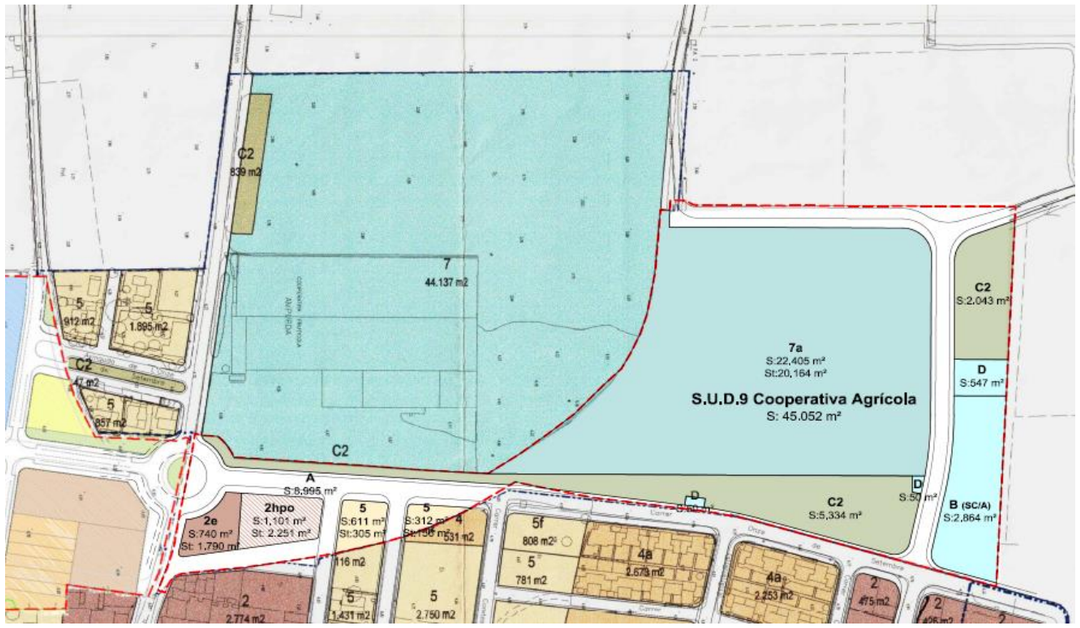
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA



Modificació puntual del Pla General d'Ordenació Urbana de Sant Pere Pescador de la Unitat d'Actuació nº 1 i ampliació del sòl per activitats econòmiques, a l'entorn de l'empresa Fructícola Empordà, a Sant Pere Pescador

Client

Fructícola Empordà, S.L

Redacció

Daniel Jordi i Bibiloni
Director d'estudis

Albert Oromí i Ramon
Geògraf

Bernat Borràs i Pujol
Enginyer d'Obres Públiques

Àlia Ramellini i Llorca
Ambientòloga

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA.

Aquest document segueix les indicacions de documents accessibles establerts a la Directiva Europea i el Reial Decret.

46348671Z
DANIEL JORDI
(R: B08399925)

Firmado digitalmente por 46348671Z DANIEL JORDI (R: B08399925)
Fecha: 2025.09.18 16:47:23 +02'00'

SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT	
Verificació del projecte	
Per	DJ
Data	setembre 2025

ÍNDEX DE CONTINGUTS

1. Objecte d'estudi 5
1.1. Justificació de la proposta 5
1.2. Descripció de la proposta d'ordenació del sector 6
1.3. Marc normatiu 8
1.4. Objectius 9
2. Determinació de la mobilitat generada 10
2.1. Mobilitat actual generada per l'empresa Fructícola Empordà S.L. 10
2.2. Previsions de creixement de l'empresa Fructícola Empordà S.L. 11
2.3. Mobilitat generada pel sector "SUD 9 "Cooperativa agrícola" 12
2.4. Distribució horària 13
2.5. Distribució modal dels desplaçaments 15
2.6. Generació de viatges per mitjà de transport 17
3. Caracterització del territori i de les xarxes 19
3.1. Xarxa de vehicles motoritzats 20
3.2. Intensitats de trànsit de vehicles 26
3.3. Aparcament 29
3.4. Xarxa de vianants 32
3.5. Xarxa ciclable 35
3.6. Xarxa de transport públic 38
4. Incidència de la mobilitat generada 44
4.1. Desplaçaments en vehicle motoritzat 44
4.2. Desplaçaments en transport públic 47
4.3. Desplaçaments a peu 48
4.4. Desplaçaments en bicicleta/VMP 48
4.5. Consideracions de gènere 48
4.6. Incidència de les emissions del sector transport 48
5. Aparcament 49
5.1. Normativa d'aparcament 49
6. Mesures proposades 52
6.1. Normativa 52
6.2. Urbanització de la vialitat prevista del sector 53
6.3. Aparcament 54
6.4. Taula resum 55
7. Síntesi de l'estudi 56
Mobilitat generada 56
Incidència de la mobilitat generada 57
Mesures correctores 58
PLÀNOLS 61

1. OBJECTE D'ESTUDI

L'objecte d'aquest estudi respon a l'encàrrec professional promogut per Fructícola Empordà, S.L. en relació a l'elaboració de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada associat a la *Modificació puntual del Pla General d'Ordenació Urbana de Sant Pere Pescador de la Unitat d'Actuació nº 1 i ampliació del sòl per activitats econòmiques, a l'entorn de l'empresa Fructícola Empordà, a Sant Pere Pescador*.

L'objectiu del present projecte de Modificació puntual del Pla General d'Ordenació Urbana de Sant Pere Pescador és la modificació de la Unitat d'Actuació nº 1 i l'ampliació del sòl per activitats econòmiques, entorn de la Fructícola Empordà.

1.1. Justificació de la proposta

La necessitat de modificació del Pla General d'Ordenació Urbana de Sant Pere Pescador per ampliació de la zona industrial, d'acord amb les demandes de la indústria agroalimentària, l'Ajuntament de Sant Pere Pescador, l'anàlisi del territori i del planejament urbanístic vigent, es concreta en els següents

OBJECTIUS

- Ampliar el sòl destinat a activitats econòmiques (industrial, terciari, ..) en contigüitat amb la zona actual.
- Delimitar un únic àmbit de gestió que permeti l'execució del sistema viari general previst en el planejament urbanístic vigent
- Garantir la continuïtat i accessibilitat dels camins agrícoles de la zona que es veuran afectats per l'ampliació del sòl industrial.
- Incorporar mesures d'integració ambiental i paisatgística que garanteixin la convivència entre els usos industrials i residencials.
- Ajustar les qualificacions de les zones residencials en coherència amb l'entorn residencial.

Aquests objectius es desenvolupen a partir dels següents criteris:

- Disposar d'espais lliures de transició entre el sòl urbà residencial i la nova zona industrial de manera que es mantingui la qualitat urbana de la zona residencial.
- Disposar els espais destinats a sistema d'equipaments a les proximitats de les àrees residencials a fi i efectes de dotar-los de millors serveis.
- Ordenar les noves àrees de creixement amb vialitat ben connectada a la xarxa principal que garanteixi una correcta accessibilitat.
- Incorporar criteris ambientals, paisatgístics i de qualitat urbana a la normativa urbanística.
- Incorporar la qualificació per habitatge de protecció oficial per donar resposta a les necessitats d'habitatge assequible.

1.2. Descripció de la proposta d'ordenació del sector

La prolongació del carrer Onze de setembre esdevé l'eix principal d'ordenació i, a l'hora, el separador entre la zona residencial i la destinada a activitats econòmiques. Aquest eix, es complementarà, per la banda de ponent amb una llengua de sòl destinada a espais lliures que permetrà aïllar les residències de l'activitat industrial i obtenir una millor qualitat urbana de la zona. La disposició de l'espai destinat a equipaments a l'extrem nord d'aquest eix, en continuïtat amb l'espai lliure, complementa aquest eix cívic i millora la dotació de serveis d'aquesta part del nucli urbà.

L'espai situat entre el carrer Onze de setembre i el nucli urbà, en el tram proper al carrer Dr. Narcís Ciurana, es destinarà a zona residencial i seguirà la mateixa estructura urbana de l'entorn: els carrers es prolongaran i les tipologies s'ajustaran a les existents.

A ponent del carrer Onze de setembre, per contra, es disposarà d'una zona d'activitats econòmiques que es destinarà a l'ampliació de les instal·lacions actuals de Fructícola Empordà, configurant una parcel·la única. En aquesta àrea, és de gran importància l'accessibilitat a les instal·lacions des de les carreteres principals i és per això que es proposa la prolongació del carrer Provença que connecta amb el giratori d'accés al nucli urbà des de la carretera de Roses i, per la banda de ponent, permet recollir els dos camins rurals que estructuren la zona nord-oest del municipi: el camí de l'Estany i el camí vell de Vilamacolum.

Figura 1. Ordenació general de la proposta

La disposició dels terrenys destinats a sistemes urbanístics es planteja tenint en compte el sòl urbà veí, l'impacte sobre el paisatge de les noves instal·lacions i l'accessibilitat. Per això es reforça el paper del carrer Onze de setembre com a barrera, amb la voluntat de facilitar l'accessibilitat i separar les activitats industrials i residencials. Es dona continuïtat al carrer Provença per evitar recorreguts sinuosos i facilitar l'accessibilitat a les finques agrícoles de ponent. Es disposen els espais lliures resseguint el carrer onze de setembre per minimitzar l'impacte ambiental i visual de l'activitat industrial, i també es situa un altra espai lliure a l'extrem nord de l'àmbit, connectat amb l'espai reservat per a equipaments i dotacions a fi i efecte de donar servei a aquesta part del nucli urbà i configurar elements de protecció visual i ambiental de les instal·lacions industrials.

1.2.1. Mobilitat

L'obertura del tram sud del carrer Onze de Setembre fins al carrer Narcís Ciurana, a més de consolidar les previsions del planejament urbanístic vigent, comportarà una millora significativa en la mobilitat del nucli urbà de Sant Pere Pescador. Es tracta d'una millora necessària per a la mobilitat quotidiana del nucli urbà.

L'accés a les instal·lacions de Fructícola Empordà es realitza pel carrer Dr. Narcís Ciurana i aquest és l'accés que es reserva pels vehicles pesats que han d'accedir a les instal·lacions de la indústria agroalimentària. D'aquesta manera s'evita el pas dels vehicles pesats amb destí a Fructícola Empordà per la zona residencial del Nord-oest ja que els camions arriben a les instal·lacions des de la carretera de Torroella de Fluvià i, amb l'accés actual del carrer Dr. Ciurana, poden discorre per l'interior de la finca sense necessitat de transitar pel carrer Onze de Setembre. La limitació del pas de camions es pot incorporar a la regulació del trànsit amb la col·locació de la senyalització corresponent de pas limitat de vehicles.

1.2.2. Sistema viari

Es contempla l'obertura de l'Avinguda Onze de Setembre cap al sud fins al carrer Doctor Ciurana, on es configura la meitat de la rotonda, tal com es preveu en el Pla General d'Ordenació Urbana de Sant Pere Pescador. Pel que fa als carrers de la zona residencial, a l'extrem sud-est del sector, donat el nivell de consolidació, es preveu mantenir el traçat del camí de l'Estany entre el carrer Remences i el carrer Doctor Ciurana i donar continuïtat als carrers Remences i Narcís Espriu fins a la prolongació del carrer Onze de setembre.

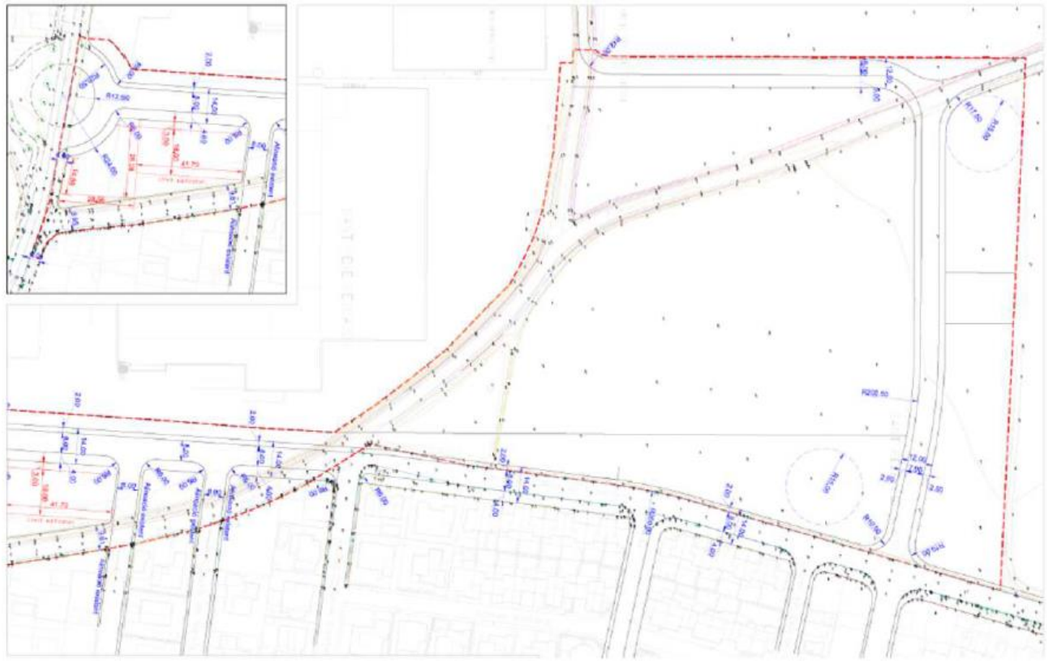
L'ampliació de la zona d'activitat econòmica cap al nord fa necessari el desviament dels camins de l'Estany i de Vilamacolum que s'unifiquen en la confluència amb la prolongació del carrer Provença cap a ponent, garantint, d'aquesta manera, la continuïtat del camins agrícoles fins al nucli urbà.

El carrer Onze de setembre es projecta amb la mateixa amplada i característiques que el tram actual i la prolongació del carrer Provença, també amb la mateixa amplada que l'actual però amb un traçat corbat per tal de millorar la transició cap al sòl rústec i permetre disposar d'espai suficient per a equipaments i zona verda a la cara nord. El tram de la banda oest que connecta amb el camí de Vilamacolum, amb unes característiques de camí rural, té menor amplada. Així mateix, els carrers de la zona residencials es projecten amb les amplades dels trams existents. En concret, les dimensions del viari projectat són:

Carrer	amplada
Prolongació del carrer Onze de setembre	19,40 m
Prolongació del carrer Provença	12,00 m
Continuació del camí de Vilamacolum	9,50 m
Vial de vianants perimetral dels equipaments	4,00 m
Tram de l'actual camí de Vilamacolum	Variable (> 8,50 m)

La superfície total del sistema viari inclòs en el sector és de 8.995 m^2.

Figura 2. Plànol de detall de les dimensions dels vials



1.2.3. Superfícies de zones i sistemes

De l'ordenació descrita en resulta es següent quadre aproximat de superfícies per a zones i sistemes en el sector SUD-9 "Cooperativa Agrícola":

Taula 1. Superfícies per a zones i sistemes en el sector SUD-9 "Cooperativa Agrícola"

Zones	***Denominació***	***Superfície***	*%*
Clau 2	Edificació suburbana	740 m2	
Clau 2hpo	Edificació suburbana HPO	1.101 m2	
Clau 5	Edificació unifamiliar aïllada	923 m2	
Clau 7	Industrial, comercial, terciari	22.405 m2	
	TOTAL ZONES	**25.169 m2**	55,87%
Sistemes	***Denominació***	***Superfície***	
Clau A	Sistema viari	8.995 m2	
Clau B (SC)	Sistema d'equipaments	2.864 m2	
Clau C2	Sistema de places i jardins urbans	7.377 m2	
Clau D	Sistema de serveis tècnics	647 m2	
	TOTAL SISTEMES	**19.883 m2**	44,13%
	TOTAL SUD 9 "Cooperativa agrícola"	**45.052 m2**	100,00%

1.2.4. Sostre edificable

El sostre edificable del sector és el resultat d'aplicar els paràmetres urbanístics de cada zona a la superfície corresponent.

Ús	***Zona***	***Sostre parcial***	***Sostre total***
Residencial	Edificació suburbana (clau 2)	1.790 m2	4.502 m2 st
	Edificació suburbana (clau 2hpo)	2.251 m2	
	Edificació unifamiliar aïllada	923 m2 x 0,5 = 461 m2	
Industrial	Terciari, comercial, ... (clau 7)	22.405 x 0,9 = 20.164 m2	20.164 m2 st
Total sostre edificable sector SUD 9			24.666 m2 st
Coeficient d'edificabilitat bruta			0,5475 m2/m2

La superfície que resulta de la ordenació de la zona d'activitat econòmica "terciari, comercial i industrial" (zona 7), és de 22.405 m² de superfície i 20.164 m² de sostre edificable. I en el cas de les zones residencials, 2.764 m² de superfície i 4.502 m² de st. edificable distribuït en:

Zona	*Superfície*	*Sostre edificable*
Edificació suburbana (clau 2):	740 m2	1.790 m2st
Edificació suburbana HPO (clau 2hpo)	1.101 m2	2.251 m2st
Edificació unifamiliar aïllada (clau 5):	923 m2	461 m2st

Per la seva banda, la superfície destinada a sistema d'equipaments és de 2.864 m² i la destinada a sistema d'espais lliures és de 7.377 m², distribuïts en:

Parc urbà (C2) a ponent del C/ Onze de Setembre:	5.334 m2
Parc urbà (C2) a nord del C/ Provença:	2.043 m2

1.2.5. Habitatge

El nombre màxim d'habitatges del sector es determina a partir del sostre edificable, la tipologia d'edificació, la superfície mitjana prevista per habitatge i els espais auxiliars vinculats.

Zona	*Paràmetre /consideracions*	*Superfície*	*Sostre*	*Nº habitatges*
Zona 2	PB: aparcament P1 i P2: habitatges	740 m2	1.790 m2	18 habitatges (P1+P2)
Zona 2hpo	PB: aparcament P1 i P2: habitatges	1.101 m2	2.251 m2	22 habitatges (P1+P2)
Zona 5	1 habitatge/parcel·la	923 m2	461 m2	3 habitatges
Zona 7	1 habitatge vinculat a l'activitat	22.405 m2	20.164 m2	1 habitatge

1.3. Marc normatiu

La MP del PGOU en estudi està sotmesa a complir amb les determinacions del que determina el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, que avalua la direcció general competent en matèria de mobilitat.

L'article 3 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de Regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, estableix que el planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable han d'incloure un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

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

El Decret 344/2006 dona les pautes a seguir en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Segons aquest Decret (Capítol 1, articles 1 i 2):

Article 1

Objecte

L'objecte d'aquest Decret és determinar els instruments i projectes que han d'incorporar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada; establir les directrius per a l'elaboració d'aquests, el seu contingut i el procediment per a la seva tramitació, així com concretar les obligacions de finançament de les persones promotores de les actuacions generadores de la nova mobilitat.

Article 2

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada

2.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada avaluen l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats 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.

2.2 També valoren la viabilitat de les mesures proposades en el propi estudi per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

2.3 L'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada és 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, i així acomplir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

1.4. Objectius

L'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar un canvi en la mobilitat generada en l'àmbit d'estudi, de manera que es produeixi un descens de l'ús del vehicle privat a favor del transport públic i mitjans no motoritzats, tal i com estableix la Llei 9/2003 de la Mobilitat.

Seguint aquesta línia de treball el principal objectiu de l'estudi és:

Definir aquelles propostes infraestructurals i de serveis que puguin ajudar a prendre decisions per millorar l'accessibilitat i la mobilitat a l'àmbit d'estudi, garantint una mobilitat ambientalment i econòmicament sostenible, per tal d'oferir als ciutadans una qualitat de servei d'acord amb uns estàndards adequats.

Els objectius més específics del present estudi són:

- Conèixer les característiques de mobilitat de l'àrea d'influència del *sector d'urbanització SUD 9 "Cooperativa agrícola"*.
- Analitzar la mobilitat que generaran les noves activitats previstes i la prolongació prevista del carrer Onze de setembre.
- Identificar els recorreguts d'accés i de sortida a l'àrea que permetin optimitzar la capacitat de la xarxa viària.
- Valorar la distribució modal dels viatges de les persones que es desplacin al sector de cara a una possible implicació de transport públic.
- Identificar els punts crítics del sistema de mobilitat d'accés a l'àmbit i proposar les mesures necessàries per millorar-ne les condicions d'accessibilitat.
- Estimar el finançament necessari en el cas de que s'apliquin millores i/o modificacions en la xarxa de transport públic, tal i com indica l'Annex II del Decret 344/2006.

Per assolir les fites enunciades s'han considerat les dades a disposició i s'ha dut a terme un estudi de les condicions actuals de la mobilitat: desplaçaments, repartiment modal, oferta de transport públic, etc.

2. DETERMINACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

En els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'estimarà el nombre de desplaçaments que generin les diferents activitats i usos del sòl atenent a les ràtios mínimes de viatges generats/dia, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors.

Generalment, per a l'estimació de la mobilitat que generen/atrauen les noves activitats s'utilitza com a base els paràmetres de càlcul de la mobilitat generada que determina el Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Aquestes ràtios són fixes i s'estableixen en funció de la superfície del usos.

Qualsevol modificació dels valors especificats per l'annex I del Decret 344/2006 ha d'estar degudament justificat.

Taula 2. Annex 1 – Viatges generats/dia

Ús d'habitatge	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100 m² de sostre
Ús comercial	50 viatges/100 m² de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m² de sostre
Ús industrial	5 viatges/100 m² de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m² de sòl
Franja costanera	5 viatges/m de platja

Font: *Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada*

2.1. Mobilitat actual generada per l'empresa Fructícola Empordà S.L.

2.1.1. Superfície

En l'actualitat, l'edifici de l'empresa Fructícola Empordà S.L, ubicat a St. Pere Pescador, té una superfície de **21.320 m² de sostre** que està distribuït en:

- Oficines: 120 m².
- Sala precalibrat: 1.700 m².
- Magatzem i taller: 2.000 m².
- Sala de confecció: 2.800 m².
- Cambres de conservació: 14.500 m².
- Molls d'expedició: 200 m².

2.1.2. Personal

En l'actualitat, l'empresa té una plantilla de 60 persones treballant:

- 10 persones a oficines.
- 2 persones a manteniment.
- 5 carretillers.
- 43 envasadors.

2.1.3. Horaris

En aquests moments generalment hi ha un torn de 6 del matí a 14.30 a magatzem, i horari partit a oficines de 8 a 13h. i de 15 a 18h. Alguns dissabtes puntuals es treballa mig torn, de 6 a 10h..

2.1.4. Aparcament

L'empresa disposa d'una aparcament per a unes **50 places de cotxes**. L'**ocupació actual** és de l'entorn **del 30%** amb entre 10 i 15 turismes estacionats.

La gran majoria de les persones que treballen a l'empresa viu al mateix poble i s'hi desplaça a peu. Només els que viuen fora de Sant Pere (6 persones actualment) utilitzen sempre el vehicle personal per desplaçar-se fins l'empresa.

Respecte als desplaçaments de **camions** generats per l'empresa, la mitjana diària de l'últim any és de 10,4 camions al dia. Els horaris d'entrada i sortida dels camions són entre les 8h. del matí i les 18h. de la tarda de dilluns a divendres. Mentre que els dissabtes i diumenges al matí ve a carregar 1 camió per Mercadona.

El 100% del camions que carreguen a Fructícola Empordà arriben i marxen pel sud, utilitzant tots ells la carretera de Torroella de Fluvià (GIV-6217). Si algun vehicle va cap al Nord, és per acabar de carregar en alguna de les altres empreses que hi ha a Sant Pere (Florenci Fruits o Benvi) o sigui, que si únicament carreguessin a Fructícola Empordà S.L, el desplaçament el farien igualment. Per tant, Fructícola Empordà S.L únicament genera desplaçaments de camions per la carretera de Torroella de Fluvià.

Des del 15 d'agost fins al 30 d'octubre aproximadament hi ha els desplaçaments de tractors i remolcs que porten la fruita des del camp a la central. Poden ser una mitja de 50 desplaçaments diaris. Venen de forma radial des de tots el punts del terme de Sant Pere. Distribuint-se, per tant, des de la carretera de Torroella, carretera de Vilamacolum, carretera de Castelló, carretera de Sant Martí, carretera de l'Armentera, carretera de l'Estany, carretera vella de Vilamacolum o camí de l'Estany.

2.2. Previsions de creixement de l'empresa Fructícola Empordà S.L.

2.2.1. Superfície

Amb l'ampliació prevista per l'empresa Fructícola Empordà S.L, ubicada a St. Pere Pescador, la superfície s'incrementarà en un 45% (+9.550 m² st.), passant dels **21.320 m² de sostre actuals als 30.870 m² de sostre previstos**, distribuït en:

- Noves oficines: 250 m².
- Nova sala de confecció: 4.500 m².
- Nova sala de precalibratge: 3.000 m².
- Nova cambra i molls d'expedició: 1.800 m².

Taula 3. Superfícies actual i futur)

ACTIVITAT	ACTUAL	AMPLIACIÓ PREVISTA	TOTAL
	Sup. (m² st.)	*Sup. (m² st.)*	*Sup. (m² st.)*
Oficines	120	250	370
Sala precalibrat	1.700	3.000	4.700
Magatzem i taller	2.000	-	2.000
Sala de confecció	2.800	4.500	7.300
Cambres de conservació	14.500	1.800	16.500
Molls d'expedició	200		
Total	**21.320**	**9.550**	**30.870**

2.2.2. Personal

Amb l'ampliació totalment desenvolupada i arribant al màxim productiu previst, es preveu que entraran a treballar 13 persones més:

- 5 persones a oficines.
- 1 persona de manteniment.
- 2 carretillers.
- 5 persones a magatzem.

2.2.3. Horaris

Està previst mantenir els horaris actuals. Generalment hi ha un torn de 6 del matí a 14.30h. a magatzem, i horari partit a oficines de 8 a 13h. i de 15 a 18h. Alguns dissabtes puntuals es treballa mig torn, de 6 a 10h..

2.2.4. Aparcament

Amb l'ampliació màxima prevista, la xifra de camions generats s'incrementarà en un 25% i, per tant, s'arribaria a una mitja de 13 camions/dia. Els horaris d'entrada i sortida es mantindran: en dia laborable entre les 8h del matí i les 18h de la tarda, i dissabtes i diumenges en horari de matí.

Els camions de l'empresa Fructícola Empordà S.L mantindran la única ruta a través de la carretera de Torroella de Fluvià (GIV-6217).

2.3. Mobilitat generada pel sector "SUD 9 "Cooperativa agrícola"

El sector "SUD 9 "Cooperativa agrícola" disposarà d'una superfície destinada a sistema d'espais lliures de 7.377 m² de sòl, 2.864 m² de sòl destinats a sistema d'equipaments i d'un sostre edificable de 24.666 m², distribuït entre l'ús residencial (4.502 m²) i l'ús d'activitat econòmica: industrial, comercial i terciari (20.164 m²). No obstant això, respecte a aquest darrer ús, amb l'ampliació prevista per l'empresa Fructícola Empordà S.L, la superfície s'incrementarà en 9.550 m² de st. (+45%), passant dels 21.320 m² actuals als 30.870 m² previstos.

Per a l'estimació de la mobilitat que generarà el sector s'utilitzen les dades del promotor (Fructícola Empordà S.L) en el cas de les activitats compreses en la clau 7 i les ràtios de mobilitat del Decret 344/2006 (Annex 1) per a les activitats compreses en les claus 2, 2hpo, 5, B (SC) i C2:

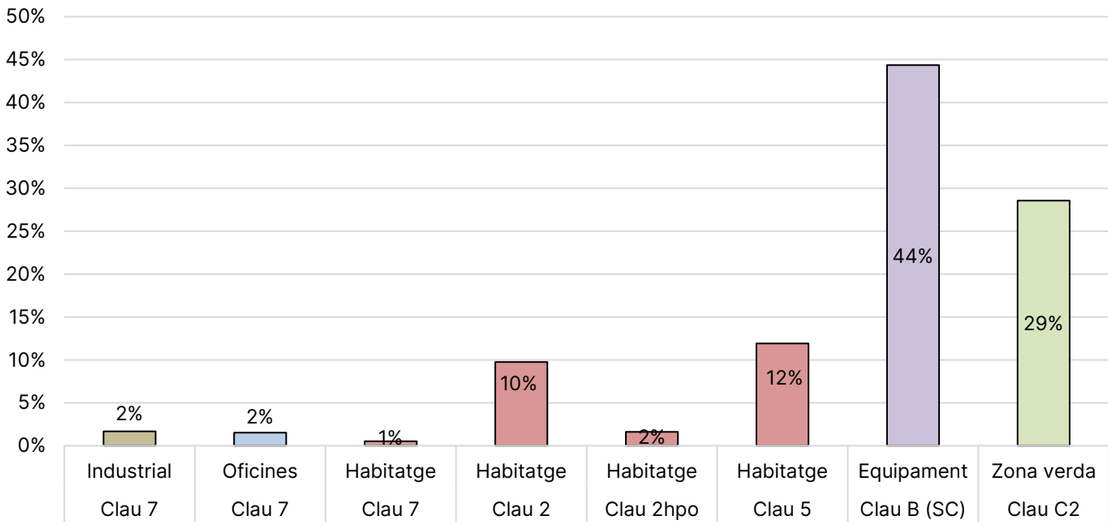
- Clau 7 (Fructícola Empordà S.L.):
  - Ús d'activitat econòmica (20.164 m² st.), majoritàriament industrial però amb possibilitat de comercial (venda al major) i terciari (administració): previsió d'ampliar la plantilla de treballadors en 13 persones:
    - 5 persones a oficines.
    - 1 persona a manteniment.
    - 2 persones per a carretillers.
    - 5 persones per a magatzem.
    - Increment de 3 camions/dia.
    - 1 habitatge vinculat a l'activitat.
- Clau 2:
  - Edificació suburbana= 18 ut. (1.790 m² st.): 7 viatges/habitatge.
- Clau 2hpo:
  - Edificació suburbana HPO= 22 ut. (2.251 m² st.): 7 viatges/habitatge.
- Clau 5:
  - Edificació unifamiliar aïllada= 3 ut. (461 m² st.): 7 viatges/habitatge.
- Clau B (SC):
  - Ús equipaments= 2.864 m² st. : 20 viatges/100 m² de sostre. Es desconeix la tipologia de l'equipament que s'hi acabarà instal·lant i atenent a la baixa població resident al municipi és de preveure una mobilitat generada inferior als 573 desplaçaments/dia. No obstant, es mantenen els càlculs de mobilitat a partir del Decret 344/2006.
- Clau C2:
  - Ús zona verda "parc urbà"= 7.377 m² sòl : 5 viatges/100 m² de sòl.
    - Parc urbà a ponent del c. Onze de Setembre (5.334 m²).
    - Parc urbà al nord del c. Provença (2.043 m²).

D'aquesta manera, atenent als nous usos previstos i a les previsions de creixement de l'empresa Fructícola Empordà S.L i a les ràtios del Decret 344/2006 s'estimen **1.292 desplaçaments/dia** associats al sector "SUD 9 "Cooperativa agrícola" la meitat dels quals tenen com a origen l'àmbit d'estudi i l'altra meitat com a destinació.

Taula 4. Distribució de la mobilitat generada pel sector "SUD 9 "Cooperativa agrícola"

Clau	Activitats		Decret 344/2006	Desplaçaments / dia	
			Ràtio	*Anada/tornada*	*Total*
7	Ús industrial *	8 persones	2 viatges / persona	8	16
7	Ús industrial. Camions *	3 ut.	2 viatges / camió	3	6
7	Ús oficines *	5 persones	4 viatges / persona	10	20
7	Habitatge vinculat a l'activitat	1 ut.	7 viatges / habitatge	4	7
2	Habitatge (edif. suburbana)	18 ut.	7 viatges / habitatge	63	126
2hpo	Habitatge (edif. suburbana)	22 ut.	7 viatges / habitatge	77	154
5	Habitatge (edif. unifamiliar aïllada)	3 ut.	7 viatges / habitatge	11	21
B (SC)	Ús equipament	2.864 m² st.	20 viatges / 100 m² de st.	286	673
C2	Ús zona verda (places i jardins)	7.377 m² sòl	5 viatges / 100 m² de sòl	184	369
Total				**646**	**1.292**

* Estimació a partir de les dades del promotor.

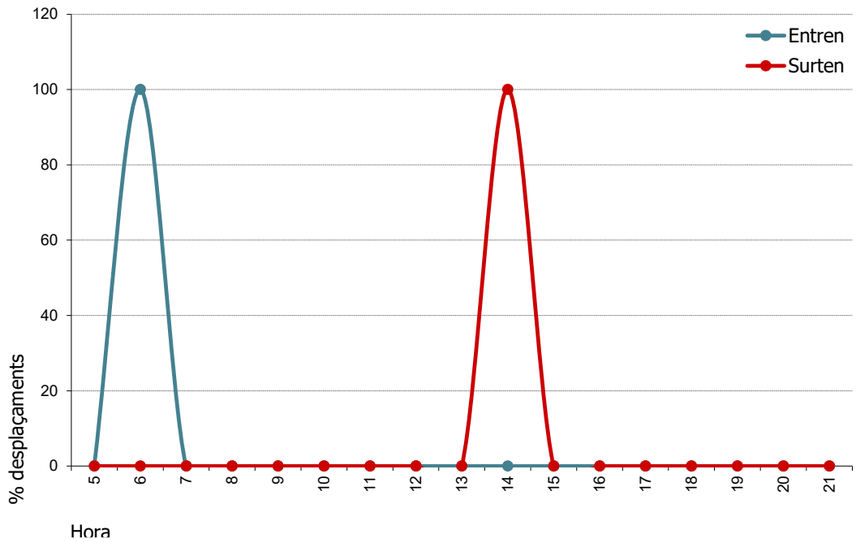


2.4. Distribució horària

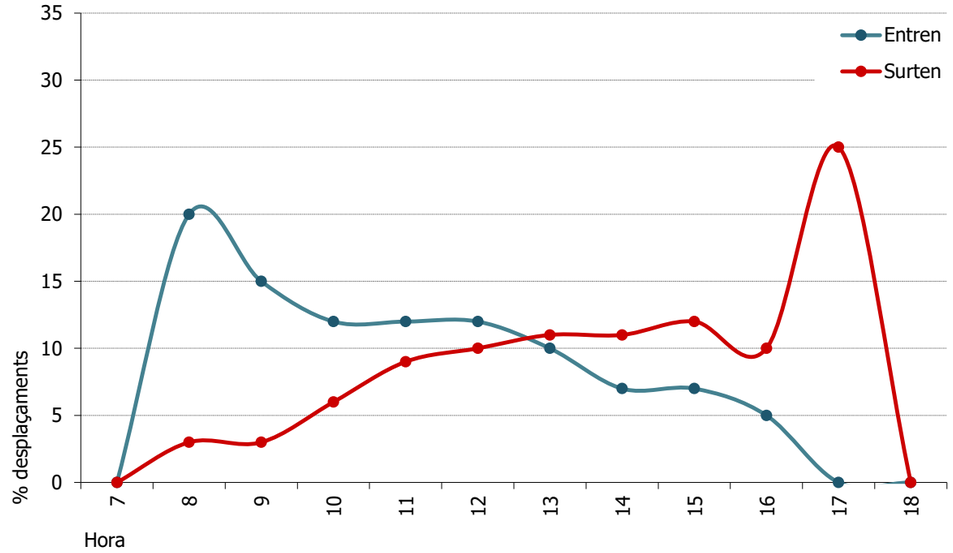
Un cop es determina el volum global de desplaçaments generats pel sector "SUD 9 "Cooperativa agrícola" cal observar quin és el repartiment horari d'aquesta demanda.

L'establiment de la distribució horària dels viatges generats és necessària per preveure puntes de demanda tant de serveis de transport públic com d'infraestructura viària (capacitat de les vies i possibles problemes de saturació).

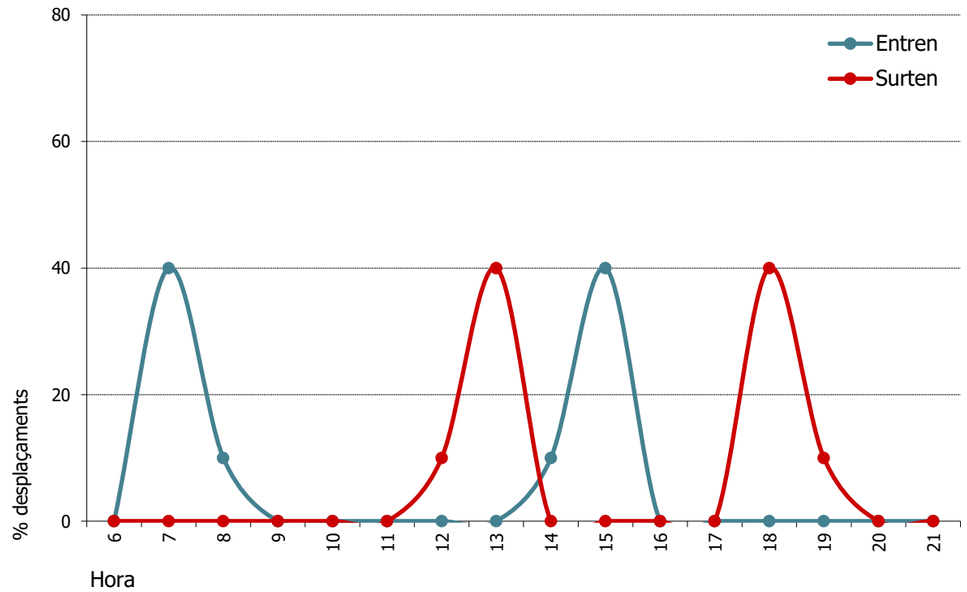
Ús industrial



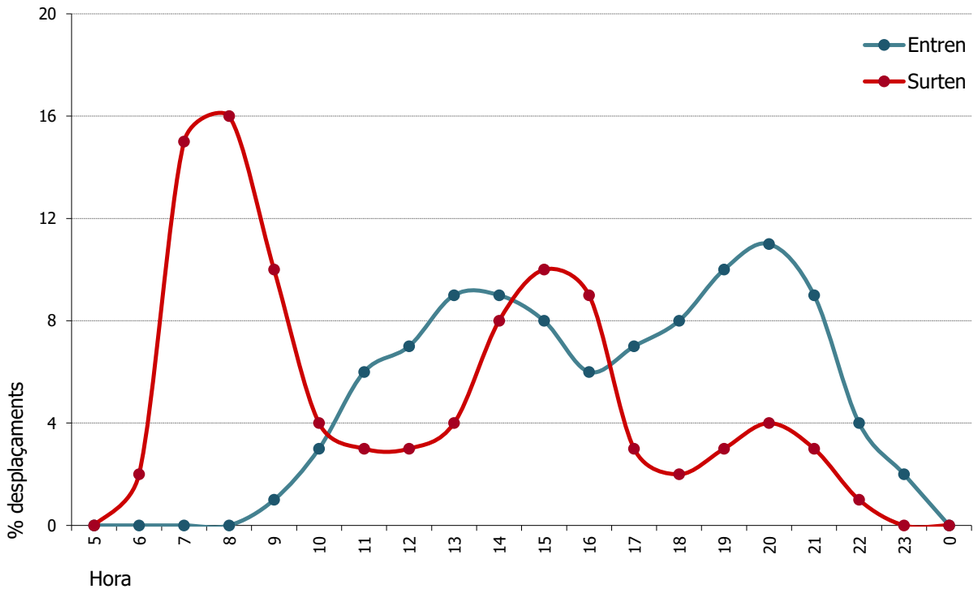
Ús industrial (camions)



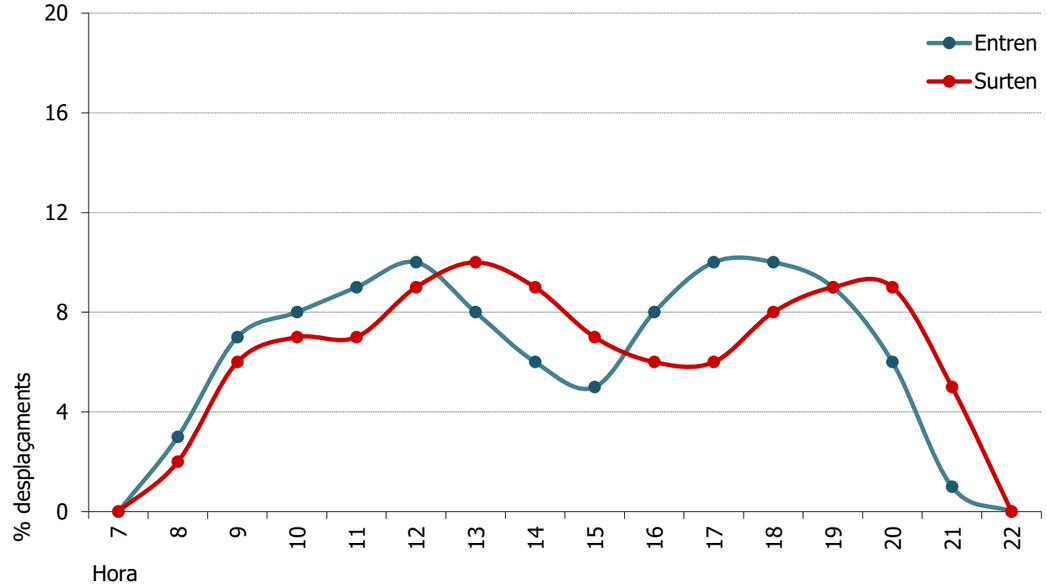
Ús terciari



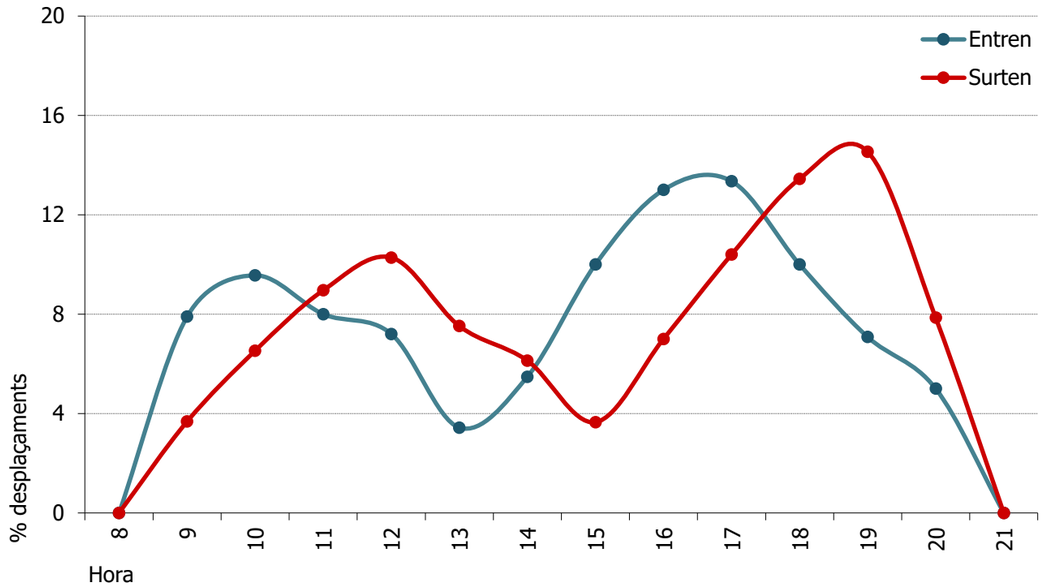
Ús habitatge



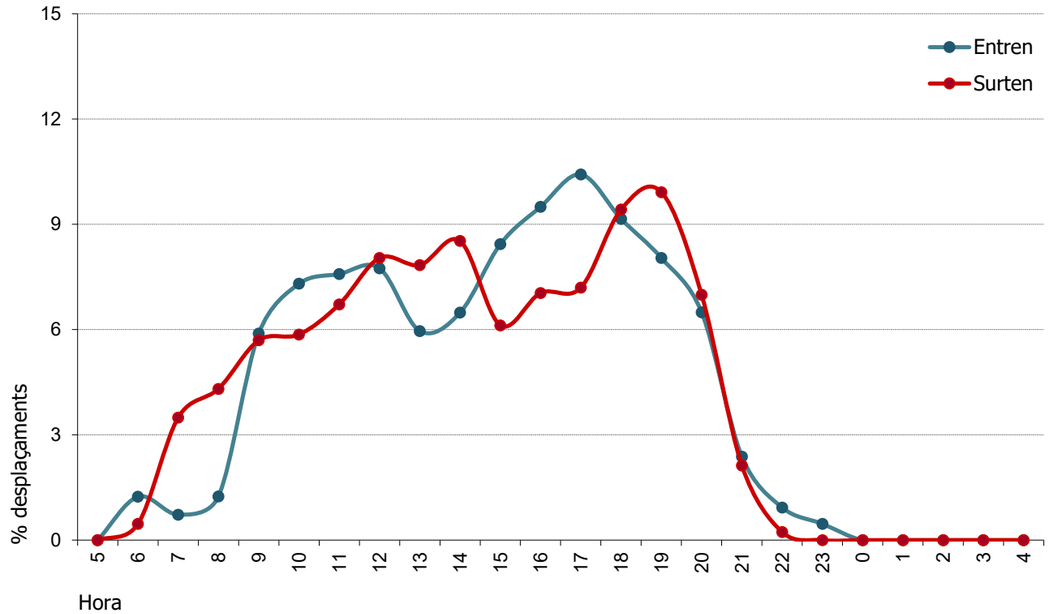
Ús zona verda



Ús equipament



Total Usos



En dia punta es preveuen les següents puntes de mobilitat generades pel "SUD 9 "Cooperativa agrícola":

- Al matí: de 12 a 13 hores, amb 50 desplaçaments d'entrada i 52 de sortida (7,9% mobilitat diària).
- A la tarda: de 18 a 19 hores, amb 59 desplaçaments d'entrada i 61 de sortida (9,3% mobilitat diària).

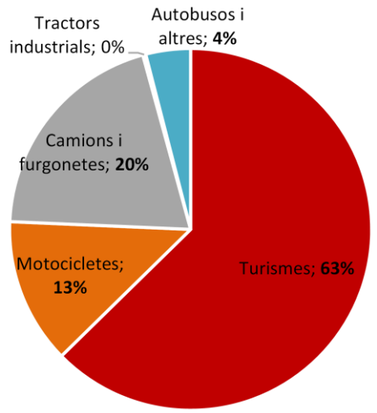
Taula 5. Distribució horària de la mobilitat diària total en dia punta feiner

Hora	Desplaçaments totals		
	Entren	*Surten*	*Total*
6 a 7	8	3	11
7 a 8	5	23	27
8 a 9	8	28	36
9 a 10	38	37	75
10 a 11	47	38	85
11 a 12	49	43	92
12 a 13	50	52	102
13 a 14	38	51	89
14 a 15	42	55	97
15 a 16	54	40	94
16 a 17	61	45	107
17 a 18	67	46	114
18 a 19	59	61	120
19 a 20	52	64	116
20 a 21	42	45	87
21 a 22	15	14	29
22 a 23	6	2	8
23 a 24	3	0	3
TOTAL dia	**646**	**646**	**1.292**

2.5. Distribució modal dels desplaçaments

2.5.1. Característiques de mobilitat de Sant Pere Pescador

Una vegada determinat el volum global de desplaçaments generats i la distribució horària dels mateixos, cal observar quina és la distribució modal d'aquesta mobilitat.



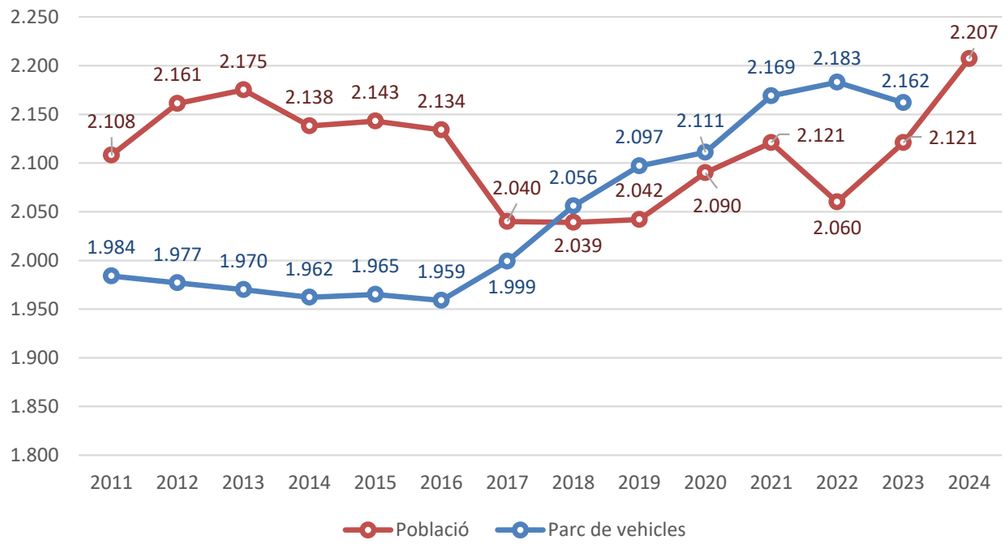
Cal tenir present que la distribució modal pot ser molt dispar en funció dels usos i de les característiques pròpies de l'activitat i de l'oferta de transports del lloc en qüestió.

S'han tingut en compte les característiques de mobilitat i el repartiment modal dels desplaçaments de Sant Pere Pescador.

L'any 2023 Sant Pere Pescador tenia una població de 2.121 persones censades i una taxa de motorització de 632,2 veh./1000 hab. Destacar també la població ETCA (estacional) que el mateix any era 2.832 habitats i que, per tant, superava a la població resident al municipi a temps complet.

Mentre que els desplaçaments intermunicipals de Sant Pere Pescador es realitzen principalment en turisme, els viatges interns al municipi s'efectuen principalment a peu tenint en compte la reduïda mida del casc urbà del municipi.

Figura 3. Evolució de la població i del parc de vehicles de Sant Pere Pescador (2011-2024)



Font: IDESCAT

Taula 6. Distribució del parc de vehicles de Sant Pere Pescador (2018-2023)

Any	Població	Turismes	Motocicletes	Camions i furgonetes	Tractors industrials	Autobusos i altres	Total
2018	2.039	1.312	205	427	10	102	2.056
2019	2.042	1.341	208	435	12	101	2.097
2020	2.090	1.331	226	442	10	102	2.111
2021	2.121	1.365	233	441	16	114	2.169
2022	2.060	1.346	248	454	16	119	2.183
2023	2.121	1.341	250	446	15	110	2.162

2.5.2. Repartiment modal estimat pel sector "SUD 9 Cooperativa agrícola"

La política de mobilitat del sector "SUD 9 Cooperativa agrícola" ha de ser apostar pels desplaçaments amb mitjans més sostenibles, però tot i així no es pot establir un model que no consideri la realitat actual, encara que s'allunyi dels patrons ideals.

S'han considerat les característiques pròpies de l'emplaçament i la tipologia de les activitats previstes.

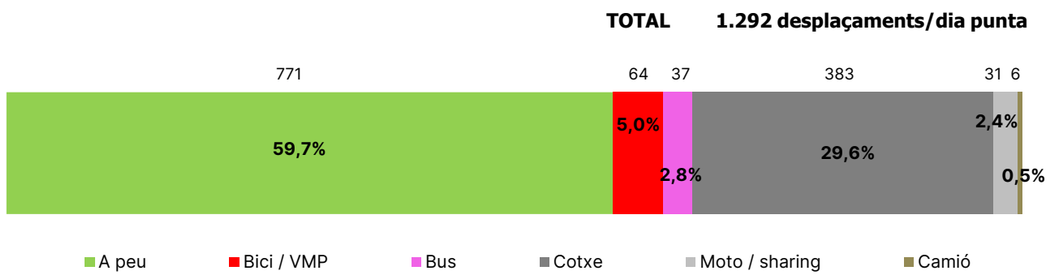
De l'aplicació de les ràtios de mobilitat per usos i del repartiment modal assignat a la mobilitat generada de les noves activitats s'obté un flux de desplaçaments generats per a cada mitjà de transport, que donen un total de 1.292 desplaçaments diaris que generaran les noves activitats.

El 64% d'aquesta mobilitat correspon a l'ús equipament i a l'ús de zona verda, calculada a partir de les ràtios del Decret 344/2006. No obstant això, considerant la reduïda població de St. Pere Pescador (2.207 residents i 2.832 hab. ETCA) és de preveure que el futur equipament generi menys mobilitat de l'estimada (573 desplaçaments/dia). Es desconeix la tipologia de l'equipament i si tindrà un caràcter més local o generarà principalment mobilitat externa al municipi.

S'estima que el 64,7% dels desplaçaments s'efectuaran amb mitjans no motoritzats, que el transport públic representarà el 2,8% dels viatges, mentre que els desplaçaments en transport motoritzat significaran el 32,5%.

Al plànol 7 es representa la distribució modal de mobilitat generada de les noves activitat en estudi.

Figura 4. Repartiment modal de la mobilitat generada pel sector "SUD 9 Cooperativa agrícola"



Taula 7. Repartiment modal estimat dels desplaçaments generats pel sector "SUD 9 Cooperativa agrícola"

Distribució modal	Clau 7 Ús industrial		Clau 7 Ús oficines		Clau 7 Habitatge		Clau 2 Habitatge (edif. Suburbana)	
	Viatges / dia	%	Viatges / dia	%	Viatges / dia	%	Viatges / dia	%
A peu	10	44	12	60	6	85	57	45
Bici / VMP	0	2	1	5	1	10	6	5
Bus	0	0	1	3	0	5	10	8
Camions	6	27	0	0	0	0	0	0
Turisme	5	23	5	27	0	0	48	38
Moto	1	4	1	5	0	0	5	5
TOTAL per ús	**22**	**100**	**20**	**100**	**7**	**100**	**126**	**100**

Distribució modal	Clau 2hpo Habitatge (edif. Suburbana)		Clau 5 Habitatge (edif. unifamiliar aïllada)		Clau B (SC) Ús equipament		Clau C2 Ús zona verda (places i jardins)	
	Viatges / dia	%	Viatges / dia	%	Viatges /	%	Viatges / dia	%
A peu	69	45	9	45	258	45	350	95
Bici / VMP	8	5	1	5	29	5	18	5
Bus	12	8	2	8	11	2	0	0
Camió	0	0	0	0	0	0	0	0
Turisme	59	38	8	38	258	45	0	0
Moto	6	5	1	5	17	3	0	0
TOTAL per ús	**154**	**100**	**21**	**100**	**573**	**100**	**269**	**100**

2.6. Generació de viatges per mitjà de transport

2.6.1. Generació de viatges en vehicle motoritzat

En el cas dels desplaçaments en vehicle motoritzat, per al càlcul de la demanda i l'anàlisi de fluxos, cal aplicar un factor d'ajustament per convertir desplaçaments en nombre total de vehicles/dia: es tracta de l'ocupació en unitats de persones/vehicle.

Dels 1.292 desplaçaments diaris generats pel sector "SUD 9 Cooperativa agrícola", 420 (32,5%) corresponen a desplaçaments amb turisme, motocicleta i camions.

Per tal de convertir els viatges resultants en nombre de vehicles, cal aplicar una ocupació mitjana dels vehicles que accediran a les finques en estudi, en funció de les activitats o usos previstos. Aquesta ocupació varia en funció del vehicle.

Taula 8. Índex d'ocupació de vehicles segon tipus d'ús

Mitjà transport	Desplaçaments	Ocupació vehicles					Nombre vehicles
		Industrial	Oficines	Habitatge	Equipament	Zona verda	
Turisme	383	1,2	1,3	1,5	1,8	-	228
Moto	31	1,1	1,1	1,1	1,1	-	28
Camions	6	1,0	-	-	-	-	6
	420						**262**

Els 420 desplaçaments associats al vehicle motoritzat un cop aplicats aquests índexs d'ocupació donen una mobilitat de 228 cotxes/dia, 28 motos/dia i 6 camions/dia relacionats amb el sector "SUD 9 Cooperativa agrícola", és a dir, la meitat (131) entren i l'altra meitat surten.

Per conèixer els fluxos d'entrada i sortida es fan servir les gràfiques de distribució horària definides a l'apartat 2.4. Això permet identificar les hores punta, que és el moment del dia en que es produeix un major nombre de circulacions, i per tant, els moments de màxima demanda.

A continuació es reprodueixen les hores de màxima demanda pel transport privat (cotxe i motocicleta) i els camions, en hora punta de matí i tarda:

De 12 a 13h.:

- Cotxe: 8 cotxes d'entrada i 9 de sortida.
- Moto: 1 moto d'entrada i 1 de sortida.

De 18 a 19h.:

- Cotxe: 10 cotxes d'entrada i 11 de sortida.
- Moto: 1 moto d'entrada i 1 de sortida.

Els horaris d'entrada i sortida dels camions de l'empresa Fructícola Empordà S.L són entre les 8h. del matí i les 18h. de la tarda de dilluns a divendres. Mentre que els dissabtes i diumenges al matí ve a carregar 1 camió per Mercadona.

Taula 9. Distribució horària de la mobilitat generada en vehicle privat i camions

	Nombre de cotxes		Nombre de motos		Nombre de Camions	
Hora	*Entren*	*Surten*	*Entren*	*Surten*	*Entren*	*Surten*
6 a 7	2	1	0	0	0	0
7 a 8	1	6	0	1	0	0
8 a 9	0	6	0	1	1	0
9 a 10	6	6	1	1	0	0
10 a 11	8	6	1	1	1	0
11 a 12	8	8	1	1	0	0
12 a 13	8	9	1	1	0	1
13 a 14	6	8	1	1	0	0
14 a 15	8	10	1	1	1	0
15 a 16	11	6	1	1	0	1
16 a 17	12	8	1	1	0	0
17 a 18	12	9	1	1	0	1
18 a 19	10	11	1	1	0	0
19 a 20	9	12	1	1	0	0
20 a 21	8	7	1	1	0	0
21 a 22	3	1	0	0	0	0
22 a 23	2	0	0	0	0	0
23 a 24	1	0	0	0	0	0
TOTAL	**114**	**114**	**14**	**14**	**3**	**3**

2.6.2. Generació de viatges en transport públic

Dels 36 desplaçaments estimats en transport públic, el 100% accediran a l'àmbit d'estudi en bus interurbà. No es preveuen desplaçaments habituals en taxi.

A continuació es reprodueixen les hores de màxima demanda:

De 7 a 8h.:

- Bus interurbà: 0 desplaçaments d'entrada i 2 de sortida.

De 18 a 19h.:

- Bus interurbà: 2 desplaçaments d'entrada i 1 de sortida.

Taula 10. Distribució horària de la mobilitat generada en bus interurbà

	Desplaçaments en bus interurbà	
Hora	*Entren*	*Surten*
6 a 7	0	0
7 a 8	0	2
8 a 9	0	2
9 a 10	1	2
10 a 11	1	1
11 a 12	1	1
12 a 13	1	1
13 a 14	2	1
14 a 15	1	2
15 a 16	1	2
16 a 17	1	1
17 a 18	1	1
18 a 19	2	1
19 a 20	2	1
20 a 21	2	1
21 a 22	1	1
22 a 23	0	0
23 a 24	0	0
TOTAL	**18**	**18**

2.6.3. Generació de viatges en transport no motoritzat

Dels 835 desplaçaments estimats en mitjans no motoritzats (anada i tornada), s'estima que el 92,3% s'efectuaran a peu i el 7,7% restant en bicicleta/VMP.

A continuació es reprodueixen les hores de màxima demanda, en hora punta de matí i tarda.

De 10 a 11h.:

- A peu: 29 desplaçaments d'entrada i 23 de sortida.
- Bici / VMP: 2 desplaçaments d'entrada i 2 de sortida.

De 15 a 16h.:

- A peu: 30 desplaçaments d'entrada i 24 de sortida.
- Bici / VMP: 2 desplaçaments d'entrada i 2 de sortida.

De 17 a 18h.:

- A peu: 40 desplaçaments d'entrada i 26 de sortida.
- Bici / VMP: 3 desplaçaments d'entrada i 2 de sortida.

Taula 11. Distribució horària de la mobilitat generada en mitjans de transport no motoritzats

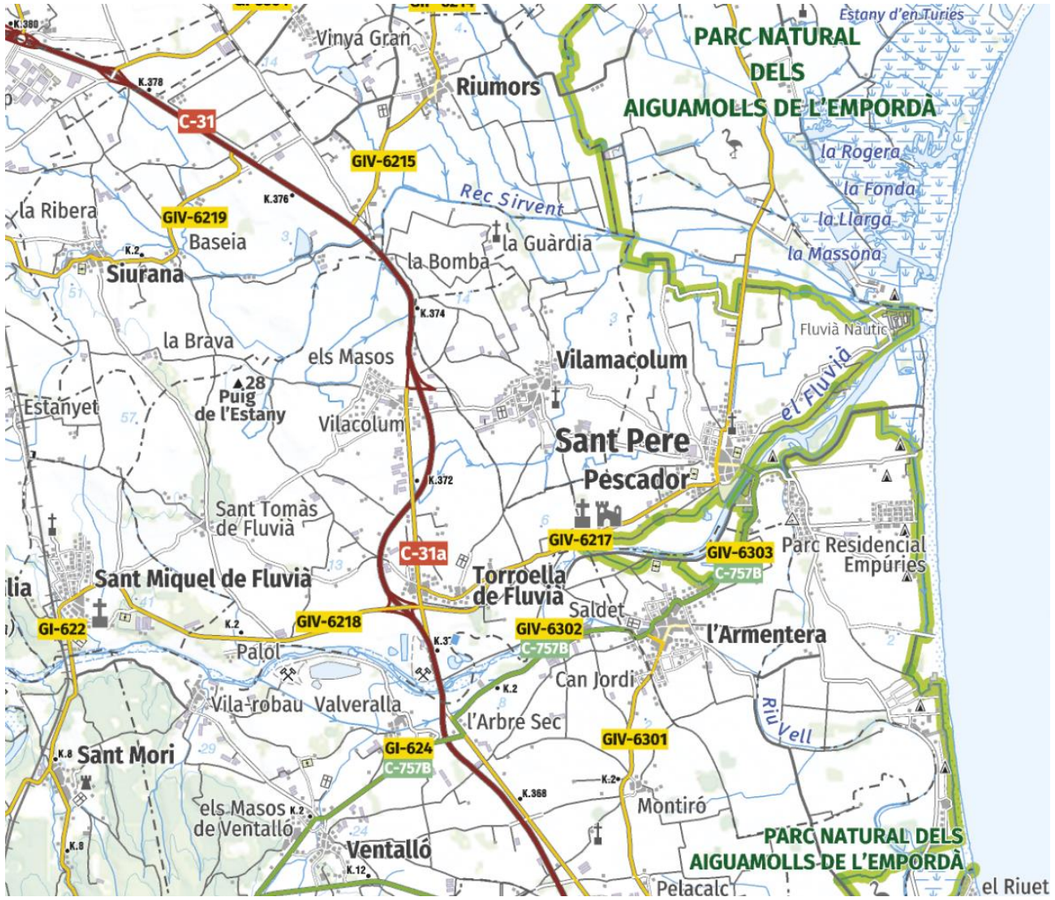
	Desplaçaments a peu		Desplaçaments en bici / VMP	
Hora	*Entren*	*Surten*	*Entren*	*Surten*
6 a 7	5	1	0	0
7 a 8	3	10	0	1
8 a 9	7	14	1	1
9 a 10	24	22	2	2
10 a 11	29	23	2	2
11 a 12	30	26	2	2
12 a 13	32	32	3	3
13 a 14	25	33	2	3
14 a 15	25	34	2	3
15 a 16	30	24	2	2
16 a 17	35	26	3	2
17 a 18	40	26	3	2
18 a 19	36	36	3	3
19 a 20	32	37	3	3
20 a 21	24	29	2	2
22 a 23	8	11	1	1
23 a 24	3	1	0	0
TOTAL	**386**	**386**	**32**	**32**

3. CARACTERITZACIÓ DEL TERRITORI I DE LES XARXES

L'efecte que pugui tenir la implantació de les noves activitats en estudi sobre la mobilitat de les persones depèn en gran mesura de les característiques del territori on s'ubiqui.

Situat a la comarca de l'Alt Empordà, el municipi de Sant Pere Pescador té una extensió de 18,45 km^2. Compta amb una població censada de 2.121 habitants (IDESCAT, 2023) que representa un 1,5% del volum de població de la seva comarca (142.624 habitants) i d'una població estacional de 2.832 habitants estacionals (ETCA). El terme municipal està conformat per tres entitats de població: el propi nucli de Sant Pere Pescador, la Urbanització Bon Relax (situada adjacent al nucli, al costat dret del riu Fluvià, connectat pel pont de Sant Pere Pescador) i la Urbanització Mas Sopes (situada a la costa).

Figura 5. Localització de l'apmbit d'estudi



Font: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC)

3.1. Xarxa de vehicles motoritzats

La xarxa viària que serveix la zona en estudi s'estructura en la xarxa de connexió externa i la xarxa de proximitat d'accés a l'àmbit.

a) Xarxa bàsica de connexió externa

La xarxa viària bàsica externa és la xarxa de carreteres que passa pel municipi i estructura les relacions de la ciutat amb la resta del territori. Es destaquen les connexions viaries amb els municipis de l'entorn: Castelló d'Empúries, Vilamacolum, l'Armentera, Torroella de Fluvià, Montiró, Perecalç, Viladamat, Empúries i l'Escala:

- **Carretera de Sant Pere a Vilamacolum**: vial que connecta els municipis de Vilacolum i Sant Pere Pescador passant pel municipi de Vilamacolum. Limita amb el sector "SUD 9 "Cooperativa agrícola".

Accés a la ctra. de Sant Pere a Vilamacolum des de l'àmbit d'estudi

- **GIV-6303**: que connecta els municipis de Sant Pere Pescador i l'Armentera.

Pont de St. Pere Pescador que dona accés a la ctra. GIV-6303

- **GIV-6216**: que connecta els municipis de Castelló d'Empúries i Sant Pere Pescador.

Accés a la ctra. GIV-6216 direcció Sant Pere Pescador des de Castelló d'Empúries

Accés a la ctra. GIV-6216 des de Sant Pere Pescador

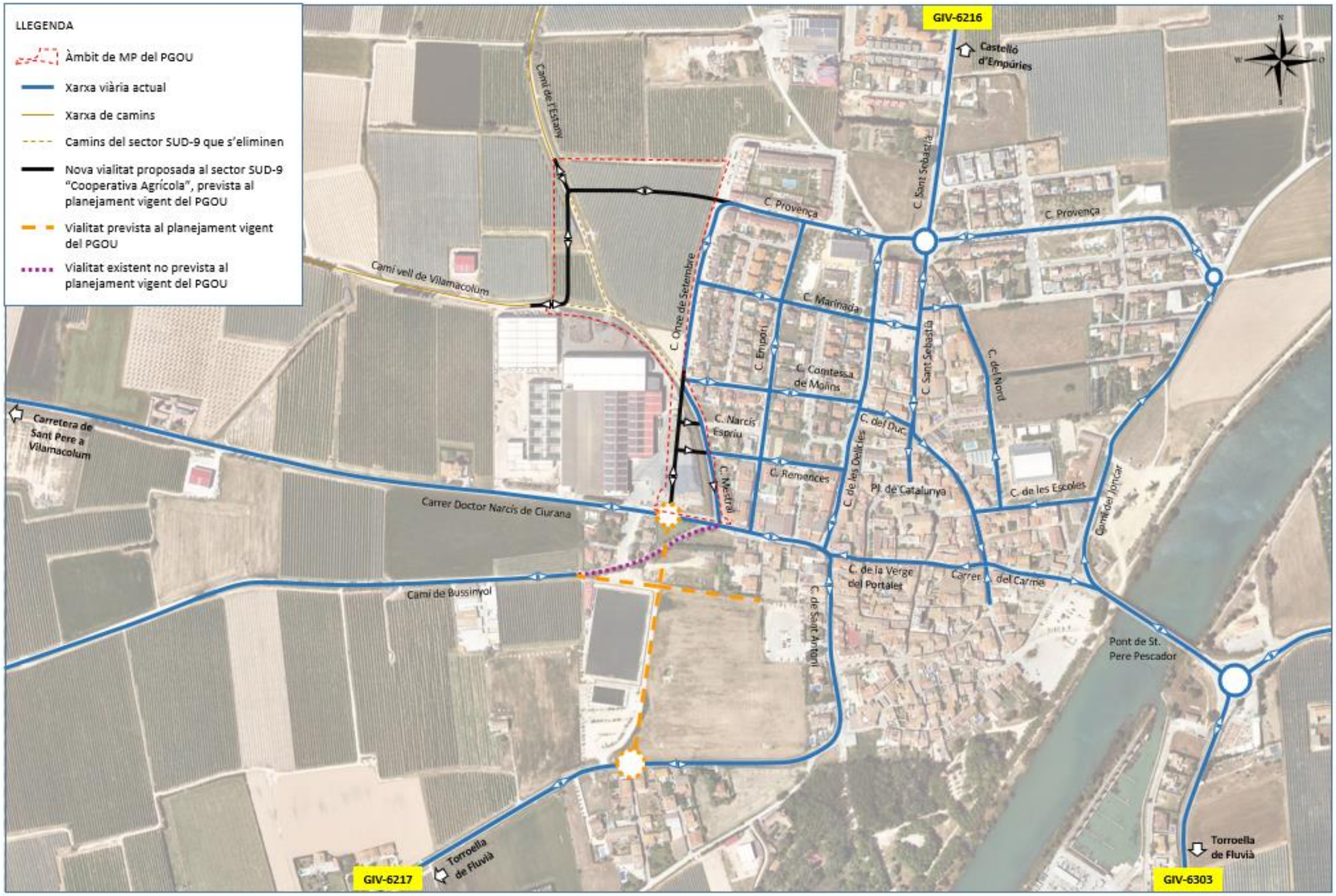
- **GIV-6217**: que connecta els municipis de Torroella de Fluvià i Sant Pere Pescador.

Tram nord de la via

Connexió amb el c. de ca la Madrona

- **Camí de Sant Martí d'Empúries**: vial que connecta els municipis de Sant Pere Pescador i Sant Martí d'Empúries.
- **C-31**: que connecta els municipis de Santa Cristina d'Aro amb Figueres.
- **GIV-6301**: que connecta els municipis de Viladamat i l'Armentera.
- **GIV-6302**: que connecta el municipi de l'Armentera amb la carretera C-31.

Figura 6. Xarxa viària actual i futura



Font: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC)

b) Xarxa viària de proximitat

En un segon nivell destaquen aquelles vies de caràcter local, que comuniquen la zona d'estudi amb la resta del municipi:

La xarxa viària de proximitat d'accés està configurada pel carrers:

- El carrer **Doctor Narcís de Ciurana**: connecta amb la carretera de St. Pere a Vilamacolum i limita pel sud amb l'àmbit d'estudi. Disposa d'un carril de circulació per sentit.

Cruïlla entre el c. Dr. Narcís de Ciurana (direcció Ctra. de St. Pere a Vilamacolum), el c. de les Delícies (direcció GIV-6216) i el c. de St. Antoni (GIV-6217)

Vista del tram que connecta amb la zona d'estudi. El carrer només disposa de vorera accessible a peu pel marge nord. És una vorera que no està asfaltada

En l'itinerari a peu fins l'empresa Fructícola Empordà S.L es detecten diversos camions mal estacionats que no pertanyen a aquesta empresa i que posen en perill la seguretat viària dels vianants que es veuen obligats a circular pel mig de la calçada

- El **carrer Onze de Setembre**: disposa d'un carril de circulació per sentit. Atenent a la vialitat prevista al planejament vigent del PGOU, arran de la present Mod. puntual del PGOU es contempla ampliar el c. Onze de Setembre pel sud en línia recte fins a connectar amb el c. Dr. Narcís de Ciurana, on el PGOU hi preveu una rotonda.

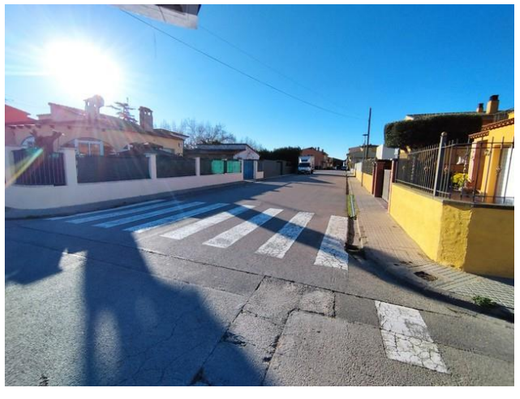
C. Mestral

Cruïlla entre el Camí vell de Vilamacolum i el Camí de l'Estany

- El **carrer Mestral**: disposa d'un carril de circulació per sentit, connectant pel nord amb el c. Onze de Setembre i pel sud amb el c. Dr. Narcís de Ciurana. La previsió és que passi a ser de sentit únic amb sortida pel sud, pel c. Dr. Narcís de Ciurana.

C. Mestral

- El **carrer Empori**: disposa d'un carril de circulació per sentit. No disposa de passos de vianants accessibles per a PMR. Es proposarà adaptar a PMR el pas existent en l'itinerari d'accés des del centre urbà pel c. Dr. Narcís de Ciurana.



C. Empori

- El **carrer Remences**: connecta el c. Mestral amb el c. de les Delícies. Està previst projectar el carrer fins al c. Onze de Setembre.

- El **carrer Comtessa de Molins**: disposa d'un carril de circulació per sentit, connectant el c. Onze de Setembre (oest) amb el c. de les Delícies (est).

C. Comtessa de Molins

- El **carrer Marinada**: disposa d'un carril de circulació per sentit, connectant el c. Onze de Setembre (oest) amb el c. de les Delícies (est). Situat entre els carrers Provença (nord) i Comtessa de Molins (sud).
- El **carrer Provença**: disposa d'un carril de circulació per sentit, connectant el c. Onze de Setembre (oest) amb el c. de St. Sebastià (d'accés a la ctra. GIV-6216) I AMB EL Camí del Joncar.

C. Provença

- El **carrer Sant Sebastià**: connecta pel nord amb la ctra. GIV-6216 que enllaça amb Castelló d'Empúries i pel sud amb el centre urbà, la pl. de Catalunya. Disposa d'un carril d'aparcament en filera al costat oest de la via.

C. St. Sebastià

- El **carrer de les Delícies**: connecta pel nord amb el c. Provença i pel sud amb el c. Dr. Narcís de Ciurana (sentit Ctra. de St. Pere a Vilamacolum) i el c. de St. Antoni (sentit GIV-6217).

C. de les Delícies

- El **carrer de la Verge del Portalet**: carrer de sentit únic (direcció oest) que connecta el carrer del C. del Carme (est) amb el c. Dr. Narcís de Ciurana (oest).

C. de la Verge del Portalet

- El **carrer de Sant Antoni**: disposa d'un carril de circulació per sentit que connecta pel sud amb la Ctra. de Torroella de Fluvià (ctra. GIV-6217) i pel nord amb el c. de les Delícies.

C. de St. Antoni

- El **Camí de Bussinyol**: camí que a dia d'avui connecta per l'est amb el c. Dr. Narcís de Ciurana i el c. Mestral. La previsió del PGOU és que enllaci en un futur amb el vial projectat perpendicularment a l'eix del c. Dr. Narcís de Ciurana direcció sud, fins a connectar amb la ctra. de Torroella de Fluvià (GIV-6217).

Camí de Bussinyola

- El **Camí de l'Estany**: camí que connecta pel sud amb el c. Onze de Setembre. Amb la Mod. puntual del PGOU en estudi prevista, connectarà amb la nova cruïlla prevista que enllaçarà per l'est amb el c. Provença i pel sud-oest amb el Camí vell de Vilamacolum.

Camí de l'Estany

- El **Camí vell de Vilamacolum:** camí que connecta per l'est amb el c. Onze de Setembre. Amb la Mod. puntual del PGOU en estudi prevista, connectarà amb la nova cruïlla prevista que enllaçarà amb el Camí de l'Estany i el c. Provença.

Camí vell de Vilamacolum

- El **camí lateral al camp de futbol municipal de Sant Pere Pescador.** El PGOU contempla una rotonda al nord, a la intersecció amb el c. Dr. Narcís de Ciurana. I una altra rotonda al sud, a la intersecció on connecta amb la ctra. de Torroella de Fluvià (Ctra. GIV-6217).

Camí lateral al camp de futbol municipal de St. Pere Pescador

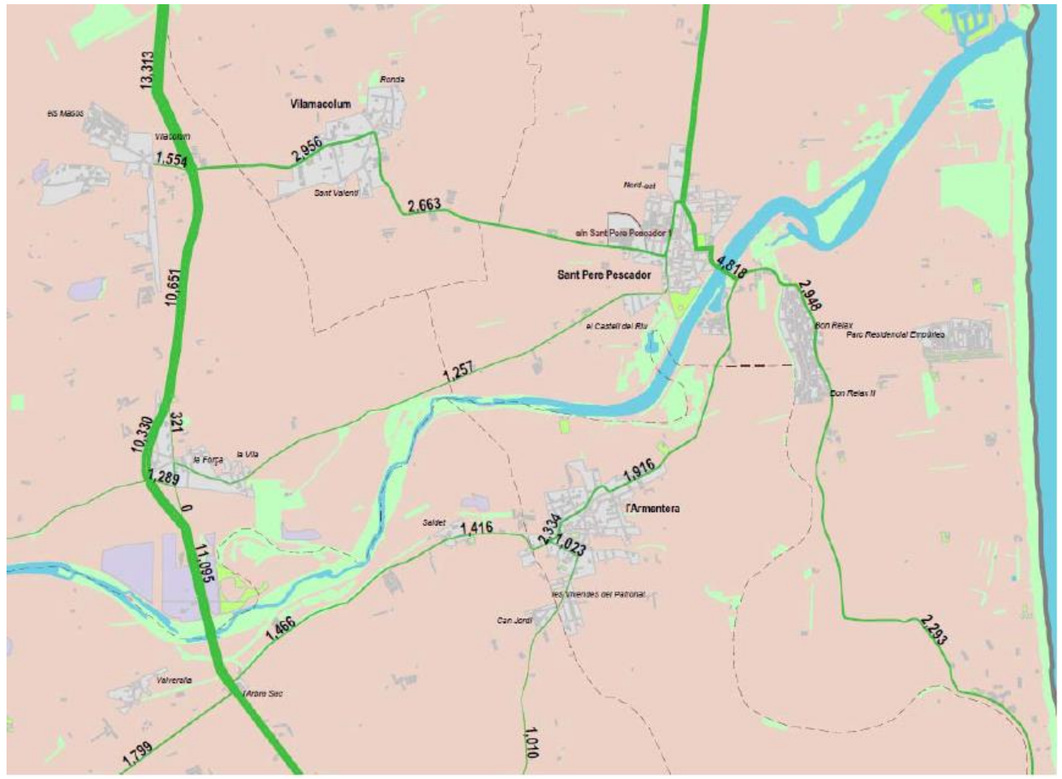
3.2. Intensitats de trànsit de vehicles

L'any 2018, pel pont del riu Fluvià hi circulaven diàriament 4.818 vehicles/dia (aproximadament 2.400 veh./dia per sentit). Els índexs de saturació de les vies es trobaven per sota del 50%, per tant no es detectaven retencions de trànsit importants.

Respecte al trànsit de la ctra. de St. Pere a Vilamacolum, presentava una IMD molt més reduïda de 2.663 veh./dia. Mentre que a la carretera de Torroella de Fluvià (GIV-6217) es registraven únicament 1.257 veh./dia.

La totalitat dels vehicles pesants relacionats amb l'empresa Fructícola Empordà, S.L arriben i marxen pel municipi a través de la Ctra. de Torroella de Fluvià. Per la seva banda, la ctra. de St. Pere a Vilamacolum, la qual connecta el sector en estudi pel marge sud, presenta una IMD superior perquè és més utilitzada pels vehicles lleugers que es dirigeixen a Figueres.

Figura 7. IMD a l'entorn de St. Pere Pescador (2018)



Font: *Estudi informatiu. Nou vial de connexió sobre el riu Fluvià entre la Ctra. GIV-6303 i la Ctra. GIV-6216 a St. Pere Pescador.*

3.2.1.1. Vehicles pesants

En l'estudi de trànsit associat al *Treball tècnic de seguretat viària de St. Pere Pescador (INTRA, S.L., 2021)"* es va analitzar l'efecte associat a la prohibició del pas de vehicles pesants per l'interior del nucli de Sant Pere Pescador. Es va fer una simulació del trànsit de la situació actual (2020) i una altra d'un escenari futur suposant que es prohibís el pas de vehicles pesants per l'interior del nucli de Sant Pere Pescador.

Es va quantificar que el volum de vehicles que travessava el nucli urbà de Sant Pere Pescador era 4.900 vehicles diaris de mitjana. I que d'aquests 4.900 vehicles, uns 320 (6,5%) eren vehicles pesants.

Es va concloure que en cas de prohibir el pas als vehicles pesants per Sant Pere Pescador, per l'interior d'aquest municipi deixarien de circular uns 320 camions diaris de mitjana, i que aquest volum de vehicles seria absorbit per la C-31.

Arran d'aquest estudi l'Ajuntament de Sant Pere Pescador va sol·licitar al Servei Català del Trànsit la possibilitat de limitar el pas de vehicles pesants a través del municipi, a partir de 18 tones (vehicles de 3 eixos), acordant finalment la limitació de camions de 32 tones (vehicles de 4-5 eixos) entre els accessos viaris des de Castelló d'Empúries (Ctra. GIV-6219 -km, 6,9-) i Torroella de Fluvià (Ctra. GIV-6217 -km 0-.

Accés a la ctra. GIV-6216 direcció Sant Pere Pescador des de Castelló d'Empúries

Accés a la ctra. GIV-217 direcció Sant Pere Pescador des de Torroella de Fluvià

3.2.1.2. Comptatge de vehicles en HP de matí (2025)

Durant la jornada de treball de camp efectuada en dia feiner arran del present EAMG, es va estudiar el comportament del trànsit del municipi en HP de matí (8-10 hores) en diferents punts rellevants del municipi. Destacar que en tots els casos es va detectar molt poc trànsit, equivalent a nivells de servei (NdS) A.

De 8 a 9 h. es van analitzar les cruïlles:

- Rotonda Ctra. GIV-6216 / Ctra. de St. Sebastià.

Comptatge	15 min.			Total
Vehicles	Turismes	Camions	Autobusos	
AB	2		1	3
AC	4			4
AD	24	3	2	29
AA				0
BC				0
BD	1			1
BA				0
BB				0
CD	25	2		27
CA	9	1		10
CB				0
CC				0
DA	14	3		17
DB	4	1		5
DC				0
DD				0
	83	**10**	**3**	**96**
	86,5%	10,4%	3,1%	

- Cruïlla c. de Sant Antoni (GIV-6217) / c. de les Delícies / c. Dr. Narcís de Ciurana (Ctra. de St. Pere a Vilamacolum).

Comptatge	15 min.			Total
Vehicles	Turismes	Camions	Autobusos	
AC	17	3	2	22
AD	4		2	6
BC	8			8
BD	3			3
BA	1			1
CD				0
CA	8	5		13
DA	3			3
DC	5			5
	49	**8**	**4**	**61**
	80,3%	13,1%	6,6%	

- Cruïlla c. de les Delícies / c. Comtessa de Molins (parades de bus)

Comptatge	15 min.			Total
Vehicles	Turismes	Camions	Autobusos	
AC	32	0	2	34
CA	16	4	0	20
CB	2	0	0	2
BD	2	0	0	2
CD	4	0	0	4
	56	**4**	**2**	**62**
	90,3%	6,5%	3,2%	

De 9 a 10 h. es van analitzar les cruïlles:

- C. Dr. Narcís de Ciurana / Fructícola Empordà S.L
- C. Onze de Setembre / C. Mestral
- Camí de l'Estany / Camí vell de Vilamacolum

El trànsit registrat en aquests tres punts durant aquesta franja horària va ser molt reduït. A dia d'avui el c. Onze de Setembre és un carrer del tot secundari que gairebé no presenta trànsit de pas. Amb la prolongació prevista d'aquest carrer fins a connectar pel sud amb la Ctra. de St. Pere a Vilamacolum és de preveure que una part dels vehicles que a dia d'avui travessen pel municipi a través del c. de les Delícies, optin per fer-ho a través de l'itinerari C. Onze de Setembre – C. Provença per evitar així creuar pel mig del poble.

I a mig termini, si s'acaba prolongant, tal i com també preveu el PGOU, el c. Onze de Setembre pel sud fins la Ctra. de Torroella de Fluvià (GIV-6217), a partir del vial que transcorreria pel camí lateral del camp de futbol municipal (veure plànol 2 corresponent a la xarxa viària actual i futura), provocarà també que una part dels vehicles que accedeixen inevitablement a la Ctra. de Torroella de Fluvià per la cruïlla del c. de les Delícies, o faran per la rotonda contemplada al c. Dr. Narcís de Ciurana (Ctra. de St. Pere a Vilamacolum) / c. Onze de Setembre. Aquest serà el cas de la totalitat dels camions de l'empresa Fructícola Empordà S.L, ja que tots ells arriben i marxen per la Ctra. de Torroella de Fluvià.

Els nivells de servei s'estructuren en els següents rangs:

- **Nivell A**: Situació de trànsit fluid. La velocitat dels vehicles és pràcticament la que escullen els conductors.
- **Nivell B**: Circulació estable. No es produeixen canvis de velocitat de manera sobtada. La velocitat dels vehicles, especialment dels més ràpids, comencen a estar condicionades pels altres vehicles.
- **Nivell C**: Circulació estable. La velocitat i la maniobrabilitat estan condicionades per la resta de trànsit. Els conductors han d'ajustar la seva velocitat segons la resta de vehicles precedents.
- **Nivell D**: Circulació inestable. Es produeixen canvis de velocitat de manera sobtada. La maniobrabilitat es veu restringida.
- **Nivell E**: Circulació inestable. La intensitat de trànsit s'aproxima o s'iguala a la capacitat de la via. Les retencions són freqüents.
- **Nivell F**: Circulació forçada. Problemes de congestió a la via. La intensitat de trànsit és superior a la capacitat de la via.

A la taula següent s'especifiquen els diferents llindars dels nivells de servei.

Taula 12. Definició dels nivells de servei

Nivell de Servei	Índex de Saturació (IS)	Descripció
A	0 – 25	Sense conflictes
B	25 – 50	Molt fluid
C	50 – 70	Entre fluid i dens
D	70 – 90	Molt dens
E	90 – 100	Màxima capacitat
F	> 100	Màxima aglomeració. Es supera la capacitat. Flux

Font: *Highway Capacity Manual*

La capacitat teòrica d'un carril de circulació, restriccions a banda, és de 1.400 vehicles/hora. Les restriccions s'accentuen en cruïlles semaforitzades però considerant que el temps de verd dels vehicles sempre serà superior que el dels vianants, no és probable que es generin problemes de trànsit amb nivells de trànsit inferiors a 800 turismes / carril en hora punta.

Tenint en compte que en HP de matí (8-9h.)no es registren en cap cas més de 150 vehicles en cap dels vials analitzats, el marge és molt ample abans de que es presentin problemes relacionats amb la capacitat o saturació de les vies.

D'aquesta manera, el nivell de servei del conjunt de la xarxa viària de Sant Pere Pescador s'estima que té nivells de trànsit molt reduïts durant els mesos hivernals, equivalent a nivell de servei A atenent a les dades obtingudes dels comptatges efectuats durant la jornada de treball de camp i atenent també a les IMD de les carreteres que donen accés al municipi (veure figura 6).

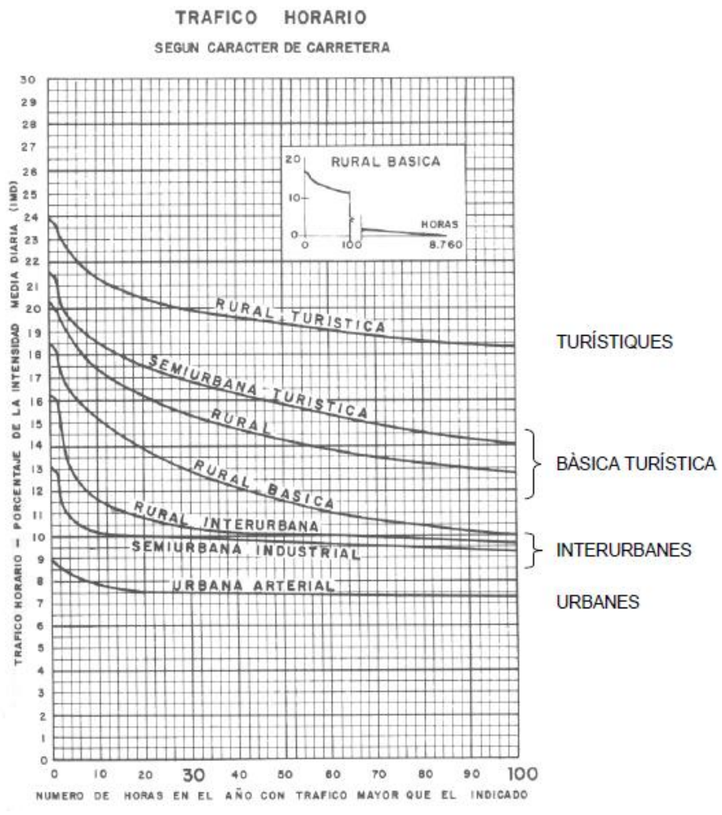
En aquest sentit, a l'hora d'analitzar el nivell de servei de les carreteres d'accés a St. Pere Pescador, com a referència, es representa la distribució d'intensitats horàries de trànsit per a les 100 hores de major intensitat a una sèrie de casos típics de carreteres espanyoles, segons la classificació realitzada per Kraemer et al. (1993) D'ella es poden extreure les característiques següents:

- Vies urbanes: intensitat d'hora 30 del 8 al 10% de la IMD.
- Vies interurbanes: intensitat d'hora 30 del 9 al 13% de la IMD.
- Vies rurals turístiques: intensitat d'hora 30 del 13 al 15% de la IMD.
- Vies turístiques: intensitat d'hora 30 del 20% de la IMD o superior.

És de preveure que l'hora punta de la carretera en dies feiners coincideixi en l'hora punta d'entrada a la feina (8-9h.).

Com a referència, destacar la diferència de capacitat entre una carretera convencional i una autovia. El gràfic que segueix tracta d'exemplificar en quin grau varia el nivell de servei d'una via segons si es tracta d'una carretera o d'una autovia.

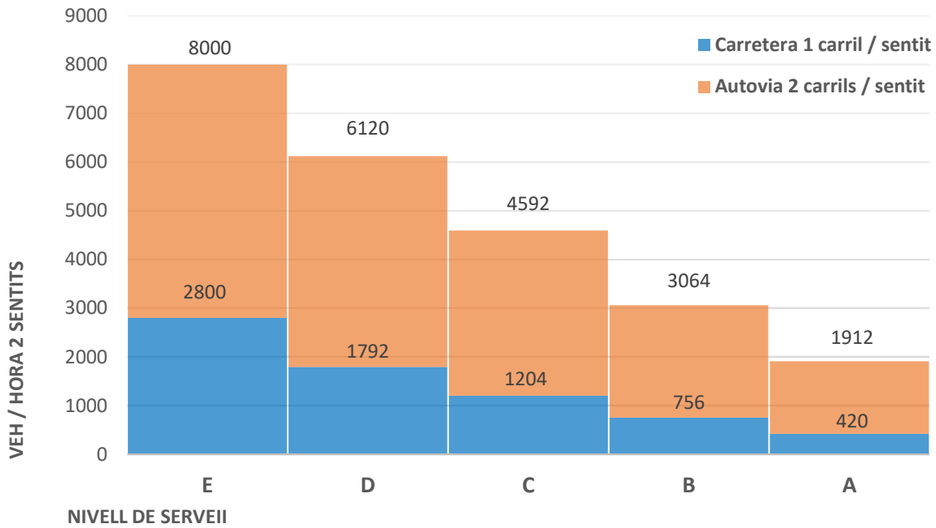
Figura 8. Trànsit horari segons caràcter de la carretera



Font: *Kraemer et al. (1985)*

Com s'observa a la gràfica que segueix, en carreteres interurbanes 1+1, el NdS E (màxima capacitat) s'assoleix amb trànsits de 2.800 veh./h. (2 sentits). Les IMD de les carreteres que connecten amb St. Pere, en cap cas superen els 5.000 veh./dia, i, per tant, mantenen nivells de trànsit equivalents a trànsit molt fluid.

Figura 9. Relació entre el nivell de servei d'una carretera i d'una autovia convencional



Font: *INTRA, S.L. a partir del HCM (1994), taules 3.1 i 8.1.*

3.3. Aparcament

3.3.1. Places de turismes

El municipi disposa de dos grans aparcaments públics. Un d'accés pel c. de St. Antoni, situat a l'est del camp de futbol municipal, i l'altre d'accés des de la ctra. GIV-6303, limitant amb el riu El Fluvià, de dimensions superiors.

A la resta del municipi l'estacionament en calçada també és gratuït i no presenta problemes d'ocupació.

Pel que fa a l'aparcament privat de l'empresa Fructícola S.L, a dia d'avui l'empresa disposa d'una aparcament per a unes **50 places de cotxes**. L'**ocupació actual** és de l'entorn **del 30%** amb entre 10 i 15 turismes estacionats.

Respecte als desplaçaments de **camions** generats per l'empresa, la mitjana diària de l'últim any és de 10,4 camions al dia. Els horaris d'entrada i sortida dels camions són entre les 8h. del matí i les 18h. de la tarda de dilluns a divendres. Mentre que els dissabtes i diumenges al matí ve a carregar 1 camió per Mercadona.

Amb l'ampliació totalment desenvolupada i arribant al màxim productiu previst, es preveu que entraran a treballar 13 persones més. Mentre que la xifra de camions generats s'incrementarà en un 25% i, per tant, s'arribaria a una mitja de 13 camions/dia.

Per tant, l'aparcament actual disposa de suficient espai com per albergar les previsions futures de creixement de l'empresa.

Aparcaments públics

Aparcament públic d'accés des del c. de St. Antoni

Aparcament públic d'accés des de la ctra. GIV-6303, limitant amb el riu El Fluvià

Aparcaments del casc urbà

C. de les Delícies

C. Empori

C. Provença

C. Provença / C. Onze de Setembre

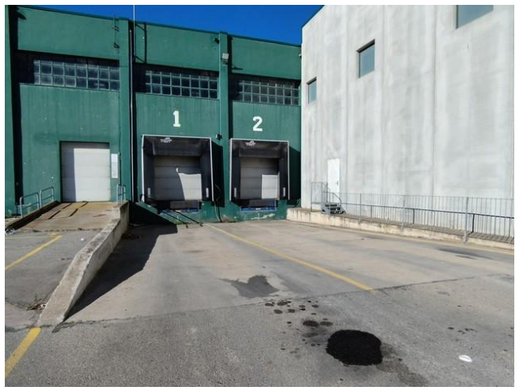
C. Onze de Setembre / C. Provença

C. Comtessa de Molins (entre C. Pirineu i C. de les Delícies)

C. de les Delícies / C. Comtessa de Molins

Aparcament privat de l'empresa Fructícola Empordà S.L

Vista de l'accés restringit als molls de C/D de mercaderies



Vista del recinte tancat d'accés als molls de C/D de mercaderies

Accés a l'aparcament de turismes

Aparcament de turismes. Es comptabilitzen 10 turismes estacionats

Places d'aparcament situades al carrer paral·lel a l'eix de la Ctra. de st. Pere a Vilamacolum. Es comptabilitzen 5 turismes estacionats.

3.4. Xarxa de vianants

Els itineraris d'accés cal que siguin accessibles, complint amb les exigències de l'*Ordre TMA/851/2021 d'accessibilitat per als itineraris per a vianants adaptats* i amb les recomanacions del "*Manual d'Urbanisme de la Vida Quotidiana. Urbanisme amb perspectiva de gènere*" i del Decret 344/2006.

L'Ordre TMA/851/2021 és la normativa que regula l'accessibilitat de l'espai públic. Aquesta normativa estableix, entre altres aspectes, dos criteris principals a l'hora de considerar un espai accessible per a vianants:

- Els itineraris de vianants han de tenir una amplada lliure d'obstacles d'1,80 metres, amb pendent transversal inferior al 2% i sense barreres arquitectòniques.
- Els passos de vianants han de tenir guals accessibles, amb la vorera enrasada amb la calçada amb un pendent longitudinal màxim del 8% i degudament senyalitzat.

En aquest sentit, cal indicar que l'accessibilitat a peu al conjunt del casc urbà de Sant Pere Pescador és molt deficient. Falten molts passos de vianants disposats en cruïlles i bona part dels existents no disposen de rebaix de vorera accessible per a PMR. De la mateixa manera, es detecten molts carrers d'urbanització antiga que tenen voreres estretes d'amplada inferior a 1,8 m. lliures de pas.

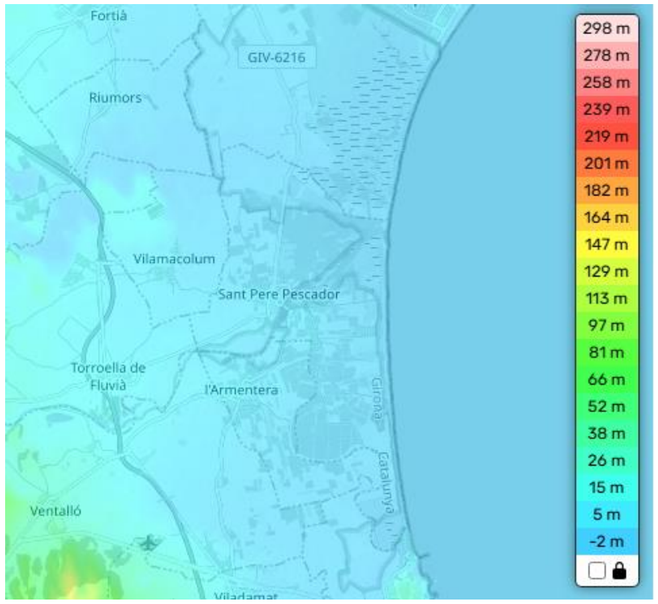
En tot cas, tal i com es grafia al plànol 6 corresponent a la xarxa de vianants, es proposarà que la nova vialitat inclosa dins la Mod. puntual del PGOU en estudi incorpori passos de vianants accessibles, a més a més d'adaptar amb rebaix de vorera els dos passos de vianants dels carrers Empori i Pirineu que connecten el carrer Doctor Narcís de Ciurana amb el carrer de les Delícies, cruïlla situada al centre neuràlgic del poble.

Pel que fa a la il·luminació dels carrers és adequada al conjunt del centre urbà ja que tots ells disposen de fanals correctament distribuïts. Mentre que la nova vialitat proposada al sector en estudi també incorporarà fanals que compliran amb la normativa vigent en aquesta matèria.

Per la seva banda, el Decret 344/2006 estableix en relació a la planificació, que "el pendent màxim dels itineraris per a bicicletes no pot superar, amb caràcter general, el 5%. Només en supòsits excepcionals, degudament justificats, aquest pendent pot arribar al 8%."

En el cas del pendent de la zona d'estudi, aquest és molt reduït. Com s'observa als plànols que segueixen, referits a l'altimetria de la zona d'estudi i dels municipis de l'entorn, el pendent és gairebé inexistent a tota la zona situada a l'entorn dels Aiguamolls de l'Empordà.

Figura 10. Mapa d'altimetria a l'entorn de l'àmbit d'estudi



A les fotos que segueixen s'analitzen els itineraris principals a peu des del casc urbà fins a l'emplaçament.

Itinerari a peu des del casc urbà

C. de la Verge del Portalet / C. de les Delícies

C. Doctor Narcís de Ciurana / C. Pirineu. Pas de vianants que es proposa rebaixar

C. Doctor Narcís de Ciurana / C. Empori Pas de vianants que es proposa rebaixar

C. Doctor Narcís de Ciurana. Pas de vianants adaptat a PMR

C. Doctor Narcís de Ciurana / C. Mestral. Proposta de nou pas de vianants

C. Mestral. Vista de la calçada i de la vorera inaccessible per a PMR

C. Doctor Narcís de Ciurana. Vista de la vorera existent no urbanitzada

C. Doctor Narcís de Ciurana. Vista de l'aparcament de l'empresa Fructícola Empordà S.L

C. Doctor Narcís de Ciurana. Camió estacionat damunt la vorera i el pas de vianants que no pertany a l'empresa Fructícola Empordà S.L

Intersecció d'accés a l'empresa Fructícola Empordà S.L

Figura 11. Xarxa de vianants actual i futura

3.5. Xarxa ciclable

La xarxa viària del casc urbà de Sant Pere Pescador únicament disposa d'un carrer amb carrils bicicleta disposats a la calçada. Concretament al c. de les Escoles.

No obstant això el conjunt de la xarxa viària del casc urbà disposa d'un trànsit motoritzat molt reduït que permet la cohabitació de bicicletes amb els vehicles a motor i amb els vianants, sobretot en aquells carrers del centre que estan pacificats, amb velocitats màximes de 20 km/h., i on els conductors han de concedir prioritat als vianants.

Tanmateix, al centre urbà s'identifiquen molts aparcaments de bicicleta amb un nivell d'ocupació molt reduït en dia feiner (matí).

Figura 12. Carrils bici de st. Pere Pescador

Carril bici del Camí de St. Pere

Carril bici

Pont de St. Pere Pesacador / Camí del Joncar

Carril bici del Camí de Sr. Pere. Té una amplada aproximada de 1,5 m.

Carril bici del Camí de Sr. Pere. El carrer també disposa d'una senyal S-28 "Carrer residencial", tot i no ser la indicada per un carrer d'aquestes característiques on els vianants no poden utilitzar tota la zona de circulació i realitzar-hi jocs i esports.

Aparcament de bicicletes

Camí del Carme. Ocupació Pk: 0%

Camí del Carme. Ocupació Pk: 0%

Camí del Carme. Ocupació Pk: 0%

Camí de St. Pere. Ocupació Pk: 100%

C. de la Verge del Portalet. Ocupació Pk: 26%

C. del Forn. Ocupació Pk: 0%

Figura 13. Xarxa ciclable actual i futura

3.6. Xarxa de transport públic

Per a l'estudi dels aspectes de **cobertura de transport públic** el Decret 344/2006 determina que en caràcter general la distància mínima a les infraestructures fixes de transport col·lectiu no ha de sobrepassar els 500 metres (distància mesurada sobre la xarxa viària), mentre que en el cas de la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu, determina que les parades de les línies s'han de situar de manera coordinada amb els itineraris de vianants i ciclistes, de manera que la **distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants** sigui **inferior a 750 metres**, llevat d'aquells supòsits en que es justifiqui que no és possible.

Oferta de transport públic a < 500 m.

- 2 línies de bus interurbà (4 i 10). Amb connexió amb l'estació de RENFE de Figueres i Girona i línies de bus interurbanes.

3.6.1. Autobús interurbà

Les parades de bus del carrer de les Delícies (línies 4 i 10) s'ubiquen a una distància inferior als 500 metres respecte a l'emplaçament en estudi.

Les dues parades existents (ambdós sentits de circulació) disposen de marquesines amb els corresponents panells informatius relatius a les línies de pas.

Taula 13. Parades de bus situades a menys de 500 m.

Codi parada	Parada	Sentit	Línies
16583	Sant Pere Pescador (Dir. Figueres)	Sud	4, 10
16581	Sant Pere Pescador (Dir. L'Escala)	Nord	4, 10

S'hi aturen dues línies de bus interurbanes:

- Línia 4: Cadaqués – Roses - Girona
- Línia 10: Disposa de dos itineraris: tots dos itineraris comparteixen el tram entre St. Pere Pescador i Torroella de Montgrí. En canvi, entre Figueres i St. Pere Pescador l'Itinerari 1 transita per Castelló d'Empúries, mentre que l'itinerari 2 ho fa per l'interior, per Riumors:
    - Itinerari 1: Figueres – St. Pere Pescador – Torroella.
    - Itinerari 2: Figueres – L'Escala – Torroella.

La freqüència de pas de les línies de bus és molt reduïda i difícilment s'adapta a la jornada laboral de cap treballador.

La línia 4 disposa té d'un únic servei que només circula en dies feiners. Connecta Cadaqués amb Girona i surt a les 7 del matí i retorna a les 13 hores. Mentre que la línia 10 disposa de 10 expedicions/ sentit al dia sumant els dos itineraris dels quals disposa. L'itinerari que circula per Castelló d'Empúries circula tant en dies feiners com en caps de setmana.

Taula 14. Freqüència de pas de les línies de bus que donen cobertura a l'àmbit d'estudi

Línies	Horari		
	Feiners	Dissabtes	Diumenges i festius
Línia 4 Cadaqués – Roses - Girona	1 exp./dia	-	-
Línia 10. Itinerari 1: Figueres – St. Pere Pescador – Torroella	4 exp./dia	4 exp./dia	4 exp./dia
Línia 10. Itinerari 2: Figueres – L'Escala – Torroella	6 exp./dia	-	-

Parada Sant Pere Pescador (Dir. Figueres) (16583). Disposa de marquesina i panells informatius

Parada Sant Pere Pescador (Dir. L'Escala) (16581). Disposa de marquesina i panells informatius

D'altra banda, al carrer Sant Sebastià, ben a prop de les altres dues parades de bus, s'hi ha localitzat un pal de parada sense panells informatius, que es desconeix si és utilitzat per alguna línia de bus o si ha quedat en desús.

Parada Sant Pere Pescador. Carrer Sant Sebastià. No disposa ni de marquesina ni de panells informatius

A continuació s'adjunten els horaris de de pas i els recorreguts de les línies de bus interurbanes que s'aturen al municipi de St. Pere Pescador.

Taula 15. Horaris de la línia 4: Cadaqués – Roses - Girona

moventis

Generalitat de Catalunya
Transports públics

4 Cadaqués - Roses - Castelló d'Empúries - Sant Pere Pescador - L'Armentera - Ventalló - Girona
01/09 - 30/06

Feiners (de dilluns a divendres) – Laborables (de lunes a viernes)
Working days (from Monday to Friday)

Cadaqués (estació)	07.00	Girona (estació)	13.00
Roses (estació)	07.35	Girona (jutjats)	13.03
Roses (Ciutadella)	07.37	Girona (Hospital Trueta)	13.05
Empuriabrava (cruïlla)	07.45	Llampaies	13.28
Castelló d'Empúries	07.50	Camallera	13.30
Aiguamolls de l'Empordà	07.55	Saus	13.32
Sant Pere Pescador	08.00	Ventalló	13.40
L'Armentera	08.05	L'Armentera	13.45
Ventalló	08.10	Sant Pere Pescador	13.50
Saus	08.12	Aiguamolls de l'Empordà	13.55
Camallera	08.20	Castelló d'Empúries	14.00
Llampaies	08.22	Empuriabrava (cruïlla)	14.05
Girona (Hospital Trueta)	08.40	Roses (Ciutadella)	14.13
Girona (jutjats)	08.42	Roses (estació)	14.15
Girona (estació)	08.45	Cadaqués (estació)	14.45

Figura 14. Línia 4: Cadaqués – Roses - Girona

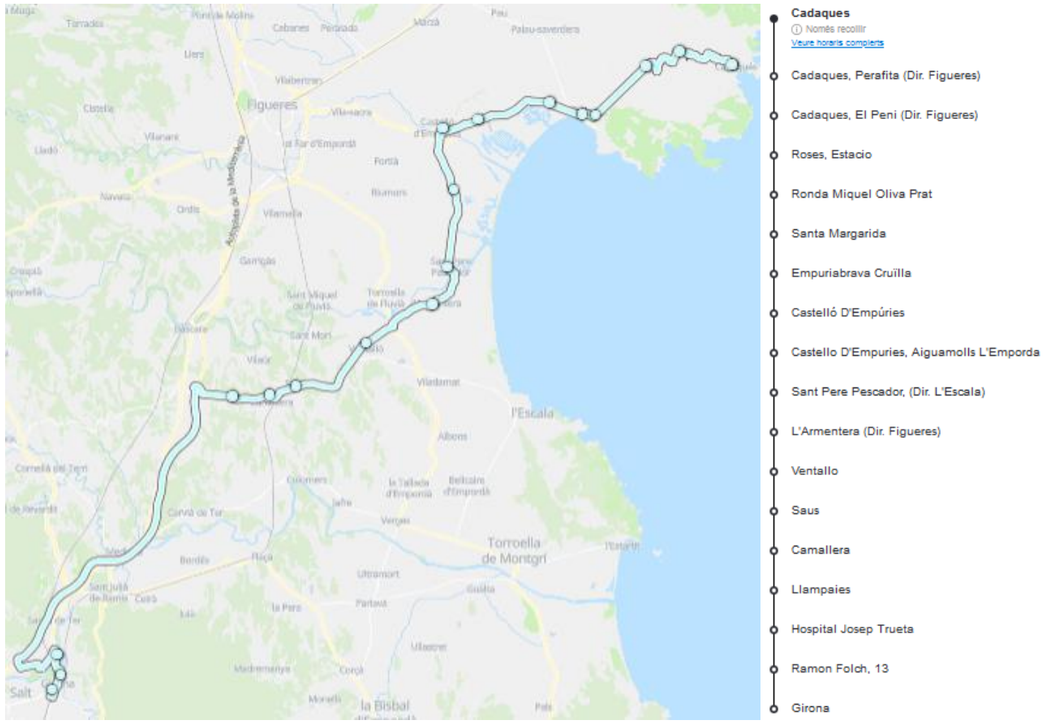


Figura 15. Línia 4: Girona – Roses - Cadaqués

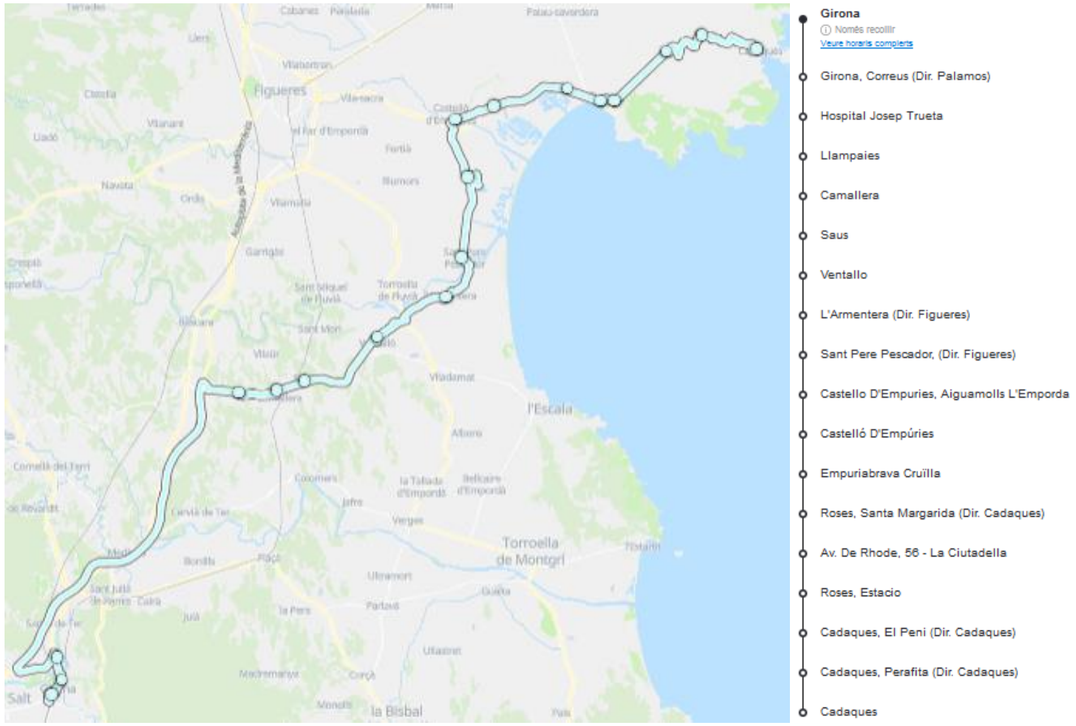
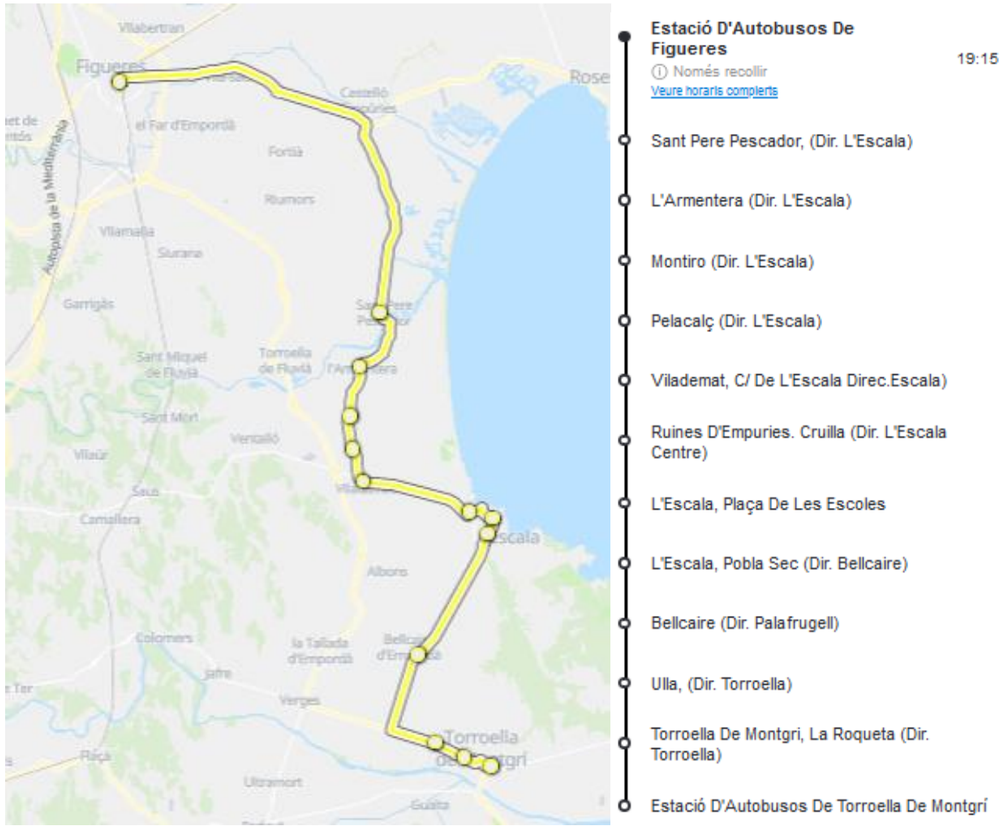


Figura 16. Línia 10: Itinerari 1: Figueres – St. Pere Pescador - Torroella



Horaris:

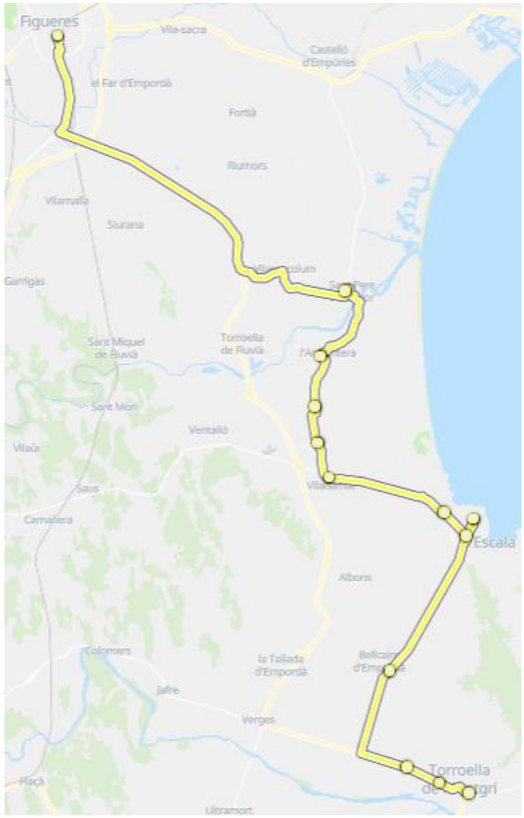
8:30

11:00

16:45

19:15

Figura 17. Línia 10: Itinerari 1: Torroella – St. Pere Pescador - Figueres



Estació D'Autobusos De Torroella De Montgrí 18:00
Només recollir
Veure horaris complerts

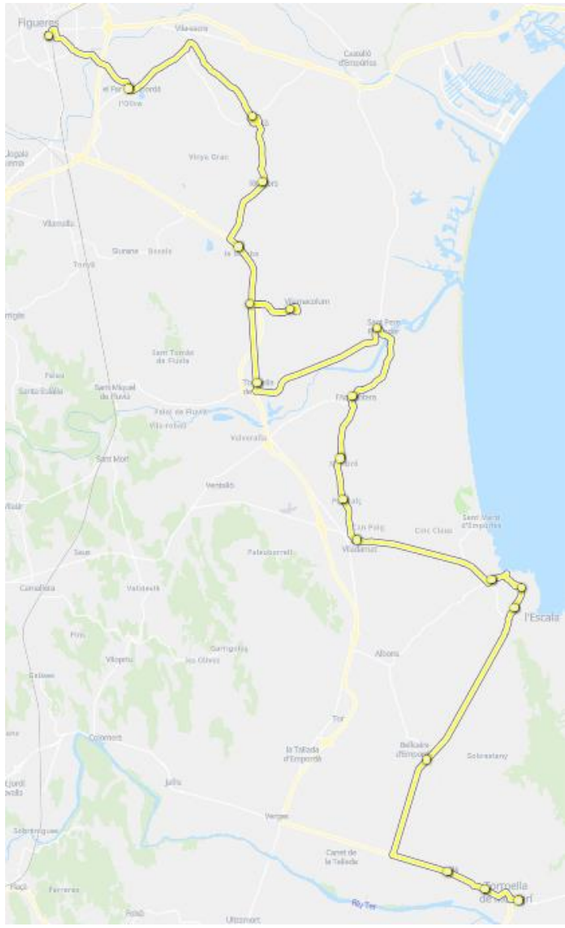
- C-31 Cra. Torroella, Km. 350,8 (La Roqueta)
- Ulla (Dir. L'Escala)
- Bellcaire D'Emporda (Dir. L'Escala)
- L'Escala, Plaça De Les Escoles
- L'Escala, Pobla Sec (Dirc.Escala Centre)
- Ruines D'Empuries Cruilla (Dir. Figueres)
- Vilademat, (Dir. Figueres)
- Pelacalç (Dir. Figueres)
- Montiro (Dir. Figueres)
- L'Armentera (Dir. Figueres)
- Sant Pere Pescador, (Dir. Figueres)
- Estació D'Autobusos De Figueres

7:15

9:45

15:30

18:00



Estació D'Autobusos De Figueres 18:30
Només recollir
Veure horaris complerts

- Far D'Emporda
- Fortia (Dir. L'Escala)
- Riumors(Direcció L'Escala)
- Riumors, La Bomba (Dir. L'Escala)
- Vilacolum Direcció L'Escala
- Vilamacolum, (Dir. L'Escala)
- Torroella De Fluvia (Dir. La Bisbal)
- Sant Pere Pescador, (Dir. L'Escala)
- L'Armentera (Dir. L'Escala)
- Montiro (Dir. L'Escala)
- Pelacalç (Dir. L'Escala)
- Vilademat, C/ De L'Escala Direc.Escala)
- Ruines D'Empuries. Cruilla (Dir. L'Escala Centre)
- L'Escala, Plaça De Les Escoles
- L'Escala, Pobla Sec (Dir. Bellcaire)
- Bellcaire (Dir. Palafrugell)
- Ulla, (Dir. Torroella)
- Torroella De Montgrí, La Roqueta (Dir. Torroella)
- Estació D'Autobusos De Torroella De Montgrí

Horaris: **8:00**

9:00

13:30

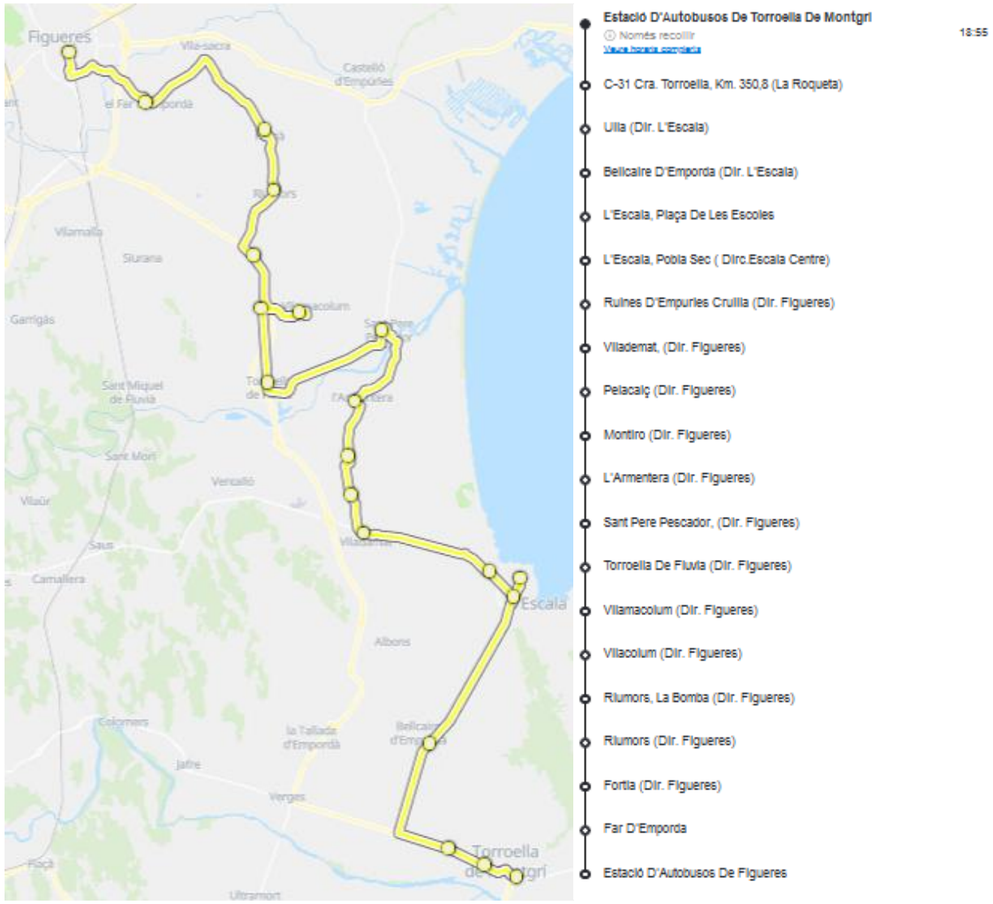
17:30

18:30

20:15

Figura 18. Línia 10: Itinerari 2: Figueres – L'Escala - Torroella

Figura 19. Línia 10: Itinerari 2: Torroella – L'Escala - Figueres



6:25

7:25

12:10

14:40

17:10

18:55

3.6.2. Taxi

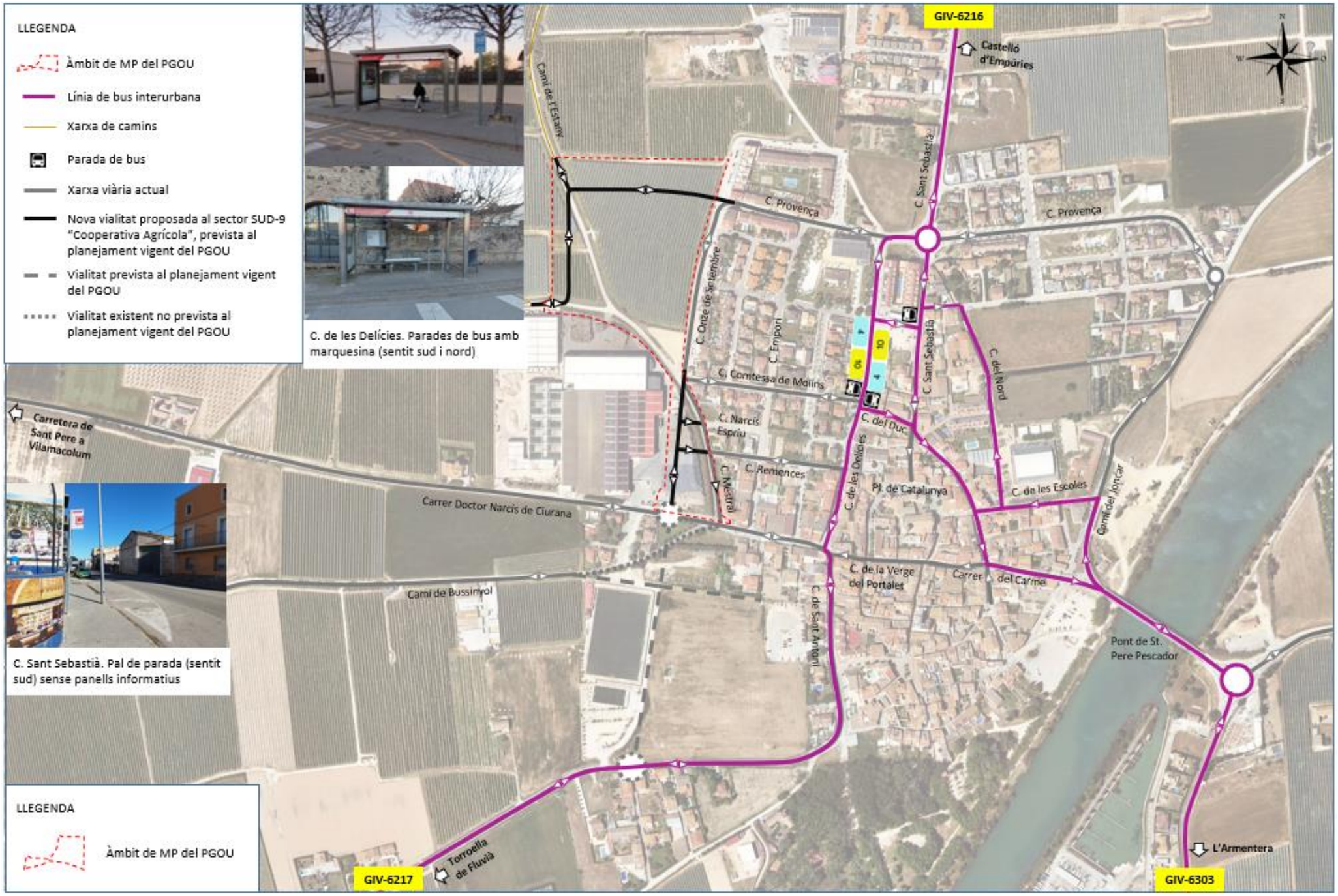
Al costat de la parada de bus Sant Pere Pescador (Dr. Figueres) (16583), ubicada a la cantonada entre el carrer de les Delícies i Comtessa de Molins hi ha un parada de taxi, que informa del servei 24 hores.

En tot cas, degut al baix trànsit motoritzat del municipi, els taxis podran aturar-se puntualment en qualsevol lloc de la xarxa viària que estigui permès per efectuar l'encotxement i desencotxement dels usuaris.

Aquesta parada s'ubica a menys de 500 m. respecte a l'àmbit d'estudi.

Parada de taxi situada al c. de les Delícies / c. Comtessa de Molins

Figura 20. Xarxa de transport públic



4. INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT GENERADA

El baix nombre de desplaçaments generats per les activitats de l'àmbit d'estudi, en hora punta, a priori no hauria de plantejar problemes de mobilitat a la zona en estudi i és d'esperar que els vials de l'àmbit puguin assimilar l'increment de mobilitat generada per les noves activitats.

No obstant això, s'ha de garantir que l'accés no provoqui colls d'ampolla a les vies de circulació (especialment en les hores punta de mobilitat), i que la disposició de les entrades i sortides ofereixi un funcionament sense acumulació de vehicles i sense les demores que això pot causar a residents o visitants a la zona.

Per això esdevé cabdal habilitar la zona amb modes de transport alternatius al vehicle privat, que al mateix temps puguin ser competitius a nivell de rapidesa i de comoditat, sostenibles i respectuosos amb el medi ambient.

En el cas de l'estudi en curs varis factors contribuiran a que els canvis tinguin un baix impacte:

- La baixa mobilitat diària generada per les activitats en estudi en hora punta.
- El nou aparcament privat de l'empresa Fructícola Empordà S.L haurà de cobrir les necessitats d'estacionament estimades en turisme, motos i bicicletes/VMP, reduint la pressió sobre l'oferta d'aparcament públic en calçada.

4.1. Desplaçaments en vehicle motoritzat

Per conèixer els fluxos d'entrada i sortida es fan servir les gràfiques de distribució horària definides a l'apartat 2.4. Això permet identificar les hores punta, que és el moment del dia en que es produeix un major nombre de circulacions, i per tant, els moments de màxima demanda.

4.1.1. Itineraris d'entrada i sortida actual

S'estima que el 64,7% dels desplaçaments s'efectuaran amb mitjans no motoritzats, que el transport públic representarà el 2,8% dels viatges, mentre que els desplaçaments en transport motoritzat significaran el 32,5%.

Respecte a l'increment de mobilitat generat per l'empresa fructícola Empordà S.L:

- La gran majoria de les persones que treballen a l'empresa viu al mateix poble i s'hi desplaça a peu. Només els que viuen fora de Sant Pere (6 persones actualment) utilitzen sempre el vehicle personal per desplaçar-se fins l'empresa.
- Respecte als desplaçaments de camions, el 100% del camions que carreguen a Fructícola Empordà arriben i marxen pel sud, utilitzant tots ells la carretera de Torroella de Fluvià (GIV-6217). Si algun vehicle va cap al Nord, és per acabar de carregar en alguna de les altres empreses que hi ha a Sant Pere (Florenci Fruits o Benvi) o sigui, que si únicament carreguessin a Fructícola Empordà S.L, el desplaçament el farien igualment. Per tant, Fructícola Empordà S.L únicament genera desplaçaments de camions per la carretera de Torroella de Fluvià.
- Amb l'ampliació màxima prevista, la xifra de camions generats s'incrementarà en un 25% i, per tant, s'arribaria a una mitja de 13 camions/dia. Els horaris d'entrada i sortida es mantindran: en dia laborable entre les 8h del matí i les 18h de la tarda, i dissabtes i diumenges en horari de matí. Els

camions de l'empresa Fructícola Empordà S.L mantindran la única ruta a través de la carretera de Torroella de Fluvià (GIV-6217).

4.1.2. Incidència del trànsit en hora punta

Els 420 desplaçaments associats al vehicle motoritzat un cop aplicats aquests índexs d'ocupació donen una mobilitat de 228 cotxes/dia, 28 motos/dia i 6 camions/dia relacionats amb el sector "SUD 9 Cooperativa agrícola", és a dir, la meitat (131) entren i l'altra meitat surten.

Les puntes de les activitats en estudi s'estimen:

De 12 a 13h.:

- Cotxe: 8 cotxes d'entrada i 9 de sortida.
- Moto: 1 moto d'entrada i 1 de sortida.

De 18 a 19h.:

- Cotxe: 10 cotxes d'entrada i 11 de sortida.
- Moto: 1 moto d'entrada i 1 de sortida.

Els horaris d'entrada i sortida dels camions de l'empresa Fructícola Empordà S.L són entre les 8h. del matí i les 18h. de la tarda de dilluns a divendres. Mentre que els dissabtes i diumenges al matí ve a carregar 1 camió per Mercadona.

Remarcar que l'accés dels camions corresponent a l'increment de 6 desplaçaments/dia de camions (3 d'entrada i 3 de sortida) es continuarà fent com fins ara, mantenint la única ruta a través de la carretera de Torroella de Fluvià (GIV-6217) i adaptant-se a l'horari actual (8h.-18h.).

La incidència d'aquesta mobilitat sobre el trànsit actual serà molt reduïda considerant els baixos nivells de trànsit registrats en hora punta de dia feiner (veure apartat 3.2). Com ja s'ha fet esment, la jornada de treball de camp es va dur a terme durant un dels mesos menys afectats pel turisme, però tot i això durant els mesos estivals tampoc es preveuen problemes associats a la capacitat i saturació de les vies.

Tanmateix, recordar que en els càlculs de mobilitat s'ha aplicat l'escenari més pessimista, el qual preveu que el 64% d'aquesta mobilitat estigui associat a l'ús equipament i a l'ús de zona verda, calculat a partir de les ràtios del Decret 344/2006. Considerant el reduït volum de població de St. Pere Pescador (2.207 residents i 2.832 hab. ETCA) és de preveure que el futur equipament generi menys mobilitat de l'estimada (573 desplaçaments/dia). Es desconeix la tipologia de l'equipament i si tindrà un caràcter més local o generarà principalment mobilitat externa al municipi.

4.1.3. Previsions de futur

4.1.3.1.Estudi informatiu de la variant

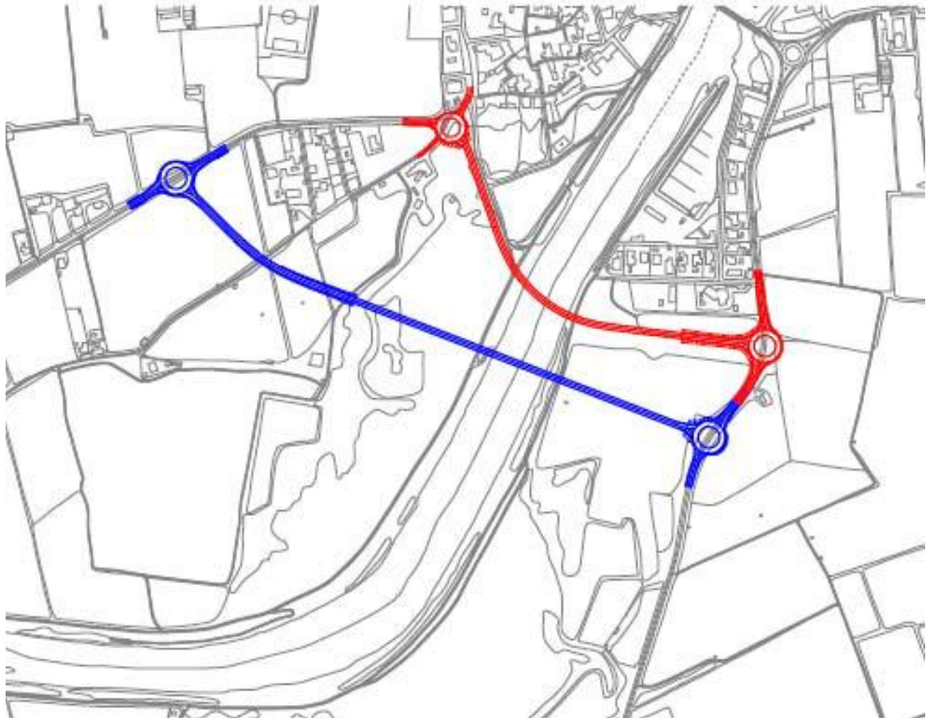
En un horitzó a mig o llarg termini es contempla **la connexió entre la carretera GIV-6303 i la carretera GIV-6217, sense passar pel centre urbà de Sant Pere Pescador**.

L'estudi informatiu d'aquest projecte defineix, valora i avalua diverses alternatives de traçat d'un nou vial que connectaria la carretera GIV-6303 (carretera de Sant Pere Pescador a l'Armentera) amb la carretera GIV-6216 (carretera de Sant Pere Pescador a Castelló d'Empúries) mitjançant un nou punt sobre el riu Fluvià.

La funcionalitat d'aquest nou vial seria evitar el pas pel centre del nucli urbà dels vehicles que es desplacen cap al camí de Sant Martí, de Sant Martí d'Empúries (anomenada "carretera dels càmpings"), que connecta Sant Pere Pescador amb l'Escala passant per Sant Martí d'Empúries. Per tant, la connexió entre la carretera GIV-6303 i la carretera GIV-6217, sense passar pel centre urbà de Sant Pere Pescador.

Aquest nou vial també tindria la pretenció absorbir aquells vehicles provinents de la carretera C-31 que es dirigeixen a les platges i que actualment circulen per l'actual pont.

Figura 21. Alternatives de traçat



Font: *Estudi Informatiu: Nou vial de connexió sobre el riu Fluvià entre la carretera GIV-6303 i la carretera GIV-6216 a Sant Pere Pescador. Tram: Sant Pere Pescador. Clau: EI-CNG-17036 (2018)*

L'estudi informatiu planteja dues alternatives de traçat:

- L'alternativa 1 (en blau a l'anterior imatge) parteix des de les immediacions del quilòmetre 1 de la carretera GIV-6303 en línia recta fins a la carretera GIV-6217 (PQ 3+300), a l'entorn de l'accés ala masia rural "la Magistral". Té una longitud de 828,98 metres i connecta a les dues carreteres amb rotondes de radi 24 metres.
- L'alternativa 2 (en color vermell) parteix des de les proximitats de la cruïlla de la carretera GIV-6303 (PQ 0+700) amb el carrer de l'Armentera, fins a la carretera GIV-6217 (PQ0+720) a la seva intersecció amb el camí de la Mota. Aquests disposa d'un traçat corb de 594,59 metres de longitud i connecta a les carreteres amb rotondes amb radis de 24 metres (ctra. GI-6303) i 22 metres (ctra. GI-6217).

L'estudi valora que l'alternativa 2 indueix més trànsit per les carreteres GIV-6303 i GIV-6217, mentre que l'alternativa 1 es fa menys atractiva i es considera que reduiria poc el trànsit que hi circula per l'interior del nucli urbà de Sant Pere Pescador en cas de que el l'actual pont continués donant servei.

De tots els escenaris plantejats, l'Escenari 5: ***Alternativa 2 amb pacificació del trànsit pel nucli de Sant Pere Pescador***, podria ser el més interessant si alhora es planteja l'objectiu addicional de pacificació urbana de la travessera interna al nucli urbà.

Figura 22. Intensitat mitjana diària de vehicles, en la situació actual (2018) i en l'escenari 5 detall de Sant Pere Pescador

Font: Estudi Informatiu: Nou vial de connexió sobre el riu Fluvià entre la carretera GIV-6303 i la carretera GIV-6216 a Sant Pere Pescador. Tram: Sant Pere Pescador. Clau: EI-CNG-17036 (2018)

Els escenaris de futur que planteja l'estudi informatiu també recullen una sèrie de mesures addicionals sobre la xarxa viaria de l'entorn contemplades a l'estudi "Millora general. Variant de Fortià del PK 375+200 de la C-31 al 34+000 de la C-260. Tram: Siurana –Castelló d'Empúries", entre les quals destaquen:

- Variant de Castelló d'Empúries entre les carreteres C-260 i GIV-6043.
- Variant de Fortià – Riumors entre les carreteres C-260 i C-31.
- Desdoblament de la N-II a l'entorn de Figueres.
- Variant de Vilamacolum.

Les característiques de la carretera renovada preveien la següent hipòtesi:

- Any de posada en servei: 2022
- Es dimensiona amb una secció 7/9.
- La velocitat de projecte és de 50 km/h.
- Carrils de 3,5 metres.
- Vorals: 1,0 metres exterior.
- El nivell de servei màxim de dimensionament per l'any horitzó haurà de ser E segons la Norma 3.1.IC

4.1.4. Perspectives de trànsit a 10 anys vista

Per considerar les perspectives de trànsit a 10 anys vista cal tenir present que els objectius de l'Ajuntament de sant Pere Pescador en quant a la mobilitat. En tot cas, tots els Plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS) van amb consonància amb els principis de la Llei de Mobilitat, del Reglament d'Urbanisme, així com amb els instruments i normes que tenen a veure amb la preservació del medi ambient i que aposten totes elles amb claredat per la racionalització dels desplaçaments en vehicle motoritzat en favor de la potenciació dels desplaçaments no motoritzats i en transport públic.

Tot i el supòsit de que el trànsit s'incrementés a partir d'un increment interanual estimat del 1,01%= 10,46% a 10 anys vista el trànsit mantindria NdS allunyats als nivells de saturació de la via (NdS E).

4.2. Desplaçaments en transport públic

Durant la jornada de treball de camp efectuada es va aprofitar per estudiar el nivell d'ocupació dels autobusos urbans en hora punta de dia feiner (8-9h.), constatant que les expedicions funcionen lluny del nivell de saturació.

Quant a la capacitat dels vehicles d'autobusos, és ben variada en funció dels models. En tot cas, l'expedició de bus de la línia 4 analitzada disposava d'una capacitat de 55 passatgers asseguts. Tenint en compte que l'ocupació del bus era de 8 passatgers, l'**ocupació** era del **15% de la capacitat**, disposant de 47 seients buits. D'aquesta manera, l'oferta de transport públic actual es preveu que pugui suportar sense complicacions l'increment de mobilitat generada amb aquest mitjà de transport en hores punta.

De 7 a 8h.:

- Bus interurbà: 0 desplaçaments d'entrada i 2 de sortida.

De 18 a 19h.:

- Bus interurbà: 2 desplaçaments d'entrada i 1 de sortida.

Imatge 1. Expedició de bus de la línia 4. Parada Castelló d'Empúries. 7.50h., direcció St. Pere Pescador
Ocupació 15%

Imatge 2. Vista de l'ocupació màxima de l'expedició de bus.

Imatge 3. Vista de la ocupació. 8 passatgers / 55 places. Ocupació 15%

Imatge 4. Parada de bus de St. Pere Percador, sentit sud

4.3. Desplaçaments a peu

L'accessibilitat a peu al conjunt del casc urbà de Sant Pere Pescador és molt deficient i no compleix en general amb els estàndards actual de l'Ordre TMA/851/2021. En aquest sentit, falten molts passos de vianants disposats en cruïlles i bona part dels existents no disposen de rebaix de vorera accessible per a PMR. De la mateixa manera, es detecten molts carrers d'urbanització antiga que tenen voreres estretes d'amplada inferior a 1,8 m. lliures de pas.

Es proposarà, tal i com es grafia al plànol 6 corresponent a la xarxa de vianants, que la nova vialitat inclosa dins la Mod. puntual del PGOU en estudi incorpori passos de vianants accessibles, a més a més d'adaptar amb rebaix de vorera els dos passos de vianants dels carrers Empori i Pirineu que connecten el carrer Doctor Narcís de Ciurana amb el carrer de les Delícies, cruïlla situada al centre neuràlgic del poble.

Pel que fa a la il·luminació dels carrers és adequada al conjunt del centre urbà ja que tots ells disposen de fanals correctament distribuïts. Mentre que la nova vialitat proposada al sector en estudi també incorporarà fanals que compliran amb la normativa vigent en aquesta matèria.

4.4. Desplaçaments en bicicleta/VMP

La xarxa viària del casc urbà de Sant Pere Pescador únicament disposa d'un carrer amb carrils bicicleta disposats a la calçada. Concretament al c. de les Escoles.

No obstant això el conjunt de la xarxa viària del casc urbà disposa d'un trànsit motoritzat molt reduït que permet la cohabitació de bicicletes amb els vehicles a motor i amb els vianants, sobretot en aquells carrers del centre que estan pacificats, amb velocitats màximes de 20 km/h., i on els conductors han de concedir prioritat als vianants.

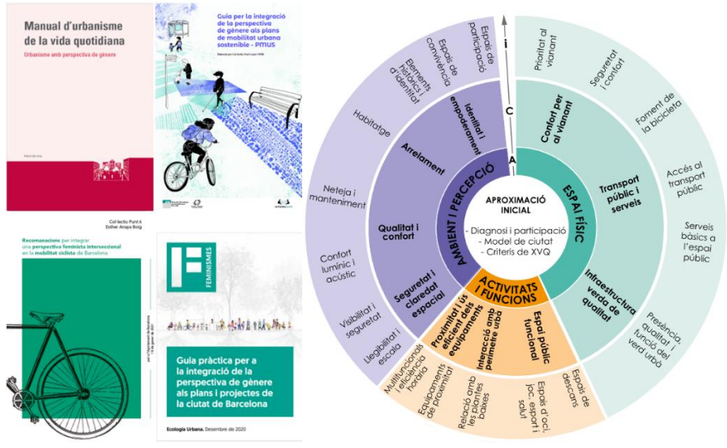
Tanmateix, al centre urbà s'identifiquen molts aparcaments de bicicleta amb un nivell d'ocupació molt reduït en dia feiner (matí).

Per tant, la baixa mobilitat prevista en bicicleta/VMP (64 desplaçaments/dia) podrà efectuar-se en cohabitació amb els vehicles a motor al conjunt de la xarxa viària del municipi i no es creu necessari implementat infraestructura específica de carrils bicicleta dins l'àmbit d'estudi considerant els nivells de mobilitat estimats en aquest mode de transport.

4.5. Consideracions de gènere

Pel que fa a l'àmbit concret de l'urbanisme i de la mobilitat i amb el propòsit de reduir les desigualtats existents per motiu de gènere **es proposa que el projecte en estudi atengui a criteris urbanístics amb perspectiva de gènere. Es recomana atendre la** "***Guia per a la integració de la perspectiva de gènere als plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS)***". L'objectiu d'aquesta guia és oferir una eina de treball per integrar la perspectiva de gènere com a eix transversal als Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) i que també pugui ser útil en la incorporació a altres figures de planificació de la mobilitat (EEMG, PDE). Finalment, aquesta guia s'emmarca en treballs desenvolupats prèviament des de l'ATM per integrar la perspectiva de gènere a la mobilitat. Està fonamentada en l'anàlisi amb perspectiva de gènere de lEMEF i que reflecteix la mobilitat diferenciada entre dones i homes; del PDM 2020-2025 i PDI 2021-2030, que per primera vegada incorporen la perspectiva de gènere com a objectiu, i del Pla de Mesures contra l'assetjament sexual al transport públic 2022, que insta a abordar les violències masclistes i sexuals en la mobilitat**.**

Alternativament es recomana la "***Guia pràctica per a la integració de la perspectiva de gènere als plans i projectes de la ciutat de Barcelona (2020)"***, la qual aplica criteris i recomanacions de qualitat en funció de les particularitats de l'espai físic i de de les activitats i les funcions de l'espai a desenvolupar.



L'EAMG incideix en la necessitat de que l'aparcament de les futures activitats previstes disposi de places de bicicletes i places amb recàrrega elèctrica i reservades per a PMR, així com la necessitat de que els itineraris a peu siguin accessibles i ben il·luminats.

4.6. Incidència de les emissions del sector transport

En la disposició transitòria quarta del Decret 344/2006 s'estableix la necessitat d'avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica:

"Els estudia d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars de municipis declarats pel govern com a Zona de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric, han d'incorporar les ***dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica****".*

Com que Sant Pere Pescador, atenent a les consideracions del Decret 226/2006 no s'emmarca en el conjunt de municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, no queda subjecte al Pla d'actuació (horitzó 2015) per a la millora de la qualitat de l'aire als municipis que van ser declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric. Ni cal que s'incorporin les dades associades a les activitats en estudi per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

5. APARCAMENT

5.1. Normativa d'aparcament

No correspon a la fase de planejament definir les places d'aparcament de l'àmbit d'estudi, ja que no es coneix en concreció les activitats que s'hi acabaran instal·lant. A efectes del present EAMG s'estableix una hipòtesi a partir del sostre i els usos possibles segons planejament. No obstant **serà en tràmit de llicència quan s'establiran les reserves concretes d'aparcament, recarrega de vehicles elèctrics, PMR, bicicleta i patinet, d'acord amb la normativa urbanística municipal, i altra normativa sectorial vigent**. **Els costos** associats a la configuració de la reserva de places de vehicle elèctric, bicicleta i patinet són igualment hipotètics i **s'hauran de concretar en el tràmit de llicència, vinculats a cada projecte**.

5.1.1. Places d'aparcament de turismes i motocicletes

Decret 344/2006:

El Decret 344/2006 d'EAMG **només** contempla la necessitat de reserva de **places de turismes i motocicletes** per l'**ús d'habitatge** i "estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans".

En l'apartat introductori d'Exposicions de motius ho justifica:

"En les noves promocions urbanístiques de caire no residencial, com són les zones comercials, les industrials, les d'oci o les de serveis, el Decret no estableix cap mínim de places d'aparcament per a automòbils per tal de fer possibles promocions l'accés a les quals es basi en una mobilitat suportada per mitjans més sostenibles (marxa a peu, bicicleta i transport col·lectiu)."

Per l'ús d'habitatge:

- Turismes: màx. d'1 plaça/habitatge.
- Motocicletes: màx. de 0,5 places/habitatge.

ANNEX 3

Aparcament de vehicles

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de vehicles situats fora de la via pública.

Places mínimes d'aparcament

	Turismes (places mín. 4,75 x 2,4 m)	Motocicletes (places mín. 2,20 x 1,00 m)
Ús d'habitatge	màx. d'1 plaça/habitatge 1 plaça/100 m^2 sostre o fracció	màx. de 0,5 places/habitatge 1 plaça/200 m^2 sostre o fracció

D'aquesta manera, atenent als 44 habitatges previstos i als requisits del Decret 344/2006, caldria la necessitat de que els habitatges disposessin de 44 places de turisme i 22 de motocicletes:

- Clau 2: edificació suburbana: 18 places de turisme i 9 de moto.
- Clau 2hpo: edificació suburbana HPO: 22 places de turisme i 11 de moto.
- Clau 5: edificació unifamiliar aïllada: 3 places de turisme i 1 de moto.
- Clau 7: habitatge vinculat a l'activitat: 1 places de turisme i 1 de moto.

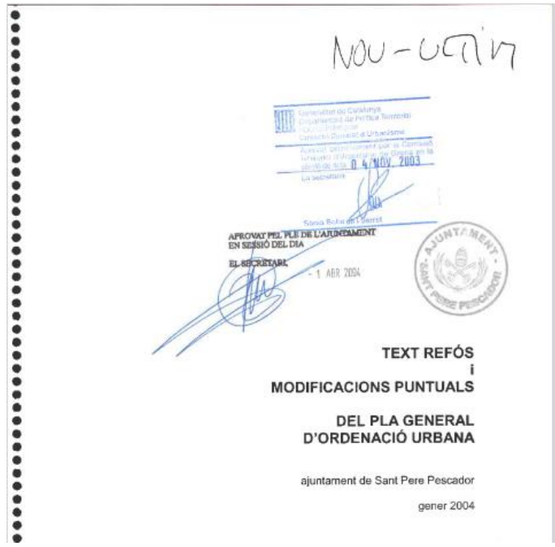
En el cas de l'empresa Fructícola Empordà, S.L es proposarà que instal·li 5 places de moto amb el propòsit d'ordenar els desplaçaments eventuals amb aquest mitjà de transport.

5.1.2. Normes urbanístiques de Sant Pere Pescador

Atenent als 44 habitatges previstos i als requisits de les Normes urbanístiques de St. Pere Pescador (2004), caldria la necessitat de que cadascun d'ells disposi d'1 plaça de turisme.

D'altra banda, les Normes urbanístiques de St. Pere Pescador especifiquen la necessitat de que els locals comercials disposin d'1 plaça/100 m^2 de st. o fracció.

Municipi: Sant Pere Pescador
Núm. expedient: 2003 / 009724 / G
Tema: Text refós de la normativa urbanística i modificació puntual del Pla general


NOU - UCTIM

04 NOV 2003

APROVAT PEL PLE DE L'AJUNTAMENT EN SESSIÓ DEL DIA
EL SECRETARI
- 1 ABR 2004

AJUNTAMENT SANT PERE PESCADOR

TEXT REFÓS
i
MODIFICACIONS PUNTUALS

DEL PLA GENERAL
D'ORDENACIÓ URBANA

ajuntament de Sant Pere Pescador

gener 2004

Article 176. Regulació de les places d'aparcament

1. Els edificis disposaran d'aparcament obligatori quan pel seu programa funcional necessitin més de 4 places.
2. Aquestes places d'aparcament estan en el mateix edifici o es podran col.locar en un altre mitjançant escriptura registral.
3. Les places d'aparcament es regularan en base a:
   - Una plaça d'aparcament per habitatge.
   - Una plaça d'aparcament cada cent metres quadrats (100 m^2) de local comercial o fracció.
   - La superfície a comptar per cada plaça d'aparcament serà de vint metres quadrats (20 m^2).

Cada ús o activitat s'haurà d'adaptar per tal d'incloure les places d'aparcament que requereixi segons les seves característiques

L'ajuntament podrà acordar la modificació parcial o total d'aquests paràmetres a aquelles parcel·les de la zona 1 que per les seves dimensions o les dimensions dels carrers així ho justifiqui.

5.1.3. Places amb recàrrega de vehicles elèctrics

El Real Decreto 29/2021, de 21 de desembre, pel qual s'adopten mesures urgents a l'àmbit energètic per al foment de la mobilitat elèctrica, l'autoconsum i el desplegament d'energies renovables, en l'article 4 estableix la necessitat de comptar amb un punt de recàrrega si es disposa d'entre 20 i 40 places d'aparcament i una més per cada 40 places. En cas de superar les 1.000 places, s'instal·larà un punt de recàrrega addicional per cada 100 places.

D'aquesta manera, en funció de les 44 places estimades i atenent als requeriments del Real Decreto 29/2021 l'aparcament haurà de disposar d'un mínim de 1 plaça amb recàrrega elèctrica.

No obstant això, tenint en compte que previsiblement els edificis d'habitatges no seran de règim de propietat horitzontal, no caldrà que per normativa disposin de places adaptades amb recàrrega elèctrica.

En el cas de l'empresa Fructícola Empordà, S.L es proposarà que instal·li 2 places amb recàrrega elèctric i es recomanarà que els punts de recàrrega siguin semiràpids (mínim 7 KW).

5.1.4. Places reservades per a PMR

El Decret 209/2023, de 28 de novembre, pel qual s'aprova el Codi d'accessibilitat de Catalunya en el cas de les places de PMR estableix la necessitat de places accessibles en funció dels usos i activitats.

Segons apunta l'article 64 del decret 209/2023, en el cas dels "*edificis de nova construcció destinats a centres de treball, que disposin d'aparcament amb una capacitat superior a 25 places, han de disposar de places d'aparcament accessibles en la proporció següent:*

a) Entre 26 i 200 places: 1 plaça accessible per cada 50 places o fracció.

b) A partir de 201 places: 4 places accessibles, més 1 plaça accessible addicional per cada 100 places o fracció que excedeixin de 200.

63.2 Les places d'aparcament accessibles s'han de reservar per als treballadors titulars de la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat, però mentre no hi hagi aquesta demanda es poden fer servir o assignar sense restriccions."

Tenint en compte que previsiblement els edificis d'habitatges no seran de règim de propietat horitzontal, no caldrà que per normativa disposin de places adaptades reservades per a PMR.

En el cas de l'empresa Fructícola Empordà, S.L atenent a les 50 places d'aparcament existents, es proposarà que instal·li 1 plaça reservada per a PMR.

5.1.5. Places de bicicleta

El Decret 344/2006 estableix una reserva mínima d'aparcament de bicicletes, situada fora de la via pública, per a l'ús d'equipament industrial, equivalent a 1 plaça/100 m² de st. o fracció.

Taula 16. Annex 2 – Places mínimes d'aparcament per a bicicletes

ANNEX 2

Aparcament de bicicletes

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

Places mínimes d'aparcament per a bicicletes

Ús d'habitatge	màx. de 2 places/habitatge 2 places/100 m² sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100 m² sostre o fracció
Ús d'oficines	1 plaça/100 m² sostre o fracció
Ús industrial	1 plaça/100 m² sostre o fracció
Equipaments docents	5 places /100 m² sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 places d'aforament de l'equipament
Altres equipaments públics	1 plaça/100 m² sostre o fracció
Zones verdes	1 plaça/100 m² sòl
Franja costanera	1 plaça/10 ml de platja
Estacions de ferrocarril	1 plaça/ 30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans	0,5 places/30 places ofertes de circulació

Amb l'ampliació prevista per l'empresa Fructícola Empordà S.L, ubicada a St. Pere Pescador, la superfície s'incrementarà en un 45% (+9.550 m² st.), passant dels **21.320 m² de sostre actuals als 30.870 m² de sostre previstos**, distribuït en:

- Noves oficines: 250 m².
- Nova sala de confecció: 4.500 m².
- Nova sala de precalibratge: 3.000 m².
- Nova cambra i molls d'expedició: 1.800 m².

Atenent a la baixa densitat de Sant Pere Pescador es proposa reduir l'oferta de places requerides per l'annex 2 del Decret 344/2006 en un 52%. Es proposa la següent oferta de places:

- Clau 2: edificació suburbana: 2 pl. per habitatge (36 places).
- Clau 2hpo: edificació suburbana HPO: 2 pl. per habitatge (44 places).
- Clau 5: edificació unifamiliar aïllada: 2 pl. per habitatge (6 places).
- Clau 7: habitatge vinculat a l'activitat: 2 pl. per habitatge (2 places).
- Clau 7: ús activitat econòmica (terciari, comercial, industrial): 10 places equivalent a 5 ancoratges en U-invertida.
- Clau B (SC): ús equipament: 20 places equivalent a 10 ancoratges en U-invertida.
- Clau C2: ús zona verda: 20 places equivalent a 10 ancoratges en U-invertida.

Taula 17. Distribució de la mobilitat generada pel sector "SUD 9 "Cooperativa agrícola"

Clau	Activitats		Decret 344/2006	Necessitat de places	
			Ràtio places de bici	*Places*	*Proposta*
2	Habitatge (edif. suburbana)	18 ut.	2 pl. / habitatge	36	**36**
2hpo	Habitatge (edif. suburbana)	22 ut.	2 pl. / habitatge	44	**44**
5	Habitatge (edif. unifamiliar aïllada)	3 ut.	2 pl. / habitatge	6	**6**
7	Habitatge vinculat a l'activitat	1 ut.	2 pl. / habitatge	2	**2**
7	Ús terciari, comercial, industrial	9.550 m² st.	1 pl. / 100 m² st. o fracció	96	**20**
B (SC)	Ús equipament	2.864 m² st.	1 pl. / 100 m² st. o fracció	29	**20**
C2	Ús zona verda (parc urbans)	7.377 m² sòl	1 pl. / 100 m² sòl	74	**20**
Total				**287**	**148**

5.1.6. Distribució de mercaderies

Caldrà complir amb les exigències del Decret 344/2006 i de les normes urbanístiques en matèria de càrrega i descàrrega de mercaderies.

El Decret 344/2006 d'EAMG només contempla la necessitat de reserva de places per a càrrega i descàrrega de mercaderies pels usos oficines i comerç.

Article 6

Pautes per elaborar estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la càrrega i descàrrega de mercaderies

6.1 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de tenir en compte, a fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega, que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar, llevat que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.

6.2 En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a projectes de grans o mitjans establiments comercials d'establiments comercials s'ha de tenir en compte que:

a) Han de disposar d'un moll o d'un espai mínim de 3 x 8 metres de càrrega integrat a la instal·lació o situat a terrenys edificables del mateix solar, en cas de superfície de venda superior a 1.300 m².

b) A partir d'aquesta superfície, pels següents 5.000 m² de superfície de venda, han de disposar d'un altre moll addicional de les mateixes característiques i un altre més per cada un dels següents 10.000 m².

6.3 En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a plans urbanístics s'ha de tenir en compte que, per aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, aquests contemplin les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:

a) Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.

b) Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre.

En el cas de l'empresa Fructícola Empordà S.L ja disposa de dos molls de C/D de mercaderies i d'un recinte tancat de grans dimensions que permetran efectuar les maniobres de mercaderies fora de la via pública.

6. MESURES PROPOSADES

6.1. Normativa

Les diferents xarxes de mobilitat estan degudament adaptades per absorbir el nou flux de mobilitat que generaran les noves activitats previstes. No obstant això, es considera **necessari introduir mesures per potenciar els desplaçaments a peu, en bicicleta / VMP i en transport públic**, de cara a promoure i oferir alternatives competitives al vehicle privat.

L'**article 19 del Decret 344/2006**, determina la **contribució al finançament**:

Finançament

*19.1 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar una **proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació i establir la obligació de les persones propietàries**, en els termes fixats per la legislació urbanística, de costejar i, si escau, executar la urbanització, així com les **infraestructures de connexió amb les principals xarxes de vianants, de bicicletes, de circulació de vehicles i de transport públic o el reforçament d'aquestes**, quan sigui necessari com a conseqüència de la magnitud de l'actuació.*

*19.2 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada també ha d'incorporar l'**obligació de les persones propietàries de participar en els costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic** mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'explotació del servei de transport públic de superfície en proporció a l'increment del nombre de línies o perllongament de les existents, amb els paràmetres de càlcul indicats a l'annex 4 d'aquest Decret. Les administracions han de vetllar perquè aquest finançament es destini a les administracions competents en matèria de transport segons l'àmbit territorial.*

*19.3 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar l'obligació de les **persones promotores d'una implantació singular** d'**assumir**, en els termes fixats per la legislació urbanística, i a més de l'expressat a l'article 19.2 d'aquest Decret, el **cost de la urbanització de la perllongació de la xarxa de vehicles, la xarxa d'itineraris principals per a vianants, la xarxa d'itineraris de transport col·lectiu de superfície i la d'itineraris per a bicicletes** des d'on estiguin urbanitzades fins a la implantació singular. Com a mínim s'ha de **garantir la continuïtat** de totes les xarxes fins els accessos als sistemes de transport d'infraestructura fixa i fins al centre del nucli urbà.*

*19.4 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar la previsió que, en el cas que per satisfer el requeriment de distància màxima a l'accés d'una infraestructura fixa de transport col·lectiu calgui la **construcció d'una nova estació**, el cost de l'obra civil i de l'arranjament dels accessos amb l'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda anirà a càrrec de les persones promotores de la implantació singular, en els termes previstos per la legislació urbanística.*

Article 19 del Decret 344/2006

Article	Descripció	Necessitat	Proposta
19.1	Proposta de finançament d'infraestructures de transport	✓	21 nous passos de vianants = 105.000 €
		✓	Adaptar a PMR 2 passos de vianants existents= 5.000 €
		✓	2 places amb recàrrega elèctrica = 5.000 €
		✓	30 ancoratges per a bicicletes = 4.500 €
19.2	Implantació de l'increment de serveis de TP	X	-
19.3	Perllongament i continuïtat de les xarxes de transport	X	-

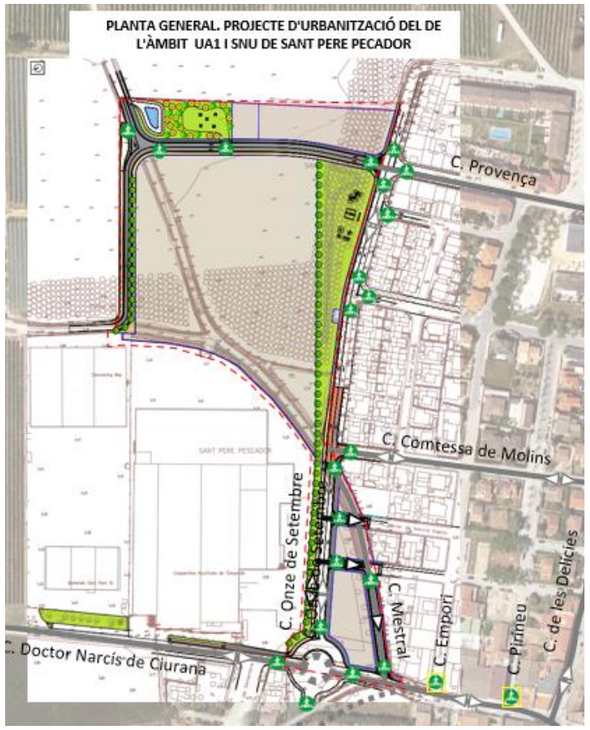
6.2. Urbanització de la vialitat prevista del sector

Atenent a la vialitat prevista al planejament vigent del PGOU, arran de la present Mod. puntual del PGOU es contempla ampliar el c. Onze de Setembre pel sud en línia recte fins a connectar amb el c. Dr. Narcís de Ciurana, on el PGOU hi preveu una rotonda.

L'ordenació prevista contempla l'ampliació dels carrers Onze de setembre, Remences i Narcís Espriu. Previsiblement els carrer Mestral, remences i Narcís Escriu passaran a tenir un tractament de sentit únic tal i com s'indica al plànol que segueix.

El cost dels passos de vianants és estimatiu i s'incorporarà dins dels costos d'urbanització, anant a càrrec del promotor.

Figura 23. Planta general. Projecte d'urbanització de l'àmbit UA1 i SNU de St. Pere Pescador



LLEGENDA

- Àmbit de MP del PGOU
- Proposta de pas de vianants adaptat a PMR
- Proposta de rebaix de vorera en pas existent

Taula 18. Cost estimat de la urbanització de la nova vialitat prevista dins del sector

Descripció	Cost estimat (€)
Urbanització de la nova vialitat prevista dins del sector	Dins dels costos d'urbanització
	A determinar

6.2.1. Instal·lació i remodelació de passos de vianants

Es proposa la instal·lació de 21 passos de vianants accessibles per a PMR situats en cruïlles de cara a facilitar el creuament dels vianants amb seguretat.

La mesura s'estima que tindrà un cost orientatiu de 105.000 €.

Taula 19. Cost estimat d'instal·lació de pas de vianants

Descripció	Cost unitari	Amida.	Cost estimat (€)
Construcció d'un pas de vianants de vorera rebaixada, adaptat a PMR i amb senyalització horitzontal i vertical	5.000 €	21	105.000 €
			105.000 €

Tanmateix es proposa adaptar amb rebaix de vorera els dos passos de vianants dels carrers Empori i Pirineu que connecten el carrer Doctor Narcís de Ciurana amb el carrer de les Delícies, cruïlla situada al centre neuràlgic del poble.

La mesura s'estima que tindrà un cost orientatiu de 5.000 €.

Taula 20. Cost estimat de guals adaptats a PMR

Descripció	Cost unitari	Amida.	Cost estimat (€)
Construcció de guals adaptats a PMR	2.500 €	2	5.000 €
			5.000 €

6.2.2. Atendre a criteris urbanístics amb perspectiva de gènere

Pel que fa a l'àmbit concret de l'urbanisme i de la mobilitat i amb el propòsit de reduir les desigualtats existents per motiu de gènere **es proposa que el projecte en estudi atengui a criteris urbanístics amb perspectiva de gènere. Es recomana atendre la** "***Guia per a la integració de la perspectiva de gènere als plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS)***". L'objectiu d'aquesta guia és oferir una eina de treball per integrar la perspectiva de gènere com a eix transversal als Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) i que també pugui ser útil en la incorporació a altres figures de planificació de la mobilitat (EEMG, PDE). Finalment, aquesta guia s'emmarca en treballs desenvolupats prèviament des de l'ATM per integrar la perspectiva de gènere a la mobilitat.

Alternativament es recomana la "***Guia pràctica per a la integració de la perspectiva de gènere als plans i projectes de la ciutat de Barcelona (2020)",*** la qual aplica criteris i recomanacions de qualitat en funció de les particularitats de l'espai físic i de de les activitats i les funcions de l'espai a desenvolupar.

L'EAMG incideix en la necessitat de que l'aparcament de les futures activitats previstes disposi de places de bicicletes i places amb recàrrega elèctrica i reservades per a PMR, així com la necessitat de que els itineraris a peu siguin accessibles i ben il·luminats.

6.3. Aparcament

No correspon a la fase de planejament ni a aquest EAMG definir les places d'aparcament de l'àmbit d'estudi, ja que no es coneix en concreció les activitats que s'hi acabaran instal·lant. Serà en tràmit de llicència quan s'establiran les reserves concretes d'aparcament, recarrega de vehicles elèctrics, PMR i bicicleta, d'acord amb la normativa urbanística municipal, i altra normativa sectorial vigent. No obstant, a efectes del present EAMG s'estableix una reserva hipotètica a partir usos previstos segons planejament. Els costos associats a la configuració de la reserva de places de vehicle elèctric i bicicleta són igualment hipotètics i s'hauran de concretar en el tràmit de llicència, i aniran a càrrec del promotor.

Atenent als 44 habitatges previstos i als requisits de les Normes urbanístiques de St. Pere Pescador (2004), caldria la necessitat de que cadascun d'ells disposi d'1 plaça de turisme.

D'altra banda, les Normes urbanístiques de St. Pere Pescador especifiquen la necessitat de que els locals comercials disposin d'1 plaça/100 m^2 de st. o fracció.

El Decret 344/2006 també requereix de 0,5 places / habitatge. En el cas de l'empresa Fructícola Empordà, S.L es proposarà que instal·li 5 places de moto amb el propòsit d'ordenar els desplaçaments eventuals amb aquest mitjà de transport.

6.3.1. Places amb recàrrega de vehicles elèctrics

Tenint en compte que previsiblement els edificis d'habitatges no seran de règim de propietat horitzontal, no caldrà que per normativa disposin de places adaptades amb recàrrega elèctrica.

En el cas de l'empresa Fructícola Empordà, S.L es proposarà que instal·li 2 places amb recàrrega elèctric i es recomanarà que els punts de recàrrega siguin semiràpids (mínim 7KW).

El cost d'instal·lació de 2 places amb recàrrega elèctrica s'estima que seria d'aproximadament 5.000 €.

Taula 21. Cost estimat de places per a recàrrega de vehicle elèctric

Descripció	Cost unitari	Amida.	Cost estimat (€)
Instal·lació de places de cotxe amb recàrrega de vehicle elèctric	2.500 € / ut	2	5.000 €
			5.000 €

6.3.2. Places reservades per a PMR

Tenint en compte que previsiblement els edificis d'habitatges no seran de règim de propietat horitzontal, no caldrà que per normativa disposin de places adaptades reservades per a PMR.

En el cas de l'empresa Fructícola Empordà, S.L atenent a les 50 places d'aparcament existents, es proposarà que instal·li 1 plaça reservada per a PMR.

6.3.3. Places de bicicleta

Atenent a la baixa densitat de Sant Pere Pescador es proposa reduir l'oferta de places requerides per l'annex 2 del Decret 344/2006. Es proposa la següent oferta de places:

Habitatges:

- Clau 2: edificació suburbana: 2 pl. per habitatge (36 places).
- Clau 2hpo: edificació suburbana HPO: 2 pl. per habitatge (44 places).
- Clau 5: edificació unifamiliar aïllada: 2 pl. per habitatge (6 places).

Equipaments i zona verda:

- Clau B (SC): ús equipament: 20 places equivalent a 10 ancoratges en U-invertida.
- Clau C2: ús zona verda: 20 places equivalent a 10 ancoratges en U-invertida.

Fructícola Empordà S.L:

- Clau 7: ús activitat econòmica (terciari, comercial, industrial): 10 places equivalent a 5 ancoratges en U-invertida.
- Clau 7: habitatge vinculat a l'activitat: 2 pl. per habitatge (2 places).

Previsiblement les places de bici dels habitatges s'instal·laran en trasters. Per la seva banda, el cost dels 30 ancoratges corresponent a l'ús d'activitat econòmica, equipaments i zona verda s'estima que serà d'aproximadament 4.500 €.

Taula 22. Cost estimat d'instal·lació de barres tipus U-invertida d'aparcament de bicicleta

Descripció	Cost unitari	Amida.	Cost estimat (€)
Instal·lació de barra tipus U-invertida d'aparcament per a bicicletes	150 € / ut	30	4.500 €
			4.500 €

Figura 24. Dimensions bàsiques d'un suport de tipus U-invertida (en metres)

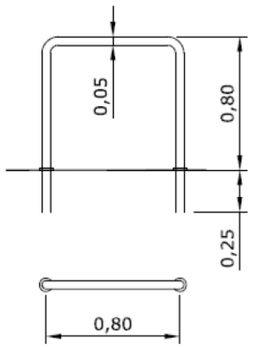
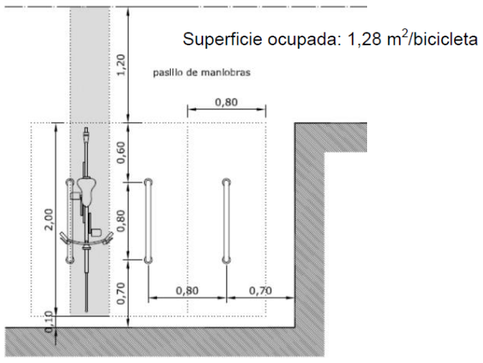


Figura 25. Esquema d'un aparcament amb suport de tipus U-invertida (mesures recomanades en metres)



Font: *Manual de aparcamientos de bicicletas Instituto para la Diversificación y Ahorro en la Energía (IDAE)*

6.3.4. Places de moto

El Decret 344/2006 requereix de 0,5 places / habitatge. En el cas de l'empresa Fructícola Empordà, S.L es proposarà que instal·li 5 places de moto amb el propòsit d'ordenar els desplaçaments eventuals amb aquest mitjà de transport.

6.4. Taula resum

S'estima un cost aproximat de 119.500 € associat a les mesures correctores a adoptar.

Tal i com s'ha assenyalat en punts anteriors, no correspon a la fase de planejament ni a aquest EAMG definir les places d'aparcament de l'àmbit d'estudi, ja que no es coneix en concreció les activitats que s'hi acabaran instal·lant. Serà en tràmit de llicència quan s'establiran les reserves concretes d'aparcament, recarrega de vehicles elèctrics, PMR i bicicleta, d'acord amb la normativa urbanística municipal, i altra normativa sectorial vigent. No obstant, a efectes del present EAMG s'estableix una reserva hipotètica a partir dels usos previstos segons planejament. Els costos associats a la configuració de la reserva de places de vehicle elèctric i bicicleta, i passos de vianants són igualment hipotètics i s'hauran de concretar en el tràmit de llicència. El cost dels passos de vianants és igualment estimatiu i s'incorporarà dins dels costos d'urbanització, anant a càrrec del promotor.

Taula 23. Mesures correctores associades a la Mod. puntual del PGOU en estudi

Xarxa viària	
Descripció	**Cost estimat (€)**
Urbanització de la vialitat prevista dins del sector	A determinar
Instal·lació i remodelació de passos de vianants	110.000 €
Aparcament	
Descripció	**Cost estimat (€)**
Instal·lació de 2 places amb recàrrega elèctrica. **Fructícola Empordà S.L**	5.000 €
Instal·lació d'1 plaça reservada per a PMR. **Fructícola Empordà S.L**	A determinar
Instal·lació de 5 places per a motocicletes. **Fructícola Empordà S.L**	A determinar
Instal·lació de 10 ancoratges de bicicleta en U-invertida. **Fructícola Empordà S.L**	1.500 €
Instal·lació de 10 ancoratges de bicicleta en U-invertida. **Zona verda**	1.500 €
Instal·lació de 10 ancoratges de bicicleta en U-invertida. **Equipaments**	1.500 €
Instal·lació de 88 places de bicicleta. **Habitatges**	A determinar
Total	**119.500 €**

7. SÍNTESI DE L'ESTUDI

De forma resumida s'indiquen els resultats i les conclusions més importants obtinguts al present estudi d'avaluació de la mobilitat generada:

- L'objecte d'aquest estudi respon a l'encàrrec professional promogut per Fructícola Empordà, S.L. en relació a l'elaboració de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada associat a *la Modificació puntual del Pla General d'Ordenació Urbana de Sant Pere Pescador de la Unitat d'Actuació nº 1 i ampliació del sòl per activitats econòmiques, a l'entorn de l'empresa Fructícola Empordà, a Sant Pere Pescador*.
- L'objectiu del present projecte de Modificació puntual del Pla General d'Ordenació Urbana de Sant Pere Pescador és la modificació de la Unitat d'Actuació nº 1 i l'ampliació del sòl per activitats econòmiques, entorn de la Fructícola Empordà.

Mobilitat generada

- El sector "SUD 9 "Cooperativa agrícola" disposarà d'una superfície destinada a sistema d'espais lliures de 7.377 m^2 de sòl, 2.864 m^2 de sòl destinats a sistema d'equipaments i d'un sostre edificable de 24.666 m^2, distribuït entre l'ús residencial (4.502 m^2) i l'ús d'activitat econòmica: industrial, comercial i terciari (20.164 m^2). No obstant això, respecte a aquest darrer ús, amb l'ampliació prevista per l'empresa Fructícola Empordà S.L, la superfície s'incrementarà en 9.550 m^2 de st. (+45%), passant dels 21.320 m^2 actuals als 30.870 m^2 previstos.
- Per a l'estimació de la mobilitat que generarà el sector s'utilitzen les dades del promotor (Fructícola Empordà S.L) en el cas de les activitats compreses en la clau 7 i les ràtios de mobilitat del Decret 344/2006 (Annex 1) per a les activitats compreses en les claus 2, 2hpo, 5, B (SC) i C2:
  - Clau 7 (Fructícola Empordà S.L.):
    - Ús d'activitat econòmica (20.164 m2 st.), majoritàriament industrial però amb possibilitat de comercial (venda al major) i terciari (administració): previsió d'ampliar la plantilla de treballadors en 13 persones:
      - 5 persones a oficines.
      - 1 persona a manteniment.
      - 2 persones per a carretillers.
      - 5 persones per a magatzem.
      - Increment de 3 camions/dia.
      - 1 habitatge vinculat a l'activitat.
  - Clau 2:
    - Edificació suburbana= 18 ut. (1.790 m^2 st.): 7 viatges/habitatge.
  - Clau 2hpo:
    - Edificació suburbana HPO= 22 ut. (2.251 m^2 st.): 7 viatges/habitatge.

- Clau 5:
  - Edificació unifamiliar aïllada= 3 ut. (461 m² st.): 7 viatges/habitatge.
- Clau B (SC):
  - Ús equipaments= 2.864 m² st. : 20 viatges/100 m² de sostre. Es desconeix la tipologia de l'equipament que s'hi acabarà instal·lant i atenent a la baixa població resident al municipi és de preveure una mobilitat generada inferior als 573 desplaçaments/dia. No obstant, es mantenen els càlculs de mobilitat a partir del Decret 344/2006.
- Clau C2:
  - Ús zona verda "parc urbà"= 7.377 m² sòl : 5 viatges/100 m² de sòl.
    - Parc urbà a ponent del c. Onze de Setembre (5.334 m²).
    - Parc urbà al nord del c. Provença (2.043 m²).

D'aquesta manera, atenent als nous usos previstos i a les previsions de creixement de l'empresa Fructícola Empordà S.L i a les ràtios del Decret 344/2006 s'estimen **1.292 desplaçaments/dia** associats al sector "SUD 9 "Cooperativa agrícola" la meitat dels quals tenen com a origen l'àmbit d'estudi i l'altra meitat com a destinació.

- Dels 1.292 desplaçaments diaris generats pel sector "SUD 9 Cooperativa agrícola", 420 (32,6%) corresponen a desplaçaments amb turisme, motocicleta i camions.
- Els 420 desplaçaments associats al vehicle motoritzat un cop aplicats aquests índexs d'ocupació donen una mobilitat de 228 cotxes/dia, 28 motos/dia i 6 camions/dia relacionats amb el sector "SUD 9 Cooperativa agrícola", és a dir, la meitat (131) entren i l'altra meitat surten.
- Hora punta vehicles motoritzats:
  - De 12 a 13h.:
    - Cotxe: 8 cotxes d'entrada i 9 de sortida.
    - Moto: 1 moto d'entrada i 1 de sortida.
  - De 18 a 19h.:
    - Cotxe: 10 cotxes d'entrada i 11 de sortida.
    - Moto: 1 moto d'entrada i 1 de sortida.
- Hora punta transport públic:
  - De 7 a 8h.:
    - Bus interurbà: 0 desplaçaments d'entrada i 2 de sortida.
  - De 18 a 19h.:
    - Bus interurbà: 2 desplaçaments d'entrada i 1 de sortida.
- Hora punta transport no motoritzat:
  - De 10 a 11h.:
    - A peu: 29 desplaçaments d'entrada i 23 de sortida.
    - Bici / VMP: 2 desplaçaments d'entrada i 2 de sortida.
  - De 15 a 16h.:
    - A peu: 30 desplaçaments d'entrada i 24 de sortida.
    - Bici / VMP: 2 desplaçaments d'entrada i 2 de sortida.
  - De 17 a 18h.:
    - A peu: 40 desplaçaments d'entrada i 26 de sortida.
    - Bici / VMP: 3 desplaçaments d'entrada i 2 de sortida.

Incidència de la mobilitat generada

Xarxa viària

- L'any 2018, pel pont del riu Fluvià hi circulaven diàriament 4.818 vehicles/dia (aproximadament 2.400 veh./dia per sentit). Els índexs de saturació de les vies es trobaven per sota del 50%, per tant no es detectaven retencions de trànsit importants.
- Respecte al trànsit de la ctra. de St. Pere a Vilamacolum, presentava una IMD molt més reduïda de 2.663 veh./dia. Mentre que a la carretera de Torroella de Fluvià (GIV-6217) es registraven únicament 1.257 veh./dia.
- La totalitat dels vehicles pesants relacionats amb l'empresa Fructícola Empordà, S.L arriben i marxen pel municipi a través de la Ctra. de Torroella de Fluvià. Per la seva banda, la ctra. de St. Pere a Vilamacolum, la qual connecta el sector en estudi pel marge sud, presenta una IMD superior perquè és més utilitzada pels vehicles lleugers que es dirigeixen a Figueres.
- Els horaris d'entrada i sortida dels camions de l'empresa Fructícola Empordà S.L són entre les 8h. del matí i les 18h. de la tarda de dilluns a divendres. Mentre que els dissabtes i diumenges al matí ve a carregar 1 camió per Mercadona.
- Remarcar que l'accés dels camions corresponent a l'increment de 6 desplaçaments/dia de camions (3 d'entrada i 3 de sortida) es continuarà fent com fins ara, mantenint la única ruta a través de la carretera de Torroella de Fluvià (GIV-6217) i adaptant-se a l'horari actual (8h.-18h.).
- Durant la jornada de treball de camp efectuada en dia feiner arran del present EAMG, es va estudiar el comportament del trànsit del municipi en HP de matí (8-10 hores) en diferents punts rellevants del municipi. Destacar que en tots els casos es va detectar molt poc trànsit, equivalent a nivells de servei (NdS) A.
- El trànsit registrat als tres punts d'ànàlisi durant la franja de 8 a 9h. va ser molt reduït. A dia d'avui el c. Onze de Setembre és un carrer del tot secundari que gairebé no presenta trànsit de pas. Amb la prolongació prevista d'aquest carrer fins a connectar pel sud amb la Ctra. de St. Pere a Vilamacolum és de preveure que una part dels vehicles que a dia d'avui travessen pel municipi a través del c. de les Delícies, optin per fer-ho a través de l'itinerari C. Onze de Setembre – C. Provença per evitar així creuar pel mig del poble.
- I a mig termini, si s'acaba prolongant, tal i com també preveu el PGOU, el c. Onze de Setembre pel sud fins la Ctra. de Torroella de Fluvià (GIV-6217), a partir del vial que transcorreria pel camí lateral

del camp de futbol municipal (veure plànol 2 corresponent a la xarxa viària actual i futura), provocarà també que una part dels vehicles que accedeixen inevitablement a la Ctra. de Torroella de Fluvià per la cruïlla del c. de les Delícies, o faran per la rotonda contemplada al c. Dr. Narcís de Ciurana (Ctra. de St. Pere a Vilamacolum) / c. Onze de Setembre. Aquest serà el cas de la totalitat dels camions de l'empresa Fructícola Empordà S.L, ja que tots ells arriben i marxen per la Ctra. de Torroella de Fluvià.

- Perspectives de trànsit a 10 anys vista:
  - Per considerar les perspectives de trànsit a 10 anys vista cal tenir present que els objectius de l'Ajuntament de sant Pere Pescador en quant a la mobilitat. En tot cas, tots els Plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS) van amb consonància amb els principis de la Llei de Mobilitat, del Reglament d'Urbanisme, així com amb els instruments i normes que tenen a veure amb la preservació del medi ambient i que aposten totes elles amb claredat per la racionalització dels desplaçaments en vehicle motoritzat en favor de la potenciació dels desplaçaments no motoritzats i en transport públic.
  - Tot i el supòsit de que el trànsit s'incrementés a partir d'un increment interanual estimat del 1,01%= 10,46% a 10 anys vista el trànsit mantindria NdS allunyats als nivells de saturació de la via (NdS E).

Xarxa de transport públic

- Les parades de bus del carrer de les Delícies (línies 4 i 10) s'ubiquen a una distància inferior als 500 metres respecte a l'emplaçament en estudi.
- Les dues parades existents (ambdós sentits de circulació) disposen de marquesines amb els corresponents panells informatius relatius a les línies de pas.
- S'hi aturen dues línies de bus interurbanes:
  - Línia 4: Cadaqués – Roses - Girona
  - Línia 10: Disposa de dos itineraris: tots dos itineraris comparteixen el tram entre St. Pere Pescador i Torroella de Montgrí. En canvi, entre Figueres i St. Pere Pescador l'Itinerari 1 transita per Castelló d'Empúries, mentre que l'itinerari 2 ho fa per l'interior, per Riumors:
    - Itinerari 1: Figueres – St. Pere Pescador – Torroella.
    - Itinerari 2: Figueres – L'Escala – Torroella.
- Durant la jornada de treball de camp efectuada es va aprofitar per estudiar el nivell d'ocupació dels autobusos urbans en hora punta de dia feiner (8-9h.), constatant que les expedicions funcionen lluny del nivell de saturació.
- L'expedició de bus de la línia 4 analitzada disposava d'una capacitat de 55 passatgers asseguts. Tenint en compte que l'ocupació del bus era de 8 passatgers, l'ocupació era del 15% de la capacitat, disposant de 47 seients buits. D'aquesta manera, l'oferta de transport públic actual es preveu que pugui suportar sense complicacions l'increment de mobilitat generada amb aquest mitjà de transport en hores punta.

Connectivitat a peu

- L'accessibilitat a peu al conjunt del casc urbà de Sant Pere Pescador és molt deficient i no compleix en general amb els estàndards actual de l'Ordre TMA/851/2021. En aquest sentit, falten molts passos de vianants disposats en cruïlles i bona part dels existents no disposen de rebaix de vorera accessible per a PMR. De la mateixa manera, es detecten molts carrers d'urbanització antiga que tenen voreres estretes d'amplada inferior a 1,8 m. lliures de pas.
- Es proposarà, tal i com es grafia al plànol 6 corresponent a la xarxa de vianants, que la nova vialitat inclosa dins la Mod. puntual del PGOU en estudi incorpori passos de vianants accessibles, a més a més d'adaptar amb rebaix de vorera els dos passos de vianants dels carrers Empori i Pirineu que connecten el carrer Doctor Narcís de Ciurana amb el carrer de les Delícies, cruïlla situada al centre neuràlgic del poble.
- Pel que fa a la il·luminació dels carrers és adequada al conjunt del centre urbà ja que tots ells disposen de fanals correctament distribuïts. Mentre que la nova vialitat proposada al sector en estudi també incorporarà fanals que compliran amb la normativa vigent en aquesta matèria.

Connectivitat en bici/VMP

- La xarxa viària del casc urbà de Sant Pere Pescador únicament disposa d'un carrer amb carrils bicicleta disposats a la calçada. Concretament al c. de les Escoles.
- No obstant això el conjunt de la xarxa viària del casc urbà disposa d'un trànsit motoritzat molt reduït que permet la cohabitació de bicicletes amb els vehicles a motor i amb els vianants, sobretot en aquells carrers del centre que estan pacificats, amb velocitats màximes de 20 km/h., i on els conductors han de concedir prioritat als vianants.
- Tanmateix, al centre urbà s'identifiquen molts aparcaments de bicicleta amb un nivell d'ocupació molt reduït en dia feiner (matí).
- Per tant, la baixa mobilitat prevista en bicicleta/VMP (64 desplaçaments/dia) podrà efectuar-se en cohabitació amb els vehicles a motor al conjunt de la xarxa viària del municipi i no es creu necessari implementat infraestructura específica de carrils bicicleta dins l'àmbit d'estudi considerant els nivells de mobilitat estimats en aquest mode de transport.

Mesures correctores

Xarxa motoritzada

- Urbanització de la vialitat prevista del sector
  - Atenent a la vialitat prevista al planejament vigent del PGOU, arran de la present Mod. puntual del PGOU es contempla ampliar el c. Onze de Setembre pel sud en línia recte fins a connectar amb el c. Dr. Narcís de Ciurana, on el PGOU hi preveu una rotonda.
  - L'ordenació prevista contempla l'ampliació dels carrers Onze de setembre, Remences i Narcís Espriu. Previsiblement els carrer Mestral, remences i Narcís Escriu passaran a tenir un tractament de sentit únic tal i com s'indica al plànol que segueix.

- El cost dels passos de vianants és estimatiu i s'incorporarà dins dels costos d'urbanització, anant a càrrec del promotor.

Xarxa no motoritzada

- Instal·lació i remodelació de passos de vianants
  - Es proposa la instal·lació de 21 passos de vianants accessibles per a PMR situats en cruïlles de cara a facilitar el creuament dels vianants amb seguretat.
  - La mesura s'estima que tindrà un cost orientatiu de 105.000 €.
  - Tanmateix es proposa adaptar amb rebaix de vorera els dos passos de vianants dels carrers Empori i Pirineu que connecten el carrer Doctor Narcís de Ciurana amb el carrer de les Delícies, cruïlla situada al centre neuràlgic del poble.
  - La mesura s'estima que tindrà un cost orientatiu de 5.000 €.
- Atendre a criteris urbanístics amb perspectiva de gènere
  - Pel que fa a l'àmbit concret de l'urbanisme i de la mobilitat i amb el propòsit de reduir les desigualtats existents per motiu de gènere es proposa que el projecte en estudi atengui a criteris urbanístics amb perspectiva de gènere. Es recomana atendre la *"Guia per a la integració de la perspectiva de gènere als plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS)"*. L'objectiu d'aquesta guia és oferir una eina de treball per integrar la perspectiva de gènere com a eix transversal als Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) i que també pugui ser útil en la incorporació a altres figures de planificació de la mobilitat (EEMG, PDE). Finalment, aquesta guia s'emmarca en treballs desenvolupats prèviament des de l'ATM per integrar la perspectiva de gènere a la mobilitat. Està fonamentada en l'anàlisi amb perspectiva de gènere de IEMEF i que reflecteix la mobilitat diferenciada entre dones i homes; del PDM 2020-2025 i PDI 2021-2030, que per primera vegada incorporen la perspectiva de gènere com a objectiu, i del Pla de Mesures contra l'assetjament sexual al transport públic 2022, que insta a abordar les violències masclistes i sexuals en la mobilitat.

Aparcament

- Atenent als 44 habitatges previstos i als requisits de les Normes urbanístiques de St. Pere Pescador (2004), caldria la necessitat de que cadascun d'ells disposi d'1 plaça de turisme.
- D'altra banda, les Normes urbanístiques de St. Pere Pescador especifiquen la necessitat de que els locals comercials disposin d'1 plaça/100 m^2 de st. o fracció.
- El Decret 344/2006 també requereix de 0,5 places / habitatge. En el cas de l'empresa Fructícola Empordà, S.L es proposarà que instal·li 5 places de moto amb el propòsit d'ordenar els desplaçaments eventuals amb aquest mitjà de transport.
- Places amb recàrrega de vehicles elèctrics
  - Tenint en compte que previsiblement els edificis d'habitatges no seran de règim de propietat horitzontal, no caldrà que per normativa disposin de places adaptades amb recàrrega elèctrica.
  - En el cas de l'empresa Fructícola Empordà, S.L es proposarà que instal·li 2 places amb recàrrega elèctric i es recomanarà que els punts de recàrrega siguin semiràpids (mínim 7KW).
  - El cost d'instal·lació de 2 places amb recàrrega elèctrica s'estima que seria d'aproximadament 5.000 €.
- Places reservades per a PMR
  - Tenint en compte que previsiblement els edificis d'habitatges no seran de règim de propietat horitzontal, no caldrà que per normativa disposin de places adaptades reservades per a PMR.
  - En el cas de l'empresa Fructícola Empordà, S.L atenent a les 50 places d'aparcament existents, es proposarà que instal·li 1 plaça reservada per a PMR.
- Places de bicicleta
  - Atenent a la baixa densitat de Sant Pere Pescador es proposa reduir l'oferta de places requerides per l'annex 2 del Decret 344/2006. Es proposa la següent oferta de places:
  - Habitatges:
    - Clau 2: edificació suburbana: 2 pl. per habitatge (36 places).
    - Clau 2hpo: edificació suburbana HPO: 2 pl. per habitatge (44 places).
    - Clau 5: edificació unifamiliar aïllada: 2 pl. per habitatge (6 places).
  - Equipaments i zona verda:
    - Clau B (SC): ús equipament: 20 places equivalent a 10 ancoratges en U-invertida.
    - Clau C2: ús zona verda: 20 places equivalent a 10 ancoratges en U-invertida.
  - Fructícola Empordà S.L:
    - Clau 7: ús activitat econòmica (terciari, comercial, industrial): 10 places equivalent a 5 ancoratges en U-invertida.
    - Clau 7: habitatge vinculat a l'activitat: 2 pl. per habitatge (2 places).
  - Previsiblement les places de bici dels habitatges s'instal·laran en trasters. Per la seva banda, el cost dels 30 ancoratges corresponent a l'ús d'activitat econòmica, equipaments i zona verda s'estima que serà d'aproximadament 4.500 €.

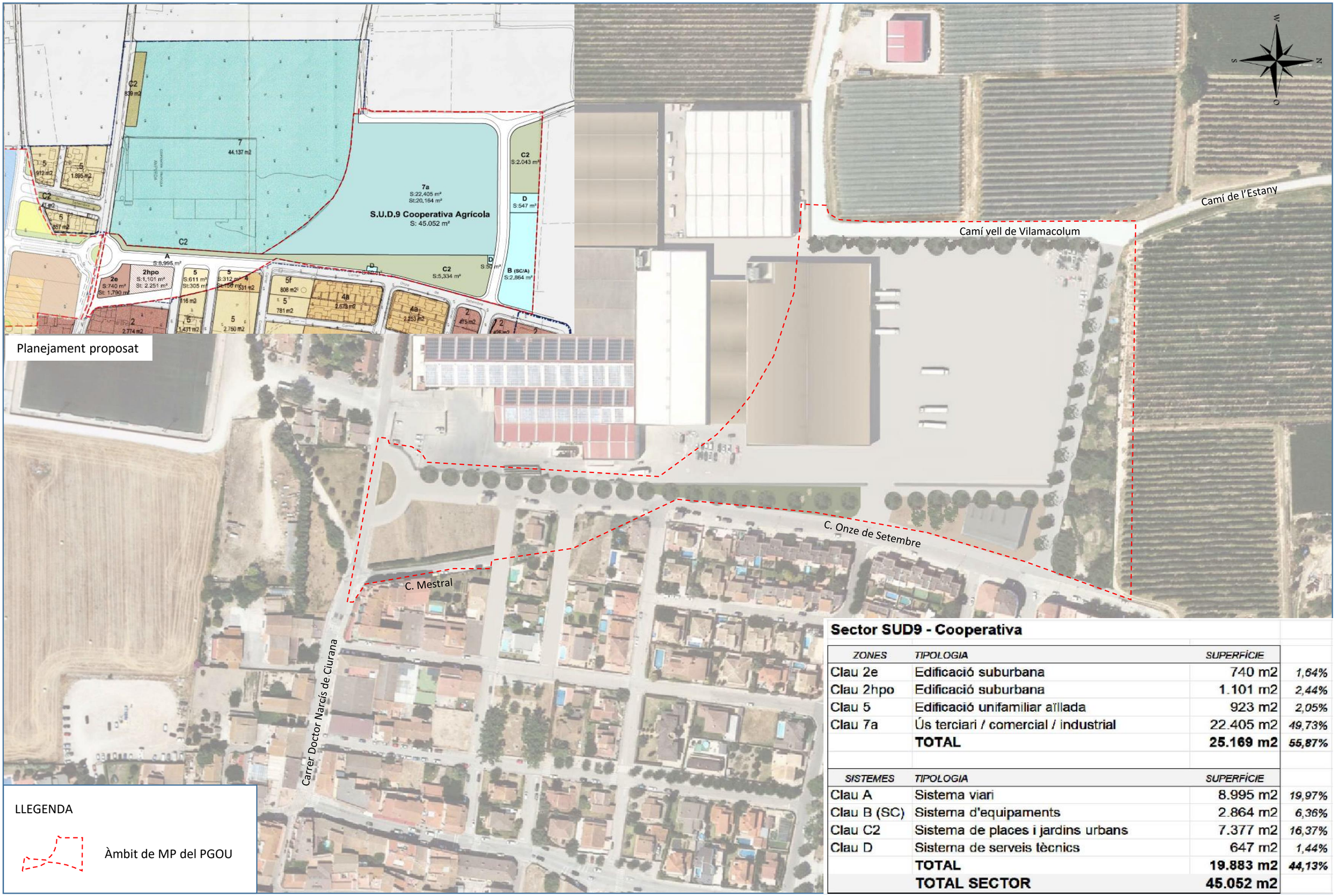
Taula resum

- S'estima un cost aproximat de 119.500 € associat a les mesures correctores a adoptar.
- Tal i com s'ha assenyalat en punts anteriors, no correspon a la fase de planejament ni a aquest EAMG definir les places d'aparcament de l'àmbit d'estudi, ja que no es coneix en concreció les activitats que s'hi acabaran instal·lant. Serà en tràmit de llicència quan s'establiran les reserves concretes d'aparcament, recarrega de vehicles elèctrics, PMR i bicicleta, d'acord amb la normativa urbanística municipal, i altra normativa sectorial vigent. No obstant, a efectes del present EAMG s'estableix una reserva hipotètica a partir dels usos previstos segons planejament. Els costos associats a la configuració de la reserva de places de vehicle elèctric i bicicleta, i passos de vianants són igualment hipotètics i s'hauran de concretar en el tràmit de llicència. El cost dels passos de vianants és igualment estimatiu i s'incorporarà dins dels costos d'urbanització, anant a càrrec del promotor.

Taula 24. Mesures correctores associades a la Mod. puntual del PGOU en estudi

Xarxa viària	
Descripció	**Cost estimat (€)**
Urbanització de la vialitat prevista dins del sector	A determinar
Instal·lació i remodelació de passos de vianants	110.000 €
Aparcament	
Descripció	**Cost estimat (€)**
Instal·lació de 2 places amb recàrrega elèctrica. **Fructícola Empordà S.L**	5.000 €
Instal·lació d'1 plaça reservada per a PMR. **Fructícola Empordà S.L**	A determinar
Instal·lació de 5 places per a motocicletes. **Fructícola Empordà S.L**	A determinar
Instal·lació de 10 ancoratges de bicicleta en U-invertida. **Fructícola Empordà S.L**	1.500 €
Instal·lació de 10 ancoratges de bicicleta en U-invertida. **Zona verda**	1.500 €
Instal·lació de 10 ancoratges de bicicleta en U-invertida. **Equipaments**	1.500 €
Instal·lació de 88 places de bicicleta. **Habitatges**	A determinar
Total	**119.500 €**

PLÀNOLS



Sector SUD9 - Cooperativa

ZONES	TIPOLOGIA	SUPERFÍCIE	
Clau 2e	Edificació suburbana	740 m2	1,64%
Clau 2hpo	Edificació suburbana	1.101 m2	2,44%
Clau 5	Edificació unifamiliar aïllada	923 m2	2,05%
Clau 7a	Ús terciari / comercial / industrial	22.405 m2	49,73%
	TOTAL	**25.169 m2**	**55,87%**

SISTEMES	TIPOLOGIA	SUPERFÍCIE	
Clau A	Sistema viari	8.995 m2	19,97%
Clau B (SC)	Sistema d'equipaments	2.864 m2	6,36%
Clau C2	Sistema de places i jardins urbans	7.377 m2	16,37%
Clau D	Sistema de serveis tècnics	647 m2	1,44%
	TOTAL	**19.883 m2**	**44,13%**
	TOTAL SECTOR	**45.052 m2**	

TÍTOL DE L'ESTUDI:
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DE LA MP DEL PGOU DE SANT PERE PESCADOR DE LA UNITAT D'ACTUACIÓ MÚM. 1 I AMPLIACIÓ DEL SÒL PER ACTIVITATS ECONÒMIQUES, A L'ENTORN DE L'EMPRESA FRUCTÍCOLA EMPORDÀ, A SANT PERE PESCADOR

CONSULTORIA: intra

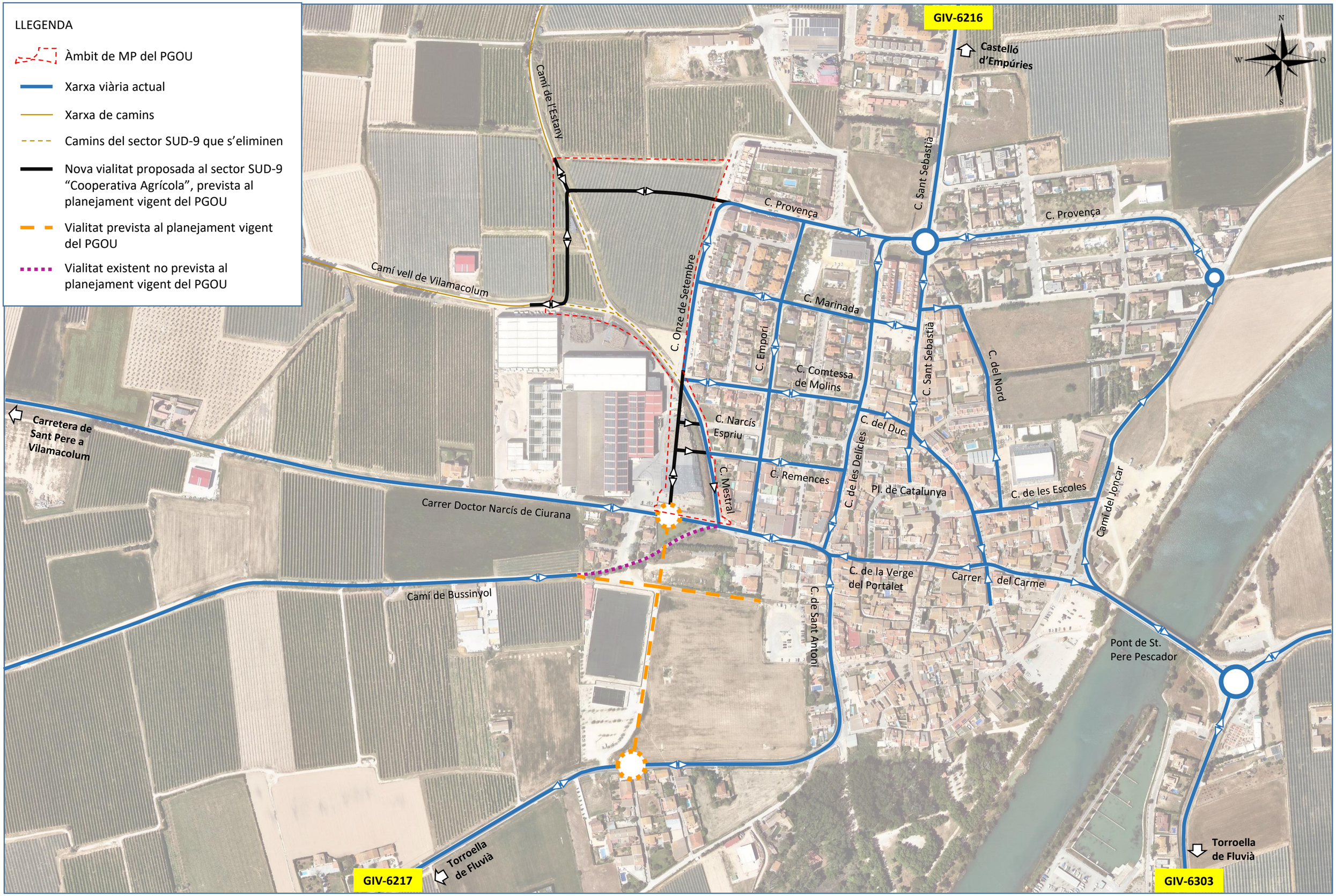
TÍTOL DEL PLÀNOL:
ÀMBIT D'ESTUDI I ORDENACIÓ PROPOSADA

DATA: SETEMBRE 2025

1 / 2.000

NÚM. DE PLÀNOL: 1

NÚM. DE PLÀNOL: 1 DE 7



TÍTOL DE L'ESTUDI:	CONSULTORIA:	TÍTOL DEL PLÀNOL:	DATA:		NÚM. DE PLÀNOL:
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DE LA MP DEL PGOU DE SANT PERE PESCADOR DE LA UNITAT D'ACTUACIÓ MÚM. 1 I AMPLIACIÓ DEL SÒL PER ACTIVITATS ECONÒMIQUES, A L'ENTORN DE L'EMPRESA FRUCTÍCOLA EMPORDÀ, A SANT PERE PESCADOR	intra	XARXA VIÀRIA ACTUAL I FUTURA	SETEMBRE 2025	1 / 4.000	2
					NÚM. DE PLÀNOL: 2 DE 7

- Rotonda Ctra. GIV-6216 / Ctra. de St. Sebastià.

Comptatge Vehicles	15 min. Turismes	Camions	Autobusos	Total
AB	2		1	3
AC	4			4
AD	24	3	2	29
AA				0
BC				0
BD	1			1
BA				0
BB				0
CD	25	2		27
CA	9	1		10
CB				0
CC				0
DA	14	3		17
DB	4	1		5
DC				0
DD				0
	83	**10**	**3**	**96**
	86,5%	10,4%	3,1%	

- Cruïlla c. de Sant Antoni (GIV-6217) / c. de les Delícies / c. Dr. Narcís de Ciurana (Ctra. de St. Pere a Vilamacolum).

Comptatge Vehicles	15 min. Turismes	Camions	Autobusos	Total
AC	17	3	2	22
AD	4		2	6
BC	8			8
BD	3			3
BA	1			1
CD				0
CA	8	5		13
DA	3			3
DC	5			5
	49	**8**	**4**	**61**
	80,3%	13,1%	6,6%	

- Cruïlla c. de les Delícies / c. Comtessa de Molins (parades de bus)

Comptatge Vehicles	15 min. Turismes	Camions	Autobusos	Total
AC	32	0	2	34
CA	16	4	0	20
CB	2	0	0	2
BD	2	0	0	2
CD	4	0	0	4
	56	**4**	**2**	**62**
	90,3%	6,5%	3,2%	

LLEGENDA

- Àmbit de MP del PGOU
- Línia de bus interurbana
- Xarxa de camins
- Parada de bus
- Xarxa viària actual
- Nova vialitat proposada al sector SUD-9 “Cooperativa Agrícola”, prevista al planejament vigent del PGOU
- Vialitat prevista al planejament vigent del PGOU
- Vialitat existent no prevista al planejament vigent del PGOU

C. de les Delícies. Parades de bus amb marquesina (sentit sud i nord)

C. Sant Sebastià. Pal de parada (sentit sud) sense panells informatius

GIV-6216

Castelló d’Empúries

Camí de l’Estany

C. Provença

C. Sant Sebastià

C. Onze de Setembre

C. Empori

C. Comtessa de Molins

C. del Duc

C. del Nord

C. Narcís Espriu

C. Remences

C. Mestral

C. de les Delícies

Pl. de Catalunya

C. de les Escoles

Camí del Joncar

Carretera de Sant Pere a Vilamacolum

Carrer Doctor Narcís de Ciurana

Camí de Bussinyol

C. de la Verge del Portalet

Carrer del Carme

C. de Sant Antoni

Pont de St. Pere Pescador

L’Armentera

GIV-6303

Torroella de Fluvià

GIV-6217

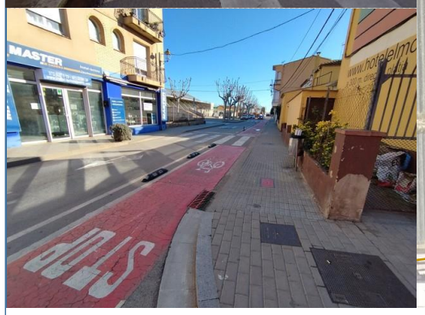
LLEGENDA

- Àmbit de MP del PGOU

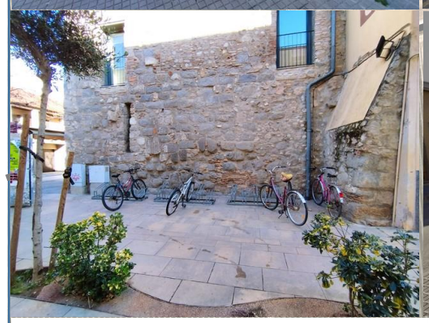
TÍTOL DE L’ESTUDI:	CONSULTORIA:	TÍTOL DEL PLÀNOL:	DATA:		NÚM. DE PLÀNOL:
ESTUDI D’AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DE LA MP DEL PGOU DE SANT PERE PESCADOR DE LA UNITAT D’ACTUACIÓ MÚM. 1 I AMPLIACIÓ DEL SÒL PER ACTIVITATS ECONÒMIQUES, A L’ENTORN DE L’EMPRESA FRUCTÍCOLA EMPORDÀ, A SANT PERE PESCADOR	intra	XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC ACTUAL I FUTURA	SETEMBRE 2025	1 / 4.000	4
					NÚM. DE PLÀNOL: 4 DE 7

LLEGENDA

- Àmbit de MP del PGOU
- Carrils bici
- Ancoratges de bicicletes
- Xarxa viària ciclable actual
- Xarxa de camins ciclables
- Nova vialitat proposada al sector SUD-9 “Cooperativa Agrícola”, prevista al planejament vigent del PGOU
- Vialitat prevista al planejament vigent del PGOU
- Vialitat existent no prevista al planejament vigent del PGOU



C. de les Escoles. Carril bici en calçada



C. de les Escoles. Carril bici en calçada

GIV-6216

Castelló d’Empúries

Carretera de Sant Pere a Vilamacolum

Camí de l’Estany

C. Provença

C. Sant Sebastià

C. Onze de Setembre

C. Comtessa de Molins

C. del Duc

C. del Nord

C. Narcís Espriu

C. Mestral

C. Emporí

C. de les Delícies

Pl. de Catalunya

C. de les Escoles

Camí del Joncar

C. Doctor Narcís de Ciurana

C. de la Verge del Portalet

Carrer del Carme

C. de Sant Antoni

Camí de Bussinyol

Pont de St. Pere Pescador

Torroella de Fluvià

L’Armentera

GIV-6217

GIV-6303

TÍTOL DE L’ESTUDI:	CONSULTORIA:	TÍTOL DEL PLÀNOL:	DATA:		NÚM. DE PLÀNOL:
ESTUDI D’AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DE LA MP DEL PGOU DE SANT PERE PESCADOR DE LA UNITAT D’ACTUACIÓ MÚM. 1 I AMPLIACIÓ DEL SÒL PER ACTIVITATS ECONÒMIQUES, A L’ENTORN DE L’EMPRESA FRUCTÍCOLA EMPORDÀ, A SANT PERE PESCADOR	intra	XARXA CICLABLE ACTUAL I FUTURA	SETEMBRE 2025	1 / 4.000	5
					NÚM. DE PLÀNOL: 5 DE 7

LLEGENDA

- Àmbit de MP del PGOU
- Proposta de pas de vianants adaptat a PMR
- Proposta de rebaix de vorera en pas existent
- Xarxa viària pacificada
- Xarxa viària actual
- Xarxa de camins
- Nova vialitat proposada al sector SUD-9 "Cooperativa Agrícola", prevista al planejament vigent del PGOU
- Vialitat prevista al planejament vigent del PGOU
- Vialitat existent no prevista al planejament vigent del PGOU

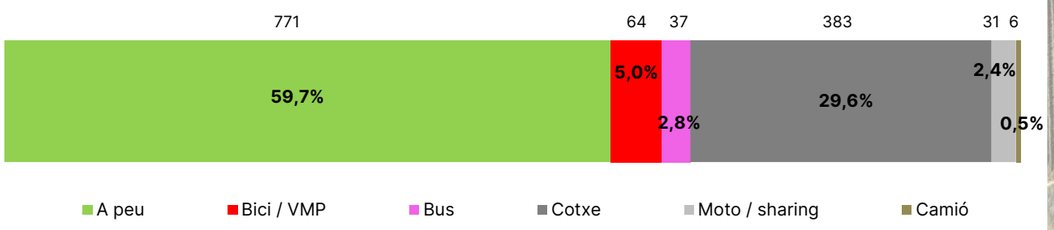
C. Dr. Narcís de Ciurana / C. Mestral

Zona de vianants del casc urbà

TÍTOL DE L'ESTUDI:	CONSULTORIA:	TÍTOL DEL PLÀNOL:	DATA:		NÚM. DE PLÀNOL:
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DE LA MP DEL PGOU DE SANT PERE PESCADOR DE LA UNITAT D'ACTUACIÓ MÚM. 1 I AMPLIACIÓ DEL SÒL PER ACTIVITATS ECONÒMIQUES, A L'ENTORN DE L'EMPRESA FRUCTÍCOLA EMPORDÀ, A SANT PERE PESCADOR	intra	XARXA DE VIANANTS ACTUAL I FUTURA	SETEMBRE 2025	1 / 4.000	6
					NÚM. DE PLÀNOL: 6 DE 7

Repartiment modal de la mobilitat generada pel sector "SUD 9 "Cooperativa agrícola"

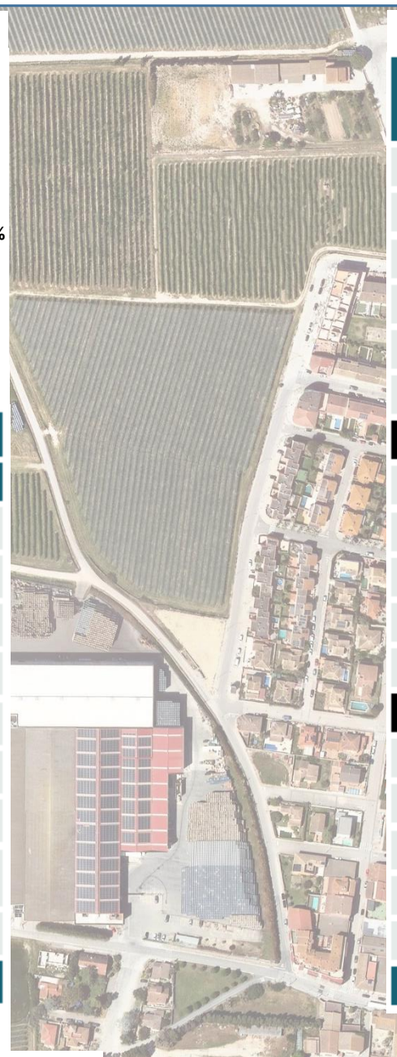
TOTAL 1.292 desplaçaments/dia punta



Distribució de la mobilitat generada pel sector "SUD 9 "Cooperativa agrícola"

Clau	Activitats		Decret 344/2006	Desplaçaments / dia	
			Ràtio	*Anada/tornada*	*Total*
7	Ús industrial *	8 persones	2 viatges / persona	8	16
7	Ús industrial. Camions *	3 ut.	2 viatges / camió	3	6
7	Ús oficines *	5 persones	4 viatges / persona	10	20
7	Habitatge vinculat a l'activitat	1 ut.	7 viatges / habitatge	4	7
2	Habitatge (edif. suburbana)	18 ut.	7 viatges / habitatge	63	126
2hpo	Habitatge (edif. suburbana)	22 ut.	7 viatges / habitatge	77	154
5	Habitatge (edif. unifamiliar aïllada)	3 ut.	7 viatges / habitatge	11	21
B (SC)	Ús equipament	2.864 m² st.	20 viatges / 100 m² de st.	286	673
C2	Ús zona verda (places i jardins)	7.377 m² sòl	5 viatges / 100 m² de sòl	184	369
Total				**646**	**1.292**

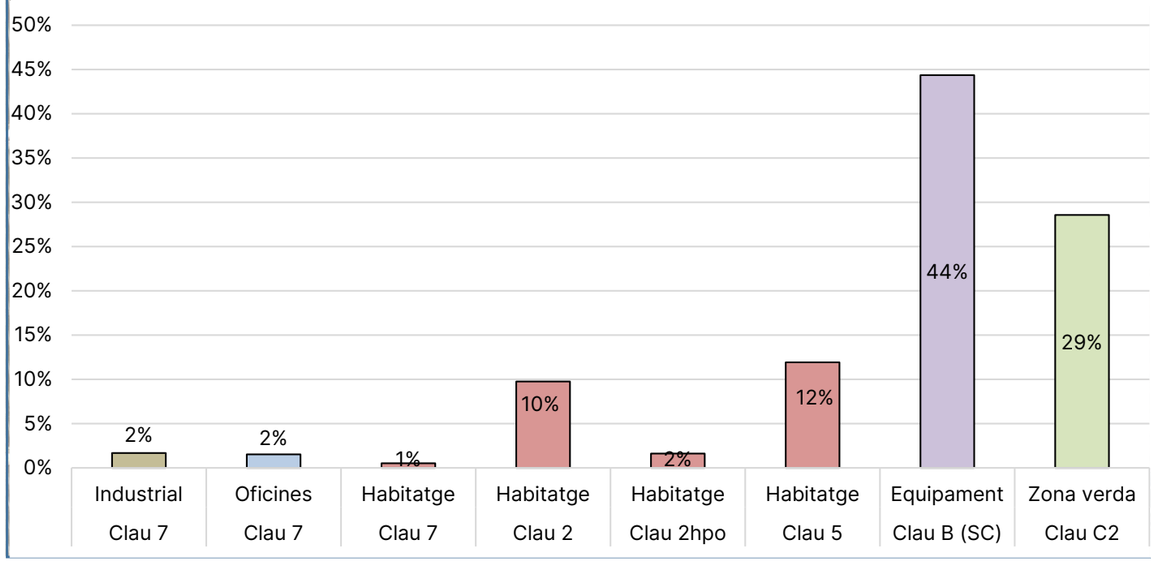
* Estimació a partir de les dades del promotor.



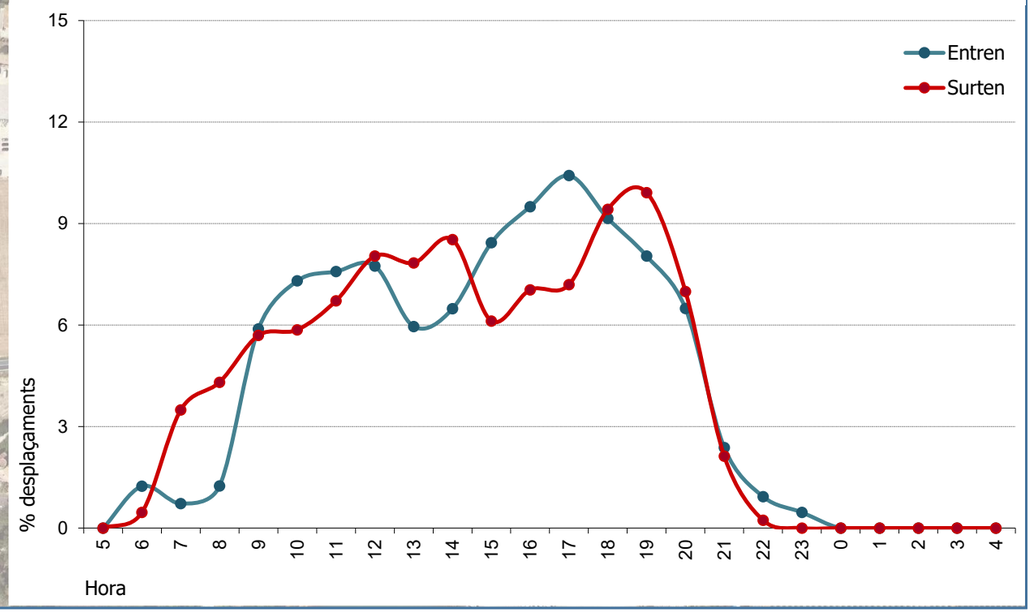
Distribució horària de la mobilitat generada pel sector del Triangle Ferroviari en dia punta feiner

Hora	Desplaçaments totals		
	Entren	*Surten*	*Total*
6 a 7	8	3	11
7 a 8	5	23	27
8 a 9	8	28	36
9 a 10	38	37	75
10 a 11	47	38	85
11 a 12	49	43	92
12 a 13	50	52	102
13 a 14	38	51	89
14 a 15	42	55	97
15 a 16	54	40	94
16 a 17	61	45	107
17 a 18	67	46	114
18 a 19	59	61	120
19 a 20	52	64	116
20 a 21	42	45	87
21 a 22	15	14	29
22 a 23	6	2	8
23 a 24	3	0	3
TOTAL dia	**646**	**646**	**1.292**

Distribució per usos de la mobilitat generada pel sector "SUD 9 "Cooperativa agrícola"



Corba horària de desplaçaments/dia estimada pel sector "SUD 9 "Cooperativa agrícola"



TÍTOL DE L'ESTUDI:	CONSULTORIA:	TÍTOL DEL PLÀNOL:	DATA:		NÚM. DE PLÀNOL:
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DE LA MP DEL PGOU DE SANT PERE PESCADOR DE LA UNITAT D'ACTUACIÓ MÚM. 1 I AMPLIACIÓ DEL SÒL PER ACTIVITATS ECONÒMIQUES, A L'ENTORN DE L'EMPRESA FRUCTÍCOLA EMPORDÀ, A SANT PERE PESCADOR	intra	MOBILITAT GENERADA PER LES ACTIVITATS EN ESTUDI	SETEMBRE 2025	1 / 4.000	**7**
					NÚM. DE PLÀNOL: 7 DE 7

Títol:

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Modificació puntual del Pla General d'Ordenació Urbana de Sant Pere Pescador de la Unitat d'Actuació nº 1 i ampliació del sòl per activitats econòmiques, a l'entorn de l'empresa Fructícola Empordà, a Sant Pere Pescador

setembre 2025

CC BY

Ingeniería de Tráfico, S.L.

Consultors de mobilitat

els primers en seguretat viària

www.intrasl.net

intra@intrasl.net

+34 93 301 37 78