

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la modificació puntual del PGOU de Sant Fruitós de Bages, per la implantació de la casa museu del pintor Alfred Figueras i actuacions complementàries**

**Municipi de Sant Fruitós de Bages**

**Comarca del Bages**

**Promotor: Ajuntament de Sant Fruitós de Bages**

**Redactor de l'EAMG: UBBU Arquitectura, SLP**

---

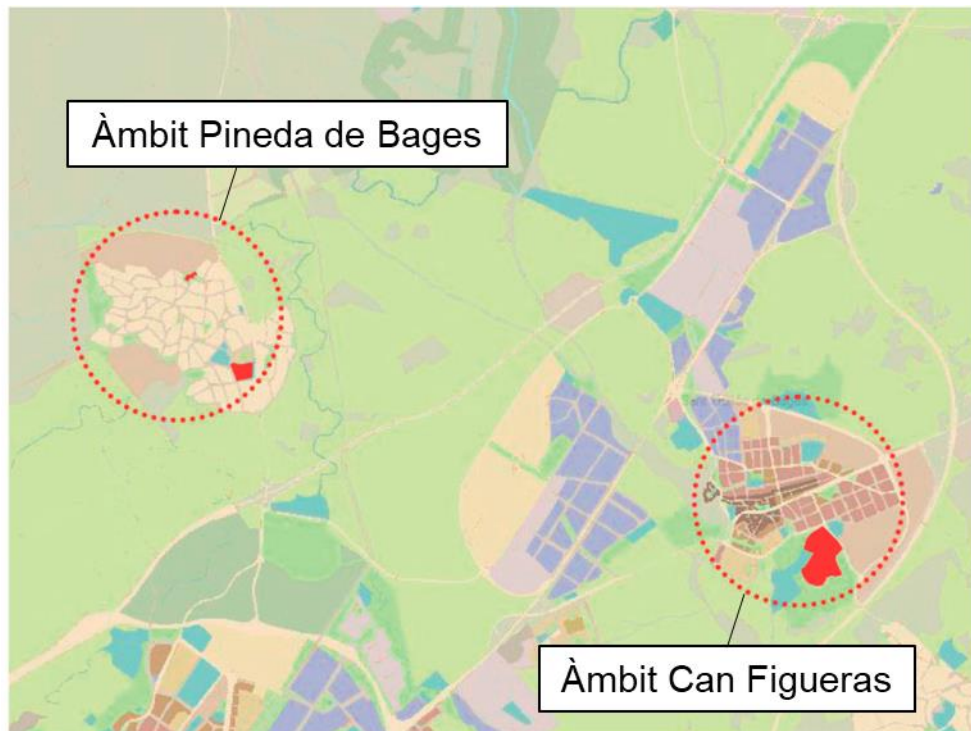
En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a *l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la modificació puntual del PGOU de Sant Fruitós de Bages, per la implantació de la casa museu del pintor Alfred Figueras i actuacions complementàries*.

## **1. Antecedents**

La modificació puntual del PGOU recull la voluntat de l'Ajuntament de Sant Fruitós de Bages de desenvolupar dos àmbits de planejament diferenciats que possibilitin: 1) la creació d'un nou espai d'equipaments amb la implantació de la casa museu d'Alfred Figueras a la zona del *Bosquet*, al sud-est del nucli urbà; i 2) un seguit d'actuacions dins la urbanització de Pineda de Bages (al nord-oest del terme municipal) que permetin ampliar l'oferta de serveis i d'espais lliures. Aquesta modificació afecta dos àmbits dins de la localitat amb una superfície de 67.182 m<sup>2</sup>.

El primer projecte pretén generar un sistema d'espais públics i equipaments que integrin la *casa museu del pintor Alfred Figueras* a l'àmbit de Can Figueras, tot desvinculant-lo del creixement residencial previst. L'equipament i els espais lliures que l'envolten completaran el cinturó d'espais lliures que connecta la zona esportiva, la zona verda del bosquet, el pavelló poliesportiu i els nous equipaments planejats en el sector residencial.

El segon projecte proposa la reordenació de la parcel·la del sistema d'espais lliures (àrea esportiva) de Pineda de Bages per augmentar els seus usos permesos i dotar a la urbanització de nous espais públics, mantenint la superfície d'espais lliures del planejament vigent. En aquest sentit, introdueix un equipament privat destinat a dotar de serveis a la urbanització i requalifica un sòl municipal com a zona verda per permetre la relació d'espais lliures de la urbanització actual amb el desenvolupament previst del sector Pineda IV. Aquest sector compta amb un EAMG amb informe favorable de l'ATM de l'any 2019.

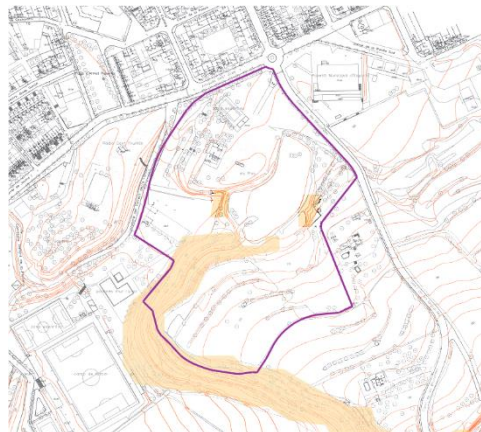


## 2. Objecte

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

L'àmbit territorial de la present modificació puntual té una superfície total de 67.182 m<sup>2</sup> i està integrada per dos àmbits discontinus.

L'àmbit de **Can Figueras** delimita uns espais situats al sud del nucli urbà limitat pel camí de les Brucardes (a l'est), per l'avinguda Sant Joan (nord), carrer Torrent de Fonteta i Zona Esportiva (oest) i per sòl urbanitzable no delimitat al sud. L'àrea es correspon amb el sector de sòl urbanitzable delimitat del Pla Parcial Can Figueras i té una superfície de **53.320 m<sup>2</sup>**.



A la **Pineda de Bages** s'hi desenvolupen dos àmbits:

- El sistema d'espais lliures: **àrea esportiva**, situada entre els carrers del Parador (nord), Joaquim Blume (oest), Esports (sud) i la crta. BV-4501 de Santpedor (est), amb una superfície d'11.809 m<sup>2</sup>.
- Els **terrenys de propietat municipal** qualificats com a ciutat jardí al límit nord amb el sòl urbanitzable del sector de la Pineda IV, entre els dipòsits d'aigua de la urbanització i el carrer dels Trabucaires, de 2.053 m<sup>2</sup>.



### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi calcula la nova demanda de mobilitat generada aplicant les ràtios del Decret 344/2006 per als usos d'equipaments i de zona verda. Tenint en compte aquests aspectes, la mobilitat prevista a l'EAMG és de **1.771 desplaçaments/dia**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons el Decret 344/2006 i segons les ràtios de l'EAMG:

Usos	Increment Àrea (m <sup>2</sup> )	Increment Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
<b>Equipaments</b>	9.129,00	6.195,80	1.239	<b>1.239</b>
<b>Zona verda</b>	10.636,00		532	<b>532</b>
<b>TOTAL</b>	19.765,00	6.195,80	1.771	<b>1.771</b>

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta el càlcul de la nova mobilitat prevista, que s'ajusta a les ràtios que dicta el Decret 344/2006.

L'estudi incorpora la distribució modal de la mobilitat generada segons els indicadors generals de la xarxa *MOBAL* de la Diputació de Barcelona de l'any 2001. Així, es determina que la majoria de viatges interns es realitzen en vehicle privat (65%), seguits pels no motoritzats (a peu i en bicicleta, amb un 35%) i el transport públic, amb un marginal 1%. L'estudi també conclou que la majoria de viatges de connexió es fan en vehicle privat motoritzat (95%) i la resta en transport públic. Tanmateix, no es fa una proposta de distribució modal de la suma dels viatges interns i externs.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal (interns)	34,5%	1,0%	64,5%
Viatges / dia de màxima demanda	611	18	1.142

#### Recomanació 1.

Es recomana tenir en consideració la distribució modal de l'enquesta realitzada en el marc del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Fruitós de Bages i que apareix en l'informe favorable per part de l'ATM sobre l'EAMG del Pla Parcial del Sector Pineda IV de Sant Fruitós de Bages, ja que és més recent i concreta la distribució modal de tot el municipi.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi fa una descripció general de la xarxa viària de caràcter interurbà que dona accés a Sant Fruitós de Bages, formada principalment per la C-25, la C16/E9, la C-55/C-58 i la N-141/N-141-c. Al mateix temps, defineix l'accés viari per a cadascun dels àmbits de desenvolupament:

- Al sector de Can Figueras la mobilitat en vehicle privat es concentra en l'avinguda Sant Joan i el carrer Doctor Duran, provinent de la carretera N-141c que creua el nucli urbà.
- Quant al sector de la Pineda de Bages, la mobilitat en aquest mode es concentra a la carretera BV-4501, amb un IMD de 7.834 vehicles/dia i que uneix Manresa amb Santpedor.

L'estudi aporta informació sobre la demanda de la BV-4501, de la xarxa de la Diputació de Barcelona, però no sobre la carretera que dona servei al nucli de població de Sant Fruitós de Bages.

#### Recomanació 2.

Es recomana analitzar la demanda de les vies d'accés al sector de Can Figueras, especialment de la carretera N-141c.

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada.

Per part de l'equip redactor no consta cap plànol que acompanyi l'EAMG. **Es recorda la necessitat de realitzar els plànols de les diferents xarxes segons les característiques que estableix el Decret 344/2006.**

#### 5. Xarxa de transport públic

Es fa una descripció de l'oferta de transport públic actual que dona cobertura a Sant Fruitós de Bages, en autobús interurbà:

- Línia 708-714 amb el recorregut Prats de Lluçanès-Manresa-Barcelona (amb parada al polígon industrial Sant Isidre els feiners i a l'Ajuntament i a Torroella els caps de setmana i festius).
- Línies 712-715-722 amb el recorregut Manresa-Artés-Monistrol de Calders-Moià-Santa Maria d'Oló (amb parades a l'Ajuntament, Torroella i Pont de Cabrianes).
- Línia 751 amb el recorregut Navarcles-Sant Fruitós de Bages-Manresa (amb parada a l'Ajuntament).
- Línia 785 amb el recorregut Manresa-Sant Fruitós de Bages (amb parades a l'Ajuntament i a Pineda de Bages).
- Línia 789 amb parades a l'Ajuntament i a les Brucardes

En el cas del sector de Pineda de Bages, també s'especifica l'existència de la línia Manresa – Santpedor – Castellnou – Santa Anna de Claret, amb 30 expedicions per sentit i un interval de pas de 30 minuts amb una parada a 200 m de l'àmbit.

Per a la resta de línies es troba a faltar el nombre d'expedicions diàries, l'interval horari de funcionament i el croquis del recorregut. Al mateix temps, tampoc s'analitza l'accessibilitat de les parades ni la seva tipologia (si disposen de marquesina, informació sobre els recorreguts, etc.).

Pel que fa al taxi, el municipi disposa de dues empreses de taxis.

En cap dels modes s'aporta informació referent a la demanda.

### **Recomanació 3.**

Es recomana ampliar la informació sobre l'oferta de transport públic en relació al nombre d'expedicions, temps de funcionament i interval de pas. També seria recomanable incorporar informació sobre la demanda actual de les diferents línies.

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

L'EAMG no analitza la idoneïtat dels recorreguts de vianants de l'entorn dels àmbits de desenvolupament, tot i entendre que el nombre de desplaçaments a peu serà important un cop es desenvolupin els sectors.

En l'estudi no consta l'anàlisi dels recorreguts per a bicicletes ni si disposen d'infraestructura específica, com carril bici o aparcaments.

**Es troba a faltar l'anàlisi de l'amplada de voreres en els trams que en disposen, el pendent dels itineraris i l'oferta de recorreguts i aparcaments per a les bicicletes.**

## **7. Incidència de la mobilitat generada**

Pel que fa a la incidència del **vehicle privat**, es troba a faltar que l'EAMG calculi el nombre de desplaçaments que es faran en vehicle privat considerant un factor d'ocupació persones/vehicle, per tal d'atribuir els possibles increments del trànsit a les vies d'accés. Tampoc consta una assignació de la distribució del nombre de viatges per sector de desenvolupament en base a la quota modal proposada.

Tot i així, l'estudi afirma que la majoria de desplaçaments al sector de Can Figueras es realitzaran a peu o en bicicleta i que una important proporció dels 585 viatges generats no es realitzaran en vehicle privat motoritzat, de manera que l'afectació a la xarxa viària serà mínima. Des de l'equip redactor es fa constar que aquesta afirmació entra en contradicció amb la distribució modal plantejada (65% dels desplaçaments en vehicle privat motoritzat).

En relació a la **xarxa de transport públic**, es calcula que el desenvolupament del sector aportarà 18 desplaçaments/dia. Es troba a faltar la distribució d'aquests viatges per a cadascun dels sectors de desenvolupament.

Quant a la **mobilitat activa**, es preveuen 611 nous desplaçaments a peu i en bicicleta.

Des de l'equip redactor de present informe **es considera necessari contrastar la demanda de nous vehicles prevista en relació a la xarxa viària actual**, per comprovar que aquesta serà suficient per absorbir la nova demanda prevista.

#### Recomanació 4.

Es recomana distribuir i quantificar el nombre de viatges per a cada sector de desenvolupament segons la distribució modal prevista.

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

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006 estableix l'obligació de reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans. En aquest cas, no és necessari el càlcul d'aparcaments per a turismes i motocicletes.

L'EAMG preveu 50 places d'estacionament de bicicletes als espais lliures que envolten la casa museu, que hauran d'augmentar-se amb 5 places més per cada 100 persones d'aforament previst a l'equipament, segons determina l'annex 2 del Decret 344/2006. Per a la Pineda de Bages, es determinen 12 places d'aparcament vinculades a la zona verda i 5 places per cada 100 persones d'aforament a l'àrea esportiva i a les parcel·les d'equipaments.

Des de l'equip redactor del present informe **es fa constar que el càlcul d'aparcaments per a bicicletes en zona verda és inferior al que marca el Decret 344/2006**, que estableix 1 plaça per cada 100 m<sup>2</sup> de sòl.

En la taula següent es recull el nombre de places previstes per cadascun dels usos.

Usos	Increment Àrea (m <sup>2</sup> )	Increment Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta proposats EAMG (dotació segons aforament)	Total aparcaments bicicleta segons Decret 344/2006
Equipaments	9.129	6.195,8		
Zona verda	10.636		62	106
<b>TOTAL</b>	18.838	6.195,8	<b>62</b>	<b>106</b>

#### Recomanació 5.

Es recomana quantificar el nombre d'aparcaments per a bicicletes segons les ràtios establertes pel Decret 344/2006.

#### 9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala la necessitat de disposar d'una reserva de places de càrrega i descàrrega per a l'ús comercial i d'oficines. Així mateix, les activitats comercials hauran de preveure una superfície mínima per a l'emmagatzematge de mercaderies corresponent al 10% del sostre. En aquest cas, no és necessari el càlcul de la reserva de places DUM.

#### 10. Mesures correctores

El planejament considera les següents mesures correctores:

### Xarxa viària

No es fan propostes en aquest àmbit.

### Transport públic

No es fan propostes en aquest àmbit, ja que es considera que els sectors estan ben coberts amb la configuració actual.

### Xarxa de vianants

Per a l'àmbit de Can Figueras, l'EAMG proposa l'ampliació de la secció de l'avinguda Sant Joan davant del sector, per tal de generar un carril de convivència compatible amb la xarxa pedalable i uns espais per a vianants davant l'espai lliure de la casa museu, tot segregant-los de la resta de recorreguts actuals.

Quant als sectors de la Pineda de Bages, l'estudi proposa l'ampliació de les voreres de vianants fins a 3,5 m. També s'esmenta el projecte de construcció d'un recorregut per a vianants i carril bici a la carretera BV-4501 impulsat per la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat.

### Xarxa de bicicletes

La proposta que realitza l'estudi es relaciona amb les que es recullen a la xarxa de vianants. A més a més, es proposa la instal·lació de 62 aparcaments per a bicicletes.

## **11. Mobilitat i gènere**

L'estudi no incorpora dades referents a la mobilitat i gènere.

Segons l'article 10 del decret 344/2006 referent als indicadors de gènere es determina que *"per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'utilitzar indicadors de gènere quantitativus i qualitativus, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic"*.

Per tant, **des de l'equip redactor es considera necessari incorporar una anàlisi de gènere en termes de mobilitat.**

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

En l'EAMG no consta la valoració econòmica de les propostes.

Des de l'equip redactor del present informe es recorda que **cal incorporar la valoració econòmica de cadascuna de les propostes.**

## **13. Conclusions**

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *modificació puntual del PGOU de Sant Fruitós de Bages, per la implantació de la casa museu del pintor Alfred Figueras i actuacions complementàries*, compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet informe **favorable**. No

obstant això, s'estableixen **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal incorporar els plànols de la xarxa de vianants, bicicletes, transport col·lectiu i vehicles a una escala adient, d'acord amb les indicacions del Decret 344/2006.
- Cal analitzar els pendents dels itineraris de l'entorn de l'àmbit d'estudi, l'avaluació de l'amplada de voreres en aquells trams que en disposen i l'oferta d'infraestructura existent, com ara carrils bici o aparcaments.
- Per tal de valorar l'impacte de la mobilitat sobre la xarxa viària, es recomana aportar informació envers el nombre de vehicles previstos i quin increment suposaran sobre la capacitat actual.
- Es considera necessari incorporar una anàlisi de gènere en termes de mobilitat.
- Cal incorporar la valoració econòmica de cada una de les propostes.

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

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

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director de l'Àrea de  
Mobilitat