

ESTUDIS JUSTIFICATIUS
PLA PARCIAL URBANÍSTIC
SUBSECTOR-1 del SUD-05 "LA FÀBRICA"
Promotor: ACCORD 2005, SL



Castellgalí

ESTUDI de MOBILITAT GENERADA



1 INTRODUCCIÓ	3
1.1 ANTECEDENTS	3
1.2 FINALITAT I OBJECTIUS DE L'ESTUDI	4
1.3 METODOLOGIA	5
2 ENQUADRAMENT TERRITORIAL I CARACTERÍSTIQUES GENERALS	7
2.1 MARC FÍSIC I GEOGRÀFIC	7
2.2 ESTRUCTURA URBANA	10
2.3 EQUIPAMENTS I ZONES VERDES	12
2.4 ANÀLISI DE LA PROPOSTA D'ORDENACIÓ	13
3 ANÀLISI DE LES INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT EXISTENTS	23
3.1 XARXA VIÀRIA	23
3.2 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC	25
3.3 ITINERARIS PER A VIANANTS I BICICLETES	33
3.4 MOBILITAT PER GÈNERE	35
4 AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA	37
4.1 CÀLCUL DE LA MOBILITAT GENERADA	37
4.2 REPARTIMENT MODAL	38
4.3 APARCAMENT DE BICICLETES	41
5 PROPOSTES DE XARXES D'ITINERARIS	43
5.1 XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS	43
5.2 XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES	44
5.3 XARXA D'ITINERARIS PER A TRANSPORT PÚBLIC	45
5.4 XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES PRIVATS	46
6 PROPOSTA DE FINANÇAMENT	47
7 CONCLUSIONS	49
8 BIBLIOGRAFIA I DOCUMENTACIÓ CONSULTADA	51



1. INTRODUCCIÓ

1.1. ANTECEDENTS

ACCORD 2005, S.L. promou la tramitació del pla parcial urbanístic per al desenvolupament industrial del subsector-1 del sector SUD-05 "La Fàbrica".

Paral·lelament a aquest pla parcial s'està tramitant la divisió en dos subsectors, 1 i 2, de l'àmbit de sòl urbanitzable delimitat SUD-05, mitjançant la redacció i aprovació d'un avanç de pla referit a tot el sector que justifiqui la conveniència i l'oportunitat de promoure el desenvolupament separat d'un dels subsectors i acrediti l'equilibri de l'aprofitament urbanístic i de les cessions i càrregues entre aquest subsector i la resta de l'àmbit.

Tant la Llei de Mobilitat¹ com la legislació urbanística² determinen que els plans urbanístics hauran d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

La normativa que regula aquests estudis³ estableix que és obligatori realitzar-los en el cas de planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

En atenció a aquests antecedents i a petició de l'arquitecte redactor, Manuel Márquez Poncela, ARDA Gestió i Estudis Ambientals SLL (ARDA) ha elaborat el present **Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada**.

¹ Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

² 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.

³ Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.



1.2. FINALITAT I OBJECTIUS DE L'ESTUDI

La finalitat de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada és avaluar l'increment potencial de desplaçaments provocat pel desenvolupament del pla parcial urbanístic Subsector-1 SUD-05 "La Fàbrica" i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu. Així mateix, valora la viabilitat de les mesures proposades per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per a col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

L'objecte de l'estudi seria, doncs, *"definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en l'àmbit d'estudi segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles"*.

Aquesta finalitat es concreta en els següents objectius, establerts per la normativa que regula els estudis d'avaluació de la mobilitat generada:

- Avaluar l'increment de la mobilitat generada pel desenvolupament del pla parcial.
- Fer una anàlisi de les infraestructures de transport existents: xarxa viària, transport públic,...
- Avaluar del grau d'adequació de la proposta de pla parcial a les directrius del Decret 344/2006 (amplada i pendent dels carrers, places d'aparcament,...).
- Elaborar propostes de xarxes d'itineraris per a vehicle privat, transport públic, bicicleta, a peu,...
- Preveure una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut al desenvolupament del pla parcial.



1.3. METODOLOGIA

La metodologia seguida per a l'elaboració d'aquest estudi consta de les etapes de treball següents:

- Recopilació i anàlisi de la informació existent sobre el territori, i sobre la mobilitat municipal i intermunicipal.
- Anàlisi de la proposta de pla parcial, a partir de la informació facilitada per l'Ajuntament: zonificació, disseny dels vials,...
- Treball de camp, amb reconeixement de l'àmbit d'estudi i recollida de dades sobre el terreny: xarxa viària, transport públic,...
- Diagnosi de la mobilitat actual i de la mobilitat generada pel desenvolupament del pla parcial.
- Definició de propostes de xarxes de transport i del seu finançament.
- Elaboració final de l'informe.



2. ENQUADRAMENT TERRITORIAL I CARACTERÍSTIQUES GENERALS

2.1. MARC FÍSIC I GEOGRÀFIC

El municipi de Castellgalí està situat al sud de la comarca del Bages, a la zona de confluència de la vall del Llobregat amb la d'un dels seus afluents principals, el Cardener. Amb 17,16 km² de superfície, està envoltat pels termes de Manresa al nord, Sant Vicenç de Castellet a l'est, Marganell al sud i Sant Salvador de Guardiola a l'oest.

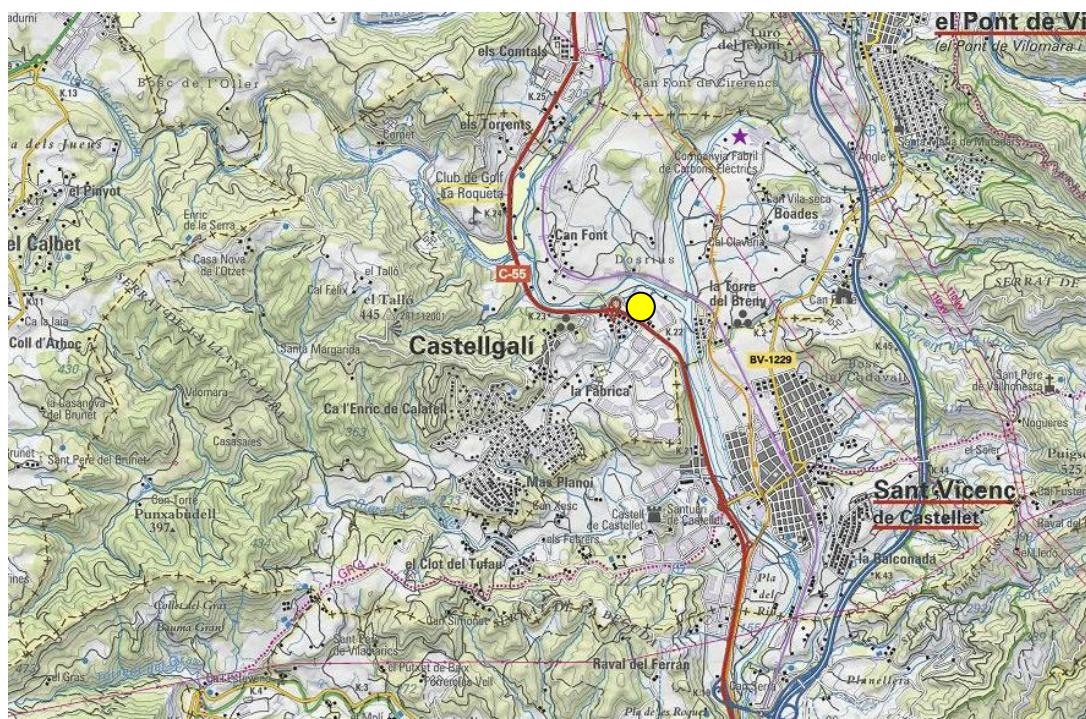
El cap de municipi i la urbanització de Mas Planoi es troben situats a uns 250-270 m d'altitud, a l'extrem oriental d'una petita carena (serra del Talló) ubicada al marge dret del riu Cardener. El raval dels Torrents i el barri de la Fàbrica es situen a uns 170-200 m al fons de la vall, també al marge oest, mentre que el raval de Can Font s'ubica al marge esquerre del Cardener i el de Boades i la urbanització de la Torre del Breny es troben ja a la vall del Llobregat, en concret al marge esquerre. El fons de les valls del Cardener i el Llobregat concentren, a més de les zones urbanitzades (residencials, polígons industrials,...), els terrenys agrícoles, que es troben també en alguns replans de les valls de les rieres de Cornet i de Castellet, mentre que a les parts més elevades –que assoleixen el punt més alt, amb uns 750 m d'alçada, a l'extrem sud-oest del terme, a la Serra de Punxabudell- estan recobertes majoritàriament per vegetació forestal, pinedes i brolles sobretot. Escampades pel municipi, especialment a la serra del Talló i a la vall de la riera de Castellet (Vall d'Artigues), hi ha nombroses masies.

Travessa el municipi de nord a sud, seguint la vall del Llobregat i el Cardener, una important via de comunicació, la carretera C-55 d'Abrera a Manresa i Solsona, que passa pel barri de la Fàbrica i el raval dels Torrents. Una via local, l'Avinguda Montserrat, comunica aquesta carretera amb un sector urbà on es concentren l'Ajuntament i d'altres equipaments, amb el nucli antic de Castellgalí i amb la urbanització Mas Planoi. L'Eix del Llobregat, la C-16, que va de Barcelona a Puigcerdà, s'endinsa lleugerament per l'extrem est del municipi, tot i que no hi té cap sortida. També per aquesta banda, al marge esquerre del Llobregat, passa la carretera BV-1229, que uneix els municipis veïns de Sant Vicenç de Castellet i el Pont de Vilomara, i permet l'accés al raval de Boades. Dues línies de tren, de Rodalies de Catalunya i dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) creuen també el municipi seguint la vall fluvial.



L'àmbit del pla parcial, situat al nord de la C-55, a l'altra banda del barri de la Fàbrica, i amb una superfície de 55.328,74 m², està delimitat al nord i a l'oest pel riu Cardener, a l'est per un petit torrent que fa de límit amb l'altre subsector del sector SUD-05 "La Fàbrica" i al sud per la carretera i pels vials d'entrada i sortida des del poble.

Figura 2.1.1. Situació de l'àmbit del pla parcial.



● Localització de l'àmbit

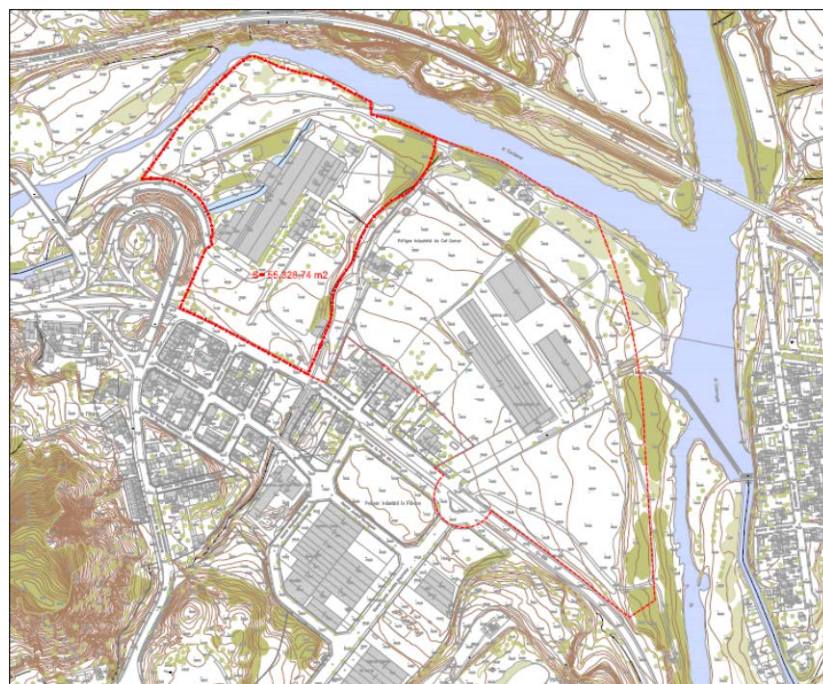
Font: Mapa Topogràfic 1:50000 ICGC.



Figura 2.1.2 Ortofoto del sector SUD-05 "La Fàbrica" amb l'àmbit del Subsector-1.



Figura 2.1.3 Plànol topogràfic del sector SUD-05 "La Fàbrica" amb l'àmbit del Subsector-1.



- Límit de l'àmbit
- - - Límit Subsector 2
- Límit del terme municipal

Font: Pla parcial urbanístic.



2.2. ESTRUCTURA URBANA

El poble de Castellgalí s'ha desenvolupat al voltant d'un nucli antic de dimensions molt reduïdes situat en turó, amb una estructura més o menys radial de carrers estrets i costeruts que conflueixen en un "centre" molt petit al voltant de l'església. Darrerament aquest nucli original ha crescut amb alguns eixamples cap al nord i cap a l'est, mentre que al costat de la carretera que el connecta amb la carretera C-55, a mig camí entre el barri de la Fàbrica i el poble, s'hi han implantat una sèrie d'equipaments públics, com el mateix edifici de l'Ajuntament, l'escola, el pavelló municipal i les piscines, així com un polígon industrial (Pla del Camí).

Per l'altra banda, pràcticament formant un continu amb els sectors anterior, es troba una urbanització extensa de baixa densitat d'habitatges unifamiliars aïllats (Mas Planoi) amb una trama viària complexa sorgida de la manca de planificació urbanística en el moment que va néixer i de les dificultats que imposava l'orografia de la zona.

A la part baixa del municipi, articulat al voltant de la C-55, es troba el barri de la Fàbrica i el polígon industrial del mateix nom, amb una estructura viària més o menys ortogonal. A l'altra banda de la carretera, entre aquesta i el riu, es troba el sector urbanístic objecte del present informe ambiental amb algunes implantacions industrials i la masia de Cal Carné i, específicament dins del subsector 1, l'antic recinte industrial de Cal Carné.

La xarxa urbana i vial s'estructura al voltant dels eixos que es passen a descriure a continuació:

- La carretera C-55, d'Abredera a Solsona, que creua tot el municipi de sud a nord i que permet l'accés al barri i al polígon industrial de la Fàbrica i al raval dels Torrents.
- L'Avinguda Montserrat, vial que comunica la C-55 amb el polígon industrial Pla del Camí, la zona d'equipaments públics del voltant de l'Ajuntament, el nucli urbà de Castellgalí i la urbanització de Mas Planoi.
- El vial que neix a l'enllaç entre la carretera i l'accés al poble, creua el riu Cardener i la via del tren i comunica amb el raval de Can Font.
- El Camí de la Torre del Breny, asfaltat, que comunica el nucli urbà del municipi veí de Sant Vicenç de Castellet amb la urbanització de la Torre del Breny.



- La carretera BV-1229, de Sant Vicenç de Castellet al Pont de Vilomara, que permet l'accés al raval de Boades i a la zona industrial dels Carburos.



2.3. EQUIPAMENTS I ZONES VERDES

Gairebé tots els equipaments públics del municipi estan situats al nucli urbà de Castellgalí, especialment al sector de l'Avinguda Montserrat.

Taula 2.3-1. Equipaments de Castellgalí.

Tipus	Equipament	Localització
Administratius	Ajuntament	Av. Montserrat, s/n
	Punt d'informació juvenil Mòn Jove	C/ Manresa, 9
Culturals	Casal cultural	Pl. Catalunya, 1
	Edifici del Teatre	C/ Manresa, 9 bxos.
	Museu – Casa Amigant	C/ Manresa, 2
Educatius	Escola Sant Miquel	C/ Escoles, s/n
	Llar d'Infants municipal Castellnins	C/ Renaixença, s/n
Sanitaris	Consultori mèdic local	Av. Montserrat, s/n
Socials	Casal de la gent gran Muntanyes de Montserrat	C/ Renaixença, s/n
	Residència geriàtrica IBADA Castellgalí	C/ Jacint Verdaguer, 24 – Barri La Fàbrica
	Residència d'avis Mas Planoi	C/ Mas, 2 – Urbanització Mas Planoi
Esportius	Camp d'esports municipal	C/ Renaixença, s/n
	Pavelló d'esports municipal	Av. Montserrat, s/n
	Piscines municipals	C/ Escoles, s/n
	Pistes de petanca	Zona verda – Urbanització Mas Planoi

Font: Web Ajuntament de Castellgalí.

Les poques zones verdes i places que hi ha al municipi es troben repartides entre el nucli antic de Castellgalí, el sector nou de l'Avinguda Montserrat on es concentren diferents equipaments (Ajuntament, escola, piscines) i la urbanització de Mas Planoi.



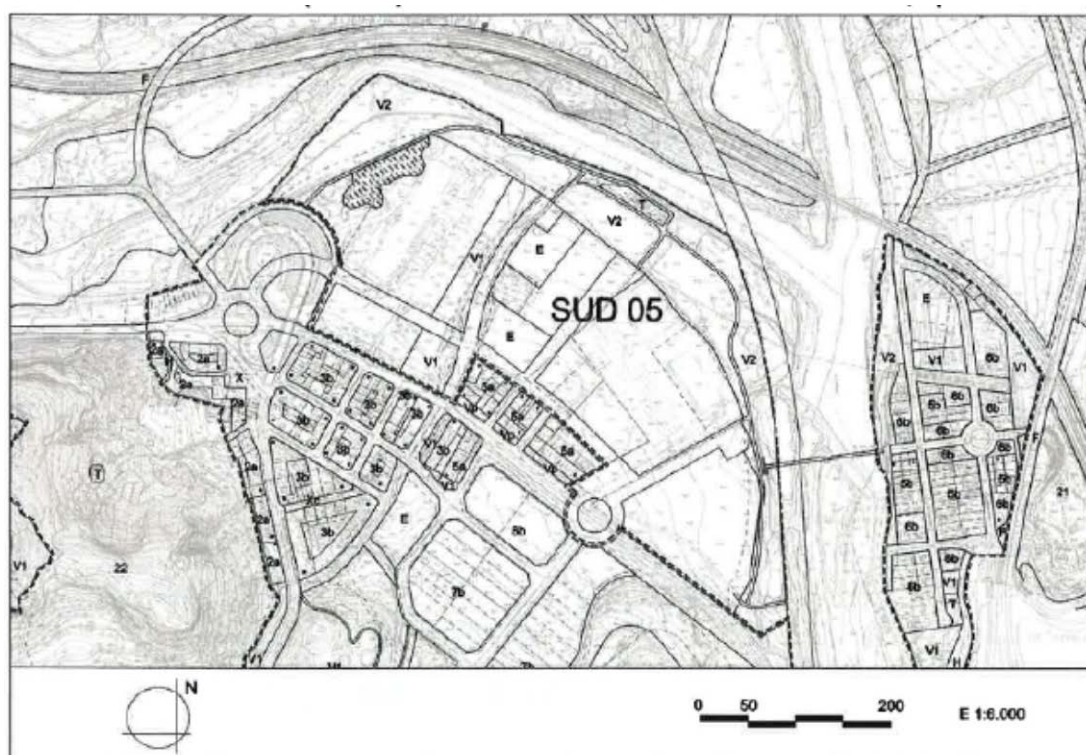
2.4. ANÀLISI DE LA PROPOSTA D'ORDENACIÓ

L'àmbit objecte del present informe es correspon amb una part del sector SUD-05 "La Fàbrica" classificat com a sòl urbanitzable delimitat al POUM de Castellgalí. Aquest sector prové d'una Modificació puntual de les anteriors Normes Subsidiàries (NNSS) de planejament aprovada l'any 2005. El POUM recull, amb algunes variacions, l'ordenació prevista en el sector –anomenat aleshores PP2B "La Fàbrica". L'àmbit, d'uns 156.191 m², i destinat a ús industrial i terciari, requereix per al seu desenvolupament la redacció, tramitació i aprovació del corresponent pla parcial urbanístic i té un objectiu doble:

- Impulsar la creació d'un nou sector industrial i terciari, que doti especialment de vida comercial l'actual carretera C-55 (que passarà a ser un eix cívic quan es construeixi la futura variant).
- L'arranjament de l'espai més proper al riu afavorint el seu ús per al lleure ("Parc fluvial de l'Aiguabarreig").

L'ordenació del sector està reflectida en la fitxa corresponent del POUM. Tant la ubicació com el percentatge de superfície destinat a sistemes es considera vinculant.

Figura 2.4.1 Ordenació del sòl al sector SUD-05 "La Fàbrica".




Font: POUM de Castellgalí.



Taula 2.4-1. Zonificació del sector SUD-05 "La Fàbrica".

Sistema	Superfície en m ²	Superfície en %
Equipaments €	6.474	4,14
Espais lliures (V1)	7.193	4,61
Parc territorial (V2)	44.887	28,74
Viari (X)	19.096	12,23

Font: POUM de Castellgalí.

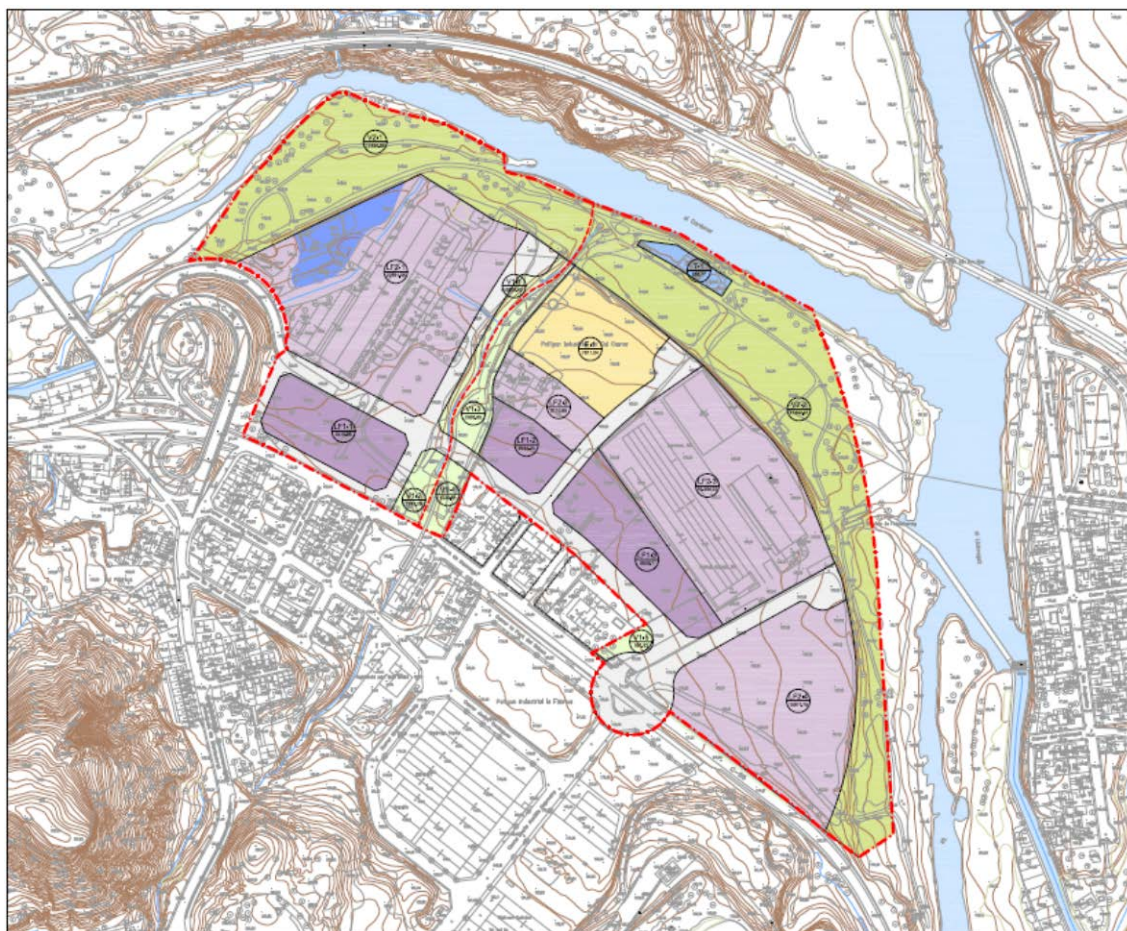
A la fitxa del sector, a banda dels paràmetres urbanístics (índex d'edificabilitat bruta, sostre total), s'estableix el requeriment que el pla parcial urbanístic que desenvolupi el sector preservi una petita massa forestal situada a tocar de l'extrem nord-oest d'un antic recinte industrial, dins de la part d'aprofitament privat, assenyalat com a  al plànol. També s'estableix que preveurà usos terciaris i comercials donant front a la C-55 actual.

Vista la dificultat de desenvolupar urbanísticament tot el sector – l'any 2008 es va iniciar la tramitació d'un pla parcial però degut a la crisi econòmica no es va poder tirar endavant-, a causa tant a les limitacions que estableix el POUM com als mateixos condicionants de la zona, s'opta per promoure la divisió de l'àmbit en dos subsectors mitjançant l'elaboració d'un Avanç de pla parcial urbanístic que es tramita conjuntament amb el pla parcial objecte del present informe.

L'ordenació proposada per l'Avanç per a la totalitat del sector coincideix, amb alguns petits canvis (vialitat, equipaments, zones verdes) i alguns ajustos de precisió, amb les determinacions del POUM.



Figura 2.4.2 Zonificació del sòl i paràmetres urbanístics del sector SUD-05 "La Fàbrica".



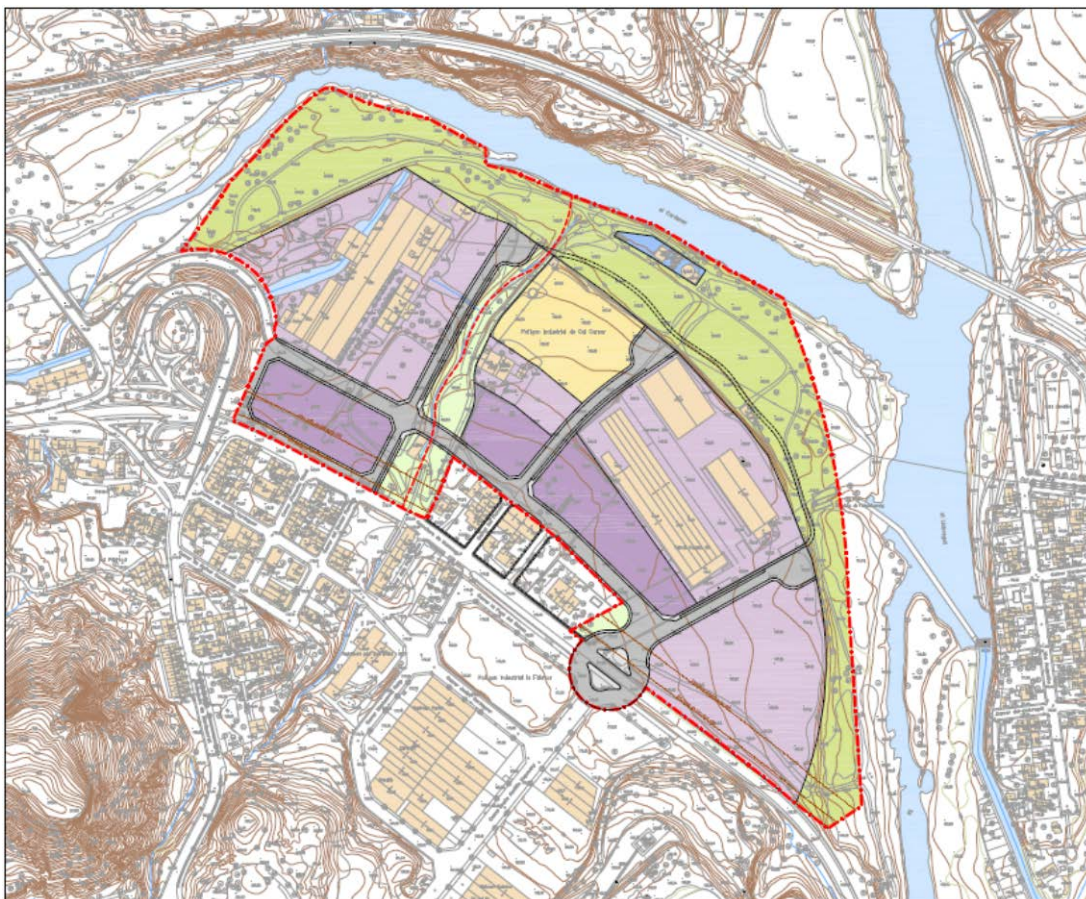
Font: Avanç de pla parcial urbanístic.

Taula 2.4-2. Taula comparativa de la zonificació i els paràmetres urbanístics del POUM i de la proposta d'ordenació de l'Avanç del pla.

Qualificacions		SECTOR					
		s/POUM		s/PPU			
		Superfície	%	Sostre	Superfície	%	Sostre
E (equipaments)	E-1	6.474,00	4,14%		7.811,04	5,00%	
V1 (espais lliures)	V1-1				1.509,43	0,97%	
	V1-2				1.242,06	0,80%	
	V1-3	7.193,00	4,61%		2.688,85	1,72%	4,65%
	V1-4			33,34%	1.224,91	0,78%	
	V1-5				591,82	0,38%	
V2 (espais lliures)	V2-1	44.887,00	28,74%		17.494,89	11,20%	28,74%
	V2-2				27.392,87	17,54%	
					44.887,76		
T (serveis tècnics)				988,77	0,63%		
X (viari)		19.096,00	12,23%		19.112,33	12,24%	
Total Sistemes			49,71%		80.056,97	51,26%	
Zona Edificació Arrenglerada (LF-1)	LF1-1			112.457,52	5.419,66	3,47%	8.671,46
	LF1-2	1,6000			2.932,20	1,88%	4.691,52
	LF1-3				6.608,10	4,23%	10.572,96
Zona Edificació Aïllada (LF-2)	LF2-1				22.761,35	14,57%	32.936,68
	LF2-2	1,4470			3.110,65	1,99%	4.501,25
	LF2-3				19.384,32	12,41%	28.049,97
	LF2-4				15.917,75	10,19%	23.033,69
Total Zones				112.457,52	76.134,03	48,74%	1.4771
TOTAL AMBIT	0,72	156.191,00		112.457,52	156.191,00	100,00%	0,7200

Font: Avanç de pla parcial urbanístic.

Figura 2.4.3 Ordenació prevista per al sector SUD-05 "La Fàbrica".

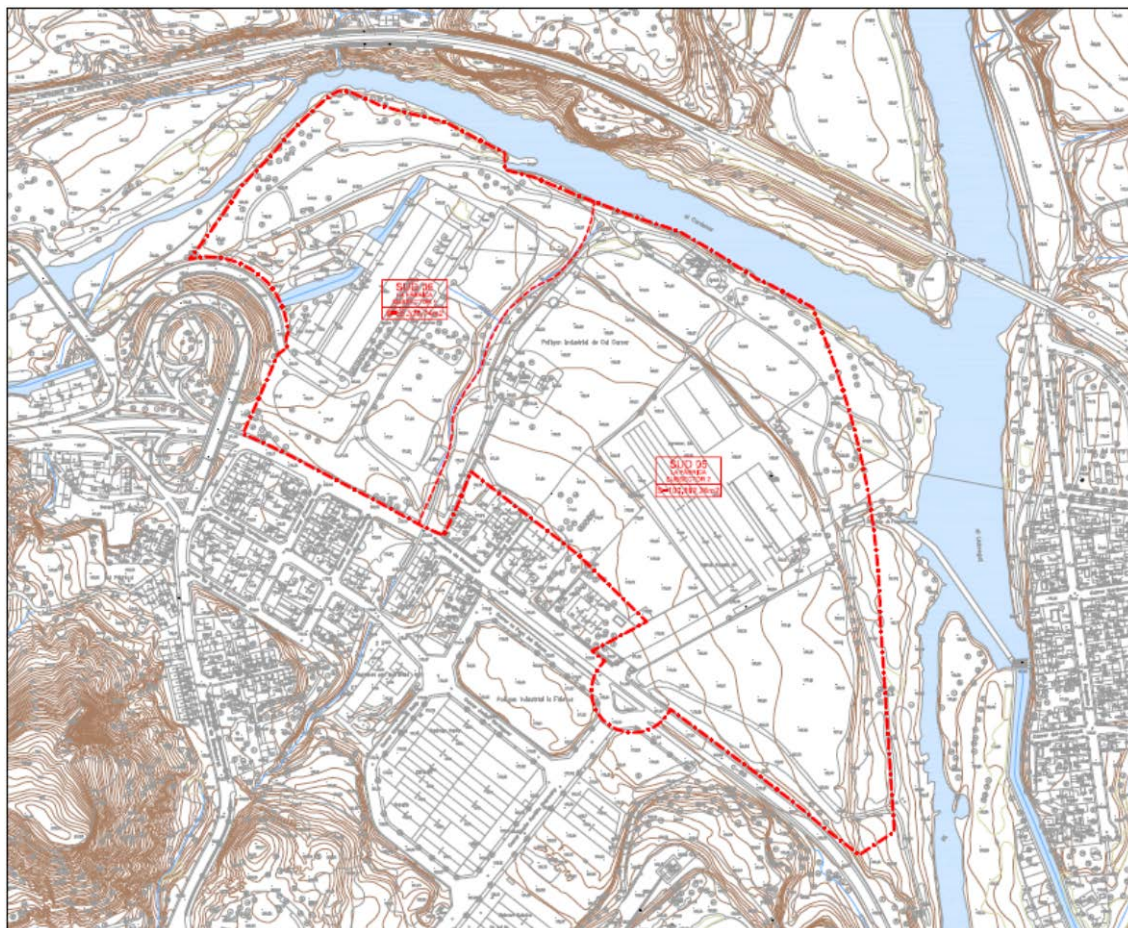


Font: Avanç de pla parcial urbanístic.

L'Avanç de pla divideix el sector SUD-05 "La Fàbrica" en dos subsectors:

- Subsector-1, corresponent a la part oest, amb 55.328,74 m² de superfície, que suposa un 35% del total.
- Subsector-2, la part est, de 100.826,26 m², que correspon a un 65% de la superfície total del sector.

Figura 2.4.4 Divisió del sector SUD-05 "La Fàbrica" en subsectors.



Font: Avanç de pla parcial urbanístic.

El Subsector-1 és objecte del pla parcial que analitza el present informe ambiental.

D'altra banda la Diputació de Barcelona està elaborant un document de diagnosi i estratègies de desenvolupament urbanístic de la zona de la Fàbrica, del qual s'ha lliurat la primera part d'anàlisi i diagnosi. Aquest estudi no només fa referència al sector SUD-05 "La Fàbrica" sinó a altres sectors propers, però pel que fa a l'àmbit del pla parcial objecte del present informe les propostes que es facin aniran coordinades.

L'ordenació proposada (Figures 2.4.5 *Zonificació* i 2.4.6 *Proposta d'ordenació*) s'ajusta totalment a la proposada en l'Avanç per a la totalitat del sector i per tant coincideix, amb algunes petites modificacions, amb les determinacions del POUM. En concret, els canvis i ajustos introduïts són els següents:

- Es desplaça el primer dels vials acabats en cul-de-sac (el situat més a l'oest) a l'altra banda de la zona verda que limita amb el torrent que delimita l'àmbit per l'est. Amb això s'aconsegueix



dotar d'un front adequat a la zona edificable que allotja l'actual conjunt industrial de Can Carné, alhora que es manté la seva funció com a itinerari de passeig per a vianants des del nucli urbà al parc fluvial. Al mateix temps es respecta el torrent, de manera que aquest curs fluvial, la zona verda que el voreja i el vial, que serà de circulació restringida, constitueixen un conjunt que tindrà uns requeriments especials de cara a la seva urbanització. Es manté l'actual camí a la masia de Cal Carné (situat fora de l'àmbit) i en el futur l'accés als equipaments i a les zones d'aprofitament privat de l'altre subsector es faran per l'altre vial previst pel POUM, situat més a l'est, que serà accessible al trànsit motoritzat. D'altra banda la zona verda passa a contactar amb el conjunt d'habitatges situat al sud de l'àmbit, al costat de la C-55.

- S'afegeix un nou vial paral·lel a la C-55 a la banda a l'extrem sud-occidental de l'àmbit, per tal de facilitar l'accés a les edificacions que s'hi implantin, que han de respectar la distància de no edificació de 25 m a la carretera, i donar un accés rodat als patis davanters (no edificables). Es tanca així, juntament amb el vial ja previst a l'extrem oest, que coincideix en bona part amb l'actual, l'anella de circulació de l'àmbit del pla parcial. En el futur, quan es reconverteixi la carretera actual en una via ciutadana, l'accés actual serà substituït per una rotonda.

Taula 2.4-3. Taula amb la zonificació i els paràmetres urbanístics de la totalitat del sector SUD-05 "La Fàbrica" i del Subsector-1.

Qualificacions	TOTAL SECTOR			SUBSECTOR-1		
	Superfície	%	Sostre	Superfície	%	Sostre
E (equipaments)	7.811,04	5,00%		0,00	0,00%	
V1 (espais lliures)	7.257,07	4,65%		2.751,49	4,97%	
V2 (espais lliures)	44.887,76	28,74%		17.494,89	31,62%	
T (serveis tècnics)	988,77	0,63%		0,00	0,00%	
X (viari)	19.112,33	12,24%		6.901,35	12,47%	
Total Sistemes	80.056,97	51,26%		27.147,73	49,07%	
Zona Edificació Arreglerada (LF-1)	14.959,96	9,58%	23.935,94	5.419,66	9,80%	8.671,46
Zona Edificació Aïllada (LF-2)	61.174,07	39,17%	88.521,58	22.761,35	41,14%	32.936,68
Total Zones	76.134,03	48,74%	112.457,52	28.181,01	50,93%	41.608,14
TOTAL AMBIT	156.191,00	100,00%	1,4771	55.328,74	100,00%	1,4765
Edificabilitat bruta			0,7200			0,7520

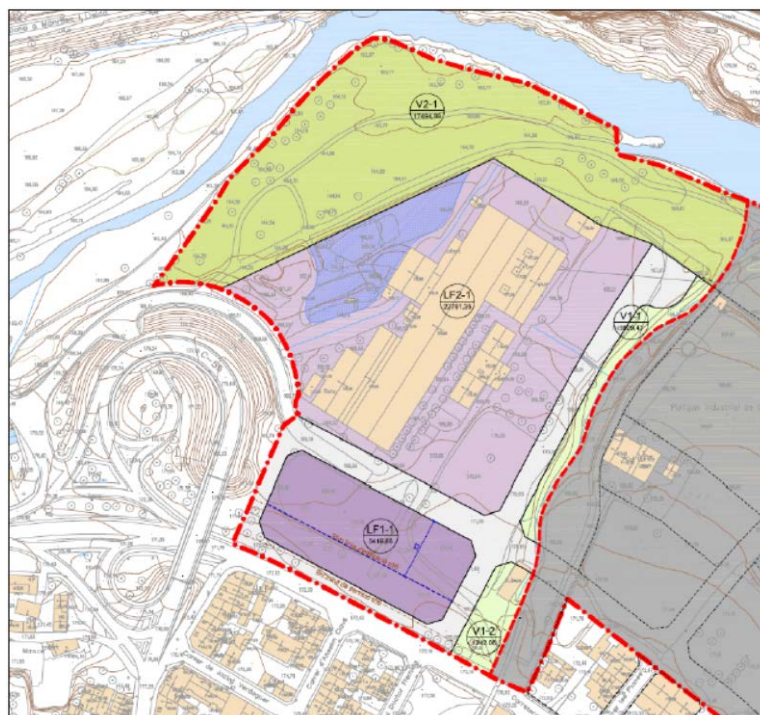
Font: Pla parcial urbanístic.

L'ordenació proposada s'estructura al voltant de la xarxa viària prevista, de manera que l'anella viària situada a l'extrem sud delimita una de les dues illes de sòl d'aprofitament privat, mentre que l'altra s'ubica al nord d'aquesta i a ponent del vial en cul-de-sac. Els espais lliures es distribueixen al nord de l'àmbit, a tocar del riu Cardener, i a l'est del vial abans esmentat. Pel que fa als



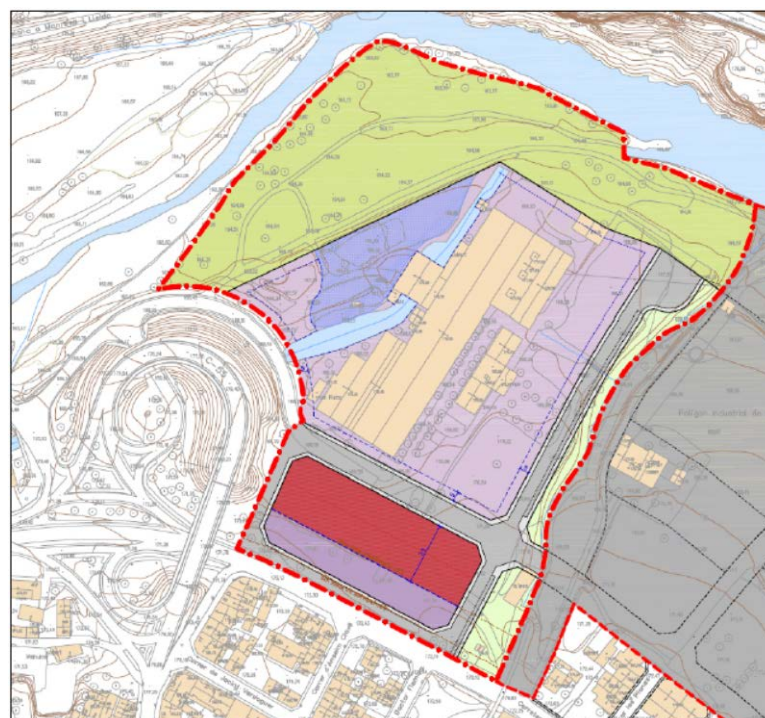
equipaments no n'hi ha, donat que es concentraran les cessions de sòl corresponents al subsector-2.

Figura 2.4.5 Zonificació.



Font: Pla parcial urbanístic.

Figura 2.4.6 Proposta d'ordenació.



Font: Pla parcial urbanístic.



Vialitat

A partir de l'accés actual al sector s'accedirà al vial paral·lel a la C-55, que articularà tot el sector, tant la part corresponent a l'àmbit del pla parcial com al subsector-2. Serà un carrer de 15 m d'amplada, amb una calçada central de doble sentit de circulació i vorera a banda i banda. Perpendicular a aquest vial hi ha el carrer, paral·lel al torrent i a la zona verda que el ressegueix, que acaba en cul de sac, i que permet accedir a una de les illes d'aprofitament privat. Aquest vial tindrà una secció de 12 m, amb calçada central de doble sentit, aparcament al costat que mira al torrent i vorera a cada banda

A partir d'aquests dos carrers s'origina l'anella viària situada a l'extrem sud-oest de l'àmbit, que envolta i permet l'accés a l'altra illa d'aprofitament privat. Als trams comuns amb els altres dos vials mantindrà la secció corresponent, mentre que a la resta de trams, que permeten tancar l'anella, tindrà 8 m d'amplada, amb calçada central i voreres a banda i banda.

Espais lliures

Es concentren en dues zones:

- Una situada a la vora del riu Cardener, al replà situat a la cota més baixa, dins de la zona inundable, i que té continuïtat a la resta del sector SUD-08 "La Fàbrica". Es tracta d'una zona qualificada com a Parc fluvial (clau V2) que té com a principal objectiu la conservació del bosc de ribera on es minimitzaran les actuacions de manteniment de l'estat natural i d'aprofitament per al lleure. Aquesta zona s'integrarà en el futur Projecte Vies Blaves de Barcelona i en concret en la Via Blava del Cardener.
- Una zona verda qualificada com a Espais lliures urbans (clau V1), lineal i paral·lela al torrent que delimita l'àmbit del pla parcial per l'est i que, conjuntament amb el vial en cul-de-sac, constituirà un element de connexió entre el poble de Castellgalí i l'espai fluvial.

Sòl d'aprofitament privat

Inclou també dues zones separades:

- L'illa situada al sud de l'àmbit, entre l'antic recinte de Can Carné i la carretera, delimitada per una anella viària, que tot i que suposa un 10% de la superfície de l'àmbit comprèn un 21% del sostre total. Qualificada com a Zona d'edificació arrengrerada amb alineació de vial (clau LF-1), està destinada a edificació en filera adossada, alineada a vial, amb patis al darrera i/o al davant segons gàlib a definir als plànols d'ordenació. Pel que fa a la resta de paràmetres s'estableix un índex d'edificabilitat neta



d'1,6000 m²st/m²sl en parcel·la mínima de 600 m² de superfície, façana a vial de 12 m, ocupació del 67% i tres plantes d'alçada, amb una alçada reguladora màxima (ARM) de 10,5 m.

- Una altra peça ubicada on hi ha les edificacions de l'antic conjunt industrial de Can Carné, amb una superfície que quadruplica la de l'anterior, però amb un aprofitament més extensiu, qualificada com a Zona d'edificació aïllada (clau LF-2). S'hi preveu una ordenació tipològica aïllada i separada del vial, amb espai lliure a tot el voltant, un índex d'edificabilitat neta d'1,4470 m²st/m²sl en parcel·la mínima de 2.000 m² de superfície, façana a vial de 25 m, ocupació del 67% i tres plantes d'alçada, amb una ARM de 12 m.

3. ANÀlisi DE LES INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT EXISTENTS

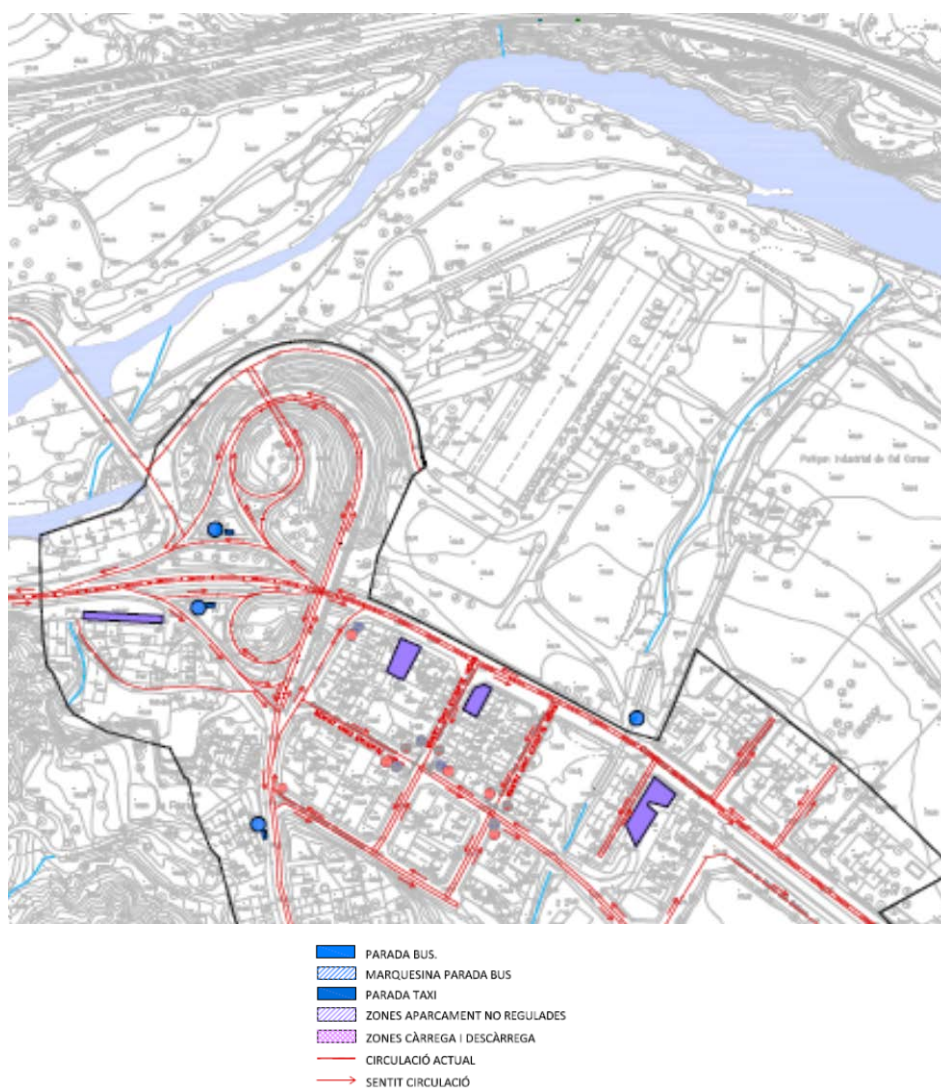
3.1. XARXA VIÀRIA

3.1.1. DESCRIPCIÓ DE LA XARXA

Constitueixen la xarxa viària bàsica de la zona els següents eixos de comunicació:

- La **carretera C-55**, des d'on s'accedeix al sector i que delimita l'àmbit del pla parcial pel sud. L'accés des de la carretera tant a l'àmbit com al poble es resol mitjançant un enllaç a diferent nivell situat a l'extrem nord-oest.
- El **vial d'accés a l'antic recinte industrial de Can Carné** des de la C-55.

Figura 3.1.1 Circulació de vehicles en l'àmbit d'estudi.



Font: "El Raval la Fàbrica. Diagnosi i estratègies d'actuació urbanística." Diputació de Barcelona (2017).



3.1.2. INTENSITAT DE CIRCULACIÓ

L'any 2015 la carretera C-55, al punt quilomètric 23,138 del municipi de Castellgalí, canalitzava diàriament un flux de 30.337 vehicles, amb més d'un 7% de pesants.

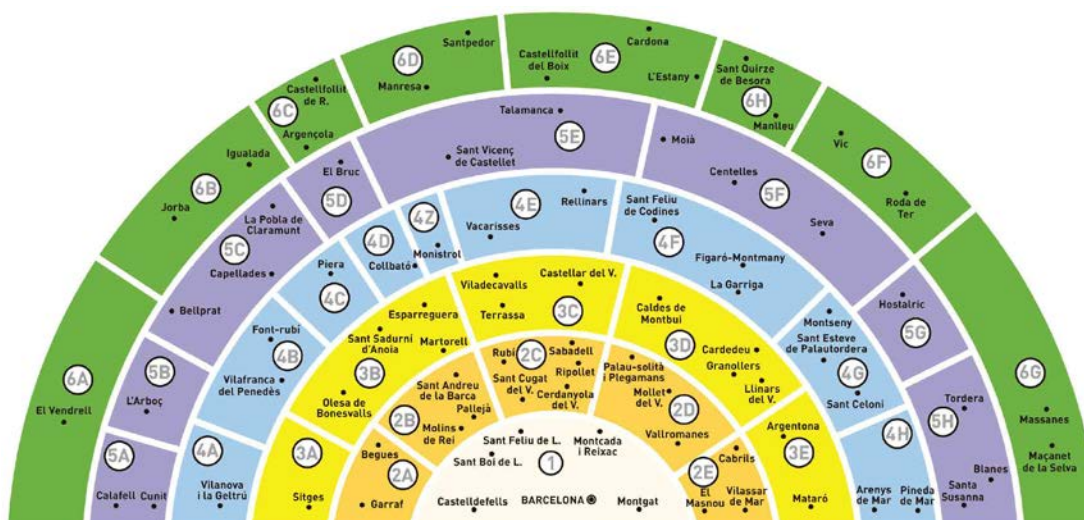


3.2. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

Castellgalí s'inclou dins el Sistema Tarifari Integrat de l'Autoritat del Transport Metropolità, que permet la utilització dels diferents modes de transport (Metro, Autobús, Tramvia, FGC i Renfe) necessaris per realitzar un desplaçament (origen-destinació) amb els transbordaments despenalitzats dins d'un límit horari.

El Sistema Tarifari Integrat està estructurat en corones i sectors, i l'àrea compresa en la intersecció entre corones i sectors és el que s'anomena zona. En aquest cas Castellgalí es localitza en la zona 5E.

Figura 3.2.4. Zonificació del Sistema Tarifari Integrat.



Font: ATM Àrea de Barcelona.

3.2.1. AUTOBÚS

El municipi disposa de dues línies interurbanas de transport públic d'autobús, gestionades per Sagalés, S.A., que presten el servei entre Manresa, Castellgalí, Sant Vicenç de Castellet, Castellbell i el Vilar i Monistrol de Montserrat. Aquestes línies es poden considerar gairebé línies urbanas, donada l'estreta relació entre els 3 municipis, ja que permet accedir als serveis que no es troben a Castellgalí: estació de tren, institut d'ensenyament secundari, etc., la freqüència de viatges i el gran nombre de parades que realitzen. En concret a Castellgalí tenen les següents:



Taula 3.2-3. Parades de les línies d'autobús dins del municipi de Castellgalí.

Anada

Parada	Línia	
	781	784
C-55 – Raval dels Torrents		
Av. Montserrat – Rafael de Casanovas		
Ajuntament de Castellgalí		
Pl. de la Olivera – Av. Montserrat		
Església parroquial de St. Miquel		
Til·lers – Solsonès		
Ametllers – Vinyes		
Teatre – Escultura		
Pl. de la Olivera – Teatre		
Ajuntament de Castellgalí		
CEIP St. Miquel		
P.I. Pla del Camí – Gruplasem		
P.I. La Fàbrica – Manresa – Jacint Verdaguer		

Tornada

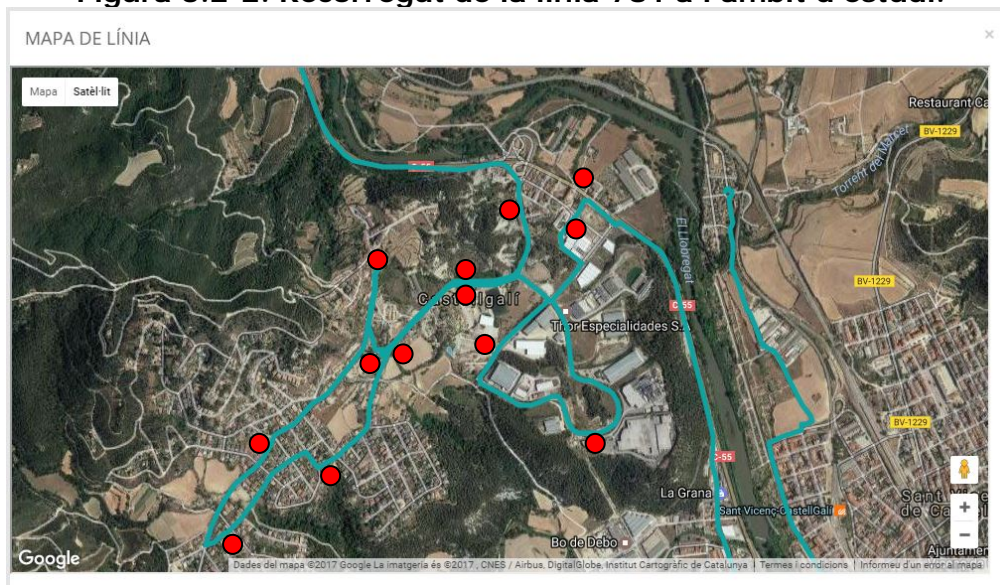
Parada	Línia	
	781	784
C-55 – Pisos Nous		
Av. Montserrat – Rafael de Casanovas		
Ajuntament de Castellgalí		
Pl. de la Olivera – Av. Montserrat		
Església parroquial de St. Miquel		
Til·lers - Solsonès		
Ametllers - Vinyes		
Teatre - Escultura		
Pl. de la Olivera - Teatre		
Ajuntament de Castellgalí		
CEIP St. Miquel		
P.I. Pla del Camí - Gruplasem		
Av. de Montserrat - C-55		

Font: Sagalés, S.A.

La diferència entre elles és que una línia (781) realitza un recorregut intern per dins dels nuclis urbans de Castellgalí, mentre que l'altra (784) només fa alguna parada en cadascun d'ells.



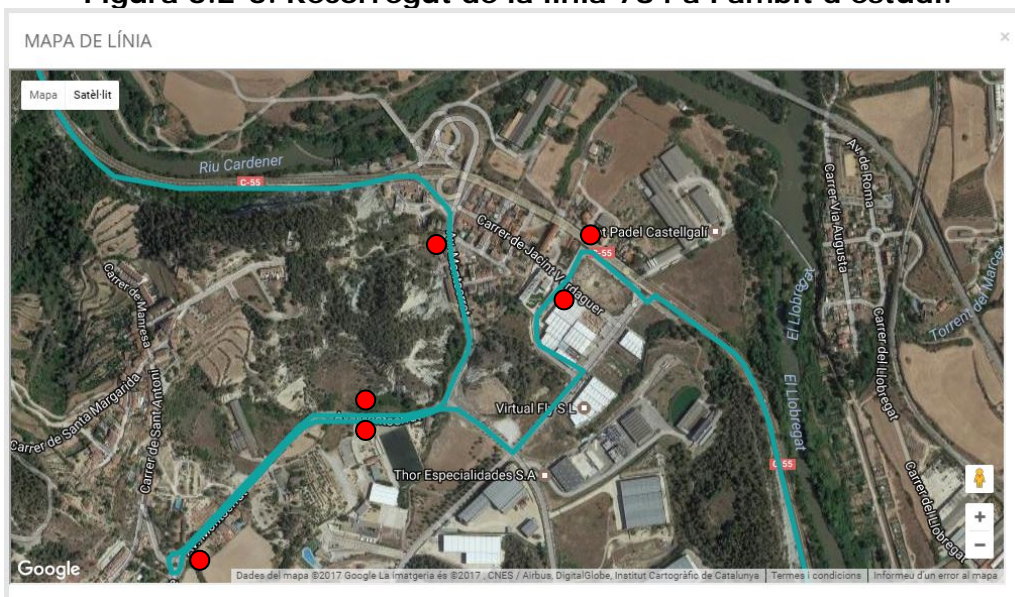
Figura 3.2-2. Recorregut de la línia 781 a l'àmbit d'estudi.



● Parades

Font: Sagalés, S.A.

Figura 3.2-3. Recorregut de la línia 784 a l'àmbit d'estudi.



● Parades

Font: Sagalés, S.A.



Imatge 1. Parada de bus del poble de Castellgalí.



Imatge 2. Parada del carrer Til·lers (Mas Planoi).



Imatge 3. Parada del carrer Teatre (Mas Planoi).



Imatge 4. Parada de la Plaça de l'Olivera/carrer Teatre.



Imatge 5. Parada de la Plaça de l'Olivera/A. Montserrat.



Imatge 6. Parada de l'Ajuntament.



Imatge 7. Parada de l'Av. Montserrat/carrer Rafael Casanoves.



Imatge 8. Parada de la carretera C-55.

La línia 781 va de Manresa (on fa diferents parades) als diferents nuclis urbans i polígons industrials del municipi situats al marge dret del riu i al nucli urbà de Sant Vicenç de Castellet, finalitzant a la urbanització de la Torre del Breny (al terme de Castellgalí). La 784 fa un recorregut similar però no arriba a entrar dins del nucli antic i Mas Planoi –es queda a la Plaça de l'Olivera- ni arriba a la Torre del Breny, perquè finalitza a Sant Vicenç de Castellet. En dies feiners l'horari és el següent:



Taula 3.2-4. Horaris del servei de bus interurbà Manresa – Castellgalí – Sant Vicenç de Castellet.

Línia	Manresa				Castellgalí	St. Vicenç de Castellet	Castellgalí
	Estació Bus	Pl. Espanya	Pl. Valldaura	Els Comtals	Pl. Olivera	Pl. del Pi	Torre del Breny
781	6.45	6.55	7.15	7.20	7.30	7.45	7.55
784	7.45	7.55	8.15	8.20	8.30	8.45	-
781	8.45	8.55	9.15	9.20	9.30	9.45	9.55
784	9.45	9.55	10.15	10.20	10.30	10.45	-
781	10.45	10.55	11.15	11.20	11.30	11.45	11.55
784	11.45	11.55	12.15	12.20	12.30	12.45	-
781	12.45	12.55	13.15	13.20	13.30	13.45	-
784	13.45	13.55	14.15	14.20	14.30	14.45	-
781	14.45	14.55	15.15	15.20	15.30	15.45	15.55
784	15.45	15.55	16.15	16.20	16.30	16.45	-
781	16.45	16.55	17.15	17.20	17.30	17.45	-
784	17.45	17.55	18.15	18.20	18.30	18.45	-
781	18.45	18.55	19.15	19.20	19.30	19.45	19.55
784	19.45	19.55	20.15	20.20	20.30	20.15	-
781	20.45	20.55	21.15	21.20	21.30	21.45	-

Línia	Castellgalí	St. Vicenç de Castellet	Castellgalí	Manresa				
	Torre del Breny	Pl. del Pi	Pl. Olivera	Els Comtals	Pol. Ind. Bufalvent	Hospital St. Joan de Déu	Estació Bus	Pl. Espanya
781	-	6.15	6.25	6.30	6.35	6.40	6.45	6.55
784	-	7.15	7.25	7.30	7.35	7.40	7.45	7.55
781	8.00	8.15	8.25	8.30	8.35	8.41	8.45	8.55
784	-	9.15	9.25	9.30	9.35	9.40	9.45	9.55
781	10.00	10.15	10.25	10.30	10.35	10.40	10.45	10.55
784	-	11.15	11.25	11.30	11.35	11.40	11.45	11.55
781	12.00	12.15	12.25	12.30	12.35	12.40	12.45	12.55
784	-	13.15	13.25	13.30	13.35	13.40	13.45	13.55
781	-	14.15	14.25	14.30	14.35	14.40	14.45	14.55
784	-	15.15	15.25	15.30	15.35	15.40	15.45	15.55
781	16.00	16.15	16.25	16.30	16.35	16.40	16.45	16.55
784	-	17.15	17.25	17.30	17.35	17.40	17.45	17.55
781	-	18.15	18.25	18.30	18.35	18.40	18.45	18.55
784	-	19.15	19.25	19.30	19.35	19.40	19.45	19.55
781	20.00	20.15	20.25	20.30	20.35	20.40	20.45	20.55



Línia	Castellgalí	St. Vicenç de Castellet	Castellgalí	Manresa				
	Torre del Breny	Pl. del Pi	Pl. Olivera	Els Comtals	Pol. Ind. Bufalvent	Hospital St. Joan de Déu	Estació Bus	Pl. Espanya
784	-	21.15	21.25	21.30	21.35	21.40	21.45	21.55

Fa 15 expedicions de dilluns a dissabtes feiners en sentit Manresa – Sant Vicenç de Castellet i 16 en sentit contrari. Els dissabtes i al mes d'agost es suprimeixen les dues primeres en direcció a Manresa i a les que surten de la capital de comarca ho fan des de la segona parada (Pl. Espanya).

3.2.2. FERROCARRIL

Pel que fa al servei de tren, el municipi de Castellgalí no compta amb cap estació. Les més properes, ubicades al municipi veí de Sant Vicenç de Castellet, on poden connectar amb les línies d'autobús interurbà, són les següents:

- L'estació dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya de la Línia Llobregat-Anoia (en concret les **R5** i **R50** de **Barcelona – Pl. Espanya a Manresa**) de Sant Vicenç – Castellgalí, situada a uns 2 km de l'àmbit del pla parcial.
- L'estació de Rodalies de Catalunya de Sant Vicenç de Castellet, situada a uns 3 km de l'àmbit, que forma part de la línia de rodalia de Barcelona **R4: Sant Vicenç de Calders – Manresa per Vilafranca del Penedès** i de la línia regional **R12: L'Hospitalet de Llobregat – Lleida per Manresa**.



3.3. ITINERARIS PER A VIANANTS I BICICLETES

3.3.1. MOBILITAT A PEU

La zona urbana situada al marge dreta del riu Cardener, formada pel nucli antic de Castellgalí, la urbanització de Mas Planoi, la zona d'equipaments de l'Ajuntament, el barri de la Fàbrica i els polígons industrials de Pla del Camí i de la Fàbrica, s'articula al voltant de l'Avinguda de Montserrat. Malgrat el desnivell entre el poble de Castellgalí i els sectors urbans situats al costat de la carretera C-55, aquest vial té una vorera prou ampla i il·luminada que permet la comunicació a peu entre tots aquests nuclis.



Imatge 9. Vorera i pas de vianants a l'Av. Montserrat, a l'alçada de l'Ajuntament.



Imatge 10. Vorera a l'Av. Montserrat, a l'alçada de l'accés al polígon industrial Pla del Camí.



L'accés a peu des d'una banda a l'altra de la carretera C-55 es fa a través d'una passarel·la elevada per a vianants situada a l'alçada del torrent que delimita l'àmbit del pla parcial per l'est.



Imatge 11. Passarel·la sobre la C-55.

L'orografia del terreny i a la poca amplada i manca de continuïtat en alguns casos de les voreres dificulta la mobilitat a peu per dins dels diferents nuclis urbans. Només el centre del nucli antic està condicionat com a zona de prioritat per a vianants, amb plataforma única.

3.3.2. MOBILITAT EN BICICLETA

L'estructura urbana, la trama viària dels diferents nuclis i l'orografia del municipi dificulten també la mobilitat als usuaris de la bicicleta, que en tot cas han de compartir la calçada amb els vehicles motoritzats. Actualment no existeix cap itinerari senyalitzat ni cap carril bici segregat al municipi.



3.4. MOBILITAT PER GÈNERE

El col·lectiu de les dones té un comportament diferenciat pel que fa a la mobilitat. El repartiment desigual de les tasques i recursos a l'esfera domèstica afecta a les possibilitats d'ús del vehicle privat (Miralles-Guasch, 2005). Aquesta afirmació es corrobora si ens fixem amb les dades a nivell estatal. Al 2015, de cada 100 persones que estaven en possessió del permís de conduir, 58 eren homes i 42 eren dones (DGT, 2017). Així doncs, les dones es mouen més a peu o amb transport col·lectiu, mentre els homes ho fan més en vehicle privat. Això fa que la major part de les dones sempre es desplacin a llocs més pròxims que els homes.

En el cas de l'àmbit d'estudi es confirma l'estadística. Segons les dades de l'última Enquesta de Mobilitat en dia Feiner (EMEF 2015) dins de l'àmbit del STI les dones fan més trajectes caminant i en transport públic (7,8 M de viatges al dia) que els homes (6,2 M de viatges al dia); en canvi, els homes en fan més en transport privat (3,8 M de viatges al dia davant de 2,9 M de viatges al dia en transport privat de les dones).



4. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

4.1. CÀLCUL DE LA MOBILITAT GENERADA

El Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de mobilitat generada, relaciona els nous usos urbans amb la generació i atracció de nous desplaçaments.

Segons les ràtios especificades en el Decret, es preveu que el desenvolupament del pla parcial generi uns **3.093 desplaçaments diaris** (Figura 4.1). D'aquests desplaçaments, gairebé un 70% seran deguts a la implantació d'indústries i activitats terciàries. Pel que fa a les **zones verdes**, si bé només la part corresponent al parc fluvial atraurà amb tota seguretat nous desplaçaments, mentre que l'altra part tindrà més un sentit de franja tampó entre la zona edificable i el torrent, s'ha aplicat la mateixa ràtio a tota la superfície qualificada com a espais lliures.

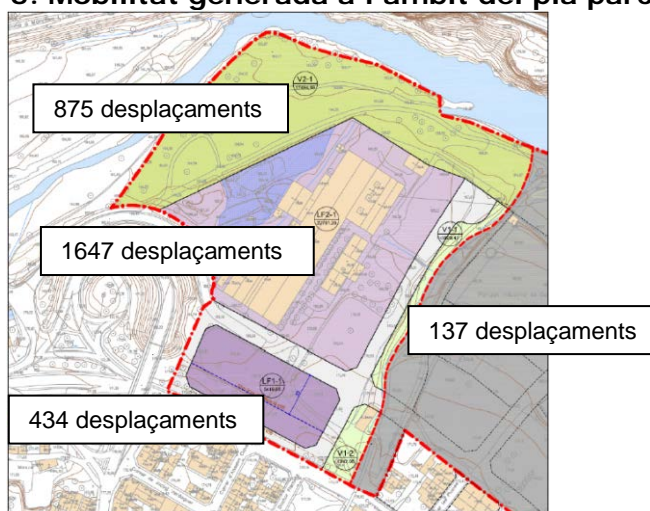
A les següents taules es detalla les ràtios utilitzades segons l'ús de la parcel·la i la mobilitat generada per cada tipus i la mobilitat total generada.

Taula 4.1-5. Mobilitat generada pel desenvolupament del pla parcial.

Ús	Ràtio	Sostre / Superfície (m ²)	Desplaçaments diaris
Industrial	5 viatges / 100 m ²	41.608,14	2.081
Zones verdes	5 viatges /100 m ²	20.246,38	1.012
MOBILITAT TOTAL GENERADA			3.093

Font: Elaboració pròpia.

Figura 4.1-5. Mobilitat generada a l'àmbit del pla parcial.



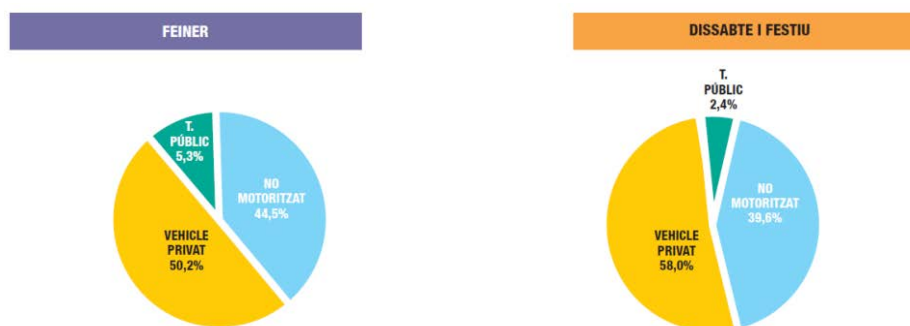
Font: Elaboració pròpia.



4.2. REPARTIMENT MODAL

Prenent com a referència el repartiment modal de la darrera Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ 2006) el 50,2% dels desplaçaments realitzats a les Comarques centrals en dia feiner es fan en vehicle privat, especialment el cotxe com a conductor. Després venen els modes no motoritzats (a peu i en bicicleta) amb un 44,5% dels desplaçaments i molt per darrera se situa el transport públic amb un 5,3%. Pel que fa als mitjans de transport públic els més utilitzats són l'autobús de línia (1,9%), el tren (1,3%) i el bus de transport escolar (1,0%).

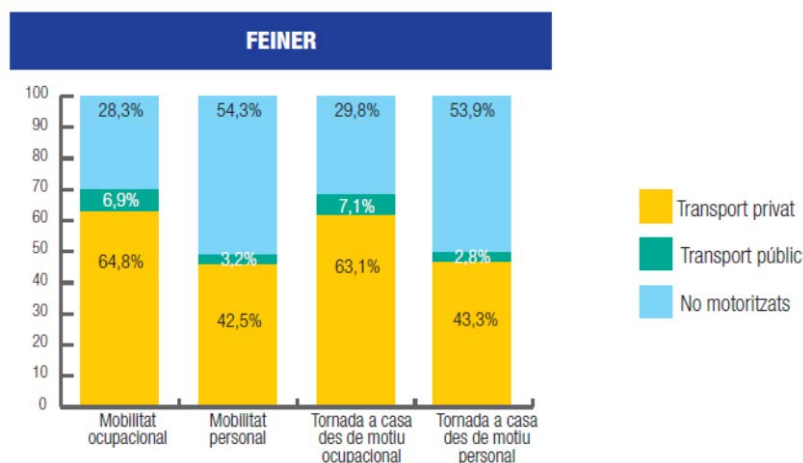
Figura 4.2-6. Desplaçaments per mitjà de transport a les Comarques centrals.



Font: EMQ 2006. Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

Considerant només els desplaçaments per motiu ocupacional, els desplaçaments en transport privat predominen encara més (64,8%), mentre que el percentatge dels modes no motoritzats disminueix (28,3%) i el del transport públic puja fins gairebé un 7%.

Figura 4.2-7. Desplaçaments per motiu i mitjà de transport a les Comarques centrals.

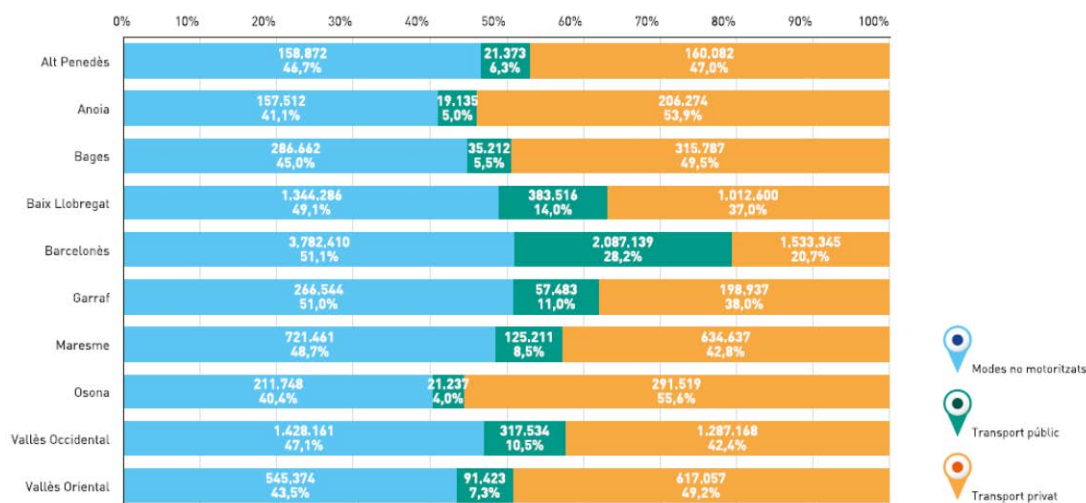


Font: EMQ 2006. Departament de Política Territorial i Obres Públiques.



Les dades de l'última Enquesta de Mobilitat en dia Feiner (EMEF 2015) indiquen que els desplaçaments en transport privat al Bages continuen essent majoritaris, encara que en aquest cas el percentatge és menor (49,5%), seguit de prop pels modes no motoritzats amb un 45%, mentre que el transport públic es manté (5,5%).

Figura 4.2-8. Desplaçaments per mitjà de transport a l'àmbit del STI.



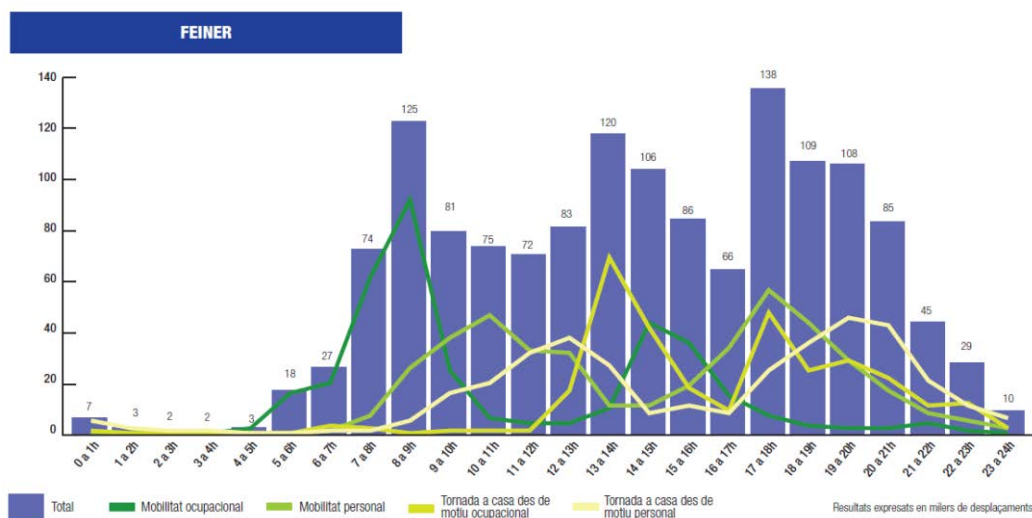
Font: EMEF 2015. Autoritat del Transport Metropolità. Àrea Metropolitana de Barcelona. Ajuntament de Barcelona.

Aplicant aquests darrers percentatges, el pla parcial urbanístic podria generar com a màxim uns **1.531** desplaçaments en vehicle privat. Tenint en compte que la mitjana d'ocupació a les Comarques centrals en dia feiner és d'1,22 persones per vehicle, això podria suposar uns 1.255 vehicles/dia.

Considerant només la mobilitat en dies feiners per motius ocupacionals les dades de l'EMQ 2006 donen que un 41% dels desplaçaments tenen lloc entre les 7 i les 9 hores del matí, mentre que la segona punta diària, relacionada tant amb l'entrada com a la sortida de la feina en horari partit, té lloc entre les 13 i les 16 hores (23%).



Figura 4.2-9. Distribució horària dels desplaçaments a les Comarques centrals en dia feiner.



Font: EMQ 2006. Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

És a dir, que tenint en compte aquests percentatges, la mobilitat generada per la Modificació puntual del PGOU a les hores punta de les 7-9 h i les 13-16 h podria arribar a ser de 514 i 289 vehicles, respectivament.

Els principals vials d'accés a la zona (C-55, Avinguda Montserrat,...), així com l'accés viari situat a l'extrem oest de l'àmbit del pla parcial, tenen capacitat suficient per a absorbir el nou trànsit.

Pel que fa a la mobilitat generada en modes no motoritzats (a peu i en bicicleta) seria d'uns **1.392** desplaçaments, mentre que uns **170** serien en transport públic.

Aplicant els mateixos percentatges que en el cas del vehicle privat ens donarien uns 70 desplaçaments en transport públic a les hores punta del matí i uns 39 a les de la tarda.

En aquest cas els mitjans de transport públic existents (tren, autobús) podran absorbir també la nova demanda.



4.3. APARCAMENT DE BICICLETES

Degut a la mobilitat que generarà el desenvolupament del pla parcial, i per tal d'estimular l'ús de la bicicleta, es preveu la reserva d'espai per als aparcaments (Figura 4.3-1). Seguint les especificacions del Decret 344/2006, s'ha de reservar l'espai suficient per situar **618** places d'**aparcament de bicicletes** fora de la via pública. D'aquestes 416 corresponen a la implantació d'activitats industrials i terciàries i 202 a les zones verdes.

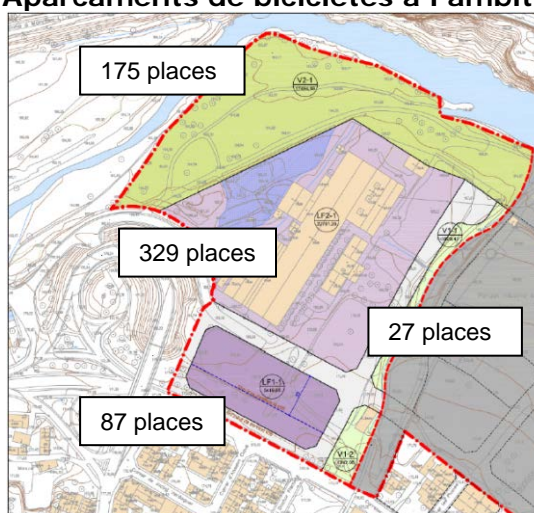
En la taula següent es mostren les variables utilitzades pel càlcul i les ràtios corresponents.

Taula 4.3-6. Reserva d'aparcaments de bicicletes l'àmbit del pla parcial.

Ús	Ràtio	Sostre / Superfície (m ²)	Places aparcament bicicletes
Industrial	1 plaça / 100 m ²	41.608,14	416
Zones verdes	1 plaça / 100 m ²	20.246,38	202
APARCAMENT DE BICICLETES			618

Font: Elaboració pròpia.

Figura 4.3-10. Aparcaments de bicicletes a l'àmbit del pla parcial.



Font: Elaboració pròpia.



5. PROPOSTES DE XARXES D'ITINERARIS

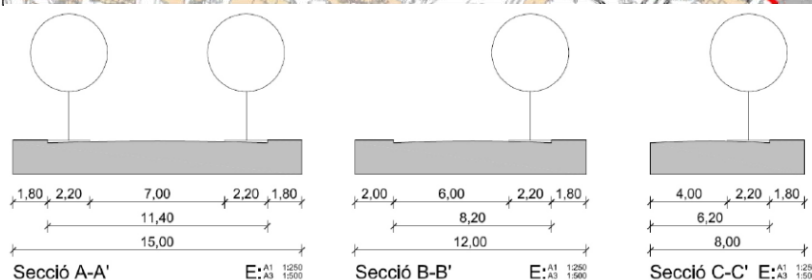
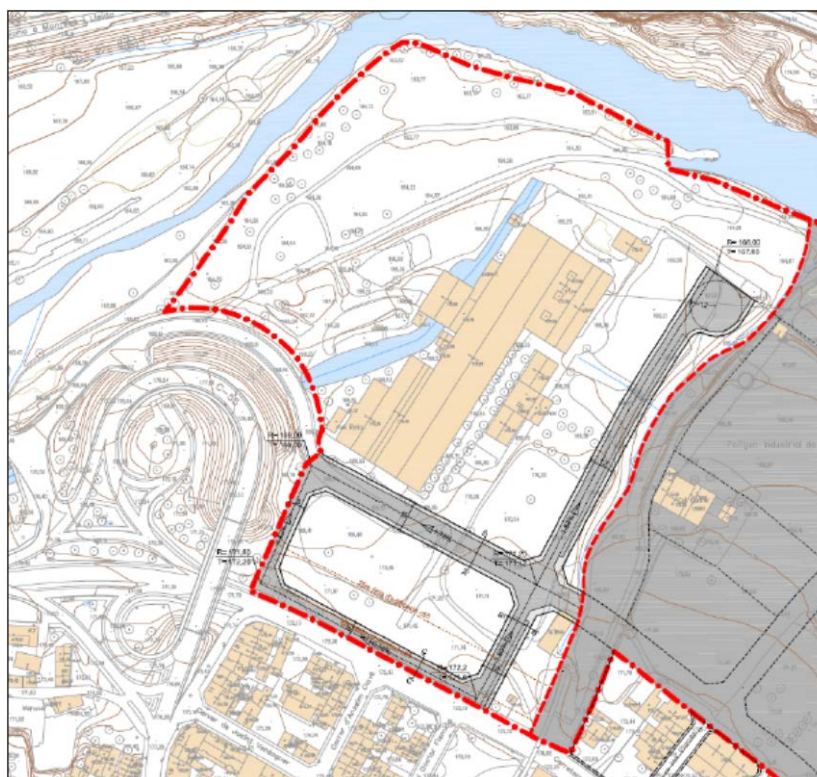
5.1. XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS

La xarxa proposada hauria de complir els següents objectius:

- Connectar el nou àmbit amb la resta de la zona urbana adjacent de Castellgalí (barri de la Fàbrica, nucli antic, Mas Planoi,...).
- Connectar els nous àmbits amb les parades de transport públic i col·lectiu existents (línies d'autobús).

Les voreres previstes pel planejament derivat i pels projectes que desenvoluparan els dos àmbits tindran amplades suficients i desnivells adequats com per a permetre uns recorreguts continus i accessibles a tots els vianants, incloses les persones amb mobilitat reduïda.

Figura 5.1-11. Seccions transversals dels vials de l'àmbit del pla parcial.



Font: Pla parcial urbanístic.



5.2. XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel POUM de Castellgalí descarta crear una xarxa de carrils per a bicicletes que discorri per tot el municipi, degut als forts pendents i a les distàncies existents entre els diferents nuclis urbans. Tanmateix proposa adequar com a vertebrador dels desplaçaments en bicicleta, mitjançant un ús compartit de l'espai entre vianants i bicicletes, l'eix Av. Montserrat – Carrer Teatre – Carrer Til·lers. També preveu que, quan entri en funcionament la variant de la C-55 i l'antiga carretera esdevingui una via cívica, s'adeqüi per facilitar la coexistència de vianants i bicicletes mitjançant voreres amples i senyalització vertical. Finalment s'estableix una reserva de places d'aparcament de bicicletes.

Així doncs, per tal de resoldre la connexió que mancava entre el barri de la Fàbrica i l'àmbit del pla parcial, es proposa establir com a itinerari per a bicicletes el vial paral·lel al torrent, ja pensat per a prioritzar el pas de vianants des del nucli urbà cap al parc fluvial, afavorint la coexistència amb els vehicles motoritzats a la calçada mitjançant la corresponent senyalització vertical.

Figura 5.2-12. Senyalització de carrer bici.



Font: Ajuntament de Barcelona.



5.3. XARXA D'ITINERARIS PER A TRANSPORT PÚBLIC

El Decret 344/2006 estableix que en les xarxes de 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"*.

L'àmbit del pla parcial disposa de diverses parades de bus situades a menys de 750 m (Figures 3.2-2 i 3.2-3 i Imatges 7 i 8), per la qual cosa no es proposa crear-ne de noves ni modificar les línies existents.



5.4. XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES PRIVATS

La vialitat prevista per al Subsector-1 s'ha dissenyat de manera que el funcionament de la seva circulació interna quan es desenvolupi urbanísticament, abans que es portin a terme actuacions estratègiques per al sector (com la construcció de la variant de la C-55 i la conversió en via cívica), sigui plenament autònoma i complementària respecte de la de la carretera i del Subsector-2.

Figura 5.4-13. Sentits de circulació del trànsit dins del sector.



Font: Pla parcial urbanístic.



6. PROPOSTA DE FINANÇAMENT

Els costos d'adequació de la vialitat interna a les propostes de xarxes d'itineraris per a vianants i bicicletes: voreres, senyalització vertical per a la circulació de bicicletes,... s'inclouran en els costos d'urbanització de l'àmbit del pla parcial urbanístic.



7. CONCLUSIONS

- La xarxa viària de l'àmbit del pla parcial podrà absorbir el potencial increment en la circulació de vehicles generat pel seu desenvolupament urbanístic sense que afecti negativament la mobilitat del municipi.
- L'àmbit es troba a menys de 750 m de parades d'autobús interurbà, per la qual cosa no es proposa cap actuació específica sobre la xarxa de transport públic. D'altra banda es preveu que l'increment en el nombre d'usuaris generat pel desenvolupament urbanístic del pla parcial urbanístic podrà ser absorbit pel servei de transport públic existent al municipi.
- La connexió en bicicleta entre l'àmbit del pla parcial i la resta de la zona urbana adjacent de Castellgalí es resoldrà en el futur a través de l'eix vertebrador Av. Montserrat – Carrer Teatre – Carrer Til·lers, mitjançant un ús compartit de l'espai entre vianants i bicicletes. També, quan entri en funcionament la variant de la C-55 i l'antiga carretera esdevingui una via cívica, s'adequarà per facilitar la coexistència de vianants i bicicletes mitjançant voreres amples i senyalització vertical.
- Tanmateix, i per tal de donar continuïtat a aquesta possible connexió entre la zona urbana de Castellgalí i l'àmbit del pla parcial, es proposa establir com a itinerari per a bicicletes el vial paral·lel al torrent, ja pensat per a prioritzar el pas de vianants des del nucli urbà cap al parc fluvial, afavorint la coexistència amb els vehicles motoritzats a la calçada mitjançant la corresponent senyalització horitzontal i vertical.
- La vialitat prevista pel futur desenvolupament urbanístic del pla parcial urbanístic es dissenyarà de manera que afavoreixi la mobilitat a peu dins de l'àmbit i amb la resta del nucli urbà amb itineraris adaptats a la normativa d'accessibilitat.



8. CONCLUSIONS

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ. AJUNTAMENT DE BARCELONA. ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA. ASSOCIACIÓ DE MUNICIPIS PER LA MOBILITAT I EL TRANSPORT URBÀ. INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (2015): "Enquesta de Mobilitat en dia Feiner".

DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES. AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ (2006): "Enquesta de Mobilitat Quotidiana".

DIPUTACIÓ DE BARCELONA (2017): "El Raval la Fàbrica. Diagnosi i estratègies d'actuació urbanística. Fase 1: Anàlisi i Diagnosi".

Miralles-Guasch, C. (2005): "Mobilitat i gènere" a "Mobilitat obligada". SAM, 10. Àrea de Medi Ambient, Diputació de Barcelona.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'L. Salada Rubió'.



Lluís Salada Rubió

Biòleg col·legiat número 09528-C

Col·legi de Biòlegs de Catalunya

