

lavola

POUM DE PALAFRUGELL

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Manlleu, maig 2013



ajuntament de
palafrugell

1	INTRODUCCIÓ I OBJECTE.....	5
1.1	INTRODUCCIÓ I MARC NORMATIU.....	5
1.2	OBJECTE	6
2	GENERALITATS DEL MUNICIPI	7
2.1	SITUACIÓ	7
2.2	DEMOGRAFIA	8
2.3	ESTRUCTURA URBANA I HABITATGE.....	10
2.4	ESTRUCTURA ECONÒMICA	11
3	PRESENTACIÓ DEL PLANEJAMENT.....	12
3.1	ASPECTES GENERALS.....	12
3.2	RELACIÓ D'USOS.....	15
4	INFRAESTRUCTURES EXISTENTS I PREVISTES.....	23
4.1	XARXA VIÀRIA BÀSICA	23
4.1.1	ACTUAL.....	23
4.1.2	PREVISTA	25
4.2	INFRAESTRUCTURES VIÀRIES I SERVEIS DE TRANSPORT COL·LECTIU	25
4.3	XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS I BICICLETES.....	25
5	MOBILITAT ACTUAL I MOBILITAT GENERADA	26
5.1	MOBILITAT ACTUAL	26
5.1.1	MOBILITAT OBLIGADA (2001).....	26
5.1.2	MOBILITAT QUOTIDIANA (2006).....	28
5.1.3	POLS DE MOBILITAT	29
5.2	MOBILITAT GENERADA	31
5.3	PROJECCIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA	37
6	XARXES PRINCIPALS DE MOBILITAT	40
6.1	XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS.....	40
6.1.1	ASPECTES GENERALS	40
6.1.2	CONFIGURACIÓ DE L'ESPAI	41
6.1.3	DEMANDA DE VIANANTS.....	49
6.1.4	ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS	50
6.2	XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE TRANSPORT COL·LECTIU	59
6.2.1	BUS URBÀ	59
6.2.2	BUS INTERURBÀ	59

6.2.3	ACTUACIONS EN RELACIÓ AL TRANSPORT COL·LECTIU	62
6.3	XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETA.....	66
6.3.1	ASPECTES GENERALS.....	66
6.3.2	DEMANDA DE BICICLETES	69
6.3.3	ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETA.....	70
6.4	XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES	80
6.4.1	ESTRUCTURA DE LA XARXA I INTENSITAT DE TRÀNSIT.....	80
6.4.2	ACTUACIONS EN RELACIÓ AMB LA XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES	83
6.5	RESERVES D'ESP AIS PER A APARCAMENT	85
6.5.1	PARC MÒBIL RESIDENCIAL.....	85
6.5.2	RESERVES D'APARCAMENT A LA VIA PÚBLICA.....	87
6.5.3	ACTUACIONS EN RELACIÓ ALS ESP AIS D'APARCAMENT	89
7	PROPOSTA DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC	96
8	ANNEX CARTOGRÀFIC.....	98

1 INTRODUCCIÓ I OBJECTE

1.1 INTRODUCCIÓ I MARC NORMATIU

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat, significa un canvi de tendència en el model de mobilitat. La Llei estableix els principis, els objectius i els altres requisits específics que han de desenvolupar els corresponents instruments de planificació de la mobilitat i, entre aquests, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

La Llei 9/2003 parteix de la determinació de millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport, i dibuixa les línies mestres d'una estratègia que respon als principis de competitivitat, integració social, qualitat de vida, salut, seguretat i sostenibilitat.

Tal i com s'especifica a l'article 18 de la Llei, com a mínim els plans territorials d'equipaments o serveis, els plans directors, els plans d'ordenació municipal i els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament han d'incloure un estudi d'avaluació de mobilitat generada.

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada (en endavant EAMG) es troben regulats pel Decret 344/2006, de 19 de setembre, el qual vol donar resposta a una realitat canviant en la gestió de la mobilitat, en la qual les xarxes per a vianants, bicicletes i transport col·lectiu incrementen el seu protagonisme en la satisfacció de les necessitats de mobilitat de la ciutadania, i en el qual també els valors de la qualitat de vida, seguretat en els desplaçaments i sostenibilitat han d'estar cada dia més presents en el disseny i la gestió de la xarxa viària.

Amb els EAMG s'avalua l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu. També, valora la viabilitat de les mesures proposades per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor per a col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

A l'hora de desenvolupar l'avaluació de la mobilitat generada pel planejament urbanístic general o derivat, cal tenir en compte els estudis i documents anteriors que podrien ajudar a analitzar el marc territorial i les tendències en matèria de mobilitat. En el cas de Palafrugell els principals documents de referència són el Pla d'infraestructures i Transport de Catalunya (PITC) 2006-2026, el Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines i el Pla de Mobilitat Urbana de Palafrugell de l'any 2011.

1.2 OBJECTE

En relació a la mobilitat, aquest EAMG s'inscriu en el marc de diversos textos legislatius, reglamentaris i tècnics, entre els quals destaquen la Llei 9/2003 de mobilitat, el Decret 344/2006 de regulació dels EAMG, les Directrius Nacionals de Mobilitat.

Els objectius a assolir, que venen fixats per aquest marc, i principalment són:

- Prioritzar els modes no motoritzats (a peu i en bicicleta) en el disseny urbà del municipi, tant en la vialitat futura prevista amb els creixements del POUM com en l'existent.
- Disposar d'una xarxa d'itineraris per a vianants accessible que connecti els principals centres atractors de mobilitat del municipi.
- Desenvolupar una xarxa de carrils bici que garanteixi la cobertura de tot el municipi.
- Garantir l'accessibilitat per a vianants i també per a bicicletes.
- Garantir la connexió en les diferents xarxes de transport (vianants, bicicletes, vehicle privat, transport públic) de tots els sectors de desenvolupament.
- Garantir l'accés a la xarxa de transport col·lectiu (tant en cobertura territorial com en capacitat de l'oferta de transport col·lectiu).
- Fomentar l'ús racional del vehicle privat.
- Preveure una dotació mínima d'aparcament fora de la via pública tant per les bicicletes com pel vehicle privat.
- Regular el trànsit de vehicles pesants i distribució de mercaderies per dins del nucli urbà.
- Definir els espais necessaris per les operacions de càrrega i descàrrega.

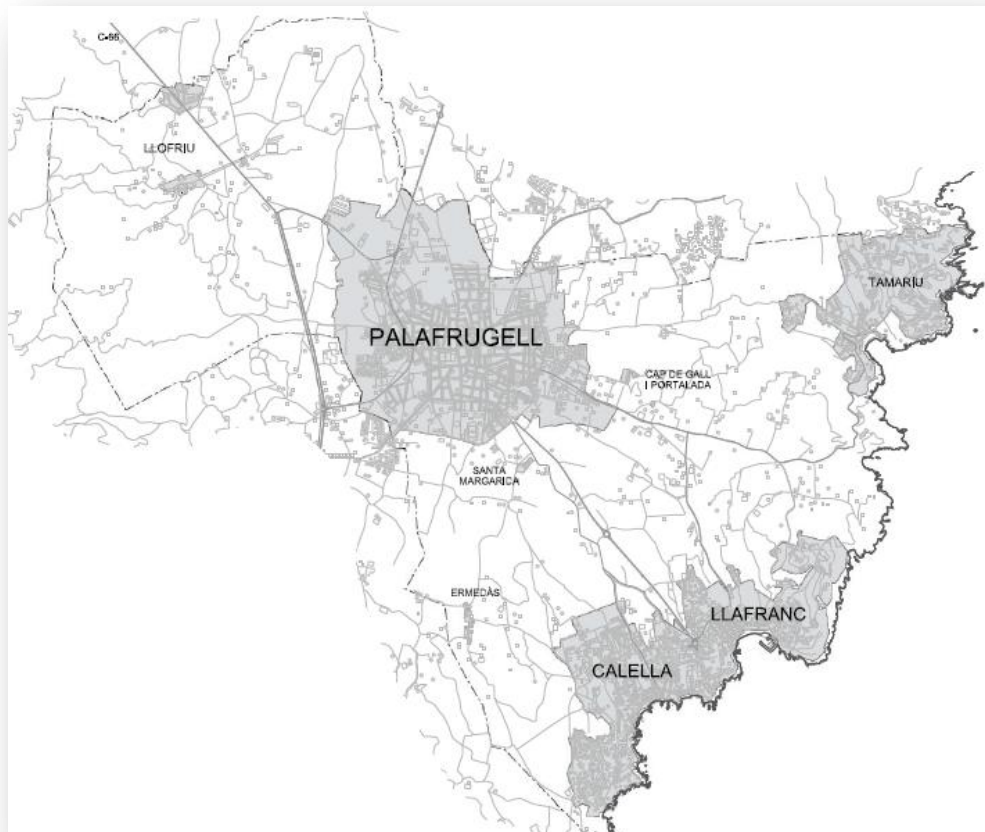
2 GENERALITATS DEL MUNICIPI

2.1 SITUACIÓ

El terme municipal de Palafrugell (de 26,89 Km²) es localitza al sector central de la Costa Brava, limitat pels contraforts de les Gavarres i pel massís de Begur, entre els quals es forma l'anomenat passadís de Palafrugell, que comunica l'Empordanet amb el port de Palamós. Limita a l'E i al SE amb la mar, al N amb Begur, Regencós i Torrent, a l'W amb Vulpellac i al S amb Mont-ras.

El municipi comprèn, a més de la vila de Palafrugell, cap del terme, el poble rural de Llofriu, els poblats marítims de Calella de Palafrugell, Llafranc i Tamariu, els antics veïnats de Santa Margarida i Ermedàs, el santuari de Sant Sebastià de la Guarda i altres veïnats, ravals, urbanitzacions modernes i masies escampades.

Figura 2.1. Situació i del municipi



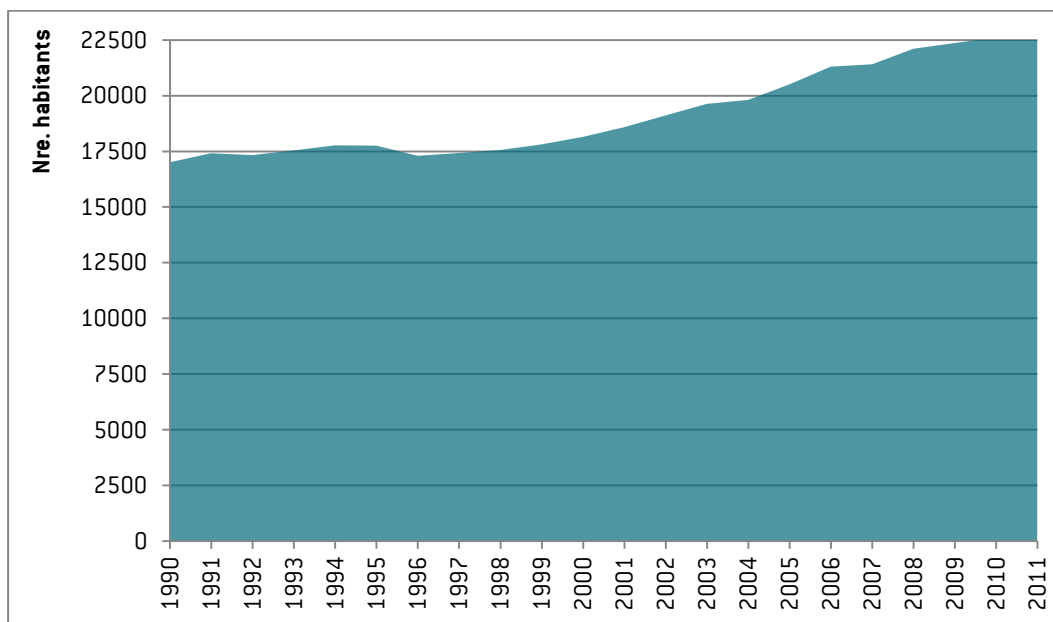
Font: Ajuntament de Palafrugell

2.2 DEMOGRAFIA

Palafrugell té una població de 22.816 habitants (IDESCAT, 2011). Palafrugell és el nucli principal del municipi i concentra la major part de la població resident, els equipaments, les zones industrials (ubicades al nord-oest del nucli) i l'activitat comercial. Calella de Palafrugell és el segon nucli després de Palafrugell, i a l'estiu és el que reuneix a més població estacional. També hi ha dos nuclis de costa importants especialment a l'estiu: Llafranc i Tamariu.

Durant els darrers 20 anys, mostra un creixement demogràfic continuat, especialment a partir de l'any 2000. Aquest creixement es troba motivat en bona mesura per l'arribada al municipi de població estrangera. Segons dades de l'1 de gener de 2011 el 25,51% de la població empadronada corresponia a persones estrangeres (5.821 persones), mentre que a l'any 2000 aquest percentatge era de tant sols el 8,52% (1.601 persones). La major part d'aquesta immigració és el Marroc i en menor mesura Romania.

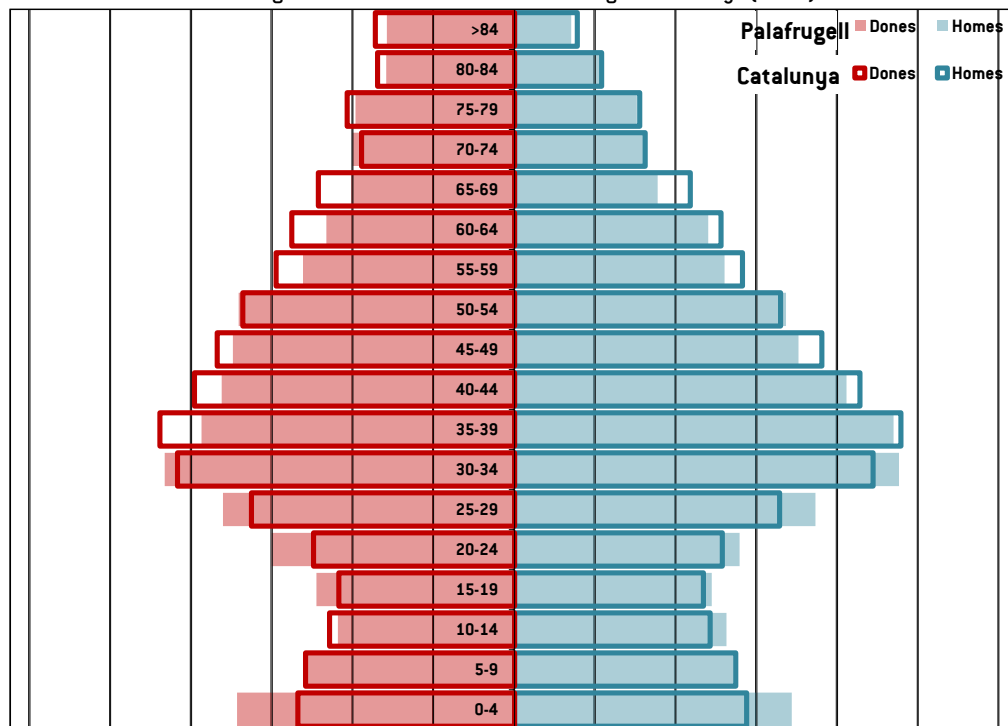
Taula 2.1 Evolució demogràfica al municipi de Palafrugell. 1990-2011



Font: l'evolució a partir de les dades de l'Idescat

L'estructura de la població resident és força similar a la comarcal, presentant un índex d'envelliment de la població lleugerament inferior a la mitjana catalana (vegeu la figura 2.2).

Figura 2.2. Piràmide d'edats de Palafrugell i Catalunya (2011)



Font: Idescat

En relació a les persones amb disminució legal reconeguda, a l'any 2011 a Palafrugell hi vivien 1.036 persones amb aquesta condició. Aquest valor representa el 4,5% de la població resident, percentatge inferior al del conjunt de Catalunya (6,0%).

Per franges d'edat es troba molt repartit, si bé la major part de les persones amb disminució tenen entre 45 i 64 anys (32,7%), mentre que per sexe, es reparteix en un 48,6% d'homes i un 51,4% de dones.

Segons el tipus de disminució, predominen les disminucions físiques motòriques (41,8%), disminucions físiques no motòriques (18,1%), psíquiques (17,8%) i malalts mentals (13,6%).

2.3 ESTRUCTURA URBANA I HABITATGE

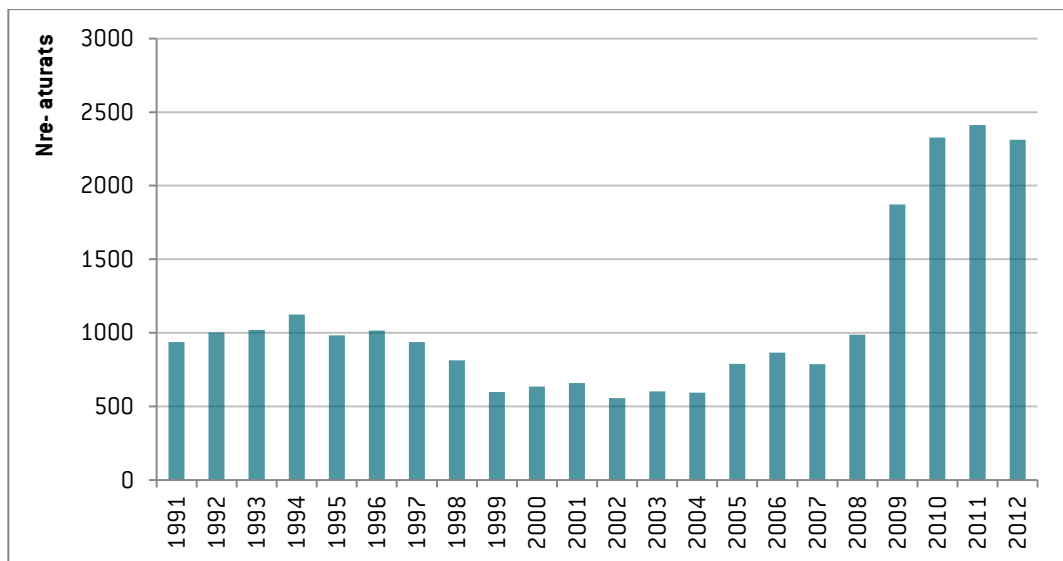
La població es concentra majoritàriament al nucli de Palafrugell (91%), tot i la rellevància de Calella de Palafrugell (3,5%), Llafranc (1,4%), Llofriu (1,4%) i Tamariu (1,2%).

Segons dades de 2006, el parc d'habitatge de Palafrugell era d'uns 16.980 habitatges construïts, dels quals només el 43,16% eren principals (7.329). Aquesta dada posa de relleu la importància de la segona residència i l'estacionalitat d'aquest municipi.

2.4 ESTRUCTURA ECONÒMICA

A l'any 2001, el municipi comptava amb 8.820 habitants que formaven part de la població activa, dels quals 7.947 eren ocupats (90,1%) i la resta eren desocupats o persones que buscaven la primera ocupació. Des d'aleshores però, la situació ha canviat substancialment, ja que s'ha incrementat tant la població global del municipi, com la població activa i especialment el nombre d'aturats, el qual se situa entorn de les 2.300 persones.

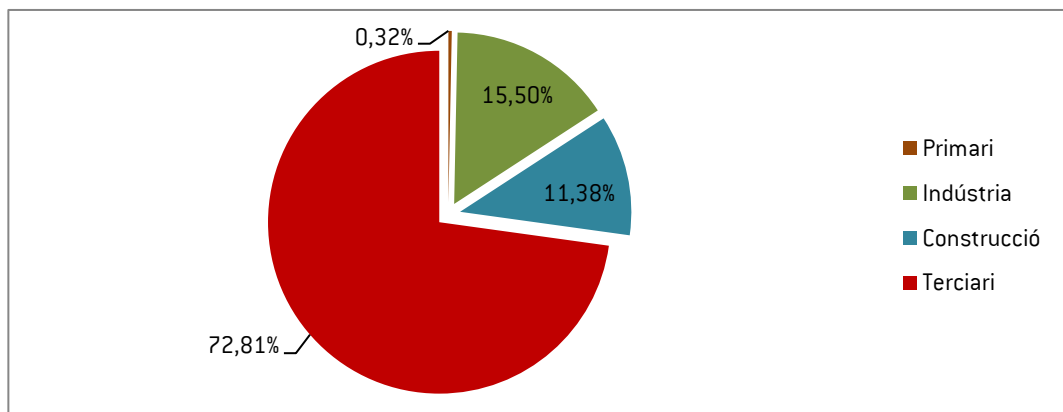
Figura 2.3. Evolució anual del nombre d'aturats de Palafrugell (dades del 31 de març de cada any)



Font: Departament de Treball

El teixit productiu del municipi es troba absolutament terciaritzat. Actualment dels llocs de treball localitzats dins del municipi, el 72,8% correspon al sector terciari.

Figura 2.4. Llocs de treball localitzats a Palafrugell per grans sectors.2011



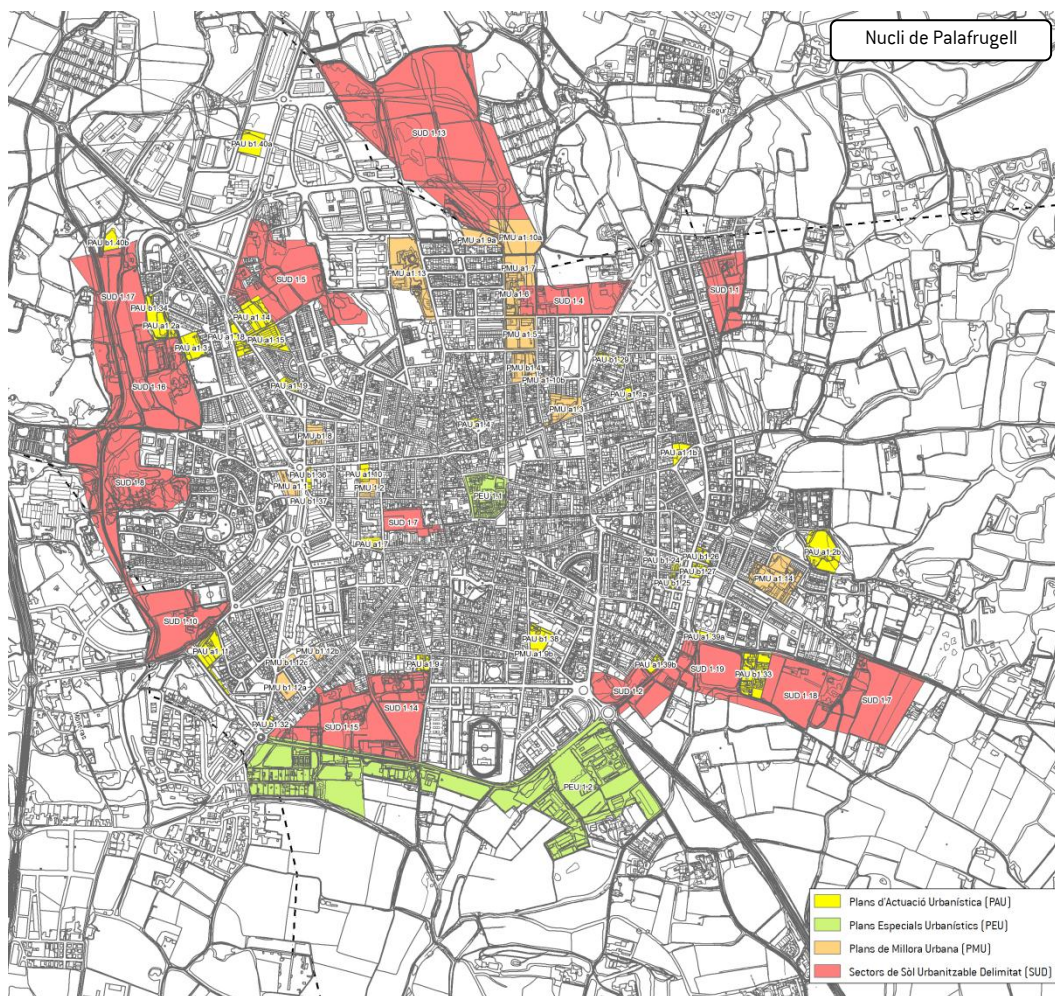
Font: Departament de Treball

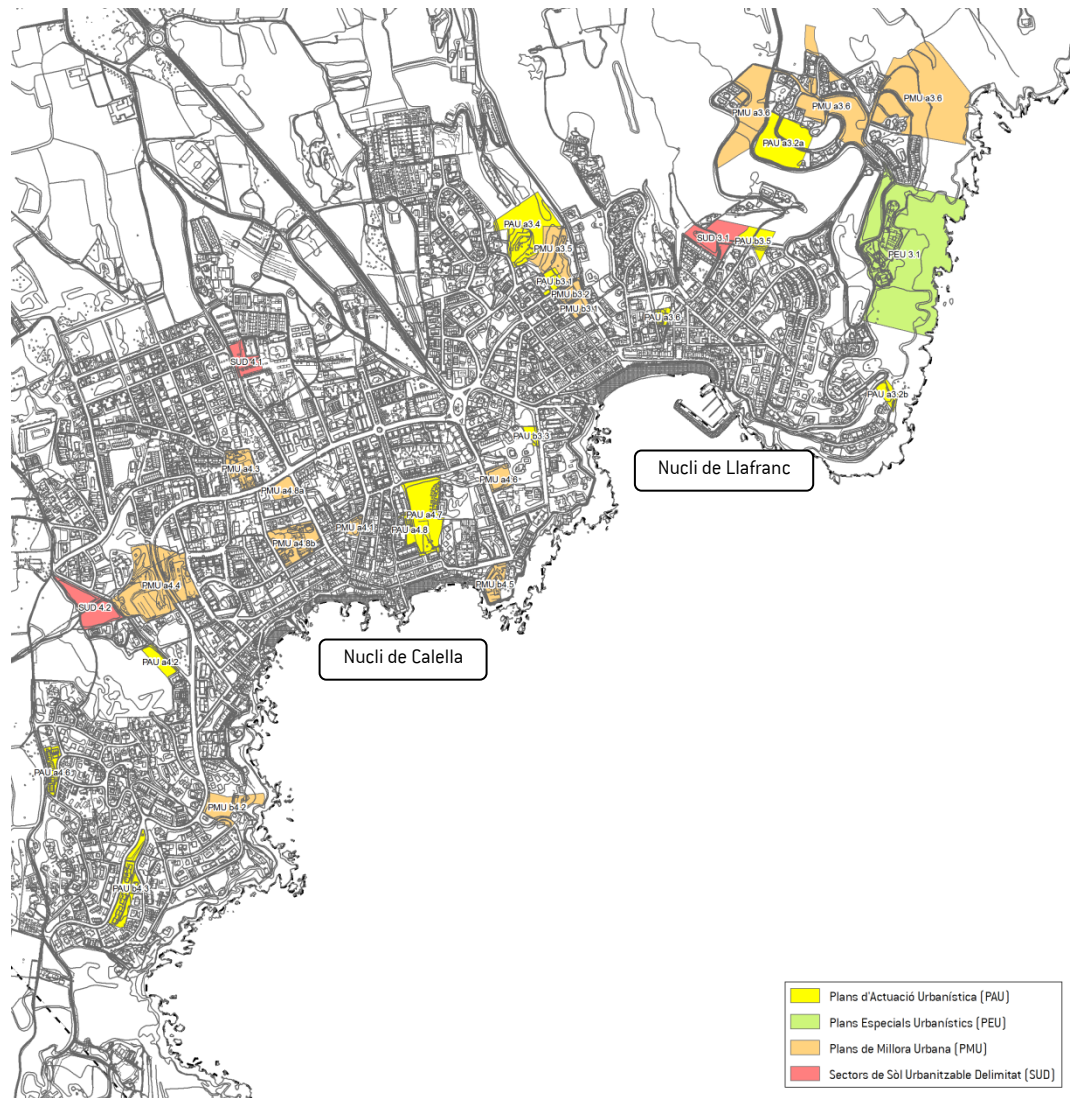
3 PRESENTACIÓ DEL PLANEJAMENT

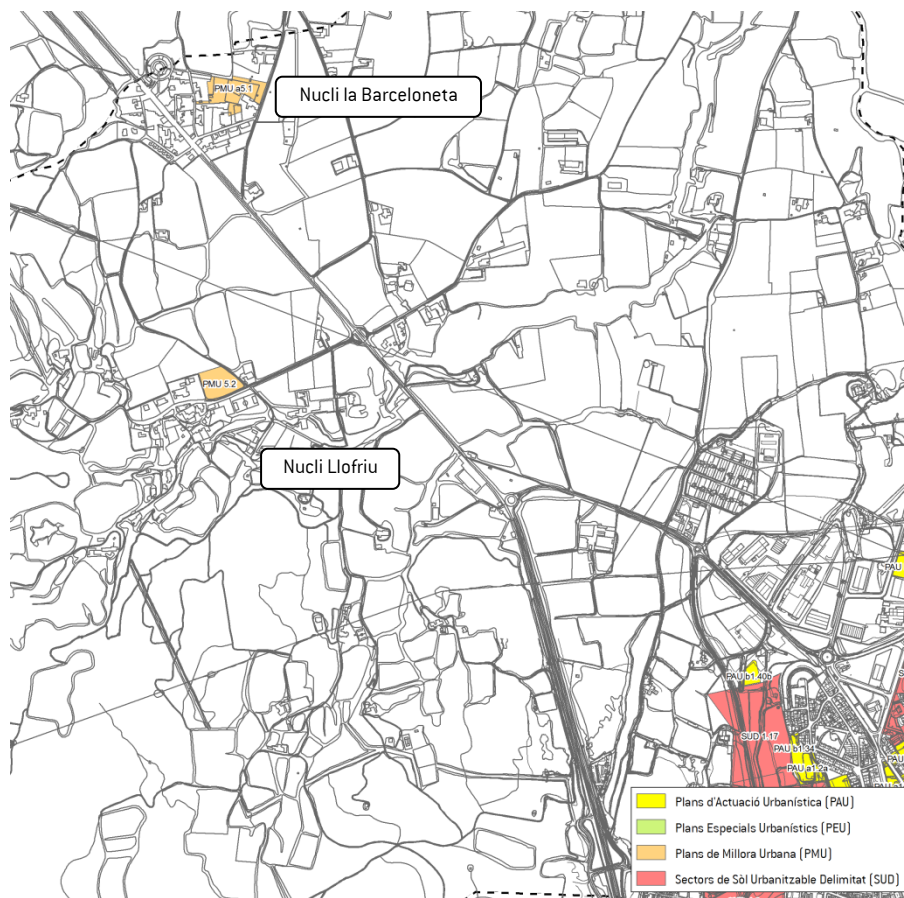
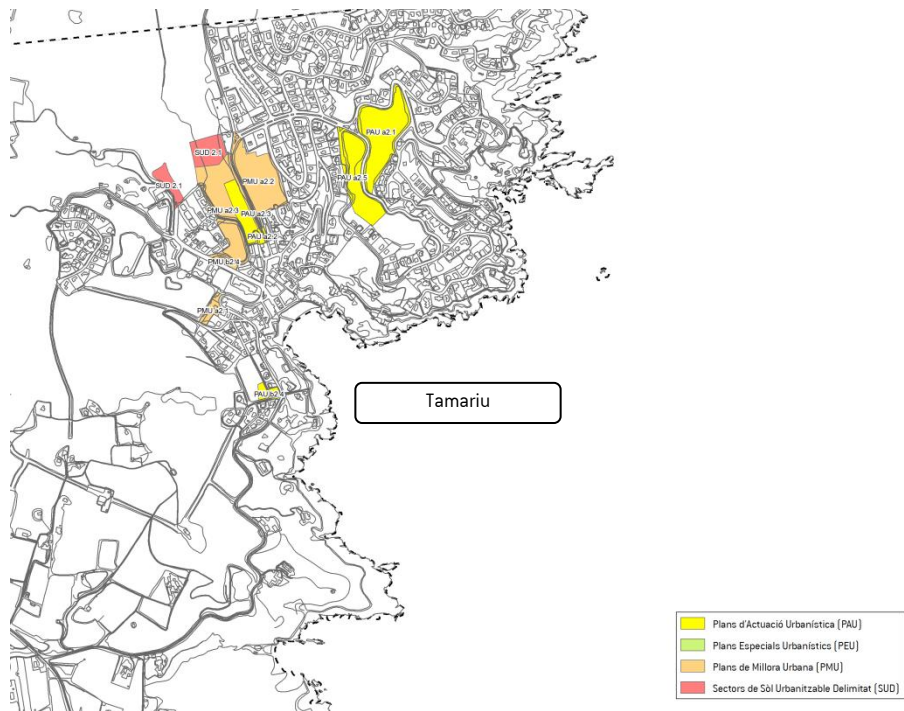
3.1 ASPECTES GENERALS

El POUM de Palafrugell preveu el desenvolupament de 3 Plans Especials Urbanístics (PEU), 44 Plans d'Actuació Urbanística (PAU), 28 Plans de Millora Urbana (PMU) i 18 sectors de Sòl Urbanitzable Delimitat (SUD).

Figura 3.1. Sectors de creixement previstos al POUM de Palafrugell







Font:lavola a partir de la cartografia del POUM i ICC

3.2 RELACIÓ D'USOS

Els principals usos del sòl previstos pel POUM són bàsicament residencials, ja sigui amb previsió d'habitatges plurifamiliars o unifamiliars, es preveu un total de 3.723 habitatges. També resulta molt important la superfície del POUM prevista per a usos terciaris (comercials o altres), amb 76.235 m² de sostre màxim, i en menor mesura amb l'ús industrial (68.096 m² de sostre).

Pel que fa a la superfície de zona verda i equipaments el POUM preveu la corresponent sessió d'espai destinat a aquests usos distribuïts entre els diferents sectors. En total es preveu una reserva de 290.825 m² de sòl destinats a zona verda i 124.532 m² de sòl destinats a equipaments. En aquests moments no es disposa de suficient detall per conèixer l'ús de les diferents reserves d'equipament i de forma orientativa s'ha considerat que l'edificabilitat serà de 0,5 m² sòl/m² sostre.

A continuació es presenta la classificació dels usos del sòl previstos en els diferents sectors del POUM de Palafrugell i la seva superfície.

Taula 3.1. Superfície de sòl / sostre segons usos del sòl i sectors

SÒL URBANITZABLE DELIMITAT (SUD)			
SECTOR	USOS DEL SÒL	SUPERFÍCIE SÒL O SOSTRE (M ²)	NRE. HABITATGES
SUD 1.1 Piverd Est	Residencial	9.842 m ² sostre	85
	Terciari	1.093 m ² sostre	
	Equipaments	2.916 m ² sòl	
	Verd	4.860 m ² sòl	
SUD 1.2 Els Fornes	Terciari	9.800 m ² sostre	
	Equipaments	4.900 m ² sòl	
	Verd	3.675 m ² sòl	
SUD 1.4 El Terme	Residencial	11.178 m ² sostre	97
	Terciari	1.242 m ² sostre	
	Equipaments	3.312 m ² sòl	
	Verd	5.520 m ² sòl	
SUD 1.5 Territori La Costa	Residencial	13.955 m ² sostre	133
	Terciari	5.980 m ² sostre	
	Equipaments	5.316 m ² sòl	
	Verd	8.860 m ² sòl	
SUD 1.7 a/b Casal - Bruguero Est	Residencial	29.208 m ² sostre	365
	Equipaments	11.180 m ² sòl	
	Verd	11.180 m ² sòl	

SÒL URBANITZABLE DELIMITAT (SUD)			
SECTOR	USOS DEL SÒL	SUPERFÍCIE SÒL O SOSTRE (M ²)	NRE. HABITATGES
SUD 1.8 Coll de la Morena 1	Residencial	21.233 m ² sostre	149
	Terciari	1.117 m ² sostre	
	Equipaments	5.215 m ² sòl	
	Verd	14.900 m ² sòl	
SUD 1.10 Ca l'Oleguer	Residencial	9.625 m ² sostre	58
	Terciari	9.625 m ² sostre	
	Equipaments	5.005 m ² sòl	
	Verd	4.620 m ² sòl	
SUD 1.13 Circumval·lació Nord	Industrial	68.096 m ² sostre	
	Equipaments	39.424 m ² sòl	
	Verd	19.712 m ² sòl	
SUD 1.14 Creu Roquinyola est	Residencial	10.850 m ² sostre	93
	Terciari	4.650 m ² sostre	
	Equipaments	3.100 m ² sòl	
	Verd	3.100 m ² sòl	
SUD 1.15 Creu Roquinyola oest	Residencial	14.965 m ² sostre	153
	Terciari	6.413 m ² sostre	
	Equipaments	5.090 m ² sòl	
	Verd	11.198 m ² sòl	
SUD 1.16 Coll de la Morena 2 sud	Residencial	28.917 m ² sostre	214
	Terciari	3.213 m ² sostre	
	Equipaments	7.140 m ² sòl	
	Verd	15.708 m ² sòl	
SUD 1.17 Coll de la Morena 2 nord	Residencial	18.347 m ² sostre	136
	Terciari	2.038 m ² sostre	
	Equipaments	5.436 m ² sòl	
	Verd	9.060 m ² sòl	
SUD 1.18 Bruguerol sud-est	Residencial	12.420 m ² sostre	115
	Terciari	1.380 m ² sostre	
	Equipaments	4.968 m ² sòl	
	Verd	8.280 m ² sòl	
SUD 1.19 Bruguerol sud-oest	Residencial	8.775 m ² sostre	81
	Terciari	975 m ² sostre	
	Equipaments	3.900 m ² sòl	
	Verd	5.850 m ² sòl	

SÒL URBANITZABLE DELIMITAT (SUD)			
SECTOR	USOS DEL SÒL	SUPERFÍCIE SÒL O SOSTRE (M ²)	NRE. HABITATGES
SUD 2.1a/b Hotel Riera Mas El Llor	Hoteler	3.000 m ² sostre	
	Verd	6.027 m ² sòl	
SUD 3.1 Aparcament C/ Pireu	Residencial	1.500 m ² sostre	6
	Verd	2.000 m ² sòl	
SUD 4.1 Cementiri de Calella	Residencial	1.560 m ² sostre	10
	Verd	1.820 m ² sòl	
SUD 4.2 Carrer del Sard	Residencial	3.675 m ² sostre	20
	Verd	3.570 m ² sòl	

PLANS D'ACTUACIÓ URBANÍSTICA (PAU)			
SECTOR	USOS DEL SÒL	SUPERFÍCIE SÒL O SOSTRE (M ²)	NRE. HABITATGES
PAU a1.1 a/b Cessió zona verda solars carrer Taronjeta	Residencial	2.979 m ² sostre	50
	Terciari	331 m ² sostre	
	Verd	719 m ² sòl	
PAU a1.2 a/b Carrer Flaçà - La Punxa + turó del Bruguerol	Residencial	2.225 m ² sostre	37
	Terciari	393 m ² sostre	
	Equipaments	1.920 m ² sòl	
	Verd	11.871 m ² sòl	
PAU a1.3 Carrer Flaçà - Coll de Morena	Residencial	1.233 m ² sostre	6
	Verd	247 m ² sòl	
PAU a1.4 Plaça del Parlament	Residencial	798 m ² sostre	12
	Terciari	200 m ² sostre	
	Verd	375 m ² sòl	
PAU a1.7 Carrers de la Font - Girona - Clavé	Residencial	2.649 m ² sostre	29
	Terciari	294 m ² sostre	
	Verd	757 m ² sòl	
PAU a1.9 Regularització solars carrers Sant Pere - Daró	Residencial	2.121 m ² sostre	28
	Terciari	530 m ² sostre	
PAU a1.10 Carrers Torres Jonama - Girona	Residencial	1.918 m ² sostre	19
	Terciari	479 m ² sostre	
	Equipaments	96 m ² sòl	
PAU a1.11 Av. Espanya - Av. Generalitat	Residencial	3.604 m ² sostre	37
	Terciari	400 m ² sostre	
	Verd	1.312 m ² sòl	
PAU a1.14 Comercial de Laminados	Residencial	6.321 m ² sostre	87
	Equipaments	790 m ² sòl	
PAU a1.15 Carrers Pio Baroja - Miguel de Unamuno	Residencial	5.986 m ² sostre	70
	Terciari	665 m ² sostre	
	Verd	266 m ² sòl	
PAU a1.18 Torroella - Mestre Sagrera	Residencial	7.438 m ² sostre	87
	Terciari	1.313 m ² sostre	
PAU a1.19 C/Cases Noves amb carrer Torroella	Residencial	2.236 m ² sostre	29
	Terciari	395 m ² sostre	
PAU b1.24 Regularització solars Juan de Herrera-Sagunto-Genís i Sagrera	Residencial	1.759 m ² sostre	20
PAU b1.25 Reparcel·lació PERI Cementiri Vell	Residencial	1.546 m ² sostre	14
PAU b1.26 Av. Pompeu Fabra – C/Bruguerol-Nord	Residencial	2.778 m ² sostre	30
	Terciari	309 m ² sostre	
PAU b1.27 Av. Pompeu Fabra – C/Bruguerol - Sud	Residencial	2.843 m ² sostre	30

PLANS D'ACTUACIÓ URBANÍSTICA (PAU)			
SECTOR	USOS DEL SÒL	SUPERFÍCIE SÒL O SOSTRE (M ²)	NRE. HABITATGES
	Terciari	316 m ² sostre	
PAU b1.29 Carrer de Galícia	Residencial	2.004 m ² sostre	18
PAU b1.32 Carrers de Palamós - Av. del Carrilet	Residencial	1.680 m ² sostre	15
PAU b1.33 Barri del Ninot	Residencial	4.984 m ² sostre	15
PAU b1.34 Carrer de la Bisbal	Residencial	720 m ² sostre	10
	Verd	171 m ² sòl	
PAU b1.36 Torroella-Torres i Jonama	Residencial	3.272 m ² sostre	36
	Terciari	577 m ² sostre	
PAU b1.37 Carrers Torroella-Vilar	Residencial	252 m ² sostre	3
	Terciari	84 m ² sostre	
PAU b1.38 Camí Fondo	Residencial	960 m ² sostre	5
	Equipaments	759 m ² sòl	
PAU b1.39 a/b Bruguerol sud - Raval Sant Ponç	Residencial	3.370 m ² sostre	42
	Equipaments	787 m ² sòl	
PAU b1.40 a/b Fanga - Llum	Equipaments	2.773 m ² sòl	
PAU a2.1 Aigua Xelida	Residencial	7.703 m ² sostre	33
	Verd	7.207 m ² sòl	
PAU a2.2 Carrer Aiguablava-Carrer Muga	Residencial	432 m ² sostre	4
	Terciari	108 m ² sostre	
	Verd	486 m ² sòl	
PAU a2.3 Riera Mas del Llor Oest 2	Residencial	1.051 m ² sostre	13
	Comercial	450 m ² sostre	
	Verd	7.799 m ² sòl	
PAU b2.4 Carrer del Cau	Residencial	1.002 m ² sostre	3
PAU 2.5 Hotel Aigua Xelida	Hoteler	7.000 m ² sostre	
	Verd	7.565 m ² sòl	
PAU a2.6 C/Tordera – El Salvador	Residencial	4.685 m ² sostre	13
	Verd	10.522 m ² sòl	
PAU b3.1 C/ Pella i Forgas - Enric Prat de la Riba	Residencial	953 m ² sostre	4
PAU a3.2 a/b Carrer Mèxic a Urb. Sant Sebastià	Residencial	1.821 m ² sostre	6
	Verd	11.293 m ² sòl	
PAU b3.3 C/ Punta d'en Blanc - St Feliu de Guixols	Residencial	451 m ² sostre	1
PAU a3.4 Hotel al carrer Farena	Hoteler	2.735 m ² sostre	
	Verd	5.505 m ² sòl	
PAU b3.5 Carrer del Migjorn	Residencial	655 m ² sostre	2
	Verd	1.426 m ² sòl	
PAU a3.6 Hotel Coral	Hoteler	1.559 m ² sostre	
	Equipaments	171 m ² sòl	

PLANS D'ACTUACIÓ URBANÍSTICA (PAU)			
SECTOR	USOS DEL SÒL	SUPERFÍCIE SÒL O SOSTRE (M ²)	NRE. HABITATGES
PAUa3.7 Equipament Pere Pascuet	Residencial	84 m ² sostre	1
	Equipament	48 m ² sostre	
PAU a3.8 Muntanya de Sant Sebastià	Residencial	10.050 m ² sostre	50
	Verd	50.887 m ² sòl	
PAU a4.2 Av Costa de la Llum	Residencial	1.106 m ² sostre	4
PAU b4.3 Cant del Ocells	Residencial	4.196m ² sostre	84
PAU a4.6 Jardí Botànic	Residencial	1.757 m ² sostre	42
PAU a4.7 Canadell 1	Residencial	4.807 m ² sostre	50
PAU a4.8 Canadell 2	Residencial	612 m ² sostre	4

PLA DE MILLORA URBANA (PMU)			
SECTOR	USOS DEL SÒL	SUPERFÍCIE SÒL O SOSTRE (M ²)	NRE. HABITATGES
PMU a1.1 Plaça Mil·lenari	Terciari	1.397 m ² sostre	
PMU a1.2 Fàbrica Vigas	Residencial	2.094 m ² sostre	30
	Terciari	2.094 m ² sostre	
PMU a1.3 Plaça de la Bòbila	Residencial	6.230 m ² sostre	68
	Terciari	1.557 m ² sostre	
	Verd	339 m ² sòl	
PMU b1.4 Convent dels Carmelites	Terciari	5.096 m ² sostre (existent)	
PMU a1.5 Energia	Residencial	9.536 m ² sostre	86
	Equipaments	1.430 m ² sòl	
	Verd	1.917 m ² sòl	
PMU a1.6 Carrers Manufactures del Suro - Pi i Maragall - Roses	Residencial	5.281 m ² sostre	66
	Terciari	587 m ² sostre	
PMU a1.7 Carrers Roses - Pi i Maragall - Torrent	Residencial	6.450 m ² sostre	70
	Verd	968 m ² sòl	
PMU b1.8 C/ Torroella - Marçal de la Trinxeria	Terciari	2.350 m ² sostre	
PMU a1.9 Mas Mascort Nord	Residencial	4.553 m ² sostre	56
	Equipaments	1.265 m ² sòl	
PMU a1.10 a/b Carrer Pi i Margall Nord Est - Manuel Viusà	Residencial	4.375 m ² sostre	48
	Equipaments	1.625 m ² sòl	
	Verd	5.500 m ² sòl	
PMU b1.12 a/b/c Montsià - Solsonès	Residencial	10.063 m ² sostre	117
	Terciari	530 m ² sostre	
	Verd	968 m ² sòl	
PMU a1.13 Paratge Can Salgues	Residencial	5.904 m ² sostre	53
	Terciari	656 m ² sostre	
	Equipaments	1.687 m ² sòl	
	Verd	3.749 m ² sòl	
PMU a1.14 El Bruguerol Nord	Residencial	4.647 m ² sostre	59
	Terciari	516 m ² sostre	
	Equipaments	2.803 m ² sòl	
PMU a2.1 Carrer Rosselló	Residencial	2.198 m ² sostre	14
	Verd	613 m ² sòl	
PMU a2.2 Riera Mas del Llor est	Residencial	4.460 m ² sostre	15
	Terciari	1.487 m ² sostre	
	Equipaments	1.487 m ² sòl	
	Verd	8.921 m ² sòl	
PMU a2.4 Carrer de la Riera de Tamariu	Residencial	2.480 m ² sostre	12
PMU b3.1 Riera de Llafranc II	Residencial	2.677 m ² sostre	25
	Verd	761 m ² sòl	
PMU b3.2 Riera de Llafranc III	Residencial	2.977 m ² sostre	17

PLA DE MILLORA URBANA (PMU)			
SECTOR	USOS DEL SÒL	SUPERFÍCIE SÒL O SOSTRE (M ²)	NRE. HABITATGES
	Verd	913 m ² sòl	
PMU a3.5 Carrer d'Enric Prat de la Riba	Residencial	1.460 m ² sostre	20
	Verd	3.703 m ² sòl	
PMU a4.1 Carrers Gelpí - Tarrus / Migdia - Camí Fondo	Residencial	1.672 m ² sostre	20
	Terciari	295 m ² sostre	
PMU b4.2 Cessió de vialitat i zona verda a la urb. El Golfet (Els Forcats)	Residencial	716 m ² sostre	5
	Verd	1.432 m ² sòl	
PMU a4.3 Jardins Rubió i Tudurí	Residencial	2.306 m ² sostre	22
	Terciari	407 m ² sostre	
PMU 4.4 Moby Dick	Residencial	6.195 m ² sostre	51
	Terciari	6.194 m ² sostre	
PMU b4.5 Hotel La Torre	Terciari	3.191 m ² sostre	
PMU a4.6 Passeig de la Torre - Carrer St. Feliu de Guixols	Residencial	1.629 m ² sostre	8
	Terciari	287 m ² sostre	
PMU a4.8 a/b C/Chopitea - Av. Antoni J. Rovira	Residencial	7.028 m ² sostre	87
PMU a5.1 Barceloneta	Residencial	2.856 m ² sostre	16
	Terciari	317 m ² sostre	
	Verd	1.163 m ² sòl	
PMU a5.2 Llofriu- Carrer del Ramal	Hoteler	3.715 m ² sostre	
	Verd	1.528 m ² sòl	

Font: POUM de Palafrugell

4 INFRASTRUCTURES EXISTENTS I PREVISTES

Aquest apartat analitza les principals xarxes de mobilitat existents i previstes que per la seva incidència en l'àmbit territorial de Palafrugell s'han de tenir en compte en relació a les propostes del POUM.

4.1 XARXA VIÀRIA BÀSICA

4.1.1 ACTUAL

La xarxa **bàsica** d'accés a Palafrugell és aquella que estructura la circulació de pas i la circulació interna de llarga distància, i està formada per les carreteres C-31 (a l'est del nucli urbà de Palafrugell amb un traçat predominantment S-N) i la carretera C-66 (que connecta el municipi pel N-O).

A banda d'aquestes infraestructures hi ha un nombre important de carreres **comarcals** que connecten els diferents nuclis de Palafrugell i també amb les poblacions veïnes (vegeu la figura 4.1). Aquestes són la carretera GI-650 (connecta Palafrugell amb la crta. C-66), la GI-654 (connecta el nucli amb la C-31), la GIV-6546 (connecta Palafrugell amb Llafranc), la GIP-6543 (connecta Palafrugell amb Calella de Palafrugell), la GIV-6544 (connecta la carretera GIP-6543 amb Llafranc), la GIV-6542 (connecta Palafrugell amb Tamariu), la GIV-6591 (connecta la carretera GIV-6542 amb Llafranc), la GIP-6531 (connecta Palafrugell amb Begur).

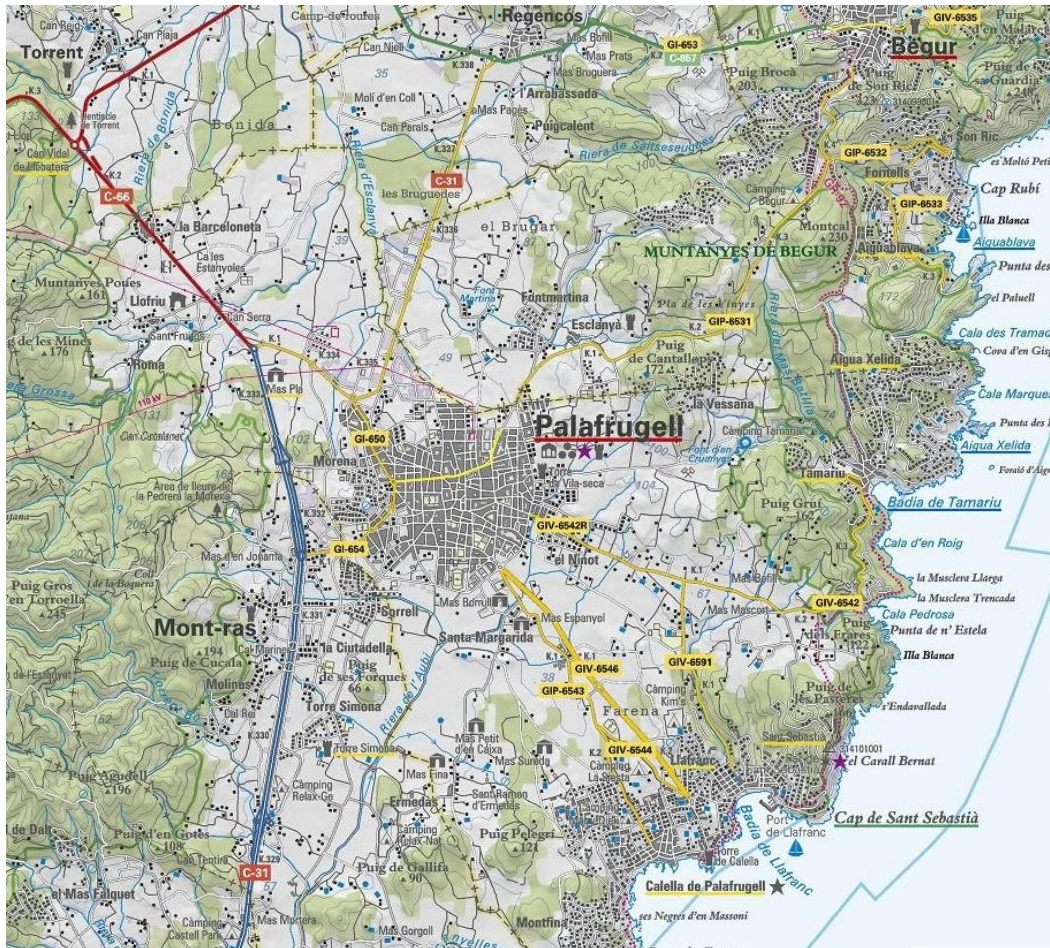
La taula 4.1 mostra les intensitats d'aquesta vialitat segons els darrers aforaments publicats pel Departament de Territori i Sostenibilitat.

Taula 4.1. Intensitats Mitjanes Diàries de trànsit de les principals infraestructures viàries

CARRETERA I TRAM	PK	IMD	%PESANTS	ANY
C-31 (entre Mont-ras i GI-654)	330,66	14.703	10,81	2011
C-31 (entre C-66 i GI-650)	334,66	13.478	12,08	2007
C-31 (entre GI-650 i Regencós)	334,87	7.642	6,25	2007
C-66 (entre C-31 i GI-652)	1,48	15.496	4,61	2011

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat

Figura 4.1. Xarxa viària d'accés a Palafrugell



Font: ICC

4.1.2 PREVISTA

El Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya i el Pla Director Territorial de l'Empordà preveuen un seguit d'actuacions amb impacte en la mobilitat de Palafrugell i entorn. Les principals infraestructures preveistes amb una incidència directa són:

- L'ampliació de l'AP-7 (3r carril) entre Maçanet de la Selva i la Jonquera.
- La reconversió de la N-II en autovia entre Maçanet de la Selva i la Jonquera.
- Desdoblament de la C-25 entre les Oluges – Riudellots de la Selva.
- Anella de les Gavarres: desdoblament de la C-65 entre Girona i Llagostera. Desdoblament de la C-31 entre Platja d'Aro i Torrent. Desdoblament de la C-66 entre Torrent i Medinyà.
- Autovia Maçanet-Llagostera: desdoblament de la C-35 entre Maçanet de la Selva i Llagostera.

4.2 INFRAESTRUCTURES VIÀRIES I SERVEIS DE TRANSPORT COL·LECTIU

Palafrugell no disposa de servei ferroviari existent i per aquest motiu, l'oferta de transport col·lectiu del municipi es redueix als autobusos urbans i interurbans.

En relació a possibles infraestructures ferroviàries, el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya i el Pla Director Territorial de l'Empordà preveuen un seguit d'actuacions ferroviàries amb incidència directa o indirecta sobre la mobilitat a Palafrugell i als seus voltants.

- L'eix transversal ferroviari que connectarà Girona, Vic, Manresa, Igualada i Lleida.
- El tren-tramvia d'Olot a Girona.
- La línia d'alta velocitat entre Barcelona i la frontera francesa.

4.3 XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS I BICICLETES

En relació a les infraestructures previstes, el **Pla Estratègic de la Bicicleta a Catalunya (2008-2012)** proposa un conjunt de vies ciclistes intermunicipals i preveu 1.200 km de carril bici segregat. En cap dels plànols de xarxa bàsica interurbana dibuixa un itinerari que connecti amb Palafrugell.

5 MOBILITAT ACTUAL I MOBILITAT GENERADA

5.1 MOBILITAT ACTUAL

L'anàlisi de la mobilitat que es presenta a continuació recull principalment les dades de l'Enquesta de Mobilitat Obligada de l'any 2001 i l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2006. Aquesta enquesta analitza el comportament del primer desplaçament del dia per raó de treball o d'estudis de la població de més de 16 anys. Per altra banda, també es disposa de

5.1.1 MOBILITAT OBLIGADA (2001)

L'Enquesta de Mobilitat Obligada analitza el comportament del primer desplaçament del dia per raó de treball o d'estudis de la població de més de 16 anys. A Palafrugell, la mobilitat per treball o estudis (obligada) generava un total de **13.302 desplaçaments diaris** l'any 2001. D'aquests, la majoria era per raó de treball (71%) i la resta per raó d'estudi (29%).

En relació a la tipologia de desplaçaments, dels que són per raó de treball, el 51,9% són interns, el 32,2% són generats a altres municipis i el 15,9% són atrets des d'altres municipis. Dels desplaçaments per raó d'estudi, el 64,2% són interns, el 17,7% són generats a altres municipis i el 18,1% són atrets des d'altres municipis.

En relació a la distribució per sexe, la majoria de desplaçaments per raó de treball són d'homes (un 61,8% del total), essent majoritari tant en els desplaçaments interns com externs (generats i atrets). En canvi, per raó d'estudi, la situació es troba molt més equilibrada.

Taula 5.1. Desplaçaments per treball i estudis a Palafrugell

DESPLAÇAMENTS	RESIDÈNCIA - TREBALL			RESIDÈNCIA - ESTUDI		
	TOTAL	SEXE		TOTAL	SEXE	
		HOMES	DONES		HOMES	DONES
Interns	4.906	2.859	2.047	2.478	1.264	1.214
A altres municipis (generats)	3.036	2.107	929	682	304	378
Des d'altres municipis (atrets)	1.501	870	631	699	368	331
Total	9.443	5.836	3.607	3.859	1.936	1.923

Font: Enquesta de Mobilitat Obligada (2001)

Pel que fa a la distribució territorial dels desplaçaments externs, destaca la ciutat de Girona, Palamós i Barcelona com a principals destinacions. En relació a l'origen dels desplaçaments atrets la situació és diferent, essent els municipis de Begur i Mont-ras com a principals orígens.

Taula 5.2. Distribució territorial de l'EMO de Palafrugell (en nre.)

DESPLAÇAMENTS	TREBALL	ESTUDI	TOTAL
A altres municipis	3.306	682	3.988
Girona	199	241	440
Palamós	362	70	432
Barcelona	149	173	322
Begur	303	6	309
Pals	202	3	205
Mont-ras	132	64	196
La Bisbal d'Empordà	151	13	164
Torroella de Montgrí	111	4	115
Castell-Platja d'Aro	74	0	74
Calonge	69	3	72
Forallac	58	0	58
Torrent	53	0	53
Altres	1.173	105	1.278
Des d'altres municipis	1.501	699	2.200
Begur	324	258	582
Mont-ras	281	196	477
Palamós	205	32	237
Pals	81	70	151
La Bisbal d'Empordà	112	22	134
Calonge	35	28	63
Torroella de Montgrí	40	15	55
Sant Feliu de Guíxols	54	0	54
Altres	8.975	78	447

Font: Enquesta de Mobilitat Obligada (2001)

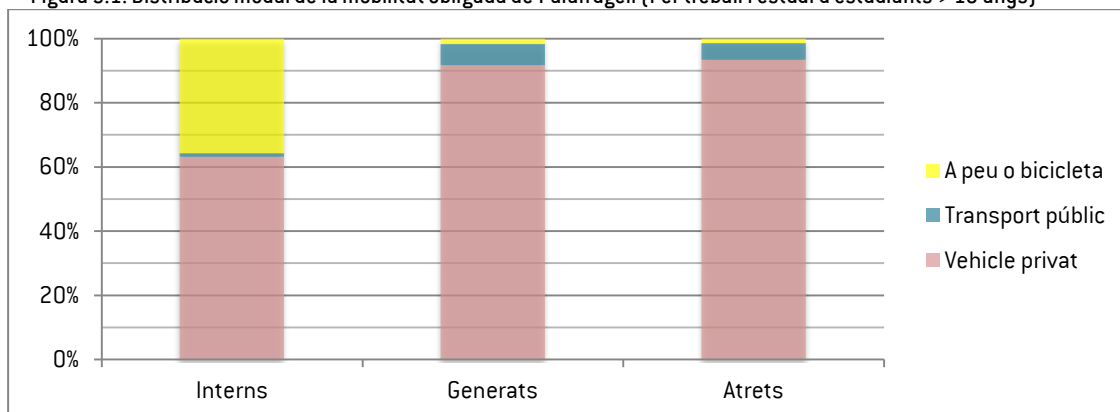
En quant al repartiment modal de la mobilitat obligada de Palafrugell, destaca l'ús predominant del vehicle privat, tant per a desplaçaments interns com especialment dels externs (en el cas dels desplaçaments externs atrets i generats l'ús del vehicle privat supera el 90%). L'ús del transport col·lectiu correspon especialment a desplaçaments externs generats, i en menor mesura als atrets. L'ús del transport públic a nivell intern és molt minoritari en comparació a altres modes de transport. Els desplaçaments a peu o en bicicleta són bàsicament interns, suposant un 35,7% dels desplaçaments dins del municipi.

Taula 5.3 Distribució modal de la mobilitat obligada de Palafrugell (Per treball i estudi d'estudiants >16 anys)

DESPLAÇAMENTS	VEHICLE PRIVAT	TRANSPORT PÚBLIC	A PEU O BICICLETA
Interns	3.113	55	1.762
A altres municipis	2.128	153	40
Des d'altres municipis	1.549	86	24
TOTAL	6.790	294	1.826

Font: Enquesta de Mobilitat Obligada (2001)

Figura 5.1. Distribució modal de la mobilitat obligada de Palafrugell (Per treball i estudi d'estudiants > 16 anys)



Font: Enquesta de Mobilitat Obligada (2001)

5.1.2 MOBILITAT QUOTIDIANA (2006)

L'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2006 permet conèixer les principals característiques de la mobilitat per motius laborals i personals. En el cas de Palafrugell es varen realitzar més de 1.000 enquestes, essent prou representativa. Tal i com s'indica en el Pla de Mobilitat de Palafrugell es realitzen un total de 84.500 desplaçaments en un dia feiner i d'uns 57.000 desplaçaments en caps de setmana o dies festius. En dia feiner, el 61,5% dels desplaçaments són interns, el 19,0% són generats i el 19,5% són atrets. Als caps de setmana i festius el 48,2% dels desplaçaments són interns, el 22,8% són generats i el 30,0% són atrets.

Les principals connexions en dia feiner són el propi municipi de Palafrugell, Begur, Palamós, Mont-ràs, Girona i la Bisbal de l'Empordà. En cap de setmana i festiu les principals connexions són internes, amb Girona, Castell-Platja d'Aro, Pals i Bisbal de l'Empordà.

En relació al repartiment modal cal destacar que en dia feiner el mode de transport més utilitzat per a realitzar desplaçaments interns són els desplaçaments a peu (53% del total) seguit del turisme (43%), la motocicleta (3%) i la bicicleta (1%). En canvi en els desplaçaments de connexió el mode de transport és el vehicle privat (93%), el transport col·lectiu (4%) i la bicicleta (2%).

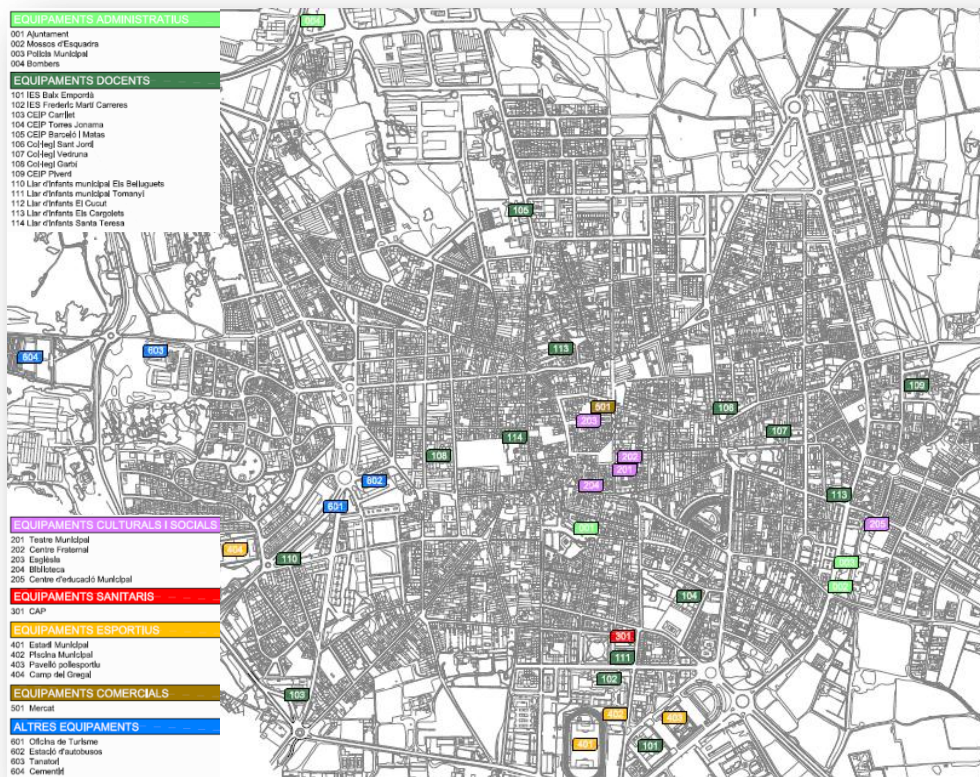
En els desplaçaments en dies festius i caps de setmana, els desplaçaments interns s'efectuen en vehicle privat (60%) i a peu (38%), mentre que els desplaçaments de connexió predomina el vehicle privat (96%), essent paper del transport col·lectiu i els modes no motoritzats molt testimonial.

5.1.3 POLS DE MOBILITAT

Els principals equipaments que actuen com a pols de mobilitat (centres generadors / atractors de mobilitat) són:

- Equipaments administratius: Ajuntament, mossos d'esquadra, policia local i bombers.
- Equipaments docents: IES Baix Empordà, IES Frederic Martí Carreras, CEIP Carrilet, CEIP Torres Jonama, CEIP Barceló i Matas, col·legi Sant Jordi, escola Vedruna i col·legi Garbí. Les llars d'infants ja siguin municipals (els Belluguets, Tomanyí) com no (el cucut, els cargolets, Santa Teresa).
- Equipaments culturals i socials: el teatre municipal, el centre fraternal, l'església, la biblioteca i el centre d'educació municipal de Palafrugell.
- Equipaments sanitaris: el Centre d'Atenció Primària (CAP).
- Equipaments esportius: l'estadi i la piscina municipal, el pavelló poliesportiu i el camp del Gregal.
- Equipaments comercials: el mercat diari.
- Altres equipaments i serveis, com l'oficina de turisme, l'estació d'autobusos, el cementiri i el tanatori.

Figura 5.2. Centres de generació / atracció de viatges



Font: Pla de Mobilitat Urbana de Palafrugell

Per altra banda, Palafrugell compta amb diferents eixos comercials: el centre històric i els carrers Torres Jonama, Barris i Buixó, Ample, la plaça Camp d'en Prats i el tram sud del c/ Mestre Sagrera.

Pel que fa a les infraestructures turístiques l'any 2011 Palafrugell disposava de 30 establiments (24 hotels, 4 càmpings i 2 establiments de turisme rural), amb un total de 6.000 places distribuïdes segons la tipologia d'establiments tal i com es mostra a la taula 5.4.

Taula 5.4. Infraestructures turístiques a Palafrugell. 2011

TIPUS	NOMBRE	PLACES
Establiments hotelers	24	1.214
Càmpings	4	4.752
Turisme rural	2	14

Font: Institut d'Estadística de Catalunya

5.2 MOBILITAT GENERADA

Per avaluar la mobilitat generada pel POUM de Palafrugell, s'ha aplicat les ràtios que proposa el Decret 344/2006 de regulació dels EAMG:

Taula 5.5. Ràtios de generació de viatges del Decret 344/2006

ÚS	NRE. DE VIATGES
Habitatge	El valor més gran entre 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Residencial	10 viatges/100m ² de sostre
Comercial	50 viatges/100m ² de sostre
Oficines	15 viatges/100m ² de sostre
Industrial	5 viatges/100m ² de sostre
Equipaments	20 viatges/100m ² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100m ² de sòl

Font: Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada, 2006

Tenint en compte que el present EAMG fa referència a un POUM, s'ha aplicat els següents ajustos a les ràtios que presenta el Decret 344/2006:

- Equipaments. S'ha considerat que la superfície de sostre de l'equipament serà de 0,5 m² de sostre per m² de sòl. Sobre la superfície de sostre s'ha aplicat la ràtio del Decret 344/2006.
- Zones verdes. Tenint en compte les característiques i emplaçament del verd urbà proposat s'ha considerat les següents ràtios: 2,5 viatges/100m² de sòl en els sectors del nucli de Palafrugell, i de 1 viatge/100m² de sòl en la resta de nuclis (cal tenir present l'orografia i característiques d'aquestes zones verdes).
- Terciari. Degut a que es contemplen diferents usos dins la categoria de terciari (comercial, oficines, etc.) s'ha utilitzat una ràtio de 25 viatges/100m² de sostre.

Aplicant aquestes ràtios als usos i superfícies que presenta la taula 3.1 d'aquest document s'obté que la mobilitat del POUM de Palafrugell és de **70.563 viatges/dia**. No obstant això aquesta mobilitat pot esdevenir sobredimensionada degut a:

- No s'ha considerat la mobilitat existent que presenten els usos existents en dels sectors PMU i PAU que preveu el POUM.
- La important estacionalitat del municipi fa que la mobilitat quotidiana sigui molt inferior a la registrada en moments punta.
- Aplicar les ràtios del Decret 344/2006 en un planejament pot suposar duplicar mobilitats.

Taula 5.6. Mobilitat generada segons usos del sòl i sectors (en viatges/dia)

CLAU DELS ÀMBITS DE GESTIÓ I SECTORS	RESIDENCIAL	TERCIARI	HOTELER	EQUIPAMENT	INDUSTRIAL	ZONA VERDA	TOTAL
SUD 1.1 Piverd Est	595	328		292		122	1337
SUD 1.2 Els Forns		2940		490		92	3522
SUD 1.4 El Terme	679	373		331		138	1521
SUD 1.5 Territori La Costa	931	1794		532		222	3479
SUD 1.7 a/b Casal - Bruguero Est	2555			1118		280	3953
SUD 1.8 Coll de la Morena 1	1043	335		521		373	2272
SUD 1.10 Ca l'Oleguer	406	2888		500		116	3910
SUD 1.13 Circumval·lació Nord				3942	3405	493	7840
SUD 1.14 Creu Roquinyola est	651	1395		310		78	2434
SUD 1.15 Creu Roquinyola oest	1071	1924		509		280	3784
SUD 1.16 Coll de la Morena 2 sud	1498	964		714		393	3569
SUD 1.17 Coll de la Morena 2 nord	952	611		544		227	2334
SUD 1.18 Bruguero sud-est	805	414		497		207	1923
SUD 1.19 Bruguero sud-oest	567	293		390		146	1396
SUD 2.1a/b Hotel Riera Mas El Llor			300			60	360
SUD 3.1 Aparcament C/ Pireu	42					20	62
SUD 4.1 Cementiri de Calella	70					18	88
SUD 4.2 Carrer del Sard	140					36	176
TOTAL SUD	12005	14259	300	10690	3405	3301	43960

CLAU DELS ÀMBITS DE GESTIÓ I SECTORS	RESIDENCIAL	TERCIARI	HOTELER	EQUIPAMENT	ZONA VERDA	TOTAL
PAU a1.1 a/b Cessió zona verda solars carrer Taronjeta	350	99			18	467
PAU a1.2 a/b C/ Flaça - La Punxa + turó del Bruguero	259	118		192	297	866
PAU a1.3 Carrer Flaça - Coll de Morena	42				6	48
PAU a1.4 Plaça del Parlament	84	60			9	153
PAU a1.7 Carrers de la Font - Girona - Clavé	203	88			19	310
PAU a1.9 Regularització solars c/ St Pere - Daró	196	159				355
PAU a1.10 Carrers Torres Jonama - Girona	133	144		10		287
PAU a1.11 Av. Espanya - Av. Generalitat	259	120			33	412
PAU a1.14 Comercial de Laminados	609			79		688
PAU a1.15 C. Pio Baroja - Miguel de Unamuno	490	200			7	697
PAU a1.18 Torroella - Mestre Sagrera	609	394				1003
PAU a1.19 C/Cases Noves amb carrer Torroella	203	119				322
PAU b1.24 Regularització solars Juan de Herrera-Sagunto-Genís i Sagrera	140					140
PAU b1.25 Reparcel·lació PERI Cementiri Vell	98					98
PAU b1.26 Av. Pompeu Fabra – C/Bruguero-Nord	210	93				303
PAU b1.27 Av. Pompeu Fabra – C/Bruguero-Sud	210	95				305
PAU b1.29 Carrer de Galícia	126					126
PAU b1.32 Carrers de Palamós - Av. del Carrilet	105					105
PAU b1.33 Barri del Ninot	105					105
PAU b1.34 Carrer de la Bisbal	70				4	74
PAU b1.36 Torroella-Torres i Jonama	252	173				425
PAU b1.37 Carrers Torroella-Vilar	21	25				46
PAU b1.38 Camí Fondo	25			76		101
PAU b1.39 a/b Bruguero sud - Raval Sant Ponç	294			79		373

CLAU DELS ÀMBITS DE GESTIÓ I SECTORS	RESIDENCIAL	TERCIARI	HOTELER	EQUIPAMENT	ZONA VERDA	TOTAL
PAU b1.40 a/b Fanga - Llum				277		277
PAU a2.1 Aigua Xelida	231				72	303
PAU a2.2 Carrer Aiguablava-Carrer Muga	28	32			5	65
PAU a2.3 Riera Mas del Llor Oest 2	91	135			78	304
PAU b2.4 Carrer del Cau	21					21
PAU 2.5 Hotel Aigua Xelida			70		76	146
PAU a2.6 C/Tordera – El Salvador	91				105	196
PAU b3.1 C/ Pella i Forgas - Enric Prat de la Riba	28					28
PAU a3.2 a/b Carrer Mèxic a Urb. Sant Sebastià	42				113	155
PAU b3.3 C/ Punta d'en Blanc - St Feliu de Guixols	7					7
PAU a3.4 Hotel al carrer Farena			274		55	329
PAU b3.5 Carrer del Migjorn	14				14	28
PAU a3.6 Hotel Coral			156		17	173
PAUa3.7 Equipament Pere Pascuet	7			5		12
PAU a3.8 Muntanya de Sant Sebastià	350				509	859
PAU a4.2 Av Costa de la Llum	28					28
PAU b4.3 Cant del Ocells	588					588
PAU a4.6 Jardí Botànic	294					294
PAU a4.7 Canadell 1	350					350
PAU a4.8 Canadell 2	28					28
TOTAL PAU	7291	2054	500	718	1437	12.000

CLAU DELS ÀMBITS DE GESTIÓ I SECTORS	RESIDENCIAL	TERCIARI	HOTELER	EQUIPAMENT	ZONA VERDA	TOTAL
PMU a1.1 Plaça Mil·lenari		419				419
PMU a1.2 Fàbrica Vigas	210	628				838
PMU a1.3 Plaça de la Bòbila	476	467			8	951
PMU a1.5 Energia	602			143	48	793
PMU a1.6 Carrers Manufactures del Suro - Pi i Maragall - Roses	462	176				638
PMU a1.7 Carrers Roses - Pi i Maragall - Torrent	490				24	514
PMU b1.8 C/ Torroella - Marçal de la Trinxeria		705				705
PMU a1.9 Mas Mascort Nord	392			126		518
PMU a1.10 a/b Carrer Pi i Margall Nord Est - Manuel Viusà	336			162	138	636
PMU b1.12 a/b/c Montsià - Solsonès	819	159			24	1002
PMU a1.13 Paratge Can Salgues	371	197		169	94	831
PMU a1.14 El Bruguerol Nord	413	155		280		848
PMU a2.1 Carrer Rosselló	98				6	104
PMU a2.2 Riera Mas del Llor est	105	446		149	89	789
PMU a2.4 Carrer de la Riera de Tamariu	84					84
PMU b3.1 Riera de Llafranc II	175				8	183
PMU b3.2 Riera de Llafranc III	119				9	128
PMU a3.5 Carrer d'Enric Prat de la Riba	140				37	177
PMU a4.1 Carrers Gelpí - Tarrus / Migdia - Camí Fondo	140	89				229
PMU b4.2 Cessió de vialitat i zona verda a la urb. El Golfet (Els Forcats)	35				14	49
PMU a4.3 Jardins Rubió i Tudurí	154	122				276

CLAU DELS ÀMBITS DE GESTIÓ I SECTORS	RESIDENCIAL	TERCIARI	HOTELER	EQUIPAMENT	ZONA VERDA	TOTAL
PMU 4.4 Moby Dick	357	1858				2215
PMU b4.5 Hotel La Torre			319			319
PMU a4.6 Passeig de la Torre - Carrer St. Feliu de Guixols	56	86				142
PMU a4.8 a/b C/Chopitea - Av. Antoni J. Rovira	609					609
PMU a5.1 Barceloneta	112	95			12	219
PMU a5.2 Llofriu- Carrer del Ramal			372		15	387
TOTALPMU	6755	5602	691	1029	526	14.603

Font: Elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada

5.3 PROJECCIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

La projecció de la distribució modal i territorial dels desplaçaments generats pel POUM de Palafrugell s'ha fet a partir de l'extrapolació dels resultats de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2006 de Palafrugell (amb valors molt similars però lleugerament més favorables per als modes no motoritzats i el transport col·lectiu). El repartiment modal considerat és el següent:

- Tota la mobilitat generada pels espais lliures es considera que serà fonamentalment interna (90%) i es realitzarà tota a peu o bicicleta.
- En la resta d'usos es considera un 60% dels desplaçaments seran a interns i la resta externs.
- La distribució modal dels desplaçaments interns serà la següent: el 55% a peu o bicicleta, 2% en transport públic i el 43% en vehicle privat.
- La distribució modal dels desplaçaments externs serà la següent: el 2,5% a peu o bicicleta, 5% en transport públic i el 92,5% en vehicle privat.
- Es considera que l'ocupació mitjana del cotxe serà la següent:
 - o 1,1 persones per vehicle en la mobilitat per a usos industrials.
 - o 1,25 persones per vehicle en la mobilitat per a usos residencials.
 - o 1,3 persones per vehicle en la mobilitat per a equipaments.
 - o 1,5 persones per vehicle en la mobilitat per a usos terciaris i hotelers.

En base a aquests valors, el desenvolupament complert del POUM de Palafrugell suposarà un increment màxim de 27.415 desplaçaments/dia en modes no motoritzats, 41.007 en vehicle privat (30.840 desplaçaments de vehicles) i 2.090 en transport col·lectiu (taula 5.7.).

Taula 5.7. Repartiment modal de la mobilitat generada per figures de planejament

TOTAL POUM			
DESPLAÇAMENTS	VEHICLE PRIVAT*	TRANSPORT COL·LECTIU	NO MOTORITZAT
Interns	16.847	784	26.236
	12.670		
De connexió	24.160	1.306	1.179
	18.170		

SUD			
DESPLAÇAMENTS	VEHICLE PRIVAT*	TRANSPORT COL·LECTIU	NO MOTORITZAT
Interns	10.490	488	16.338
	7.902		
De connexió	15.044	813	737
	11.333		

PAU			
DESPLAÇAMENTS	VEHICLE PRIVAT*	TRANSPORT COL·LECTIU	NO MOTORITZAT
Interns	2.725	127	4.779
	2.087		
De connexió	3.908	211	249
	2.992		

PMU			
DESPLAÇAMENTS	VEHICLE PRIVAT*	TRANSPORT COL·LECTIU	NO MOTORITZAT
Interns	3.632	169	5.119
	2.681		
De connexió	5.208	282	193
	3.845		

[*] s'ha ombrejat el nombre de vehicles que es desplaçaran (aplicat el factor d'ocupació del vehicle privat)

Font: Elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006 i de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006

Per nuclis de població la major part de la mobilitat generada correspon a Palafrugell (83% del total), essent molt inferior la corresponent a la resta de nuclis (7,5% al nucli de Calella, un 5,8% a Tamariu un 2,7% a Llafranc i un 0,8% a altres àmbits).

Taula 5.8. Repartiment modal de la mobilitat generada per entitats demogràfiques (en viatges/dia)

NUCLI DE PALAFRUGELL			
DESPLAÇAMENTS	VEHICLE PRIVAT*	TRANSPORT COL·LECTIU	NO MOTORITZAT
Interns	14489	674	22038
	10934		
De connexió	20778	1123	951
	15680		
CALELLA			
DESPLAÇAMENTS	VEHICLE PRIVAT*	TRANSPORT COL·LECTIU	NO MOTORITZAT
Interns	1373	64	1818
	1014		
De connexió	1970	106	60
	1454		
LLAFRANC			
DESPLAÇAMENTS	VEHICLE PRIVAT*	TRANSPORT COL·LECTIU	NO MOTORITZAT
Interns	351	16	1152
	266		
De connexió	503	27	92
	381		
TAMARIU			
DESPLAÇAMENTS	VEHICLE PRIVAT*	TRANSPORT COL·LECTIU	NO MOTORITZAT
Interns	485	22	1063
	353		
De connexió	696	38	68
	507		
ALTRES ÀMBITS			
DESPLAÇAMENTS	VEHICLE PRIVAT*	TRANSPORT COL·LECTIU	NO MOTORITZAT
Interns	149	6	215
	103		
De connexió	204	12	8
	148		

(*) s'ha ombrejat el nombre de vehicles que es desplaçaran (aplicat el factor d'ocupació del vehicle privat)

Font: Elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006 i de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006

6 XARXES PRINCIPALS DE MOBILITAT

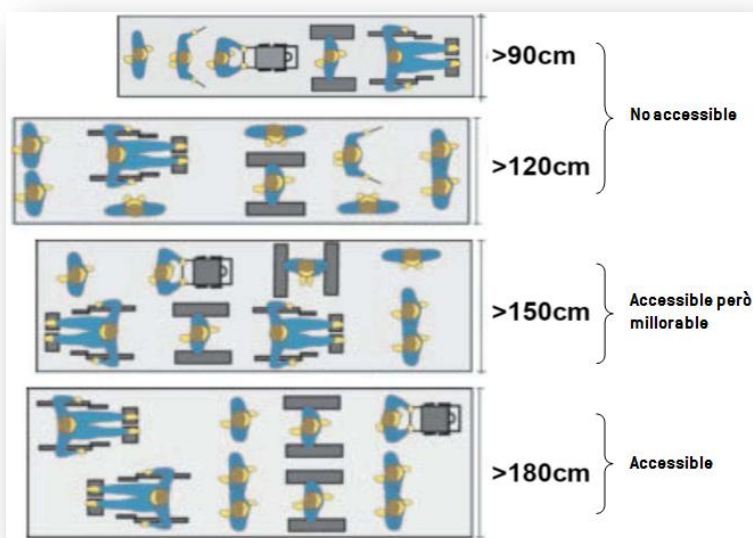
6.1 XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS

6.1.1 ASPECTES GENERALS

L'anàlisi de la xarxa d'itineraris per a vianants de Palafrugell s'ha efectuat a partir de la informació del Pla de Mobilitat Urbana de 2011, complementat amb treball de camp.

Per tal de garantir la comoditat i la seguretat dels vianants, l'Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer, pel qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats fixa que l'amplada lliure d'obstacles de les voreres ha de ser com a mínim de 1,8 m (que excepcionalment es pot reduir fins a 1,5m en zones consolidades) i per tant a l'hora d'avaluar l'espai destinat a vianants s'ha considerat aquest valor com a llindar de compliment mínim obligatori.

Figura 6.1. Possibilitat de moviments a peu segons les dimensions de la vorera



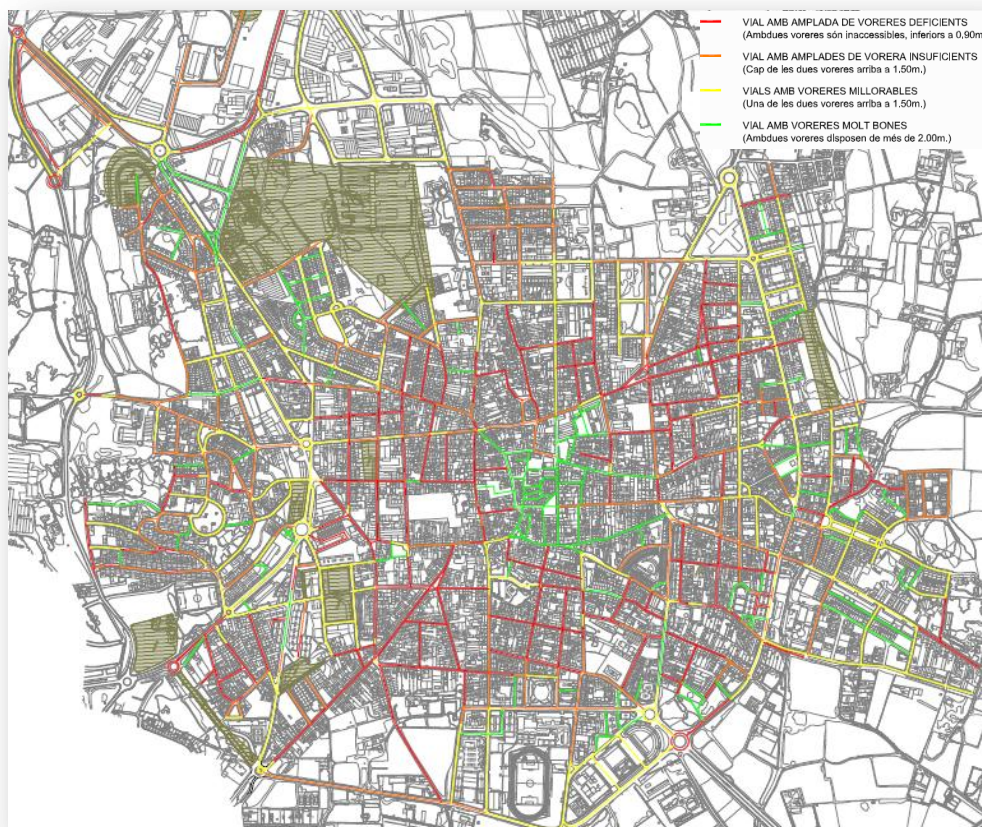
Font: Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local de la Diputació de Barcelona. Secció d'accessibilitat.

6.1.2 CONFIGURACIÓ DE L'ESPAI

6.1.2.1 NUCLI DE PALAFRUGELL

En el nucli de Palafrugell un 28% dels vials tenen una amplada de vorera inferior a 0,90 m (deficient), un 25% tenen una amplada de vorera d'entre 0,9 i 1,5 m (insuficient), un 32% tenen una amplada de vorera d'entre 1,5 i 2,0 m (bones però millorables) i un 15% dels vials tenen una amplada de vorera superior a 2,0 metres (molt bones). Per altra banda, en relació als passos de vianants, aproximadament el 53% dels creuaments de calçada no estan senyalitzats, dels quals més d'un terç es consideren molt necessaris.

Figura 6.2. Xarxa actual de vianants, amplades útils de voreres



Font: Pla de Mobilitat Urbana de Palafrugell.

Dins del nucli urbà, cal diferenciar entre:

Centre històric

Al centre, hi predominen els vials d'accés exclusiu per al vianant o de plataforma única i prioritat invertida, per la qual cosa les condicions de viabilitat són molt bones. Pel que fa als passos de vianants, es detecten pocs problemes de senyalització (c/ Garriga) i d'adaptació de guals (c/ Sant Sebastià). En canvi, més al sud, a l'entorn de l'Ajuntament i fins al c/ Migdia predomina l'existència de vials amb amplada útil insuficients. Es tracta de vials amb una amplada entre façanes sovint inferior a 7 m i encara resta fer la seva adaptació a vials de plataforma única.



Sector Oest

Sector definit pels carrers Ample, Caritat i Pals, i fins arribar al c/ Torroella i Torres de Jonama. És caracteritzat per vials estrets on hi abunden les voreres amb una amplada útil inferior a 0,9 m. En relació als passos de vianants, n'hi ha forces de no adaptats per a persones de mobilitat reduïda, però la principal deficiència es que no es troben senyalitzats. En aquest àmbit cal destacar l'actuació de millora en relació als espais verds i accessibilitat amb la construcció del Parc de la Sauleda.



Sector Est

Sector definit pels carrers Barris i Buixó i l'av. Pompeu Fabra, des de la rotonda de la plaça Europa fins al c/ Begur. La major part dels vials tenen voreres amb amplades insuficients (menys d'1,5m) i moltes de les cruïlles sense passos per a vianants o bé amb passos no adaptats.



Sector Sud

L'espai per al vianant és molt més generós en aquest sector. Així, si bé hi ha alguns vials amb amplada útil de voreres insuficient (que no arriba als 1,50 metres), la major part dels passos de vianants es troben senyalitzats i adaptats.



Sector Nord

Per sobre de l'inici del c/ Torres i Jonama i del c/ Begur, els principals eixos (c/ Pi i Margall, c/Terne, c/ Torretes, c/ Manufactures del Suro) tenen una bona amplada útil de vorera (més d'1,5 m). La resta de vials conformen un entramat de carreres amb voreres estretes (menys de 0,9 m). En relació als passos per a vianants, hi ha forces cruïlles sense pas.



L'extrem oest del nucli urbà: la Punxa i Molí de Vent

En general tenen una ampalada de vorera inferior a 1,5 m. En el barri de la Punxa manca senyalitzar alguns passos per a vianants i d'altres no estan adaptats per a persones de mobilitat reduïda. En el barri Molí de Vent la major part de les cruïlles no tenen passos de vianants senyalitzats, si bé cal destacar que la mobilitat motoritzada és molt baixa.



L'extrem est del nucli urbà: Piverd, Vila-Seca, Brugueroi

Sector amb una bona accessibilitat, tant pel què fa a l'amplada de la vorera (generalment superior a 1,5 m) com a l'existència de passos per a vianants degudament adaptats.



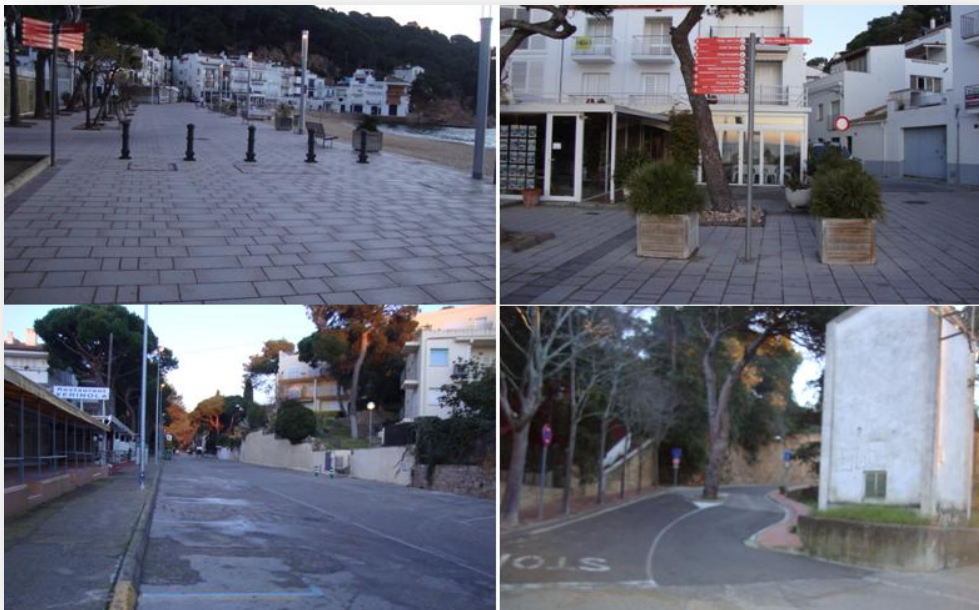
El polígon industrial circumval·lació nord

Gairebé tots els vials del polígon compten amb una bona amplada de vorera però en canvi no disposen de passos per a vianants i en alguns trams manca finalitzar la seva urbanització.



6.1.2.2 TAMARIU

Tamariu és un antic nucli de pescadors. A l'hivern hi resideix poc més de 100 persones, i una quantitat semblant a la urbanització d'Aigua Xellida. A la zona de la urbanització les voreres són estretes (menys d'1,2 metres de superfície total), amb moltes discontinuïtats en el recorregut i que no es garanteixen condicions d'accessibilitat. En canvi, al nucli de Tamariu, tot el passeig del Mar, el carrer d'en Gotes, el carrer del Foraió i el carrer de Santa Maria, són de plataforma única i amb el trànsit restringit. La resta de vials del nucli tenen voreres molt estretes i un espai per al vianant reduït.



6.1.2.3 LLAFRANC

Llafranc és un important centre residencial, d'estiueig i turístic, que compta amb un petit port esportiu. L'edificació a primera i segona línia de mar és més densa i compacta, i a mesura que ens allunyem de la Platja de Llafranc l'habitatge unifamiliar aïllat esdevé majoritari. A la zona d'urbanització l'espai per al vianant és molt reduït (inferior a 1,2 metres) i amb moltes discontinuïtats (manca de passos per a vianants a les cruïlles i en guals particulars). Aquesta situació resulta diferent en els sectors de nova urbanització (al nord del carrer del Xarabeco, el qual disposa de voreres de més de 2,0 metres, amb passos per a vianants a les cruïlles i condicions acceptables d'accessibilitat).

Les condicions per al vianant són acceptables a la primera línia de mar, amb un major espai i prioritat per al vianant (passeig de Cipsela, carrer de Frances de Blanes, plaça del Promontori...). No obstant això, la urbanització del carrer Xarabeco ha suposat disposar d'una bona dotació d'aparcament en un sector proper i molt accessible a la façana marítima, i per tant amplia les possibilitats de convertir tota la façana marítima en una zona de prioritat per als vianants.



6.1.2.4 CALELLA DE PALAFRUGELL

A banda del nucli de Palafrugell, la segona polaritat del municipi la trobem a Calella de Palafrugell.

En aquest nucli cal diferenciar la zona de les urbanitzacions (de voreres generalment estretes), els sectors ubicats per damunt de l'avinguda Joan Pericot – Antoni J. Rovira – Baldomer Gili (amb vials amples i voreres força accessibles en quant a amplada), dels ubicats al sud d'aquest eix. En aquest darrer cas es tracta de vials molt estrets i amb voreres mínimes excepte en aquells espais on s'ha efectuat una actuació de reforma urbana més recent (vials més propers a la franja costanera, carrer de Chopitea...).



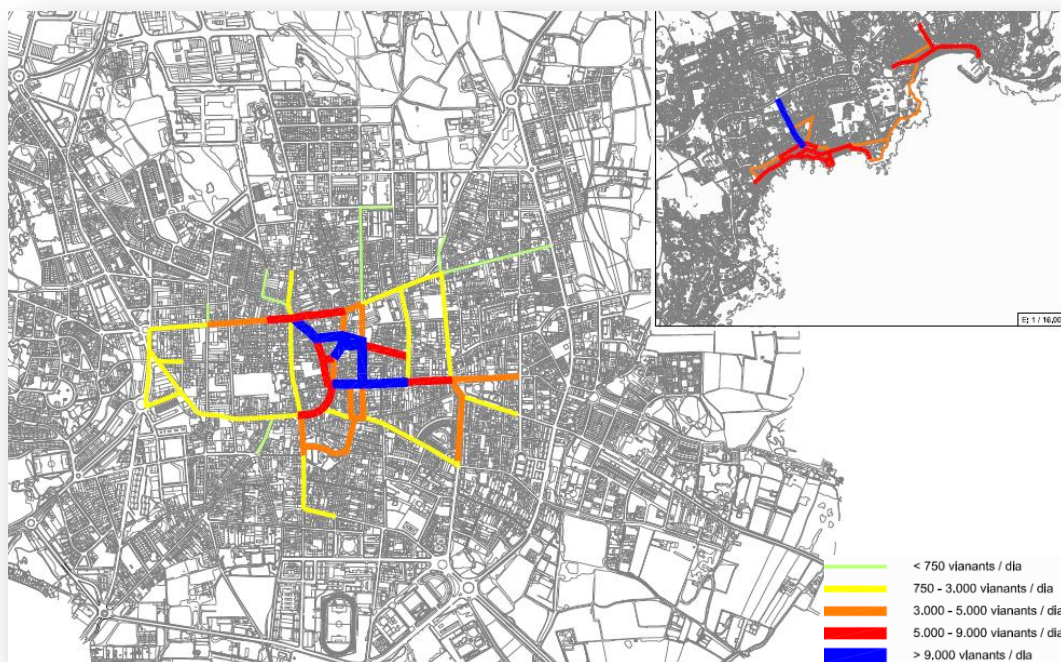
6.1.3 DEMANDA DE VIANANTS

La demanda de vianants està molt vinculada al centre històric i als principals pols de mobilitat del municipi. Així en els vials exclusius per a vianants del centre urbà (c/ Sant Antoni, c/ Valls, c/ Pi i Margall, plaça Nova...) se superen els 9.000 vianants/dia, fet que també succeeix al carrer Sant Sebastià, així com als vials comercials i d'accés al centre urbà, com el c/ Torres i Jonama, el Raval Inferior, el c/ Tarongeta, c/ Cavallers... (amb intensitats que oscil·len entre 5.000 i 9.000 vianants/dia).

Fora dels eixos comercials o del centre històric, la intensitat de vianants és molt inferior, si bé hi ha altres vialitats amb una polaritat secundària (com c/ Ample, c/ Lluna, c/ Font...). La figura 6.3 mostra l'aranya de vianants del Pla de Mobilitat Urbana de Palafrugell.

Cal destacar també l'important flux de vianants en els vials del passeig Marítim de Llafranc i Calella de Palafrugell i al carrer de Chopitea (de Calella).

Figura 6.3. Demanda de mobilitat a peu (intensitat diària de vianants)



Font: Pla de Mobilitat Urbana de Palafrugell, 2011.

6.1.4 ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS

DEFINIR I CONSOLIDAR LA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE VIANANTS

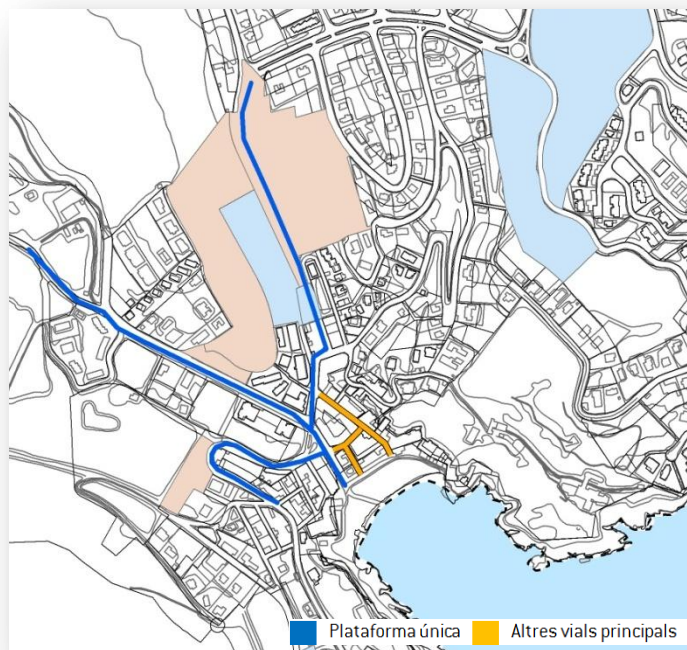
En primer lloc cal definir la xarxa d'itineraris principals per a vianants com el conjunt d'itineraris en els quals cal assegurar unes condicions de mobilitat còmoda i segura, i que permeti la connexió amb els pols generadors de mobilitat.

La xarxa d'itineraris principals per a vianants es mostra al plànol 3 d'aquest document i principalment consta de:

Tamarit

Formen part de la xarxa d'itineraris principals, el passeig del Mar (i vials del seu entorn) i el carrer de la Riera (en el qual s'hi concentra la major part de l'aparcament i altres usos generadors de mobilitat com per exemple el càmping El Maset), i el darrer tram del carrer de la Perica i el carrer dels Pescadors.

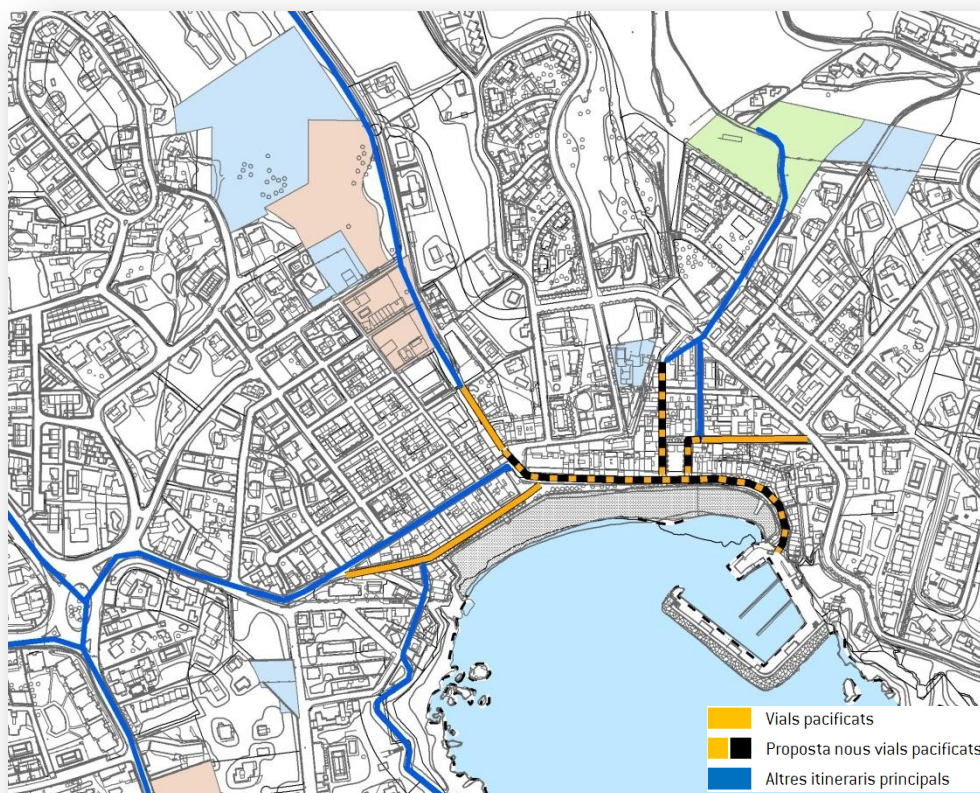
Per altra banda, els plans d'actuació i plans de millora urbana previstos a l'entorn del carrer d'Aigua Blava han d'ajudar a millorar la qualitat de l'itinerari que connecta la zona de platja amb la urbanització.



Llafranc

Formen part de la xarxa d'itineraris principals els vials que confronten amb la façana marítima (c/ Francesc de Blanes, pg. Cípsela), així com els carrer Roger de Llúria i el carrer de Carudo (ambdós són vials que connecten zones d'aparcament amb la platja). Les principals actuacions que es proposen en relació a la xarxa d'itineraris per a vianants són:

- Pacificació del trànsit rodat i conversió a vial de plataforma única del pg. Cípsela.
- Pacificació del trànsit rodat i conversió a vial de plataforma única de la plaça del Promontori i el carrer Caruda (eix clau de connexió amb la zona d'aparcament del carrer del Xarembeco i del passeig de Carles Vilà).
- Millora de l'itinerari per a vianants en la connexió fins al càmping, aprofitant el desenvolupant dels diferents sectors d'actuació a l'entorn de la riera de Llafranc.
- Millora dels itineraris per a vianants en els carrers Pireu, Pere Pascuet i Lluís Marquet Carbó.

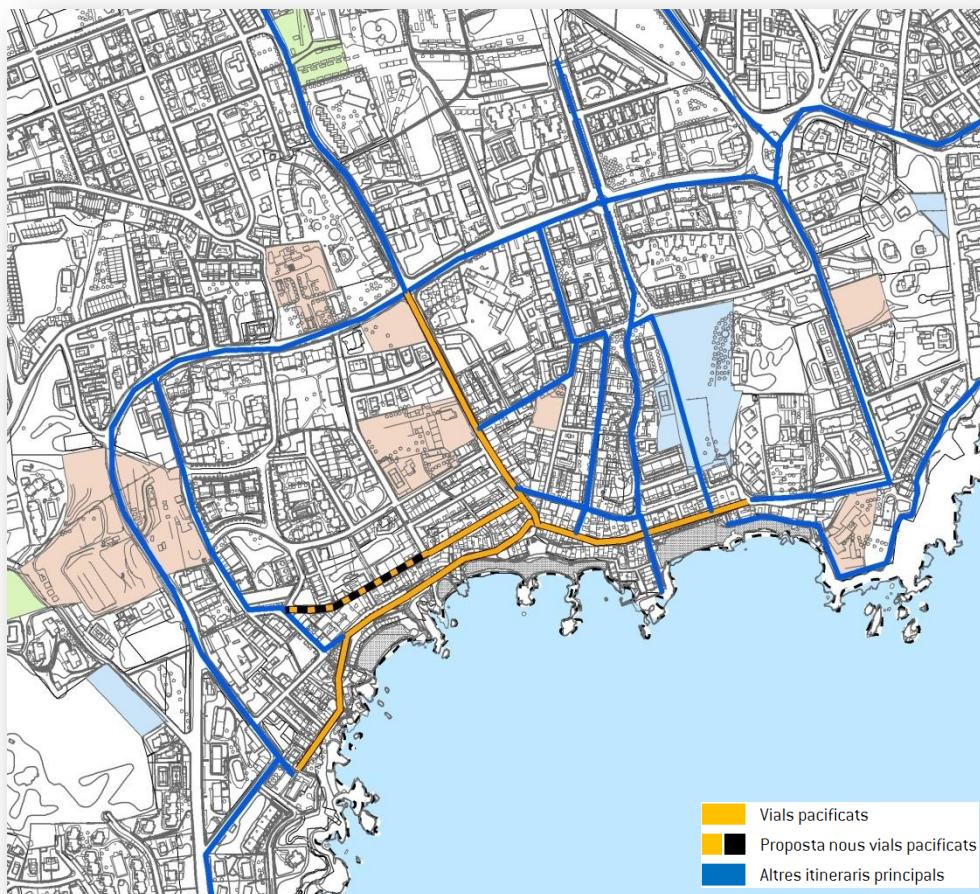


Calella

El nucli de Calella també compta amb una primera línia de mar pacificada i que conforma el principal recorregut per a vianants del nucli. També formen part de la xarxa principal els itineraris que connecten aquest sector amb les principals bosses d'aparcament del municipi (ubicades al l'avinguda J. Pericot – A. Rovira – Baldomer Gili). La concentració de la bossa d'aparcament en aquest eix (de secció ample) és també una de les principals estratègies per evitar que el vehicle privat capilaritzi cap a vials més propers a la platja.

Les principals actuacions relacionades amb la xarxa d'itineraris per a vianants proposades són:

- Pacificació del trànsit rodat i conversió a vial de plataforma única a tot el carrer Lladó.
- Millorar les connexions entre la ronda i la zona de platja, en especial en els carrers de la Costa Verda, Codina, Tarrús, Gelpí.
- Millora dels itineraris entre els nous sectors de desenvolupament del POUM i la xarxa d'itineraris principals.



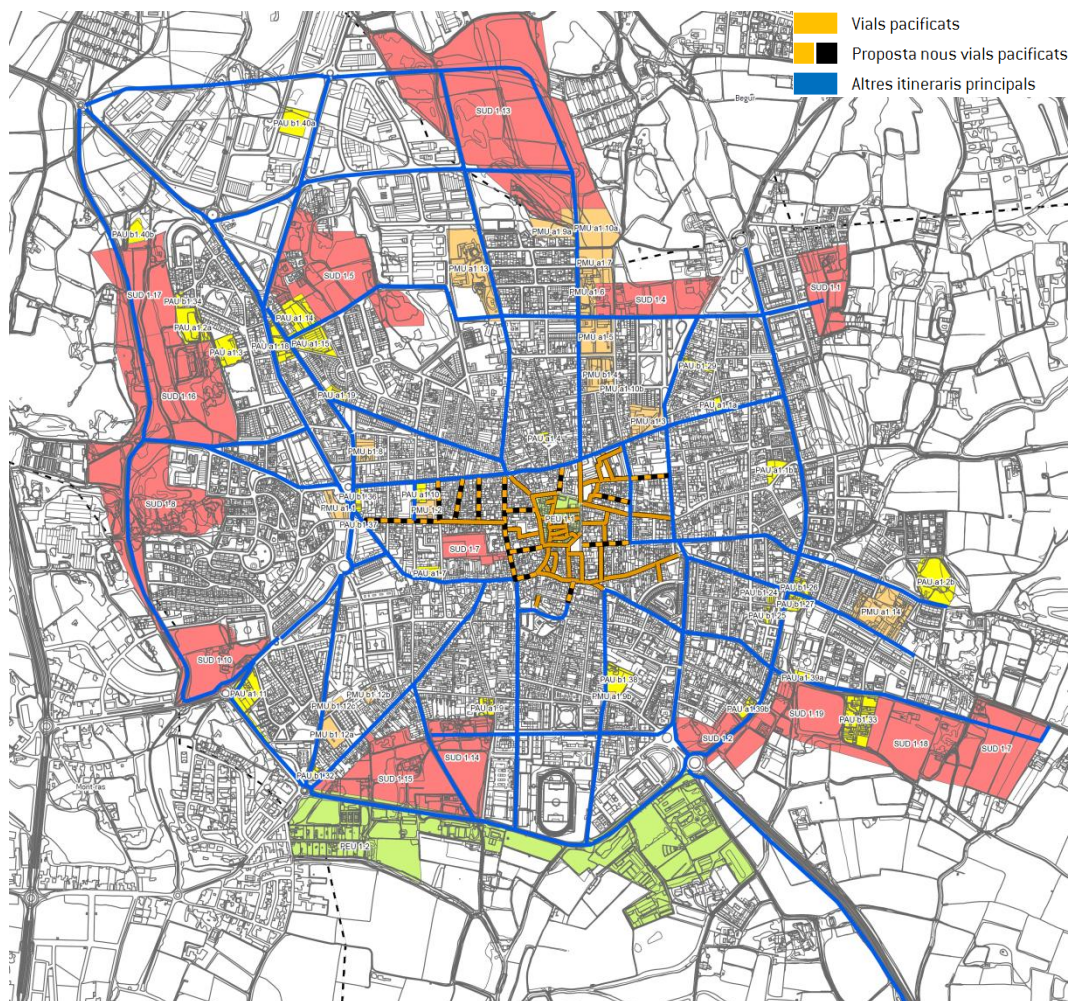
Palafrugell

El nucli de Palafrugell presenta una elevada radialitat en els desplaçaments de vianants respecte al centre de la ciutat. Per aquest motiu, la xarxa d'itineraris per a vianants ha de presentar una bona connexió cap aquest sector i també cap als principals equipaments de la ciutat. Per altra banda, aquesta xarxa també vol garantir una bona connexió cap als nous sectors de desenvolupament previstos al POUM de Palafrugell.

Les principals actuacions relacionades amb la xarxa d'itineraris per a vianants al nucli de Palafrugell en bona mesura es troben recollides al Pla de Mobilitat Urbana, i contemplen aspectes com:

- Condicionar la xarxa d'itineraris principals ampliant la vorera i garantint l'accessibilitat en el seu traçat (eliminar obstacles i garantint una amplada útil de 1,5 m)(C/ Torres i Jonama, C/ Valls, C/ Cervantes, C/ Ample, C/ Frederic Martí Carreras, C/ Anselm Clavé, C/ Camí Fondo, C/ Escoles, C/ Sant Sebastià, C/ Sagunt, Av. García Lorca, Pl. Catalunya, Av. Carrilet...
- Adaptar i senyalitzar els passos per a vianants en tota la xarxa bàsica d'itineraris, i totes les cruïlles on un vial intersecciona amb les rondes o la xarxa vertebradora.

La proposta de la xarxa d'itineraris principals per a vianants és la següent:



Sectors afectats per aquesta mesura:

La major part dels sectors que contempla el POUM de Palafrugell limiten o es troben travessats per un itinerari principal per a vianants. En tots ells, caldrà preveure les següents condicions mínimes d'accessibilitat (com a mínim en el tram inclòs dins del sector):

- Els itineraris per a vianants disposin d'una vorera amb una **amplada lliure d'obstacles** de com a mínim **1,5m** en els sectors existents, i de **1,8m** en els sectors de nova urbanització previstos al POUM de Palafrugell. En els vials existents, cal eliminar obstacles (pilones, fanals...) en aquelles voreres amb amplada útil insuficient, sempre que aquesta actuació permeti guanyar el que falta per a disposar d'un itinerari còmode (1,5 m lliures d'obstacles).
- Pel que fa al pendent, el Decret 344/2006 fixa que els itineraris per a vianants han de disposar d'un pendent màxim del 8%, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%. No obstant això, el nou codi d'accessibilitat rebaixa

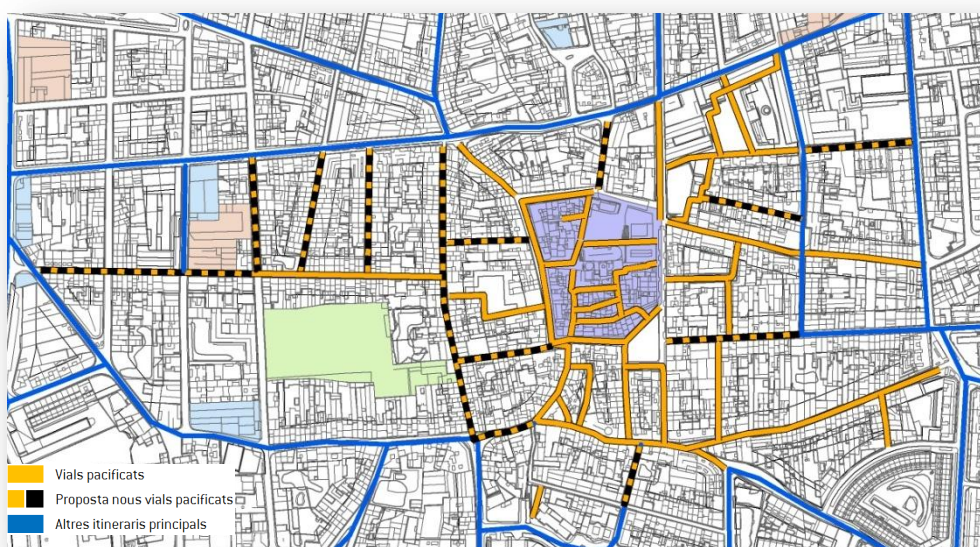
aquest llindar fins el **6%** i **és aquest el valor objectiu a complir en tots els vials que conformin la xarxa d'itineraris principal i que es trobi en sectors de nova urbanització.**

- Els passos per a vianants han de disposar de gual per a vianants (amb una amplada lliure de pas de 1,8m) i està senyalitzats al pla de terra amb pintura antilliscant i senyalització vertical pels vehicles. Es recomana instal·lar passos per a vianants com a màxim cada **150 m**.
- En la xarxa d'itineraris bàsics per al vianant existeixen moltes cruïlles que no estan senyalitzades mitjançant passos de vianants (principalment hi manca la senyalització vertical). Es proposa dotar totes les cruïlles de la xarxa d'itineraris bàsics de vianants amb passos de vianants senyalitzats.

ESTENDRE ELS VIALS DE PLATAFORMA ÚNICA I DE PRIORITAT PER ALS VIANANTS

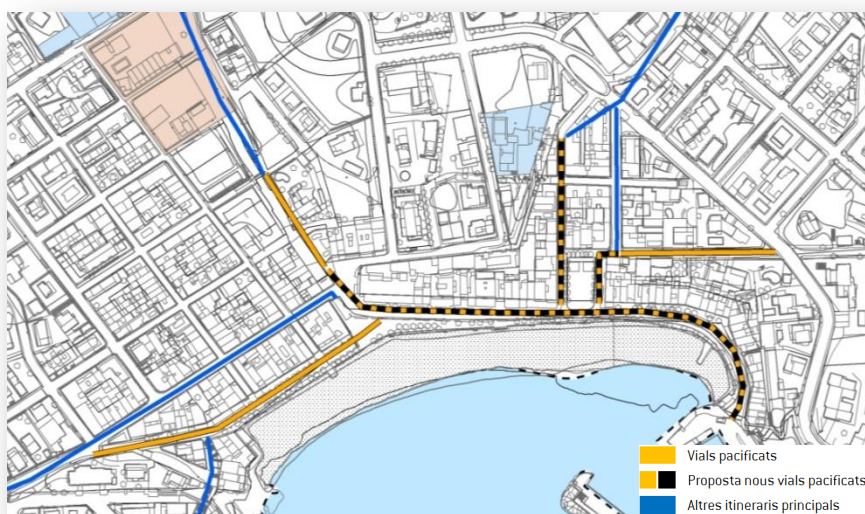
El centre històric, presenta unes bones condicions d'accessibilitat en aquells vials de plataforma única i altres vials que han estat objecte d'un procés de reforma urbana. Resten però encara alguns vials molt estrets, els quals no presenten condicions òptimes d'accessibilitat. Per reforçar la seva polaritat es proposa estendre aquesta xarxa a l'entramat de vials del centre històric, tal i com mostra la figura següent:

Centre històric de Palafrugell

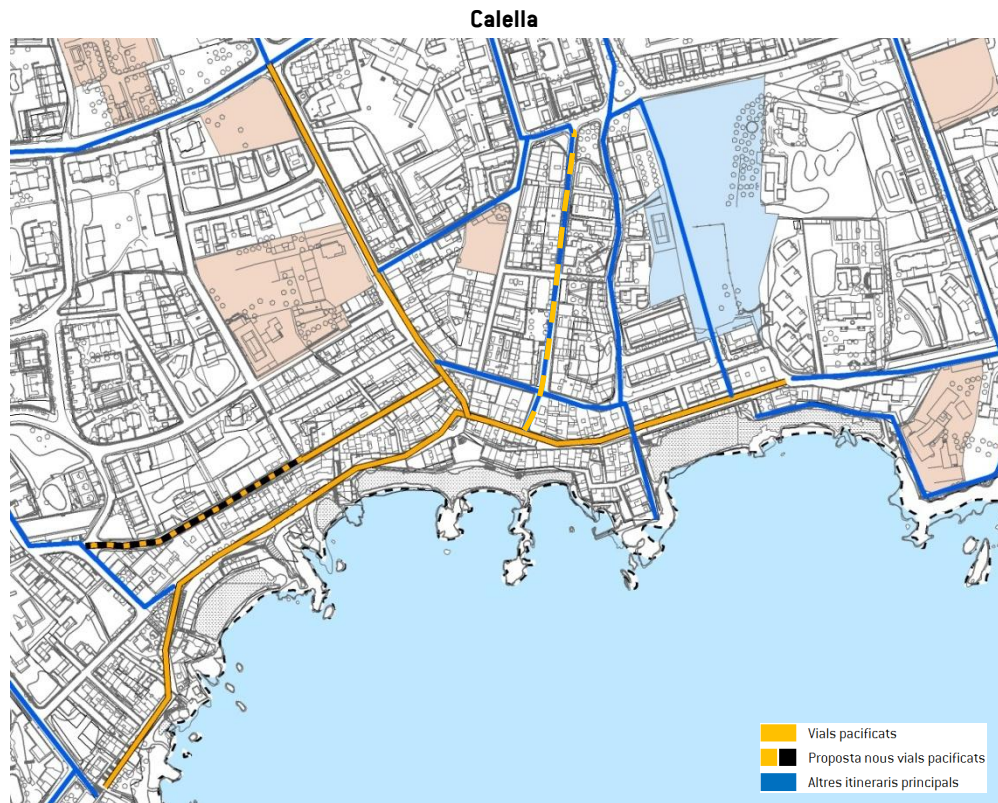


Al nucli de Llafranc es proposa estendre també aquesta zona de prioritats invertides al passeig Marítim (pg. de Cipsela i plaça del Promonitori) i al carrer de Carudo.

Llafranc



A Callela es proposa estendre també aquesta zona de prioritat invertida a tot el carrer Lladó. També resulta recomanable aplicar una estratègia de prioritat invertida o de dotar d'un major protagonisme per al vianant al carrer de Codina.



Sectors afectats per aquesta mesura:

Aquesta és una mesura que depassa l'estudi de mobilitat del POUM del municipi. No obstant això, de forma indirecta hi ha diversos sectors que poden contribuir en la seva execució. En concret es tracta de sectors del nucli de Palafrugell (PMU a1.2 Fàbrica Vigas, PEU 1.1. La Muralla i PAU a1.10 Carrers Torres Jonama - Girona).

DEFINIR LES CONDICIONS MÍNIMES DE LA XARXA PER A VIANANTS EN ELS NOUS DESENVOLUPAMENTS

Fixar unes condicions mínimes en tots els itineraris per a vianants en els nous desenvolupaments, tal i com fixa el codi d'accessibilitat i el Decret 344/2006. Aquestes són:

- Els itineraris per a vianants han de disposar d'un pendent màxim del 8%, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%. No obstant això, el codi d'accessibilitat rebaixa aquest lílindar fins el 6% i és aquest el valor objectiu a complir.
- Tota xarxa d'itineraris per a vianants ha de prioritzar aquest mode de transport sobre la resta, assegurant la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu (equipaments, estació d'autobús, zones comercials i mercats...).
- L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable amb la senyalització corresponent a zona 30, ha de ser de 10 m, d'11 m en els carrers planificats coma xarxa bàsica en sòl urbanitzable i cal ampliar en 2 m més si l'amplada mínima dels carrers si es preveu que hi circuli un itinerari de la xarxa bàsica de bicicletes.

Sectors afectats per aquesta mesura:

Tots els desenvolupaments urbanístics que proposa el POUM de Palafrugell i la mesura del possible cal incorporar aquest criteri en els PAU i PMU. Aquests criteris caldrà concretar-los en el planejament derivat.

6.2 XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE TRANSPORT COL·LECTIU

6.2.1 BUS URBÀ

El municipi disposa de dos línies que connecten el nucli urbà amb les platges, ambdós operats per l'empresa SARFA:

- Palafrugell – Calella de Palafrugell – Llafranc – Palafrugell (L6). Els seus horaris varien en funció de la temporada de l'any. Així des del 1 d'Octubre al 1 de juny el servei consta de 4-5 expedicions en dia laborable, mentre que els mesos d'estiu aquest servei compta amb una freqüència de 19 expedicions al dia per a cada sentit.
- Palafrugell – Tamariu – Palafrugell (L7). Compta amb 4 expedicions/dia només a l'estiu.



6.2.2 BUS INTERURBÀ

El municipi disposa de 9 línies de bus interurbà, operats per l'empresa SARFA:

- Línia Barcelona – Vidreres – Llagostera – Sta. Cristina d'Aro – St. Feliu de Guíxols – Platja d'Aro – St. Antoni de Calonge – Palamós – Mont-ràs – Palafrugell – Begur – Regencós – Pals – Torroella de Montgrí – L'Estartit – Bellcaire d'Empordà – L'Escala.
- Línia Caldes – Llagostera – Sta. Cristina d'Aro – St. Feliu de Guíxols – Platja d'Aro – Calonge – St. Antoni de Calonge – Palamós – Hospital de Palamós – Vall-llobrega – Mont-ràs – Palafrugell – Torrent – La Bisbal d'Empordà – Corçà – Cruïlla de la Pera – Flaçà – Bordils – Celrà – Girona.
- Línia: Palafrugell – Esclanyà – Begur – Regencós – Pals – Cruïlla de St. Julià de Boada – Peratallada – Canapost – La Bisbal d'Empordà – Corçà – Cruïlla de la Pera – Flaçà – Bordils – Celrà – Girona.
- Línia: Palafrugell – Torrent – La Bisbal d'Empordà – Casavells – Parlavà – Ultramort – Verges – La Tallada d'Empordà – Tor – Cruïlla Albons – Vilamat – Torroella de Fluvià – Figueres.

- Línia: Palafrugell – Begur – Regencós – Pals – Cruïlla de St. Julià de Boada – St. Feliu Boada – Cruïlla Fontclara – Fontclara - Peratallada – Canapost – La Bisbal d’Empordà.
- Línia: Torroella – Masos de Pals – Pals – Torrent Poble – Regencós – Begur – Palafrugell – Pol. Ind. Riera d’Esclanyà.
- Línia: Girona – Celrà – Bordils – Flaçà – Cruïlla de la Pera – Corçà – La Bisbal d’Empordà – Torrent – Palafrugell – Mont-ràs – Vall-llobrega – Hospital de Palamós – Palamós – St. Antoni de Calonge – Calonge – Platja d’Aro – Sta. Cristina d’Aro – Girona.
- Línia: Girona – Lloret de Mar – Tossa de Mar – Sta. Cristina d’Aro – St. Feliu de Guíxols – Platja d’Aro – St. Antoni de Calonge – Palamós – Vall-llobrega – Mont-ràs – Palafrugell.
- Línia: Terrassa – Sta. Cristina d’Aro – St. Feliu de Guíxols – Platja d’Aro – St. Antoni de Calonge – Palamós – Mont-ràs – Palafrugell. També la variant Sabadell - Sta. Cristina d’Aro – St. Feliu de Guíxols – Platja d’Aro – St. Antoni de Calonge – Palamós – Mont-ràs – Palafrugell, i Granollers – Sta. Cristina d’Aro – St. Feliu de Guíxols – Platja d’Aro – St. Antoni de Calonge – Palamós – Mont-ràs – Palafrugell.

La taula 6.4 resumeix l’oferta de transport col·lectiu que connecta amb Palafrugell.

Figura 6.4. Nombre d’expedicions que connecten amb Palafrugell segons municipi

NUCLI O MUNICIPI	EXP/DIA FEINER	EXP/DIA ESTIU	VALORACIÓ OFERTA	
			ESTIU	RESTA
Calella, Llafranc	4+5	19+19	Molt bona	Millorable
Mont-ras	28+26	36+39	Molt bona	Bona
Begur	11+12	9+9	Millorable	Millorable
Regencós	8+10	10+11	Millorable	Millorable
Torrent	24+20	29+27	Molt bona	Bona
Pals	11+11	9+9	Millorable	Millorable
Vall-llobrega	21+18	37+43	Molt bona	Bona
Palamós	29+26	37+43	Molt bona	Molt bona
Girona	18+16	13+10	Bona	Bona
La Bisbal d’Empordà	26+22	31+29	Molt bona	Bona
Sant Feliu de Guíxols	16+15	20+27	Bona	Bona
Torroella de Montgrí	9+10	8+8	Millorable	Millorable

■	Molt bona
■	Bona
■	Millorable

Font: Pla de Mobilitat Urbana de Palafrugell, 2011

Totes aquestes línies compten amb parada a l’Estació d’autobusos de Palafrugell, ubicada al carrer de Lluís Companys. Aquesta estació s’ubica a l’oest del nucli urbà de Palafrugell, en un punt molt proper a la xarxa viària principal i un accés força directe respecte a la carretera C-31.

Per altra banda, la resta de punts on para el transport urbà i algunes expedicions interurbanes presenten mancances relacionades la informació del servei, en alguns cassos relacionats amb l'accessibilitat al punt de parada i en molts d'altres el punt de parada està format per un pal i una franja de senyalització horitzontal, la qual habitualment hi ha vehicles aparcats.



6.2.3 ACTUACIONS EN RELACIÓ AL TRANSPORT COL·LECTIU

MODIFICAR EL TRAÇAT DEL BUS URBÀ I INCREMENTAR LA FREQUÈNCIA FORA DE L'ESTIU

Modificar el traçat de bus municipal i mantenir les freqüències durant els mesos d'estiu. Aquesta actuació caldrà que tots els nous sectors de creixement previstos al POUM han de disposar d'una parada de transport públic a una distància inferior a 750 m mesurats en la xarxa de vianants.

Per poder tal de donar cobertura territorial i de major demanda dels usuaris del transport col·lectiu es proposa:

- Modificar el traçat de la línia urbana existent (Palafrugell –Calella). Aquest nou traçat té com a objectiu incrementar la cobertura de la població al servei de transport col·lectiu i per altra banda evitar un increment innecessari en el temps de trajecte.
- Incrementar la freqüència d'aquest servei fora dels mesos d'estiu, passant de les 4+4 expedicions a com a mínim 6+6. Aquesta actuació suposa un increment mitjà de 32 km/dia (uns 5.440 km anuals).
- Crear un recorregut urbà dins del nucli de Palafrugell, que permeti la connexió dins del nucli urbà de Palafrugell (sectors consolidats i els nous sectors de desenvolupaments amb els serveis bàsics del municipi). Aquesta actuació suposa un increment mitjà de 50km/dia (uns 8.500 km anuals). El plànol 5.1. mostra una proposta de recorregut, si bé s'haurà de concretar i ajustar en el moment de desenvolupar els principals SUD del POUM.

Sectors afectats per aquesta mesura:

Tal i com contempla el Decret 344/2006, "l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada 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'exploració del servei de transport públic de superfície en proporció a l'increment del nombre de línies o perllongament de les existents".

En aquest sentit es proposa que els sectors contribueixin a la millora del transport urbà de forma proporcional a l'estimació de la mobilitat generada. Tenint en compte els valors de superfície i els usos del sòl previstos aquest repartiment és el següent (valors en %):

SECTOR	%	SECTOR	%
SUD 1.1 Piverd Est	1,8607	PAU a2.3 Riera Mas del Llor Oest 2	0,3461
SUD 1.2 Els Forns	5,2528	PAU b2.4 Carrer del Cau	0,0322
SUD 1.4 El Terme	2,1179	PAU 2.5 Hotel Aigua Xelida	0,1072
SUD 1.5 Territori La Costa	4,9878	PAU a2.6 C/Tordera – El Salvador	0,1394
SUD 1.7 a/b Casal - Bruguero Est	5,6249	PAU b3.1 C/ Pella i Forgas - Enric Prat de la Riba	0,0429

SECTOR	%	SECTOR	%
SUD 1.8 Coll de la Morena 1	2,9082	PAU a3.2 a/b Carrer Mèxic a Urb. Sant Sebastià	0,0643
SUD 1.10 Ca l'Oleguer	5,8102	PAU b3.3 C/ Punta d'en Blanc - St Feliu de Guixols	0,0107
SUD 1.13 Circumval·lació Nord	11,2513	PAU a3.4 Hotel al carrer Farena	0,4196
SUD 1.14 Creu Roquinyola est	3,6080	PAU b3.5 Carrer del Migjorn	0,0214
SUD 1.15 Creu Roquinyola oest	5,3661	PAU a3.6 Hotel Coral	0,2389
SUD 1.16 Coll de la Morena 2 sud	4,8638	PAUa3.7 Equipament Pere Pascuet	0,0184
SUD 1.17 Coll de la Morena 2 nord	3,2267	PAU a3.8 Muntanya de Sant Sebastià	0,5360
SUD 1.18 Bruguerol sud-est	2,6279	PAU a4.2 Av Costa de la Llum	0,0429
SUD 1.19 Bruguerol sud-oest	1,9143	PAU b4.3 Cant del Ocells	0,9005
SUD 2.1a/b Hotel Riera Mas El Llor	0,4594	PAU a4.6 Jardí Botànic	0,4502
SUD 3.1 Aparcament C/ Pireu	0,0643	PAU a4.7 Canadell 1	0,5360
SUD 4.1 Cementiri de Calella	0,1072	PAU a4.8 Canadell 2	0,0429
SUD 4.2 Carrer del Sard	0,2144	PMU a1.1 Plaça Mil·lenari	0,6417
PAU a1.1 a/b Cessió zona verda solars carrer Taronjeta	0,6876	PMU a1.2 Fàbrica Vigas	1,2833
PAU a1.2 a/b C/ Flaça - La Punxa + turó del Bruguerol	0,8714	PMU a1.3 Plaça de la Bòbila	1,4441
PAU a1.3 Carrer Flaça - Coll de Morena	0,0643	PMU a1.5 Energia	1,1409
PAU a1.4 Plaça del Parlament	0,2205	PMU a1.6 Carrers Manufactures del Suro - Pi i Maragall - Roses	0,9770
PAU a1.7 Carrers de la Font - Girona - Clavé	0,4456	PMU a1.7 Carrers Roses - Pi i Maragall - Torrent	0,7504
PAU a1.9 Regularització solars c/ St Pere - Daró	0,5437	PMU b1.8 C/ Torroella - Marçal de la Trinxeria	1,0796
PAU a1.10 Carrers Torres Jonama - Girona	0,4395	PMU a1.9 Mas Mascort Nord	0,7933
PAU a1.11 Av. Espanya - Av. Generalitat	0,5804	PMU a1.10 a/b Carrer Pi i Margall Nord Est - Manuel Viusà	0,7626
PAU a1.14 Comercial de Laminados	1,0536	PMU b1.12 a/b/c Montsià - Solsonès	1,4977
PAU a1.15 Carrers Pio Baroja - Miguel de Unamuno	1,0567	PMU a1.13 Paratge Can Salgues	1,1287
PAU a1.18 Torroella - Mestre Sagrera	1,5360	PMU a1.14 El Bruguerol Nord	1,2986
PAU a1.19 C/Cases Noves amb carrer Torroella	0,4931	PMU a2.1 Carrer Rosselló	0,1501
PAU b1.24 Regularització solars Juan de Herrera-Sagunto-Genís i Sagrera	0,2144	PMU a2.2 Riera Mas del Llor est	1,0720
PAU b1.25 Reparcel·lació PERI Cementiri Vell	0,1501	PMU a2.4 Carrer de la Riera de Tamariu	0,1286
PAU b1.26 Av. Pompeu Fabra – C/Bruguerol-Nord	0,4640	PMU b3.1 Riera de Llafranc II	0,2680
PAU b1.27 Av. Pompeu Fabra – C/Bruguerol - Sud	0,4671	PMU b3.2 Riera de Llafranc III	0,1822
PAU b1.29 Carrer de Galícia	0,1930	PMU a3.5 Carrer d'Enric Prat de la Riba	0,2144
PAU b1.32 Carrers de Palamós - Av. del Carrilet	0,1608	PMU a4.1 Carrers Gelpí - Tarrus / Migdia - Camí Fondo	0,3507
PAU b1.33 Barri del Ninot	0,1608	PMU b4.2 Cessió de vialitat i zona verda a la urb. El Golfet (Els Forcats)	0,0536
PAU b1.34 Carrer de la Bisbal	0,1072	PMU a4.3 Jardins Rubió i Tudurí	0,4227
PAU b1.36 Torroella-Torres i Jonama	0,6509	PMU 4.4 Moby Dick	3,3921
PAU b1.37 Carrers Torroella-Vilar	0,0704	PMU b4.5 Hotel La Torre	0,4885
PAU b1.38 Camí Fondo	0,1547	PMU a4.6 Pg de la Torre - Carrer St. Feliu	0,2175

SECTOR	%	SECTOR	%
		de Guixols	
PAU b1.39 a/b Bruguerol sud - Raval Sant Ponç	0,5712	PMU a4.8 a/b C/Chopitea - Av. Antoni J. Rovira	0,9326
PAU b1.40 a/b Fanga - Llum	0,4242	PMU a5.1 Barceloneta	0,3170
PAU a2.1 Aigua Xelida	0,3538	PMU a5.2 Llofriu- Carrer del Ramal	0,5697
PAU a2.2 Carrer Aiguablava-Carrer Muga	0,0919		

INCREMENTAR LA FREQUÈNCIA EN ALGUNES LÍNIES

Incrementar el servei de bus interurbà especialment cap a les poblacions de Begur i Pals. En aquest sentit cal destacar les actuacions previstes en el Pla Director de Mobilitat (PDM) de les comarques de Girona i el Pla de Transports de Viatgers de Catalunya (PTVC). Aquests darrers plans plantejaven les següents mesures:

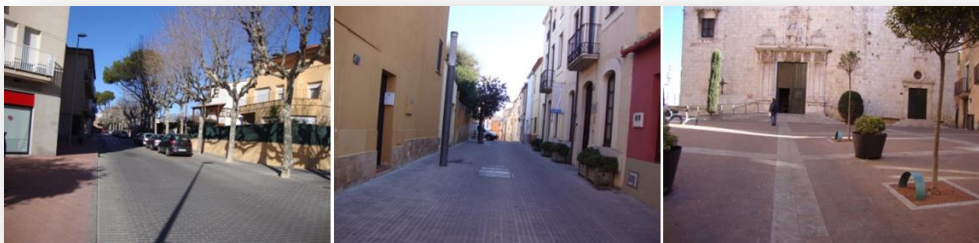
- Increment de l'oferta de la línia Figueres – La Bisbal de l'Empordà – Palafrugell i perllongament de recorregit fins a Palamós (amb parada de l'hospital).
- Increment de l'oferta de la línia Palafrugell – Begur – Regencós – Palafrugell.
- Modificació d'horaris de la línia Palafrugell – Begur – Girona.
- Increment de l'oferta de la línia Girona – La Bisbal de l'Empordà – Palafrugell – Palamós – Sant Feliu de Guíxols.
- Increment de l'oferta de la línia Palafrugell – Calella – Llafrancú – Palafrugell.
- Intensificació dels horaris de la línia Begur – Palafrugell – Girona com a servei d'aportació a RENFE.
- Millorar la connexió entre Palafrugell i l'estació de RENFE de Caldes de Malavella.
- Coordinació del servei d'autobusos amb el ferrocarril (nous serveis de bus per enllaçar Palafrugell – Vall-Ilobrega – Palamós – Sant Antoni – Calonge – Caldes de Malavella).

6.3 XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETA

6.3.1 ASPECTES GENERALS

La xarxa d'itineraris ciclables de Palafrugell està formada per:

- Carrers exclusius per a vianants, vials de plataforma única i de prioritat invertida, localitzats majoritàriament al centre històric de la ciutat, però també en alguns sectors de nous creixements. En aquests sectors el ciclista ha de circular en l'espai destinat al vehicle privat (calçada) o bé en el cas dels carrers d'ús exclusiu per a vianants ha de circular en convivència amb els vianants i a la seva velocitat (màxim 10 km/h).



- Alguns trams de carrils bici al nord-oest i al sud-oest de nucli.
- Així mateix es disposa d'una via verda, si bé manca efectuar la connexió d'aquesta via amb el centre de Palafrugell.



Per tant, aquesta xarxa no és contínua i connexa, i no permet desplaçar-se per tot el nucli mitjançant un itinerari còmode i segur.

En relació a la connexió entre el nucli de Palafrugell i els principals nuclis de la platja cal destacar:

- Tamarit. La connexió s'efectua per la carretera GIV-6542 en convivència amb el vehicle privat. En el traçat d'aquesta via, hi ha diverses senyals de limitació de la velocitat a 50 km/h i una senyal de calçada compartida bicicletes/vehicles.



- Llafranc. A partir de la carretera de GIV-6542 en surt la carretera GIV-6591, la qual no resulta ciclable a l'alçada del càmping KIM's. Des del càmping i fins al nucli de Llafranc es disposa d'un voral molt ample que permetria la circulació de bicicletes. No obstant això, durant la punta d'estiu, aquest espai sol estar ocupat per vehicles aparcats.



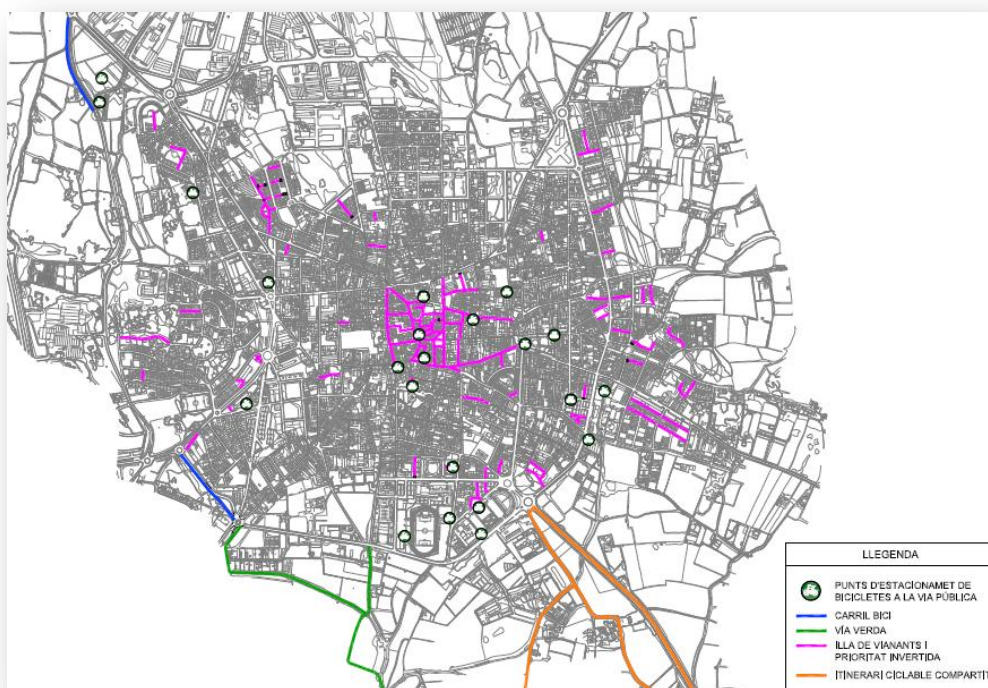
- Calella-Llafranc. La connexió queda garantida per mitjà del recorregut que segueix el traçat de l'avinguda de Mar, mitjançant un itinerari segregat del trànsit rodat i en el qual el vianant i la bicicleta conviuen en un mateix espai en condicions òptimes de seguretat.



En relació a la xarxa d'aparcaments per a bicicletes a la via pública, a l'any 2011 hi havia 22 aparcaments en el nucli de Palafrugell, distribuïts de la següent manera:

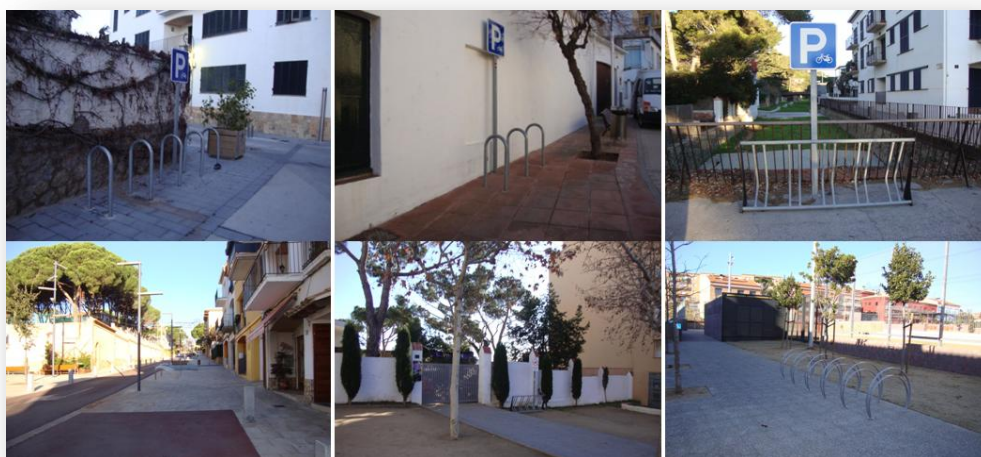
- 6 aparcaments en el centre.
- 3 aparcament el llarg del c/ Torroella – c/ Mestre Sagrera.
- 5 aparcaments al sud-est (en la zona dels instituts i del poliesportiu).
- 6 aparcaments a l'est, entre l'eix c/ Lluna - Barris i Buixó i l'eix Pompeu Fabra – G. Lorca.
- 2 aparcaments en els nous desenvolupaments al nord-oest del municipi.

Figura 6.5. Oferta d'itineraris per a bicicletes



Font: Pla de Mobilitat Urbana de Palafrugell, 2011

Així mateix als diferents nuclis de costa s'observa dotació d'aparcament si bé en general no es troben emplaçats a primera línia de mar.



6.3.2 DEMANDA DE BICICLETES

Segons el Pla de Mobilitat Urbana de Palafrugell, l'ús de la bicicleta és poc rellevant a l'interior del nucli urbà i vinculat a una mobilitat quotidiana. Els punts amb un major ús de la bicicleta era als carrers Raval inferior, el c/ de la Font, el c/ Torroella, el c/ Caritat, el c/ Lluna o el c/ Raval Superior.

A l'estiu s'observa un increment molt important de la demanda d'usuaris de la bicicleta, especialment en els nuclis de costa, observant-se una demanada d'aparcament molt superior a l'oferta actual.

6.3.3 ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETA

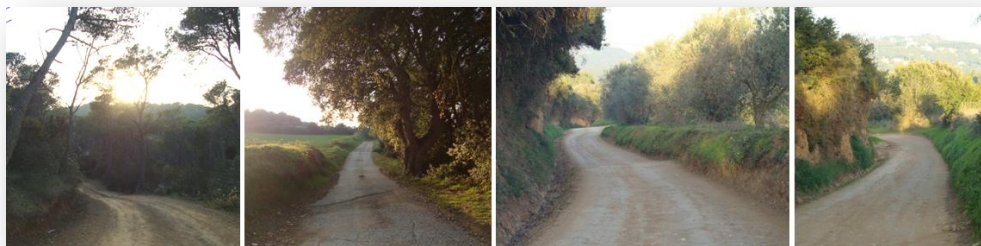
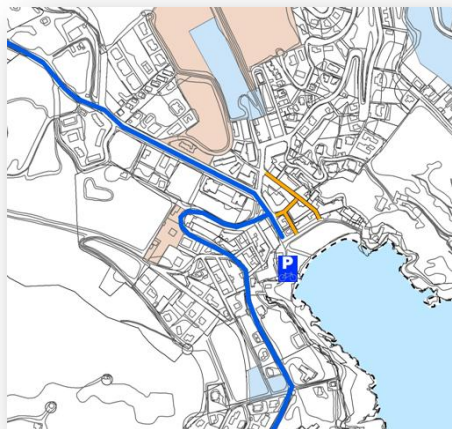
DEFINIR LA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE BICICLETES

En primer lloc cal definir la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes com el conjunt d'itineraris en els quals cal assegurar unes condicions de mobilitat còmoda i segura, i que permeti la connexió amb els pols generadors de mobilitat. El plànol 4 d'aquest document mostra la xarxa d'itineraris principals proposats. Aquesta xarxa està formada per:

Tamariu

Per potenciar aquest mode de transport es proposa:

- Millorar la senyalització a la carretera GIV-6542, reforçant la condició de vial d'ús compartit entre ciclistes i el vehicle privat motoritzat, per mitjà de senyalització vertical, i en els trams de major conflicte entre la bicicleta i el vehicle privat també es proposa la senyalització horitzontal.
- Senyalitzar i arranjar el traçat de l'antic camí de Tamariu, que connecta aquest nucli (al carrer de Costa Rica) amb Palafrugell (a l'alçada del carrer Tarongeta). Aquest itinerari no es pot considerar que formi part de la xarxa principal ja que compta amb algun tram de molt de pendent.



- Incrementar la dotació d'aparcament per a bicicletes en nous punts d'aparcament prop de la platja.

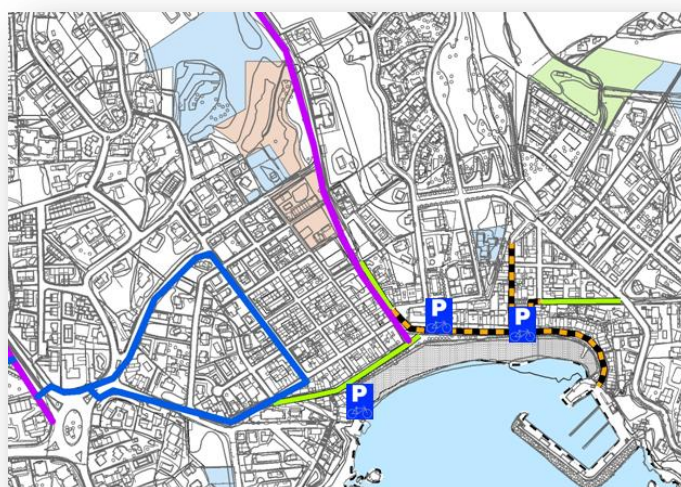
Llafranc

Per potenciar aquest mode de transport es proposa:

- Habilitar un itinerari per a vianants i ciclistes. El tram més proper a Llafranc aquest recorregut pot resseguir el traçat de la riera de Llafranc (aprofitant els desenvolupaments previstos al POUM), mentre que més cap al nord, el recorregut òptim seguiria el voral de la carretera GIV-6591, fins a l'alçada del Club Tennis Llafranc. A partir d'aquest punt podria enllaçar amb el camí rural que connecta amb el nucli urbà de Palafrugell per l'est.



- En els carrers Lluís Marquès, Xaloc i Pep Ventura, senyalitzar com a zona 30 i indicar la condició de vial d'ús compartit entre ciclistes i el vehicle privat motoritzat.
- Incrementar la dotació d'aparcament per a bicicletes prop de la platja.



Calella

Per potenciar aquest mode de transport es proposa:

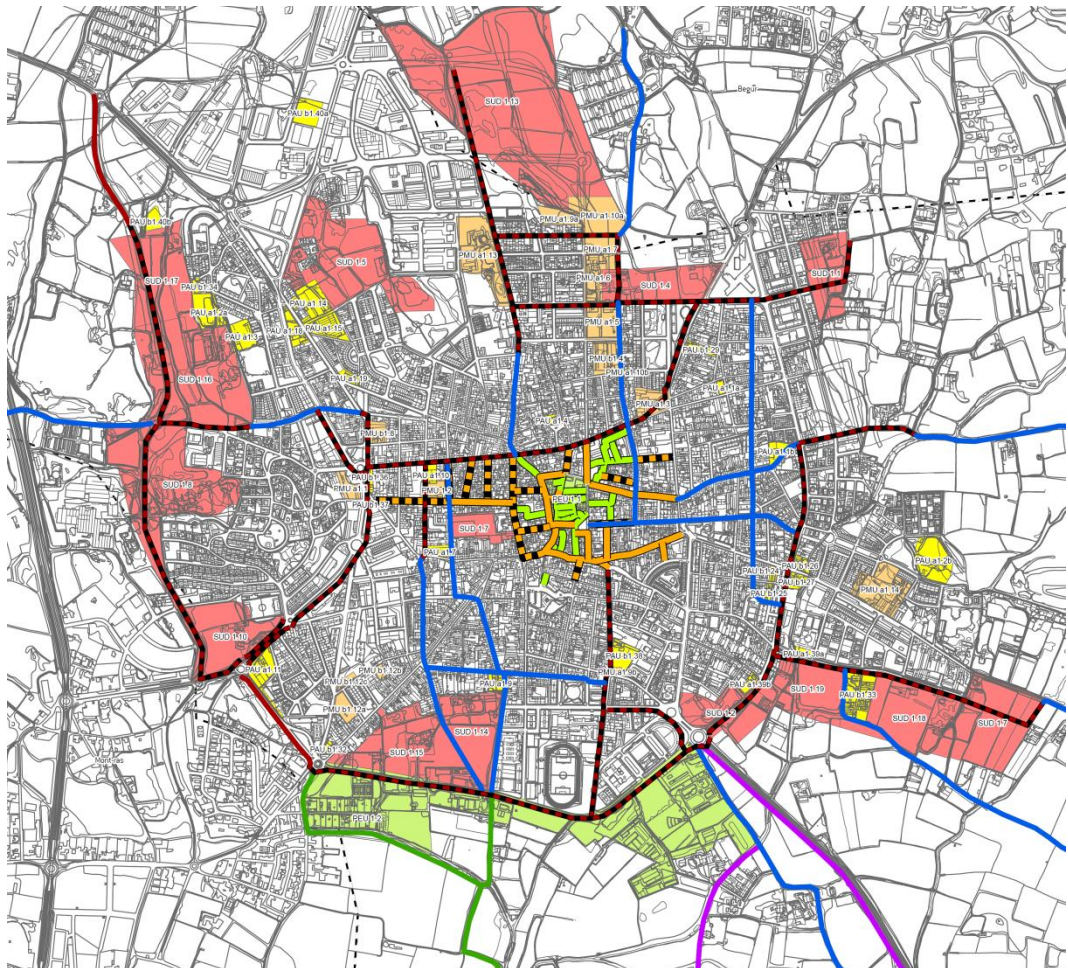
- En la Rambla President Josep Terradellas i el passeig Torre, senyalitzar com a zona 30 i indicar la condició de vial d'ús compartit entre ciclistes i el vehicle privat motoritzat.
- Millorar el tractament per la bicicleta del carrer Chopitea al nord de l'av. Joan Pericot, i millorar el punt de creuament en aquest vial.
- Incrementar la dotació d'aparcament per a bicicletes prop de la platja.



Palafrugell

Per potenciar aquest mode de transport es proposa crear una xarxa d'itineraris per a bicicleta. Aquesta xarxa estarà formada per:

- Carrils bici segregats a l'avinguda d'Espanya, avinguda de Josep Vergés i Matas, avinguda de García Lorca, avinguda de Pompeu Fabra, avinguda de la Generalitat, c/ Torroella, c/ Torres i Jonama, c/ Frederic Martí Carreres, entre plaça Europa i plaça de Josep Pallach, c/ Àngel Guimerà, camí Fondo, c/ Pals, c/ Torretes, c/ Garriga, c/ Girona...
- Creació de nous itineraris senyalitzats per a la bicicleta en convivència amb el vehicle privat (en calçada) als carrers: Surera Bertran, Cementiri, Tarongeta, Sant Sebastià, Doctor Fleming, Creu Roquinyola, Vilar, Anselm Clavé, Horta d'en Fina, Independència, Daró, Sant Pere, Àngel Guimerà, camí Fondo i Garriga...



Sectors afectats per aquesta mesura:

La bona part dels sectors que contempla el POUM de Palafrugell limiten o es troben travessats per un itinerari principal per a bicicletes. En tots ells, caldrà que cada disposi d'unes condicions mínimes d'accessibilitat (d'obligat compliment en els itineraris dissenyats en els nous sectors de desenvolupament previstos al POUM de Palafrugell), que són:

- Com a criteri general, els carrils bici segregats unidireccionals hauran de comptar amb una amplada de 1,5 m i de 2,5 m en els bidireccionals. En el cas de disposar d'un espai de convivència entre el vianant i la bicicleta aquest espai haurà de ser de com a mínim 3 m.
- En els recorreguts on es prevegi la convivència entre la bicicleta i el trànsit motoritzat, hauran de ser de calçada única i amb una intensitat de trànsit igual o inferior a 3.000 vehicles / dia.
- En qualsevol cas les característiques dels diferents itineraris per a bicicletes es prendrà com a referència els criteris i recomanacions que fixa el Manual per al Disseny de Vies Ciclistes de Catalunya, publicat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.
- Tots els nous sectors de creixement han de disposar d'una accessibilitat immediata a la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes. Com a criteri, tot sector de creixement o de millora urbana plantejat en el POUM de Palafrugell ha de disposar d'un recorregut de la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes a menys de 200 metres.
- Garantir unes condicions de qualitat mínimes en relació al pendent. Tal i com preveu el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, els recorreguts que conformen la xarxa d'itineraris principal per a bicicletes hauran de comptar d'un pendent màxim que no podrà superar el 5%, i només en casos excepcionals i degudament justificats es podrà arribar puntualment a pendents de fins al 8%.
- Permeabilització de la xarxa viària. En els punts on la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes i vehicles coincideixin en el traçat, podran conviure en un mateix espai si es compleixen les indicacions del primer punt d'aquest llistat o en cas contrari es preveuran segregats, tot i que caldrà disposar dels suficients elements que permetin la permeabilització del vial. En aquest sentit es recomana disposar de passos per a vianants / bicicletes separats com a màxim 100-150 metres, tot i que l'emplaçament d'aquests passos per a vianants/bicicletes caldrà detallar-los en els estudis d'avaluació de la mobilitat del planejament derivat.

GARANTIR LA CONNEXIÓ ENTRE LA XARXA D'ITINERARIS INTERNA I ELS CAMINS CICLABLES DEL SEU ENTORN

A l'entorn del nucli urbà hi ha diferents camins que permeten l'accés a l'entorn als diferents usos existents en el sòl rústic. La connexió entre la xarxa interna i l'externa s'ha d'efectuar en les condicions adequades d'accessibilitat. És per això que en aquests punts cal disposar del corresponent pas per a vianants i bicicletes per creuar el carrer i si s'escau acompanyar-los d'un element reductor de la velocitat.

Els principals punts de connexió de la xarxa interna i l'externa són:



GARANTIR UNA DOTACIÓ MÍNIMA D'APARCAMENT PER A BICICLETES A FORA DE LA VIA PÚBLICA

Tal com fixa el Decret 344/2006, de regulació dels EAMG, cal preveure unes ràtios mínimes d'aparcament per a bicicletes fora de la via pública:

TIPUS D'ÚS	NRE. DE PLACES
Ús d'habitatge	2 places/habitatge o 2 places/100m ² de sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100m ² de sostre
Ús d'oficines	1 plaça/100m ² de sostre
Ús industrial	1 plaça/100m ² de sostre
Equipaments docents	5 places/100m ² de sostre
Equipaments esportius, culturals	5 places/100 places d'aforament
Altres equipaments públics	1 plaça/100m ² de sostre
Zones verdes	1 plaça/100m ² de sòl

Font: Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada, 2006.

Es recomana que en aquells punts on sigui possible s'adeqüi un aparcament segur, preferentment cobert (per tal d'estar protegit de les condicions atmosfèriques) i sempre que sigui possible a l'interior de la parcel·la del recinte (sobretot en equipaments educatius i esportius).

Per tal d'oferir homogeneïtat en el tipus d'aparcaments proposats i escollir un model segur es proposa optar pel model universal "U" invertida o similar on cada barra permet l'aparcament de dues bicicletes.

Sectors afectats per aquesta mesura:

La taula següent mostra la dotació d'aparcament necessària en funció dels usos de cada sector i aplicant les ràtios del Decret 344/2006. No obstant això, en el moment del planejament derivat caldrà ajustar aquests valors a les superfícies de sostre reals. Per altra banda, de forma justificada en cada cas, es podrà adoptar unes ràtios inferiors en funció de la demanda prevista. Així per exemple la ràtio d'aparcament en zones verdes pot ser molt inferior a 1 plaça per cada 100 m² de sòl, tenint en compte la ubicació, pendent i característiques d'aquesta zona verda.

NRE. DE PLACES D'APARCAMENT PER A BICICLETES							
CLAU DELS ÀMBITS DE GESTIÓ I SECTORS	ZONA VERDA	EQUIPAMENT	RESIDENCIAL	TERCIARI	HOTELER	INDUSTRIAL	TOTAL
SUD 1.1 Piverd Est	49	15	197	11			272
SUD 1.2 Els Forns	37	25		98			160
SUD 1.4 El Terme	55	17	224	12			308
SUD 1.5 Territori La Costa	89	27	279	60			455
SUD 1.7 a/b Casal - Bruguerol Est	112	56	730				898
SUD 1.8 Coll de la Morena 1	149	26	425	11			611
SUD 1.10 Ca l'Oleguer	46	25	193	96			360
SUD 1.13 Circumval·lació Nord	197	197				681	1075
SUD 1.14 Creu Roquinyola est	31	16	217	47			311
SUD 1.15 Creu Roquinyola oest	112	25	306	64			507
SUD 1.16 Coll de la Morena 2 sud	157	36	578	32			803
SUD 1.17 Coll de la Morena 2 nord	91	27	367	20			505
SUD 1.18 Bruguerol sud-est	83	25	248	14			370
SUD 1.19 Bruguerol sud-oest	59	20	176	10			265
SUD 2.1a/b Hotel Riera Mas El Llor	60				30		90
SUD 3.1 Aparcament C/ Pireu	20		30				50
SUD 4.1 Cementiri de Calella	18		31				49
SUD 4.2 Carrer del Sard	36		74				110
PAU a1.1 a/b Cessió zona verda solars c Taronjeta	7			3			10
PAU a1.2 a/b C/ Flaçà - La Punxa + turó del Bruguerol	119	10	74	4			207
PAU a1.3 Carrer Flaçà - Coll de Morena	2		25				27
PAU a1.4 Plaça del Parlament	4		24	2			30
PAU a1.7 Carrers de la Font - Girona - Clavé	8		58	3			69
PAU a1.9 Regularització solars c Sant Pere - Daró			56	5			61
PAU a1.10 Carrers Torres Jonama - Girona			38	5			43
PAU a1.11 Av. Espanya - Av. Generalitat	13		74	4			91
PAU a1.14 Comercial de Laminados		4	174				178
PAU a1.15 C Pio Baroja – Mig. de Unamuno	3		140	7			150
PAU a1.18 Torroella - Mestre Sagrera			174	13			187
PAU a1.19 C. Cases Noves amb c. Torroella			58	4			62
PAU b1.24 Regularització solars J. de Herrera-Sagunto-G. i Sagrera			40				40
PAU b1.25 Reparcel·lació PERI Cementiri Vell			31				31
PAU b1.26 Av. Pompeu Fabra - C Bruguerol - Nord			60	3			63
PAU b1.27 Av. Pompeu Fabra - C Bruguerol - Sud			60	3			63

NRE. DE PLACES D'APARCAMENT PER A BICICLETES							
CLAU DELS ÀMBITS DE GESTIÓ I SECTORS	ZONA VERDA	EQUIPAMENT	RESIDENCIAL	TERCIARI	HOTELER	INDUSTRIAL	TOTAL
PAU b1.29 Carrer de Galícia			40				40
PAU b1.32 C. de Palamós - Av. del Carrilet			34				34
PAU b1.33 Barri del Ninot			100				100
PAU b1.34 Carrer de la Bisbal	2		20				22
PAU b1.36 Torroella-Torres i Jonama			72	6			78
PAU b1.37 Carrers Torroella-Vilar			6	1			7
PAU b1.38 Camí Fondo		4	19				23
PAU b1.39 a/b Bruguerol sud - Raval Sant Ponç		4	84				88
PAU b1.40 a/b Fanga - Llum		14					14
PAU a2.1 Aigua Gelida	72		154				226
PAU a2.2 Carrer Aiguablava-Carrer Muga	5		9	1			15
PAU a2.3 Riera Mas del Llor Oest 2	78		26	5			109
PAU b2.4 Carrer del Cau			20				20
PAU 2.5 Hotel Aigua Xelida	76				7		83
PAU a2.6 Carrers Tordera , El Salvador	105		94				199
PAU b3.1 Carrers Pella i Forgas - Enric Prat de la Riba			19				19
PAU a3.2 a/b Carrer Mèxic a Urb. Sant Sebastià	113		36				149
PAU b3.3 C Punta d'en Blanc - Sant Feliu de Guixols			9				9
PAU a3.4 Hotel al carrer Farena	55				27		82
PAU b3.5 Carrer del Migjorn	14		13				27
PAU a3.6 Hotel Coral		1			16		17
PAUa3.7 Equipament Pere Pascuet			2				2
PAU a3.8 Muntanya de Sant Sebastià	509		201				710
PAU a4.2 Av Costa de la Llum			22				22
PAU b4.3 Cant del Ocells			168				168
PAU a4.6 Jardí Botànic			84				84
PAU a4.7 Canadell 1			100				100
PAU a4.8 Canadell 2			12				12
PMU a1.1 Plaça Mil·lenari				14			14
PMU a1.2 Fàbrica Vigas			60	21			81
PMU a1.3 Plaça de la Bòbila	3		136	16			155
PMU a1.5 Energia	19	7	191				217
PMU a1.6 C. Manufactures del Suro - Pi i Maragall - Roses			132	6			138
PMU a1.7 C Roses - Pi i Maragall - Torrent	10		140				150
PMU b1.8 C.Torroella - Marçal de la Trinxeria				24			24

NRE. DE PLACES D'APARCAMENT PER A BICICLETES							
CLAU DELS ÀMBITS DE GESTIÓ I SECTORS	ZONA VERDA	EQUIPAMENT	RESIDENCIAL	TERCIARI	HOTELER	INDUSTRIAL	TOTAL
PMU a1.9 Mas Mascort Nord		6	112				118
PMU a1.10 a/b C/ Pi i Margall Nord Est - Manuel Viusà	55	8	96				159
PMU b1.12 a/b/c Montsià - Solsonès	10		234	5			249
PMU a1.13 Paratge Can Salgues	37	8	118	7			170
PMU a1.14 El Bruguerol Nord		14	118	5			137
PMU a2.1 Carrer Rosselló	6		44				50
PMU a2.2 Riera Mas del Llor est	89	7	89	15			200
PMU a2.4 C. de la Riera de Tamariu			50				50
PMU b3.1 Riera de Llafranc II	8		54				62
PMU b3.2 Riera de Llafranc III	9		60				69
PMU a3.5 Carrer d'Enric Prat de la Riba	37		40				77
PMU a4.1 Carrers Gelpí - Tarrus / Migdia - Camí Fondo			40	3			43
PMU b4.2 Cessió de vialitat i zona verda a la urb. El Golfet (Forcats)	14		14				28
PMU a4.3 Jardins Rubió i Tudurí			46	4			50
PMU 4.4 Moby Dick			124	62			186
PMU b4.5 Hotel La Torre					32		32
PMU a4.6 Pg de la Torre - Carrer St. Feliu de Guíxols			33	3			36
PMU a4.8 a/b Carrer Chopitea - Av. Antoni J. Rovira			174				174
PMU a5.1 Barceloneta	12			3			15
PMU a5.2 Llofriú- Carrer del Ramal	15				37		52

6.4 XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES

6.4.1 ESTRUCTURA DE LA XARXA I INTENSITAT DE TRÀNSIT

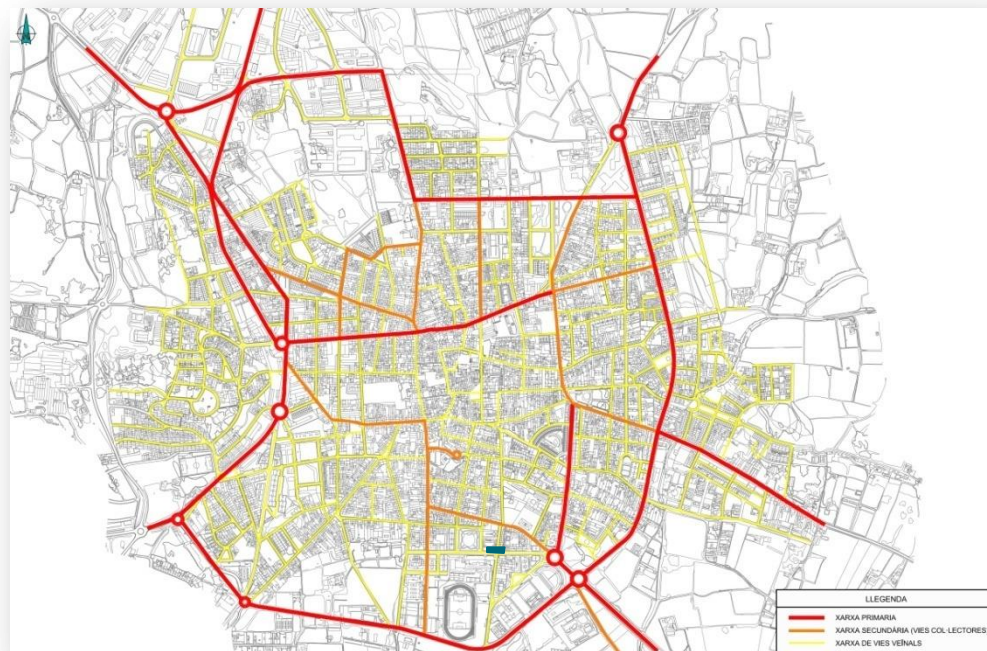
La xarxa viària de Palafrugell es troba força estructurada i jerarquizada. Aquesta xarxa s'estructura en:

- Vies interurbanes i xarxa d'accés, formada carreteres C-31, C-66, GIP-6531, GIV-6546, GIV-6542 i GIV-6543: antiga carretera cap a Calella i Llafranc.
- Xarxa principal de distribució. Formada pels carrers:
 - o Av. Espanya.
 - o Eix av. Josep Vergés i Matas, av. García Lorca, av. Pompeu i Fabra.
 - o Eix av. Mestre J. Bonay i Vidal, c/ Manufactures del suro.
 - o C/ de Pals.
 - o C/ de la Indústria.
 - o Eix Camí de la Fanga, c/ Mestre Sagrera.
 - o C/ de Torroella.
 - o Av. Generalitat.
 - o Eix c/ Torres Jonama, c/ Begur
 - o C/ Barris i Buixó.
- Xarxa secundària de distribució, formada per les vies col·lectores i distribuïdores del trànsit. Formen part d'aquesta xarxa els carrers:
 - o Eix c/ Migdia, c/ Ample, c/ Font, C/ Vilar.
 - o C/ Ample.
 - o Eix c/ Torres Jonama, c/ Begur.
 - o C/ Lluna.
 - o C/ Sagunt.
 - o C/ Begur.
 - o C/ del Terme.
 - o Av. Josep Pla.
 - o C/ Pi i Margall.
 - o C/ Pals.
 - o Eix c/ Pals, c/ Mestre Barceló i Matas, c/ Francesc Alsius, c/ Girona.
 - o C/ Cases Noves.
- Xarxa veïnal, formada per la resta de la vialitat.

En la resta de nuclis forma part de la xarxa d'accés i de distribució les carreteres i les travesseres urbanes:

NUCLI	XARXA D'ACCÉS I DISTRIBUCIÓ
Tamariu	Crta. GIV-6542
Llafranc	Crta. GIV-6591, crta. GIV-6546 i carrer del Xarambeco.
Calella de Palafrugell	Crta. GIV-6546, crta. GIV-6544, crta. GIP-6543, av. Antoni Rovira, av. Joan Pericot, av. Baldomer Gil.

Figura 6.6. Jerarquització de la xarxa viària de Palafrugell, 2011

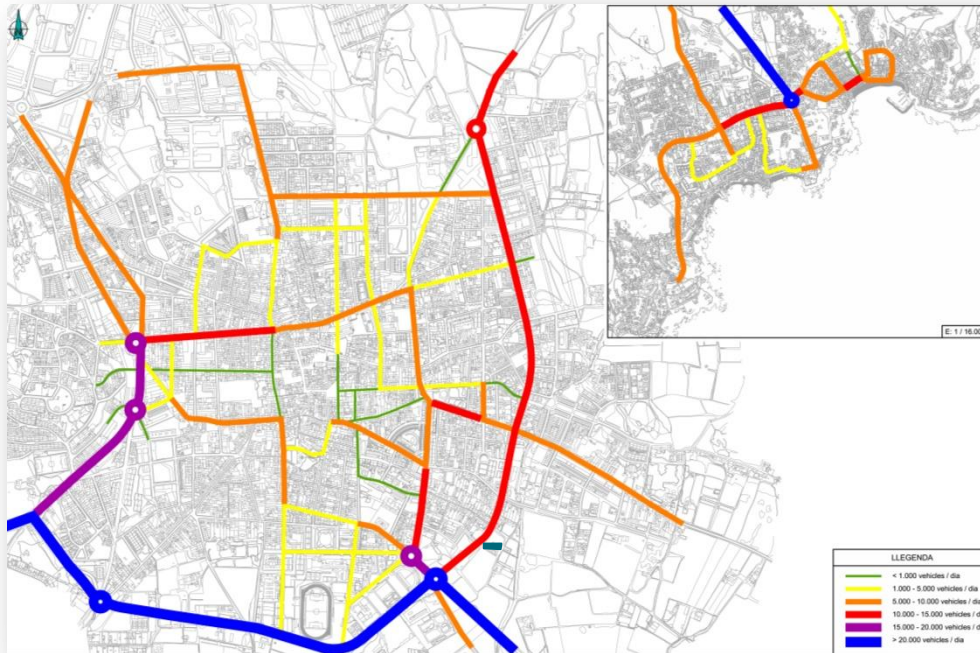


Font: Pla de Mobilitat Urbana de Palafrugell, 2011

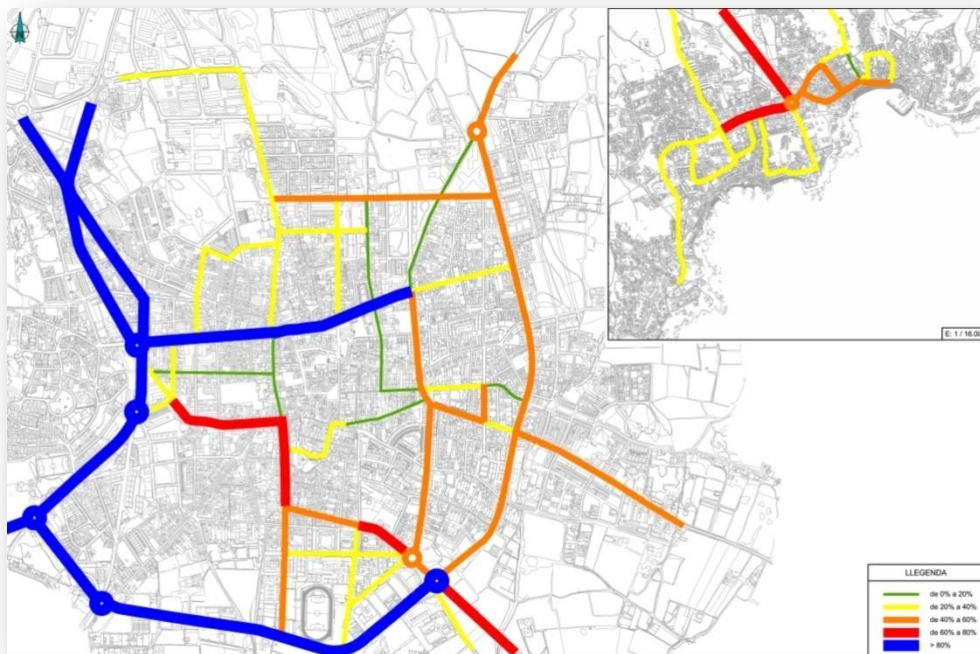
En base als aforaments realitzats en el marc del Pla de Mobilitat Urbana cal destacar la intensitat de trànsit en l'anella sud (av. Espanya i avinguda del Mar), essent també molt important el trànsit registrat a l'avinguda de la Generalitat, i a l'eix format per les avingudes Josep Vergés, Garcia Lorca i Pompeu Fabra.

En relació als nivells de saturació els principals problemes es detecten al sector sud i est de la ronda perimetral (avinguda d'Espanya, avinguda Palafrugell, carrer de Torroella i carrer del Mestres Sagrera) i el principal carrer d'accés al centre (carrer Torres i Jonama), especialment durant els mesos d'estiu.

Figura 6.7. Intensitat de trànsit i nivell de saturació de la xarxa. Any 2011
Intensitat de trànsit (vehicles/dia)



Nivell de saturació



Font: Pla de Mobilitat Urbana de Palafrugell, 2011

6.4.2 ACTUACIONS EN RELACIÓ AMB LA XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES

DEFINIR LA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS

El plànol 6 d'aquest document defineix la xarxa bàsica d'itineraris per a vehicles motoritzats.

L'increment de trànsit previst amb el desenvolupament complet del POUM de Palafrugell contempla un increment del trànsit rodat de 30.840 desplaçaments/dia. Més del 83% d'aquests desplaçaments es produiran al nucli de Palafrugell, essent més importants els desplaçaments de connexió (amb origen o destí a fora del municipi) que els desplaçaments interns. Tenint en compte la capacitat i nivells de servei de la xarxa viària actual de Palafrugell, resulta imprescindible augmentar de la capacitat a l'av. Espanya en el tram comprès entre av. Carrilet i av. Generalitat i realitzar un desdoblament de la via, dotar d'un total de dos carrils per a cada sentit de circulació.

Per altra banda, per millorar la jerarquitzaació de la xarxa viària interna i també per facilitar el flux de trànsit entre la xarxa viària principal (C-66 i C-31) es recomana la consolidació d'un anell de circumval·lació que eviti el trànsit de vehicles de pas per l'entramat urbà de Palafrugell. En aquest sentit es planteja millorar el flux de vehicles entre:

- La C-31/C-66 i els nuclis de Calella i Llafranc.
- Begur i la carretera C-31/C-66.
- La connexió dels nuclis de Tamariu i part de Llafranc amb la xarxa viària principal.

Sectors afectats per aquesta mesura:

Els sectors més directament vinculats amb la consolidació d'aquesta nova xarxa viària són:

- PEU 1.2 Façana Sud.
- SUD 1.1 Piverd Est.
- SUD 1.4 El Terme.
- PMU a1.6 Carrers Manufactures del Suro - Pi i Maragall – Roses.
- PMU a1.7 Carrers Roses - Pi i Maragall – Torrent.
- PMU a1.10 a/b Carrer Pi i Margall Nord Est - Manuel Viusà.

PROGRESSIVA CONVERSIÓ A ZONA 30 DELS VIALS QUE FORMEN PART DE LA XARXA VEINAL

Tal i com a apunta el Pla de Mobilitat Urbana de Palafrugell cal implantar una progressiva conversió a zona 30 en els vials que formen part de la xarxa veïnal, en especial als carrer Garriga (entre c/ Begur i c/ Sant Sebastià), Sant Sebastià (entre plaça Nova i c/ Lluna) i Creu Roquinyola.

Sectors afectats per aquesta mesura:

Tots els sectors previstos al POUM que continguin part de la xarxa veïnal (PMU i PAU), caldrà implantar la progressiva conversió de la xarxa viària a zona 30, per mitjà de la corresponent senyalització horitzontal i vertical, així com mesures per pacificar el trànsit rodat i afavorir el pas de vianants. Pel què fa als nous sectors de desenvolupament (SUD), caldrà incorporar aquests criteris en tota la xarxa viària que no sigui principal i de distribució.

ELS NOUS EIXOS VIARIS HAN DE DISPOSAR D'UNA AMPLADA MÍNIMA

El Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels EAMG fixa unes amplades mínimes en per tots els vials que es planifiquin en sòl no urbanitzable.

Aquestes amplades han de ser de com a mínim de:

- 10 metres en els carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable amb la senyalització corresponent a zona 30.
- 11 metres, si aquests vials formen part de xarxa bàsica en sòl urbanitzable, així com dels trams de carretera definits com a trams urbans.
- Si a més en aquests vials hi discórrer un itinerari de la xarxa bàsica de bicicletes han de tenir una amplada addicional de 2 metres.

Sectors afectats per aquesta mesura:

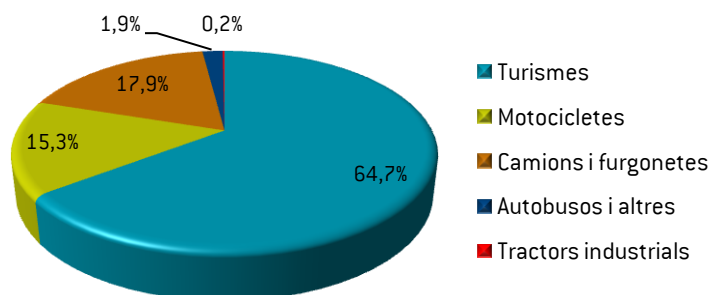
Tots els sectors que es planifiquin carrers en sòl urbanitzable (tots els SUD) i en la mesura del possible la resta de sectors (PMU i PAU).

6.5 RESERVES D'ESPAIS PER A APARCAMENT

6.5.1 PARC MÒBIL RESIDENCIAL

L'any 2011, el parc mòbil de Palafrugell estava format de 17.597 vehicles, el 64,7% dels quals eren turismes (11.390 turismes), els camions i les furgonetes representaven el 17,9% (3.154 unitats), les motocicletes el 15,3% (2.691 unitats), i els altres tipus de vehicles un 2,1%.

Figura 6.8. Parc mòbil de Palafrugell segons tipus de vehicle (2011)



Font: Idescat

En base a aquests valors, la taxa de motorització del municipi és inferior a la mitjana comarcal, però superior a la mitjana de Catalunya (vegeu la Taula 6.1).

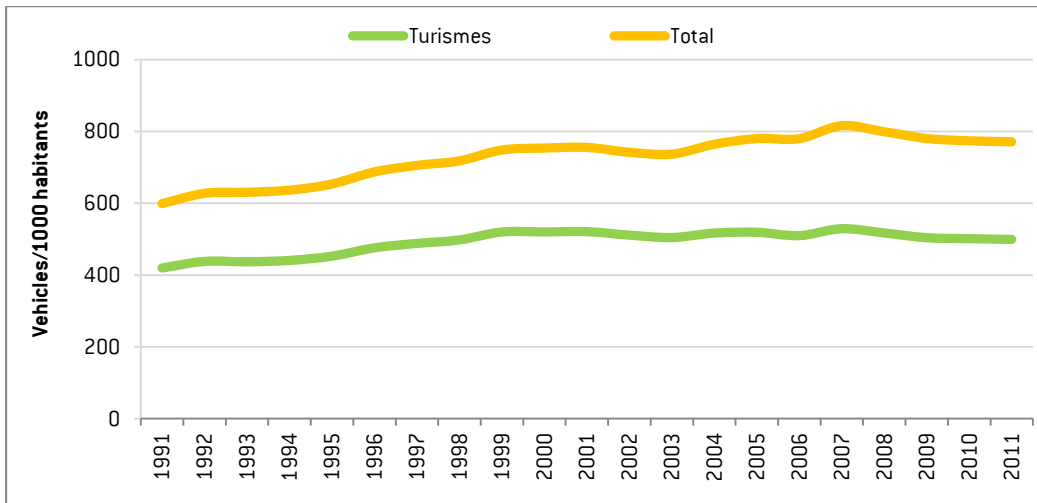
Taula 6.1. Índex de motorització del municipi, comarca i Catalunya (2011) (vehicles/1000 habitants)

ÀMBIT	MOTORITZACIÓ (TURISMES)	MOTORITZACIÓ (VEHICLES)
Palafrugell	499	771
Baix Empordà	534	845
Catalunya	447	668

Font: Idescat

En analitzar l'evolució del parc de vehicles i de la taxa de motorització, s'observa un increment fins a l'any 2007, i des d'aleshores s'ha mantingut en valors força estables i fins i tots s'ha reduït lleugerament.

Figura 6.9. Evolució de la taxa de motorització a Palafrugell (1991-2011)



La ràtio de vehicles per habitatge principal és de poc més de 2,0 vehicles/llar (1,5 turismes/llar).

6.5.2 RESERVES D'APARCAMENT A LA VIA PÚBLICA

En base a la informació del Pla de Mobilitat Urbana de Palafrugell, el nucli urbà de Palafrugell compta amb 23.342 places d'aparcament, dels quals 6.710 s'ubiquen a la via pública, repartits de la següent manera:

- 279 places d'aparcament regulat (de pagament) més 30 places a l'estiu de la zona del Camp d'en Prats.
- 5.648 places d'aparcament lliure (gratuïtes) per a vehicles (menys 30 places a l'estiu de la zona del Camp d'en Prats).
- 658 places d'aparcament per a motocicletes i ciclomotors.
- 104 places d'aparcament per a PMR.
- 21 places d'aparcament reservat.

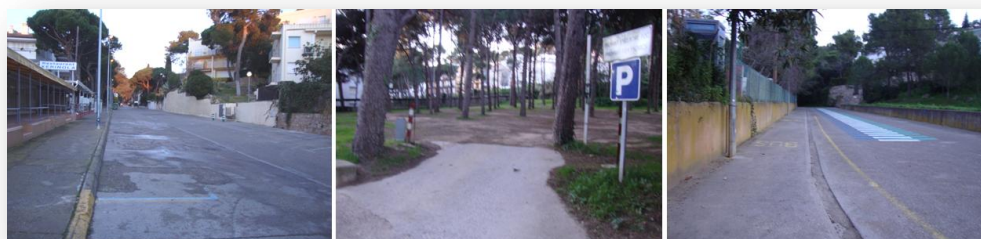
Per altra banda a fora de la via pública s'estima una dotació per a 16.632 places (16.320 per a ús privat i 312 corresponents als aparcaments del Casal i de Can Mario).

Globalment, no existeix un dèficit d'aparcament al nucli urbà, tant a la via pública com a les bosses d'aparcament regulat. No obstant això, en determinats moments de l'any (punta de l'estiu) la disponibilitat d'aparcament a la via pública resulta molt més escàs.

En relació als nuclis de costa la situació és la següent:

Tamariu

La major dotació d'aparcament es concentra al carrer de la Riera (amb un centenar de places disponibles de zona blava) i la pineda ubicada al costat del carrer de la Riera, la qual s'ha habilitat a l'estiu com a zona d'aparcament de pagament. En moments punta de l'estiu la demanda d'aparcament supera amb escreix l'oferta existent.



Llafranc

La major dotació d'aparcament es concentra al carrer del Xarambeco (amb unes 50 places d'aparcament per a turismes i 50 més per a motocicletes), a la plaça Jaume I (24 places) i també una zona que s'habilita al final del carrer del Pireu.



Calella

La major dotació d'aparcament es concentra a l'entorn de l'avinguda Antoni Rovira i av. Baldomer Gili i Roig. També hi ha una bossa d'aparcament al final de l'av. del Mar, i alguns punts d'aparcament més propers a la platja (pg. Torre) o al carrer de Francesc Estrabau.

6.5.3 ACTUACIONS EN RELACIÓ ALS ESPAIS D'APARCAMENT

EQUIPAR ELS SECTORS PREVISTOS DE LA DOTACIÓ DE PLACES D'APARCAMENT QUE FIXA EL DECRET 344/2006 DE REGULACIÓ DELS EAMG

El Decret 344/2006 de regulació dels EAMG fixa la dotació mínima de places d'aparcament per a turismes i motocicletes a preveure per a usos residencials i per a noves estacions d'autobusos interurbans o ferrocarril. Per a la resta d'usos no es determina la dotació necessària d'aparcament. Tenint en compte aquestes consideracions caldrà preveure la següent dotació d'aparcament (fora de la via pública, és a dir, dins de la parcel·la destinada a usos residencials):

- Turismes: el valor màxim entre 1 plaça cada 100m² de sostre o fracció o 1 plaça/habitatge.
- Motos: el valor màxim entre 1 plaça cada 200m² de sostre o fracció o 0,5 places/habitatge.

Així mateix, aquesta ràtio es pot incrementar en aquells sectors de la ciutat on es prevegin actuacions de reforma urbana en un entorn immediat, que suposin l'eliminació de dotació d'aparcament en calçada (eliminació d'aparcament, conversió a prioritat invertida...).

Sectors afectats per aquesta mesura:

En aplicar aquestes consideracions als sectors de creixement previstos al POUM caldrà reservar la dotació següent:

CLAU DELS ÀMBITS DE GESTIÓ I SECTORS	PLACES TURISME	PLACES MOTOS
SUD 1.1 Piverd Est	98	49
SUD 1.4 El Terme	112	56
SUD 1.5 Territori La Costa	140	70
SUD 1.7 a/b Casal - Bruguerol Est	365	183
SUD 1.8 Coll de la Morena 1	212	106
SUD 1.10 Ca l'Oleguer	96	48
SUD 1.14 Creu Roquinyola est	109	54
SUD 1.15 Creu Roquinyola oest	153	77
SUD 1.16 Coll de la Morena 2 sud	289	145
SUD 1.17 Coll de la Morena 2 nord	183	92
SUD 1.18 Bruguerol sud-est	124	62
SUD 1.19 Bruguerol sud-oest	88	44
SUD 3.1 Aparcament C/ Pireu	15	8
SUD 4.1 Cementiri de Calella	16	8
SUD 4.2 Carrer del Sard	37	18
PAU a1.1 a/b Cessió zona verda solars carrer Taronjeta	50	25

CLAU DELS ÀMBITS DE GESTIÓ I SECTORS	PLACES TURISME	PLACES MOTOS
PAU a1.2 a/b Carrer Flaçà - La Punxa + turó del Bruguero	37	19
PAU a1.3 Carrer Flaçà - Coll de Morena	12	6
PAU a1.4 Plaça del Parlament	12	6
PAU a1.7 Carrers de la Font - Girona - Clavé	29	15
PAU a1.9 Regularització solars carrers Sant Pere - Daró	28	14
PAU a1.10 Carrers Torres Jonama - Girona	19	10
PAU a1.11 Av. Espanya - Av. Generalitat	37	19
PAU a1.14 Comercial de Laminados	87	44
PAU a1.15 Carrers Pio Baroja - Miguel de Unamuno	70	35
PAU a1.18 Torroella - Mestre Sagrera	87	44
PAU a1.19 C/Cases Noves amb carrer Torroella	29	15
PAU b1.24 Regularització solars Juan de Herrera-Sagunto-Genís i Sagrera	20	10
PAU b1.25 Reparcel·lació PERI Cementiri Vell	15	8
PAU b1.26 Av. Pompeu Fabra – C/Bruguero-Nord	30	15
PAU b1.27 Av. Pompeu Fabra – C/Bruguero-Sud	30	15
PAU b1.29 Carrer de Galícia	20	10
PAU b1.32 Carrers de Palamós - Av. del Carrilet	17	8
PAU b1.33 Barri del Ninot	50	25
PAU b1.34 Carrer de la Bisbal	10	5
PAU b1.36 Torroella-Torres i Jonama	36	18
PAU b1.37 Carrers Torroella-Vilar	3	2
PAU b1.38 Camí Fondo	10	5
PAU b1.39 a/b Bruguero sud - Raval Sant Ponç	42	21
PAU a2.1 Aigua Xelida	77	39
PAU a2.2 Carrer Aiguablava-Carrer Muga	4	2
PAU a2.3 Riera Mas del Llor Oest 2	13	7
PAU b2.4 Carrer del Cau	10	5
PAU a2.6 C/Tordera – El Salvador	47	23
PAU b3.1 C/ Pella i Forgas - Enric Prat de la Riba	10	5
PAU a3.2 a/b Carrer Mèxic a Urb. Sant Sebastià	18	9
PAU b3.3 C/ Punta d'en Blanc - St Feliu de Guixols	5	2
PAU b3.5 Carrer del Migjorn	7	3
PAUa3.7 Equipament Pere Pascuet	1	0
PAU a3.8 Muntanya de Sant Sebastià	101	50
PAU a4.2 Av Costa de la Llum	11	6
PAU b4.3 Cant del Ocells	84	42
PAU a4.6 Jardí Botànic	42	21
PAU a4.7 Canadell 1	50	25

CLAU DELS ÀMBITS DE GESTIÓ I SECTORS	PLACES TURISME	PLACES MOTOS
PAU a4.8 Canadell 2	6	3
PMU a1.2 Fàbrica Vígas	30	15
PMU a1.3 Plaça de la Bòbila	68	34
PMU a1.5 Energia	95	48
PMU a1.6 Carrers Manufactures del Suro - Pi i Maragall - Roses	66	33
PMU a1.7 Carrers Roses - Pi i Maragall - Torrent	70	35
PMU a1.9 Mas Mascort Nord	56	28
PMU a1.10 a/b Carrer Pi i Margall Nord Est - Manuel Viusà	48	24
PMU b1.12 a/b/c Montsià - Solsonès	117	59
PMU a1.13 Paratge Can Salgues	59	30
PMU a1.14 El Bruguerol Nord	59	30
PMU a2.1 Carrer Rosselló	22	11
PMU a2.2 Riera Mas del Llor est	45	22
PMU a2.4 Carrer de la Riera de Tamariu	25	12
PMU b3.1 Riera de Llafranc II	27	13
PMU b3.2 Riera de Llafranc III	30	15
PMU a3.5 Carrer d'Enric Prat de la Riba	20	10
PMU a4.1 Carrers Gelpí - Tarrus / Migdia - Camí Fondo	20	10
PMU b4.2 Cessió de vialitat i zona verda a la urb. El Golfet (Els Forcats)	7	4
PMU a4.3 Jardins Rubió i Tudurí	23	12
PMU 4.4 Moby Dick	62	31
PMU a4.6 Passeig de la Torre - Carrer St. Feliu de Guixols	16	8
PMU a4.8 a/b C/Chopitea - Av. Antoni J. Rovira	87	44
PMU a5.1 Barceloneta	29	14

BOSES D'APARCAMENT PERIFÈRIC, PROPERES A LA RONDA

Actualment la dotació d'aparcament perifèric gratuït de Palafrugell està format per 8 bosses d'aparcament i una dotació de més de 500 places d'aparcament. Es proposa mantenir una dotació d'aparcament semblant ubicada en punts molt proper a la xarxa viària principal i als vials de circumval·lació.

Sectors afectats per aquesta mesura:

SUD 1.14 Creu Roquinyola est i SUD 1.15 Creu Roquinyola oest

MINIMITZAR L'APARCAMENT DE VEHICLES A PRIMERA LÍNIA DE MAR

La disposició d'aparcament en un punt molt proper a la façana marítima provoca un flux de trànsit afegit important en vials que tenen poca capacitat per absorbir aquest trànsit, i a més en general coincideix amb vials amb un flux de vianants molt important. Per aquest motiu que es recomana:

- Tamariu. Evitar l'aparcament de vehicles en el darrer tram del carrer de la Riera.
- Llafranc. Minimitzar la dotació d'aparcament lliure als carrers Santa Rosa, Carudo, Cesàrea...
- Calella. Concentrar la dotació d'aparcament a l'avinguda J. Pericot – A. J. Rovira – Baldomer Gili Roig, i minimitzar la dotació d'aparcament al sud d'aquest vial (per exemple l'aparcament del carrer Francesc Estrabau o la dotació d'aparcament del passeig del Canadell – pg de la Torre.



Possibles sectors afectats per aquesta mesura:

Indirectament hi ha diferents sectors que han de permetre incrementar la dotació d'aparcament i minimitzar els vehicles aparcats a primera línia de mar. Aquests són:

- A Llafranc: PAU b3.1 Carrers Pella i Forgas - Enric Prat de la Riba, PAU b3.3 Carrers Punta d'en Blanc - Sant Feliu de Guíxols, PAU a3.6 Hotel Coral, SUD 3.1 Aparcament del carrer del Pireu
- A Tamariu: PMU a2.2 Riera Mas del Llor est
- A Calella: PMU a4.1 Carrers Gelpí - Tarrus / Migdia - Camí Fondo, PMU 4.4 Moby Dick, PMU a4.8 a/b Carrer Chopitea - Av. Antoni J. Rovira, SUD 4.1 Cementiri de Calella, SUD 4.2 Carrer Sard.

PREVEURE LA CORRECTE DISTRIBUCIÓ DE LES MERCADERIES

Tal i com fixa el Decret 344/2006, per tal de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega dels establiments comercials, aquests hauran de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar, llevat que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.

Per altra banda, en relació als establiments comercials de dimensions mitjanes o grans s'ha de tenir en compte que:

- a. Han de disposar d'un moll o d'un espai mínim de 3 x 8 m de càrrega integrat a la instal·lació o situat a terrenys edificables del mateix solar, en cas de superfície de venda superior a 1.300 m².
- b. A partir d'aquesta superfície, pels següents 5.000 m² de superfície de venda, han de disposar d'un altre moll addicional de les mateixes característiques i un altre més per cada un dels següents 10.000 m².

També, per aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, aquests contemplin les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:

- a. Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.
- b. Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre.

Sectors afectats per aquesta mesura:

SUD 1.2 Els Forns	
SUD 1.4 El Terme	PAU a1.18 Torroella - Mestre Sagrera
SUD 1.5 Territori La Costa	PAU a3.4 Hotel al carrer Farena
SUD 1.8 Coll de la Morena 1	PMU a1.2 Fàbrica Vigas
SUD 1.10 Ca l'Oleguer	PMU a1.3 Plaça de la Bòbila
SUD 1.13 Circumval·lació Nord	PMU b1.4 Convent dels Carmelites
SUD 1.14 Creu Roquinyola est	PMU b1.8 C/ Torroella - Marçal de la Trinxeria
SUD 1.15 Creu Roquinyola oest	PMU a2.2 Riera Mas del Llor est
SUD 1.16 Coll de la Morena 2 sud	PMU 4.4 Moby Dick
SUD 1.17 Coll de la Morena 2 nord	PMU b4.5 Hotel La Torre
SUD 1.18 Bruguerol sud-est	PMU a5.2 Llofriú- Carrer del Ramal
SUD 1.19 Bruguerol sud-oest	

7 PROPOSTA DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC

L'article 19.2 del Decret 344/2006 de regulació dels EAMG determina que les persones propietàries han d'assumir els costos de finançament del transport públic: "L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada també ha d'incorporar l'obligació de les persones propietàries de participar en els costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'explotació del servei de transport públic de superfície en proporció a l'increment del nombre de línies o perllongament de les existents, amb els paràmetres de càlcul indicats a l'annex 4 d'aquest Decret. Les administracions han de vetllar perquè aquest finançament es destini a les administracions competents en matèria de transport segons l'àmbit territorial."

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

A continuació es presenta una aproximació al càlcul d'aquest cost, seguint les indicacions del Decret 344/2006.

Acció 1. Creació de nous punts de parada

Amb el desenvolupament del POUM, per tal d'oferir cobertura a tots els sectors de creixement del POUM, es proposa instal·lar o reubicar uns 8 nous punts de parada distribuïts en el municipi. En cada cas caldrà valorar si es considera necessari instal·lar una marquesina o simplement un pal de parada.

El cost d'un pal de parada ronda els 480€ i el d'una marquesina 9.600€. Tenint en compte aquestes consideracions es preveu que el cost d'aquesta actuació oscil·li entre **3.840 i 76.600€**.

Acció 2. Incrementar la freqüència en la línia Palafrugell - Calella

Aquesta proposta és orientativa i en qualsevol cas caldrà detallar-la en el planejament derivat.

El dèficit d'explotació d'aquest increment del recorregut del transport públic urbà s'ha calculat segons la fórmula proposada pel Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Els valors que s'han considerat són:

D = Dèficit d'explotació del transport públic de superfície. El Decret fixa que aquest valor és del 70%.

r = Increment dels km totals recorreguts anuals. L'increment de quilometratge se situa en 5.440 km anuals.

p = Preu unitari del km recorregut (1,98 €/km), ja que es tracta d'una línia de connexió entre nuclis]. Aquest és el preu unitari de l'any 2004, el qual cal actualitzar-lo amb l'IPC anual corresponent, essent el preu per l'any 2013 de 2,41€/km (aplicant l'IPC general de l'Estat entre el desembre de 2004 i el febrer de 2013).

Finançament del transport urbà = $D (0,70) * r (5.440\text{km/any}) * p (2,41\text{€/km}) = 9.177\text{€/any}$
91.773€/en 10 anys

Acció 3. Crear un servei d'autobús urbà dins del nucli de Palafrugell

Es proposa crear un servei que complementi al bus Palafrugell – Calella i connecti els futurs creixements previstos a l'entorn, amb l'estació de bus i els principals pols de mobilitat

El dèficit d'explotació d'aquest increment del recorregut del transport públic urbà s'ha calculat segons la fórmula proposada pel Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Els valors que s'han considerat són:

D = Dèficit d'explotació del transport públic de superfície. El Decret fixa que aquest valor és del 70%.

r = Increment dels km totals recorreguts anuals. Aquesta actuació suposa un increment mitjà de 50km/dia (uns 8.500 km anuals).

p = Preu unitari del km recorregut (2,63 €/km). Aquest és el preu unitari de l'any 2004, el qual cal actualitzar-lo amb l'IPC anual corresponent, essent el preu per l'any 2013 de 3,20€/km (aplicant l'IPC general de l'Estat entre el desembre de 2004 i el febrer de 2013).

Finançament del servei de llançadora = $D (0,70) * r (8.500\text{km/any}) * p (3,20\text{€/km}) = 19.040\text{€/any}$ (**190.400€/en 10 anys**)

8 ANNEX CARTOGRÀFIC



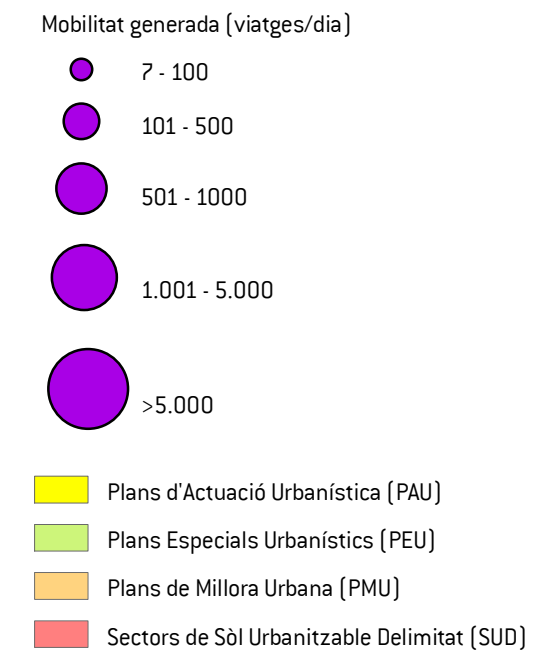
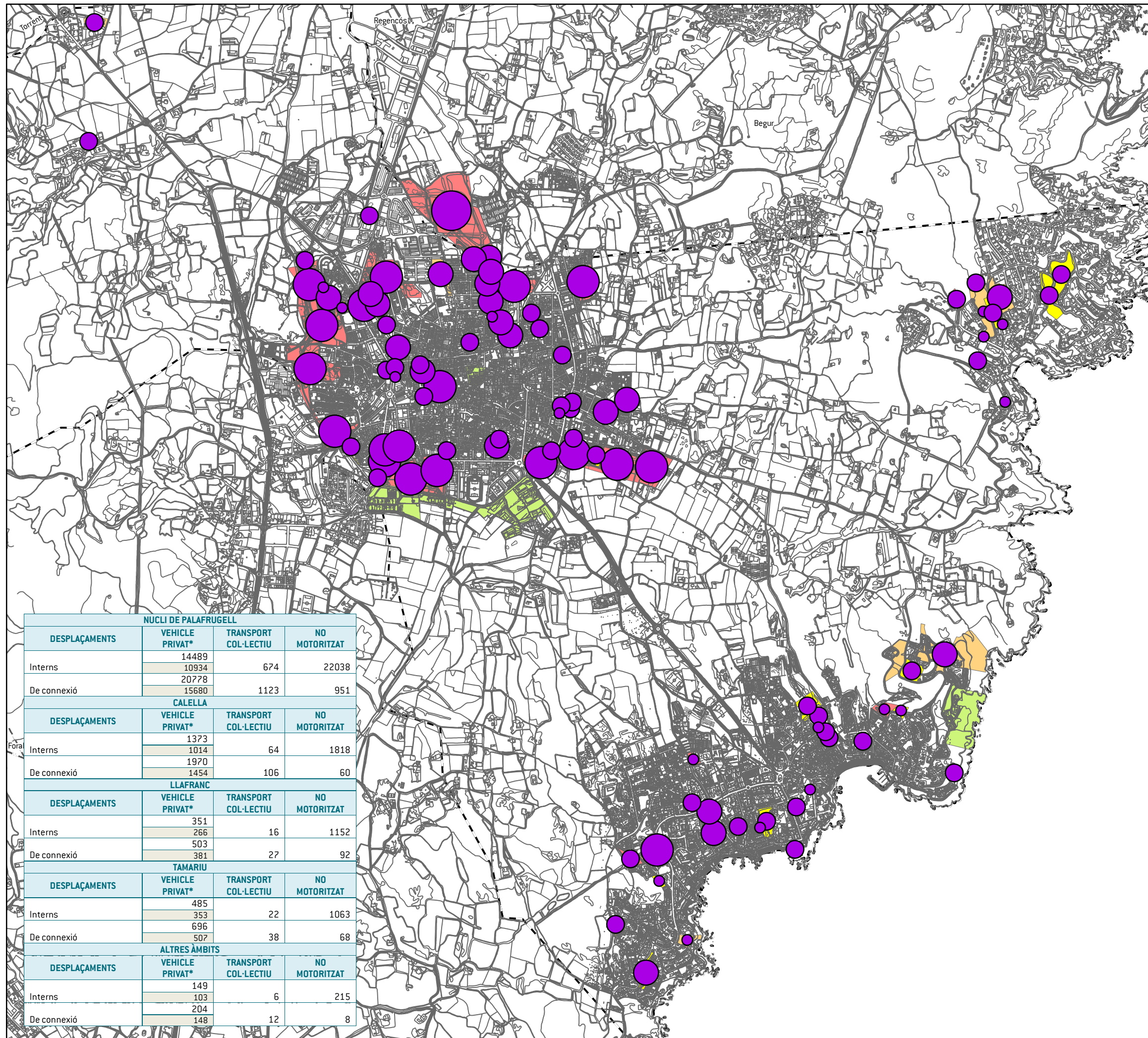
Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridà de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

Escala 1 : 12000

Títol del projecte:
**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
 GENERADA PEL POUM DE PALAFRUGELL**

Títol de l'estudi:
1. Situació

Realització:



NUCLI DE PALAFRUGELL			
DESPLAÇAMENTS	VEHICLE PRIVAT*	TRANSPORT COL·LECTIU	NO MOTORITZAT
Interns	14489	674	22038
De connexió	20778	1123	951
CALELLA			
DESPLAÇAMENTS	VEHICLE PRIVAT*	TRANSPORT COL·LECTIU	NO MOTORITZAT
Interns	1373	64	1818
De connexió	1970	106	60
LLAFRANC			
DESPLAÇAMENTS	VEHICLE PRIVAT*	TRANSPORT COL·LECTIU	NO MOTORITZAT
Interns	351	16	1152
De connexió	266	27	92
TAMARIU			
DESPLAÇAMENTS	VEHICLE PRIVAT*	TRANSPORT COL·LECTIU	NO MOTORITZAT
Interns	485	22	1063
De connexió	353	38	68
ALTRES ÀMBITS			
DESPLAÇAMENTS	VEHICLE PRIVAT*	TRANSPORT COL·LECTIU	NO MOTORITZAT
Interns	149	6	215
De connexió	103	12	8

Situació:



Projecció Universal Transversal de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

Escala 1 : 10000



Títol del projecte:

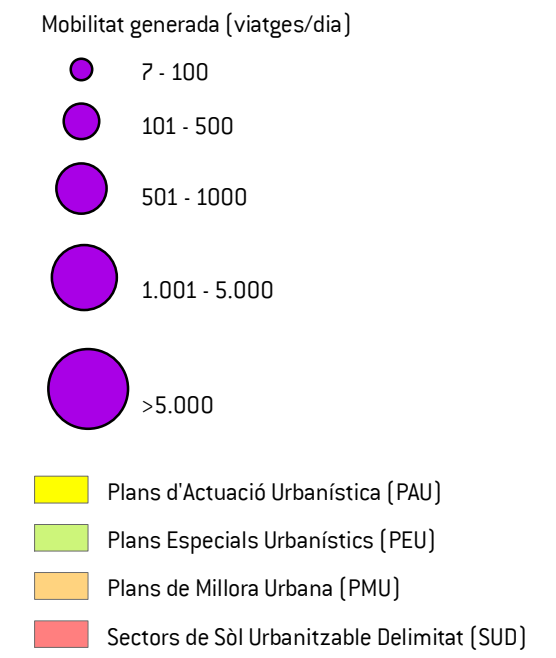
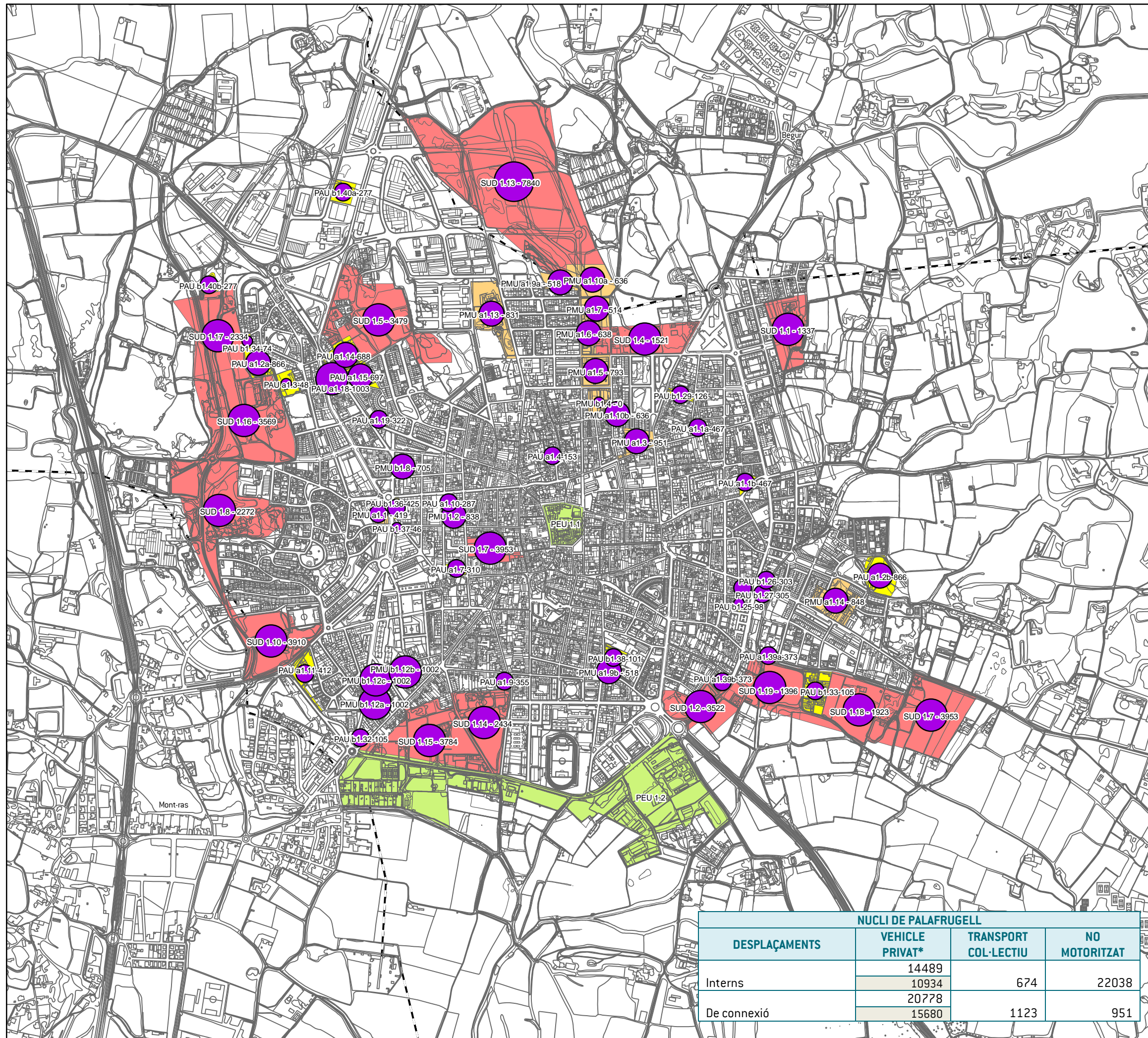
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL POUM DE PALAFRUGELL

Títol de l'estudi:

2.1. Mobilitat generada pel POUM

Realització:





Projecció Universal Transversal de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

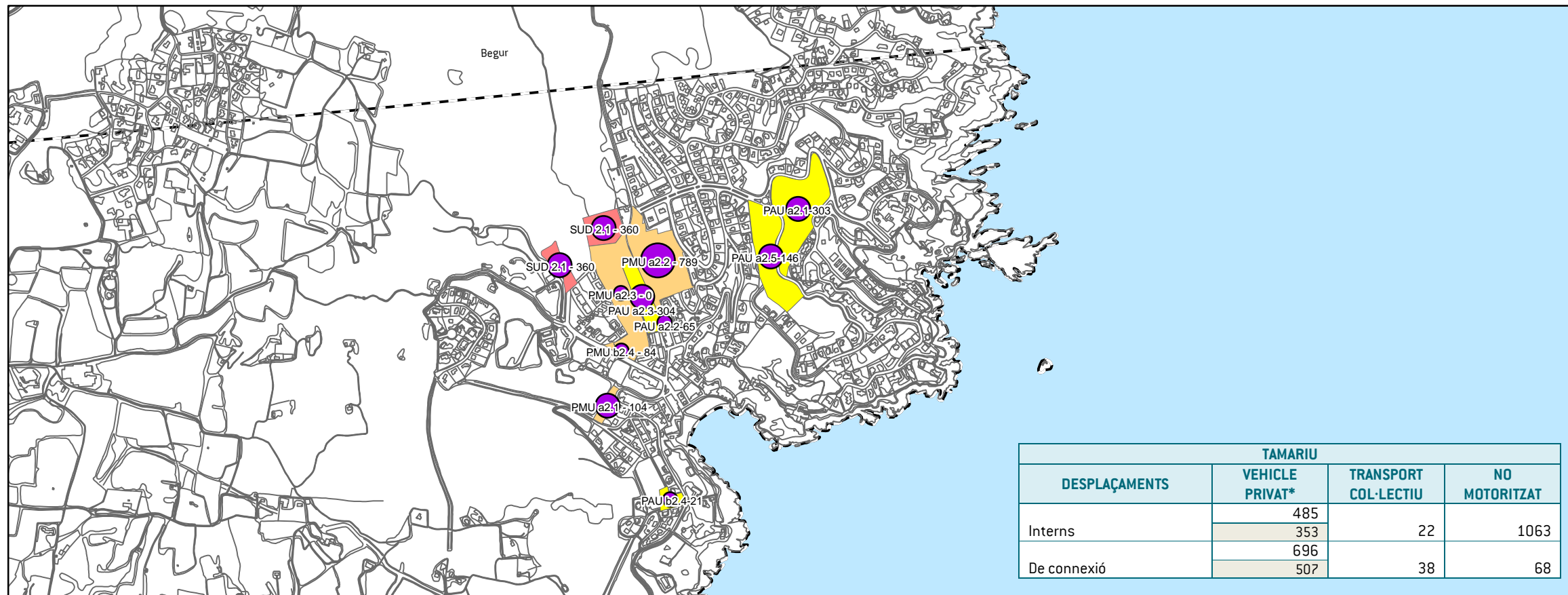
Escala 1 : 10000

Títol del projecte:
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL POUM DE PALAFRUGELL

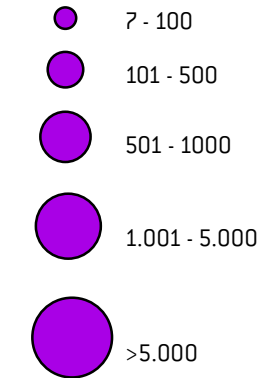
Títol de l'estudi:
2.2. Mobilitat generada pel POUM

Realització:

NUCLI DE PALAFRUGELL			
DESPLAÇAMENTS	VEHICLE PRIVAT*	TRANSPORT COL·LECTIU	NO MOTORITZAT
Interns	14489	674	22038
	10934		
De connexió	20778	1123	951
	15680		



Mobilitat generada (viatges/dia)

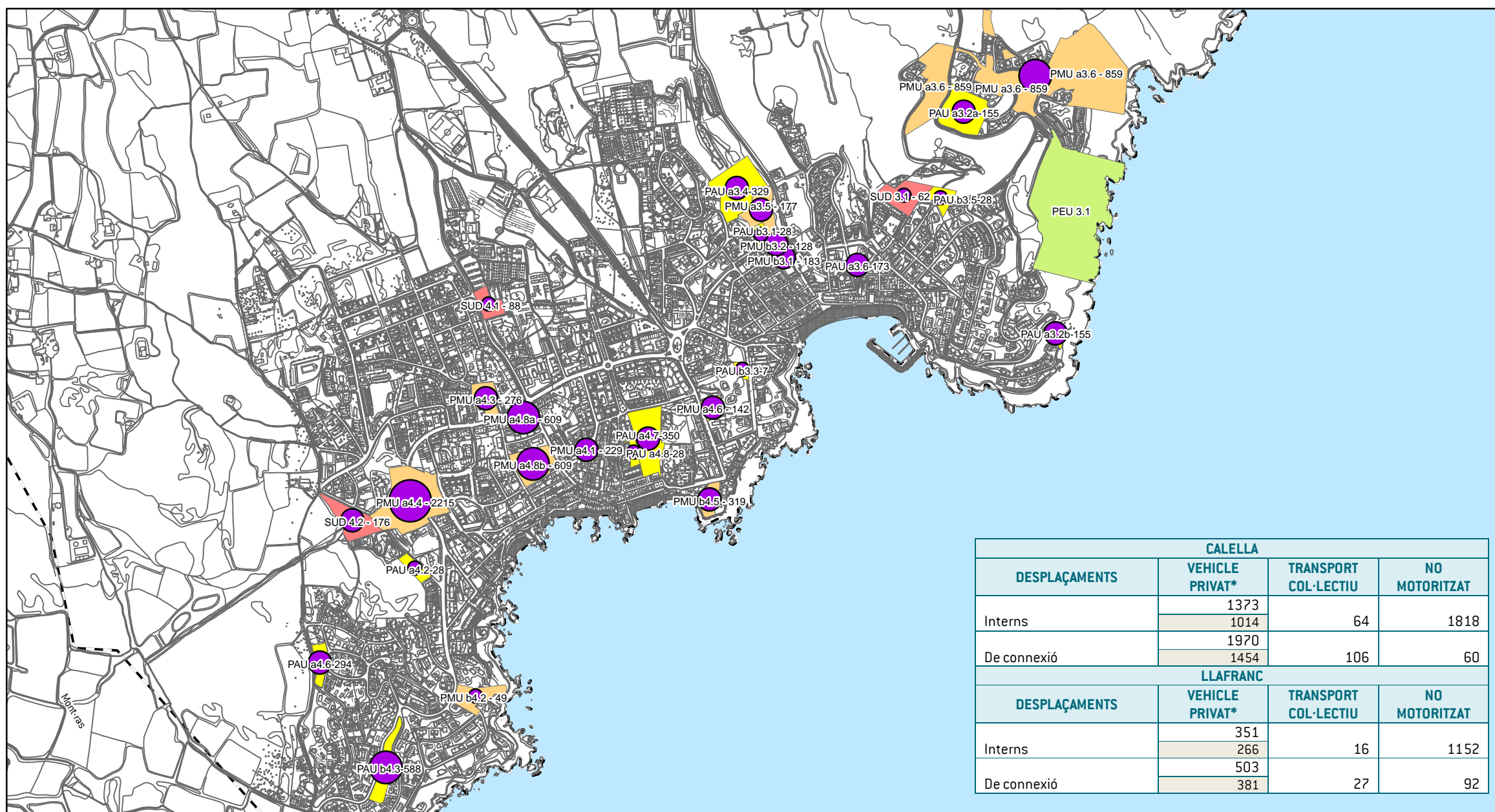


Sectors de Sòl Urbanitzable Delimitat (SUD)

Plans de Millora Urbana (PMU)

Plans Especials Urbanístics (PEU)

Plans d'Actuació Urbanística (PAU)



Situació:



Projecció Universal Transversal de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

Escala 1 : 15000



Títol del projecte:

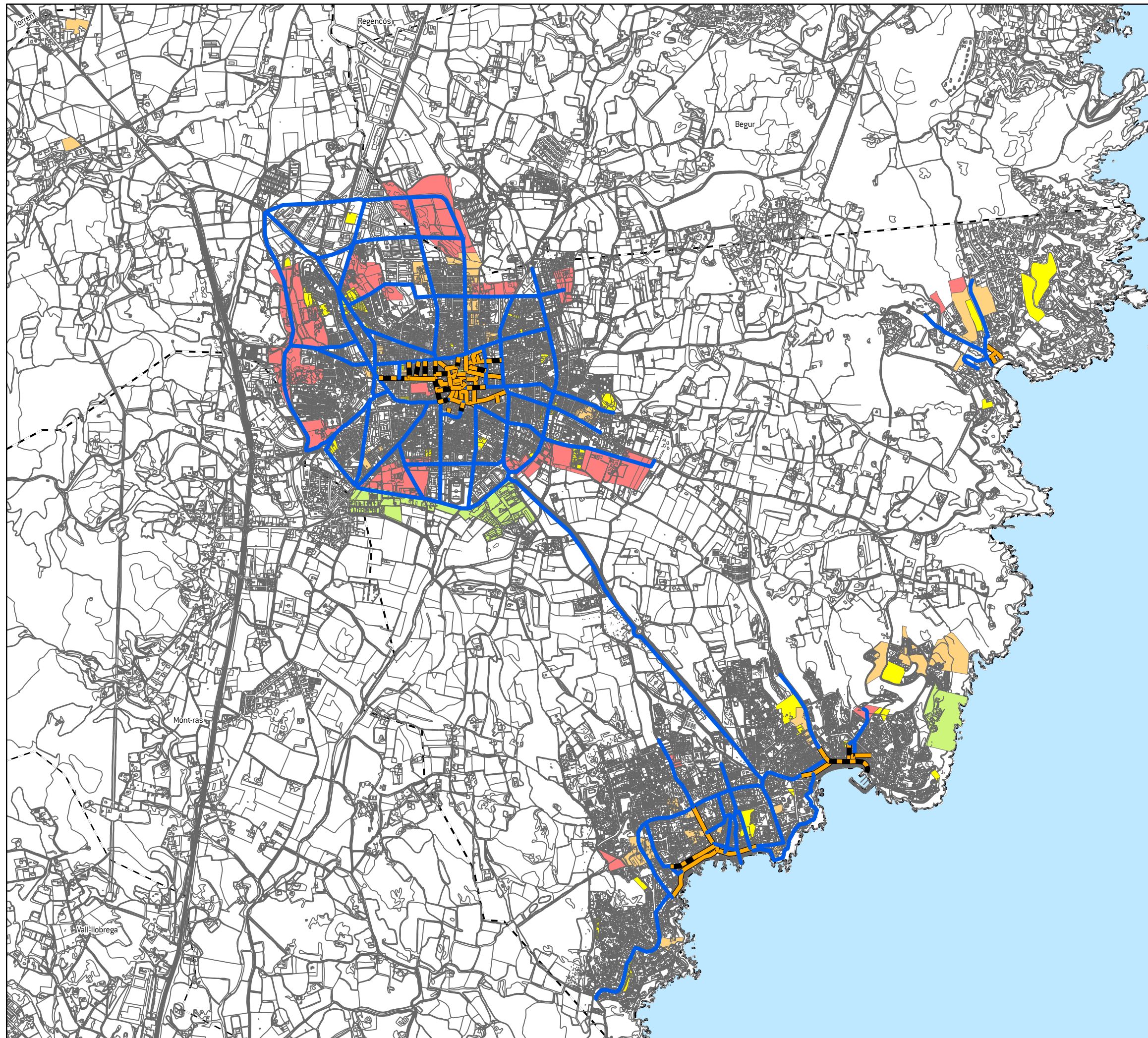
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL POUM DE PALAFRUGELL

Títol de l'estudi:








2.3. Mobilitat generada pel POUM

Realització:

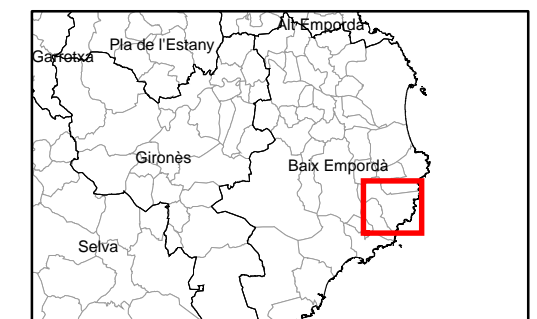




Xarxa d'itineraris principals per avianants

-  Plataforma única o ús exclusiu per a vianants
-  Proposta ampliació vies pacificades
-  Altres itineraris principals
-  Plans de Millora Urbana (PMU)
-  Plans Especials Urbanístics (PEU)
-  Plans d'Actuació Urbanística (PAU)
-  Sectors de Sòl Urbanitzable Delimitat (SUD)

Situació:



Projecció Universal Transversal de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipse Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

Escala 1 : 25000



Títol del projecte:

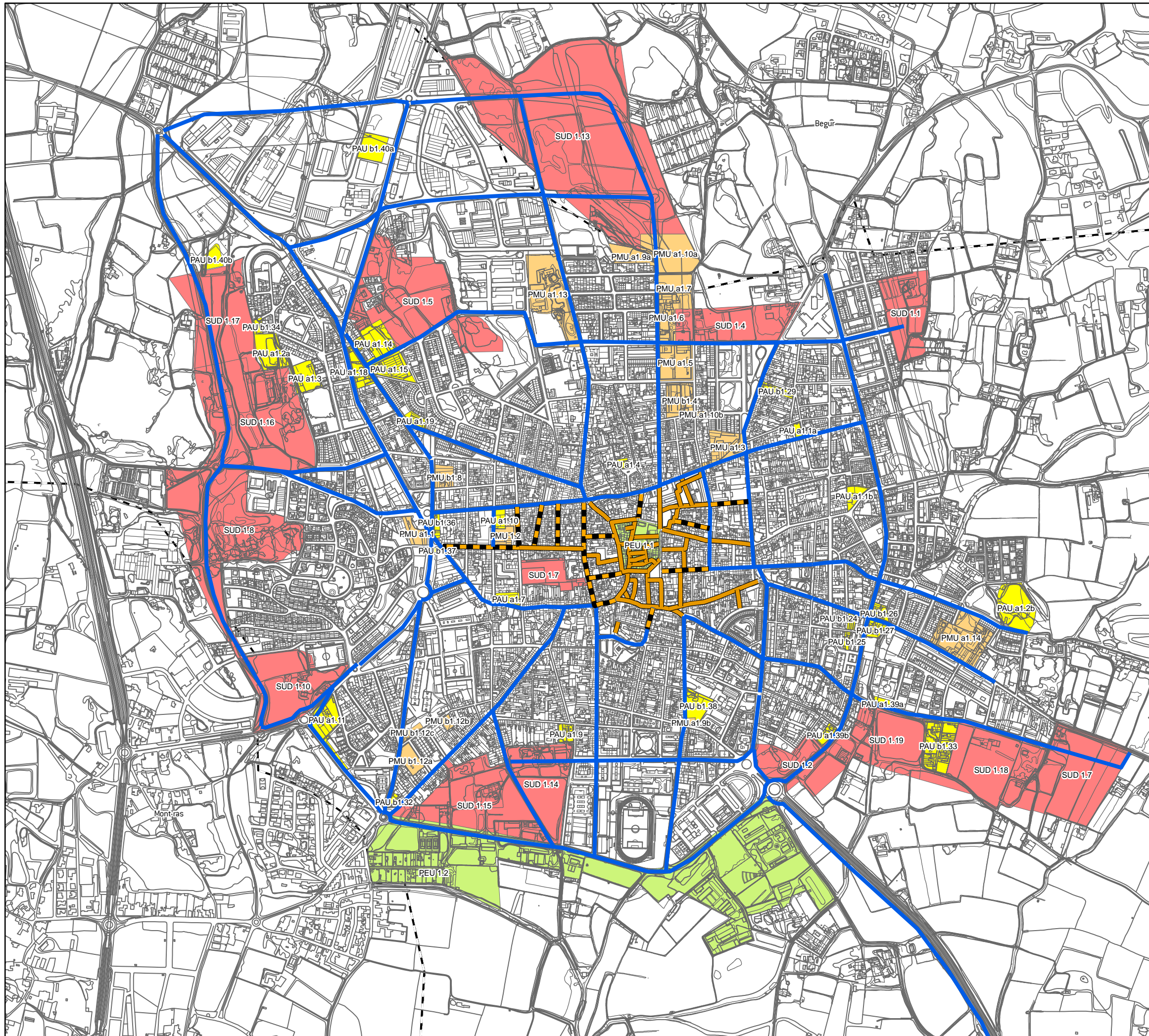
**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA PEL POUM DE PALAFRUGELL**







Títol de l'estudi:

**3.1. Xarxa d'itineraris principals
per a vianants**

Realització:





- Xarxa d'itineraris principals per a vianants**
-  Plataforma única i ús exclusiu per a vianants
 -  Altres itineraris principals
 -  Plans de Millora Urbana (PMU)
 -  Plans Especials Urbanístics (PEU)
 -  Plans d'Actuació Urbanística (PAU)
 -  Sectors de Sòl Urbanitzable Delimitat (SUD)

Situació:



Projecció Universal Transversal de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

Escala 1 : 10000



Títol del projecte:

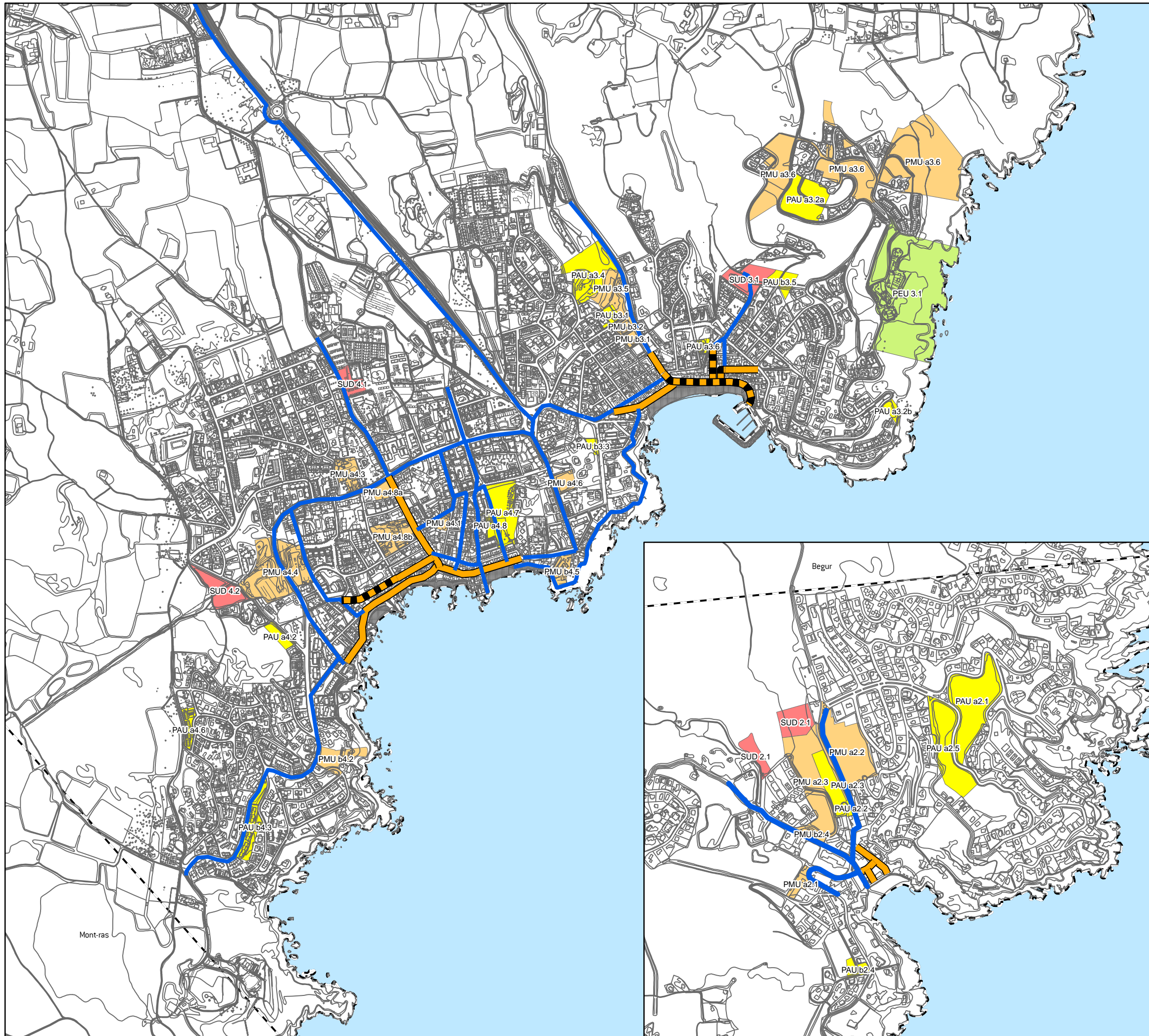
**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA PEL POUM DE PALAFRUGELL**








Títol de l'estudi:

**3.2. Xarxa d'itineraris principals
per a vianants**

Realització:





- Xarxa d'itineraris principals per a vianants**
-  Plataforma única o ús exclusiu per a vianants
 -  Proposta ampliació vies pacificades
 -  Altres itineraris principals
 -  Plans de Millora Urbana (PMU)
 -  Plans Especials Urbanístics (PEU)
 -  Plans d'Actuació Urbanística (PAU)
 -  Sectors de Sòl Urbanitzable Delimitat (SUD)

Situació:



Projecció Universal Transversal de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

Escala 1 : 12000



Títol del projecte:

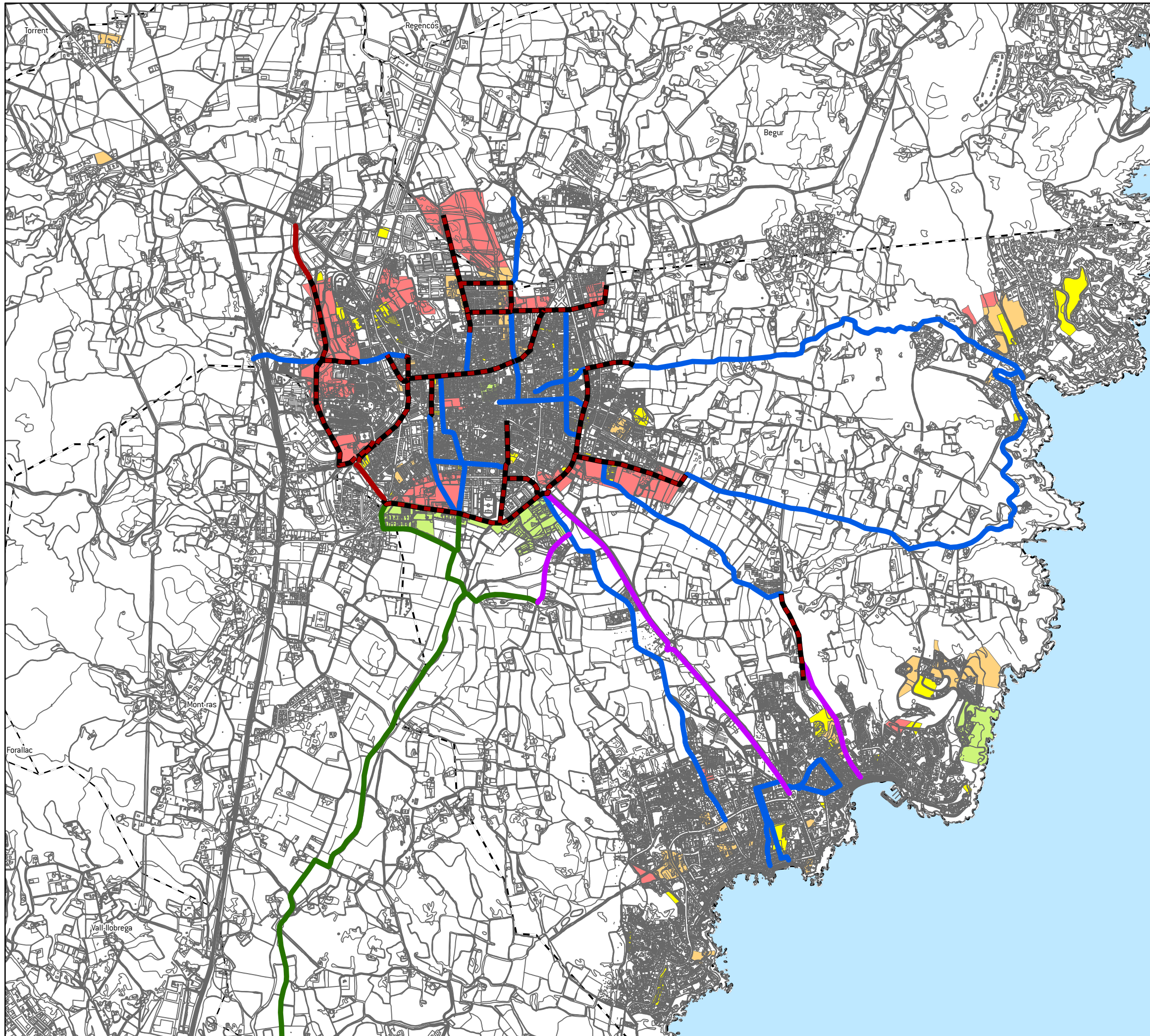
**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA PEL POUM DE PALAFRUGELL**

Títol de l'estudi:

**3.3. Xarxa d'itineraris principals
per a vianants**

Realització:





- Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes**
- Carril bici existent
 - Proposta de carril bici
 - Convivència bicicleta - vianants
 - Convivència bicicleta - vehicle
 - Via verda
 - Plans de Millora Urbana (PMU)
 - Plans Especials Urbanístics (PEU)
 - Plans d'Actuació Urbanística (PAU)
 - Sectors de Sòl Urbanitzable Delimitat (SUD)



Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipse Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridí de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

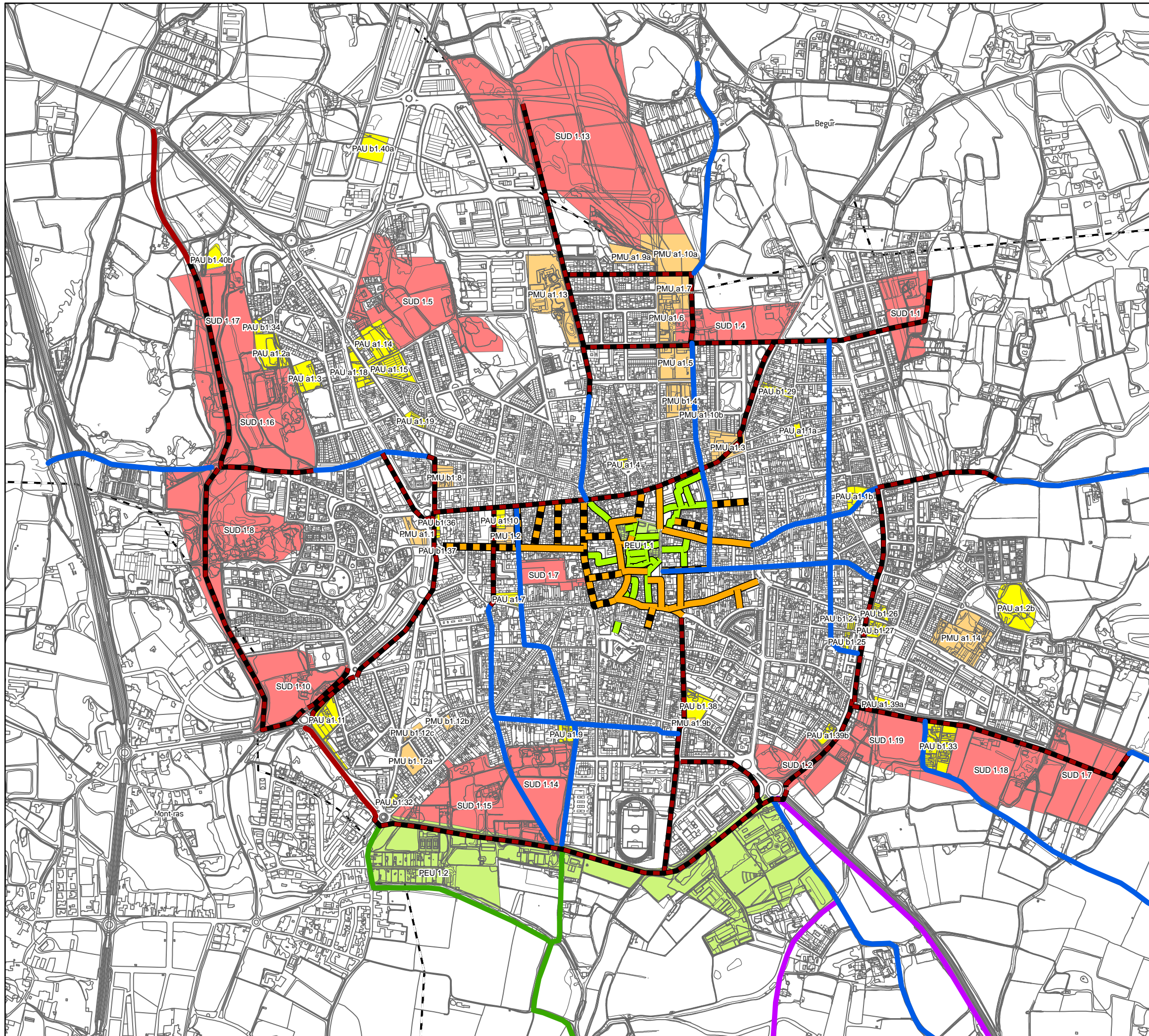
Escala 1 : 5000



Títol del projecte:
**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
 GENERADA PEL POUM DE PALAFRUGELL**

Títol de l'estudi:
**4.1. Xarxa d'itineraris principals
 per a bicicletes**

Realització:



- Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes**
- Carril bici existent
 - Proposta de carril bici
 - Convivència bicicleta - vianants
 - Convivència bicicleta - vehicle
 - Via verda
 - Ús exclusiu per a vianants
 - Plataforma única
 - Proposta ampliació vies pacificades
 - Plans de Millora Urbana (PMU)
 - Plans Especials Urbanístics (PEU)
 - Plans d'Actuació Urbanística (PAU)
 - Sectors de Sòl Urbanitzable Delimitat (SUD)



Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipse Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridà de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

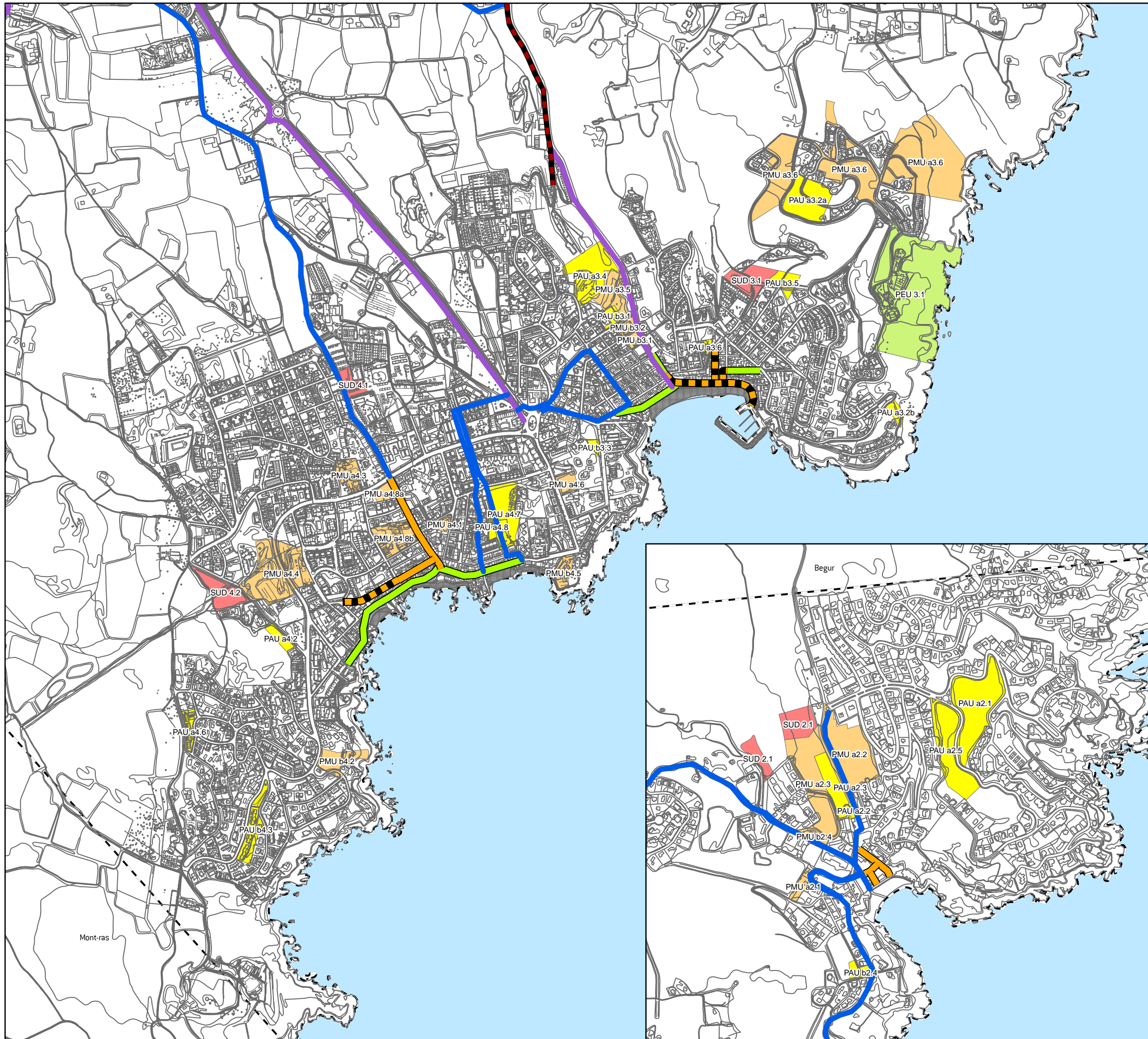
Escala 1 : 5000



Títol del projecte:
**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
 GENERADA PEL POUM DE PALAFRUGELL**

Títol de l'estudi:
**4.2. Xarxa d'itineraris principals
 per a bicicletes**

Realització:



- Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes**
- Carril bici existent
 - Proposta de carril bici
 - Convivència bicicleta - vianants
 - Convivència bicicleta - vehicle
 - Via verda
 - Ús exclusiu per a vianants
 - Plataforma única
 - Proposta ampliació vies pacificades
 - Plans de Millora Urbana (PMU)
 - Plans Especials Urbanístics (PEU)
 - Plans d'Actuació Urbanística (PAU)
 - Sectors de Sòl Urbanitzable Delimitat (SUD)



Projecció Universal Transversal de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

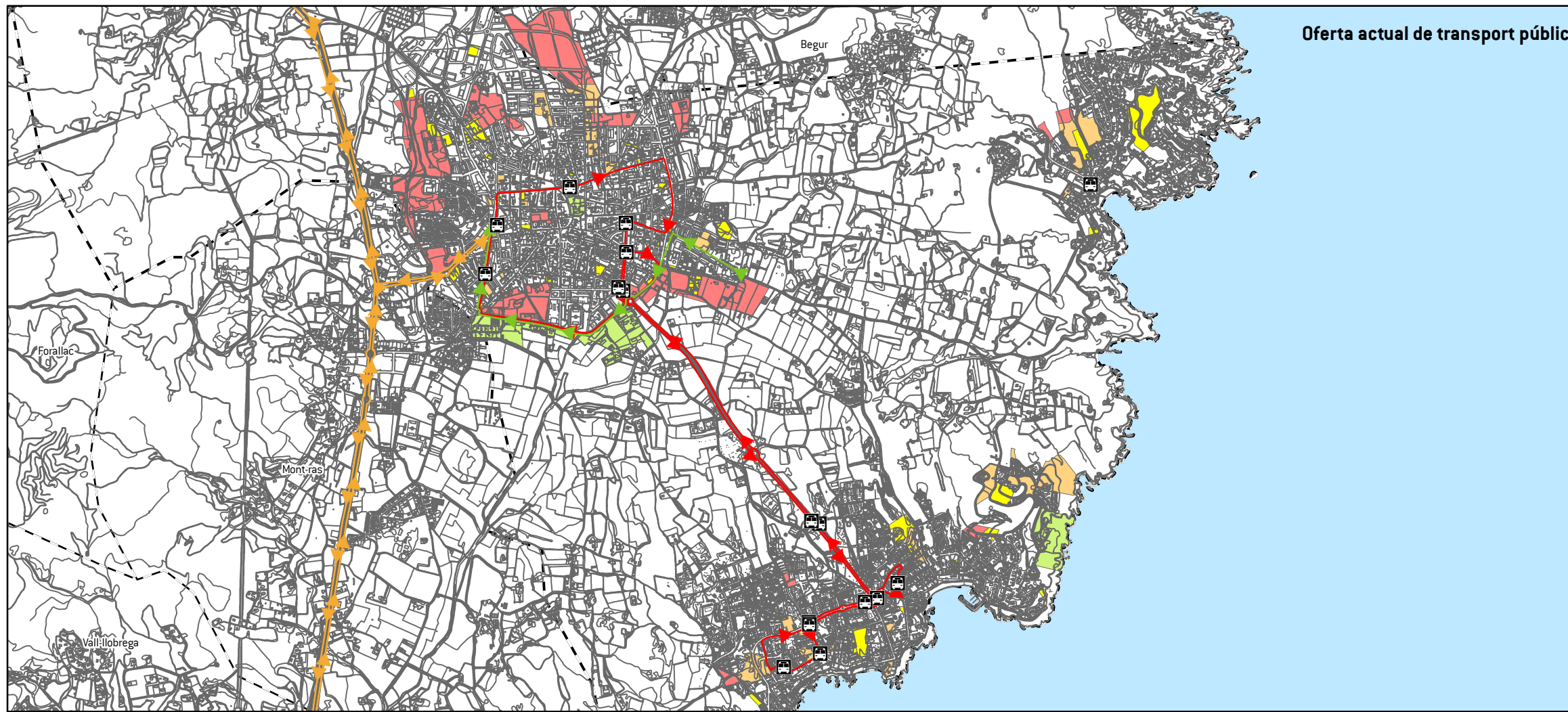
Escala 1 : 5000



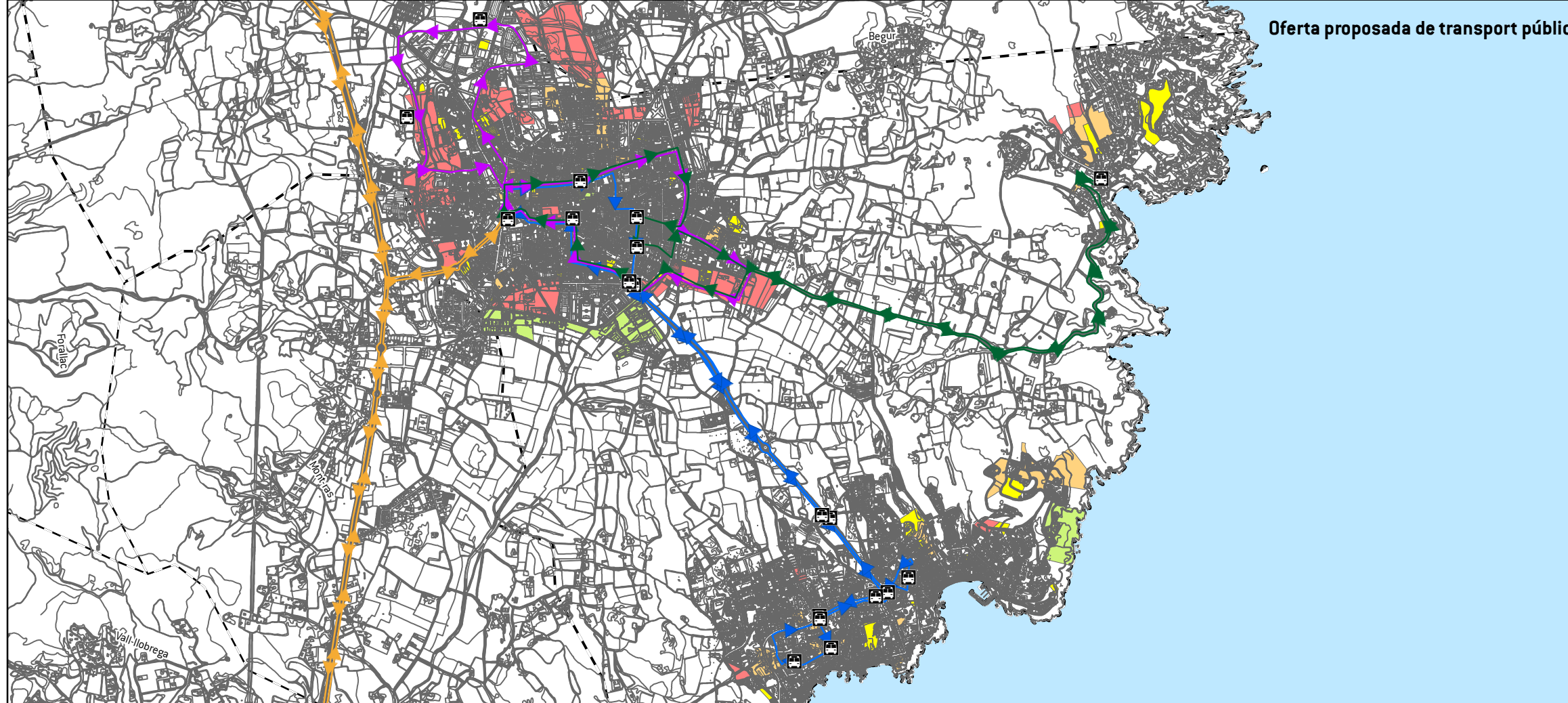
Títol del projecte:
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL POUM DE PALAFRUGELL

Títol de l'estudi:
4.3. Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes












Realització:



Oferta actual de transport públic



Oferta proposada de transport públic

-  Parades d'autobús
- Recorregut de les línies de transport públic**
-  Ruta actual de bus urbà Calella / Llafranc
-  Ruta proposada de bus urbà Calella / Llafranc
-  Ruta actual de bus urbà Tamariu
-  Ruta proposada de bus urbà Tamariu
-  Ruta proposada de bus urbà Palafrugell
-  Ruta bus interurbà
-  Plans de Millora Urbana (PMU)
-  Plans Especials Urbanístics (PEU)
-  Plans d'Actuació Urbanística (PAU)
-  Sectors de Sòl Urbanitzable Delimitat (SUD)

Situació:



Projecció Universal Transversal de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridà de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

Escala 1 : 35000



Títol del projecte:

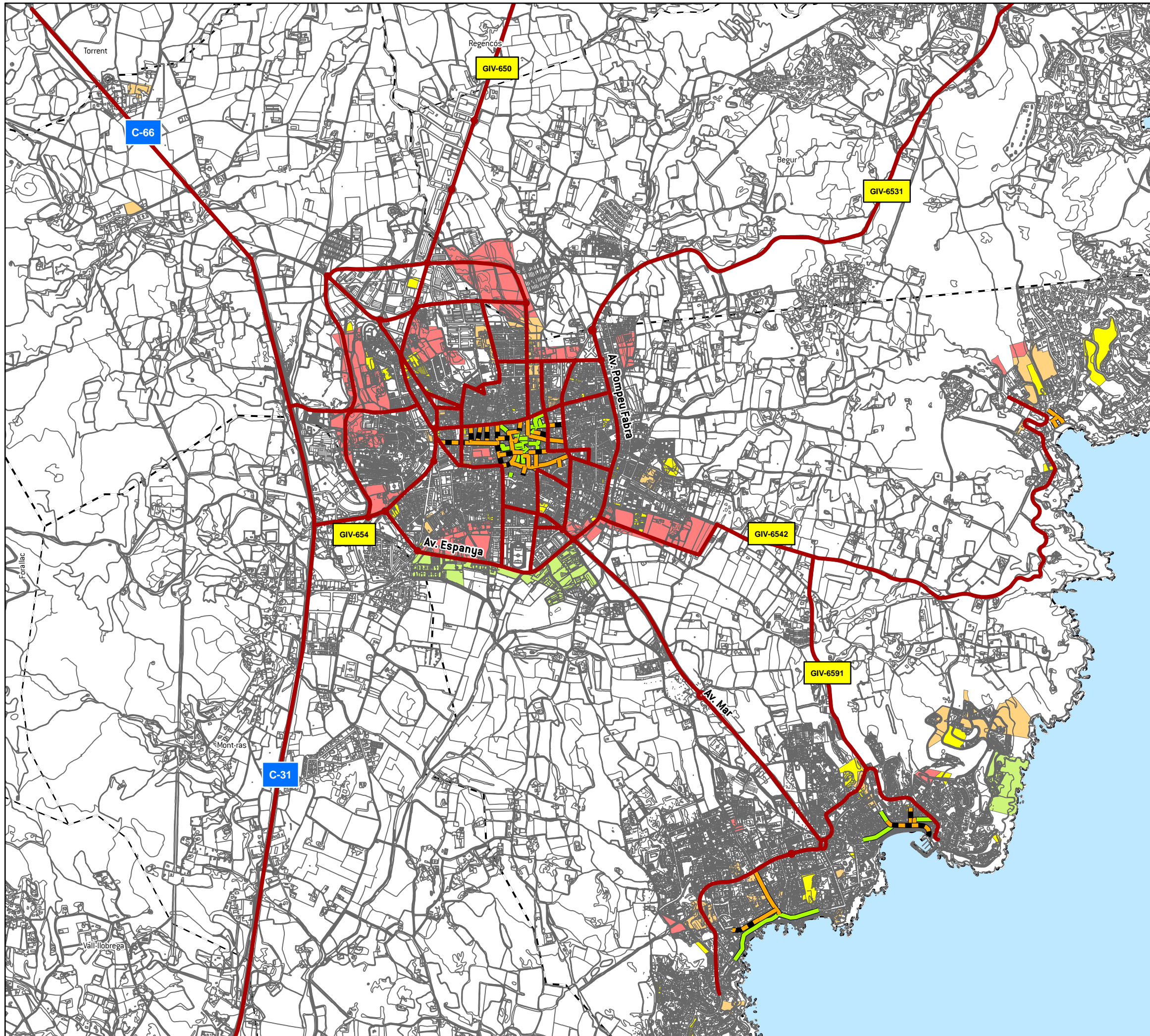
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL POUM DE PALAFRUGELL

Títol de l'estudi:

5.1. Oferta de transport públic

Realització:





- Xarxa bàsica de vehicles
- Ús exclusiu per a vianants
- Plataforma única
- Proposta ampliació vies pacificades
- Plans de Millora Urbana (PMU)
- Plans Especials Urbanístics (PEU)
- Plans d'Actuació Urbanística (PAU)
- Sectors de Sòl Urbanitzable Delimitat (SUD)

Situació:



Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridà de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

Escala 1 : 5000



Títol del projecte:

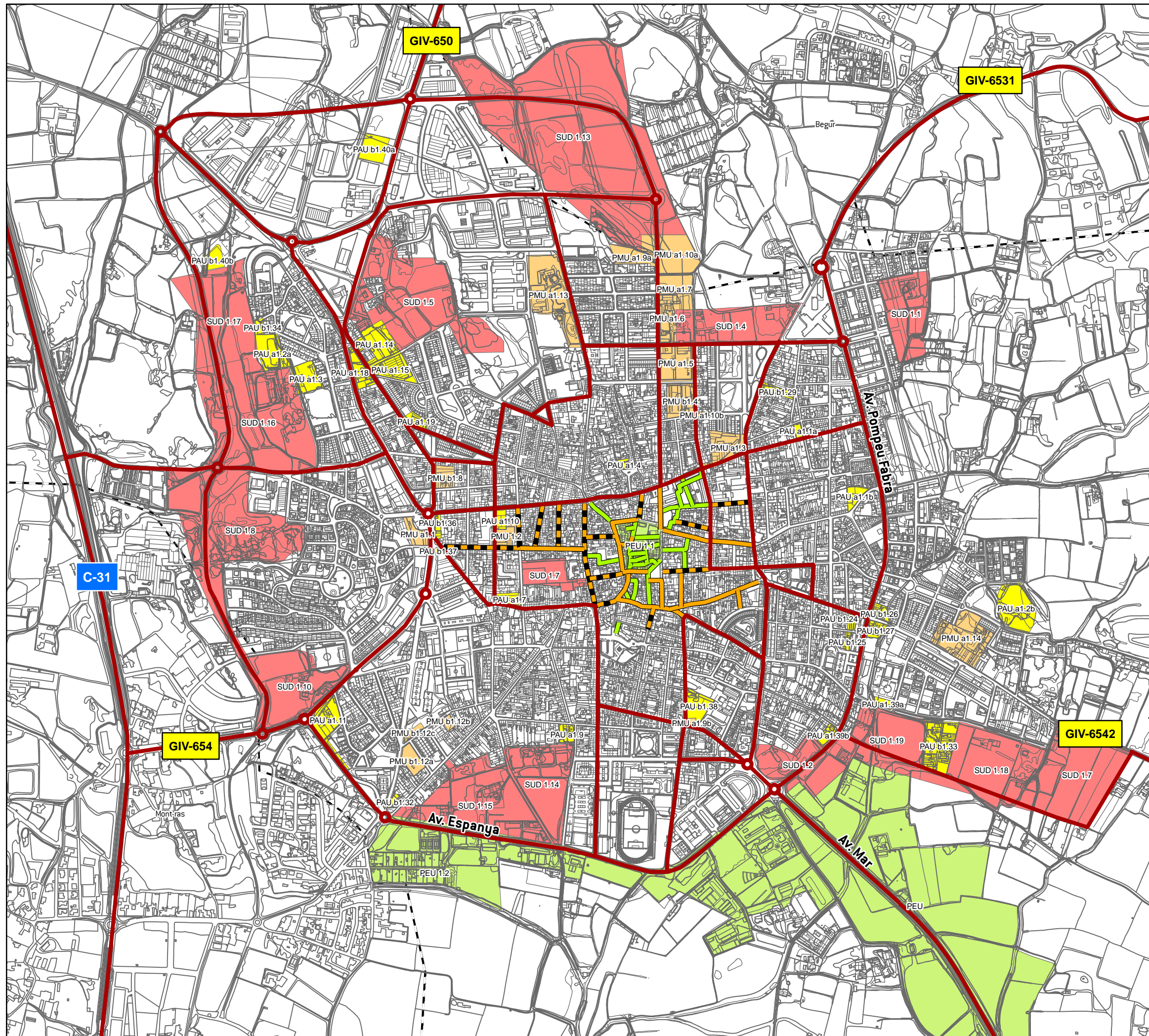
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL POUM DE PALAFRUGELL

Títol de l'estudi:

6.1. Xarxa bàsica per a vehicles

Realització:





- Xarxa bàsica de vehicles
- Ús exclusiu per a vianants
- Plataforma única
- Proposta ampliació vies pacificades
- Plans de Millora Urbana (PMU)
- Plans Especials Urbanístics (PEU)
- Plans d'Actuació Urbanística (PAU)
- Sectors de Sòl Urbanitzable Delimitat (SUD)

Situació:



Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

Escala 1 : 5000



Títol del projecte:

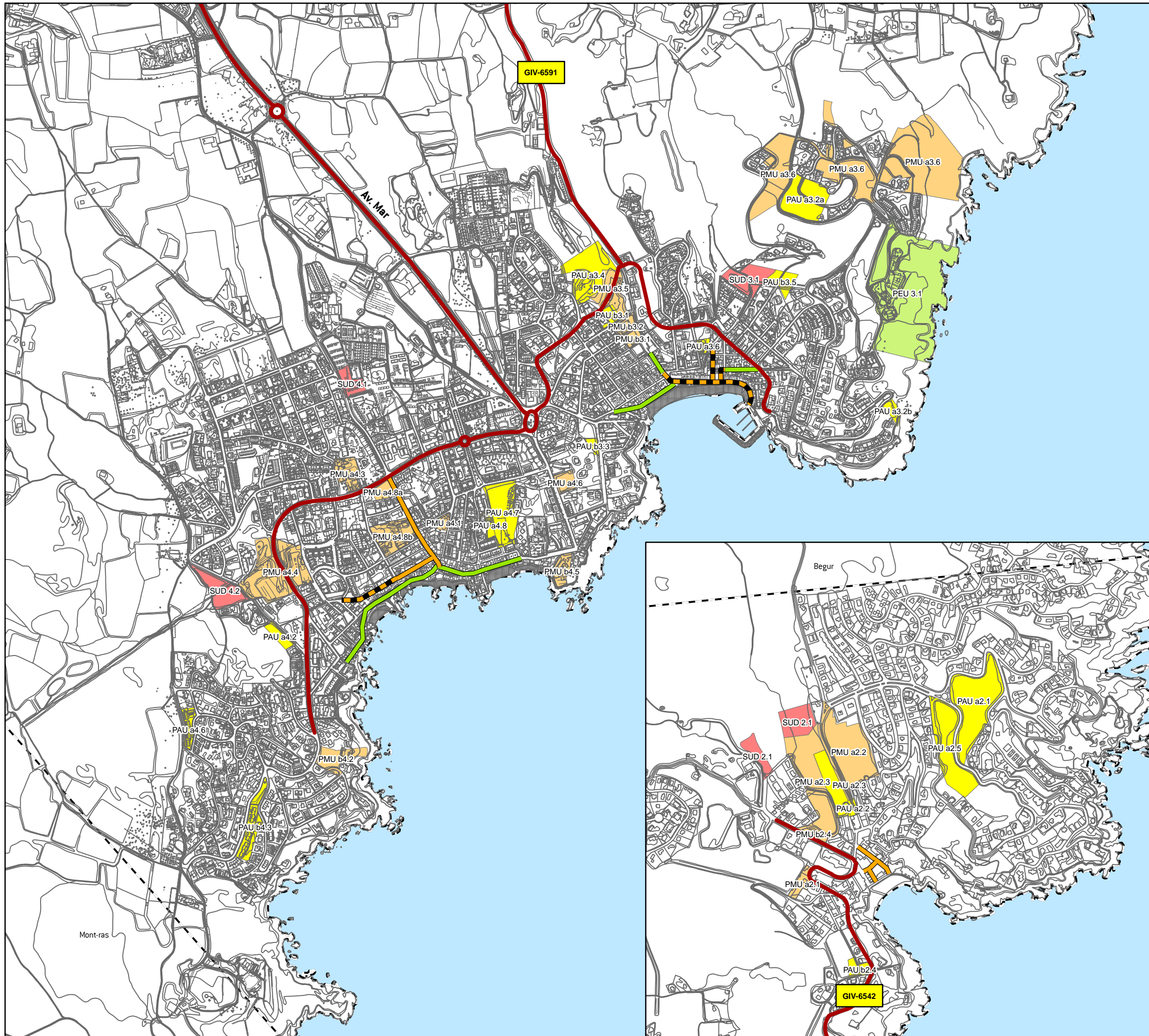
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL POUM DE PALAFRUGELL

Títol de l'estudi:

6.2. Xarxa bàsica per a vehicles

Realització:





- Xarxa bàsica per a vehicles
- Ús exclusiu per a vianants
- Plataforma única
- Proposta ampliació vies pacificades
- Plans de Millora Urbana (PMU)
- Plans Especials Urbanístics (PEU)
- Plans d'Actuació Urbanística (PAU)
- Sectors de Sòl Urbanitzable Delimitat (SUD)

Situació:



Projecció Universal Transversal de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoid Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

Escala 1 : 12000



Títol del projecte:

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL POUM DE PALAFRUGELL

Títol de l'estudi:

6.3. Xarxa bàsica per a vehicles

Realització:





av. Roma, 252-254
08560 **Manlleu**
tel. 938 515 055

c. Correu, 2, P.1
08800 **Vilanova i la Geltrú**
tel. 938 115 115

c. Pamplona, 96, L.18
08018 **Barcelona**
tel. 933 568 160

c. Serrano, 93, P.3-E
28006 **Madrid**
tel. 915 159 432

info@lavola.com
www.lavola.com

