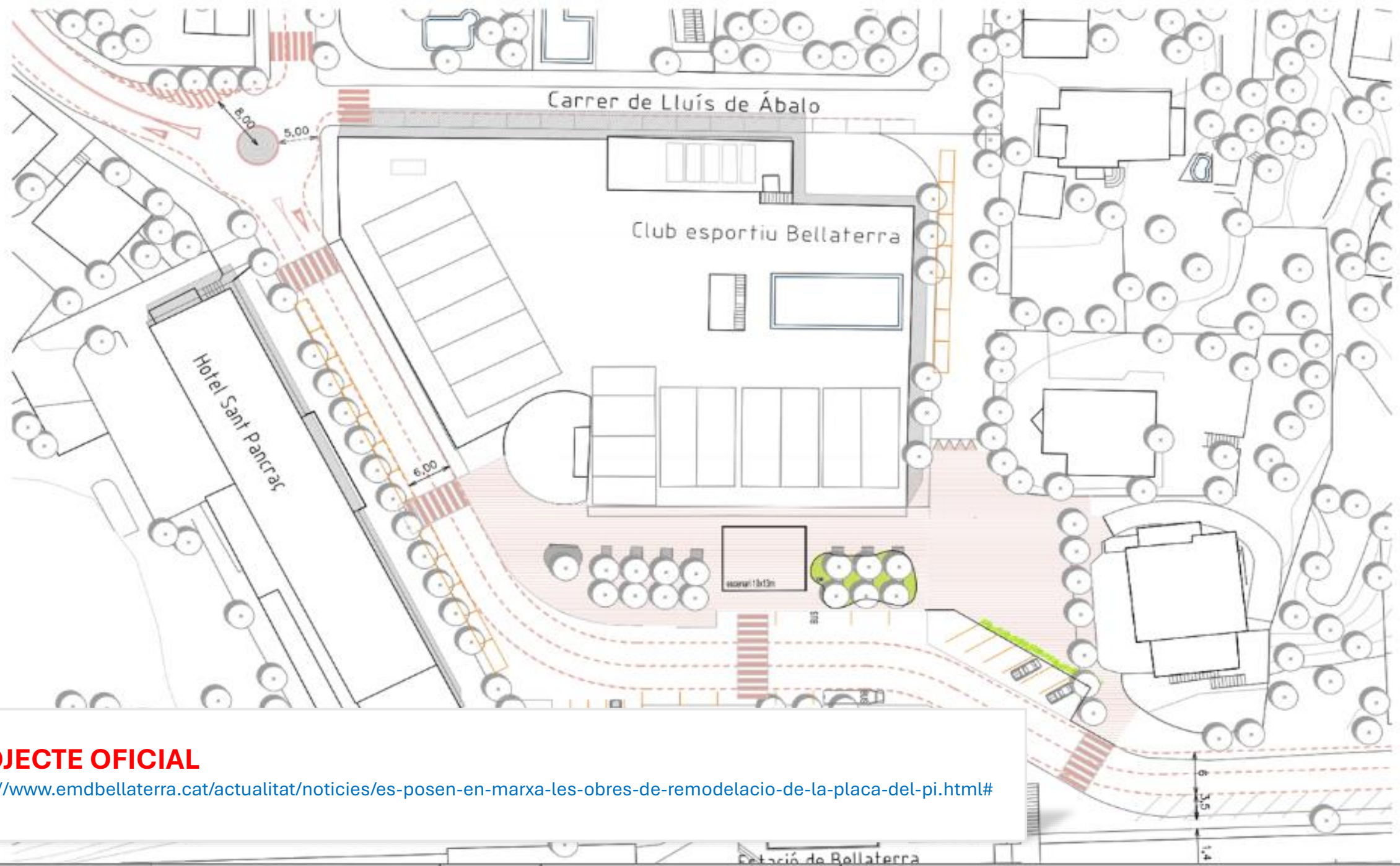




Remodelació de la Plaça del Pi

**Efectes sobre la mobilitat
Propostes de millora**

(10-05-2025)



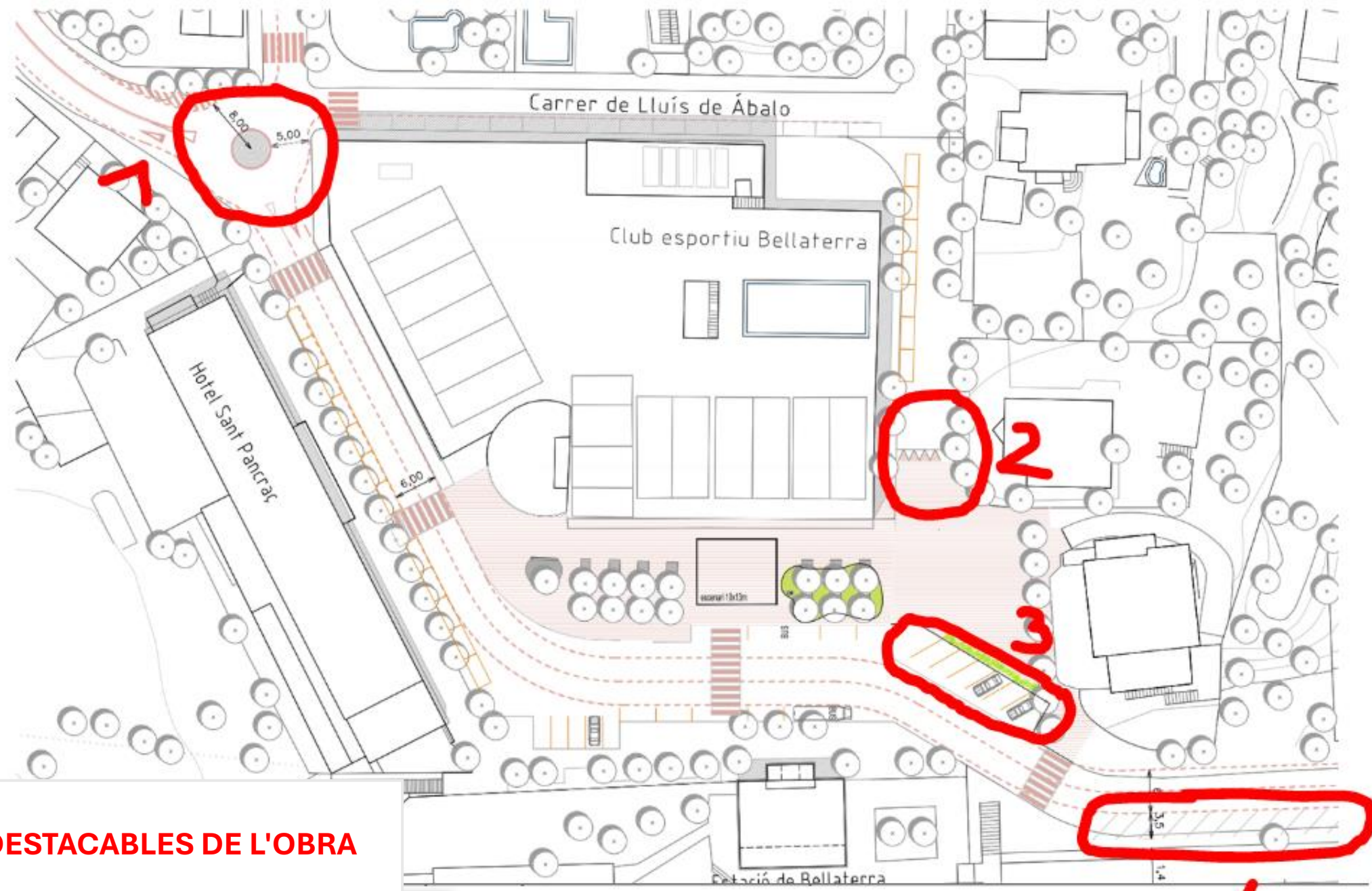
PROJECTE OFICIAL

<https://www.emdbellaterra.cat/actualitat/noticies/es-poseden-en-marxa-les-obres-de-remodelacio-de-la-placa-del-pi.html#>



PUNTS CRÍTICS

**Nou Projecte de
la Plaça del Pi**



PUNTS DESTACABLES DE L'OBRA

4

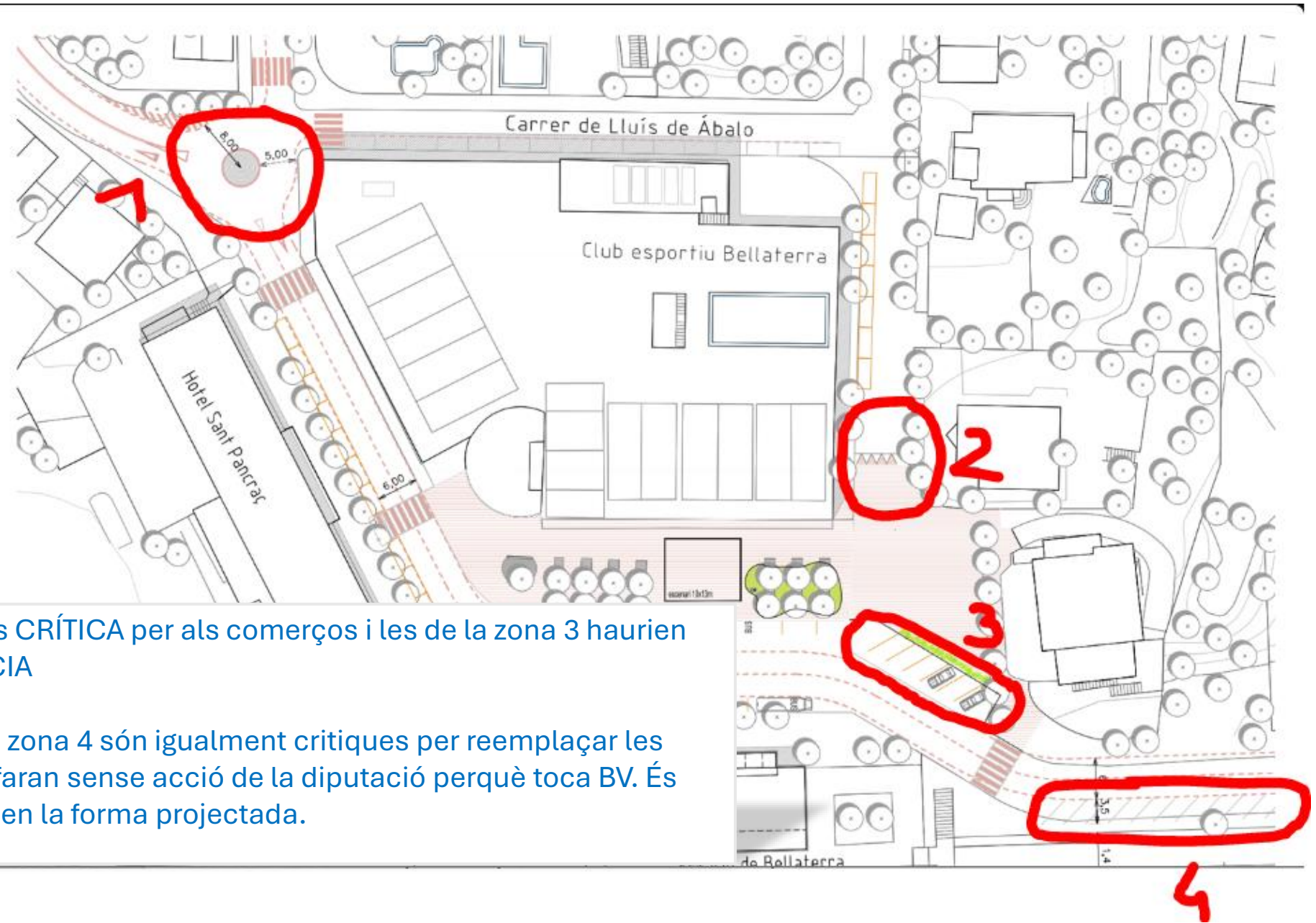


- La rotonda Ramon Llull de moment no s'ha executat amb les obres actuals, al ser un vial que depèn de la Diputació. Mentrestant, els vehicles **sortint de Ramon Llull** entren en conflicte amb els que **entren a Lluís de Àbalo**.
- Caldria també estudiar mesures per a reduir el risc d'atropellament que actualment es molt elevat.
- La ROTONDA a la BV no és òptima per a vehicles llargs com camions o autobusos, i no esta previst que es puguin dur a terme a curt termini





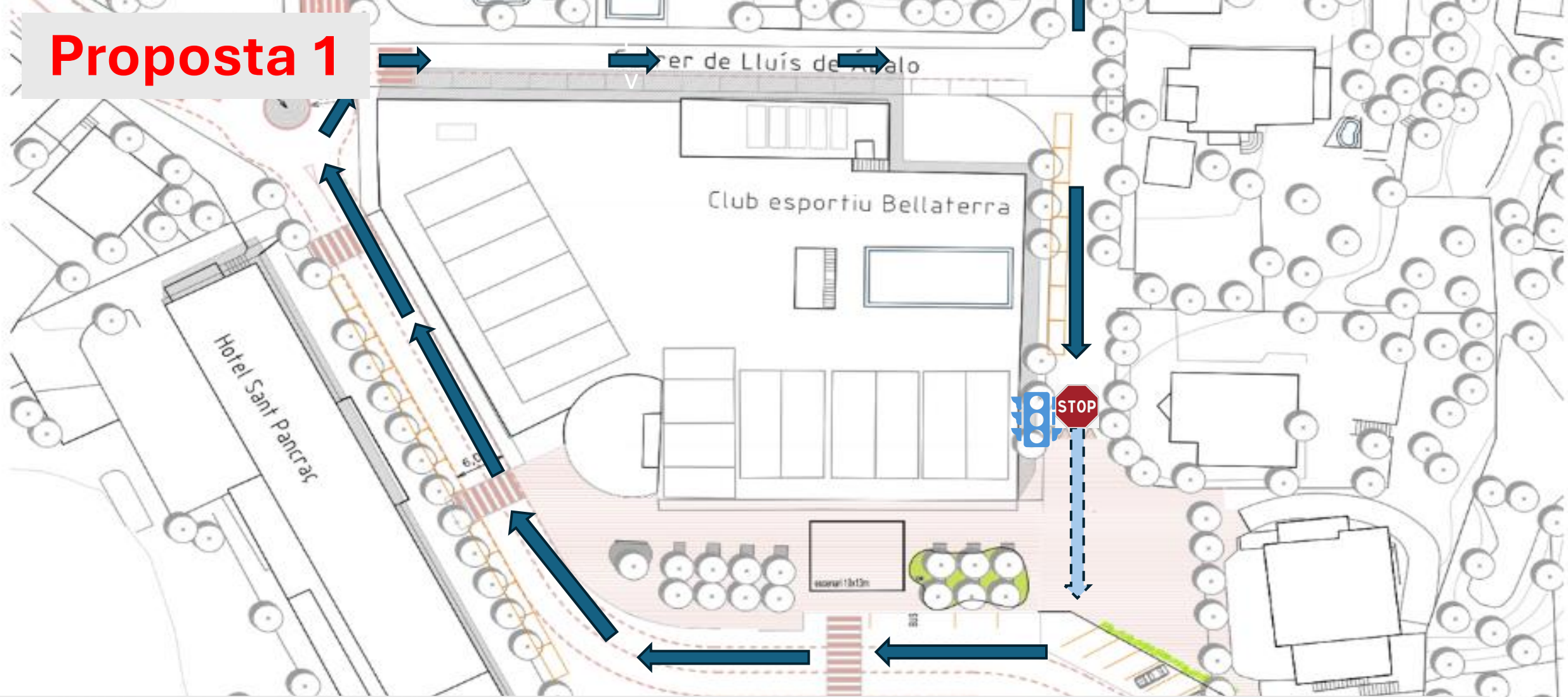
- La **Zona d'aparcament** a l'extrem de **Joan Fàbregues**, que ara finalitzaria amb l'inici de la Plaça, manca de l'espai necessari per a dur a terme les maniobres de sortida de aparcament.



Cada plaça d'aparcament és CRÍTICA per als comerços i les de la zona 3 haurien d'habilitar-se en EMERGÈNCIA

Les places d'aparcament de zona 4 són igualment crítiques per reemplaçar les del pàrquing Condis i no es faran sense acció de la diputació perquè toca BV. És a dir, alt risc que no es facin en la forma projectada.

Proposta 1



- Davant d'aquesta situació de **MANCA DE ROTONDA**, i **MANCA DE MANIOBRABILITAT DE LA ZONA D'APARCAMENT**, podria **estudiar-se la possibilitat de convertir el tram de la fi de Joan Fàbregues, en un tram transitable a 10 km/h** amb prioritat per a vianants, i introducció de semàfor / piona desactivat quan detecti cotxe. Aquesta mesura no només permetria la sortida de l'aparcament sinó la recuperació de l'efecte "Rotonda" que actualment té la illa en la que s'inscriu la zona comercial de Club Bellaterra i futur Sorli. Cas de Festa Major o esdeveniments, pot renunciar-se a la circulació.

Arguments proposta

1. La rotonda davant de Condis és imprescindible per a la mobilitat i la viabilitat dels comerços, però es un element del projecte ubicat a la BV 1414 que depèn de la Diputació. ES IMPORTANT RECLAMAR-LA. S'han estudiat també per part de les administracions altres possibles Rotondes, una per exemple a l'alçada de Miquel Servet, però son proposades en estudi i a llarg termini amb les que de moment no s'hi pot comptar.
2. La nova ordenació del trànsit a la plaça del pi significa una molèstia per a la circulació i posa els comerços en perill (-30% de clients des de l'arrencada d'obres)

Des de PLABUM es proposa estudiar la viabilitat de permetre passar entre zona farmàcia/Bonaparte i zona central de la plaça a 10km/h, aprofitant la plataforma com a reductor de velocitat + semàfor / piona per al pas controlat de vehicles.

Abans de l'obra el trànsit entre farmàcia i zona central de plaça es genera per 3 fluxos:

1. Els que pugen a plaça Maragall venint de zona B
2. Els que pugen a plaça Maragall venint de zona A
3. Els que usen l'edifici club Bellaterra com a rotonda: **L'IMPORTANT ÉS ACONSEGUIR CONSERVAR AQUESTA ROTONDA, mentre no s'en facin d'altres que supleixin de manera efectiva la seva utilitat actual.**

Qualsevol sigui les limitacions de velocitat, aquests 3 fluxos eren possibles quan s'autoritzava passar en direcció sud-nord a Joan Fabregas

No obstant, si només s'habilita Joan Fabregas inferior en el sentit de baixada, venint de Luis de Abalo

1. Els fluxos 1&2 segueixen pujant fins a plaça Maragall, però sense passar per la plaça.
2. Només els que surten de l'aparcament cul de sac voldran passar, i com sortiran d'aparcament ho faran lent.
3. Els que usen l'edifici club com a rotonda CONSERVEN aquesta possibilitat, serà com buscar aparcament a Joan Fabregas inferior i no trobar-lo.

Mesures complementaries a estudiar

- Instal·lar 20 places d'aparcament en semi bateria en Josep Marcet / Umami
- Instal·lar pals per protegir la vorera a Luis de Abalo (com a Ramon Fuster)





Annex :

ESTUDI COMPARATIU

Model Antic

versus

Nou Projecte de la Plaça del Pi

(30-04-2025)



Canvis en el viari resultat de la remodelació:

- **Anul·lació del primer tram de Joan Fàbregas**
- **Canvi de sentit de Luis de Ábalo**

Conseqüències

- El recorregut Plaça del Pi-Joan Fàbregas-Luis de Ábalo-Plaça del Pi, **funcionava com una rotonda** que permetia el retorn des de totes les entrades. Al tallar Joan Fàbregas, amb el canvi de sentit Luis de Ábalo, s'ha eliminat el retorn vers av. Bertomeu i només s'han deixat sortides en direcció nord.

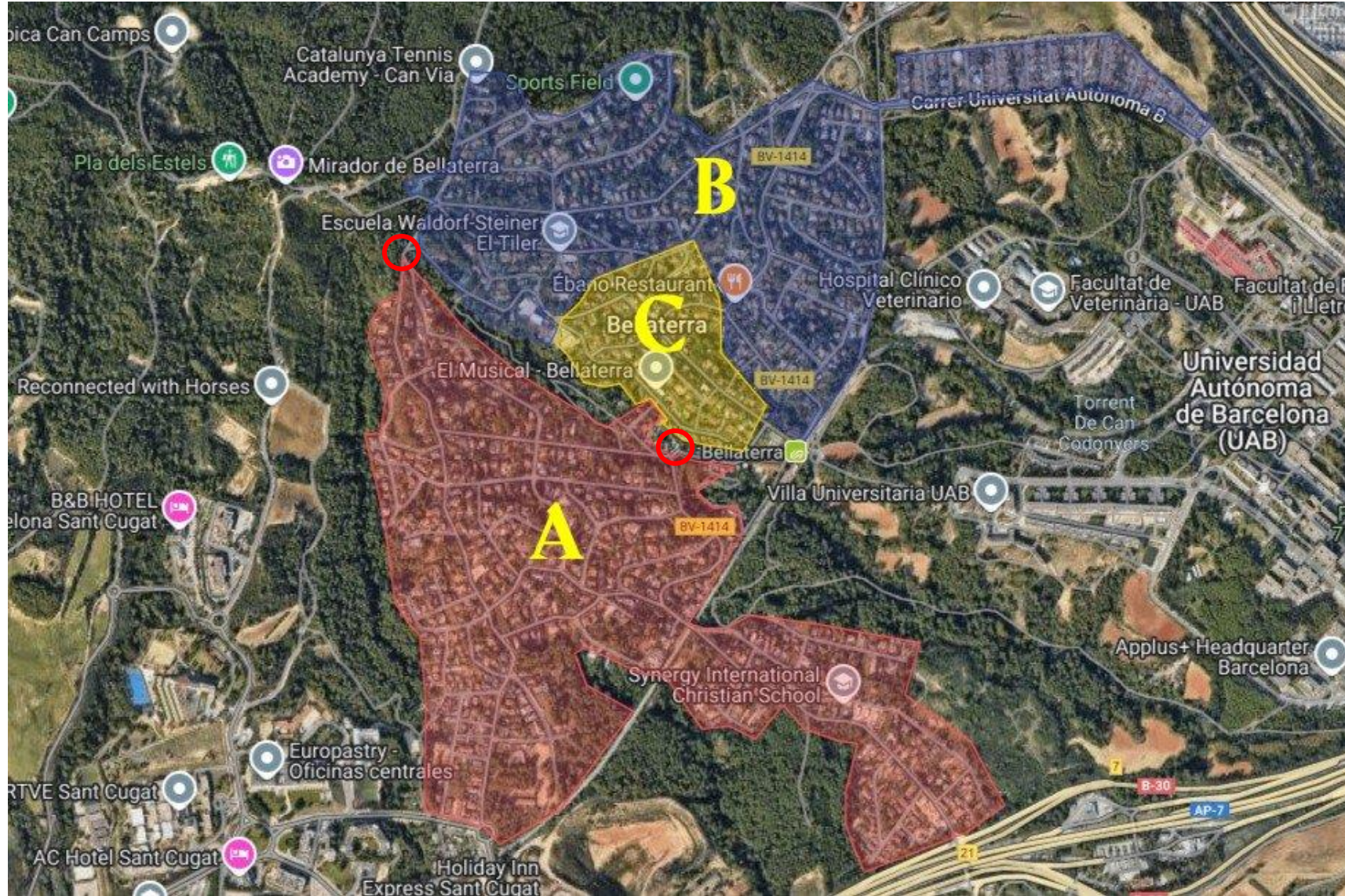
Comparativa entre els trajectes antics y els “renovats”

De la peculiar estructura urbanística de Bellaterra en resulta un territori dividit en dues zones impermeables entre sí, separades pel torrent de Pere Quart, amb únicament dos punts de connexió viaria (cercles en vermell): (Zona sud) pel Av. Bertomeu en la seva connexió a Mestre Nicolau, i (Zona nord) pel punt de connexió del c. Josep Sentís amb Joaquim Ruyra al Camí Antic de Sant Cugat.

A efectes de mobilitat i accessibilitat amb vehicles, les tres entrades a la Plaça del Pi i les tres sortides configuren tres sectors (plànol següent):

- Sector sud A (**Àrea vermell**): on el gruix del trànsit passa per Av. Bertomeu, és aproximadament un 55% de superfície construïda (equivalent aproximat al 55% de població). L'altre accés seria pel Camí Antic i entrada per Joaquim Ruyra.
- Sector centre C (**Àrea groga**) que correspondria al vinculat a l'entrada per Ramon Llull i sortida per Luis de Àbalo. Estimada una superfície construïda del 8% (equivalent aproximat al 8% de població)
- Sector nord B (**Àrea blava**). que comprendria la resta de la zona nord, inclòs el Turó de Sant Pau. Representa aproximadament un 37% de superfície construïda, amb accés per Av. Marcet (equivalent aproximat al 37% de població).

Els conjunt de gràfics que segueixen mostren els trajectes de retorn des de les tres entrades, comparant els recorreguts anteriors i els actuals, conseqüència de la reforma de la plaça.



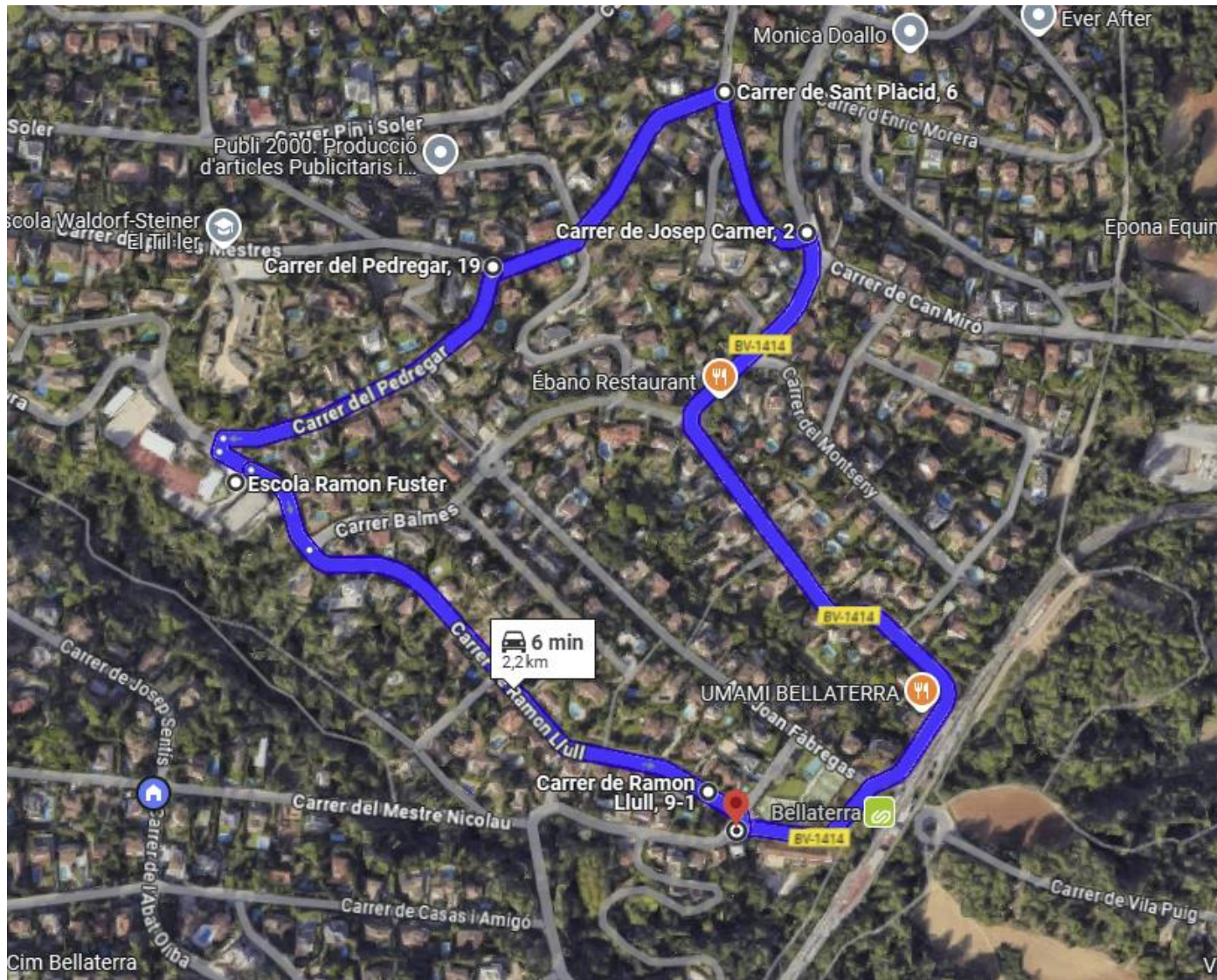
Plànol de Zones

Àrea **vermella** del plànol. Sector sud que compren tota la zona A: vinculat a Av. Bertomeu, que compren de forma un 55% de superfície construïda, amb accés per Av. Bertomeu.

Àrea **grogua**. Zona centre (C) que correspondria al vinculat a l'entrada per Ramon Llull i sortida per Luis de Ávalos. Estimada una superfície construïda del 8%

Àrea **blava**. Sector nord que compren tota la zona B, inclòs el Turó de Sant Pau. Representa aproximadament un 38% de superfície construïda, amb accés per JM Marcet.

Cercles vermells: punts d'enllaç entre les zones nord i sud de Bellaterra.



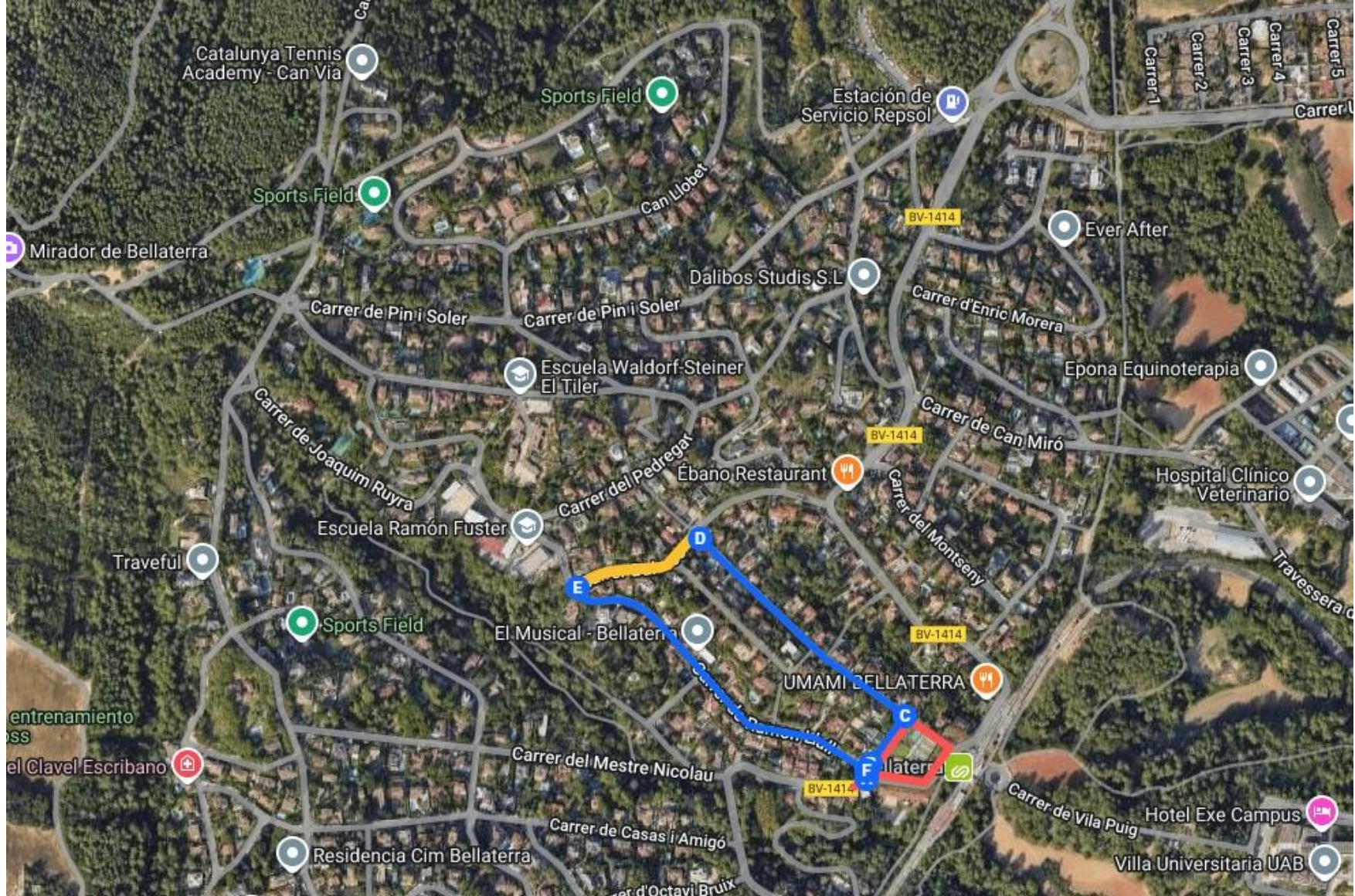
Nou recorregut oficial des de de Zona A / sud: Av Bertomeu i retorn a Av Bertomeu per San Pancrac; Pedregar i Ramon Llull

- afegeix trànsit davant dels col·legis

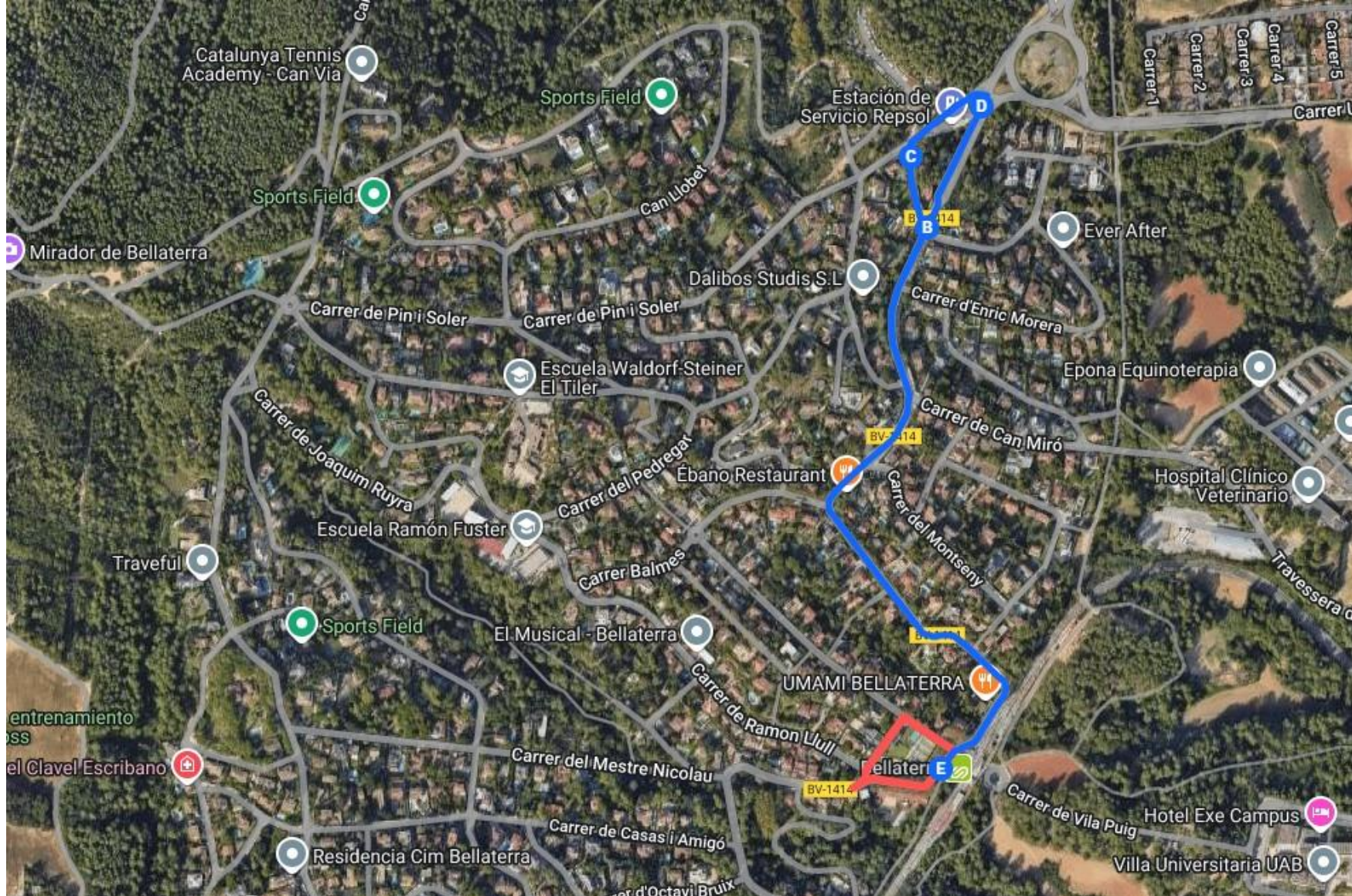
- difícil girar a l'esquerra amb trànsit que ve del costat contrari

Distància: 2,200 metres. Increment de distància: 1800 metres

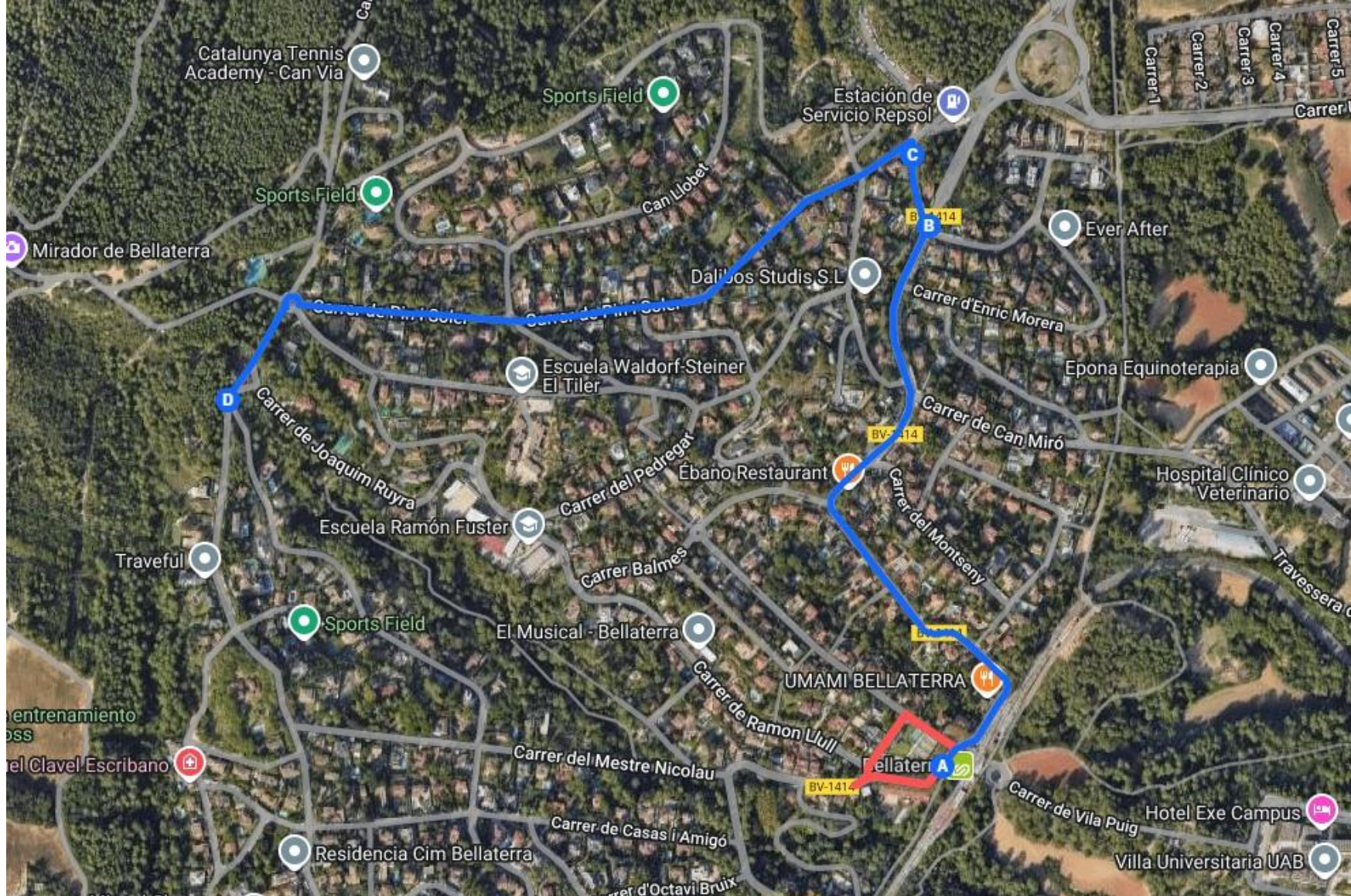
Temps estimat: 6 min. Increment de temps: 4 min



Nou recorregut des de de Zona A / sud: Av Bertomeu i retorn a Av Bertomeu per Luis de Ábalos; Joan Fàbregas, Balmes i Ramon Llull
Es el mateix que **per zona C**, molt similar a l'antic, però entrant per Luis de Ábalos
Distància: 1,200 metres. Increment de distància: 800 metres
Temps estimat: 4 min. Increment de temps: 2 min



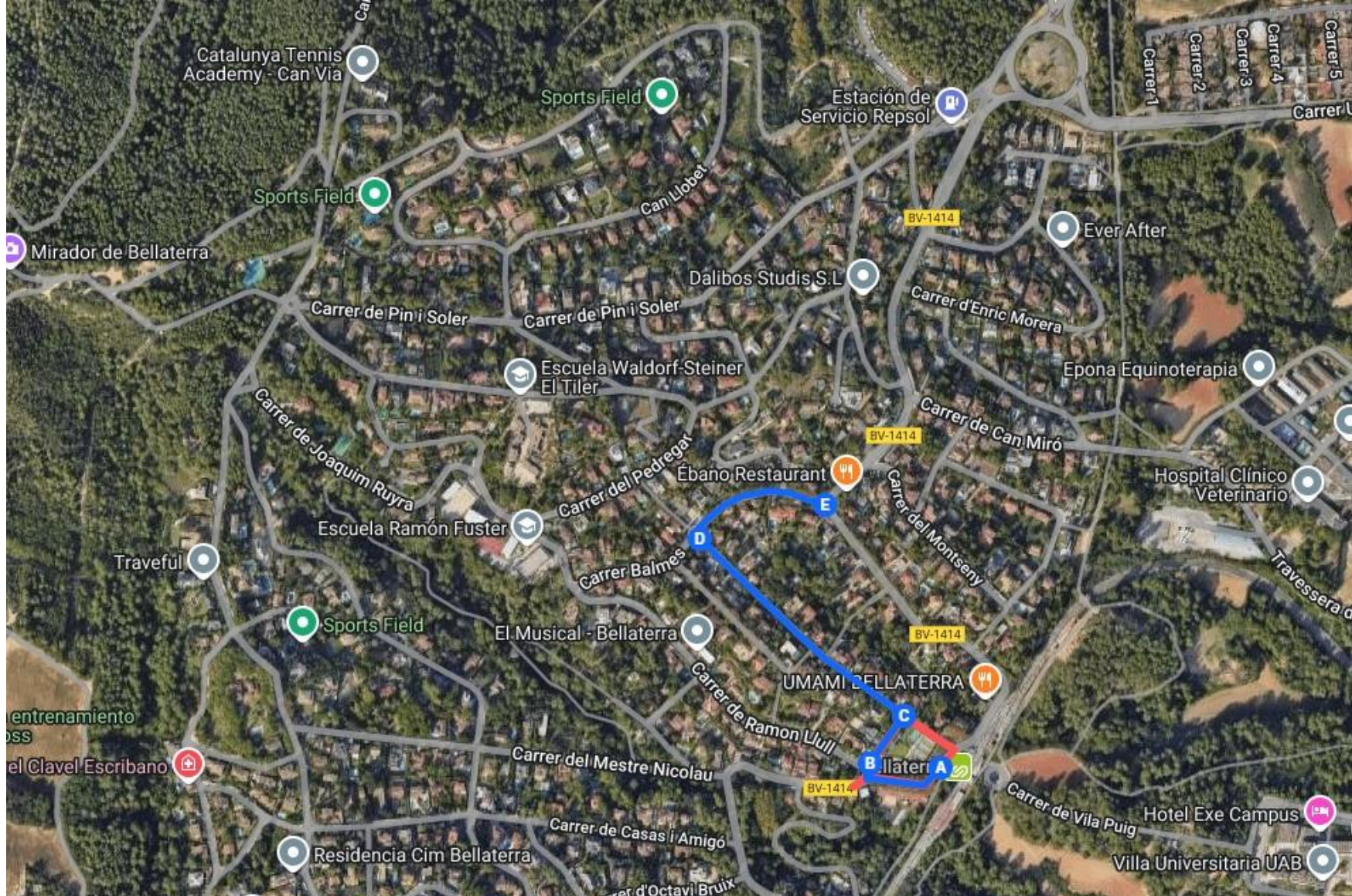
Nou recorregut des de de Zona A / sud: Av Bertomeu i retorn a Av Bertomeu per Josep Carner
Distància: 2,500 metres. Increment de distància: 2.100 metres
Temps estimat: 5 min. Increment de temps: 3 min



Nou recorregut retorn a Zona A / sud per Av Marcet, Pin i Soler i Camí Antic de Sant Cugat fins Josep Sentís

Distància: 2,000 metres

Temps estimat: 4 min.



Nou recorregut retorn a zona B

Molt similar a l'antic, però entrant per Luis de Ábalos
Distància: 760 metres.

Conclusions

Per la seva particular configuració urbanística, Bellaterra planteja grans dificultats a l'hora de voler introduir qualsevol canvi en els sentits de circulació, donat que una petita modificació té efectes sistèmics sobre el conjunt de tota la localitat.

Per aquesta dificultat, els responsables polítics haurien de ser molt conscients de que els efectes secundaris de les seves decisions poden introduir greus perjudicis sobre el conjunt dels bellaterrancs, com s'acaba de constatar en aquesta actuació que ja patim.

- Com es constata, la població més afectada es la de la **zona A / sud**, que compren més de la meitat de la població resident a Bellaterra.
- El retorn pot arribar a ser **2,8 kilòmetres més llarg** que abans de la reforma si es va per la rotonda del Turó de Sant Pau.
- En canvi, les **zones B i C** es veuen relativament poc afectades en distàncies però no en recorregut, perquè poden aprofitar el retorn per Luis de Ábalos.
- Considerar els efectes sobre la despesa i temps personal i de contaminació que ja s'estan produint.

Pot ser que més d'un apliqui la "**opció salvatge**", consistent en fer un gir de 180° al mig del carrer davant de l'estació FGC.

Això no es recomana pels riscos personals que poden produir-se, però es molt probable en aquest context