

**Pla
Ordenació
Urbanística
Municipal**

Agramunt
L'Urgell



Estudi mobilitat generada



JULIOL 2022
DOCUMENT PER A L'APROVACIÓ PROVISIONAL



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL D'AGRAMUNT (URGELL)

PROMOU: AJUNTAMENT D'AGRAMUNT

ARQUITECTURA: MONTSERRAT GINÉ

EAMG: LA LLENA

AGOST 2022



Ajuntament
d'Agramunt

III la lлена
serveis • projectes ambientals

c/Abadia, 8 • Les Borges Blanques (Leida)

973 143 038 • lallena@lallena.cat • www.lallena.cat



ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ.....	5
1.1. Presentació, objecte i antecedents	5
1.2. Marc legal.....	7
1.3. Impactes ambientals i socials de la mobilitat	7
1.4. Objectius	8
1.5. Directrius de mobilitat sostenible	9
2. MARC TERRITORIAL	10
2.1. Dinàmica demogràfica i estructura de la població	10
3. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT ACTUAL	16
3.1. Dinàmica de la mobilitat municipal	16
3.2. Pols generadors i atractius de mobilitat.....	23
3.3. La xarxa bàsica de vehicles d'Agramunt	26
3.4. Les xarxes d'itineraris per a vianants i bicicletes d'Agramunt	33
3.5. Oferta de transport públic.....	36
3.6. Principals disfuncions en relació a la mobilitat.....	40
3.7. Canvis recents en l'organització de la mobilitat a Agramunt.....	40
3.8. Pla Local de Seguretat Viària d'Agramunt	42
4. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA	50
4.1. Desenvolupament previst en el POUM	50
4.2. Estimació de generació de viatges	51
4.3. Impacte de la mobilitat generada sobre la xarxa d'infraestructures	54
4.4. Impacte de la mobilitat generada sobre la contaminació atmosfèrica.....	56
5. CRITERIS I DIRECTRIUS DEL POUM EN RELACIÓ A LA MOBILITAT.....	58
5.1. Paràmetres generals i objectius que han de regir el pla.....	58
5.2. Estructura de la localitat.....	59
5.3. Proposta de xarxes d'itineraris	59
5.4. Proposta de xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu	65
5.5. Reserves per a aparcaments	67
5.5. Propostes d'actuació en les principals disfuncions de mobilitat	71
5.6. Criteris d'ordenació en zones urbanes ja consolidades.....	72
5.7. Adaptació de les xarxes a paràmetres de mobilitat reduïda	73
5.8. Mesures de pacificació del trànsit i seguretat dels vianants	73
5.9. Mobilitat i gènere	74
6. FINANÇAMENT	75
P L À N O L S.....	77
01. Encaix territorial	
02. Principals zones, equipaments i serveis	
03. Xarxa bàsica per a vehicles	
04. Itineraris principals per a vehicles i bicicletes	
05. Transport públic	
06. Mobilitat generada	
07. Proposta de xarxa bàsica per a vehicles	
08. Proposta d'itineraris per a vianants i bicicletes	
09. Proposta de transport públic	

1. INTRODUCCIÓ

1.1. Presentació, objecte i antecedents

Per encàrrec de l'Ajuntament d'Agramunt, [LA LLENA ambiental](#) realitza aquest Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (en endavant, EAMG) per al Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (en endavant, POUM) del municipi d'Agramunt.

L'EAMG ha d'avaluar les afeccions sobre la mobilitat que potencialment poden derivar-se de l'aprovació i desplegament del POUM, també definir les directrius i mesures per assegurar que la nova mobilitat generada s'encabeix dins els paràmetres que facilitin un model de mobilitat integrador i sostenible.

L'EAMG és part de la documentació necessària per a completar la tramitació del POUM, atès el mandat de l'art. 59 del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, per el qual s'aprova el text refós de la Llei d'Urbanisme (en endavant, LU), la Llei 3/2012, del 22 de febrer, de la modificació del text refós de la Llei d'urbanisme i l'art. 70 del Reglament que el desenvolupa, Decret 305/2006, de 18 de juliol (en endavant, RLUC).

La redacció d'aquest EAMG respon fonamentalment a l'esperit de la Llei d'urbanisme de Catalunya, que preveu la necessitat que l'exercici de les competències urbanístiques ha de garantir l'objectiu del desenvolupament urbanístic sostenible.

D'altra banda, quant antecedents, cal fer notar que el 2014 es va elaborar un EAMG per la proposta de POUM que es presentà aleshores. Després, el 6 d'agost de 2021 es va realitzar la 2a aprovació inicial del POUM, juntament amb un EAMG partint dels treballs realitzats amb anterioritat, per bé que actualitzava dades i avaluava la mobilitat generada en relació a la proposta de POUM (2021) i incorpora les prescripcions de l'Informe de l'ATM de 21 de maig de 2015 en relació a l'EAMG del 2014 (Ref. 25003G-2014/29). Així doncs, la segona versió de l'EAMG va incorporar totes les modificacions indicades en el procés de la 2a aprovació inicial del POUM 2021 i que consten en l'actual document refós.

Finalment, en fase d'aprovació provisional es realitza una tercera versió de l'EAMG en el que s'introdueixen les esmenes requerides en l'informe de l'ATM de Lleida de data 24/11/2021. En la taula següent s'indica com s'ha donat resposta a les esmenes de l'esmentat informe.

Taula 1. Taula-resum de l'adequació de l'EAMG a l'informe de l'ATM.

Consideració informe ATM	Resposta
<p>Generació de mobilitat. Cal dur a terme les accions següents:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aclarir si es preveuen usos terciaris (comercials i/o d'oficina) i preveure la mobilitat que generarien si és el cas. - Tenir en compte la mobilitat generada pels sectors SUND 1 i SUND2 o justificar per què no s'han tingut en compte. - Tenir en compte que, d'acord amb l'article 3 del Decret 344/2006, que aquells sectors que generin més de 5.000 desplaçaments diaris requeriran, en la seva tramitació com a planejament derivat, un estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Podria ser el cas del sector SUD 9 en cas de preveure's l'ús terciari. 	<ul style="list-style-type: none"> - S'ha indicat que no es preveuen usos específicament terciaris i per això no es realitza el càlcul (apartat 4.2.) - S'ha justificat la no estimació de viatges pels sectors SUND (apartat 4.2). - S'inclou la consideració en relació al SUD-9 en l'apartat 4.3.

<p>Repartiments modals. Cal dur a terme les accions següents:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adequar les quotes modals a la realitat del municipi. 	<p>En l'apartat 4.3 s'ha proposat un reajust de les quotes de repartiment modal en el transport i s'ha aplicat en els càlculs posteriors.</p>
<p>Xarxa d'itineraris per a vianants . Cal dur a terme les accions següents:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Garantir la continuïtat de la xarxa per a vianants en entorns de difícil arranjamnt: trames urbanes de les carreteres que creuen el municipi, entorns industrials, punts crítics (punts sobre el Sió i l'Avinguda de la Ribera del Sió) i nuclis agregats, així com el compliment dels apartats 6 i 7 de l'article 15 del Decret 344/2006. 	<ul style="list-style-type: none"> - S'ha posat èmfasi en la necessitat de garantir la continuïtat de l'Av. de la Ribera del Sió (apartat 5.3.1.). - S'ha grafiat en el plànol 8 de manera que es dona continuïtat a 2 itineraris de de vianants que apareixien interromputs.
<p>Xarxa d'itineraris per a bicicletes. Cal dur a terme les accions següents:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Garantir la continuïtat de la xarxa per a bicicletes així com el compliment dels apartats 3 i 5 de l'article 17 del Decret 344/2006. 	<ul style="list-style-type: none"> - S'ha posat èmfasi en la necessitat de garantir la continuïtat de l'Av. de la Ribera del Sió (apartat 5.3.1.). - S'ha grafiat en el plànol 8 de manera que es dona continuïtat a 2 itineraris de bicicletes que apareixien interromputs.
<p>Mobilitat en vehicle privat. Cal tenir present que els apartats precedents de l'informe estableixen una sèrie d'esmenes pel que respecta al càlcul de la mobilitat generada i a les hipòtesis de les quotes modals.</p>	<p>S'han refet les estimacions aplicant el reajust de les quotes modals.</p>
<p>Mobilitat a peu i en bicicleta Cal tenir present que els apartats precedents de l'informe estableixen una sèrie d'esmenes pel que respecta al càlcul de la mobilitat generada i a les hipòtesis de les quotes modals.</p>	<p>S'han refet les estimacions aplicant el reajust de les quotes modals.</p>
<p>Mobilitat en transport públic. Cal dur a terme les accions següents:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Introduir les esmenes relatives a les de les quotes modals requerides en els apartats precedents del present informe. - Plantejar si s'escau una proposta de millora del servei de transport públic que tingui en compte l'oferta existent. En tot cas, el planejament derivat haurà de concretar quina és la millora en l'oferta de transport públic per tal de garantir l'accés en transport públic als nous desenvolupaments, així com preveure el finançament d'aquesta nova oferta. 	<ul style="list-style-type: none"> - S'han refet les estimacions aplicant el reajust de les quotes modals. - S'han plantejat consideracions en relació a una hipotètica proposta de millora del transport públic (apartat 5.4)
<p>Aparcament per a vehicles privats. Cal dur a terme les accions següents:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fomentar la racionalització de l'ús del vehicle privat en l'accés a les zones industrials evitant sobredimensionar l'oferta d'aparcament per a vehicles privats en aquest nous sectors. - Introduir en l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada els compromisos relatius a aparcaments de vehicles elèctrics resultants de l'aplicació del Real 	<ul style="list-style-type: none"> - S'incorpora la consideració en l'apartat 5.5.1. - S'incorpora la consideració i es fa una estimació al respecte en l'apartat 5.5.1.

Decret 1053/2014, tot quantificant les instal·lacions necessàries.	
Aparcament de càrrega i descàrrega. Cal dur a terme les accions següents: Aclarir si es preveuen usos terciaris (comercials i/o d'oficina) i concretar la reserva de places de càrrega i descàrrega és el cas.	En l'apartat 4.2. s'indica que no es preveuen usos comercials específics pel que NO es proposa reserva de places de càrrega i descàrrega.
Proposta de finançament. Cal dur a terme les accions següents: Caldrà completar la proposta econòmica de manera que tinguin en compte totes les propostes plantejades per les diferents xarxes de transport. A més a més de tenir en compte l'exposat al punt 4.4.3. referent a la xarxa de transport públic, i pressupostar les actuacions pertinents.	S'ha completat la proposta econòmica amb les noves mesures proposades.

1.2. Marc legal

Com s'ha comentat amb anterioritat, d'acord amb els principis de sostenibilitat generalment acceptats i reconeguts en multitud de tractats, declaracions i legislacions internacionals, i concretament en l'art. 3 del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat per Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost (en endavant, LUC), on es defineixen els principis generals de l'actuació urbanística, s'estableix que l'exercici de les competències urbanístiques ha de garantir l'objectiu del desenvolupament urbanístic sostenible en tots els seus àmbits, inclosa la mobilitat.

L'EAMG s'ha realitzat d'acord amb l'observança de la *Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat*, i el *Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada* i també d'acord amb el conjunt de normativa amb incidència sobre mobilitat¹. En aquest sentit, el RLUC ja estableix la necessitat de l'EAMG per al planejament derivat i específicament diu:

"Art. 71. Estudi d'avaluació de la mobilitat generada. La documentació del pla d'ordenació urbanística municipal ha d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, amb el contingut que determina la legislació sobre mobilitat"

Posteriorment, el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, que desenvolupa la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, també estableix els casos en què resulta d'aplicació:

"Art. 3. Àmbit d'aplicació de l'EAMG

3.1.b) Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.

1.3. Impactes ambientals i socials de la mobilitat

Un component essencial en el model de territori és la mobilitat, és a dir, la xarxa de comunicacions que fan possible els desplaçaments amb transport privat o públic, ja que

¹ <http://mobilitat.gencat.cat>

condicionen en bona mesura l'ocupació del sòl. No en va, la mobilitat presenta costos o impactes ambientals i socials:

- a) Impactes ambientals: emissió de gasos –alguns d'efecte hivernacle–, partícules, soroll i altres contaminants atmosfèrics.
- b) Impactes socials: accidents de trànsit, que eleven la taxa de mortalitat, soroll i retencions de trànsit que provoquen estrès a les persones.
- c) Impactes econòmics: les retencions i aglomeracions de trànsit provoquen pèrdues de temps dels treballadors i importants disminucions de la productivitat.

1.4. Objectius

L'objectiu principal d'aquest EAMG és definir l'increment de desplaçaments derivats del desenvolupament del POUM d'Agramunt i com s'estructuren aquests desplaçaments en els eixos viaris del municipi i els diferents sectors. L'EAMG ha de definir la mobilitat actual del municipi, detectar les disfuncions, i generar respostes i solucions a aquestes disfuncions. En definitiva, pretén millorar la qualitat de vida dels habitants del municipi d'Agramunt, mitjançant una mobilitat de qualitat, establint les mesures adients per facilitar una mobilitat que promogui l'ús de mitjans de transport menys contaminants, possibiliti una disminució de la mobilitat obligada, i faciliti el transport als col·lectius amb disfuncions de mobilitat.

Així doncs, l'objectiu general que ha d'orientar la planificació del model de mobilitat és la disminució de la mobilitat obligada, sigui per qüestions de treball o estudi. La disminució de la mobilitat, automàticament comporta una disminució del trànsit i la no necessitat d'ocupar nous espais per a infraestructures i carreteres, i fins i tot, la recuperació d'espais lliures i exclusius per a vianants.

L'assoliment d'una mobilitat sostenible aplicada en l'àmbit del municipi d'Agramunt passa per:

- ➔ **Creació de nuclis policèntrics**, que incorporin equipaments, zones industrials i comercials fàcilment assequibles, disminueixin el nombre total de desplaçaments diaris en vehicles i, en conseqüència, l'emissió de gasos d'efecte hivernacle, partícules contaminants i sorolls.
- ➔ **Potenciació del transport públic**. Els mitjans de transport públic permeten una major eficiència en el consum de combustible per usuari, de manera que es poden reduir el nombre de viatges i les emissions causants de la contaminació atmosfèrica. Però la seva utilització es veu condicionada a una raonable oferta de freqüència de pas i unes bones connexions entre els diferents modes de transport i els principals pols d'atracció. Així, cal garantir la connexió amb transport públic dels diferents pols urbans integrats en un mateix sistema econòmic, comercial i social i augmentar l'oferta de servei. El foment del transport públic permetrà reduir l'impacte ambiental de la mobilitat, garantir un servei amb un elevat benefici social i, en darrera instància, reduir també la superfície necessària per a infraestructures de transport.
- ➔ **Establiment de pautes per a la millora de l'accessibilitat i la supressió de barreres arquitectòniques**. La definició de paràmetres i elements que estableixin mesures generals i concretes per facilitar la mobilitat al gruix de la població i en especial, als sectors amb mobilitat reduïda permet l'establiment de ciutats més assequibles pel conjunt dels ciutadans.

- **Potenciació dels mitjans de transport mecànics.** L'ús de la tracció mecànica (a peu, bicicleta, etc.) en relació a la tracció motoritzada, permet la descongestió de les vies destinades a l'ús de vehicles privats, millorant la qualitat de vida dels habitants d'Agramunt, i permetent la disminució d'emissions de gasos contaminants.

1.5. Directrius de mobilitat sostenible

Per aconseguir la millora de la qualitat de vida dels habitants d'Agramunt mitjançant l'eficiència i l'eficàcia de la mobilitat associada a les noves zones residencials, d'equipaments i industrials, cal tenir en compte les directrius següents; que, tanmateix, cal partir de la base que estan concebudes per al conjunt del territori català, de manera que en la seva aplicació caldrà que siguin ajustables.

1.5.1. Promoure i facilitar l'ús dels mitjans de transport menys contaminants i augmentar l'eficàcia dels mitjans de transports motoritzats

La utilització de mitjans de transport mecànics (a peu o bicicleta) i la maximització del transport públic comporta la reducció d'emissions atmosfèriques contaminants i sorolls alhora que es descongestiona la xarxa viària i millora la qualitat de vida dels habitants. La millora en l'eficiència del transport, sigui mitjançant el transport públic, compartició del vehicle privat i altres sistemes, facilita l'assoliment dels objectius de minimització de trànsit rodat i disminució d'emissions contaminants. En aquest sentit, caldrà:

- Establir reserves d'espai per a vianants i bicicletes, creant espais de preferència, garantint així els seus drets i seguretat i afavorint-ne la utilització.
- Millorar la xarxa de transport públic, millorant-ne la qualitat i les freqüències de pas.
- Protegir els carrils bus urbans i interurbans i evitar la invasió per part dels usuaris d'altres mitjans de transport.
- Fomentar el *carpooling* (cotxe compartit) com a alternativa a la tinença de vehicle privat.

1.5.2. Minimització dels impactes dels diferents mitjans de transport

Caldrà compatibilitzar els diferents mitjans de transport de manera que no s'interfereixin mútuament i que es maximitzi el nivell de qualitat dels usuaris. En aquest sentit, serà necessari:

- Definir una xarxa viària bàsica que pugui donar un servei fluid i de qualitat al vehicle privat sense envair l'espai de vianants i ciclistes.
- Limitar la circulació dels vehicles privats en zones més sensibles reservades a vianants i ciclistes. Així es permetria garantir uns estàndards de qualitat de mobilitat per a vianants i ciclistes i, alhora, millorar la qualitat atmosfèrica i facilitar el desenvolupament econòmic, social i cultural.
- Definir la circulació de vehicles pesants de manera que no s'interfereixi amb la fluïdesa i qualitat de la mobilitat dels diferents mitjans de transport.
- Establir una zona d'aparcament de vehicles privats per tal que no s'interfereixi en els diferents modes de transport, especialment vianants i bicicletes.

2. MARC TERRITORIAL

2.1. Dinàmica demogràfica i estructura de la població

El municipi d'Agramunt s'estén al nord-est de la Depressió Central Catalana, just al centre de la comarca natural de la Ribera del Sió. Situat a la zona nord de la comarca de l'Urgell, limita al nord amb els municipis d'Oliola, Artesa de Segre (Noguera), a l'est amb Puigverd d'Agramunt (Urgell), al sud amb la Fuliola i Tornabous, i a l'oest amb Preixens (Noguera) i Castellserà. El municipi conté l'enclavament de Montclar situat al nord-oest, que limita amb Foradada i Artesa de Segre a la zona nord, i Preixens al sud. Per altra banda, el municipi pertany al partit judicial de Balaguer.

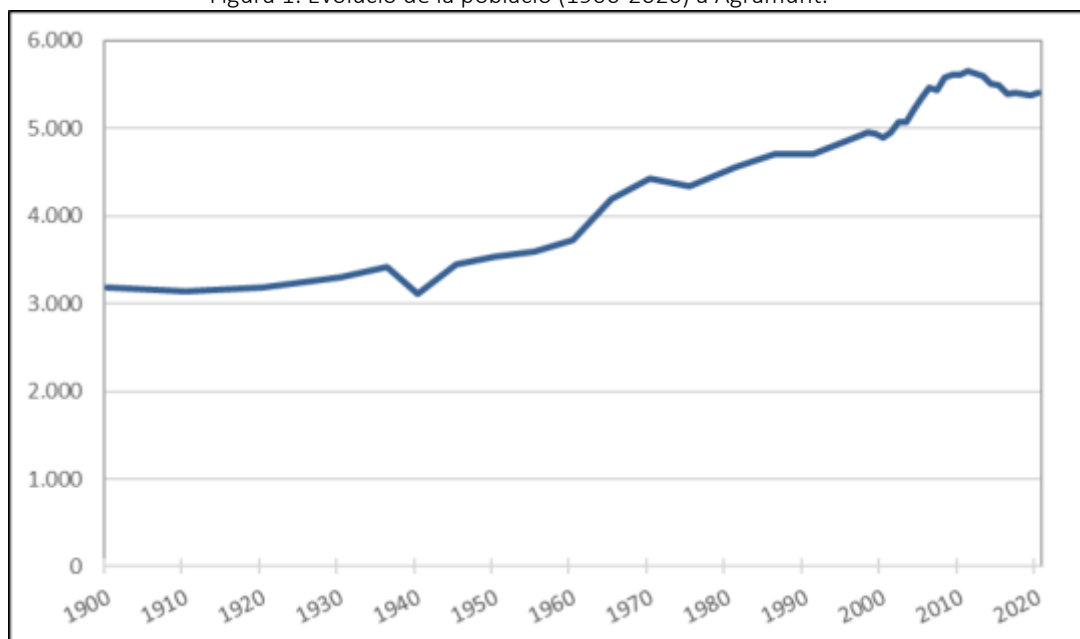
El terme municipal, de 79 km² de superfície, està format per sis entitats de població, on hi destaca, per sobre de tot, el nucli d'Agramunt, i li segueixen Almenara Alta, la Donzell d'Urgell, les Puelles, Mafet, Montclar d'Urgell i el llogaret del Rocabertí de Sant Salvador. La població, amb 5.411 habitants (2020), es concentra al nucli d'Agramunt, que acull un 96,3%, el 3,7% restant es reparteix entre els altres nuclis que en formen part.

El terme municipal es pot dividir en dues unitats geomorfològiques, separades per la Serra d'Almenara: la part septentrional situada dins de la Ribera de Sió, i la part meridional, que s'obre a la plana d'Urgell. Pel que fa a la hidrologia, aquesta està definida per dos grans vectors: el riu Sió i el Canal d'Urgell.

El principal eix de comunicació que transcorre actualment per Agramunt és la carretera C-14, que uneix Salou (Tarragonès) amb Adrall (Alt Urgell) –un dels eixos principals d'accés a la Seu d'Urgell i Andorra-, via que facilita en gran manera les possibilitats de comunicació per carretera del municipi degut a la capacitat d'absorció de volum de trànsit. Aquesta carretera travessa el municipi de sud a nord passant pel nucli urbà d'Agramunt, i connecta aquesta població amb Tàrraga al sud i Artesa de Segre al nord. A banda de la C-14 conformen la xarxa de comunicacions del municipi les carreteres secundàries d'Agramunt a Cervera (L-303), d'Agramunt a Tornabous (LV-3231) d'Agramunt a Balaguer (LV-3025), i les més locals que són els enllaços que porten a Montclar d'Urgell (LV-3022) i a la Donzell d'Urgell (LV-3023).

Agramunt ha seguit un desenvolupament demogràfic atípic pel que fa a la resta de nuclis rurals de les comarques agrícoles de Lleida. La seva privilegiada posició al costat de la carretera C-14, la proximitat a la capital de comarca, Tàrraga, junt amb l'arribada d'immigrants i el manteniment del teixit industrial del municipi, ha permès un creixement continu de la població.

Figura 1. Evolució de la població (1900-2020) a Agramunt.



Font: pròpia a partir de dades de l'IDESCAT.

El municipi va anar incrementant progressivament el seu pes proporcional en relació a la població comarcal de l'Urgell. Així, si el 1940 tot just superava el 10%, a finals dels anys 1990 supera el 16% (màxim de la sèrie històrica). A partir d'aleshores experimenta un lleuger descens fins al 14,6% actual. Això es pot deure al fet que en els darrers anys el creixement a la comarca s'ha concentrat en els principals nuclis industrials i de serveis: Tàrraga i Bellpuig.

Taula 2. Evolució de la població pel període 1940–2020.

Any	Agramunt	Urgell	% comarca
2020	5411	37116	14,6
2015	5491	36308	15,1
2010	5618	37322	15,1
2005	5355	34117	15,7
2000	4902	31029	15,8
1998	4950	30495	16,2
1991	4702	29163	16,1
1986	4701	29631	15,9
1981	4562	29618	15,4
1975	4343	29589	14,7
1970	4428	30345	14,6
1965	4198	30705	13,7
1960	3730	30471	12,2
1955	3597	31239	11,5
1950	3535	31762	11,1
1945	3454	31593	10,9
1940	3112	30454	10,2

Font: elaboració pròpia a partir de les dades de l'IDESCAT.

En relació a la distribució espacial de la població cal notar que, a banda del nucli principal d'Agramunt, hi ha cinc nuclis més habitats: Almenara, Donzell, Mafet, Montclar i les Puelles, a més d'alguns disseminats.

Taula 3. Distribució de la població del municipi en nuclis i disseminats (2020).

Entitat singular/ Nucli	Habitants - Nucli	Habitants - Disseminat
Agramunt	5.194	16
Almenara Alta	8	0
Donzell d'Urgell	22	0
Mafet	55	0
Montclar d'Urgell	104	0
Les Puelles	12	0
TOTAL	5.395	16
TOTAL MUNICIPI	5.411	

Font: IDESCAT.

Finalment, cal notar que l'antic nucli de Rocabertí de Sant Salvador es troba actualment deshabitat.

2.1.1. Dinàmica demogràfica i estructura de la població

A continuació, es plantegen diferents escenaris de creixement en funció del resultat final de l'aprovació de la normativa urbanística. Cal partir de la base que, en el període de vigència del POUM (estimat en uns 20 anys, període aproximat que s'aplica actualment a aquest tipus de figures), es poden produir diverses taxes creixement poblacional.

En definitiva, en funció del creixement poblacional i la conjuntura socioeconòmica, i pressuposant el manteniment de la capacitat inversora privada, es preveuen escenaris en una escala temporal de 20 anys. Cal entendre que els escenaris són simples extrapolacions que poden resultar tantes vegades diferents com vegades es modifiquin les variables introduïdes. Es tracta doncs d'aproximacions de cap a on pot evolucionar el municipi en base a un planejament més obert o al contrari, més restrictiu.

Escenari de creixement continuista: Prenent com a base els darrers vint anys, el creixement de la població s'ha produït a raó d'un 0,73% anual de mitjana. Això vol dir que, si assignem al planejament una eventual validesa de poc més de 20 anys, i aplicant idèntica mitjana de creixement, a l'any 2035, el poble comptaria amb una població de 6.713 habitants censats.

Segons la taula relativa als habitatges, l'any 2011 Agramunt comptava amb uns 2.831 habitatges. Respecte el cens de 1991 i amb una dinàmica residencial similar a l'experimentada durant els últims 20 anys, (sense tenir els anys 2006, 2007 i 2008, pel gran augment en la construcció), cap a l'any 2035 Agramunt podria comptar aproximadament amb un total de 3.753 habitatges, entre principals i no principals. Això implica una demanda de 922 habitatges addicionals. Tenint en compte les dades més recents sobre habitatge principal i no principal (vacants i segona residència) d'on es desprèn que un 72,1% és habitatge principal, un volum de 665 nous habitatges podria comportar un increment poblacional d'unes 1.862 persones, que aixeca el padró local fins als 7.461 habitants aproximadament. Aquesta xifra és lleugerament superior a la de la projecció demogràfica anterior, en tot cas, aquesta demanda podria ser assistida només recuperant en el POUM els sectors en execució o en curs segons la normativa vigent.

Escenari de creixement alt: En aquest cas, aplicariem la mitjana de creixement poblacional dels darrers deu anys (2003-2013) i que correspon a la irrupció del fenomen de la immigració, una certa frenada de l'èxode rural i a un moment d'emergència del mercat immobiliari. En aquests deu anys, la variació demogràfica ha estat positiva amb un percentatge d'increment anual del 0,94%. Seguint aquest patró, a l'any 2035 la població d'Agramunt podria vorejar els 7.080 habitants.

Quant als habitatges, i prenent com a base el mateix període (2003-13), cap a l'any 2035, Agramunt podria comptar amb uns 1.675 habitatges suplementaris respecte a els 2.831 habitatges actuals, cosa que suma un total de 4.506 habitatges, entre principals i no principals. Considerant un 72,1% d'habitatge ocupat i permanent, un volum de 1.675 habitatges nous, a raó de 1.208 habitatges principals, pot comportar un increment poblacional d'unes 3.383 persones, que aixeca el cens demogràfic gairebé fins als 8.982 habitants aproximadament, dada poc real degut al "boom" immobiliari que hi hagué entre 2006 i 2008. Per altra banda, segons el creixement demogràfic estudiat, es mostra un escenari que gairebé no varia de l'escenari de creixement continuista.

Escenari de creixement màxim que preveu el Pla Territorial de Ponent: Si tenim en compte el PTPP en la seva dimensió de nombre d'habitatges, és a dir, com si el fet de doblar l'àrea urbana en relació al sòl es refereix a increment del nombre d'habitatges, i sense tenir en compte els creixements més restrictius dels altres nuclis de població, tenim que per al 2035, Agramunt pot passar dels 2.831 habitatges actuals als 5.662 habitatges. Considerant un 72,1% d'habitatge ocupat i permanent, representen 4.083 habitatges principals que elevarien el sostre demogràfic a 11.432 habitants.

Conclusions: Atenent a les perspectives del municipi, d'acord a la seva polaritat subcomarcal com a nucli del subsistema d'Agramunt i la proximitat respecte a Balaguer, Cervera, Artesa de Segre i fins tot Lleida, es pot esperar un impuls de la seva demografia que ha de ser compensat amb la corresponent oferta de sòl.

En base als quatre escenaris plantejats, obtenim tres hipòtesis de creixement: continuista, alta i màxima segons PTPP que ens permetria assolir 7.461, 8.982 i 11.432 habitants respectivament.

En tot cas, és important tenir en compte els criteris i les polítiques territorials que impulsa el Departament de Territori i Sostenibilitat (DTS), mitjançant bàsicament, el Pla Territorial Parcial de Ponent que tendeix a concentrar el creixement urbanístic a les capitals de comarca i nuclis més dinàmics. En els casos com Agramunt, actuant com a nucli amb polaritat subcomarcal, amb condicions d'accessibilitat i connectivitat favorables i amb disponibilitat de sòl, el Pla estableix una estratègia de creixement potenciat que actuï com a estructurant acompanyant una certa quantitat d'habitatges i llocs de treball a banda de les dinàmiques endògenes.

Aquesta dinàmica proposada permet escollir com a model de creixement els escenaris alt o el previst per al Pla Territorial Parcial de Ponent.

2.1.2. Estructura urbana

Agramunt

Segons les característiques dels habitatges (núm. de plantes i densitat) i les vies (amplada de carrers i voreres, passos de vianants i tipologia d'asfalt i de vorera), es pot dividir Agramunt pel que fa a la mobilitat en tres àrees o àmbits: el nucli antic, la zona de creixement recent i les zones industrials i de serveis.

Nucli antic: Agramunt va créixer a les vessants de la dreta del Sió. Al voltant del turó del Castell, a uns 300 metres del riu, va ser on va sorgir la població d'Agramunt. On ara hi ha la Plaça de l'Església, que és aproximadament al peu del tossal, hi havia una confluència de camins que va afavorir el desenvolupament de la població.

Aquesta zona està delimitada pel nord amb la Ronda dels Comptes d'Urgell, i pel sud amb la carretera a Cervera (L-303). Està caracteritzada per estar constituït d'habitatges unifamiliars entre mitgeres, carrers estrets i amb pendent. Entre l'Església i la Plaça del Mercadal els pendents se suavitzen i apareixen carrers porxats. Una gran part de les vies que conformen el nucli antic no disposen de voreres, de manera que s'estableix un sistema de cohabitació amb el vehicle privat. Cal remarcar, que les pendents i l'amplada de les vies condicionen la conducció dels vehicles privats, especialment els cotxes, de manera que aquests es veuen obligats a reduir la velocitat, facilitant la cohabitació amb el vianants. Per una altra banda, en algun punt d'Agramunt, s'hi troben esglaons i escales per salvar desnivells entre carrers, de manera que es crea una situació d'inaccessibilitat per aquelles persones amb mobilitat reduïda.

Zona de creixement recent: El creixement demogràfic a partir del segle XIX va provocar l'expansió del nucli d'Agramunt fora del nucli històric, i s'estirà per la carretera de Cervera fins arribar al marge dret del riu Sió. Al llarg de les darreres dècades, l'expansió urbanística ha superat la barrera del riu i al marge esquerre es va articular l'Avinguda Catalunya, amb blocs plurifamiliars, i un seguit d'urbanitzacions de xalets, com són els xalets de la Mare de Déu del Socors i les Cases del Sió. Els equipaments esportius i una nova zona de creixement residencial han quedat consolidats entre el riu i la Carretera de Cervera. També hi té cabuda el recinte firal.

A la banda nord, el creixement no ha estat tan acusat, degut a la barrera que provoca el Canal d'Urgell. Hi ha unes petites zones d'expansió d'habitatges unifamiliars aïllats a la carretera de Preixens i de Tornabous.

El traçat dels carrers és més ordenat, seguint una trama regular en la major part dels casos. L'amplada dels vials oscil·la entre 8 i 10 metres si ens referim als principals, mentre que els altres fan entre 5 i 7 metres d'amplada. Les voreres poden tenir amplades entre 1,5 i 2,5 metres, tot i que en casos puntuals pot ser menor.

Zones industrials: Agramunt disposa d'una zona industrial situada al sud-est de la localitat, entre la C-14 i la L-303 (a Cervera). Està articulada pel Carrer del Camí Vell de Tàrraga i per les avingudes de la Generalitat i de la Ribera del Sió. En aquesta zona també s'hi troba el Tanatori. La previsió de creixement industrial s'estén cap a la part sud en continuïtat amb els sectors existents.

D'altra banda, també s'està desenvolupant una zona industrial a la carretera L-303, a l'extrem est del terme municipal, a prop de Puigverd d'Agramunt.

Nuclis agregats

- Montclar d'Urgell: L'estructura urbana de Montclar d'Urgell ve clarament marcada per l'orografia del terreny. Situat damunt d'una elevació, aquest nucli es crea als peus del Castell, i té una forma allargada d'est a oest, seguint el carrer de les Masies com a via principal. Tot i així, aquest i la resta de carrers són estrets, tortuosos, i la majoria sense voreres. L'orografia també provoca que els carrers tinguin pendent.

El carrer Raval és la via que actua de circumval·lació de la petita localitat per la part Nord.

El nucli es troba connectat amb la carretera d'Agramunt (C-14) per la LV-3022.

- Mafet: El nucli de Mafet gira al voltant de la plaça de la Germandat i la plaça de l'Església, damunt d'una petita elevació, encara que també hi ha una agrupació de cases al voltant de l'antiga C-14. Actualment, aquesta carretera passa per una variant a la localitat. El carrer Major i el carrer Sant Joan uneixen la carretera amb el centre del nucli.

Els carrers majoritàriament no tenen voreres i la seva amplada varia al llarg dels seus traçats.

- La Donzell d'Urgell: Aquest petit nucli presenta una forma tancada, entorn del Castell de la localitat. La trama urbana és de carrers i placetes a l'interior de l'agrupació de cases, sempre estrets i amb dificultats per a la circulació.

El nucli està connectat amb la carretera d'Agramunt (C-14) per la LV-3023.

- Almenara Alta: L'estructura urbana d'aquesta població és la de cases al voltant de la Plaça Major.
- Les Puelles: El carrer Orient de les Puelles és la via central on s'hi apleguen la majoria de les cases al seu voltant. Els altres carrers presenten pendents i traçats sinuosos característics de nuclis antics.
- Rocabertí: Aquest llogaret, actualment sense població permanent, està unit per un camí de terra amb la Donzell d'Urgell.

3. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT ACTUAL

3.1. Dinàmica de la mobilitat municipal

La mobilitat municipal pot assimilar-se amb la “mobilitat quotidiana” de les persones que fan ús del municipi per diferents raons. Tradicionalment, aquesta mobilitat s'associava a la mobilitat obligada per motius de treball i/o estudis, i tenia caràcter pendular, de casa a la feina o de casa al centre d'estudis i a la inversa. No obstant, en l'actualitat aquesta distinció (obligada i no obligada) és arbitrària perquè els motius per a moure's són més i més diversos: anar a comprar, dur la canalla a l'escola o altres activitats extraescolars, fer gestions... Són raons que tenen a veure amb la satisfacció de necessitats (educatives, sanitàries, laborals...), però també amb noves tendències: l'augment de la productivitat, l'increment del consum, la conciliació de la vida familiar i laboral i l'ampliació del temps lliure, així com també amb l'estratègia personal o familiar de consum i amb les classes socials.

Així, s'ha passat d'una “mobilitat obligada” a una “mobilitat quotidiana” i d'una mobilitat pendular a una mobilitat *en núvol*, que vincula diferents punts d'origen i destinació i que afecta cada vegada a un nombre més gran de persones.

No obstant, resulta difícil caracteritzar aquesta mobilitat per la manca de dades i perquè la sistemàtica de recollida de dades no s'ha adaptat a aquest nou model (per ex. els nens i nenes no s'inclouen a moltes de les enquestes, així com també s'exclouen els viatges a peu). Per aquest motiu, en aquesta diagnosi es caracteritza la dinàmica de la mobilitat municipal des del concepte tradicional de la mobilitat obligada i concretament, des de les seves dues components bàsiques:

- ➔ Mobilitat intramunicipal: composta pels desplaçaments que es generen en l'àmbit del municipi, amb inici i final en el mateix sense depassar els límits de terme.
- ➔ Mobilitat intermunicipal: té origen i destí en municipis diferents.

Les dades estadístiques oficials analitzen la mobilitat obligada, que es disgrega en la mobilitat obligada per motius de treball i per motius d'estudis, és a dir, aquella imprescindible per dur a terme les activitats diàries. Les últimes dades publicades per l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT), i a partir de les quals s'analitza la mobilitat del municipi d'Agramunt, es refereixen a 2011 i algunes variables en què només es disposa de dades de l'any 2001, però també pel que fa a la mobilitat obligada per raó d'estudis universitaris i no universitaris, es disposa de dades del curs 2018/2019 i 2019-2020, respectivament.

Tot i que una gran part dels viatges es realitzen al voltant de la mobilitat obligada (viatges generats amb relació al lloc de treball i d'educació), cada cop agafen una major predominança altres raons per a la generació de viatges. El major pes que ha agafat la mobilitat quotidiana, amb viatges relacionats amb el consum, l'oci i la conciliació de la vida familiar i laboral, dona lloc a una utilització de l'espai públic diferent. Aquesta diferenciació es dilueix en els nuclis rurals de poca envergadura, on sovint els diferents pols d'atracció comercials, d'oci, culturals, laborals i educacionals es troben concentrats a distàncies inferiors al quilòmetre si es troben dins el mateix nucli. Així, els viatges tant de mobilitat obligada com no obligada es realitzen de manera entrelligada i indiferentment del mitjà de transport. Val a dir que en els nuclis rurals de dimensions reduïdes, com és el cas d'Agramunt, una gran part d'aquest pols d'atracció se situen fora del municipi, en aquells pobles o ciutats amb suficient massa crítica per a poder mantenir aquests serveis.

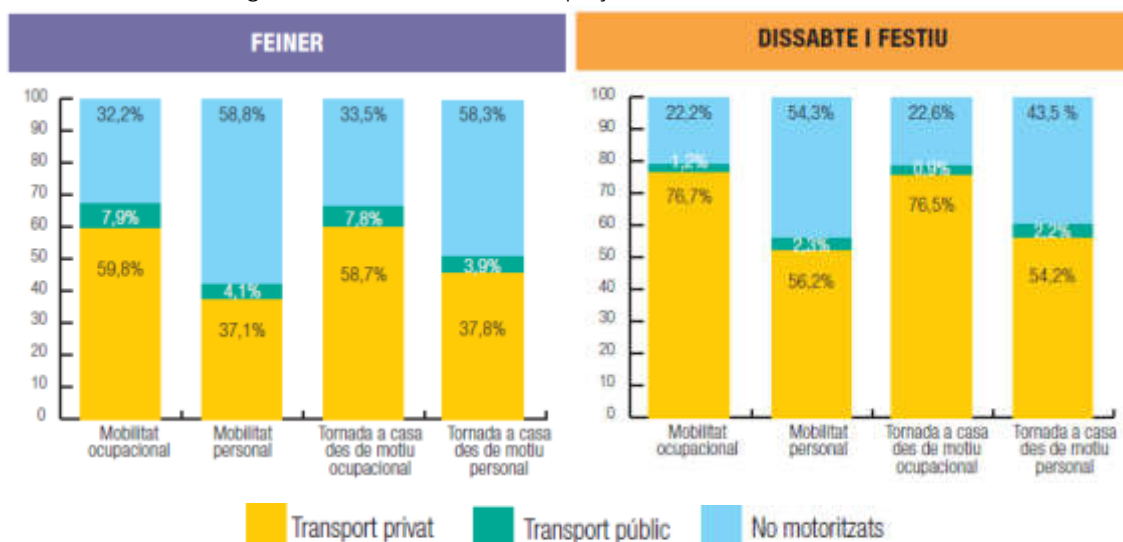
Val a dir que [l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Ponent 2006 \(EMQ – Ponent 2006\)](#), realitzada pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques, ja incorpora dades referents a aquests desplaçaments “pendulars” o associats al motiu de desplaçament, aportant una visió més general i real de la mobilitat. Cal tenir en compte, però, que les dades aportades per l'EMQ – Ponent 2006 són de caràcter generalista, ja que estan agregades per tota la demarcació, establint alguns biaixos i errors d'interpretació establerts per la incorporació de ciutats de major importància, on es disposa de transport públic intern, hi ha una major disponibilitat de serveis o l'activitat econòmica hi és de major envergadura.

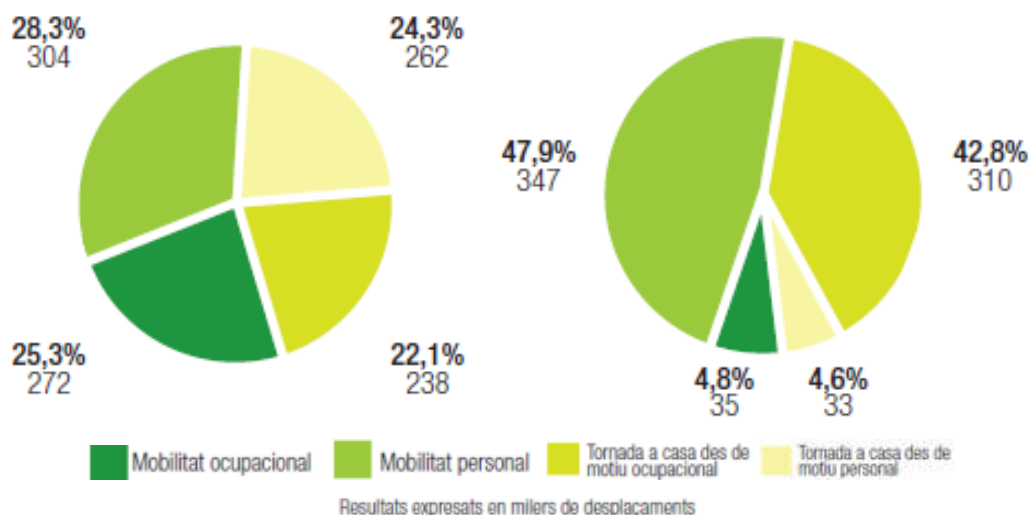
Així, segons l'EMQ – Ponent 2006, la major part dels desplaçaments diaris es realitzen per motius personals, en concret, un 28,3%, mentre que la mobilitat associada al treball i l'àmbit laboral representa un 25,3% dels desplaçaments diaris. Val a dir, que aquesta enquesta diferencia entre els motius dels viatges la tornada a casa, ja sigui des de l'àmbit laboral com des d'àmbits personals, confirmant així la tendència pendular de la mobilitat. Si agrupem els viatges de tornada a casa, des d'establiments de caràcter personal i des d'establiments de treball, amb els corresponents desplaçaments per motius ocupacionals i motius personals, la mobilitat associada a les gestions personals continua ocupant la major part dels desplaçaments.

Pel que fa al mode dels desplaçaments, sense realitzar distincions per motivacions i de mitjana, un 48,35 % dels desplaçaments es realitzen en transport privat, un 5,9 % en transport públic i un 45,7 % en mitjans de transport no motoritzats.

Val a dir que es detecta una forta diferenciació entre els dies feines i els caps de setmana, on la mobilitat és menor, especialment la relacionada amb motius laborals.

Figura 2. Motiu i mode dels desplaçaments a l'àmbit de Ponent.





Font: EMQ – Ponent 2006.

Aquestes dades, però, s'han de relativitzar en municipis com Agramunt, on el transport públic hi és més aviat escàs i una part dels desplaçaments per motius personals no es poden dur a terme en el mateix municipi, augmentant així els desplaçaments en vehicle privat.

Segons l'enquesta de mobilitat obligada de l'any 2011, al municipi d'Agramunt diàriament es desplacen un total de 3.366 individus per mobilitat obligada, és a dir per motiu treball o estudis, es tracta, per tant, de desplaçaments reiterats, dels quals un 31 % es deuen per motiu d'estudis i un 69 % per motius de treball.

Si es té en compte la ponderació a desplaçaments totals per mobilitat obligada, que es pot extreure de l'enquesta per l'any 2001, en la qual es demana pel conjunt de desplaçaments diaris, aquests ja pugen a 4.614 diaris, als quals cal sumar els que es realitzen per mobilitat no obligada, és a dir, per motiu compres i gestions varies. Aquests, encara que no tenen la reiteració dels anteriors, sí que cada cop tenen més pes en la mobilitat global, apropant-se a valors del 55%. Així doncs, tenint en compte el pes de la mobilitat no obligada, la mobilitat total generada (mobilitat quotidiana) en el municipi s'estimaria en 10.253 desplaçaments diaris.

Segons la destinació, els desplaçaments es classificarien en un 68% de desplaçaments interiors al municipi i un 32% de desplaçaments exteriors.

Pel que fa a la mobilitat obligada per raó d'estudis universitaris i no universitaris, segons dades de l'IDESCAT, pels cursos 2018-2019 i 2019-2020 respectivament, veiem que en el cas d'estudis universitaris, com és l'habitual, hi ha 140 alumnes residents a Agramunt que estudien fora. Per altra banda, pel que fa als estudis no universitaris, s'observa que un 86% d'alumnes estudien al mateix municipi, mentre que un 14% estudien fora. Al seu torn, cal destacar que 80 alumnes es desplacen d'altres municipis a Agramunt per motius d'estudi, tal com s'observa en les següents taules:

Taula 4. EMO per raó d'estudis universitaris a Agramunt, curs 2018-2019.

Estadística de la mobilitat obligada per raó d'estudis no universitaris	
Residents que estudien al municipi	0
No residents que estudien al municipi	0
Residents que estudien a fora del municipi	140

Font: IDESCAT.

Taula 5. EMO per raó d'estudis no universitaris a Agramunt, curs 2019-2020.

Estadística de la mobilitat obligada per raó d'estudis no universitaris	
Residents que estudien al municipi	770
No residents que estudien al municipi	80
Residents que estudien a fora del municipi	130

Font: IDESCAT.

3.1.1. Característiques de la mobilitat intramunicipal i parc de vehicles

Mobilitat intramunicipal per motius de treball

La mobilitat per motius de treball a l'interior del municipi s'ha mantingut estable entre el 1991 i el 2011, generant-se un nivell de desplaçaments diaris de l'ordre de 1.400 viatges. La distribució d'aquests desplaçaments en funció del mitjà de transport ens indica que hi ha hagut un canvi en el tipus de vehicle utilitzat entre 1991 i el 2001, enfortint-se l'ús del vehicle privat, que suposa el 51% dels desplaçaments diaris interns per motius de treball el 2001, enfront del 48% que es registrà el 1996 i el 40% del 1991. En aquest interval de temps ha disminuït el nombre de desplaçaments a peu a l'interior del municipi, passant d'un 58% el 1991, a un 46%, el 2001.

Aquesta redistribució en l'ús dels mitjans de transport ha fet capgirar el mitjà dominant, que anys enrere es tractava dels desplaçaments a peu, mentre que amb el pas del temps s'ha prioritzat l'ús del vehicle privat. En aquest sentit, cal fer esment a la distribució pel terme, ja que la major part de les activitats industrials es troben concentrades a la part sud-est del nucli, provocant la necessitat d'arribar-hi fent ús del vehicle propi.

Taula 6. Nombre de desplaçaments diaris intramunicipals d'Agramunt per raó laboral.

Any	Homes	Dones	Total
2011	--	--	1.427
2001	891	586	1.477
1996	892	441	1.333
1991	922	400	1.322

Font: IDESCAT.

Taula 7. Repartiment modal intramunicipal d'Agramunt per raó de residència - treball.

Any	Individual ²	Col·lectiu ³	Altres ⁴
2001	667 (51%)	35	605 (46%)
1996	641 (48%)	8	684 (51%)
1991	529 (40%)	22	771 (58%)

Font: IDESCAT.

Mobilitat intramunicipal per motius d'estudi

La modificació de les mostres d'anàlisi pel que fa a desplaçaments residència-estudi ha donat lloc a què la distribució del mitjà de transport utilitzat hagi sofert un canvi significatiu l'any 2001. En aquest any, la mostra es va fer solament als estudiants majors de 16 anys. Tot i així, si no tenim en compte aquest canvi en la mostra, a grans trets, l'evolució d'aquesta variable es manté força estable al llarg dels anys 1991-2011.

² Transport individuals: vehicles privats com cotxes, motos i bicicletes.

³ Transport col·lectiu: autobús o autobús de l'empresa.

⁴ Altres: desplaçaments a peu i no desplaçaments.

Trobem aproximadament que un 10% dels desplaçaments residència-estudi es realitzen amb vehicle privat, mentre que la gran majoria (més del 85%) ho fan a peu. Pocs són els estudiants que es desplacin en transport col·lectiu pel municipi d'Agramunt, menys d'un 5%.

Taula 8. Repartiment modal intramunicipal d'Agramunt per raó de residència-estudi⁵.

Any	Individual	Col·lectiu	Altres	Total
2011	--	--	--	793
2001	7	6	62	84
1996	65	19	626	710
1991	79	19	611	709

Font: IDESCAT.

Agramunt comptava l'any 2019 amb 4.616 vehicles, dels quals 3.124 són turismes i 858 camions i furgonetes, 354 motocicletes, 53 tractors industrials i 227 autobusos i altres. Respecte a l'any 1997 el nombre total de vehicles al municipi ha augmentat aproximadament un 65%. Si es desglossa per tipus de vehicle, observem que el nombre de turismes ha augmentat un 56%, el de furgonetes quasi un 69%, el de **motocicletes un 94%**, el de tractors industrials un 71% i el d'**autobusos i altres un 211%**.

Taula 9. Evolució del parc de vehicles a Lleida(1997-2019).

Any	Turismes	Motocicletes	Camions i furgonetes	Tractors industrials	Autobusos i altres	Total
2019	3.124	354	858	53	227	4.616
2018	3.057	347	834	57	221	4.516
2017	3.015	342	798	58	228	4.441
2016	2.918	344	818	51	229	4.360
2015	2.871	329	817	47	239	4.303
2014	2.874	329	804	50	247	4.304
2013	2.863	323	817	43	242	4.288
2012	2.912	325	819	51	252	4.359
2011	2.919	334	805	72	248	4.378
2010	2.910	329	813	67	236	4.355
2009	2.908	315	823	62	233	4.341
2008	2.856	298	817	64	232	4.267
2007	2.801	269	796	62	227	4.155
2006	2.711	236	764	51	199	3.961
2005	2.593	223	728	50	177	3.771
2004	2.496	209	712	48	153	3.618
2003	2.419	205	670	46	136	3.476
2002	2.361	198	664	45	124	3.392
2001	2.285	197	625	36	111	3.254
2000	2.190	195	596	36	99	3.116
1999	2.138	184	557	34	85	2.998
1998	2.059	186	521	29	80	2.875

⁵ Les dades de mobilitat per desplaçaments residència – estudi dels anys 2001 i 1996 no són comparables entre si ja que l'elaboració de l'estadística es va realitzar amb mostres diferents. En l'estudi de 2001 la mostra es centrà en estudiants majors de 16 anys, que sol englobar a aquells que ja han superat l'escolarització obligatòria, en canvi, el 1996 la mostra d'estudi va englobar tota la comunitat educativa.

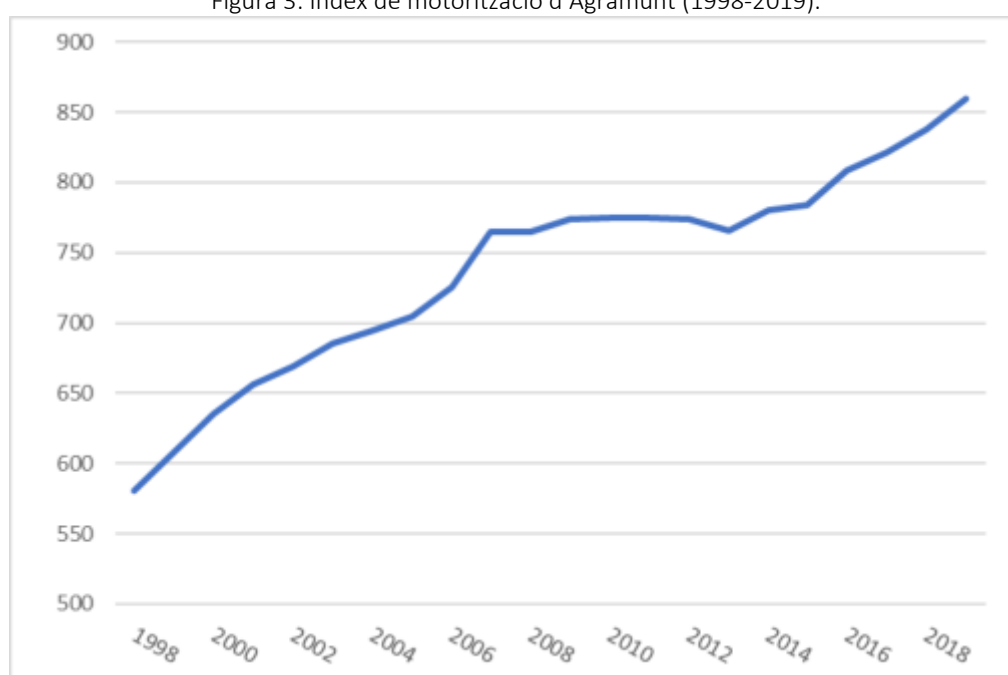
1997	1.999	182	509	31	73	2.794
------	-------	-----	-----	----	----	-------

Font: pròpia a partir de les dades de l'IDESCAT.

L'índex de motorització (nombre de vehicles per a cada 1.000 habitants), que mostra el següent gràfic, indica la importància del transport privat en la vida quotidiana de la població. Segons l'índex, dels últims 20 anys, l'any 2019 és el que hi havia més vehicles per cada 1.000 habitants, quan la xifra s'ha situat per sobre dels 850. Per contra, l'any 1998 presenta la xifra més baixa. Així doncs, des de finals dels anys 1990 l'índex va anar creixent fins a establir-se a partir del 2007-2008, moment de desacceleració econòmica. A partir del 2013 l'índex torna a presentar una trajectòria creixent que ha perdurat fins a l'actualitat.

Amb tot, cal dir que es tracta d'una xifra molt elevada i que indica el grau d'importància del transport motoritzat en la població.

Figura 3. Índex de motorització d'Agramunt (1998-2019).



Font: pròpia a partir de les dades de l'IDESCAT.

3.1.2. Característiques de la mobilitat intermunicipal

La mobilitat obligada intermunicipal ve definida per aquells viatges generats a Agramunt per anar a un altre municipi a treballar o estudiar i per aquells que tenen origen en un altre municipi i destí a Agramunt.

→ Mobilitat intermunicipal per motius de treball

Taula 10. Nombre de desplaçaments diaris intermunicipals d'Agramunt per raó laboral.

Any	Homes	Dones	Total
2011	--	--	1.375
2001	685	356	1.041
1996	622	280	902
1991	758	509	758

Font: IDESCAT.

El nombre de desplaçaments diaris entre Agramunt i altres municipis (siguin viatges atrets o generats des del municipi d'Agramunt) ha sofert un fort augment, especialment pel que fa als

viatges generats des d'Agramunt, en què en el període 2001-2011 el nombre dels viatges augmentà en més de 300. La major part d'aquests viatges, al voltant del 65%, són realitzats per homes a causa de l'estructura social del municipi i la comarca, en què la major part de la població activa són homes.

Tal com s'ha indicat anteriorment, és més elevat el nombre de desplaçaments des d'Agramunt cap a altres municipis (920) que no pas els desplaçaments que van d'altres municipis cap a d'Agramunt (455), en data 2011.

L'augment del nombre total de desplaçaments ha anat acompanyat d'un major ús del transport individual (vehicle privat), davant del transport col·lectiu. Sobretot es fa molt evident l'ús del vehicle privat en els desplaçaments atrets cap a Agramunt (extern-intern), on engloba més d'un 90% del total de desplaçaments.

L'ús del transport col·lectiu per la mobilitat residència-treball de residents a Agramunt cap a altres municipis és en xifres absolutes més representatiu que els desplaçaments d'altres municipis cap a Agramunt.

Taula 11. Repartiment modal intern-extern d'Agramunt per raó de residència-treball.

Any	Individual	Col·lectiu	Altres	No aplicable	Total
2011	--	--	--		920
2001	306	37	2	243	588
1996	470	108	6	--	584
1991	364	146	32	--	542

Font: IDESCAT.

Taula 12. Repartiment modal extern-intern d'Agramunt per raó de residència - treball.

Any	Individual	Col·lectiu	Altres	No aplicable	Total
2011	--	--	--		455
2001	420	8	5	20	453
1996	312	6	0	--	318
1991	186	17	13	--	216

Font: IDESCAT.

→ Mobilitat intermunicipal per motius d'estudi

Tenint en compte, tal com s'ha comentat amb anterioritat, que la mostra utilitzada per als desplaçaments residència-estudi és diferent per a l'any 2001 (solament es contemplen els majors de 16 anys), és difícil distingir la tendència que segueix l'ús dels diferents mitjans de transports. Tanmateix, és lògic que els "122" desplaçaments de la columna "no aplicable" s'atribueixin fàcilment a l'ús de transport individual privat, ja que la tendència que segueix l'ús d'aquest mitjà de transport és cada cop més a l'alça.

Tot i això, cal destacar l'elevat percentatge que utilitza el transport públic enfront del vehicle privat per a aquest tipus de desplaçaments.

Taula 13. Repartiment modal intern-extern d'Agramunt per raó de residència-estudi.

Any	Individual	Col·lectiu	Altres	No aplicable
2001	18	17	1	122
1996	74	149	0	-
1991	52	119	25	-

Font: IDESCAT .

Taula 14. Repartiment modal extern-intern d'Agramunt per raó de residència-estudi.

Any	Individual	Col·lectiu	Altres	No aplicable
2001	8	19	0	5
1996	47	76	1	-
1991	29	128	14	-

Font: IDESCAT.

3.1.3. Balanç de la mobilitat municipal per raó de treball

L'autosuficiència laboral i l'autocontenció són dos indicadors que permeten comparar l'evolució de la mobilitat obligada d'un municipi. L'*autosuficiència* avalua els llocs de treball que estan coberts per treballadors residents en el mateix municipi. L'*autocontenció* estudia el nombre de persones actives a Agramunt que treballen en el mateix municipi. Així doncs, a major autosuficiència i autocontenció, menor mobilitat obligada intermunicipal.

En el cas d'Agramunt, l'autosuficiència presenta valors mitjans-alts, tots ells al voltant del 80%, tot i que s'observa una lleugera tendència a la disminució. Aquest valor indica que aproximadament el 80% dels llocs de treball que s'ofereixen al municipi estan coberts per persones residents a Agramunt.

Taula 15. Autosuficiència laboral d'Agramunt.

Any	Treballen al municipi		Treballen fora del municipi	Oferta de llocs de treball a Agramunt	Autosuficiència
	Residents	No residents			
2011	1.427	455	920	1.822	78,32%
2001	1.477	453	588	1.930	76,52%
1996	1.333	318	584	1.651	80,73%

Font: elaboració pròpia.

Pel que fa a l'autocontenció, Agramunt presenta uns valors mitjans-alts, al voltant del 60-70%, tot i que, com en el cas de l'autosuficiència, s'observa una tendència a la disminució. En data de 2011, aquest indicador ens explica que el 60% de la població activa d'Agramunt treballa en el mateix municipi. Aquest valor, l'any 2001 era més elevat, de prop del 71% i, per tant, no es generava tanta mobilitat obligada del municipi cap a l'exterior.

Taula 16. Autocontenció laboral d'Agramunt.

Any	Treballen al municipi		Treballen fora del municipi	Nombre de persones actives d'Agramunt	Autocontenció
	Residents	No residents			
2011	1.427	455	920	2.347	60,80%
2001	1.477	453	588	2.065	71,52%
1996	1.333	318	584	1.917	69,53%

Font: elaboració pròpia.

La tendència en els valors d'autosuficiència i autocontenció a disminuir pot comportar a un lleuger creixement de la mobilitat obligada d'Agramunt, ja que cada cop hi ha més llocs de treballs del municipi ocupats per residents en municipis veïns i alhora augmenta el nombre de persones actives d'Agramunt que desenvolupen la seva activitat laboral fora del municipi.

3.2. Pols generadors i atractius de mobilitat

Els pols generadors de viatges al nucli d'Agramunt són els següents:

EQUIPAMENTS I SERVEIS

Administratius

- Ajuntament. Pl. Església, 1
- Oficina de Turisme. Pl. del Pou
- Policia Local. Crta. De Cervera

Educatius

- Llar d'Infants Municipal L'Era. C. dels Asgous, 22
- CEIP Macià – Companys. Av. Agustí Ros, 3
- Col·legi Mare de Déu dels Socors. C. Àngel Guimerà, 1
- Escola Municipal de Música. C. Ensenyament, 17
- Institut Públic Ribera del Sió. C. Petronel·la, 1

Sanitaris

- CAP d'Agramunt. C. Verge dels Socors
- Creu Roja, Avinguda de Marià Jolonch
- Residència Geriàtrica Mas Vell. Pl. Mercadal, 15
- Farmàcia Simona Dodut. C. Àngel Guimerà, 16
- Farmàcia Viladot. C. del Sió, 26
- Farmàcia Gilbert Esteve. C. Institut, 2
- Farmàcia Marta Solé. Av. Agustí Ros, 3

Culturals, socials i religiosos

- Biblioteca. Plaça del Mercadal, 7
- Cinema i Teatre Casal Agramuntí. Pl. Mercadal, 7
- Casal d'Avis. Pl. Mercadal, 15
- Tanatori. Carrer de la Noguera, 6
- Església de Santa Maria. Pl. de l'Església
- Serveis Socials d'Agramunt. Pl. Mercadal
- Espai Guinovart. Pl. Mercat, s/n
- Museu Etnològic. Pl. Mercat, 1
- Radio Sió. Pl. Mercadal, 15
- Foment Parroquial. C. Sant Joan, 9
- Cementiri Municipal, Crta. de les Puelles
- Espai Cívic Agramunt. Carrer de l'Ensenyament, 32

Esportius

- Zona esportiva. Passeig J. Brufau
- Piscines Municipals. Passeig J. Brufau

Altres

- Deixalleria Municipal. C. Peixeres, 1
- Correus. Av. de Jaume Mestres, 15

- Estació d'Autobusos. Plaça de la Fondandana
- Parada de Taxi
- Depuradora
- Recinte Firal. Pl. Fondandana

ACTIVITATS COMERCIALS

- Mercat setmanal els dimecres
- Comerços i serveis diversos

ACTIVITATS INDUSTRIALS

- Cooperativa d'Artesa. Carretera de les Puelles, 1
- Zona industrial (polígons de Peixeres, Navesma, la Torre, Camí Vell de Tàrrega)
- Farinera Roca. Ronda dels Comptes d'Urgell, 20
- Pretensados, Marina, SAU. Ctra. Artesa de Segre, 6.
- Torrons Vicens. Carretera de Tàrrega, 1
- Torrons Roig. Carretera L-303, km 19.
- Torrons Felix. C. Comtessa Aurembiaix, 5

Per una altra banda, cal esmentar els equipaments que es troben als altres nuclis que pertanyen al municipi d'Agramunt:

EQUIPAMENTS DE MONTCLAR

- Cementiri
- Castell
- Escola
- Església

EQUIPAMENTS DE MAFET

- Dipòsits
- Cementiri
- Escoles
- Local social
- Consultori mèdic
- Parada de bus
- Església

EQUIPAMENTS DE LA DONZELL

- Església
- Local social
- Parada de bus

EQUIPAMENTS DE LES PUELLES

- Cementiri
- Església

→ Escola

EQUIPAMENTS D'ALMENARA ALTA:

→ Ermita

3.3. La xarxa bàsica de vehicles d'Agramunt

Vies interurbanes

La xarxa bàsica de vehicles del nucli d'Agramunt té una estructura de cruïlla de dues carreteres amb el punt d'encreuament a la mateixa localitat. D'una banda, travessa de sud a nord la C-14, i, per altra banda, d'est a oest la L-303 (direcció Cervera) i la L-3025 (direcció Balaguer). Aquestes vies estructurants de comunicació i les secundàries que vertebreren el municipi es detallen a continuació:

- C-14, que uneix Salou i Adrall en direcció sud-nord, travessa la població d'Agramunt. Aquesta via és considerada un eix de llarg recorregut dintre la Xarxa Bàsica Primària del Pla d'Infraestructures de transports de Catalunya 2006-2026, dintre de l'eix Tarragona/Reus-Tàrrrega-Andorra. Les localitats que uneix aquesta via a nivell local són Tàrrrega pel sud i Artesa de Segre pel nord. Cal dir que dos quilòmetres al nord d'Agramunt s'hi troba el nucli de Mafet, que actualment la C-14 forma la variant d'aquesta localitat.
- L-303, que uneix Agramunt amb Cervera en direcció sud-est partint d'Agramunt, comunica el municipi amb Puigverd d'Agramunt, Ossó de Sió i altres localitats de la Segarra.
- LV-3025, que uneix Agramunt amb La Sentiu de Sió i Balaguer, pren la direcció est-oest i comunica amb els municipis de Preixens i Montgai.
- LV-3231, que té direcció NE-SO, uneix Agramunt amb Tornabous, i travessa la Serra d'Almenara passat per Almenara Alta.
- LV-3022, és la carretera que uneix, a la part nord del municipi, la C-14 i el nucli de Montclar d'Urgell, situat a l'enclavament del municipi d'Agramunt.
- LV-3023, és la carretera que uneix, a la part nord del municipi, la C-14 i el nucli de la Donzell d'Urgell.

Taula 17. Dades d'intensitats de trànsit (IMD) a l'entorn d'Agramunt (2018-2019)⁶.

Carretera	Tipus estació	Població	PK	IMD	% pesants
C-14	Primària	Artesa de Segre	98,48	3.725	8,24
C-14	Primària	Tàrrrega	70,94	6.217	8,15
L-303	Secundària	Puigverd d'A,	19,5	3.878	6,38
LV-3025	Cobertura	Agramunt	19,6	2.650	8,40
LV-3231	Secundària	Agramunt	0,4	586	3,92
LV-3022	Cobertura	Montclar d'U.	1,04	138	5,80
LV-3023	Cobertura	Donzell d'U.	1,04	58	5,17

Font: Pla d'Aforaments (2018) i Diputació de Lleida (2019).

⁶ Per a les carreteres C-14, L-303 i LV-3025 les dades s'han obtingut de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat, mentre que la resta la informació la proporciona la Diputació de Lleida.

Al marge d'aquestes dades quantitatives, es pot aportar una dada qualitativa que fa referència als increments de trànsit en relació a les sortides de cap de setmana i de pont, acusat sobretot en la C-14 i la L-303. Aquest augment és degut a l'ús d'aquesta via de comunicació per part dels turistes de cap de setmana, tant a l'estiu com a l'hivern. D'una banda, a l'estiu és molt utilitzada pels andorrans per anar a la costa Daurada i, d'altra banda, a l'hivern, s'intensifica l'ús d'aquesta via als caps de setmana pel turisme d'esquí dels Pirineus de vehicles procedents de l'àrea metropolitana de Barcelona i en menor, mesura de Tarragona.

Vies urbanes

La principal via del nucli d'Agramunt i a partir de la qual es defineix la xarxa principal per a vehicles és tot el traçat de la carretera local L-303 que travessa el nucli d'oest a est. Aquesta via estructurant té quatre noms diferents al llarg del seu traçat urbà: d'Oest a Est són l'Avinguda Marià Jolonch, el Carrer d'Àngel Guimerà, l'Avinguda de Jaume Mestre i Crta. de Cervera. Aquesta via pràcticament divideix el nucli en dues parts: al nord hi queda situat el nucli antic, mentre que a la part sud hi trobem el creixement més recent i els ponts que connecten una banda i l'altra del riu Sió.

La posició de l'encreuament entre la L-303 i la C-14, com que està situat a l'oest del municipi, no exerceix com a pol central de la població, tot i que és un punt que cal tenir molt present pel que fa a les vies urbanes del nucli d'Agramunt.

Així doncs, els carrers estructurants de la part del nucli antic són:

- ➔ Ronda dels Comptes d'Urgell, que circula de manera paral·lela a la carretera L-303 marcant el límit nord del nucli antic, a més que tal com indica el seu nom, exerceix com a ronda de circulació pel nord del nucli d'Agramunt.

Foto 1. Traçat de la Ronda dels Comptes d'Urgell.



Font: pròpia.

- ➔ Carrer Firal, que en direcció sud-nord uneix l'Av. Marià Jolonch (L-303) amb la Ronda dels Comptes d'Urgell.
- ➔ Carrer dels Estatuts Nous, que en direcció sud-nord uneix l'Av. Jaume Mestre amb la Ronda dels Comptes d'Urgell, passant per la Plaça Mercadal i per darrere de l'Església de Santa Maria.

Pel que fa a les vies estructurants del creixement més recent de la ciutat, aquestes són:

- Avinguda de Catalunya, que en direcció nord-sud, uneix des del Carrer d'Àngel Guimerà i la Plaça del Pou fins a la Carretera de Tàrraga (C-14), creuant el riu Sió a través del Pont Romànic.

Foto 2. Pont romànic per a vehicles amb annex per a vianants (Av. de Catalunya)



Font: pròpia.

- Carrer del Passeig Nou, que en direcció nord-sud, uneix des de l'Av. Jaume Mestres fins al Camí Vell de Tàrraga, que correspon a la Urbanització Verge dels Socors i a la rotonda que divideix els dos sectors industrials del sud del nucli d'Agramunt. Aquest carrer creua el riu Sió a través del Pont Metà·lic.

Foto 3. Pont metàl·lic per a vehicles i vianants del Carrer del Passeig Nou.



Font: pròpia

Pel que fa al sector industrial, està situat al S-SE de la població, en un eix que connecta la Carretera de Tàrrrega (C-14) i la Carretera de Cervera (L-303). En sentit sudoest-nordest, trobem primer el Camí Vell de Tàrrrega, que és l'artèria principal de la zona industrial propera a la C-14; i seguidament l'Avinguda de la Generalitat, que enllaça amb la carretera L-303.

Foto 4. Camí Vell de Tàrrega vist des de l'encreuament amb la C-14.



Font: pròpia.

L'encreuament ja esmentat entre la C-14 i les carreteres L-303 (Cervera) i LV-3025, situat al nord-oest del nucli d'Agramunt, tot i que no és un punt central de la vila, cal destacar-lo pel volum de trànsit que hi circula al llarg del dia. Totes tres són carreteres que tenen IMD al voltant de 3.000 vehicles diaris, i el fet de ser de major rang la Carretera C-14 fa que la prioritat dels vehicles la tinguin els vehicles que hi circulen, en lloc de les dues d'àmbit local.

Amb això, cal afegir-hi el fet que no és un encreuament perpendicular, sinó que la L-303 desemboca a la C-14 uns metres més avall de quan ho fa la LV-3025. Això provoca problemes de trànsit com ara petites retencions o aturades obligades al traçat urbà de la C-14 al seu pas per Agramunt.

Foto 5. Encreuament de la LV-3025 amb la C-14 (al fons de la imatge) vist des de l'encreuament de la L-303 (al peu de la imatge).



Font: pròpia.

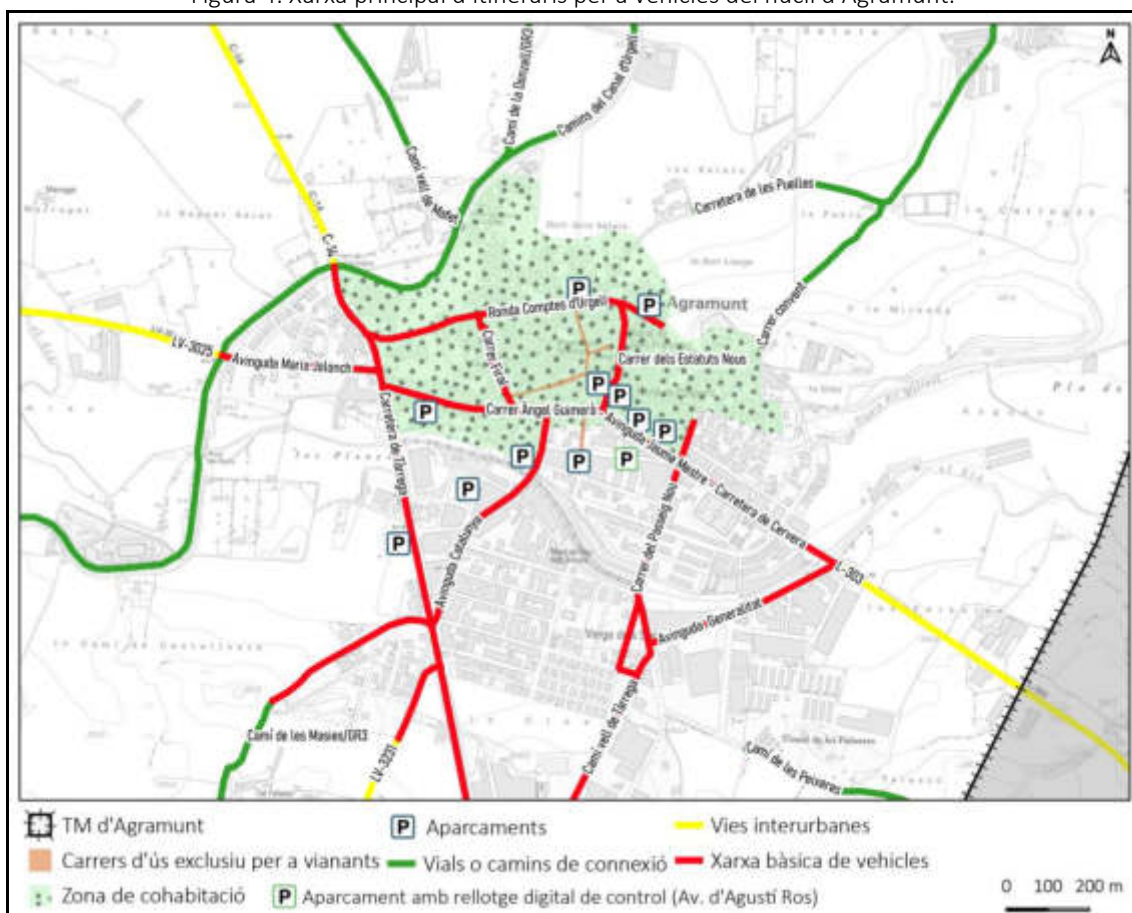
Vials o camins de connexió

Per una altra banda, al nucli d'Agramunt existeixen un seguit de vies i camins que actuen de connectors entre la població i equipaments, masies i nuclis del voltant.

Cal destacar els següents:

- Camí de les Masies (GR-3) que condueix fins a Castellserà, al sud-oest d'Agramunt.
- Els camins dels vorals del Canal d'Urgell, que porten fins a una extensa zona d'horts situada a l'oest del nucli, així com fins a la depuradora. A més a més de tenir un ús recreatiu per als vianants al tram nord d'aquest camí.
- El Camí Vell de Mafet, que compta amb un pont sobre el Canal d'Urgell al nord de la Ronda dels Comptes d'Urgell.
- Camí de la Donzell (GR-3), parteix d'Agramunt en direcció nord fins a la Donzell d'Urgell.
- Carretera de les Puelles, que condueix cap a aquest nucli agregat en direcció NE i que, juntament amb el Carrer Baixada del Convent, porten cap al Cementiri d'Agramunt.
- Carrer Convent, que continua fins a la localitat de les Puelles, a l'est del municipi, encara que és una prolongació del Raval de Puigverd.
- Camí de la Torre, que parteix de la zona industrial en direcció sud.
- Camí de les Peixeres, situat al sud de la zona industrial d'Agramunt, es dirigeix cap al Tossal de les Peixeres.

Figura 4. Xarxa principal d'itineraris per a vehicles del nucli d'Agramunt.



Font: pròpia.

Aparcaments i zona blava

Formen part, també, de la xarxa bàsica per a vehicles, els espais destinats a aparcaments de vehicles, especialment els espais d'aparcament municipal, on hi ha una capacitat major d'acollir vehicles. En aquest sentit, Agramunt disposa de diverses zones d'aparcament municipal, algunes d'aquestes habilitades en els darrers anys. La majoria es concentren a nord i sud de les vies que componen la configuració urbana de la carretera L-303 donant servei a la principal àrea comercial i administrativa de la població.

D'altra banda, hi ha dues zones d'aparcament que són zona blava. Són gratuïtes, però amb limitació a una hora i funcionen amb identificació horària. Estan al carrer Sabateria de Baix i al carrer Agustí Ros.

Foto 6. Zona d'aparcament municipal cèntrica (Carrer Sabateria de Baix).



Font: pròpia

D'entre els aparcaments lliures, destaquen a zona d'aparcament situat a la Plaça del Pou i annex al Pont Romànic. És de terra i de gran capacitat (unes 120 places), i la seva posició és relativament cèntrica.

Foto 7. Aparcament de la Plaça del Pou.



Font: Ajuntament d'Agramunt.

Cal esmentar que a la zona de l'Estació d'Autobusos i del Pavelló Firal Municipal hi ha una gran extensió d'aparcament gratuït, a tot el conjunt de la Plaça Fondandana.

Existeixen tres solars privats amb qui l'Ajuntament d'Agramunt ha signat convenis per poder ser utilitzats com a aparcament de vehicles. Un d'ells ja ha estat esmentat, el que està situat entre la Plaça del Pou i el Pont Romànic. Els altres dos ocupen una posició molt cèntrica, al carrer Agustí Ros, davant el CEIP Macià Companys, i l'altre al Raval de Puigverd.

Foto 8. Zona d'estacionament a la Plaça Fondandana.



Font: pròpia.

Com a gran extensió d'aparcament tant per a vehicles lleugers com també pesants, hi ha l'esplanada de terra del costat de la Discoteca Waikiki, a la banda esquerra de la C-14. És un terreny obert i l'estacionament no està regulat. El principal ús que se'n fa és l'aturada de vehicles pesants al llarg del dia, però serveix per disposar d'un nombre molt elevat de places d'aparcament per esdeveniments significatius com ara la Fira del torró i la xocolata a la pedra, dies en què llavors sí que hi ha una regulació especial per a la zona d'aparcament.

3.4. Les xarxes d'itineraris per a vianants i bicicletes d'Agramunt

La xarxa d'itineraris per a vianants d'Agramunt, de la mateixa manera que la xarxa bàsica per a vehicles, està condicionada per l'estructura urbana del nucli d'Agramunt, que es divideix en gran part en dues àrees residencials diferenciades, la del nucli antic i la zona de creixement recent; a més de la zona industrial.

Nucli antic

El nucli inicial d'Agramunt, va créixer a les vessants de la dreta del Sió. Al voltant del turó del Castell, a uns 300 metres del riu, va ser on sorgí la població d'Agramunt. On ara hi ha la Plaça de l'Església, que és aproximadament al peu del tossal, hi havia una confluència de camins que va afavorir el desenvolupament de la població.

Al llarg de tot el casc antic hi cohabitaven vehicles, vianants i bicicletes, ja que la majoria de carrers són amb pendents, amplades estretes i voreres inferiors al metre o sense vorera. La Plaça Mercadal i la Plaça de l'Església són les més dinàmiques, així com ho són els carrers Firal, Estatuts Nous (sud-nord) Castell i la Ronda dels Comptes d'Urgell (est-oest). Cal notar que en els darrers anys s'ha restringit el trànsit de vehicles a veïns i comerciants als carrers Sió, Vilavella, Sant Joan i plaça l'Església.

Foto 9. Carrers del nucli antic, Sabateria de Baix i Raval de Puigverd, amb voreres inferiors a 1 metre o sense voreres.



Font: pròpia.

Zona de creixement recent

La zona de creixement recent es desenvolupa principalment al sud del nucli antic, traspasant la barrera del riu Sió. Al situar-se en un espai més planer, els pendents no són tan elevats i els carrers poden arribar a tenir 10 o 12 metres d'amplada quan parlem de vies principals com ara tot el tram urbà de la L-303, l'Av. Catalunya i el Carrer del Passeig Nou (nord-sud), i amb una amplada d'uns 5-7 metres els carrers que acaben de formar una xarxa articulada per a vianants i bicicletes que són l'Avinguda dels Esports i el carrer del Clos i el de l'Institut (est-oest).

A part dels dos ponts per al trànsit rodat i de vianants, existeixen un seguit de 3 passarel·les al llarg del curs del riu, a més del Passeig Josep Brufau i el Passeig Mercè Ros que permeten gaudir d'una via exclusiva per a vianants i recreativa al llarg del riu Sió. La utilitat del passeig i les passarel·les és la de connectar les dues bandes del riu, i també de disposar d'unes vies exclusives per als vianants i usuaris de la bicicleta.

L'amplada de les voreres dels carrers d'expansió recent majoritàriament supera l'amplada d'1,5 metres, tot i que en alguns carrers unidireccionals, tant l'amplada del vial com de la vorera pot ser menor.

A la part nord i oest del nucli d'Agramunt, per on circula el canal d'Urgell, trobem els camins dels vorals que són utilitzats pels vianants i per les bicicletes per a un ús recreatiu i a vegades esportiu.

Foto 10. Carrers de la zona urbanitzada recent i la zona de vianants al llarg del Riu Sió.



Font: pròpia.

Tenint en compte les diferents tipologies de vials que es configuren en les diferents zones urbanes i la distribució d'equipaments en el nucli d'Agramunt, els carrers que configuren la Xarxa principal d'itineraris per a vianants són:

- Tram urbà de la L-303.
- La totalitat del nucli antic.
- Ronda dels Comptes d'Urgell.
- Avinguda de Catalunya.
- Carrer del Passeig Nou.
- Avinguda dels Esports.
- Carrer el Clos.
- Carrer de l'Institut.
- Passeig Josep Brufau – Passeig Mercè Ros.
- Passarel·les de vianants sobre el Riu Sió.

Cal tenir en compte, però, que tota la zona del nucli antic, per les seves característiques, es pot considerar com una zona de convivència, on els vianants i ciclistes comparteixen l'espai, fins i tot en aquells vials on s'hi poden trobar voreres.

Pel que fa a les zones industrials, algunes tenen un accés per a vianants bastant difícil, ja que en molts cops no disposen de voreres o aquesta és utilitzada per l'estacionament de vehicles, prioritzant la circulació del trànsit rodat pel vial.

Pel que fa a la xarxa d'itineraris per a bicicletes, actualment Agramunt no disposa d'una xarxa pròpia i segregada per a aquest mitjà de transport, tot i que la circulació és admesa a tot el nucli. La circulació pel nucli antic amb intensitats de trànsit baixes i amb traçats de carrers que dificulten l'assoliment de velocitats altes per part dels vehicles privats, permet la cohabitació entre diferents mitjans de transport, facilitant l'ús de les bicicletes amb garanties de seguretat per als usuaris. En els vials que configuren la Xarxa bàsica d'itineraris per a vehicles, on les intensitats de trànsit i les velocitats que assoleixen els vehicles són superiors, aquesta cohabitació es veu dificultada, tot i que amb la instal·lació de passos de vianants elevats s'ha aconseguit una disminució de la velocitat dels vehicles.

Actualment, hi ha habilitats un mínim de deu aparcaments per a bicicletes en el nucli d'Agramunt, alguns situats a la via pública, i altres restringits dins els recintes i equipaments on es troben ubicats. D'aquesta manera, es poden destacar:

- Plaça Mercadal
- Institut (dins el recinte)
- CEIP Macià Companys (dins el recinte)
- Piscines Municipals (dins el recinte)
- Escola Municipal de Música
- Camp de futbol
- Plaça Fontandana, davant el Pavelló poliesportiu municipal
- Solar d'aparcament del carrer Sabateria de Baix

3.5. Oferta de transport públic

La xarxa de transport públic del municipi d'Agramunt està formada pel servei d'autobusos interurbans que connecten Agramunt amb les ciutats i poblacions properes més importants, com ara Tàrrrega, Cervera, Balaguer i Artesa de Segre. Endemés aquestes línies cobreixen trajectes més llargs que permeten anar d'Agramunt a Lleida i Barcelona, així com també a la Poble de Segur.

Pel que fa al servei d'autobús interurbà, tres línies tenen parada a Agramunt. Aquestes línies són:

- **Línia 501**, que cobreix el trajecte Barcelona – Cervera – Agramunt - Artesa de Segre – Eth Pònt de Rei, amb també parada destacada a Tàrrrega, Tremp i la Poble de Segur. Cal dir que per arribar fins a Eth Pònt de Rei, cal fer un transbordament a la localitat d'Esterrí d'Àneu, on acaben el trajecte tots els convois que parteixen des de Barcelona.
- **Línia 109**, que cobreix el trajecte Lleida – Agramunt – Cervera, passant també per Balaguer, és la línia que dóna servei a tots els petits pobles i municipis que es troben entre Balaguer i Agramunt, i entre Agramunt i Cervera. Ara bé, cal dir que aquest servei no té cap comboi que cobreixi el recorregut sencer; és a dir, si parteix de Lleida té com

a final de trajecte Agramunt, i si parteix de Cervera també té com a final de trajecte Agramunt.

- **Línia 403**, cobreix el trajecte Barcelona – Balaguer – Alfarràs, només funciona els divendres i els diumenges amb una sola freqüència de Barcelona a Alfarràs els divendres i el trajecte invers (Alfarràs – Barcelona) els diumenges. És una línia que també connecta Agramunt amb les poblacions de Tàrraga, Cervera i Balaguer.

Les línies són gestionades per l'ATM de Lleida (Autoritat Territorial de la Mobilitat) i l'empresa operadora de les tres línies és Alsina Graells SA.

Cal dir que el ventall de possibilitats amb transport públic s'amplia si l'usuari es desplaça a Tàrraga, on des d'allí es pot accedir a altres punts del territori català com Girona, i la costa Daurada també a l'estiu. A més, a Tàrraga hi ha servei de ferrocarril, encara que aquest connecta poblacions que ja les cobreixen els autocars (Lleida i Barcelona).

Figura 5. Horaris de la Línia 501 Barcelona – Cervera – Artesa – Eth Pònt de Rei.

Tram no integrat a l'ATM
Tram integrat a l'ATM

	Barcelona ▶ Cervera ▶ Artesa de S. ▶ Eth Pònt de Rei								
	2	3	5	2	7	8	1	4	4
Barcelona	-	07.30	09.00	-	-	-	14.30	-	18.00
Cervera	-	09.05	10.35	-	-	-	16.05	-	19.40
Tàrraga	09.00	09.47*	11.17*	12.00	-	-	16.41	18.00	19.55
Claravalls	09.10	09.55	11.25	12.10	-	-	16.49	18.10	20.03
Sta. Ma. Montmagastrell	09.15	09.57	11.27	12.15	-	-	16.51	18.15	-
Agramunt	09.25	10.04	11.34	12.25	-	-	16.58	18.25	20.15
Malet	09.28	10.07	11.37	12.28	-	-	17.01	18.28	-
Montclar	09.35	10.13	11.43	12.35	-	-	17.07	18.35	-
Artesa de Segre	09.45	10.20	11.50	12.45	-	-	17.14	18.45	20.30
Tremp	-	10.25	11.55	-	-	-	19.19	-	21.25
La Pobla de Segur	-	11.43	13.13	-	-	-	18.35	-	21.40
Sort	-	12.09	13.39	-	-	-	-	-	-
Esterri d'Àneu	-	12.39	14.09	-	13.30	14.15	-	-	-
Eth Pònt de Rei	-	-	-	-	15.10	15.55	-	-	-

	Eth Pònt de Rei ▶ Artesa de S. ▶ Cervera ▶ Barcelona								
	4	2	1	7	2	3	5	6	4
Eth Pònt de Rei	-	-	-	11.15	-	-	-	-	-
Esterri d'Àneu	-	-	-	12.55	-	14.30	17.00	-	-
Sort	-	-	-	-	-	15.00	17.30	-	-
La Pobla de Segur	06.30	-	08.45	-	-	15.30	18.05 *	18.00	-
Tremp	06.45	-	09.01	-	-	15.57	18.27	18.15	-
Artesa de Segre	07.40	09.45	10.06	-	12.45	16.57	19.27	18.10	18.15
Montclar	-	09.55	10.13	-	12.55	17.04	19.34	-	19.25
Malet	-	10.00	10.19	-	13.00	17.10	19.40	-	19.30
Agramunt	07.55	10.05	10.22	-	13.05	17.13	19.43	19.25	19.35
Sta. Ma. Montmagastrell	-	10.15	10.29	-	13.15	17.20	19.50	-	19.45
Claravalls	08.04	10.20	10.31	-	13.20	17.22	19.52	-	19.50
Tàrraga	08.15	10.30	10.50	-	13.30	18.05*	20.35*	-	19.55
Cervera	-	-	11.10	-	-	18.17	20.47	20.00	-
Barcelona	10.10	-	12.50	-	-	20.00	22.30	21.40	-

* Hora de sortida

1 Diari.
2 Dilluns a divendres feiners i diumenges.
3 Dilluns a dissabtes feiners.
4 Dilluns a divendres feiners.
5 Festius.
6 Diumenges del calendari escolar.
7 Diari de l'1 de juliol al 15 de setembre.
8 Festius de l'1 de juliol al 15 de setembre.

Font: ATM Lleida (2021).

La línia 501, encara que a la taula hi apareixen moltes freqüències, no totes realitzen la totalitat del recorregut ni tampoc ho fan tots els dies de la setmana. Això és degut al fet que una part del

recorregut (el comprès entre Cervera i Artesa de Segre) forma part de l'ATM Lleida i, en canvi, la resta no. Dins aquesta línia, el servei Tàrrrega – Agramunt – Artesa de S. té 6 freqüències diàries en ambdós sentits. En diumenges i festius la freqüència es redueix a 2-3 depenent del dia.

Cal afegir en aquesta línia 3 freqüències que realitzen el trajecte Barcelona – La Pobla de Segur en ambdós sentits, afegint-n'hi una d'extra els diumenges al vespre en sentit Barcelona durant el curs escolar per cobrir la mobilitat dels estudiants cap a la capital catalana.

Figura 6. Horaris de la Línia 109 Lleida – Agramunt – Cervera.

Lleida ▶ Agramunt ▶ Cervera				Cervera ▶ Agramunt ▶ Lleida					
	Dilluns a divendres feiners		Dissabtes feiners			Dilluns a divendres feiners		Dissabtes feiners	
Lleida	13:00	16:30	--	--	Cervera	--	--	06:15	14:45
Balaguer	13:17	19:17	--	--	Tarroja de Segarra	--	--	06:25	--
Hostalnou	13:27	19:27	--	--	Sedó	--	--	06:28	--
La Sentiu de Sió	13:29	19:29	--	--	Hostalnova	--	--	06:30	--
Flix (emb.)	13:31	19:31	--	--	Concabella	--	--	06:34	--
Montgai	13:40	19:40	--	--	Les Pallargues	--	--	06:37	--
Butsènit	13:44	19:44	--	--	Mont-roig	--	--	06:40	--
Les Ventoses	13:45	19:45	--	--	La Cardosa	--	--	--	14:51
Pradell de Sió	13:51	19:51	--	--	L'Aranyó-Montcorbis	--	--	--	14:55
Preixens	13:55	19:55	--	--	Mont-roig (emb.)	--	--	06:42	14:59
Agramunt	14:00	20:00	05:35	14:00	Belver d'Ossó	--	--	06:46	15:04
Puigverd d'Agramunt	--	--	05:38	14:03	Ossó de Sió	--	--	06:49	15:07
Castellnou de M.	--	--	05:41	14:06	Castellnou de M.	--	--	06:51	15:09
Ossó de Sió	--	--	05:43	14:08	Puigverd d'Agramunt	--	--	06:54	15:12
Belver d'Ossó	--	--	05:46	14:11	Agramunt	07:00	14:30	07:00	15:15
Mont-roig (emb.)	--	--	05:51	14:13	Preixens	07:06	14:36	--	--
L'Aranyó-Montcorbis	--	--	05:55	--	Pradell de Sió	07:00	14:39	--	--
La Cardosa	--	--	05:59	--	Les Ventoses	07:12	14:42	--	--
Mont-roig	--	--	--	14:17	Butsènit	07:16	14:46	--	--
Les Pallargues	--	--	--	14:20	Montgai	07:20	14:50	--	--
Concabella	--	--	--	14:23	Flix (emb.)	07:29	14:55	--	--
Hostalnova	--	--	--	14:27	La Sentiu de Sió	07:31	15:01	--	--
Sedó	--	--	--	14:29	Hostalnou	07:33	05:16	--	--
Tarroja de Segarra	--	--	--	14:32	Balaguer	07:48	05:18	--	--
Cervera	--	--	06:08	14:42	Lleida	08:30	16:00	--	--

Font: ATM Lleida (febrer 2021).

La línia 109, de dilluns a divendres té dues freqüències que realitzen el trajecte Lleida – Agramunt, una al matí i una a la tarda (la parada d'Agramunt és el final del trajecte). El recorregut invers, Agramunt Lleida, també té dues freqüències diàries els dilluns i els divendres.

De la mateixa línia també hi ha un servei que només circula els dissabtes entre Agramunt i Cervera. Compta amb dues freqüències d'anada i de tornada (matí i migdia), essent Agramunt el punt de partida i final de la ruta.

Aquesta línia dona servei a tots els petits nuclis i poblacions que es troben entre Balaguer i Agramunt, destacant La Sentiu de Sió, Montgai, Butsènit i Preixens, i també les que es troben entre Agramunt i Cervera, on destaca Puigverd d'Agramunt, Ossó de Sió i Tarroja de Segarra, per esmentar els més poblats.

Figura 7. Horaris de la línia 403 Barcelona – Balaguer – Alfarràs.

Barcelona ▶ Balaguer ▶ Alfarràs		Alfarràs ▶ Balaguer ▶ Barcelona	
	Divendres feiners		Diumenges
Barcelona	14:30	Alfarràs	19:15
Igualada	15:39	Algèri	19:23
Cervera	16:14	Castelló de Farfanya	19:33
Tàrrrega	16:25	Balaguer	19:44
Claravalls	16:33	La Sentiu de Sió	19:54
Sta. Ma. Montnagastrell (emb.)	16:35	Flix (emb.)	19:55
Agramunt	16:42	Montgai	20:09
Preixens	16:48	Butsènit	20:13
Pradell de Sió	16:48	Les Ventoses	20:15
Les Ventoses	16:50	Pradell de Sió	20:17
Butsènit	16:53	Preixens	20:19
Montgai	16:57	Agramunt	20:23
Flix (emb.)	17:06	Sta. Ma. Montnagastrell (emb.)	20:36
La Sentiu de Sió	17:07	Claravalls	20:38
Balaguer	17:17	Tàrrrega	20:46
Castelló de Farfanya	17:27	Cervera	20:57
Algèri	17:37	Igualada	21:33
Alfarràs	17:45	Barcelona	22:42

Font: ATM Lleida (febrer 2017).

La línia 403, que uneix Barcelona – Balaguer – Alfarràs, i que té parada a Agramunt, solament circula d'anada els divendres a la tarda i de tornada els diumenges al vespre. Aquesta línia té la funció de cobrir els desplaçaments de la mobilitat per residència – estudi dels que ho fan a Barcelona.

L'Estació d'autobusos d'Agramunt està situada a la Plaça de la Fondandana, a tocar del Pavelló municipal i Firal d'Agramunt. L'estació compta amb una marquesina, tancada a dues bandes i amb un banc interior.

Foto 11. L'Estació d'Autobusos d'Agramunt, Plaça de la Fondandana.



Font: pròpia.

La localització de l'estació és molt bona en diversos aspectes. Per una banda, l'accessibilitat des de la carretera C-14, així com de la carretera de Cervera i de Balaguer. D'altra banda, en relació al nucli, està en un punt cèntric, entre 500 i 700 metres de tots els extrems de la zona residencial, i també a 600 metres dels polígons industrials. A més el fet de trobar-se en una zona oberta i ampla permet realitzar sense problemes les maniobres dels combois, així com també d'acollir el transport privat es desplaça fins a la dita estació.

Pel que fa al transport escolar, el municipi d'Agramunt és l'epicentre d'una àrea d'influència que rep, la població escolar tant dels nuclis agregats municipals com d'altres nuclis que no disposen d'oferta escolar. Segons les dades del Consell Comarcal de l'Urgell, Agramunt és el destí final de les següents rutes:

- Ruta 4:** Butsènit, les Ventoses, Pradell, Preixens
- Ruta 5:** Montclar, Donzell, Mafet
- Ruta 6:** Bellver, Ossó, Castellnou d'Ossó, Puigverd

Aquestes rutes tenen la parada just davant dels següents centres educatius d'Agramunt:

- IES Ribera del Sió
- Col·legi Mare de Déu dels Socors
- CEIP Macià Companys

3.6. Principals disfuncions en relació a la mobilitat

Cadascuna de les Xarxes bàsiques descrites anteriorment té en algun punt del seu itinerari algun problema de mobilitat en algun dels mitjans de transport, siguin mecànics o motoritzats, la majoria derivats de la dificultosa convivència entre els vehicles privats i la resta d'usuaris de la via pública. Els principals punts conflictius són:

Nucli antic

La tipologia urbana i la morfologia del terreny on s'ubica el nucli antic han donat lloc a una sèrie de vials amb eix no rectilini i de cert pendent, de manera que s'han desenvolupat una sèrie de barreres arquitectòniques que dificulten la mobilitat dels col·lectius amb disfuncions en la mobilitat.

L'encreuament C-14 amb L-303 i LV-3025

L'encreuament entre la C-14 i les carreteres L-303 (Cervera) i LV-3025, situat al nord-oest del nucli d'Agramunt, tot i que no és un punt central de la vila, cal destacar-lo pel volum de trànsit que hi circula al llarg del dia. Totes tres són carreteres que tenen IMD al voltant de 3.000 vehicles diaris, i el fet de ser de major rang la Carretera C-14 fa que la prioritat dels vehicles la tinguin els vehicles que hi circulen, en lloc de les dues d'àmbit local.

Amb això, cal afegir-hi el fet que no és un encreuament perpendicular, sinó que la L-303 desemboca a la C-14 uns metres més avall de quan ho fa la LV-3025. Això provoca problemes de trànsit com ara petites retencions o aturades obligades al traçat urbà de la C-14 al seu pas per Agramunt.

Vianants pel tram urbà de la C-14

Un aspecte significatiu del tram urbà de la C-14 al seu pas per Agramunt és que és una via on el trànsit de vianants hi és complicat, sobretot al pas pel pont sobre el riu Sió, on l'únic espai per als vianants és el voral dels carrils de circulació.

Aquest problema quedarà en part resolt si es construeix la variant de la C-14 al seu pas pel nucli d'Agramunt, ja que el traçat alternatiu desviaria el volum de trànsit considerable que hi circula.

Senyalització als camins del canal

Els camins que es troben a les dues bandes del canal, al llarg del seu traçat pel nord i l'oest del nucli d'Agramunt, han esdevingut uns recorreguts usats pels vehicles, vianants i les bicicletes de manera recreativa o per desplaçar-se als nombrosos horts de la zona. Ara bé, aquests camins no disposen de senyalització ni mesures de protecció en els trams més concorreguts.

Zones d'aparcament a la zona esportiva

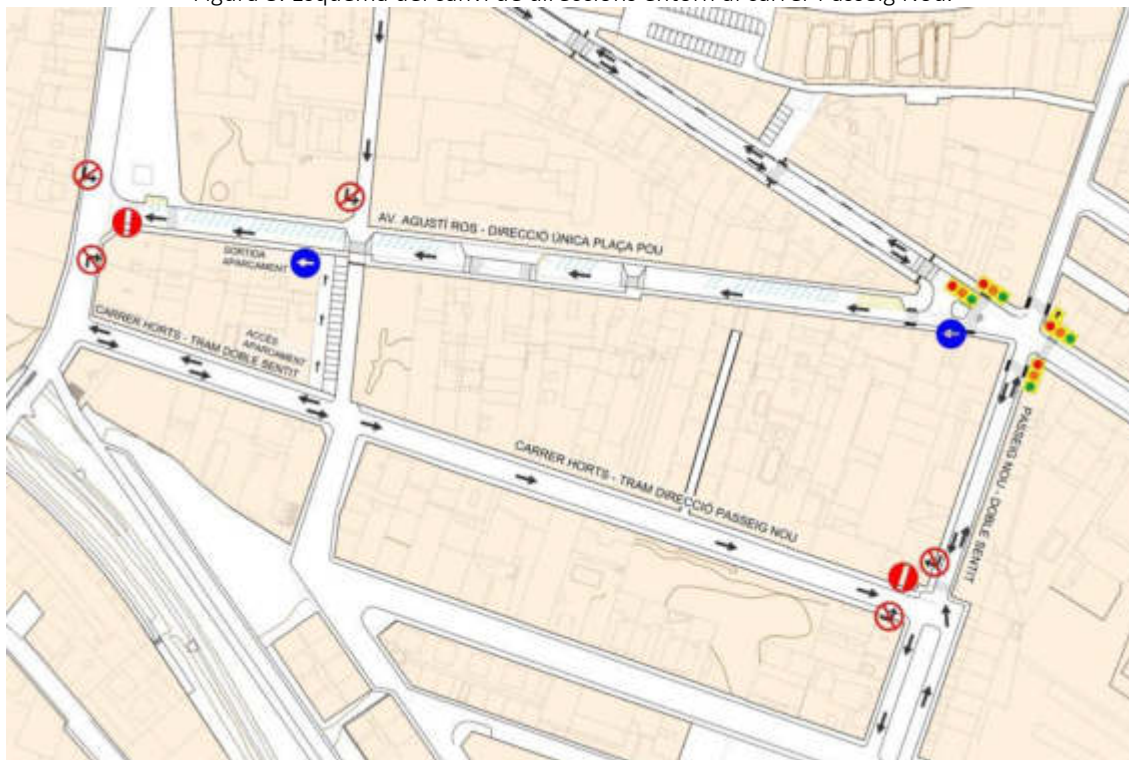
Cal esmentar que a la zona esportiva, on hi ha el camp de futbol, les pistes de tennis i les piscines municipals, no disposen d'espai suficient per a l'aparcament de vehicles. Amb la mobilitat i els desplaçaments que genera aquest tipus d'equipaments, el fet que no hi hagi una zona d'aparcament propera pot portar problemes de mobilitat en determinats moments.

3.7. Canvis recents en l'organització de la mobilitat a Agramunt

Per tal de comptar amb una millor aproximació a l'estat de la mobilitat actual a continuació es detallen alguns canvis en mobilitat introduïts recentment en la població.

- Nou semàfor i pas de vianants elevat en la travessia urbana de la L-303 a l'alçada del camp de futbol. L'objectiu de la instal·lació del nou semàfor és garantir la seguretat dels vianants en aquest punt concret del vial molt freqüentat per vehicles. El nou semàfor es posarà en vermell quan els vehicles superin els barems de velocitat permesos en aquest punt. D'altra banda, serà també el ciutadà qui podrà activar el semàfor a través d'un pulsador que farà que el dispositiu es posi en verd garantint el pas dels vianants (2016).
- Desviament del trànsit pesant de la L-303 per un itinerari alternatiu del polígon industrial fins a la C-14 (2016).
- Nova ordenació de trànsit de les avingudes Agustí Ros i Jaume Mestres (amb implantació de semàfors de la cruïlla) que afecta també els carrers Passeig Nou i carrer del Horts. El carrer Passeig Nou va passar a tenir doble sentit de circulació, una doble direccionalitat des de la cruïlla amb el carrer Jaume Mestres fins a la passarel·la metàl·lica del passeig Josep Brufau. D'altra banda, el carrer dels Horts ara és d'un únic sentit, i va des del carrer Ensenyament fins al carrer Passeig Nou. No obstant, el tram fins a la residència és de doble sentit. Un altre canvi important és que des del carrer dels Horts no es pot girar directament per accedir al carrer Passeig Nou per sortir a la carretera de Cervera. Per poder pujar pel carrer Passeig Nou serà necessari anar a girar a la intersecció que comunica el carrer Passeig Nou amb l'avinguda dels Esports. La doble circulació del carrer Passeig Nou va permetre unir la zona del Passeig amb el centre de la vila descongestionant així la circulació a la plaça del Pou (2018).

Figura 8. Esquema del canvi de direccions entorn al carrer Passeig Nou.



Font: Ajuntament d'Agramunt.

3.8. Pla Local de Seguretat Viària d'Agramunt

El 2020 es va fer públic el Pla local de seguretat viària d'Agramunt, una actualització de l'anterior que es plantejava amb l'objectiu de buscar noves estratègies per mantenir els bons registres quant a la sinistralitat i la lesivitat de les víctimes.

Així doncs, entre altres aspectes, el Pla recull quatre actuacions en zones conflictives de la trama urbana i mesures estratègiques per a la seguretat viària. Així doncs, les actuacions previstes són les següents, classificades en trams concentració accidents (TCA) i trams sensació d'inseguretat (TSI):

TCA 1. Carretera de Tàrrega (C-14), tram entre el camí de les Planes i el carrer Fondandana**Descripció i disfuncions de seguretat observades**

La velocitat genèrica de la carretera C-14 és de 90 km/h. Al seu pas pel municipi d'Agramunt, la via presenta trams amb limitacions de velocitat diferents. La velocitat en els trams periurbans és de 70 km/h i el límit es redueix a 50 km/h en el tram urbà. Puntualment, la velocitat es limita a 40 km/h a les proximitats de les rotondes existents al llarg de l'eix.

Tots els elements de la carretera, així com les limitacions de velocitat, es senyalitzen correctament amb el senyal vertical corresponent i s'ubiquen en punts de fàcil visibilitat pels conductors.

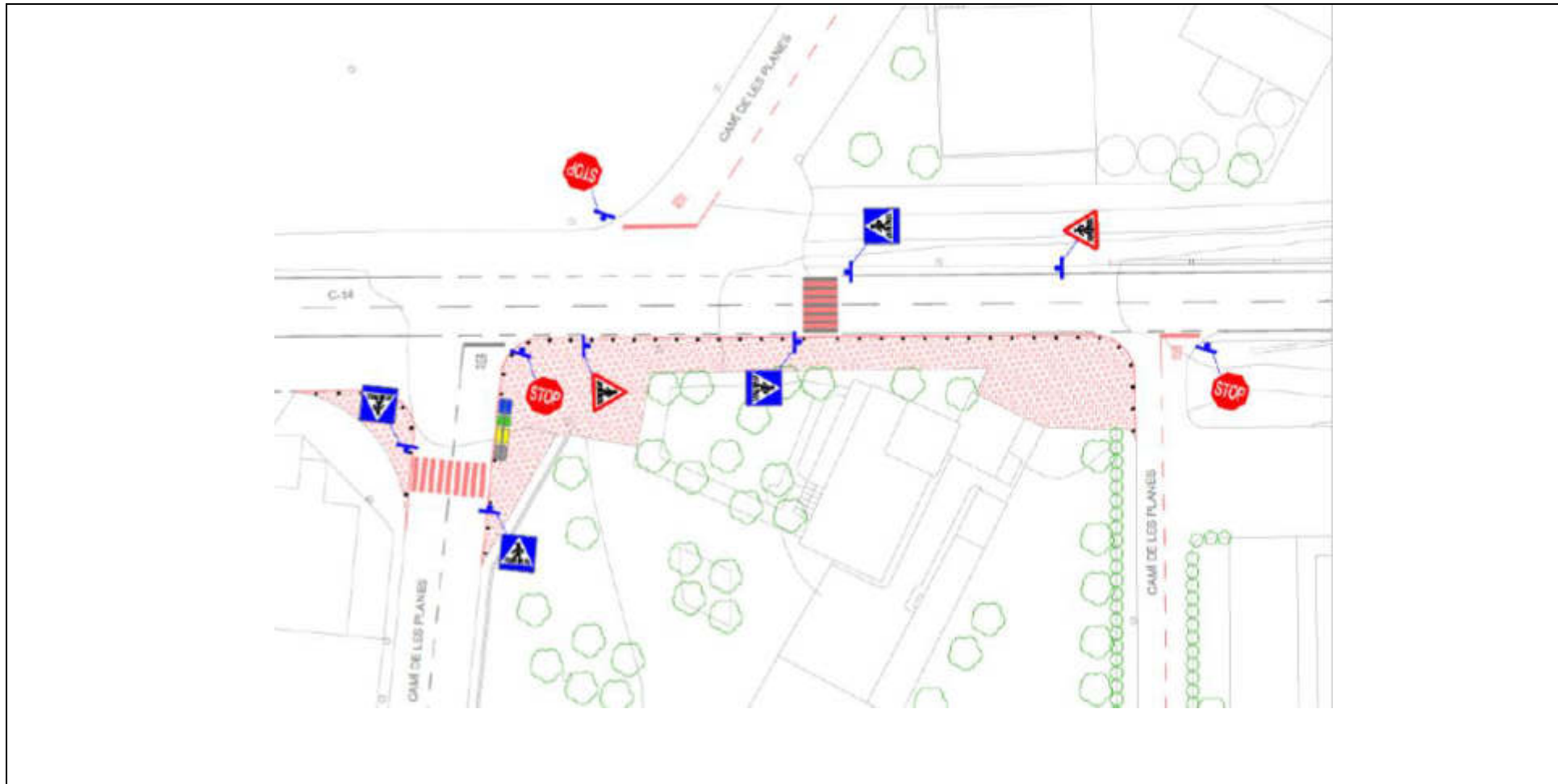
En general, els condicionants de la via (l'amplada dels carrils i la marcada linealitat de l'eix) afavoreixen una velocitat excessiva dels vehicles. No s'observa la implantació d'elements reductors de velocitat a la carretera. L'entorn d'estudi inclou un pas de vianants per creuar la carretera. Aquest dona accés als habitatges del camí de les Planes amb el nucli urbà. Es tracta de l'únic pas existent en molts metres de via i, d'acord amb la informació facilitada per la Policia Local, existeix una **alta sensació d'inseguretat derivada de la velocitat dels vehicles i la manca de respecte per la prioritat de pas dels vianants**.

A més a més, l'entorn també presenta **deficiències pel que fa a la infraestructura per vianants**. Destaca especialment la inexistència de voreres o itineraris habilitats i senyalitzats pels vianants, els quals han de caminar pel voral de la C-14 i per la calçada en el tram final de la camí de les Planes. Per últim, s'observa també **l'escàs manteniment de la senyalització horitzontal de l'entorn**.

PROPOSTA DE MILLORA:

Els objectius generals de la proposta que es realitza en aquest entorn tracten de millorar la infraestructura per als vianants, la senyalització de l'àmbit i la seguretat i visibilitat del pas de vianants de la C-14:

1. **Compactar la cruïlla amb el camí de les Planes i completar els itineraris per vianants amb la implantació de noves voreres i la disposició d'un nou pas.**
2. **Reforçar la visibilitat del pas de vianants de la C-14.**
3. **Millorar la senyalització horitzontal de l'entorn.**
4. **Repintar els senyals del stop, les línies de detenció i la línia de separació dels sentits de circulació.**



TCA 2. Carretera de Cervera, vial de connexió amb el carrer de la Verge dels Socors**Descripció i disfuncions de seguretat observades**

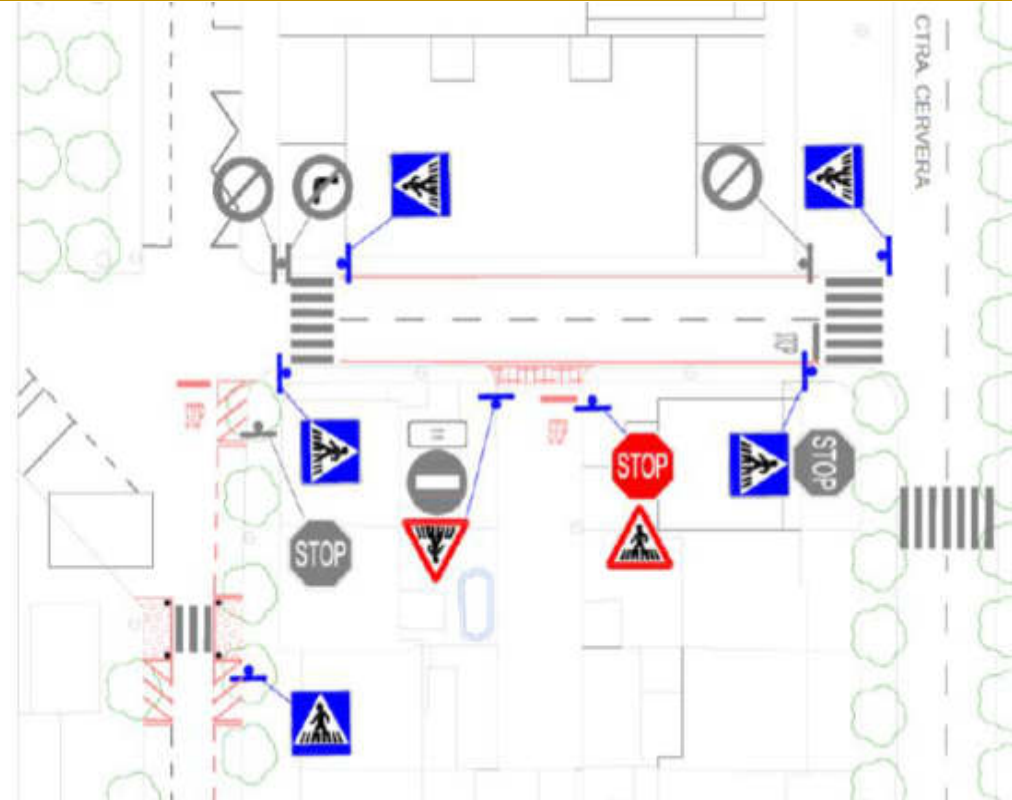
El dos atropellaments registrats en aquest entorn els darrers anys posen de manifest l'existència de deficiències en la infraestructura per a vianants. En concret, s'observa que les voreres presenten amplades inferiors a 1 metre i en alguns punts es troben obstacles (fanals, pals de la llum, etc.) que les converteixen en intransitables, obligant els vianants a moure's per la calçada.

D'altra banda, l'itinerari per a vianants de la banda oest queda interromput per un vial auxiliar d'ús exclusiu per a veïns. Endemés, en aquest punt, hi ha una mala visibilitat entre els vehicles que surten i els vianants que transiten per la vorera. S'observa també l'escàs manteniment de la senyalització horitzontal i del paviment de l'entorn i la manca de senyalització vertical en els passos de vianants. Per últim, es detecten problemes de visibilitat per l'existència de vehicles estacionats de manera regular en les proximitats dels passos de vianants i les interseccions del carrer de la Verge del Socors.

PROPOSTA DE MILLORA:

Els objectius generals de la proposta que es realitza en aquest entorn tracten de millorar la infraestructura per als vianants, la senyalització de l'àmbit i la seguretat i visibilitat del pas de vianants de la C-14:

1. **Completar l'itinerari per a vianants de la vorera oest.**
2. **Millorar i reforçar la senyalització de l'entorn**
3. **Millorar la visibilitat dels elements viaris al carrer de la Verge dels Socors.**



TSI1. Carretera de Tàrrega (C-14), tram entre el carrer Mas Vell i el carrer dels Segadors**Descripció i disfuncions de seguretat observades**

En el tram d'estudi es localitza el conjunt d'edificacions turístiques de l'empresa Torrons Vicens. Tot i no registrar cap accident en els últims anys, es tracta d'un entorn especialment sensible per l'elevat nombre de desplaçaments que genera, tant en vehicle motoritzat com a peu. En general, la infraestructura viària és correcta. Els elements de la carretera es senyalitzen correctament amb el senyal vertical corresponent i s'ubiquen en punts de fàcil visibilitat pels conductors. La senyalització horitzontal, en canvi, és més limitada i s'identifiquen senyals mig esborrats (com les prioritats de pas de les cruïlles de la carretera C-14).

Les deficiències principals de l'entorn es detecten a la infraestructura per a vianants:

El punt més urgent a resoldre és la connexió a peu entre l'estacionament de turismes i autocars ubicat a la banda est de la carretera amb les edificacions ubicades a la banda oest, entre les que destaquen el museu i la botiga, en tractar-se de grans centres generadors de mobilitat del municipi.

No existeix un itinerari per vianants senyalitzat que ordeni i reguli el moviment de persones dins de l'aparcament i connecti amb la infraestructura de la via pública.

Només hi ha un punt de pas per creuar la carretera C-14 i accedir a la zona del museu i la botiga. A més a més, l'entrega del pas amb la vorera oest no es resol de forma correcta. Els vianants es veuen encaminats al mur perimetral de la parcel·la, amb una vorera mínima i insuficient per absorbir els grups de persones que visiten les instal·lacions.

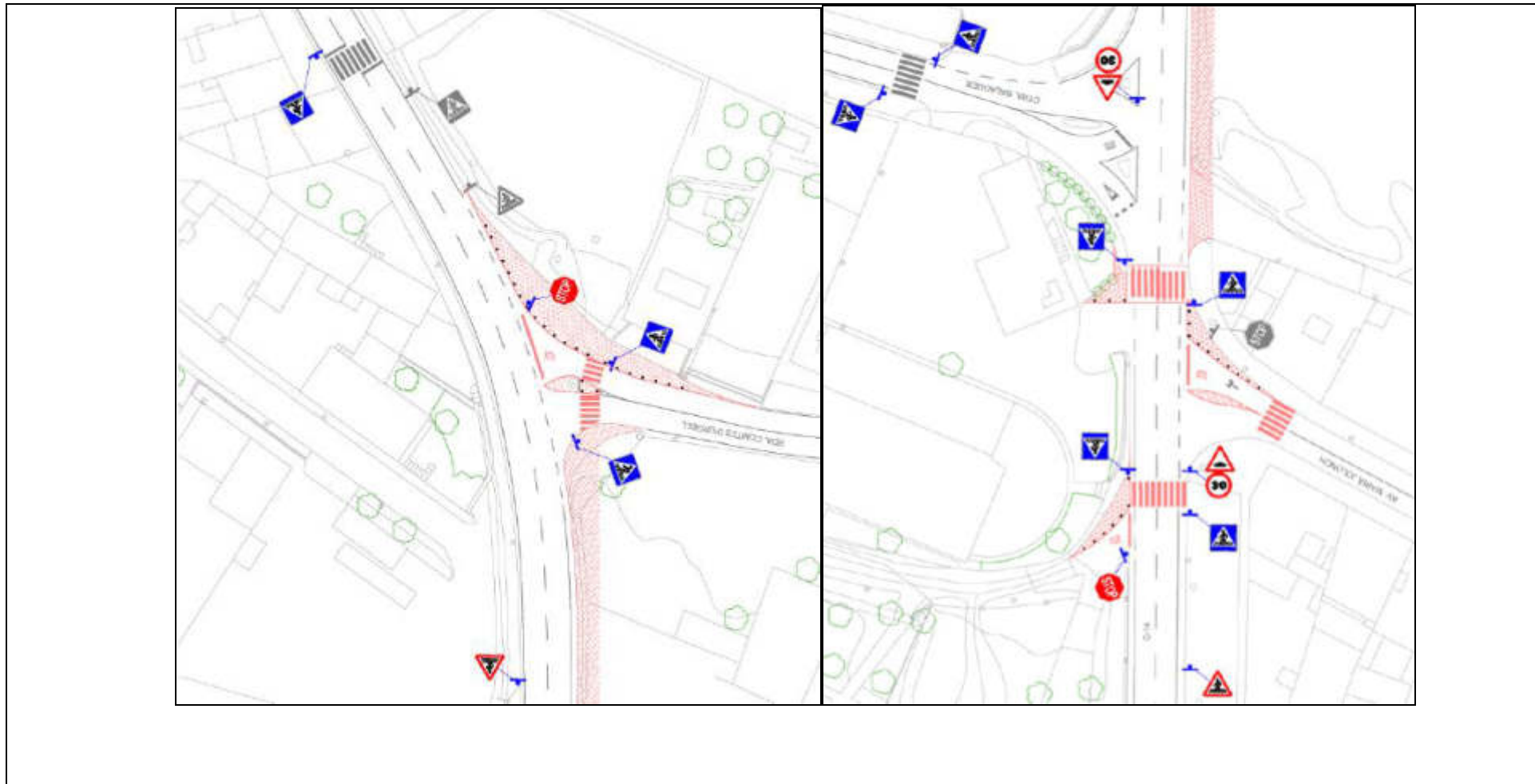
La manca de passos de vianants per creuar la carretera C-14 i la mala definició del pas existent afavoreix que els vianants creuin per qualsevol punt de la calçada de la carretera, podent-se generar situacions de risc.

Les escales d'accés a la botiga des de la carretera C-14 resulten inservibles per la manca d'infraestructura per vianants en aquest punt de la via pública (voreres i passos per creuar la carretera). No és possible accedir a peu des del sector nord del municipi. El tram de la carretera C-14 comprés entre la ronda dels Comtes d'Urgell i el carrer del control no disposa de voreres.

PROPOSTA DE MILLORA:

Els objectius generals de la proposta que es realitza en aquest entorn tracten de millorar la infraestructura pels vianants i la senyalització de l'àmbit:

1. **Millora d'itineraris a peu fins al museu i la botiga dels Torrons Vicens.**
2. **Habilitar l'accés a peu des del sector nord del municipi.**
3. **Compactar les cruïlles del tram i reduir l'espai de circulació dels vehicles.**
4. **Millorar la senyalització de l'entorn.**



TSI2. Avinguda Catalunya, tram entre el carrer Pau Casals i el carrer Manel de Pedrolo**Descripció i disfuncions de seguretat observades**

L'avinguda Catalunya és un dels eixos principals del municipi. Serveix com a connector entre les dues vies principals de la xarxa bàsica, la carretera C-14 i l'eix avinguda Marià Jolonch – carrer Àngel Guimerà, tot passant pel centre urbà (la Plaça del Pou).

El tram d'estudi no registra cap accident en els últims anys, però es tracta d'un entorn que mereix especial atenció pel volum de desplaçaments que suporta tant en vehicle motoritzat, com a peu.

L'avinguda és bidireccional al llarg de tot el traçat i presenta una secció tipus amb un carril per sentit i un cordó d'estacionament a cada banda. En el tram proper a la benzinera, el cordó de la banda est té configuració en bateria, reduint notablement l'espai útil per vianants sobre la vorera.

La principal problemàtica detectada a l'avinguda Catalunya és el desequilibri entre l'espai disponible pels vehicle en detriment de la infraestructura pels vianants. Totes les voreres de l'àmbit presenten amplades inferiors a 1 metre i, en molts punts, es troben obstacles (fanals, pals de la llum, etc.). En canvi, els carrils de circulació tenen amplades generoses que poden induir els vehicles a circular a velocitats excessives.

La senyalització vertical és força completa, especialment pel que fa a les prioritats de pas de les cruïlles i els passos de vianants. La senyalització horitzontal, en canvi, és més limitada amb marques inexistents com la senyalització per delimitar els usos de la calçada. En general, manca manteniment de la senyalització horitzontal i del paviment de l'eix en els trams més properes a la benzinera.

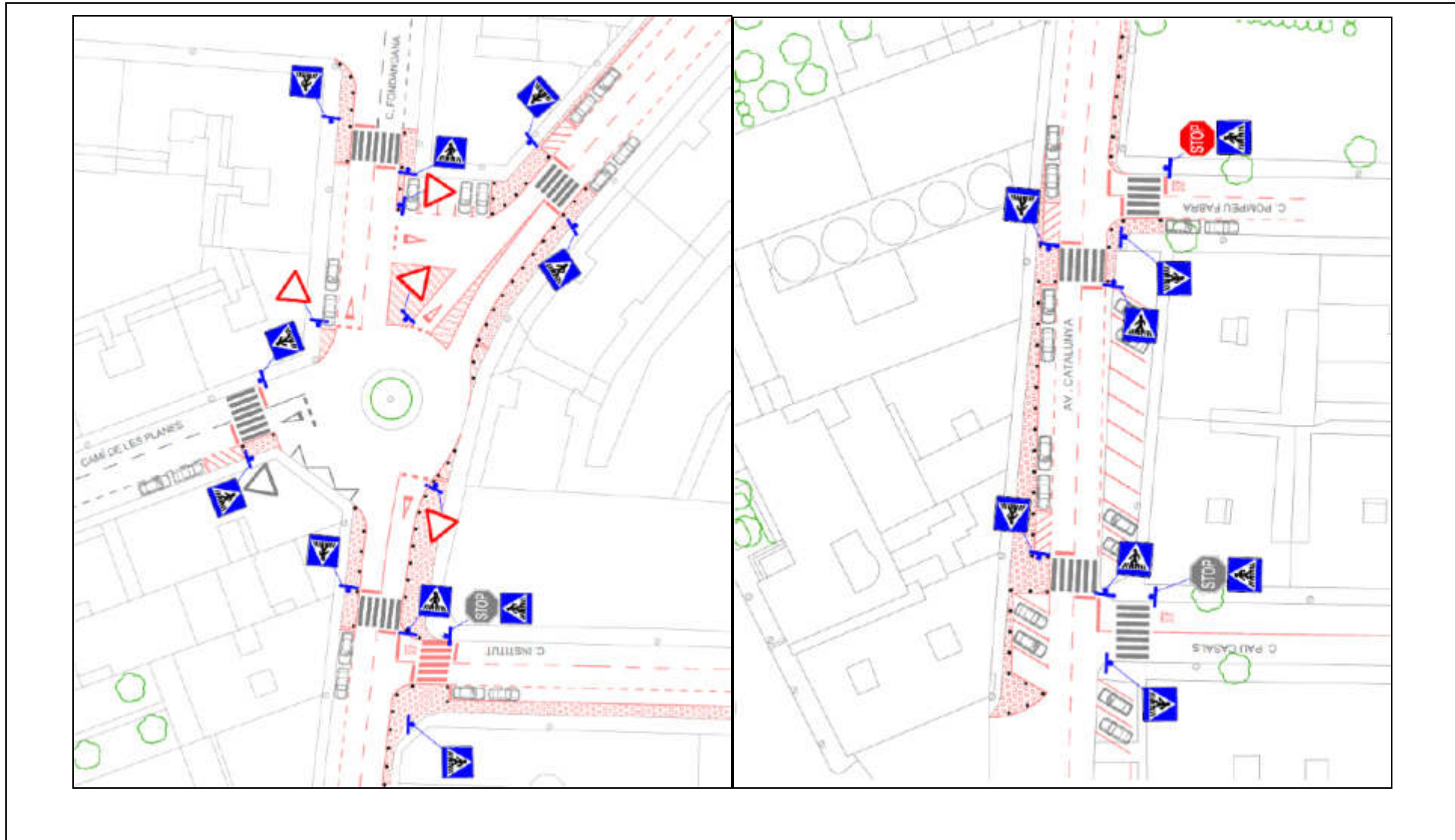
Per últim, es detecten problemes de visibilitat per l'existència de vehicles estacionats de manera reglada en les proximitats d'alguns elements de l'avinguda: els passos de vianants i les interseccions.

PROPOSTA DE MILLORA:

Els objectius generals de la proposta que es realitza en aquest entorn tracten de millorar la infraestructura pels vianants i la senyalització de l'àmbit:

1. **Ampliar voreres i reduir els carrils de circulació**
2. **Millorar i reforçar la senyalització de l'entorn**
3. **Millorar la visibilitat dels elements viaris**
4. **Millora itineraris per vianants**

Tal i com es mostra al plànols següents, sempre que sigui possible, les actuacions descrites per l'avinguda Catalunya es faran extensible també als carrers amb què intersecta: carrer Pau Casals, carrer Pompeu Fabra, carrer de l'Institut, camí de les Planes, carrer Fondandana i carrer Manuel de Pedrolo.



4. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

4.1. Desenvolupament previst en el POUM

El desenvolupament del POUM a Agramunt comportarà la urbanització de noves àrees residencials i industrials. Aquests creixements modificaran la xarxa bàsica de vehicles, vianants i bicicletes i generaran nous desplaçaments derivats principalment de la mobilitat obligada, augmentant la mobilitat global.

El nou POUM estableix diversos àmbits d'actuació, ja sigui en forma de Polígons d'Actuació Urbanística, Sòl Urbanitzable Delimitat de relligament de la zona urbana, com també de Sòl Urbanitzable no delimitat, que es concretaran segons s'indica en les taules i figura següents.

Taula 18. Àmbits de planejament de sòl urbà no consolidat (PAUs i PMUs).

Sector	Superfície (m ²)	Tipus	Habitatges màx.
PAU-1A	14.840,65	Residencial	44
PAU-1B	3.679,72	Residencial	28
PAU-2	12.789,13	Residencial	93
PAU-3	3.364,27	Residencial	16
PAU-4	3.967,15	Residencial	23
PAU-5	9.046,94	Residencial	87
PAU-6	5.194,06	Residencial	36
PAU-7	29.111,94	Residencial	124
PMU-1	11.344,24	Residencial	68
PMU-2	8.467,90	Residencial	65
PMU-3	26.350,44	Residencial	144
PMU-4	3.071,73	Residencial	26
PMU-5	3.776,11	Residencial	28
PMU-6	6.317,92	Residencial	56
Total	141.322,20	Residencial	838

Font: Memòria del Pla.

Taula 19. Sectors de sòl urbanitzable delimitats (SUD).

Sector	Superfície (m ²)	Tipus	Habitatges max.
SUD 1	24.636,74	Residencial	122
SUD 2	55.601,32	Residencial	83
SUD 3	53.032,29	Residencial	148
SUD 4	65.747,18	Residencial	187
SUD 5	53.021,59	Industrial	-
SUD 6	51.377,28	Residencial	128
SUD 7	74.534,77	Industrial	-
SUD 8	93.867,60	Industrial	-
SUD 9	334.858,98	Industrial	-
SUD 10	40.981,08	Residencial	66
Total	847.658,83		734

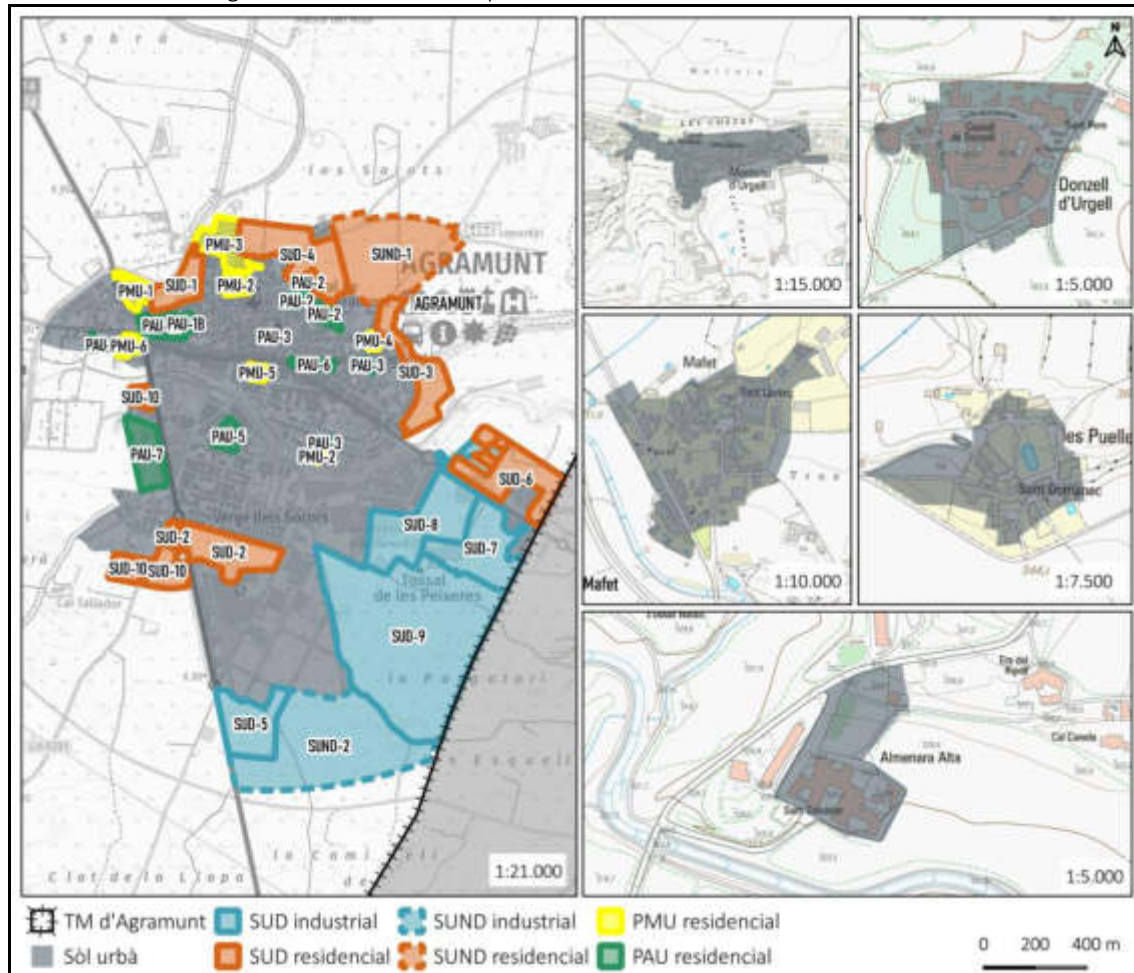
Font: Memòria del Pla.

Taula 20. Sectors de sòl urbanitzable no delimitats (SUDND).

Sector	Superfície (m ²)	Tipus
SUND 1	123.563,63	Residencial
SUND 2	189.325,36	Industrial
Total	312.888,99	

Font: Memòria del Pla.

Figura 9. Alternativa 2 Proposta POUM 2022 d'ordenació dels nuclis.



Font: Proposta POUM de 2022.

Els creixements de sòl residencial s'estableixen al voltant de la zona urbana d'Agramunt, donant-li continuïtat i estructura, sobretot nord i est, i sectors que omplen buits entre zones residencials que s'havien desenvolupat entre la zona residencial sud i la zona industrial.

Els creixements de sòl industrial s'organitzen al sud de les indústries ja existents. Aquestes zones industrials es localitzen vora les infraestructures de transports més importants del nucli d'Agramunt, la C-14 i la L-303 establint un espai continu industrial lligat i estructurat al voltant d'aquestes infraestructures lineals, i donant pes a l'ús terciari al voltant de l'eix de la carretera de Cervera (L-303).

4.2. Estimació de generació de viatges

Els creixements previstos en el POUM desenvoluparan, al llarg dels propers 20 anys, període estimat de vigència, noves zones de sòl urbanitzat. Aquests creixements porten associats un augment de la mobilitat, sigui per activitats econòmiques que s'hi desenvolupen o per la mobilitat obligada dels nous residents.

L'estimació d'aquest increment de la mobilitat es calcula a partir de les ràtios proposades en l'annex I del *Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis de la mobilitat generada*.

Taula 21. Ràtios mínims viatges generats/dia segons l'ús assignat al sòl.

Ús	Ràtios mínimes viatges generats/dia
Habitatge	7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Residencial	10 viatges/100 m ² de sostre
Comercial	50 viatges/100 m ² de sostre
Oficines	15 viatges/100 m ² de sostre
Industrial	5 viatges/100 m ² de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m ² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m ² de sòl
Franja costanera	5 viatges/m de platja

Font: Decret 344/2006.

A partir d'aquestes ràtios es presenten els càlculs d'estimació de viatges.

Taula 22. Àmbits de planejament de sòl urbà no consolidat (PAUs i PMUs).

Nom	Aprofitaments i sistemes	Habitatges	Sostre o sòl (m ²)	Ràtio viatges generats	Viatges generats/dia
PAU-1A	Residencial	44	4.723,54	7 viatges/habitatge	308
	Espais lliures	-	2.847,30	5 viatges/100 m ² de sòl	142
PAU-1B	Residencial	28	3.101,64	7 viatges/habitatge	196
	Espais lliures	-	661,02	5 viatges/100 m ² de sòl	33
PAU-2	Residencial	93	10.245,05	7 viatges/habitatge	651
	Espais lliures	-	2.458,87	5 viatges/100 m ² de sòl	123
PAU-3	Residencial	16	1.861,36	7 viatges/habitatge	112
	Espais lliures	-	1.258,08	5 viatges/100 m ² de sòl	63
PAU-4	Equipaments	-	118,42	20 viatges/100 m ² de sostre	24
	Residencial	23	3.014,91	7 viatges/habitatge	161
PAU-5	Residencial	87	9.497,95	7 viatges/habitatge	609
	Espais lliures	-	1.160,30	5 viatges/100 m ² de sòl	58
PAU-6	Residencial	36	4.022,27	7 viatges/habitatge	252
	Residencial	124	13.525,67	7 viatges/habitatge	868
PAU-7	Espais lliures	-	10.605,90	5 viatges/100 m ² de sòl	530
	Residencial	68	10.335,73	7 viatges/habitatge	476
PMU-1	Espais lliures	-	4.731,64	5 viatges/100 m ² de sòl	237
	Residencial	65	11.770,38	7 viatges/habitatge	455
PMU-2	Espais lliures	-	3.013,55	5 viatges/100 m ² de sòl	151
	Residencial	144	26.350,44	7 viatges/habitatge	1.008
PMU-3	Espais lliures	-	2.635,04	5 viatges/100 m ² de sòl	132
	Equipaments	-	850,9	20 viatges/100 m ² de sostre	170
PMU-4	Residencial	26	4.914,77	7 viatges/habitatge	182

PMU-5	Residencial	28	4.531,33	7 viatges/habitatge	196
PMU-6	Residencial	56	8.845,09	7 viatges/habitatge	392
TOTAL	-	838			7.529

Font: Memòria del Pla.

Taula 23. Viatges generats en els sectors de sòl urbanitzable delimitats (SUD).

Nom	Aprofitaments i sistemes	Habitatges	Sostre o sòl (m ²)	Ràtio viatges generats	Viatges generats/dia
SUD 1	Residencial	122	20.941,23	7 viatges/habitatge	854
	Espais lliures	-	6.857,98	5 viatges/100 m ² de sòl	343
	Equipaments	-	3.670,65	20 viatges/100 m ² de sostre	734
SUD 2	Residencial	83	21.128,50	7 viatges/habitatge	581
	Espais lliures	-	11.623,98	5 viatges/100 m ² de sòl	581
	Equipaments	-	4.225,70	20 viatges/100 m ² de sostre	845
SUD 3	Residencial	148	23.864,53	7 viatges/habitatge	1036
	Espais lliures	-	9.973,44	5 viatges/100 m ² de sòl	499
	Equipaments	-	4.716,01	20 viatges/100 m ² de sostre	943
SUD 4	Residencial	187	29.198,05	7 viatges/habitatge	1309
	Espais lliures	-	6.574,72	5 viatges/100 m ² de sòl	329
	Equipaments	-	6.665,74	20 viatges/100 m ² de sostre	1333
SUD 5	Industrial	-	37.115,11	5 viatges/100 m ² de sostre	1856
	Espais lliures	-	5.302,16	5 viatges/100 m ² de sòl	265
	Equipaments	-	2.666,38	20 viatges/100 m ² de sostre	533
SUD 6	Residencial	128	23.862,68	7 viatges/habitatge	896
	Espais lliures	-	5.137,73	5 viatges/100 m ² de sòl	257
	Equipaments	-	5.142,27	20 viatges/100 m ² de sostre	1028
SUD 7	Industrial	-	48.447,60	5 viatges/100 m ² de sostre	2422
	Espais lliures	-	10.712,11	5 viatges/100 m ² de sòl	536
	Equipaments	-	4.065,36	20 viatges/100 m ² de sostre	813
SUD 8	Industrial	-	61.013,94	5 viatges/100 m ² de sostre	3051
	Espais lliures	-	10.003,09	5 viatges/100 m ² de sòl	500
	Equipaments	-	4.730,54	20 viatges/100 m ² de sostre	946
SUD 9	Industrial	-	177.141,45	5 viatges/100 m ² de sostre	8857
	Espais lliures	-	33.485,90	5 viatges/100 m ² de sòl	1674
	Equipaments	-	16.817,45	20 viatges/100 m ² de sostre	3363
SUD 10	Residencial	66	20.074,00	7 viatges/habitatge	462
	Espais lliures	-	6.330,71	5 viatges/100 m ² de sòl	317
	Equipaments	-	3.278,49	20 viatges/100 m ² de sostre	656
Total		734			37.820

Aquests nous creixements en els propers 20 anys suposaran un augment de la mobilitat diària de 45.348 (7.529+37.820) viatges, essent molt més de la meitat d'aquests, en concret, un 83%,

atribuïbles als nous sectors urbanitzables (SUD). La resta, un 17% seran provocats pels sectors urbans no consolidats (PAU i PMU).

Cal destacar els sectors industrials (SUDs 5, 7, 8 i 9), els quals, se'ls atribueix una generació de més de 16.186 viatges, aglutinant un 36% de l'increment total de la mobilitat.

En relació a les estimacions efectuades s'indiquen les següents consideracions addicionals justificatives:

- no es contempla l'ús comercial donat que aquest es planteja molt majoritàriament en els sectors de sòl urbà consolidat i no s'indica específicament en els sectors de creixement proposats.
- no es realitza estimació pels sectors SUND 1 i SUND 2 donat que es tracta d'uns sectors de reserva de sòl que es desenvoluparien en cas de esgotar-se el conjunt de SUDs previst. Es tracta d'un escenari molt poc probable a curt i mitjà termini.

4.3. Impacte de la mobilitat generada sobre la xarxa d'infraestructures

L'augment de 45.348 viatges diaris en el municipi d'Agramunt, els quals la majoria es donen al nucli principal, suposarà un impacte sobre les infraestructures existents de mobilitat que transcorren pel municipi.

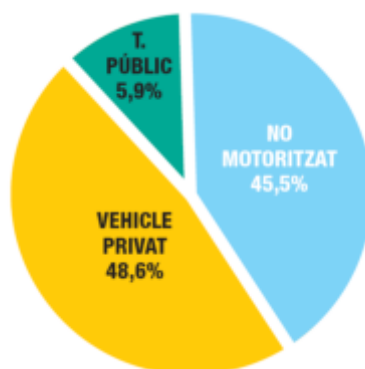
Cal tenir en compte que una part molt important dels desplaçaments diaris es veuran generats per l'activitat industrial i terciària desenvolupada en els nous polígons ubicats al voltant de la L-303, especialment pels SUDs 8 i 9. L'espai entre la C-14 i la L-303 assolirà una importància especial quant a desplaçaments generats per les noves zones industrials, i cal preveure-ho a l'hora de definir els eixos que articularan tota aquesta part sud-est del nucli d'Agramunt.

Distribució modal dels viatges generats

Aquests 45.348 viatges diaris que generaran els nous creixements es realitzaran, bàsicament, en tres modes de transport: el vehicle privat, que inclou turismes, furgonetes i motocicletes, el transport públic que autobús intermunicipal, i els transports no motoritzats, a grans trets els viatges a peu, en bicicleta i patinet.

Per conèixer com es distribueixen aquests viatges en funció del mitjà de transport s'han extrapolat les dades que ofereix l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Ponent 2006 (EMQ – Ponent 2006). Segons aquesta enquesta, a la zona de Ponent, un 48,6 % en vehicle privat, un 45,5 % dels viatges es realitzen en transport no motoritzat i un 5,9 % en transport públic.

Figura 10. Distribució modal dels mitjans de transport a Ponent en dies feiners.



Font: EMQ – Ponent 2006

Tot i així, es considera que un municipi com Agramunt difereix considerablement del perfil de mobilitat que projecta l'esmentada enquesta i per això es proposa un reajust dels percentatges de les diferents modalitats de la manera següent:

- T no motoritzat: 38%.
- Vehicle privat: 60%.
- Transport públic: 2%.

En conseqüència, els desplaçaments generats pel desenvolupament del POUM d'Agramunt es distribuïran de la següent forma:

Taula 24. Viatges/dia generats per modalitat (PAU, PMU i SUD).

Nom	Viatges generats/dia				% del total de viatges generats
	T. no motoritzat	V. privat	T. Públic	Total	
PAU-1A	171	270	9	450	6,0
PAU-1B	87	137	5	229	3,0
PAU-2	294	464	15	774	10,3
PAU-3	76	119	4	199	2,6
PAU-4	61	97	3	161	2,1
PAU-5	253	400	13	667	8,9
PAU-6	96	151	5	252	3,3
PAU-7	531	839	28	1398	18,6
PMU-1	271	428	14	713	9,5
PMU-2	230	363	12	606	8,0
PMU-3	498	786	26	1310	17,4
PMU-4	69	109	4	182	2,4
PMU-5	74	118	4	196	2,6
PMU-6	149	235	8	392	5,2
TOTAL	2861	4517	151	7529	100,0

Nom	Viatges generats/dia			Total	% del total de viatges generats
	T. no motoritzat	V. privat	T. Públic		
SUD 1	734	1159	39	1931	5,1
SUD 2	763	1204	40	2007	5,3
SUD 3	942	1487	50	2478	6,6
SUD 4	1129	1783	59	2971	7,9
SUD 5	1009	1592	53	2654	7,0
SUD 6	829	1309	44	2181	5,8
SUD 7	1433	2263	75	3771	10,0
SUD 8	1709	2698	90	4497	11,9
SUD 9	5280	8337	278	13895	36,7
SUD 10	545	861	29	1434	3,8
Total	14.371	22.692	756	37.820	100,0

Font: Decret i pròpia

Donada la xifra de desplaçaments que s'estima pel SUD-9 convé notar que d'acord amb l'article 3 del Decret 344/2006, pel fet de generar més de 5.000 desplaçaments diaris, requerirà, en la seva tramitació com a planejament derivat, un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Distribució espacial dels viatges generats

Els desplaçaments generats es distribuïran per les diferents parts del nucli i del terme en funció del seu origen i tipologia i el mode de transport utilitzat.

Tots els creixements previstos en el POUM se situen annexes al nucli urbà, de manera que, una gran part dels desplaçaments generats per aquests es dissoldran en el nucli urbà actual. Així que els 27.209 desplaçaments en vehicle privat es canalitzaran majoritàriament cap a la C-14, la L-303 i la LV-3025, on a partir de les quals es distribuïran cap a altres vies de transport.

Amb una gran probabilitat, els desplaçaments en vehicle privat tindran un nombre major per l'efecte de l'activitat industrial terciària, ubicada al voltant de L-303 i la C-14, de manera que la pressió sobre aquestes vies serà encara major, especialment si tenim en compte els viatges generats atribuïbles als SUDs 8 i 9. L'increment també es farà notar en vies del sud i sud-est com l'avinguda de la Generalitat, l'avinguda de la Ribera del Sió i el carrer del Camí Vell de Tàrrega.

4.4. Impacte de la mobilitat generada sobre la contaminació atmosfèrica

La qualitat de l'aire a la zona d'estudi està directament relacionada amb el parc de vehicles que hi circula: amb el volum de viatges en cotxe i, per tant, amb les facilitats que es doni per oferir un bon accés al transport públic. Atès el context territorial en què ens trobem la densitat relativa de vehicles en circulació i, per tant, les emissions associades es pot intuir que són relativament baixes, però no menyspreables en el context de crisi climàtica on s'ha de fer contribucions des de tots els àmbits i territoris. Amb tot, s'entén per emissió a l'atmosfera l'alliberament de substàncies a l'aire mitjançant un focus d'emissió fix o mòbil. En relació al canvi climàtic preocupen els gasos d'efecte hivernacle (GEH) que en el cas de la mobilitat correspon principalment al CO₂. Per això es valora que cal incidir de manera transversal en la seva reducció.

La disposició addicional quarta del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars 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. El municipi d'Agramunt no es troba en zona de protecció especial, ni es considera una implantació singular. Tanmateix, es pot realitzar una estimació sobre la contribució del Pla a les emissions de CO₂ atmosfèric. Per a la realització del càlcul s'ha pres com a referència la quantitat de viatges totals generats pel desenvolupament urbanístic.

Taula 25. Impacte de la mobilitat sobre les emissions de CO₂.

	Desplaçaments motoritzats (viatges/dia)	Distància mitja recorreguda (km)	Emissions			
			(gr CO ₂ /km) en funció de la velocitat mitja de 69 km/h*	g CO ₂ /dia	t CO ₂ /dia	Tones CO ₂ /any
Gasolina	11972	25	142,02	42.506.334	42,51	15.514,81
Dièsel	15237	25	129,55	49.348.835	49,35	18.012,32
Total	27.209			91.855.169	91,86	33.527,14

(*) Es considera un parc de vehicles tipus de turisme (el 56% dièsel i el 44% gasolina), una cilindrada mitja (1,4-2,0 l).
 Font: Guia pràctica per al càlcul d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH) de l'Oficina de Canvi Climàtic de Catalunya (2019).

5. CRITERIS I DIRECTRIUS DEL POUM EN RELACIÓ A LA MOBILITAT

5.1. Paràmetres generals i objectius que han de regir el pla

Els paràmetres de planificació que aconsella el Decret 344/2006 de regulació dels EAMG, concretament al seu article 4.1, són els següents:

“Article 4. Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la planificació:

4.1. En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han de tenir en compte els paràmetres següents:

a. L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable amb la senyalització corresponent a zona 30, d'acord amb el que estableix el Reglament general de circulació, ha de ser de 10 metres.

b. L'amplada mínima dels carrers planificats com a xarxa bàsica en sòl urbanitzable, així com els trams de carretera definits com a trams urbans, ha de ser d'11 metres.

c. L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari de la xarxa bàsica de bicicletes han de tenir una amplada addicional de 2 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà a l'establert als apartats anteriors.

d. Els carrers que es planifiquin, en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari per al transport públic han de tenir una amplada addicional de 5 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà al que estableixen els apartats anteriors.

e. El pendent màxim dels nous carrers en sòl urbanitzable no ha de superar el 8%, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%. En qualsevol cas, el pendent del 8% no serà acceptable per a llargades superiors a 300 metres. Cas que es superi aquesta llargada, es construiran espais de descans amb pendent màxim de 2% que continguin, com a mínim, un cercle d'1,5 metres de radi.

La construcció d'escales a la via pública resta condicionada a què hi hagi un itinerari alternatiu adaptat a la normativa d'accessibilitat. Quan l'itinerari alternatiu sigui desproporcionat en temps i/o recorregut, d'acord amb el que estableix la citada normativa, es construiran ascensors o elements elevadors segurs i accessibles.

f. 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%.

g. La previsió de places per a aparcament de bicicletes i de vehicles inclosa en els instruments de planejament urbanístic s'ha d'ajustar a les reserves mínimes establertes als annexos 2 i 3 d'aquest Decret, respectivament.

També cal tenir en compte les determinacions de l'ordre VIV/561/2010, de 1 de febrer, per la que es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació pels accessos i utilització dels espais públics urbanitzats.

...”

Destacats els paràmetres anteriors, cal notar les principals directrius que planteja l'EAMG amb l'objectiu promoure la mobilitat sostenible.

- **Canvi d'hàbits en l'ús del vehicle privat:** L'ús del vehicle privat en els desplaçaments petits i mitjans interns al nucli urbà cada vegada s'està generalitzant més, de manera que s'augmenta la congestió dels nuclis urbans, s'ocasionen molèsties a altres usuaris de la via pública i augmenten les emissions atmosfèriques. Una gran part d'aquests desplaçaments

són assumibles a peu o en bicicleta, de manera que s'han de potenciar els espais atractius per als usuaris de mitjans de transport mecànics i desincentivar l'ús de mitjans de transport motoritzats. En aquest sentit, es pot estudiar ampliar els aparcaments amb limitació de temps i en cas d'apreciar-se un problema persistent, implantar-ne amb pagament.

- **Promoció dels viatges a peu o en bicicleta:** L'estructura radial del nucli i la seva relativa petita dimensió fa que l'ús de mitjans de transport no motoritzats sigui una opció viable, i la més recomanable per tal de guanyar espai per als usuaris i veïns. Cal establir una tipologia de carrers que permeti establir zones amb prioritats invertides i garantir, en els nous creixements, espai suficient per als usuaris de mitjans de transport mecànics (a peu i bicicleta), especialment en la connexió amb les zones perifèriques. D'altra banda, també es poden anar estenent els carrers amb circulació de vehicles restringida.
- **Establiment de rutes alternatives al centre del nucli per als vehicles motoritzats.** L'estructura radial del nucli d'Agramunt, que suposa el pas de carreteres locals i comarcals pel centre dels trams urbans de la població, ha donat lloc a una congestió de les vies urbanes per on transcorren. L'establiment de la variant permetrà disposar d'una alternativa de circulació per l'exterior del nucli, descongestionant el centre urbà.

5.2. Estructura de la localitat

El desenvolupament del nou POUM es realitza a partir del creixement continu i compacte a partir de l'actual nucli urbà, relligant els espais buits que actualment han quedat entre zones urbanes i donant una continuïtat entre el nucli actual i els principals eixos viaris del nucli d'Agramunt (C-14, L-303 i les carreteres d'àmbit local cap a Balaguer, LV-3025; i Tornabous, LV-3231).

Així doncs, en el cas d'Agramunt, la distància des de la zona del Castell, la part més inaccessible per la seva morfologia escarpada, fins al final dels nous polígons residencials no supera els 1.300 m, és a dir, uns 20 minuts caminant. D'aquesta manera, els desplaçaments interns al nucli es poden realitzar amb facilitat a peu.

Les noves zones industrials, situades entre la C-14 i la L-303, es troben a la part sud-est del nucli, on acaben les zones residencials de l'esquerra del riu Sió, establint-se una distància entre el centre del nucli (zona del Castell) i les parts més allunyades dels polígons industrials que en cap cas supera els 2 kilòmetres, de manera que encara és viable accedir-hi amb bicicleta o bé a peu tenint en compte que no se superen els 30 minuts caminant.

5.3. Proposta de xarxes d'itineraris

5.3.1. Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants

La xarxa d'itineraris principals per a vianants està composta per tots aquells vials que connectin els centres d'atracció esmentats en l'apartat 3.2, els nous creixements previstos, inclosos els nous equipaments i zones verdes, i les àrees en què es pot dividir el nucli (nucli antic, zones d'eixample i activitats industrials).

Les vies que conformen aquesta xarxa han de tenir prioritats per als vianants. Si són de nova creació han de tenir una amplada mínima de 10 metres, estar classificats com a Zona 30, de circulació limitada a 30 km/h, i amb voreres en cap cas inferiors als 3 metres; també caldrà que totes les voreres estiguin adaptades a les necessitats de persones amb mobilitat reduïda. En el

cas de ser vies de zones ja urbanes, sobretot del casc antic, quan s'escaigui una reforma o arranament, s'hauran de transformar en vies de paviment únic o, si és possible, adequar les voreres fins a assolir els 3 metres. És d'elevada importància que en els vials del nucli antic -la majoria d'ells sense voreres o amb voreres d'amplada inferior al metre, en els quals la segregació entre vianants i vehicles és complicada-, s'instauri de manera prioritària les inversions destinades a l'establiment dels paviments únics, establint Zones 30 o Zones amb prioritat invertida.

Totes les vies que conformen el nucli antic formen part d'aquesta xarxa. De la resta de zones del municipi s'hi inclouen:

- Tram urbà de la L-303
- Tram urbà de la C-14
- Trams urbans de les carreteres locals LV-3025 i LV-3231
- Continuació del camí del riu Sió fins al pont de ferro del canal d'Urgell
- Ronda dels Comptes d'Urgell
- Avinguda de Catalunya
- Carrer del Passeig Nou
- Avinguda dels Esports
- Carrer el Clos
- Carrer de l'Institut
- Camí Vell de Tàrrega
- Avinguda Generalitat
- Avinguda de la Ribera del Sió. Es caracteritza per estructurar part del polígon industrial. Cal garantir la seva continuïtat per vianants amb voreres o zones delimitades per a vianants.
- Carretera de les Puelles
- Camins dels vorals del canal d'Urgell
- I els nous vials que configuren els accessos principals als polígons industrials i residencials adjacents al nucli.

Les zones d'equipaments i serveis que comunica la xarxa d'itineraris per a vianants són:

- Policia Local
- CAP d'Agramunt
- CEIP Macià Companys
- Ajuntament
- Llar d'Infants Municipal
- Col·legi Mare de Déu dels Socors
- IES Ribera del Sió
- Escola Municipal de Música d'Agramunt

- Residència Geriàtrica Mas Vell
- Creu Roja
- Biblioteca, Teatre Casal Agramuntí, Cinema
- Museu Etnològic i Espai Guinovart
- Tanatori Av. Generalitat
- Església de Santa Maria
- Convent de Sant Bartomeu
- Zona esportiva i piscines municipals
- Deixalleria
- Correus
- Estació d'autobusos.
- Cementiri Municipal
- Depuradora
- Pavelló Municipal i Firal
- Zona industrial

Per una altra banda, aquesta xarxa també comunica els nous creixements residencials situats a sud, nord i est. La resta de nous creixements es troben molt propers a la xarxa d'itineraris per a vianants inicial, de manera que amb la definició dels nous vials que estructurin aquests polígons de creixement o solucionant les deficiències de connectivitat, com per exemple la manca d'espai per a vianants a la zona industrial, situada al sud-est, ja quedaran connectats a la nova xarxa d'itineraris per a vianants.

En alguns dels sectors, el POUM preveu la creació de vials estructurants que permetran la redistribució dels vehicles motoritzats dins el nucli alhora que facilitaran la connexió del sector de creixement amb el nucli consolidat, com és el cas d'un vial en el SUD-2 que enllaci la zona industrial amb la C-14.

Tots aquests vials, pensats inicialment per als vehicles, també cal que s'integrin a la xarxa per a vianants d'Agramunt, ja que la seva funció és articular els nous sectors de creixement i crear itineraris entre els sectors i el nucli consolidat.

Degut als nous sectors de creixement a la part est del nucli, sobretot pel que fa a activitat industrial, però també residencial (SUD 6), seria convenient la creació d'una nova passarel·la per a vianants (i bicicletes) entre l'Av. dels Esports i l'Av. Generalitat. Aquesta proposta està indicada al Plànol núm. 8. D'aquesta manera quedarien unides dues zones consolidades del nucli i s'aconseguiria un lloc de pas sobre el riu que s'integraria dins el passeig recreatiu amb què compta Agramunt al llarg del riu Sió.

Els plans parcials urbanístics que desenvolupin els vials dels nous sectors de creixement i que puguin ser susceptibles a formar part d'aquesta xarxa d'itineraris per a vianants, sobretot en els casos en què es configuren ampliacions de carrers ja existents i inclosos en la xarxa, han de tenir en compte les següents directrius:

- Amplada mínima del vial de 10 metres.
- Establiment de Zona 30.

- Voreres d'amplada mínima de 3 metres o paviment únic.
- Eixos de planta directes i el més natural possible, evitant els desplaçaments innecessaris.
- Adaptació a criteris d'adaptació d'acord amb les normes d'accessibilitat previstes en el Codi d'accessibilitat.
- Establiment d'itineraris en carrers principals o passejos amb alineació el més directa possible, evitant els canvis d'itineraris deguts a la planificació dels passos de vianants.
- Garantir la continuïtat de la xarxa per a vianants en entorns de difícil arranjamant: trames urbanes de les carreteres que creuen el municipi, entorns industrials, punts crítics (ponts sobre el Sió i l'Avinguda de la Ribera del Sió) i nuclis agregats. En el plànol 8 es remarca la necessitat de donar continuïtat a l'Av. de la Ribera del Sió i en la seva confluència amb el camí vell de Tàrrega.
- Els itineraris que transcorrin per l'exterior del nucli urbà, o aquells on es pressuposa una intensitat major de trànsit rodat, com la C-14 al llarg del seu tram urbà, han d'estar segregats de la xarxa per a vehicles, sigui mitjançant una tanca verda o un voral de com a mínim 15 cm d'alçada que situï l'itinerari per a vianants a una alçada superior a la planta de la xarxa per a vehicles.
- Tots els itineraris per vianants seran adaptats d'acord amb les normes d'accessibilitat urbanística previstes al Codi d'accessibilitat.

Es considera que per la circulació de vianants, les voreres haurien de tenir una amplada mínima de 2 metres, de manera que dues persones es puguin creuar sense dificultats. Però per disposar d'una amplada còmoda que també permeti la circulació de cadires de rodes, cotxets per a nadons, etc., aquesta amplada mínima s'hauria de situar en tres metres.

Aquesta xarxa bàsica d'itineraris per a vianants es detalla en el plànol núm. 08.

5.3.2. Xarxa d'itineraris per a bicicletes

Pel que fa a la xarxa d'itineraris per a bicicletes, amb l'objectiu d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments de forma segura i sostenible. Segons el decret, els paràmetres que han de complir els itineraris per a bicicletes són els següents:

- Els itineraris per a bicicletes han de ser continus, formant una xarxa i preferentment hauran de discórrer per vies ciclistes segregades o carrils-bici protegits.

- La xarxa d'itineraris per a bicicletes s'ha de preveure connectada amb la xarxa de bicicletes de la resta del municipi i, si s'escau, amb la dels municipis veïns i s'ha de coordinar amb la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu.

- Els itineraris per a bicicletes no es poden fer passar per carreteres de doble calçada ni per carreteres de calçada única amb una intensitat mitjana diària superior a 3.000 vehicles, llevat que es segreguin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció.

Pel que fa a la Xarxa d'itineraris de bicicletes, al considerar tot el nucli antic i els principals carrers del nucli com a Zones 30, en alguns casos de pavimentació única, es pot considerar la Xarxa bàsica d'itineraris principals per a vianants com una xarxa de **cohabitació** amb les bicicletes.

A banda dels vials de cohabitació, la xarxa d'itineraris per a bicicletes amplia el recorregut de la de vianants per tal de connectar els sectors de creixement més allunyats del nucli aprofitant els avantatges de transport que ofereix la bicicleta enfront dels desplaçaments a peu. Així doncs, cal afegir a la *Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes* els següents vials:

- Camí vell de Mafet
- Camí de la Donzell
- Carretera de les Puelles
- Camí de les Peixeres
- Camí de les Masies
- Camins dels vorals del Canal
- I aquells nous vials estructurants dels sectors de creixement

En els carrils per a bicicletes que transcorrin per l'exterior del nucli urbà, sobretot aquells que connecten amb els polígons industrials i els serveis tècnics com la deixalleria i la depuradora, hauran d'estar perfectament delimitats amb una pavimentació de color diferent i separats dels vials i carreteres mitjançant un voral mínim de 15 cm o una separació física com una pantalla arbustiva. En aquest cas, aquests nous carrils per a bicicletes hauran de tenir una amplada mínima de 2 metres si són unidireccionals i 3,5 metres si són bidireccionals.

Els plans parcials urbanístics que desenvolupin els vials dels nous sectors de creixement i puguin ser susceptibles de formar part d'aquesta xarxa d'itineraris per a bicicletes, han de tenir en compte que el pendent màxim del vial ha de ser del 5%, regulació perfectament assumible degut a la morfologia dels sectors urbanitzables. També hauran de definir una amplada del carrer, en el cas de coincidir amb la xarxa bàsica de vehicles, d'un mínim de 13 metres.

En principi, la major part dels carrers que formen part de la Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes ja estan circumscrits al nucli urbà actual. Així doncs, l'establiment d'itineraris segregats entre els mitjans de transport motoritzats i mecànics és difícil, ja que l'estructura urbana ho impedeix sovint. En aquests casos s'ha d'incidir en la cohabitació entre els diferents mitjans de transport mitjançant especialment mesures de pacificació del trànsit. Però alguns vials que formen part de la proposta de Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes tenen unes intensitats de trànsit majors o, actualment s'ubiquen en zones no urbanitzades, de manera que l'establiment d'una segregació hi és tècnicament més assumible i també més adequada. Així doncs, es pot plantejar una segregació entre itineraris, especialment entre els vehicles motoritzats i les bicicletes en les següents vies urbanes:

- Avinguda Generalitat
- Camí Vell de Tàrraga
- Tram urbà de la C-14, principalment el que es troba sobre el pont del riu Sió, on actualment no hi ha un espai segregat per als vianants ni les bicicletes.
- Tram urbà de la L-303
- Tram urbà de les carreteres locals LV-3025 i LV-3231.
- Ronda de circumval·lació
- Camí de les Masies
- Avinguda de la Ribera del Sió

Endemés, els passeigs Josep Brufau i Mercè Ros constitueixen un itinerari alternatiu exclòs del trànsit rodat.

En cas d'optar per no segregat caldrà indicar que es tracta de vies compartides entre vehicles i bicicletes. Igualment, cal garantir-ne la seva continuïtat.

Aquesta xarxa bàsica d'itineraris per a bicicletes es detalla en el plànol núm. 08.

En aquest mateix plànol de proposta de xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes s'hi indica un conjunt de nous aparcaments de bicicletes que són necessaris per a cobrir la reserva d'aparcament per a aquest mitjà de transport. Aquestes s'ubiquen, amb un caràcter indicatiu, en l'àmbit dels nous sectors de creixement (SUD).

5.3.3. Xarxa bàsica per a vehicles

La xarxa bàsica de vehicles ha de garantir la connectivitat amb els pols que generen un major nombre de desplaçaments, facilitant els desplaçaments entre els principals nodes que configuren el nucli d'Agramunt

La xarxa bàsica per a vehicles es classifica segons la seva funcionalitat en *Accessos i vies interurbanes*, *Eixos connectors* i *Zones secundàries*.

Accessos i vies interurbanes

Són aquelles vies que donen entrada al nucli i permeten la comunicació entre els nuclis que envolten Agramunt, com Artesa de Segre i Mafet, Les Puelles, Puigverd d'Agramunt, Tàrrega, Tornabous i Preixens. Aquestes vies també permeten una redistribució del trànsit entre les diferents entrades del nucli i la descongestió del nucli del trànsit de pas. Algunes d'aquestes vies són de nova construcció com la previsió de la futura Variant C-14. Mentre que altres són ja existents.

Les vies que conformen aquest grup són:

- Carretera d'Agramunt a Tornabous, LV-3231
- Carretera d'Agramunt a Balaguer, LV- 3025
- Carretera C-14
- Variant de la C-14
- Carretera d'Agramunt a Cervera, L-303

Eixos connectors

Són aquelles vies que permeten comunicar els principals pols atractius i generadors de desplaçaments i que alhora connecten aquests pols amb els accessos i les vies interurbanes.

Les vies que conformen aquest grup són:

- Trams urbans de les carreteres C-14, L-303, LV-3025 i LV-3231
- Carretera de les Puelles
- Av. Ribera del Sió
- Camí de Mafet
- Camí de la Donzell
- Camí de les Masies

→ Eixos estructurants dels nous sectors de creixement

Principalment totes aquestes vies esmentades com a eixos connectors tenen la funció de vertebrar els sectors de creixement i de connectar-los amb accessos i vies interurbanes.

Zones secundàries

En aquest grup s'hi inclouen la resta de vies del nucli, que, per estar proposades a formar part de la Zona 30 i/o ésser de pavimentació única són vies de cohabitació amb els itineraris per a bicicletes i vianants. Aquestes vies permeten connectar tots els espais del nucli amb els principals eixos per a vehicles, alhora que faciliten la mobilitat a peu o amb bicicleta.

Cal tenir present, per una altra banda, la circulació de vehicles agrícoles a Agramunt, fet que pot condicionar la mobilitat, tant dels vehicles a motor com de bicicletes i vianants. Agramunt encara té una activitat agrícola important, per la qual cosa la circulació d'aquests vehicles és rellevant. La major part dels itineraris que utilitzen els vehicles agrícoles transcorren des de les zones circumdants al nucli i la cooperativa agrícola o bé la farinera Roca, totes dues situades a la Ronda dels Comptes d'Urgell. Per facilitar la mobilitat d'aquests vehicles i la coexistència amb els altres mitjans de transport, cal conduir els desplaçaments de vehicles agrícoles fora de les vies que suporten un major volum de vehicles i les vies d'amplada menor a 8 metres. A banda del carrer esmentat, són molts altres els vials utilitzats pels vehicles agrícoles.

Altrament, els nous vials han de tenir un pendent màxim del 8%. Quan la xarxa bàsica per a vehicles conviski amb la de bicicletes el pendent màxim es redueix a un 5%.

Al plànol núm. 07 s'hi pot veure la proposta de xarxa bàsica per a vehicles.

En aquest plànol també s'hi indica una proposta d'aparcament per a vehicles a la banda est, considerada necessària a mesura que es desenvolupin els sectors d'equipaments projectats en la zona.

5.4. Proposta de xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu i mesures

El transport col·lectiu a Agramunt està definit per les línies d'autobusos 109, 403 i 501 de l'ATM de Lleida, encara que els recorreguts abasten trams fora dels límits de l'àmbit de l'ATM. Aquestes línies uneixen Agramunt amb la resta de capitals comarcals del voltant, a més de Lleida i Barcelona, i de la línia que arriba fins a Esterrí d'Àneu.

Agramunt compta una estació d'autobusos, situada a la Plaça Fondandana i que serveix per a totes les línies que tenen parada a Agramunt, tant les que van en direcció nord-sud per la C-14 (Tàrrrega - Artesa de S.) com la que va en direcció est-oest per la L-303 i LV-3025 (Cervera i Balaguer).

L'estació es troba en un espai ben accessible i ample del nucli d'Agramunt, a més de ser un punt relativament central. Ara bé, deixa fora del radi d'acció principal alguna zona del municipi, sobretot pel que fa a sectors de creixement situats al nord-est i est del nucli com també les noves expansions residencials i d'activitats industrials projectades.

L'establiment d'alguns nous sectors residencials al nord-est d'Agramunt pot suposar un augment de la demanda de transport públic, i cal dir que quedarien fora del radi d'abast de l'estació d'autobusos existent. Altrament, la projecció de nous polígons industrials i zones d'activitat terciària pot suposar un augment de la demanda de transport públic degut a l'augment de la mobilitat obligada per motius de treball i quotidiana.

Per tal de donar servei a aquesta potencial demanda, tant de les zones industrials com també dels nous sectors residencials, a més de facilitar la seva consolidació, caldria millorar la cobertura del servei de transport públic amb la ubicació de dues parades d'autobusos interurbanes:

- ➔ Una d'elles se situaria propera a la rotonda entre la L-303 i l'Av. Generalitat. D'aquesta manera entrarien dins el seu radi de 500 metres d'influència la major part dels nous sectors residencials situats a l'est d'Agramunt, així com la zona d'activitat industrial existent i la que ve donada pels SUDs 7, 8 i 9. Finalment, també pot ser útil en relació als sectors d'equipaments previstos a la banda est del nucli.
- ➔ L'altra parada d'autobús que caldria habilitar donaria servei a bona part del creixement industrial projectat al sud del nucli d'Agramunt, al llarg de la C-14 i el Camí Vell de Tàrraga, i s'ubicaria a la mateixa C-14 (Carretera de Tàrraga), a la calçada lateral existent i haver de canviar la ruta de les línies que hi transcorren. D'aquesta manera tota la zona industrial projectada al sud d'Agramunt quedaria coberta dins el radi de 500 metres d'aquesta parada, alhora que també donaria cobertura als SUD 2 i 10 residencials.

Altrament, no es considera viable per a les rutes interurbanes la creació de noves parades interiors, ja que això suposaria un augment elevat del temps de recorregut.

Amb el desenvolupament del POUM, el qual comportarà un creixement considerable de la superfície urbanitzada i de la població potencialment usuària, es pot plantejar l'estudi de viabilitat d'alguna línia d'autobús urbà, de manera que aquest pogués ésser utilitzat com a connector entre les parades d'autobusos interurbans.

Els carrers que continguin la xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu i que coincideixin amb la xarxa bàsica per a vehicles, han de tenir sempre que sigui possible, especialment en els nous vials, una amplada mínima de 12 m.

Al plànol núm. 09 es pot consultar la proposta de Xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu.

Altres millores en el transport públic

En resposta a la demanda de l'informe de l'ATM d'incloure una proposta de millora del transport públic al municipi es proposa un punt de partida per identificar quin tipus de mesura pot ser efectiva en aquest camp.

En aquest sentit, es proposa de realitzar en estudi previ que inclogui una enquesta de mobilitat al municipi i la disposició a canviar d'hàbit respecte de l'ús del vehicle privat. L'enquesta també hauria de captar en quin àmbit hi pot haver més demanda si en l'urbà o l'interurbà.

- » Pel que fa a l'àmbit urbà la proposta podria anar entorn a implementar una línia urbana de tipus circular o bé un bus llançadora de connexió entre el nucli urbà i la zona industrial operatiu en les hores d'inici i final de torn de treball.
- » En relació a l'àmbit interurbà caldria disposar de les xifres de viatgers que realitzen parada o agafen el servei a Agramunt i quins son els orígens/destinacions més habituals. A partir d'aquí es poden proposar mesures concretes de millora:
 - Augmentar la freqüència de connexió amb Tàrraga, la principal polaritat de l'entorn.
 - A partir de la informació de l'estudi previ i l'enquesta, explorar la possibilitat de noves connexions interurbanes com per exemple, Guissona polaritat rellevant de la zona.

- Oferir transport a demanda amb els nuclis menors de l'entorn.

5.5. Reserves per a aparcaments

5.5.1. Reserves d'aparcament per a vehicle privat

Cal tenir en compte que les característiques ambientals i socials del municipi, especialment les climatològiques, han condicionat a què molts dels habitatges disposin d'aparcament privat per a la totalitat o la major part de vehicles familiars, per la qual cosa l'estacionament al carrer es redueix a aquells vehicles dels visitants estacionals, als desplaçaments interurbans per treball (atracció de viatges) i als desplaçaments interns per treball, estudis i relacionats amb l'activitat comercial.

Actualment, Agramunt disposa de diversos espais d'aparcament per a vehicles (ja esmentats anteriorment), alguns són solars situats a parts cèntriques i altres espais més amplis i oberts com són la Plaça Fondandana o l'esplanada de la *Waikiki*.

A continuació es presenten les estimacions d'aparcament necessàries fora de la via pública per als sectors de sòl urbà consolidat i per als de sòl urbanitzable.

Taula 26. Càlcul de la previsió de places d'aparcament per a vehicles fora de la via pública (PAU i PMU).

Sector	Habitatges	Num.de places turismes*	Num.de places motos*
PAU-1A	44	44	22
PAU-1B	28	28	14
PAU-2	93	93	47
PAU-3	16	16	8
PAU-4	23	23	12
PAU-5	87	87	44
PAU-6	36	36	18
PAU-7	124	124	62
PMU-1	68	68	34
PMU-2	65	65	33
PMU-3	144	144	72
PMU-4	26	26	13
PMU-5	28	28	14
PMU-6	56	56	28
Total	838	838	419

*Nota: Les ràtios de places d'aparcament proposades pel Decret 344/2006 són d'1 plaça de turisme/habitatge i 0,5 de moto/habitatge.

Font: Elaboració pròpia a partir de les ràtios proposades en el Decret 344/2006.

Taula 27. Càlcul de la previsió de places d'aparcament per a vehicles fora de la via pública. (SUD).

Sector	Sostre (m ²)	Habitatges.	Num.de places turismes*	Num.de places motos*
SUD 1	20.941,23	122	122	61
SUD 2	21.128,50	83	83	42
SUD 3	23.864,53	148	148	74
SUD 4	32.873,59	187	187	94
SUD 5	37.115,11	-	74	37

SUD 6	23.119,78	128	128	64
SUD 7	48.447,60	-	97	48
SUD 8	61.013,94	-	122	61
SUD 9	177.141,45	-	354	177
SUD 10	16.392,43	66	66	33
Total	462.038,16	734	1381	691

*Nota: Les ràtios de places d'aparcament proposades pel Decret 344/2006 són d'1 plaça de turisme/habitatge i 0,5 de moto/habitatge. Per als sectors industrials el decret no proposa ràtios, tanmateix en aquest EAMG es proposa 1 plaça de turisme/ 500 m2 de sostre i d'1 de moto/ 1.000 m2 de sostre.

Font: Elaboració pròpia a partir de les ràtios proposades en el Decret 344/2006.

En el cas de la reserva d'aparcaments per a zones industrials, en el moment de redactar el pla parcial es realitzarà una anàlisi de major precisió i amb la premisa de no sobredimensionar l'espai d'aparcament privat per tal de no fomentar desmesuradament el seu ús.

Altrament, cal tenir en compte que En aparcaments o estacionaments de nova construcció o subjectes a reformes importants no ubicats en un edifici ni adscrits a aquest i, per tant, fora de l'àmbit d'aplicació del Document Bàsic d'Estalvi d'Energia (DB HE) del Codi Tècnic de l'Edificació, caldrà instal·lar com a mínim una estació de recàrrega per cada 40 places d'estacionament (Reial Decret 1053/2014). Segons els càlculs anteriors els nombre d'estacions de recàrrega ascendiria a 15. Tanmateix ja s'ha esmentat que els plans parcials hauran d'indicar amb major precisió el nombre de places d'aparcament a preveure, especialment en el cas del SUD-9 que requerirà d'un EAMG específic.

També cal realitzar una reserva per a estacionament de camions, preferentment situades en les entrades del municipi i en els polígons industrials, encara que a Agramunt l'esplanada de terra al costat de la discoteca Waikiki ja realitza en bona part aquesta funció.

5.5.2. Reserves per a càrrega i descàrrega de comerços

Cal reservar zones per a càrrega i descàrrega de 3 x 8 metres que permetin facilitar el subministrament dels comerços. Aquestes zones s'hauran de delimitar a partir de la implantació de les zones comercials i les necessitats específiques de cada comerç. Com a mínim, s'hauran de disposar d'un espai de càrrega i descàrrega (3 x 8 metres) per cada 1.500 m² de superfície comercial o cada 8 establiments.

En el cas d'Agramunt en què els establiments comercials estan disgregats, quan no sigui factible aplicar aquestes ràtios, s'hauran de delimitar a partir de les necessitats que es detectin en cada cas. Tot i aquestes reserves, caldrà que els locals comercials estableixin una superfície destinada a magatzem i un espai de moll per realitzar la càrrega o descàrrega de mercaderies per minimitzar l'ocupació de l'espai viari en aquestes activitats. En el cas que es plantegés l'obertura de grans o mitjans establiments comercials, s'ha de tenir en compte que haurien de disposar d'un moll de càrrega integrat a la instal·lació de 3 x 8 metres mínim si la superfície de venda és superior als 1.300 m². 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.

Quant als nous sectors, no n'hi ha cap que contempli un ús total o parcial de tipus terciari. En qualsevol cas, en el SUD-9, de tipus industrial, es preveu un subàmbit amb ús terciari compatible. De concretar-se l'ús terciari, el nombre de places de càrrega i descàrrega es concretarà en el pla parcial que desenvolupi el sector.

5.5.3. Reserves d'aparcament per a bicicletes

Per facilitar i potenciar l'ús de la bicicleta, s'han de realitzar una reserva d'aparcaments. Perquè la mesura sigui realment efectiva els aparcaments s'han de situar en l'interior de les parcel·les per evitar possibles robatoris o danys. Aquestes reserves han de donar sortida a un número mínim de places, d'acord amb l'observança del Decret 344/2006.

El Decret 344/2006 també estableix 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. Els valors assenyalats per part del Decret són els següents:

Taula 28. Places mínimes d'aparcament per a bicicletes.

Ràtio d'aparcaments	
Ús residencial	màx. de 2 places/habitatge
Ús equipaments	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús industrial	1 plaça/100 m ² de sostre total o fracció
Zones verdes	1 plaça/100 m ² de sòl

Font: Decret 344/2006, de 19 setembre.

Tanmateix, i tal com permet el Decret, es considera que aquests factors de conversió són massa elevats atès les característiques d'Agramunt, tant pel sòl industrial com per les zones verdes. En el cas del sòl industrial, es considera que es pot aplicar un factor de conversió d'**1 plaça d'aparcament / 500 m² de sostre**. De la mateixa manera, es considera que en l'àmbit de zona verda el factor a utilitzar pot ser **d'1 plaça d'aparcament / 1.000 m² de sòl**.

Així doncs, segons els sectors previstos en el POUM i els diferents factors de conversió assenyalats, el nombre de places mínimes d'aparcament s'estima en les taules següents:

Taula 29. Estimació de les places d'aparcament en sòl urbà no consolidat (PAUs i PMUs).

Nom	Aprofitaments i sistemes	Habitatges	Sostre o sòl (m ²)	Ràtio	Places
PAU-1A	Residencial	44	4.723,54	màx. de 2 places/habitatge	88
	Espais lliures	-	2.847,30	1 plaça/1000 m ² de sòl	3
PAU-1B	Residencial	28	3.101,64	màx. de 2 places/habitatge	56
	Espais lliures	-	661,02	1 plaça/1000 m ² de sòl	1
PAU-2	Residencial	93	10.245,05	màx. de 2 places/habitatge	186
	Espais lliures	-	2.458,87	1 plaça/1000 m ² de sòl	2
PAU-3	Residencial	16	1.861,36	màx. de 2 places/habitatge	32
	Espais lliures	-	1.258,08	1 plaça/1000 m ² de sòl	1
PAU-4	Equipaments	-	118,42	1 plaça/100 m ² sostre o fracció	1
	Residencial	23	3.014,91	màx. de 2 places/habitatge	46
PAU-5	Residencial	87	9.497,95	màx. de 2 places/habitatge	174
	Espais lliures	-	1.160,30	1 plaça/1000 m ² de sòl	1
PAU-6	Residencial	36	4.022,27	màx. de 2 places/habitatge	72
PAU-7	Residencial	124	13.525,67	màx. de 2 places/habitatge	248
	Espais lliures	-	10.605,90	1 plaça/1000 m ² de sòl	11
PMU-1	Residencial	68	10.335,73	màx. de 2 places/habitatge	136

PMU-2	Espais lliures	-	4.731,64	1 plaça/1000 m ² de sòl	5
	Residencial	65	11.770,38	màx. de 2 places/habitatge	130
PMU-3	Espais lliures	-	3.013,55	1 plaça/1000 m ² de sòl	3
	Residencial	144	26.350,44	màx. de 2 places/habitatge	288
PMU-4	Espais lliures	-	2.635,04	1 plaça/1000 m ² de sòl	3
	Equipaments	-	850,9	1 plaça/100 m ² sostre o fracció	9
PMU-5	Residencial	26	4.914,77	màx. de 2 places/habitatge	52
PMU-6	Residencial	28	4.531,33	màx. de 2 places/habitatge	56
TOTAL	-	838			1.715

Font: pròpia.

Taula 30. Estimació de les places d'aparcament sòl urbanitzable delimitats (SUD).

Nom	Aprofitaments i sistemes	Habitatges	Sostre o sòl (m ²)	Ràtio	Places
SUD 1	Residencial	122	20.941,23	màx. de 2 places/habitatge	244
	Espais lliures	-	6.857,98	1 plaça/1000 m ² de sòl	7
	Equipaments	-	3.670,65	1 plaça/100 m ² sostre o fracció	37
SUD 2	Residencial	83	21.128,50	màx. de 2 places/habitatge	166
	Espais lliures	-	11.623,98	1 plaça/1000 m ² de sòl	12
	Equipaments	-	4.225,70	1 plaça/100 m ² sostre o fracció	42
SUD 3	Residencial	148	23.864,53	màx. de 2 places/habitatge	296
	Espais lliures	-	9.973,44	1 plaça/1000 m ² de sòl	10
	Equipaments	-	4.716,01	1 plaça/100 m ² sostre o fracció	47
SUD 4	Residencial	187	29.198,05	màx. de 2 places/habitatge	374
	Espais lliures	-	6.574,72	1 plaça/1000 m ² de sòl	7
	Equipaments	-	6.665,74	1 plaça/100 m ² sostre o fracció	67
SUD 5	Industrial	-	37.115,11	1 plaça / 500 m ² de sostre	74
	Espais lliures	-	5.302,16	1 plaça/1000 m ² de sòl	5
	Equipaments	-	2.666,38	1 plaça/100 m ² sostre o fracció	27
SUD 6	Residencial	128	23.862,68	màx. de 2 places/habitatge	256
	Espais lliures	-	5.137,73	1 plaça/1000 m ² de sòl	5
	Equipaments	-	5.142,27	1 plaça/100 m ² sostre o fracció	51
SUD 7	Industrial	-	48.447,60	1 plaça / 500 m ² de sostre	97
	Espais lliures	-	10.712,11	1 plaça/1000 m ² de sòl	11
	Equipaments	-	4.065,36	1 plaça/100 m ² sostre o fracció	41
SUD 8	Industrial	-	61.013,94	1 plaça / 500 m ² de sostre	122
	Espais lliures	-	10.003,09	1 plaça/1000 m ² de sòl	10
	Equipaments	-	4.730,54	1 plaça/100 m ² sostre o fracció	47
SUD 9	Industrial	-	177.141,45	1 plaça / 500 m ² de sostre	354

	Espais lliures	-	33.485,90	1 plaça/1000 m ² de sòl	33
	Equipaments	-	16.817,45	1 plaça/100 m ² sostre o fracció	168
SUD 10	Residencial	66	20.074,00	màx. de 2 places/habitatge	132
	Espais lliures	-	6.330,71	1 plaça/1000 m ² de sòl	6
	Equipaments	-	3.278,49	1 plaça/100 m ² sostre o fracció	33
Total		734			2781

Font: pròpia.

El projecte que desenvolupi l'àmbit haurà d'incorporar una mesura per aportar una reserva d'espai per a aparcament de bicicletes. Aquesta reserva es podria establir en convivència amb els aparcaments per a vehicles o en la zona verda.

5.5. Propostes d'actuació en les principals disfuncions de mobilitat

Per tal de resoldre les principals deficiències de mobilitat detectades i de crear un àmbit urbà més accessible per als vianants i usuaris del carrer, es detallen unes actuacions proposades per a cada disfunció detectada:

Nucli antic

La tipologia dels carrers del nucli antic forma part del patrimoni cultural del municipi, per la qual cosa constitueix un bé a preservar. Tot i això, cal establir criteris i paràmetres que permetin l'accessibilitat per a tots els usuaris a aquests carrers, sense ometre les persones amb mobilitat reduïda, especialment el grup funcional de la tercera edat, molt present en el nucli antic d'Agramunt. En aquests casos caldrà, en cas de realitzar-se reformes als vials, establir criteris de garantia de l'accessibilitat anivellament d'esglaons i carrers amb paviment únic.

L'encreuament C-14 amb L-303 i LV-3025

L'encreuament entre la C-14 i les carreteres L-303 (Cervera) i LV-3025, situat al nord-oest del nucli d'Agramunt, destaca pel volum de trànsit que hi circula al llarg del dia.

Per tal de resoldre els problemes caldria condicionar l'encreuament, sigui amb una rotonda ovalada o instal·lació de semàfors reguladors, que permetin una circulació ordenada a les quatre entrades principals que tindria aquest encreuament.

Aquesta proposta de millora de l'encreuament està assenyalada al plànol Núm. 07 de proposta de xarxa bàsica per a vehicles.

Cal dir que aquest encreuament tindrà una disminució de la intensitat de trànsit en el moment que entrin en funcionament tant la ronda de circumval·lació com la variant de la C-14 al seu pas per Agramunt.

Vianants pel tram urbà de la C-14

Un aspecte significatiu del tram urbà de la C-14 al seu pas per Agramunt és que és una via on el trànsit de vianants hi és complicat, sobretot al pas pel pont sobre el riu Sió, on l'únic espai per als vianants és el voral dels carrils de circulació.

Aquest problema quedarà pràcticament resolt si es construeix la variant de la C-14 al seu pas pel nucli d'Agramunt, ja que el traçat alternatiu desviaria el volum de trànsit considerable que hi circula. Tot i això, faltaria condicionar el pont de tal manera que s'estableixi una tipologia de vial que permeti la segregació d'un espai propi per als vianants i les bicicletes.

Senyalització als camins del canal

Els camins que es troben a les dues bandes del canal, al llarg del seu traçat pel nord i l'oest del nucli d'Agramunt, han esdevingut uns recorreguts usats pels vianants i les bicicletes de manera recreativa o per desplaçar-se als horts, així com força trànsit rodat. Ara bé, aquests camins no disposen de senyalització ni mesures de protecció en els trams més concorreguts.

Caldria dotar-los d'una senyalització a més d'unes baranes de protecció en encreuaments amb altres camins o vials de connexió.

Zones d'aparcament a la zona esportiva

Cal esmentar que a la zona esportiva, on hi ha el camp de futbol, les pistes de tennis i les piscines municipals, no disposen d'espai suficient per a l'aparcament de vehicles.

Caldria adequar un solar per a la seva utilització com a zona d'aparcament de vehicles per absorbir la demanda d'aparcament que poden ocasionar els equipaments esportius en uns dies concrets o la demanda que genera habitualment.

Altres

El desenvolupament de nous polígons de creixement donarà lloc a la construcció de zones residencials al voltant de carrers ja existents i també de carreteres locals que passaran a tenir trams urbans (Carretera de Tornabous, Carretera de Balaguer, Carretera de les Puelles i Camí de les Masies). Aquests vials, al no donar resposta a espais residencials no disposen d'elements pacificadors del trànsit i de permeabilització del vial. Així doncs, a mesura que es vagin desenvolupant aquests sectors, caldrà definir passos de vianants elevats i reductors de velocitats (ressalt) que permetin la permeabilitat i condeixin als vehicles motoritzats a la disminució de la velocitat.

Al plànol de proposta de xarxa bàsica per a vehicles (Núm. 07) s'hi indica els punts on caldria instal·lar algun element que disminuís la velocitat del trànsit rodat, sobretot a les entrades al nucli d'Agramunt tant de la xarxa bàsica com també de camins de connexió; és a dir, els vials esmentats anteriorment.

5.6. Criteris d'ordenació en zones urbanes ja consolidades

Tal com ja s'ha esmentat en les diferents xarxes d'itineraris, en les zones urbanes ja consolidades, en què les amplades dels vials ja estan definides, les actuacions a dur a terme amb relació a la mobilitat hi estan condicionades.

En les vies del nucli antic, on sovint els vials no superen els 8 metres d'amplada i les voreres, el metre, caldria condicionar-les per tal d'establir paviments únics que permetin la cohabitació entre vianants, vehicles de motor i bicicleta. Tota aquesta àrea es considerarà Zona 30 o de Prioritat invertida, on l'usuari principal és el vianant, de manera que la resta de vehicles han d'adequar la velocitat a nivells en què la convivència entre usuaris sigui possible, establint zones on es prioritzi l'habitabilitat del carrer, ja sigui per a trajectes a peu com per dur-hi a terme altres activitats, com l'esbarjo infantil.

En els carrers de l'eixample ja consolidat amb vies inferiors a 10 metres d'amplada, també es consideraran Zones 30 i es procurarà en futures reformes o actuacions urbanístiques implantar el paviment únic.

En vies d'amplades superiors a 10 metres, es procurarà en futures reformes adequar les voreres a una amplada de 3 metres, o, en tot cas, de 3 en un sentit i 2 metres en l'altre.

A l'hora d'establir passos per a vianants en els vials que no siguin de pavimentació única, caldrà establir criteris perquè els itineraris per a vianants siguin continus, facilitant una xarxa que comuniqui les voreres i la xarxa principal d'itineraris per a vianants.

5.7. Adaptació de les xarxes a paràmetres de mobilitat reduïda

A totes les xarxes descrites, s'han d'observar els criteris que estableix el *Decret 135/1995, de 24 de març, de desplegament de la Llei 20/1991, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del codi d'accessibilitat* i el *Decret 97/2002, de 5 de març, sobre la targeta d'aparcament per a persones amb disminució i altres mesures adreçades a facilitar el desplaçament de les persones amb mobilitat reduïda*.

Les principals actuacions a realitzar en aquest sentit són:

- Adequació dels passos de vianants i voreres per al pas de persones amb mobilitat reduïda establint passos de vianants elevats al nivell de vorera o de ressalt.
- Reserva d'aparcaments per a vehicles amb conductors amb mobilitat reduïda. A les zones verdes s'estableix una ràtio mínima d'1 plaça/20 places d'aparcament. També cal fer reserves d'aparcament quan l'ajuntament detecta requisits concrets en els habitants. Aquestes places d'aparcament han de tenir unes dimensions mínimes de 3,30 x 4,50 metres si són en bateria i 2,00 x 4,40 metres si són en filera i han de disposar d'un espai d'apropament d'1,50 metres.
- Facilitació de targetes d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda tal com estableix el Decret 97/2002.
- Establiment de paviments durs, no lliscants i sense regruixos diferents dels nous vials.

5.8. Mesures de pacificació del trànsit i seguretat dels vianants

Cal establir una sèrie de mesures de pacificació del trànsit per tal de moderar la velocitat de circulació i evitar situacions d'inseguretat i accidents.

Les principals accions a emprendre són:

- Definició de carrers Zona 30.
- Passos per a vianants ressaltats i esquenes d'ase en zones 30 i en carrers de la xarxa d'itineraris per a vianants que no cohabitin amb les vies d'accés i vies interurbanes.
- Establiment de plataformes en les cruïlles de les zones 30.
- Instal·lació de coixins berlinesos en les vies on transcorrin les línies d'autobusos interurbans, de manera que els vehicles privats disminueixin la seva velocitat sense afectar la circulació dels vehicles de transport públic.
- Establir refugis centrals en els passos per a vianants en aquelles vies en què l'amplada de la calçada superi els 10 metres.

Al plànol de proposta de xarxa bàsica de vehicles (núm. 07) s'hi inclou un seguit de punts on seria convenient situar-hi elements reductors de velocitat del trànsit rodat. La majoria corresponen a les diferents entrades del nucli d'Agramunt, així com en els eixos connectors que

articulen la resta de xarxa bàsica per a vehicles i als vials que coincideixen amb la xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes.

Cal afegir que al plànol núm. 08 (Proposta de xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes) s'hi assenyala el tram de la C-14 per sobre el riu Sió com a punt amb una necessitat de condicionament per a la convivència entre els vehicles i els vianants i bicicletes.

5.9. Mobilitat i gènere

Les dones, que representen la meitat de la població, a l'hora de desenvolupar les seves activitats quotidianes tenen comportaments clarament associats a modes de transport de menor impacte ambiental⁷. La menor dependència pels mitjans motoritzats privats, el caràcter de proximitat i l'ús més intensiu del transport públic fan que els comportaments de les dones esdevinguin un referent o un model a estendre transversalment al conjunt de la societat.

Fer la dona catalitzadora del canvi en la mobilitat, pot ser una estratègia que pot contribuir a superar molts dels reptes socioambientals que té el sistema de mobilitat municipal.

En efecte, per construir uns nuclis que facilitin la mobilitat cal potenciar el transport públic i els itineraris a peu, establint xarxes el més directes possibles, sense elements que impedeixin l'accessibilitat (ja sigui per la circulació amb cotxets per a nadons, carretons de la compra,...) i fent un urbanisme el més acollidor, segur i saludable possible.

Els aspectes esmentats es troben ja incorporats en el present estudi amb l'aplicació dels criteris de mobilitat i donant una especial rellevància als itineraris a peu i les zones de convivència.

⁷ Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (2020). La mobilitat quotidiana des d'una perspectiva de gènere.

6. FINANÇAMENT

L'art. 18.5 de la llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat diu que l'EAMG ha de prendre en consideració la possibilitat que els promotors de l'activitat participin en el finançament de l'increment dels serveis de transport públic que resultin pertinents, d'acord amb el que s'estableixi per reglament.

D'altra banda, l'art. 19.1 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, diu «l'EAMG ha d'incorporar una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació i establir l'obligació de les persones propietàries (...) de costejar i si s'escau, executar la urbanització, així com les infraestructures de connexió amb les principals xarxes de vianants, bicicletes, de circulació de vehicles i transport públic o el seu reforçament (...)».

Finalment, l'art. 19.2 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, afegeix «l'EAMG 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 (...)».

Aquest EAMG preveu diverses mesures associades a l'increment de la mobilitat en tots els seus àmbits, especialment pel que fa al condicionament dels accessos al nucli antic des de les actuals vies que hi donen servei (semàfors, elements reductors de velocitat, rotondes, senyalització). Majoritàriament, aquestes actuacions es poden finançar a través del pressupost municipal vinculat a partides ordinàries de millora de la mobilitat i obres en vies i serveis. Si bé algunes per la seva major entitat o rellevància requeriran projectes d'urbanització executius més específics.

En àmbits i sectors (plans parcials) de nova creació es derivarà el finançament d'aquestes actuacions als promotors successius.

La següent taula estableix una relació de mesures associades a l'increment de mobilitat, el responsable principal i el cost aproximat.

Taula 31. Finançament de les possibles mesures associades a l'increment de la mobilitat.

Mesura	Responsabilitat	Cost	Observació
Construcció de la variant C-14 al seu pas per Agramunt	Generalitat	30 MEUR	Projecte executiu redactat (2016)
Mesures de pacificació del trànsit en les zones de cohabitació i conversió de carrers del nucli antic per a ús exclusiu de vianants	Ajuntament	A determinar	A determinar pels projectes d'urbanització
Passos de vianants elevats, reductors de velocitat -esquena d'ase, coixins berlinesos...- (10 ut)	Ajuntament	24.000	A determinar pels serveis tècnics municipals
Instal·lació d'aparcaments de bicicletes en equipaments municipals i zones verdes (12 ut de 15 a 20 places cadascun)	Ajuntament	4.800	A determinar pels serveis tècnics municipals
Millora de l'encreuament de vehicles d'acord amb el Pla local de seguretat viària d'Agramunt	Ajuntament Generalitat	A determinar	Cal redactar un projecte

Mesura	Responsabilitat	Cost	Observació
	Diputació		executiu
Construcció i instal·lació de dues noves parades d'autobús amb marquesines	Ajuntament/ATM	20.000	
Instal·lació punts de recàrrega elèctrica	Ajuntament	20.000/ unitat	
Estudi previ -Enquesta mobilitat per la millora de l'oferta del transport públic	Ajuntament	15.000	
Completar la connexió de l'avinguda Ribera del Sió	Ajuntament	A determinar	Cal redactar un projecte executiu

Nota: estimació de preus sense IVA, benefici industrial ni Direcció d'Obra.

Font: pròpia.

Agramunt, agost 2022

Els tècnics redactors de l'informe



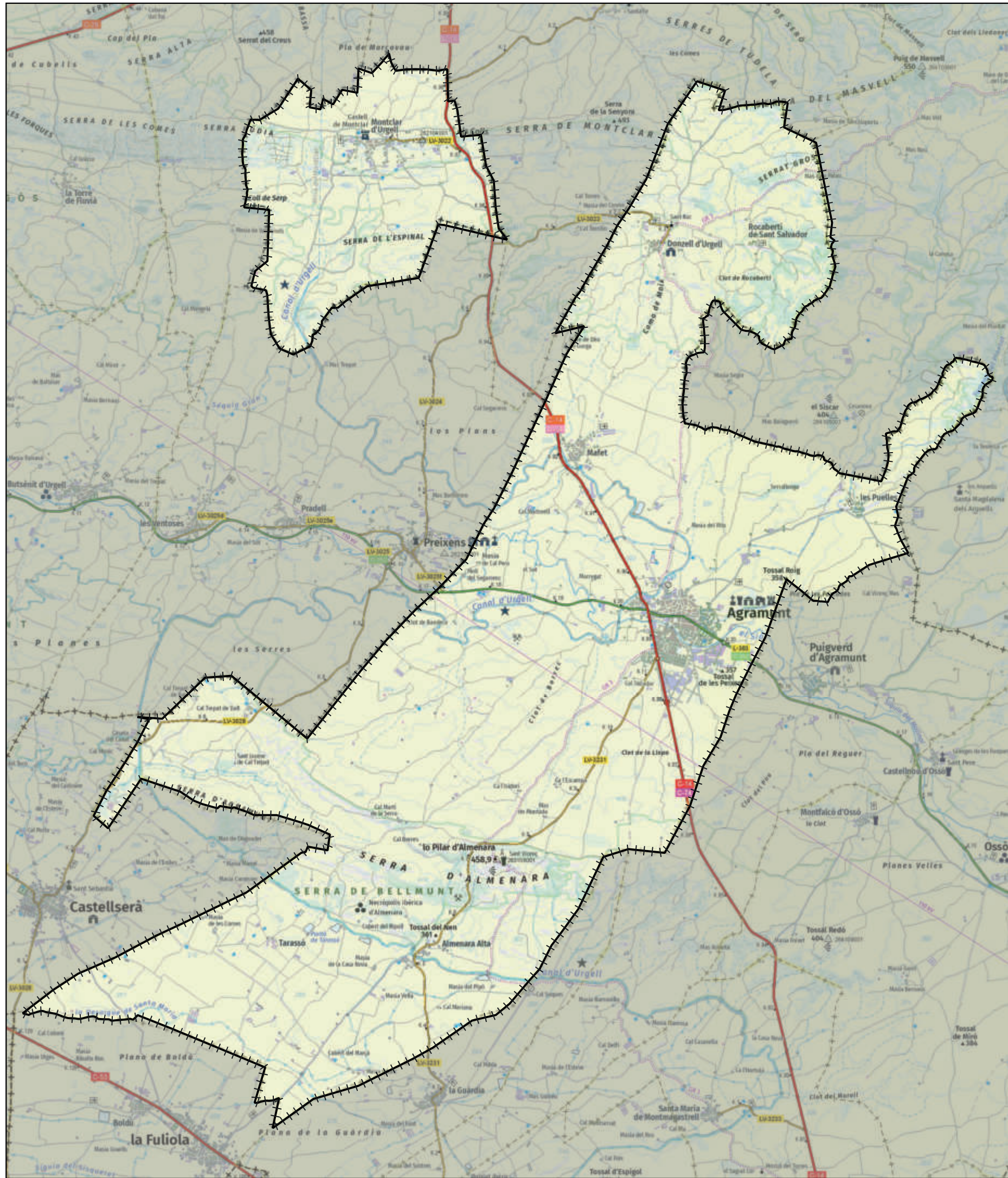
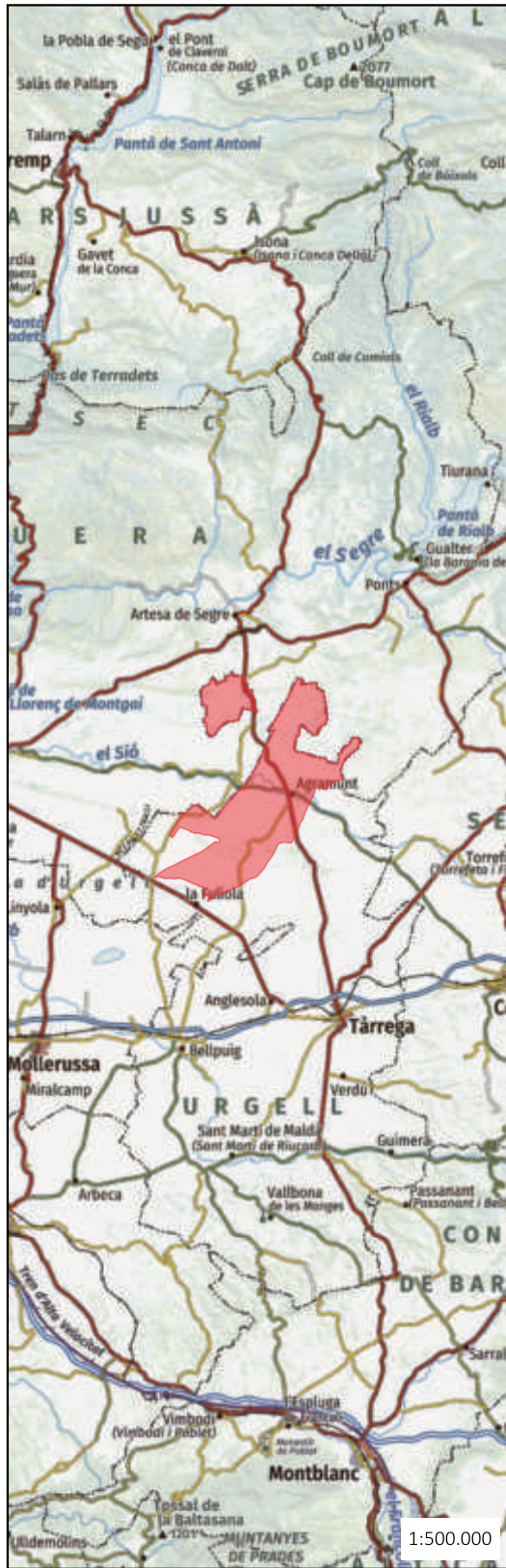
Toni Costa Pedrós
Llicenciat en Ciències Ambientals
LA LLENA ambiental, scp (C.A 0296)

Júlia Segalàs Roca
Llicenciada Ciències Ambientals
LA LLENA ambiental, scp



Alfred Burballa Nòria
Llicenciat en Ciències Ambientals
LA LLENA ambiental, scp (C.A 1126)

PLÀNOLS



TM d'Agramunt

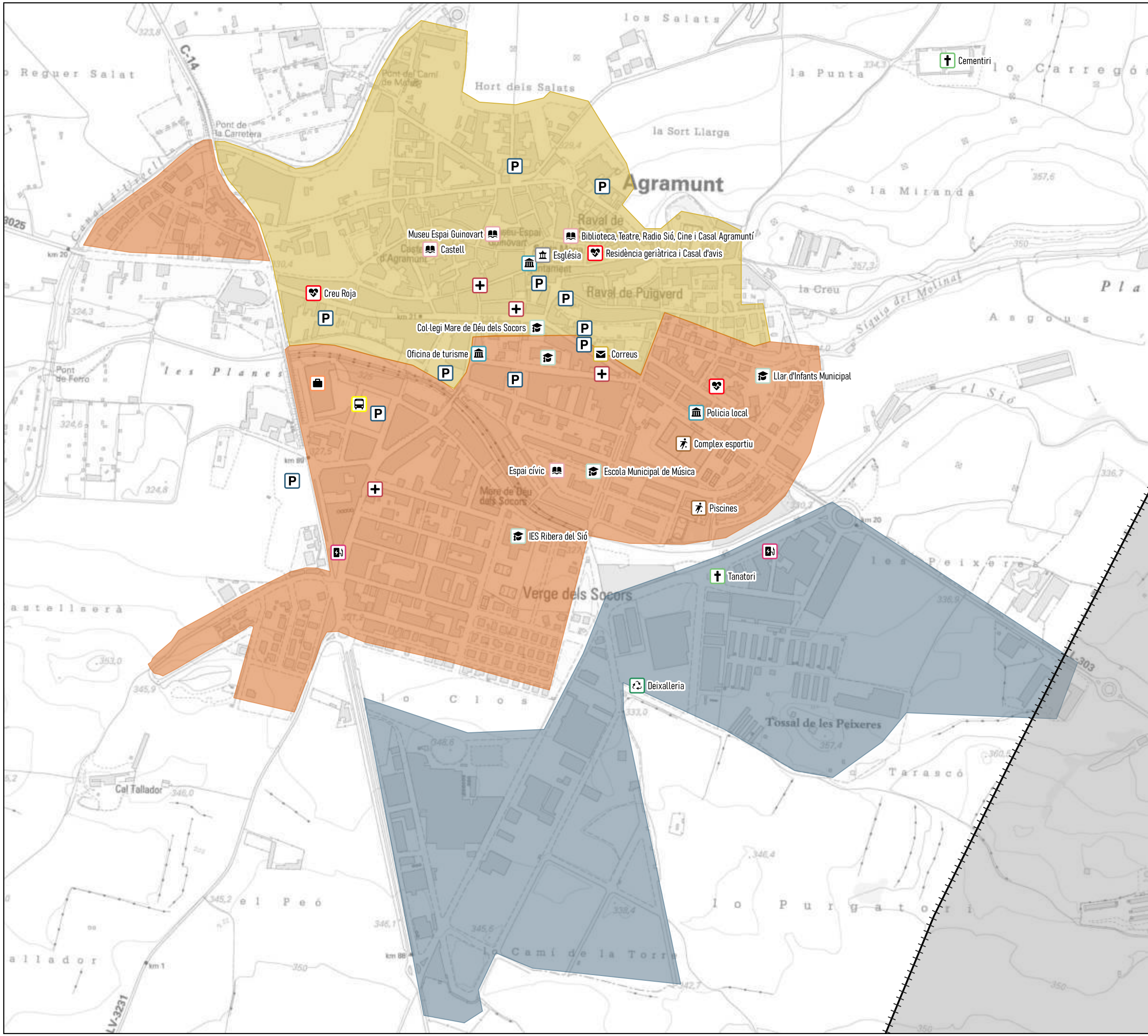
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PER AL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL D'AGRAMUNT (URGELL)



















01 ENCAIX TERRITORIAL

Escala (A3): 1: 60.000
 Promou: Ajuntament d'Agramunt
 Arquitecta redactora: Montserrat Giné Macià
 EAMG: LA LLENA ambiental

Projecció UTM, fus 31, Datum ETRS 1989
 Elaboració pròpia amb cartografia de l'ICGC






-  TM d'Agramunt
-  Nucli antic
-  Zona industrial
-  Zones de creixement recent
-  Administratius
-  Aparcaments
-  Assistencials i sanitaris
-  Correus
-  Culturals
-  Deixalleria
-  Educatius
-  Esportius
-  Estació d'autobusos
-  Farmàcia
-  Funeraris
-  Gasolinera
-  Pavelló firal
-  Religiós

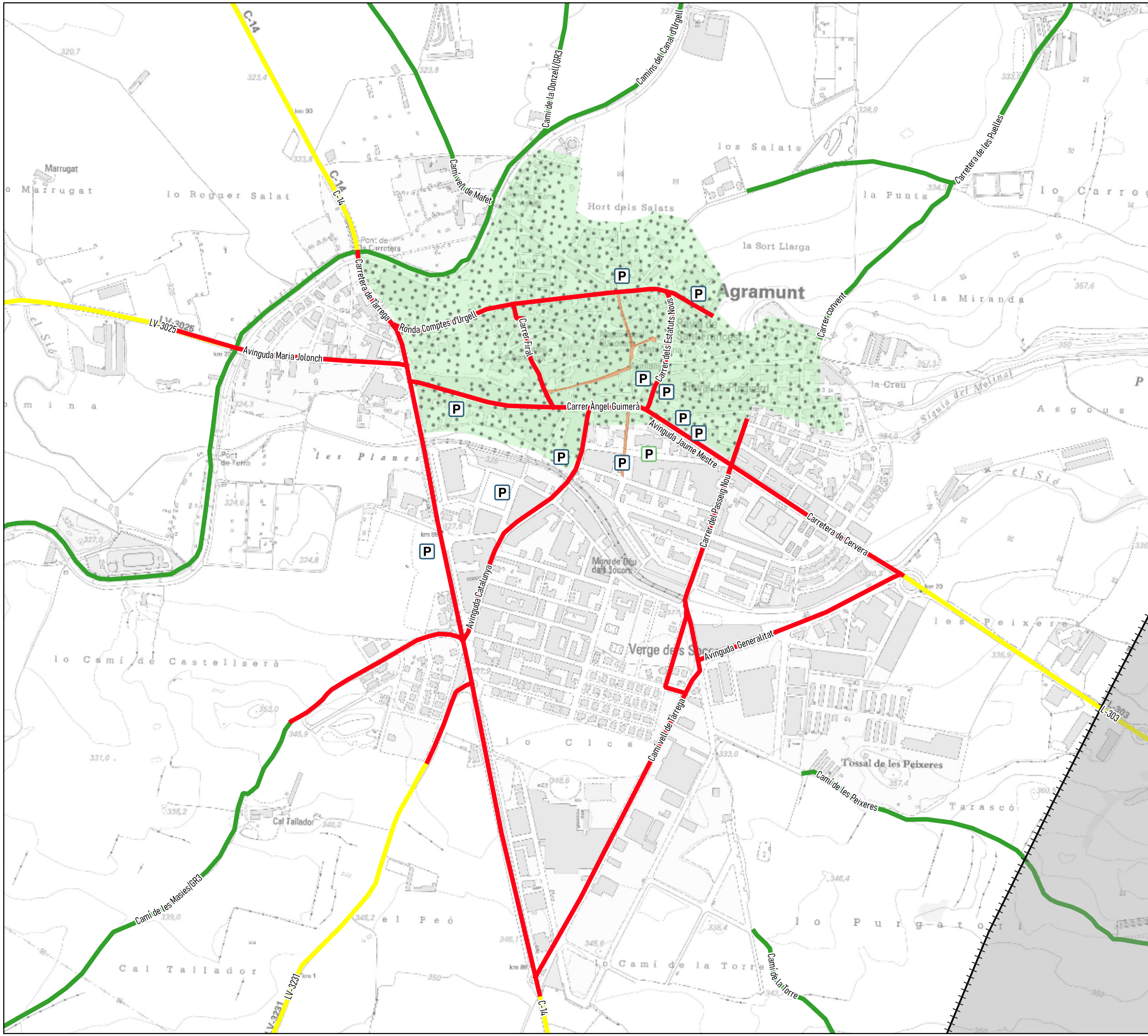
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PER AL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL D'AGRAMUNT (URGELL)

02 PRINCIPALS ZONES, EQUIPAMENTS I SERVEIS

Escala (A3): 1:7.000
 Promou: Ajuntament d'Agramunt
 Arquitecta redactora: Montserrat Giné Macià
 EAMG: LA LLENA ambiental

Projecció UTM, fus 31, Datum ETRS 1989	
Elaboració pròpia amb cartografia de l'ICGC	Agost 2022





- TM d'Agramunt
- Vials o camins de connexió
- Vies interurbanes
- Xarxa bàsica de vehicles
- Zona de cohabitació
- Carrers d'ús exclusiu per a vianants
- Aparcaments
- Aparcament amb rellotge digital de control (Av. d'Agustí Ros)

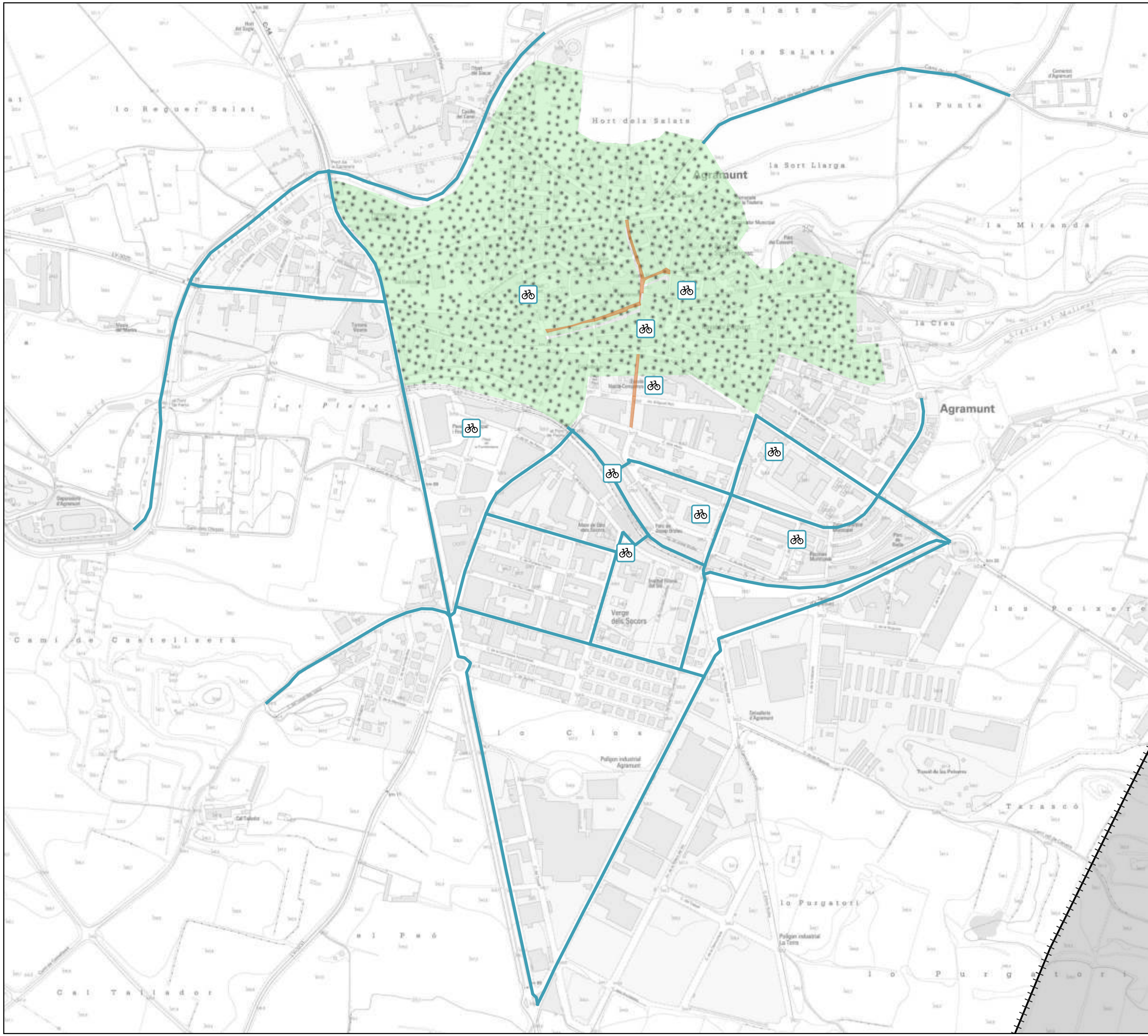
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PER AL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL D'AGRAMUNT (URGELL)






03 XARXA BÀSICA PER A VEHICLES

Escala (A3): 1:8.000
 Promou: Ajuntament d'Agramunt
 Arquitecta redactora: Montserrat Giné Macià
 EAMG: LA LLENA ambiental

Projecció UTM, fus 31, Datum ETRS 1989	
Elaboració pròpia amb cartografia de l'ICGC	Agost 2022






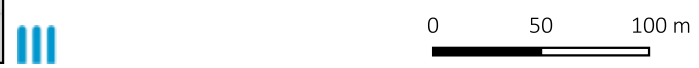
-  TM d'Agramunt
-  Aparcament per a bicicletes
-  Zona de cohabitació
-  Carrers d'ús exclusiu per a vianants
-  Itineraris principals per a vianants i bicicletes

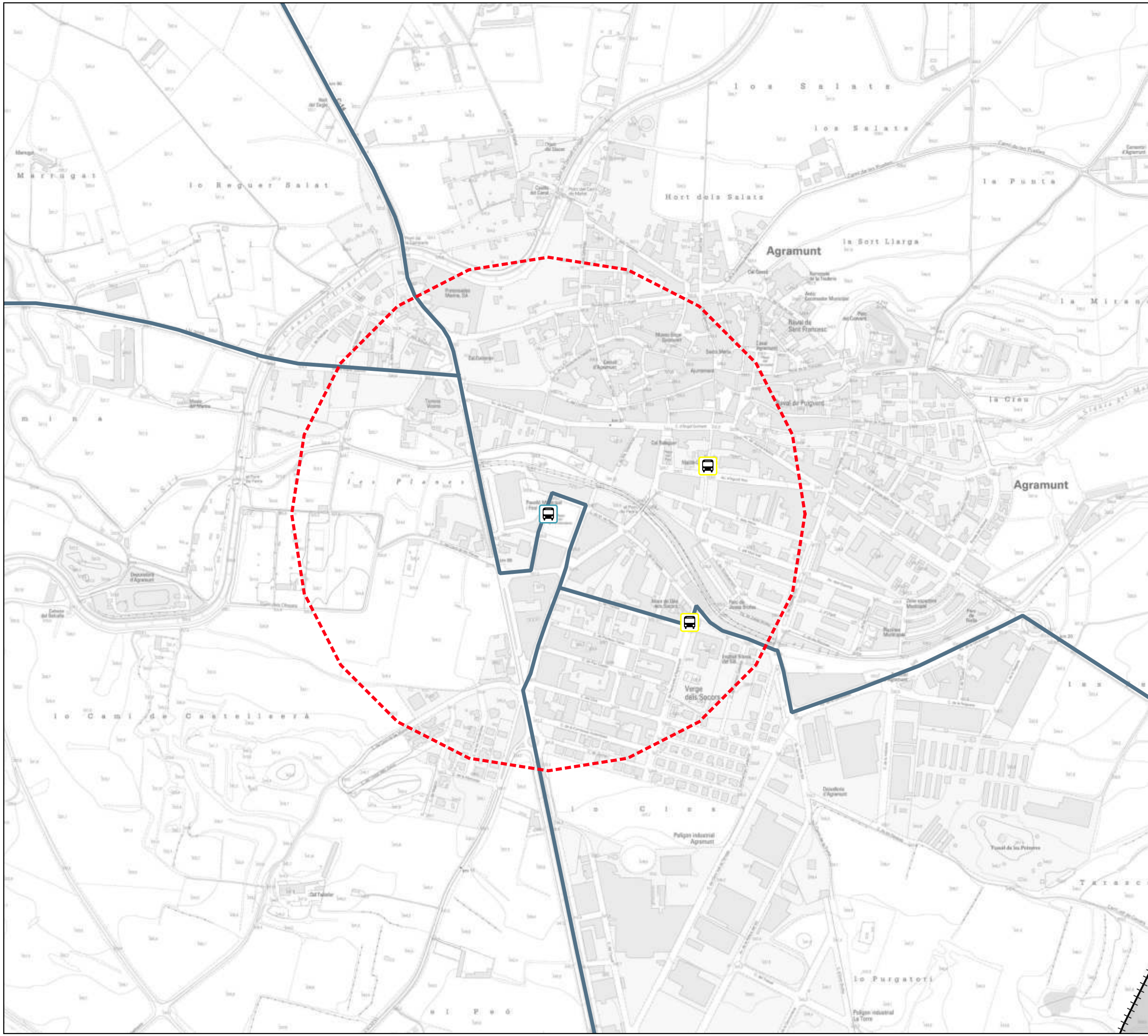
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PER AL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL D'AGRAMUNT (URGELL)






04 ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANTANTS I BICIS

Escala (A3): 1:7.000
 Promou: Ajuntament d'Agramunt
 Arquitecta redactora: Montserrat Giné Macià
 EAMG: LA LLENA ambiental

Projecció UTM, fus 31, Datum ETRS 1989	
Elaboració pròpia amb cartografia de l'ICGC	Agost 2022






-  TM d'Agramunt
-  Estació d'autobusos (autobús interurbà)
-  Parada transport escolar
-  Àrea d'influència parada d'autobús interurbà (500 m)
-  Recorregut de l'autobús interurbà

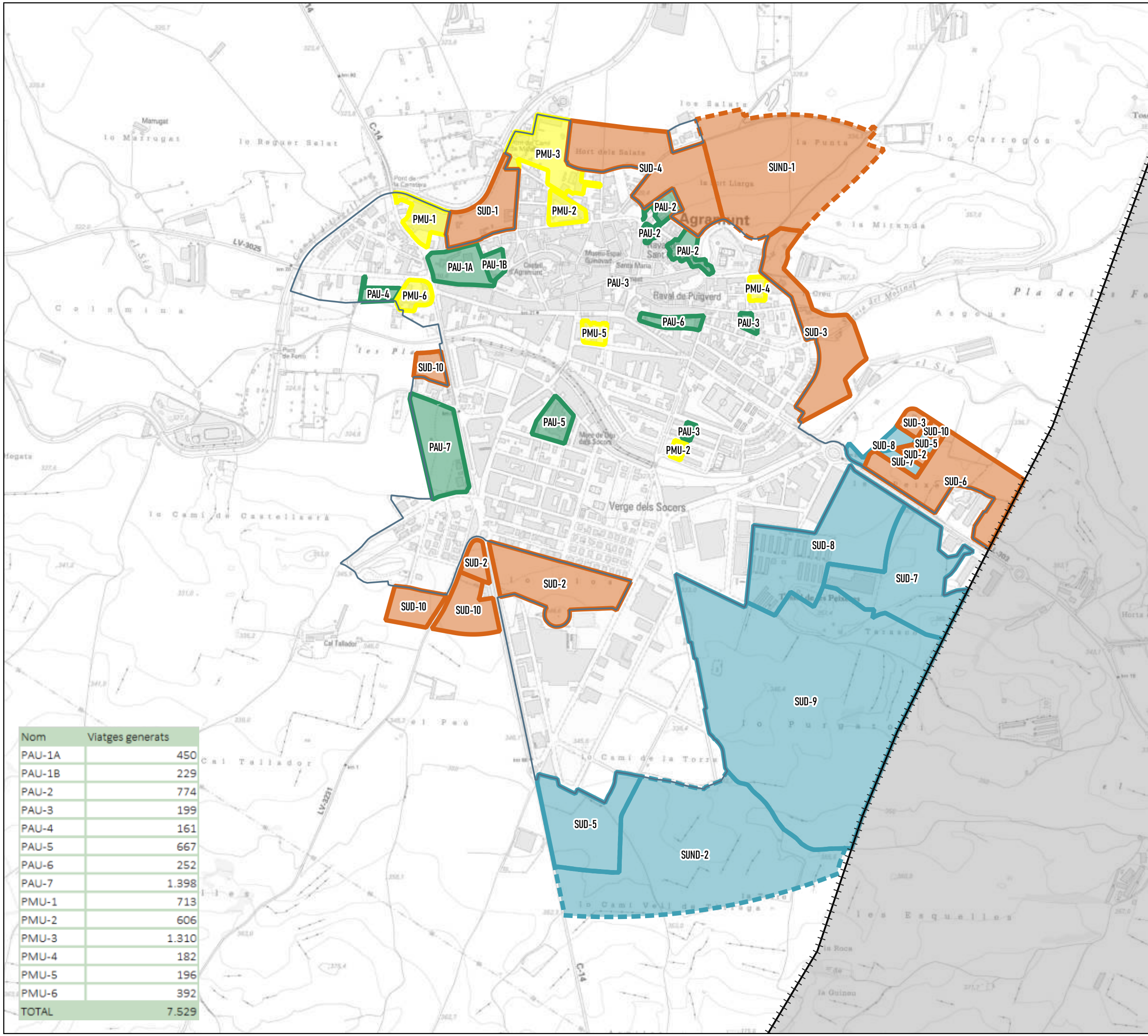
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PER AL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL D'AGRAMUNT (URGELL)

05 TRANSPORT PÚBLIC

Escala (A3): 1:7.000
 Promou: Ajuntament d'Agramunt
 Arquitecta redactora: Montserrat Giné Macià
 EAMG: LA LLENA ambiental

Projecció UTM, fus 31, Datum ETRS 1989	
Elaboració pròpia amb cartografia de l'ICGC	Agost 2022





Nom	T. no motoritzat	Viatges generats/dia			% del total de viatges generats
		V. privat	T. Públic	Total	
PAU	1.570	2.478	83	4.130	9
PMU	1.291	2.039	68	3.398	7
SUD	14.371	22.692	756	37.820	83
TOTAL	17.232	27.209	907	45.348	100

Nom	Viatges generats
PAU-1A	450
PAU-1B	229
PAU-2	774
PAU-3	199
PAU-4	161
PAU-5	667
PAU-6	252
PAU-7	1.398
PMU-1	713
PMU-2	606
PMU-3	1.310
PMU-4	182
PMU-5	196
PMU-6	392
TOTAL	7.529

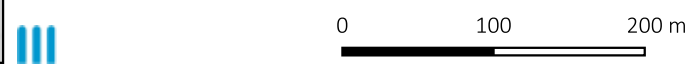
- TM d'Agramunt
- Sòl urbà
- SUD industrial
- SUD residencial
- SUND industrial
- SUND residencial
- PMU residencial
- PAU residencial

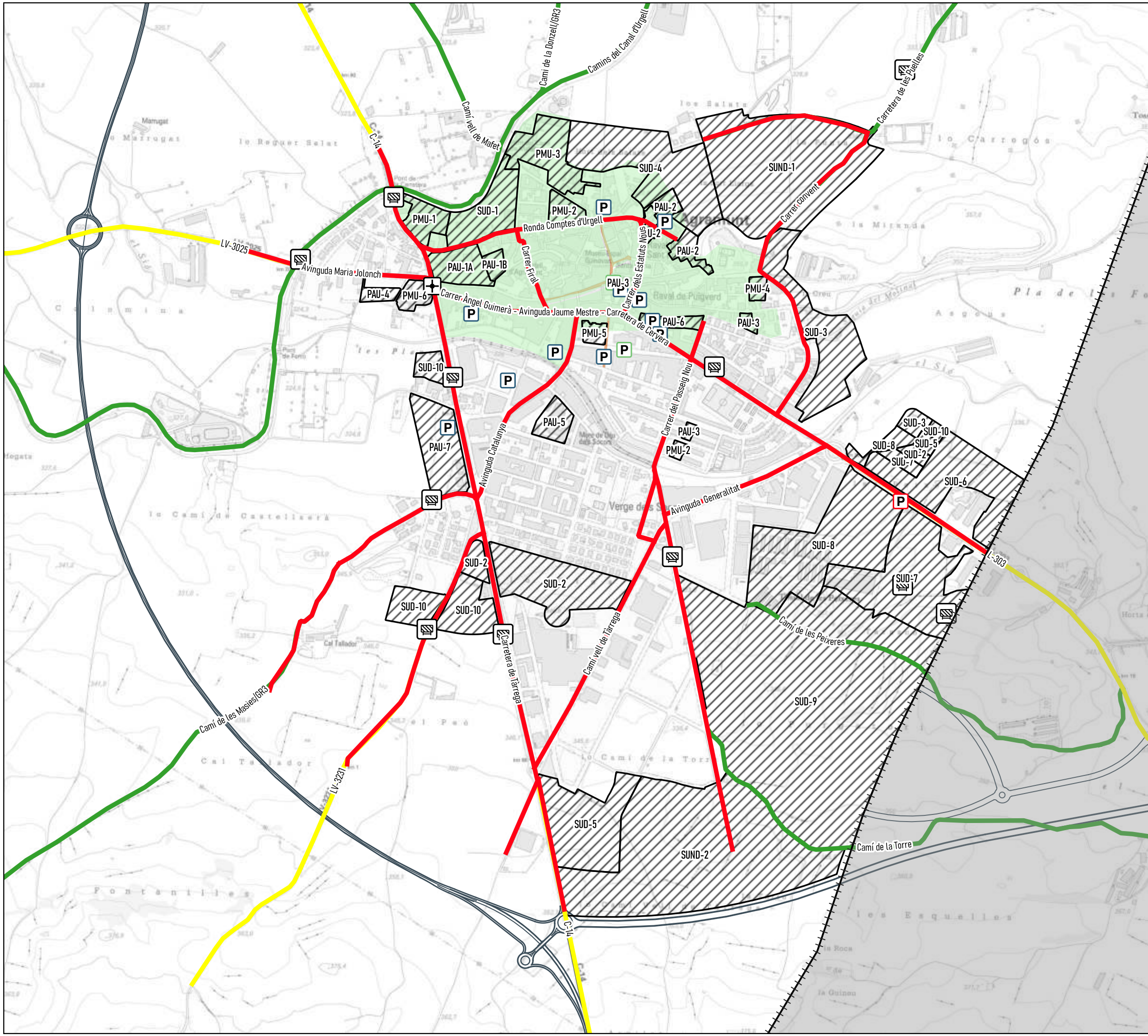
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PER AL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL D'AGRAMUNT (URGELL)

06 MOBILITAT GENERADA

Escala (A3): 1:10.000
 Promou: Ajuntament d'Agramunt
 Arquitecta redactora: Montserrat Giné Macià
 EAMG: LA LLENA ambiental

Projecció UTM, fus 31, Datum ETRS 1989	
Elaboració pròpia amb cartografia de l'ICGC	Agost 2022





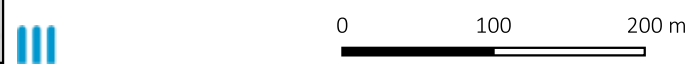
- TM d'Agramunt
- Zona de cohabitació
- Carrers d'ús exclusiu per a vianants
- Aparcament amb rellotge digital de control (C. de la Sabateria de Baix i Av. d'Agustí Ros)
- Aparcaments
- Proposta nou aparcament
- Elements reductors de velocitat
- Millora de l'encreuament de vehicles (D'acord amb el Pla local de seguretat viària d'Agramunt)
- Sectors de creixement
- Vials o camins de connexió
- Vies interurbanas
- Xarxa bàsica de vehicles
- Nova variant

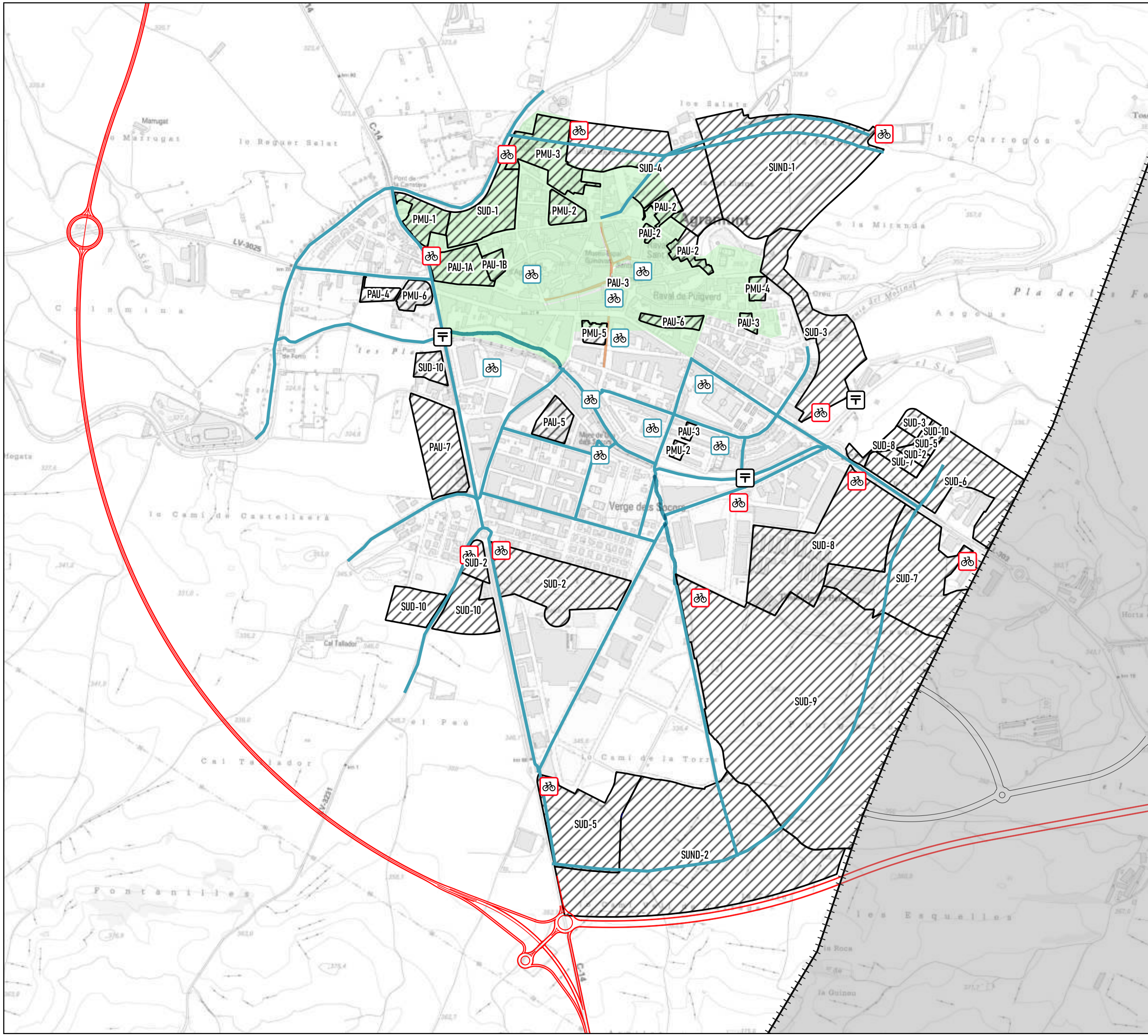
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PER AL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL D'AGRAMUNT (URGELL)









07 PROPOSTA XARXA BÀSICA PER A VEHICLES

Escala (A3): 1:10.000
 Promou: Ajuntament d'Agramunt
 Arquitecta redactora: Montserrat Giné Macià
 EAMG: LA LLENA ambiental

Projecció UTM, fus 31, Datum ETRS 1989	
Elaboració pròpia amb cartografia de l'ICGC	Agost 2022






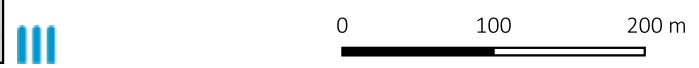
-  TM d'Agramunt
-  Zona de cohabitació
-  Carrers d'ús exclusiu per a vianants
-  Aparcament per a bicicletes
-  Nou aparcament bicicleta
-  Xarxa principal per a vianants i bicicletes
-  Adequació del pas de vianants per damunt del riu Sió
-  Sectors de creixement

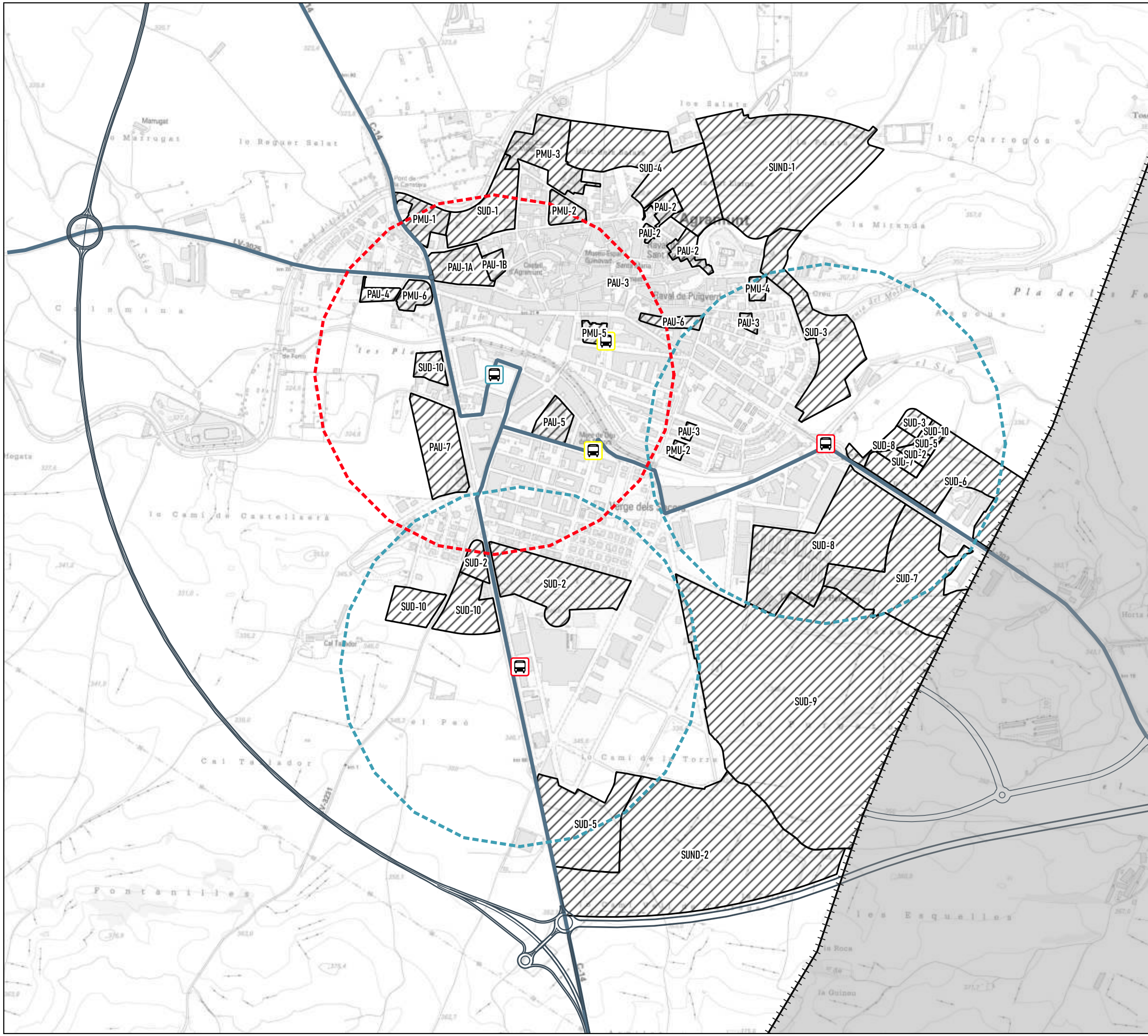
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PER AL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL D'AGRAMUNT (URGELL)









08 PROPOSTA ITINERARIS PER A VIANANTS I BICIS

Escala (A3): 1:10.000
 Promou: Ajuntament d'Agramunt
 Arquitecta redactora: Montserrat Giné Macià
 EAMG: LA LLENA ambiental

Projecció UTM, fus 31, Datum ETRS 1989	
Elaboració pròpia amb cartografia de l'ICGC	Agost 2022






-  TM d'Agramunt
-  Nova parada autobús interurbà
-  Estació d'autobusos
-  Parada transport escolar
-  Recorregut de l'autobús interurbà
-  Àrea d'influència de la parada d'autobús interurbà (500 m)
-  Àrea d'influència noves parades d'autobús interurbà (500 m)
-  Sectors de creixement

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PER AL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL D'AGRAMUNT (URGELL)

09 PROPOSTA TRANSPORT PÚBLIC

Escala (A3): 1:10.000
 Promou: Ajuntament d'Agramunt
 Arquitecta redactora: Montserrat Giné Macià
 EAMG: LA LLENA ambiental

Projecció UTM, fus 31, Datum ETRS 1989	
Elaboració pròpia amb cartografia de l'ICGC	Agost 2022

