

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del PGO de Sant Fruitós de Bages a l'àmbit del Portal Nord

Municipi de St. Fruitós de Bages
Comarca del Bages

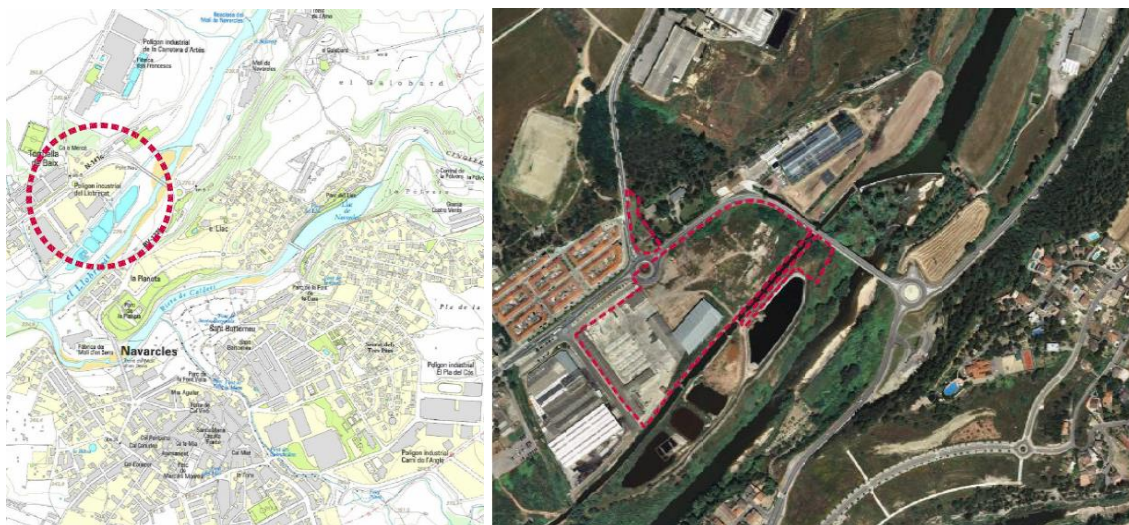
Promotor: Ajuntament de St. Fruitós de Bages

Redactor de l'EAMG: Joan Jordana i
Gisbert, arquitecte

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació Puntual del PGO de Sant Fruitós de Bages a l'àmbit del Portal Nord*.

1. Antecedents

L'àmbit objecte d'estudi se situa a llevant del terme municipal de Sant Fruitós de Bages, al barri de Torroella de Baix.



L'objectiu d'aquesta Modificació Puntual del PGO és la modificació de les classificacions i qualificacions del sòl i de l'ordenació urbanística que afecta unes parcel·les situades al barri de Torroella de Baix del terme municipal de St. Fruitós de Bages, entre la carretera de Manresa a Vic (N-141c), el canal del marge dret del riu Llobregat, el carrer Ambika i el carrer de les Bigues, ambdós del Polígon Industrial del Llobregat i també a la parcel·la ubicada al costat nord de la cruïlla entre la N-141c i la carretera d'Artés (B-451).

Les finalitats bàsiques de la present modificació són:

- Dignificar i realçar l'àmbit de la Modificació Puntual
- Legalitzar la construcció industrial existent situada en sòl no urbanitzable
- Fer efectives les càrregues urbanístiques derivades d'aquesta legalització

- Recuperar part de les riberes del riu Llobregat com a espai de connexió amb el nucli urbà de Torroella de Baix i establir la integració mediambiental de la llera del riu inclosa en l'àmbit de la MP
- Donar resposta a la necessitat de mantenir i incentivar l'activitat econòmica del municipi, especialment en el barri de Torroella de Baix

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del PGO de Sant Fruitós de Bages a l'àmbit del Portal Nord, 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 de 43.888 m², i se situa al barri de Torroella de Baix, de Sant Fruitós de Bages.

Està integrada per tres àmbits discontinus:

- Àmbit 1 (39.743 m²), delimitat pel nord-oest i pel nord-est per la carretera de Manresa a Vic (N-141c) i pel carrer de les Bigues (calçada lateral de la N-141c), al sud-oest pel carrer Ambika i al sud-est pel canal del marge dret del riu Llobregat.
- Àmbit 2 (1.634 m²), al costat nord-est entre la N-141c i la crta. d'Artés (B-451).
- Àmbit 3 (2.511 m²), delimitat al nord-est per la crta. de Manresa a Vic (N-141c), al sud-est pel riu Llobregat, al sud-oest per les antigues llacunes de depuració de Peinaje del riu Llobregat, SA i pel nord-oest pel canal del marge dret del riu Llobregat.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi estima que la mobilitat generada per la modificació puntual serà de **1.036 desplaçaments/dia**. Les ràtios utilitzades en l'estudi per calcular la mobilitat són les fixades pel Decret 344/2006.

Taula resum de la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret 344/2006 i l'EAMG (darrera columna)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Comercial	2.185	520	260	26
Industrial	16.177	4.504	225	225
Equip. cult.-esp.-recre.	3.905	300	60	60
Zona verda	15.384	14.490	769	725
Sistemes	6.237			
TOTAL	43.888	19.814	1.314	1.036

Des de la redacció del present informe s'accepten els valors adoptats tot i que es detecta un error de càlcul als desplaçaments per usos comercials que caldria ajustar. Alhora es detecta que la previsió de viatges generats a la zona verda s'ha utilitzat la superfície de sostre en lloc de la superfície total de sòl.

L'EAMG no realitza un repartiment modal amb els nous desplaçaments generats amb la nova ordenació.

Des de la redacció del present informe **es considera necessari establir una quota modal per cada un dels modes de transport**, per tal de poder estudiar correctament l'impacte de la mobilitat sobre cadascuna de les xarxes de mobilitat.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi no descriu la xarxa viària actual, ni fa cap anàlisi referent a la xarxa del vehicle privat.

L'àmbit d'estudi se situa a prop de la carretera C-16 i el creua la N-141c que enllaça Sant Fruitós de Bages i Navarres. Des de l'equip redactor del present estudi **considera necessària l'anàlisi de la xarxa viària existent, així com l'estudi de les intensitats de trànsit.**

5. Xarxa de transport públic

L'estudi no mostra l'oferta de transport públic existent. Tot i que la parada d'autobús actual que passa per la N-141c no té parada dins l'àmbit sí que li dona servei.

Des de l'equip redactor del present estudi **considera necessària l'anàlisi de l'oferta actual del transport públic.**

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi no detalla la xarxa actual de vianants ni bicicletes. Tot i això, l'estudi inclou la representació gràfica de la connectivitat de vianants/bicicletes entre el nucli de Torroella de Baix, el sistema d'espais lliures i equipaments de Torroella de Baix, el sistema d'equipament i parc urbà del PPU—Portal Nord i el camí fluvial del riu Llobregat.

Des de l'equip redactor del present estudi **considera necessària l'anàlisi de l'oferta actual de la xarxa de modes no motoritzats.**

7. Incidència de la mobilitat generada

En relació a la xarxa de **transport públic**, l'estudi considera que el dèficit de transport públic és proper a zero ja que la reduïda dimensió de l'espai no generarà nous recorreguts i aquests es podrien concentrar a peu de carretera per on ja passa el transport públic actualment.

Des de l'equip redactor del present informe **considera necessari avaluar la incidència de la nova mobilitat generada en relació al repartiment modal per cada una de les xarxes (especialment xarxa viària i transport públic).**

8. Estimació de la demanda d'aparcament

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

Utilitzant els valors de l'annex 2 i 3 del Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta necessari, com a mínim la següent dotació:

Taula resum del dimensionament de l'aparcament segons l'EAMG (entre parèntesis segons la ràtio segons el Decret 344/2006)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Comercial	2.185	520	5 (5)	5 (-)	3 (-)
Industrial	16.177	4.504	45 (45)	23 (-)	11 (-)
Equip. cult.-esp.-recre.	3.905	300	15 (15)	2 (-)	2 (-)
Zona verda	15.384	14.490	145 (145)	29 (-)	14 (-)
Sistemes	6.237				
TOTAL	43.888	19.814	210 (210)	58 (-)	30 (-)

L'estudi preveu una reserva de **210 places d'aparcament per a bicicletes**, ja que considera que les ràtios que dicta el Decret 344/2006 s'ajusten a la demanda generada amb la futura ordenació.

L'EAMG també preveu una reserva d'aparcament per a turismes (58 places) i per a motocicletes (30). Tot i això, el Decret només preveu una reserva de places per a vehicles de motor en usos d'habitatge o d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans. En la present modificació no es preveu cap dels dos usos i per tant, segons Decret, no cal reservar places d'aparcament per a vehicles i motocicletes.

Des de l'equip redactor del present estudi considera vàlida la previsió d'aparcament de bicicletes, i en relació a la dotació **de places per a turismes i motos per a usos residencials, caldrà complir amb el Reial Decret 1053/2014, referent a la instal·lació elèctrica específica per a la recàrrega de vehicles elèctrics**

9. Distribució urbana de mercaderies

Segons el Decret 344/2006 es preveu una reserva d'1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda en usos comercials, i 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre per a usos d'oficines.

L'estudi preveu una reserva de 520 m² per a ús comercial, però no fa referència a la reserva de sòl destinat a càrrega i descàrrega de mercaderies.

Des de l'equip de redacció del present estudi es recomana preveure una reserva d'una plaça per a càrrega i descàrrega de mercaderies.

10. Mesures correctores

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no fa referència a la xarxa viària de l'entorn de l'àmbit i no considera cap mesura correctora.

Xarxa de transport públic

L'estudi no fa propostes de millora en relació a la xarxa del transport públic.

Xarxa de vianants

L'estudi no fa referència a la xarxa de vianants i no considera cap proposta de millora.

Xarxa ciclable

L'estudi no fa referència a la xarxa ciclable i no considera cap proposta de millora. Tot i això, preveu la localització de 210 places d'aparcament per a bicicletes.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi no incorpora dades referent 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 quantitius i qualitius, 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 de redacció del present estudi **considera necessari incorporar una anàlisi de gènere en termes de mobilitat.**

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no preveu el finançament de cap proposta d'actuació vinculada a la millora de la mobilitat.

Des de l'equip de redacció del present informe considera que l'estudi ha de quantificar econòmicament les propostes desenvolupades com la instal·lació d'aparcament per a bicicletes.

Per altra banda, des de l'equip redactor considera que una vegada avaluada l'oferta actual de la xarxa viària, la xarxa de transport públic, la xarxa de vianants i de bicicletes, i s'estableixin les possibles actuacions de millora, es podrà valorar si s'ha de quantificar econòmicament altres propostes que es desenvolupin.

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Modificació Puntual del PGO de St. Fruitós de Bages a l'àmbit del Portal Nord*, no 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 **desfavorable**, pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita.

Per tal d'avaluar novament l'informe, caldrà, com a mínim, incloure els següents aspectes:

- És necessari establir una quota modal per cada uns dels modes de transport
- Cal analitzar la xarxa viària existent i l'estudi de les intensitats de trànsit
- Cal fer una anàlisi de l'oferta actual del transport públic
- Cal fer una anàlisi de l'oferta actual de la xarxa de modes no motoritzats
- És necessari avaluar la incidència de la nova mobilitat generada en relació al repartiment modal per cada una de les xarxes.
- Cal complir amb el Reial Decret 1053/2014, referent a la instal·lació elèctrica específica per a la recàrrega de vehicles elèctrics.
- Es considera necessari incorporar una anàlisi de gènere en termes de mobilitat

Se sol·licita al promotor que adapti la redacció de l'EAMG a les modificacions que es proposen en el present informe, així com als continguts que determina el Decret 344/2006 i que es reflecteixen en l'aplicatiu per a la redacció dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) de l'ATM. Una vegada realitzades aquestes modificacions caldrà enviar una còpia del document a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 11 d'abril de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic