



**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA DEL PLA  
ESPECIAL ÀREA D'ACOLLIDA D'AUTOCARAVANES.  
PALAFRUGELL**

JULIOL 2024

ENGINYERIA  
**LARIX**

## ÍNDEX

<b>1. INTRODUCCIÓ .....</b>	<b>3</b>
1.1. JUSTIFICACIÓ I OBJECTE D'AQUEST ESTUDI .....	3
1.2. ANTECEDENTS.....	3
1.3. AGENTS .....	4
1.4. ÀMBIT D'ESTUDI.....	4
1.5. METODOLOGIA.....	5
1.6. CONTEXTUALITZACIÓ DEL PLANEJAMENT .....	5
1.6.1. PLANEJAMENT VIGENT .....	5
1.6.2. PROPOSTA DEL PLA ESPECIAL .....	7
<b>2. ANÀLISIS DE LA MOBILITAT ACTUAL .....</b>	<b>8</b>
2.1. DADES DE L'ÀMBIT D'ESTUDI .....	8
2.2. ESTAT ACTUAL.....	9
2.3. XARXES DE MOBILITAT EXISTENTS.....	14
2.3.1. XARXA DE VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS.....	14
2.3.2. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC .....	18
2.3.3. XARXA DE MODES NO MOTORITZATS .....	19
<b>3. AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA.....</b>	<b>21</b>
3.1. PARÀMETRES ESTABLERTS DECRET 344/2006.....	21
3.2. DISTRIBUCIÓ TERRITORIAL I PER MODES DE TRANSPORT DE LA MOBILITAT .....	22
3.2.1. DISTRIBUCIÓ TERRITORIAL .....	22
3.2.2. DISTRIBUCIÓ MODAL .....	22
3.3. APARCAMENT PREVIST .....	23
3.3.1. APARCAMENT DE BICICLETES .....	23
3.3.2. APARCAMENT DE VEHICLES .....	24
3.4. IMPACTE I ANÀLISIS DE LA MOBILITAT GENERADA SOBRE LES XARXES DE MOBILITAT.....	25
3.4.1. XARXA VIÀRIA.....	25
3.4.2. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC .....	28
<b>4. FINANÇAMENT .....</b>	<b>30</b>
4.1. COSTOS GENERATS.....	30
<b>5. CONCLUSIONS .....</b>	<b>31</b>
<b>DOCUMENTACIÓ GRÀFICA .....</b>	<b>32</b>

## 1. INTRODUCCIÓ

### 1.1. JUSTIFICACIÓ I OBJECTE D'AQUEST ESTUDI

Aquest Estudi s'engloba dins el marc legal de regulació dels estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada, decret 344/2006 de 19 de setembre. Segons art. 3.1 d'aquest, els estudis de mobilitat generada s'han d'incloure, com a document independent, ens els instruments d'ordenació territorial, entre els que s'inclou els planejament urbanístic derivat i les seves modificacions, que tinguin per objecte la implantació de nous usos i activitats, com és el cas present.

Segons l'art. 2 d'aquest decret els estudi d'avaluació de la mobilitat generada:

- Avaluen l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.
- També valoren la viabilitat de les mesures proposades en el propi estudi per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.
- L'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en l'àmbit d'estudi segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i així acomplir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

L'estudi ha de permetre garantir una mobilitat sostenible a l'àmbit corresponent segons el Pla especial urbanístic per la implantació d'una àrea d'acollida d'autocaravanes a Palafrugell, de la zona de Santa Margarida.

### 1.2. ANTECEDENTS

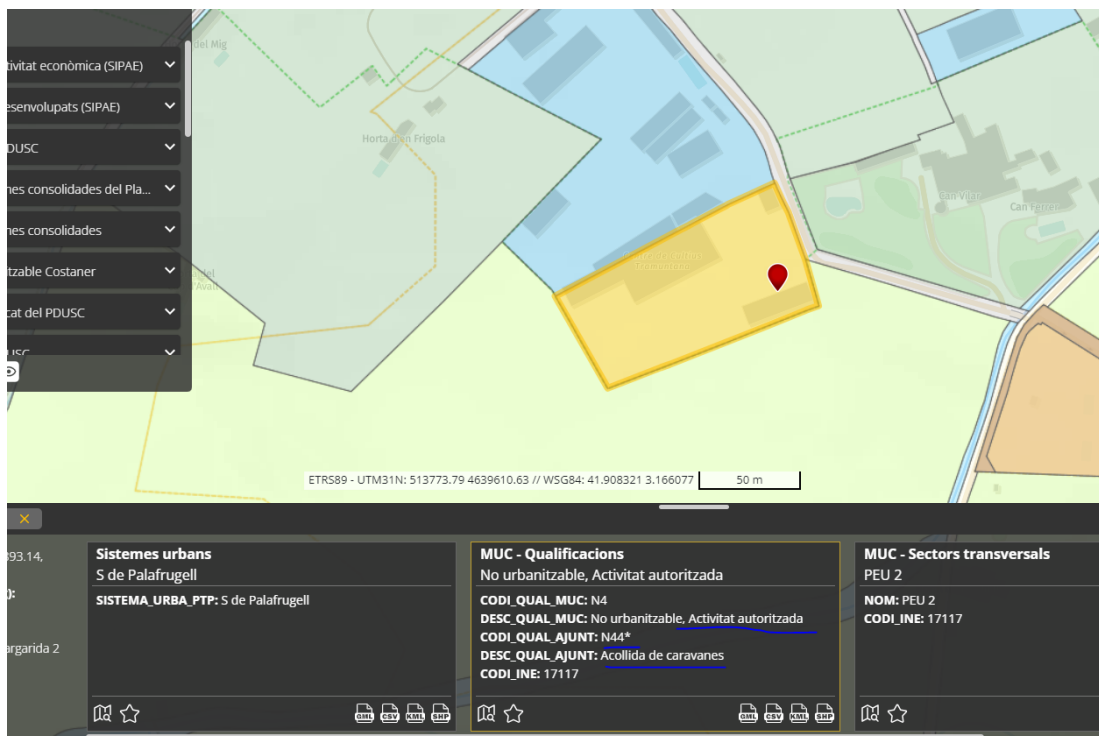
- L'ajuntament de Palafrugell compta amb un POUM aprovat en data 2015.
- En la redacció del POUM es va aprovar també l'estudi de mobilitat generada que data del 2013.
- Pla especial urbanístic PEU 2 façana sud del nucli de Palafrugell. 2016
- En el passat gener l'arquitecte Josep Bergadà va contractar a S.A. de Ingeniería Larix la redacció del present estudi d'avaluació de mobilitat generada.

### 1.3. AGENTS

PROMOTOR:	ECOERMEDAS SL
AUTOR POJECTE CONSTRUCTIU	SERVICAMPER SL Josep Bergadà Pujades Arquitecte
AUTOR DE L'ESTUDI	S.A d'Enginyeria LARIX Lluís Torrentó Serra ECCP

### 1.4. ÀMBIT D'ESTUDI

L'estudi de mobilitat es desenvolupa sobre l'àmbit d'actuació del Pla especial urbanístic PEU 2 façana sud del nucli de Palafrugell, amb una superfície de 7200 m<sup>2</sup> sobre una parcel·la de 9888 m<sup>2</sup> aprox.



Imatge; àmbit amb delimitació zona aparcament caravanes Pla (font: hipermapa)



## **1.5. METODOLOGIA**

En l'elaboració d'aquest estudi se segueix allò establert pel decret 344/2006, com són les directrius establertes per elaborar estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la planificació (art.4), les dades a considerar per avaluar l'increment de mobilitat generada referent al planejament urbanístic (art.8) i la documentació que ha de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a figures de planejament urbanístic derivat (art.13).

## **1.6. CONTEXTUALITZACIÓ DEL PLANEJAMENT**

### **1.6.1. PLANEJAMENT VIGENT**

Les qualificacions del sòl dels terrenys objecte del Pla Especial i segons estableix el POUM i que es defineixen com a sòl no urbanitzable, són les següents:

- autoritzada com a Aparcament caravanes (clau N.44)

El planejament municipal d'afectació a l'àmbit és el POUM de Palafrugell i més concretament la "Modificació puntual núm. 6 del POUM, per a la ordenació de la façana sud i aclariment de les determinacions de l'article 211 de les NNUU".

Article 8

Aclariment de les determinacions de l'article 211 "Activitats Autoritzades" de les Normes urbanístiques del POUM. El redactat de l'article 211 resta redactat de la manera següent:

Article 211. Activitat Autoritzada. Clau N4.

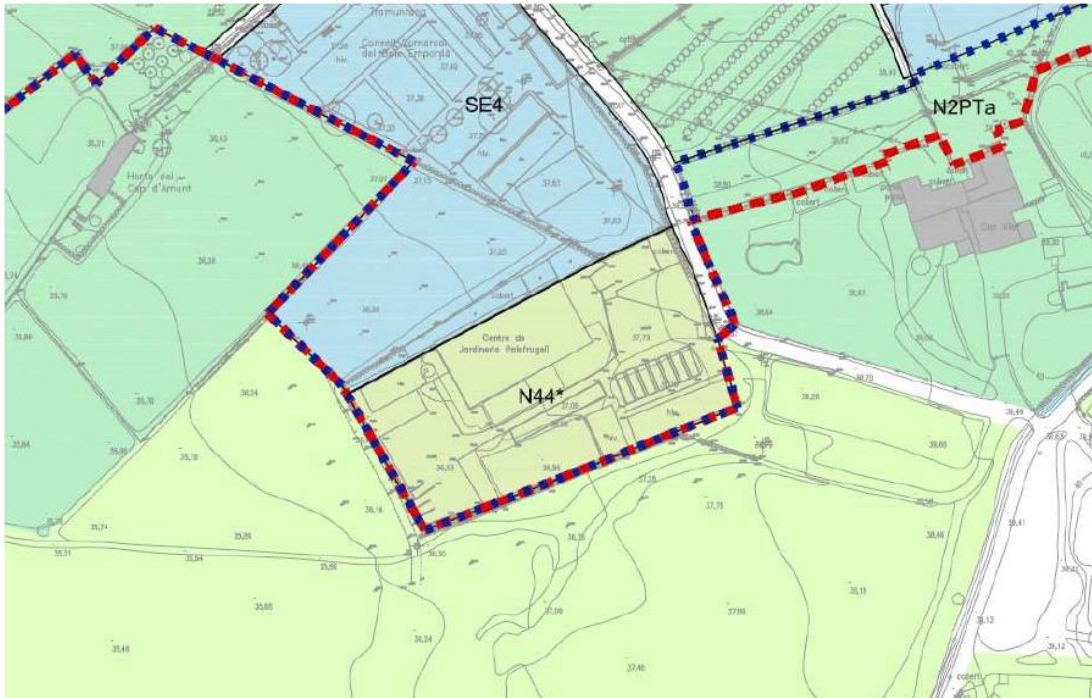
(...)

Les tipologies d'usos són diverses i s'hauran de distribuir en algunes de les subzones següents:

(...)

N44 Aparcament/ Caravanes.

(...)



Qualificació del sòl ( font : POUM Palafrugell)

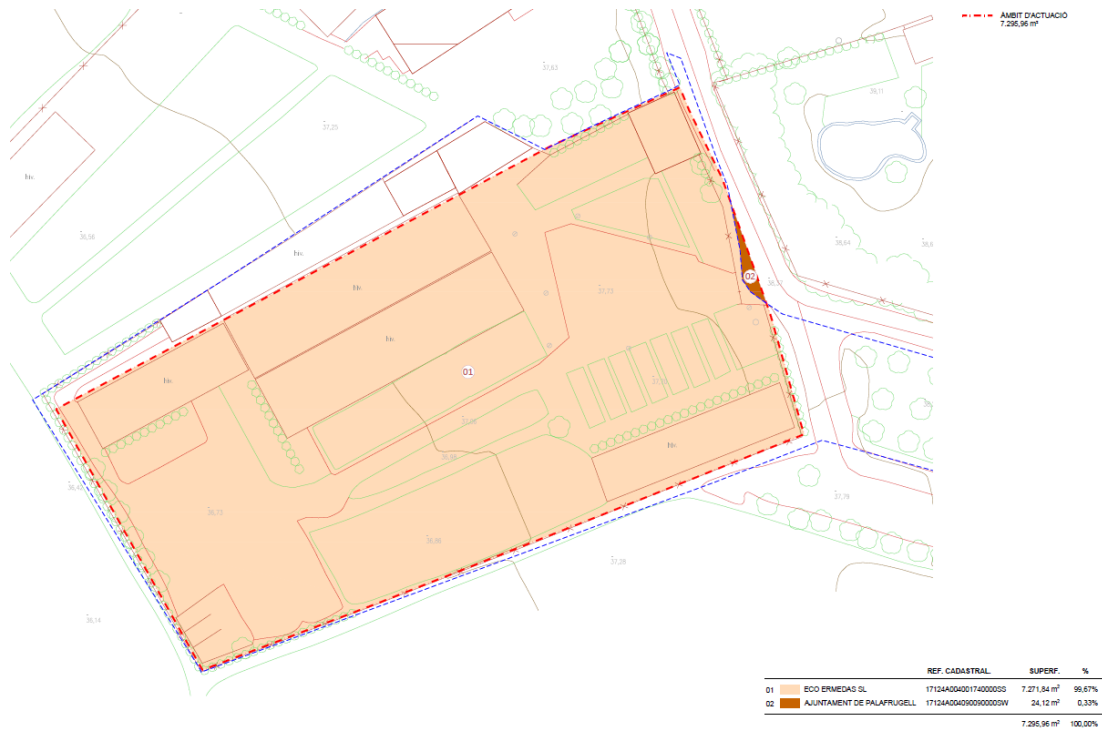
El solar qualificat per aparcament de caravanes (clau N.44) en sòl no urbanitzable, corresponent a part de la parcel·la polígon 4 parcel·la 174 (ref. cadastre 17124A004001740000SS), disposa d'una superfície total color blau, 9.888 m<sup>2</sup>.



### 1.6.2. PROPOSTA DEL PLA ESPECIAL

Per tal d'adequar la parcel·la cadastral al POUM, el pla especial proposa desenvolupar l'activitat d'aparcament de Caravanes en l'àrea disposada al POUM amb el codi N44, que possibilita l'aparcament de caravanes.

La proposta és la següent;



Zonificació proposada 7.295,96 m<sup>2</sup>, font Pla especial aparcament autocaravanes

La parcel·la cadastral en blau té una superfície total de 9.888 m<sup>2</sup>.



## 2. ANÀLISIS DE LA MOBILITAT ACTUAL

### 2.1. DADES DE L'ÀMBIT D'ESTUDI

Segons el Pla especial de l'aparcament d'autocaravanes l'àrea de l'aparcament és de 7.296 m<sup>2</sup> i d'acord amb el planejament vigent del POUM, es qualifica com N44 aparcament d'autocaravanes.

La superfície gràfica segons la proposta d'actuació és inferior per tal de no afectar al camí municipal que confronta la finca; en total són 7.272 m<sup>2</sup>.

<b>1.</b>	Referència cadastral de la parcel·la: 17124A004001740000SS
	Coordenades UTM: 513.901,3; 4.639.576,1
	Illa/Pol: 4
	Parcel·la: 174
	Superfície total: 9.888m <sup>2</sup>



Parcel·la resultant plantejada al PEU, 7.272 m<sup>2</sup> àrea d'autocaravanes, respectant el camí actual.

Es consideren 57 places d'aparcament en el pla especial.

## 2.2. ESTAT ACTUAL

Actualment el solar afectat per l'estudi es troba tancat amb una antiga instal·lació agrícola que conté cobertes- hivernacles.



FOTO 01



FOTO 02



FOTO 04

Vista actual del solar.



Vista de l'entrada existent al camí municipal



A continuació es poden observar fotografies dels accessos a l'àrea d'acollida;



Tenim dues rutes: Passatge de la Faneia i el Passatge de Santa Margarida, des de l'avinguda Espanya i des de la carretera GIP-6543 respectivament. Ambdues conflueixen amb intersecció en rotonda a la Plaça Josep Pallach, junt amb la carretera principal Av. del Mar.

Ambdues vies tenen una amplada reduïda de 5m aproximadament. Cal destacar que part del vial de Paratge de Fenaia no es troba pavimentat. Tot i així es troba en terres àrids compactats i consolidats.

Entre el Passatge de Fenaia i la carretera GIP 6543 s'estan realitzant unes obres per adequar un aparcament i un nou vial que connecti ambdues zones, també es preveu de dotar de sentit únic de circulació la part del vial restant del Passatge fins a Av. Espanya. (fletxa de color vermell en la imatge anterior).





Vista actual zona Passatge Faneia



Vista actual zona Passatge Santa Margarida





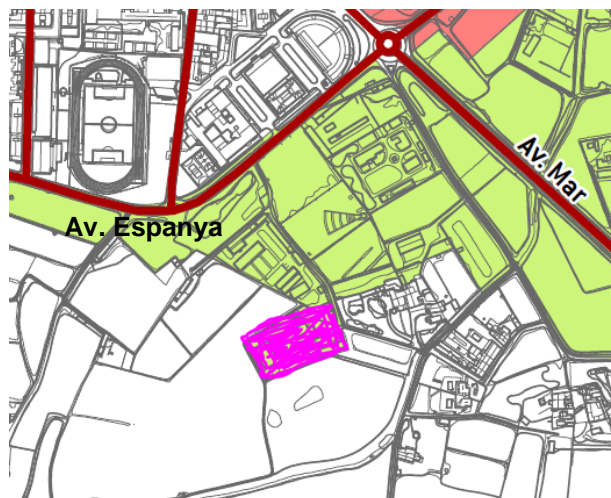
Obres al futur aparcament previst entre passatge Fenaia i carretera GIP-6543.

## 2.3. XARXES DE MOBILITAT EXISTENTS

El Pla d'ordenació Urbanística de Palafrugell disposa de l'estudi d'avaluació de mobilitat generada de maig 2013 (EAMGP d'aquí en endavant). A continuació es descriu les xarxes de mobilitat actuals en el sector on s'ubica el Pla especial , considerant l' EAMGP i l'estat real actual.

### 2.3.1.XARXA DE VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS

#### XARXA VIÀRIA



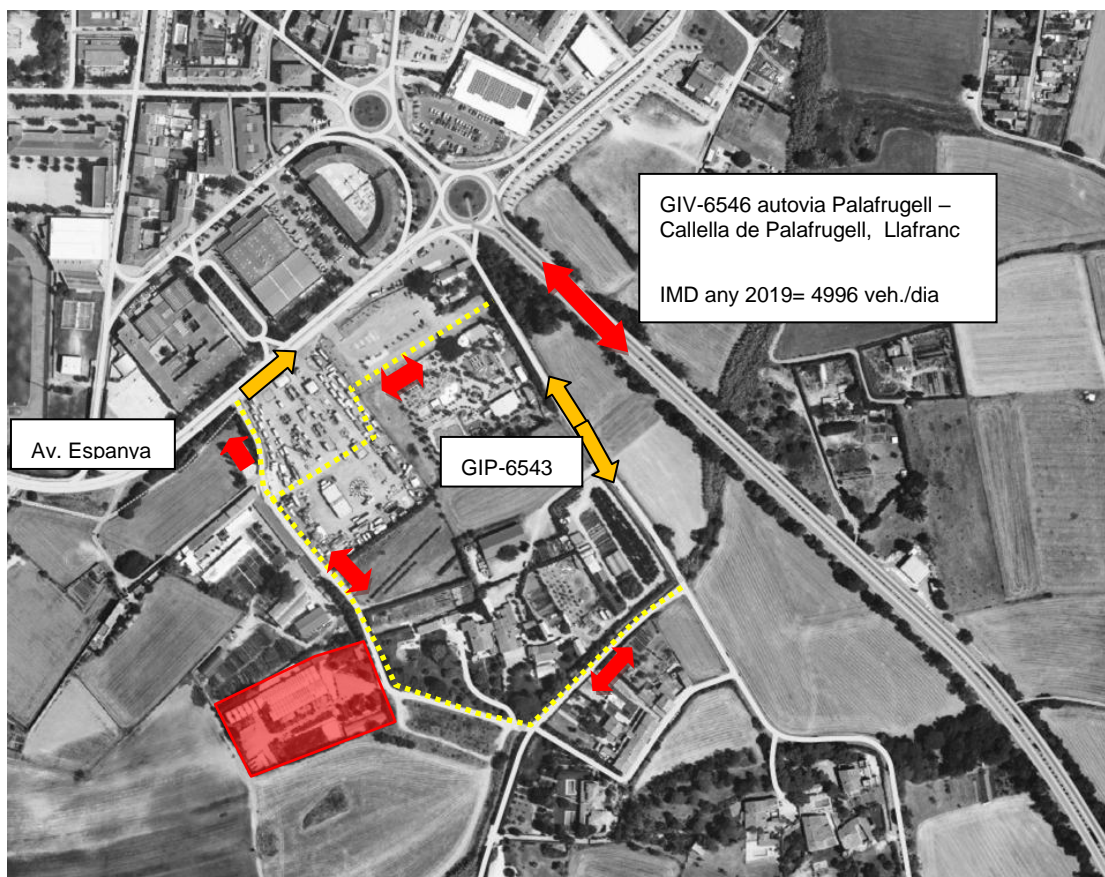
- Xarxa bàsica de vehicles
- Ús exclusiu per a vianants
- Plataforma única
- Proposta ampliació vies pacificades
- Plans de Millora Urbana (PMU)
- Plans Especials Urbanístics (PEU)
- Plans d'Actuació Urbanística (PAU)
- Sectors de Sòl Urbanitzable Delimitat (SUD)

Xarxa viària ( font: estudi d'avaluació mobilitat generada POUM)



L'àmbit del Pla especial se situa prop de la Av. Mar i l'Av. Espanya, que formen part de la xarxa viària principal de Palafrugell.

La connexió més directe des de l'àmbit, tal i com s'ha exposat en l'apartat anterior, es troba el Passatge de Faneia, amb connexió a una sola direcció sentit a rotonda Plaça Josep Pallach . L'altre accés és el del Passatge de Santa Margarida que connecta amb la carretera GIP-6543 de doble sentit.



Mapa carreteres per tràfic vehicles privats, connexió zona autocaravanes (font: hipermapa)

Per un costat tenim una via d'alta capacitat ( Avda. Espanya) que es troba en un nivell de servei molt baix; en temporades d'estiu té un llindar de IMD superior al promig, però l'ordre de magnitud per una carretera de 1+1 es pot arribar a un nivell de servei de 10.000 vehicles/dia.

La carretera GIP-6543 és l'antiga carretera que ara va quedar desdoblada per l'autovia GIV-6546. Per tant el trànsit que hi circula és el de proximitat, accessos a cases o negocis que tenen l'accés l'antiga via, amb un trànsit molt baix.

El vial perimetral que conforma la via urbana d'Av. Espanya segons l'estudi de mobilitat generada del POUM no té problemàtica actual de mobilitat. L'increment de mobilitat de vehicle privat (VP) s'estableix en 57 vehicles dia amb un màxim del doble amb una rotació completa de l'aparcament al dia, com a cas extrem; per tant com a màxim serien 114 VP/dia.

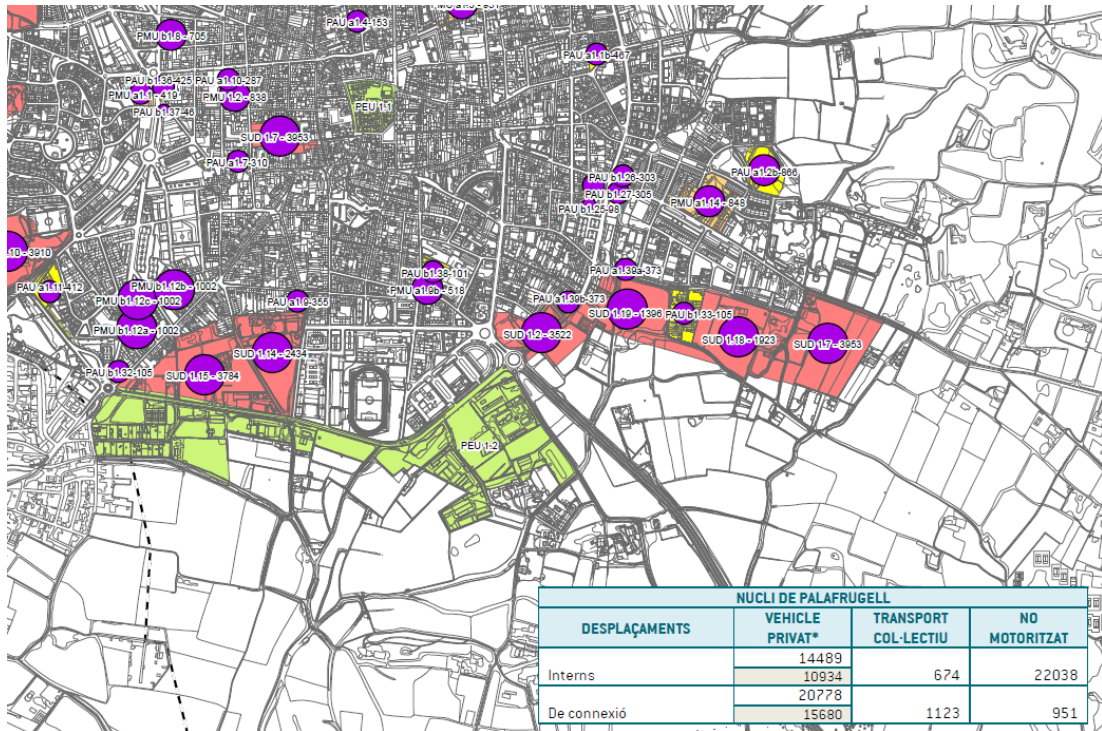
La mobilitat generada es deuria per visitants externs que realitzarien el canvi modal a bicicleta o transport públic urbà, per anar a visitar el casc urbà de Palafrugell o bé per anar a visitar llocs pròxims, com són Calella de Palafrugell, Llafranch o altres llocs de costa principalment.

Com a problemàtica caldria destacar que l'amplada de camins que arriben a la zona d'aparcament d'Autocaravanes no té una amplada molt significativa, i en el creuament successiu de varies caravanes, per ser conservador, caldria proposar una millora per evitar un possible embús d'autocaravanes en els Passatges de Santa Margarida o el Passatge de Faneia. També per la confluència de vianants i bicicletes i/o altres mitjans de transport, per tenir una plataforma més ampla i disponibilitat d'espai, ara bé aquesta mesura es podrà estudiar més endavant en funció de com evolucioni el trànsit en el vial actual.



## ANÀLISIS DEL TRÀNSIT ACTUAL EN ITINERARIS D'ACCÉS I SORTIDA DEL SECTOR

L'EAMGP determina una distribució del trànsit en base als aforaments de trànsit disponibles.

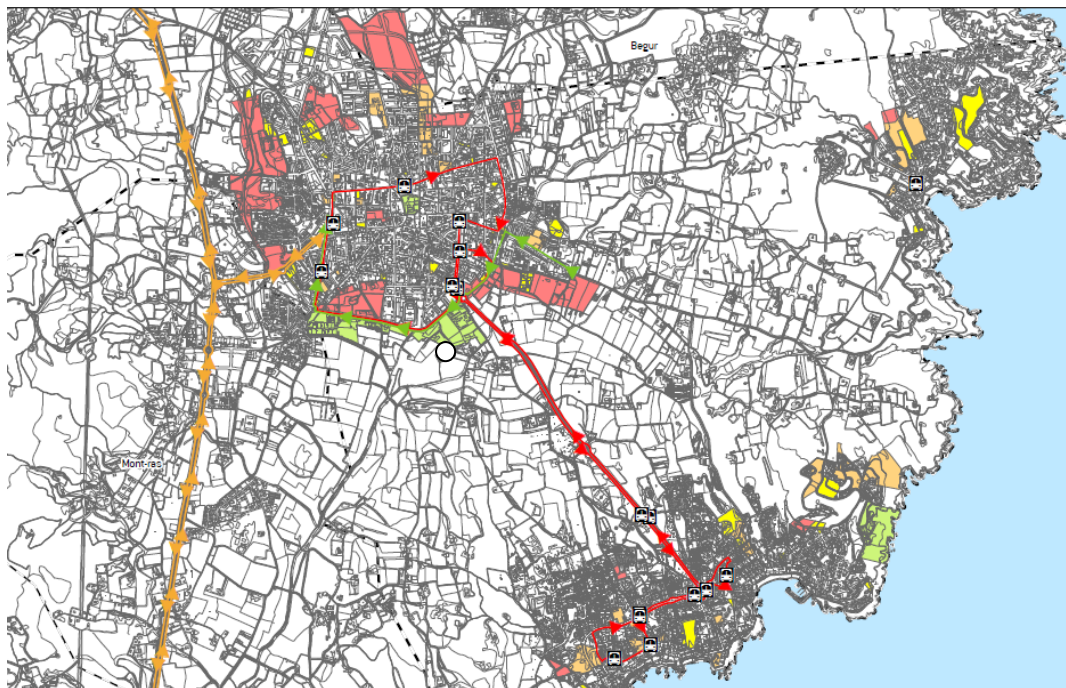




Cal remarcar que a diferència de la mobilitat no motoritzada, els desplaçament amb transport col·lectiu i vehicle privat de connexió, són significatius.

### 2.3.2.XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

#### XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC URBÀ - INTERURBÀ

Palafrugell disposa de 2 línies urbanes d'autobús que connecten el nucli urbà amb les platges i 9 línies de bus interurbà, operats per l'empresa SARFA.



-  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)



Segons el mapa de transport públic urbà de l' EAMGP, l'accés a l'àmbit d'estudi està dins del radi de cobertura de 530 m. Tenint en consideració que la parada pròxima se situa al costat de la plaça de Pallach, des d'aquest punt es pot connectar a la xarxa d'autobusos urbans i interurbans.

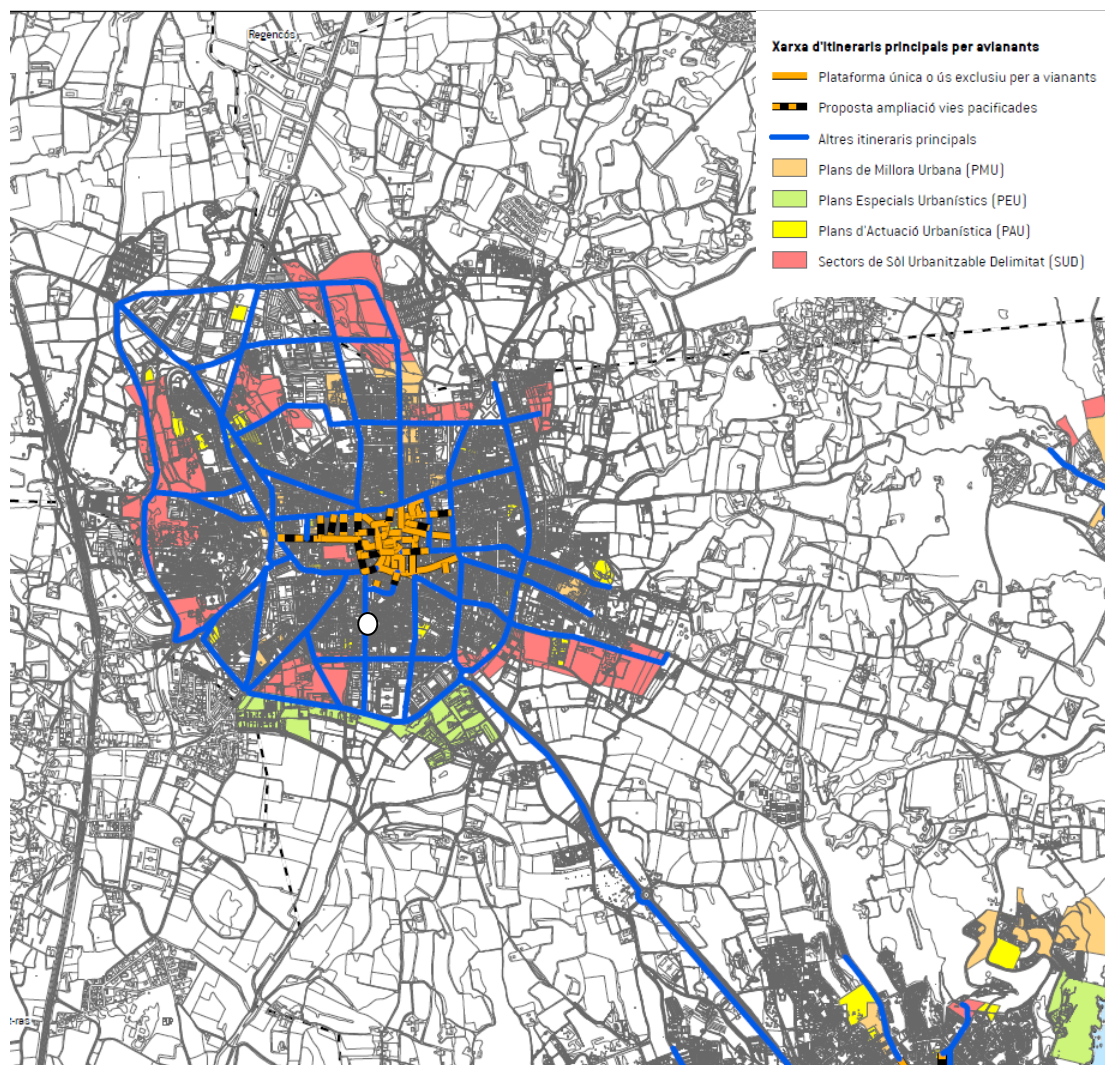


### 2.3.3.XARXA DE MODES NO MOTORITZATS

#### XARXA DE VIANANTS POUM

La xarxa d'eixos cívics i la d'itineraris principals de vianants del municipi que preveu el POUM transcorre pròxima a l'àmbit d'estudi del pla especial.

#### PROPOSTA DE XARXA DE VIANANTS POUM



Proposta xarxa vianants ( font: estudi d'avaluació mobilitat generada POUM)

Actualment la comunicació amb el centre de Palafrugell des de la zona d'àmbit d'estudi passaria pel pas localitzat a uns 300 m al nord de l'àmbit, a través del Passatge de Santa Margarida, creuant l'Av. Espanya.

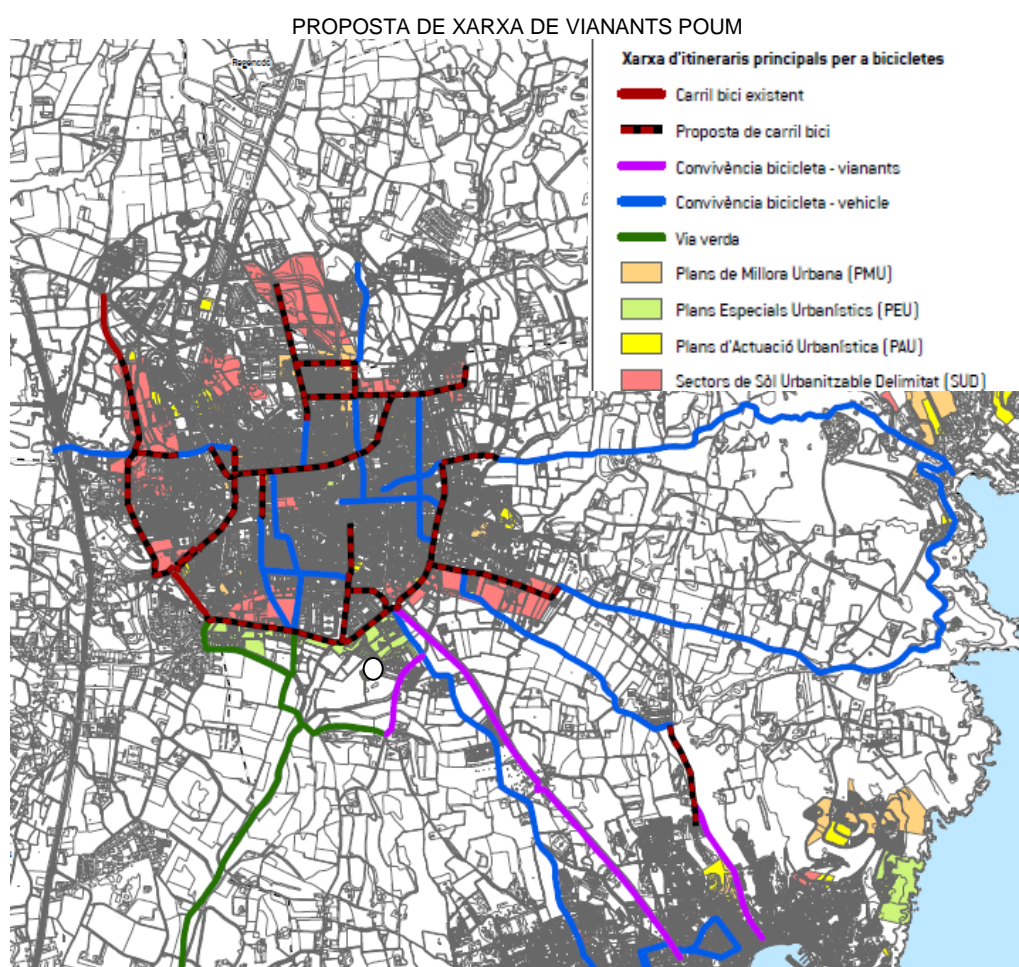
En el cas d'anar cap a la zona de costa, Llafranch i Calella de Palafrugell se situen a 3 km aproximadament, ruta que es pot realitzar a peu per la GIP6543.

## XARXA CICLABLE

La xarxa ciclable existent avui prevista a Palafrugell ja contempla les zones pròximes d'entrada i sortida de la zona d'acollida,

A més l'EAMGP proposa incrementar la xarxa ciclable, connectant sempre que sigui possible els nous desenvolupaments a la xarxa actual i als principals centres generadors de mobilitat de la ciutat, com són l'avinguda Espanya.

Prop de l'àmbit d'estudi del pla especial, l'EAMGP proposa el pas de la xarxa d'itineraris ciclables. Aquest itinerari pròxim comunica la zona del centre de Palafrugell amb l'àmbit i àrea d'acollida d'autocaravanes i amb la zona de platja.



Proposta xarxa ciclable ( font: estudi d'avaluació mobilitat generada POUM)

### 3. AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA

#### 3.1. PARÀMETRES ESTABLERTS DECRET 344/2006

##### ANNEX 1

###### Viatges generats

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

###### Viatges generats/dia

Ús d'habitatge	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Ús comercial	50 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Ús industrial	5 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m <sup>2</sup> de sòl
Franja costanera	5 viatges/m de platja

##### ANNEX 2

###### Aparcament de bicicletes

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

###### Places mínimes d'aparcament per a bicicletes

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

##### ANNEX 3

###### Aparcament de vehicles

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

###### Places mínimes d'aparcament

	Turismes (places mín. 4,75 x 2,4 m)	Motocicletes (places mín. 2,20 x 1,00)
m)		
Ús d'habitatge	màx. d'1 plaça/habitatge 1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció	màx. de 0,5 places/habitatge 1 plaça/200 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans	5 places/30 places ofertes de circulació	5 places/30 places ofertes de circulació

##### ANNEX 4

###### Dèficit d'exploració del transport públic de superfície

El càlcul del dèficit anual del transport públic de superfície es farà d'acord amb la següent fórmula:

$$D=365 \times r \times p \times 0,7$$

D=dèficit d'exploració del transport públic de superfície.

r=increment dels km totals de recorregut diàriament establert 6 circulacions mínimes a cada parada.

p=preu unitari del km recorregut.

El preu unitari del km de recorregut pel transport públic de superfície en euros s'obté de la darrera publicació del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, amb l'aplicació de l'IPC corresponent fins a l'any en curs. Els valors per a l'any 2004 són els següents:

Preu unitari del km de recorregut pel transport públic de superfície (euros). Any 2004

	Ciutats grans (més de 500.000 habitants)	4,72
Transport urbà	Ciutats mitjanes (de 100.000 a 500.000 habitants)	3,41
	Ciutats petites (menys de 100.000 habitants)	2,63
Transport interurbà		1,98

Font: decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de mobilitat generada

L'ús establert per a aparcament d'autocaravanes no s'identifica en l'Annex 1 per la concreció de viatges generats per dia. Tal com s'ha especificat prèviament, el càlcul s'establirà en funció de les places d'aparcament reals previstes, i amb factor de duplicitat corresponent a una rotació per dia sencera com a màxim, i per la modalitat mínima d'un dia d'estacionament per plaça d'autocaravana.



## 3.2. DISTRIBUCIÓ TERRITORIAL I PER MODES DE TRANSPORT DE LA MOBILITAT

A continuació s'indiquen les dades establertes a l'EAMGP, com a base per a l'avaluació de la mobilitat generada, juntament amb trànsit actual del sector.

### 3.2.1. DISTRIBUCIÓ TERRITORIAL

Segons el concepte d'aparcament d'autocaravanes s'espera que el trànsit sigui pràcticament la totalitat **extern**, de la població atreta per la possibilitat de disposar de l'espai per aparcar l'autocaravana abans descrit . Cal indicar que l'estància mínima és de un dia, per tant es preveu que la zona generi una mobilitat de vehicle privat com màxim d'una rotació sencera, corresponen al doble de les places d'aparcament previstes (aquest 114 vehicles /dia abans exposats)

L'arribada a l'aparcament seria sempre en mode vehicle privat autocaravana i la marxa d'igual forma. L'arribada a través de la confluència Av. Espanya – Av. del Mar, les dues amb capacitat suficient per aquest trànsit .

Posteriorment amb l'autocaravana aparcada es generarien un màxim de moviments amb d'altres modalitats, per efectuar visites a llocs pròxims compres, oci, restauració etc...

### 3.2.2. DISTRIBUCIÓ MODAL

En aquest escenari de mobilitat màxima de l'aparcament s'estima que els viatges generats segons modalitats seguiran el següent esquema:

#### Viatges vehicles privat

- **114 viatges /dia** (escenari màxim de rotació de l'aparcament)

#### Transport públic

- Amb un promig de 3 ocupants per vehicle, s'estima que el transport públic l'utilitzarà 1/3 dels visitants, el que correspon amb **114 viatges / dia**.

#### No motoritzats

- Amb un promig de 3 ocupants per vehicle, s'estima que la 2/3 de visitants generaran mobilitat no motoritzada.
  - No motoritzat :  $114 \text{ VP/ dia} \times 3 \text{ ocupants} \times 2/3 = \mathbf{228 \text{ viatges / dia}}$
  - S'estima que el repartiment no motoritzat correspon a la meitat en bicicleta i l'altra a vianant: **114 viatges /dia per a cada modalitat**.

Al tenir els punts de connexió pròxims i no representar un increment significatiu de viatges generats, no representa cap problema assumir aquestes puntes de viatgers al dia tant per a vianants com desplaçaments en transport públic.



### 3.3. APARCAMENT PREVIST

#### 3.3.1. APARCAMENT DE BICICLETES

Segons Annex 2 del Decret 344/2006 , per al càlcul de reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors, són els següents:

##### ANNEX 2

##### *Aparcament de bicicletes*

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

##### *Places mínimes d'aparcament per a bicicletes*

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

Font: decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de mobilitat generada

No s'especifica per a ús d'aparcament d'autocaravanes un rati normatiu de previsió d'aparcament de bicicletes, però l'aparcament de vehicles de caravanes disposa d'espai suficient per incloure aparcament de bicicletes,. Aproximadament de l'ordre per dues bicicletes per plaça d'aparcament, el que resulta 114 places en el mateix espai que s'aparca l'autocaravana.

### 3.3.2. APARCAMENT DE VEHICLES

Segons Annex 3 del Decret 344/2006, per als usos admesos per a les qualificacions establertes al Pla especial, no s'estableixen reserves mínimes d'aparcament de vehicles situats fora de la via pública, donat que l'ús en si és el d'aparcament.

En relació a la reserva de **punts de recàrrega per a vehicle elèctric**, s'haurà de complir amb allò establert per RD 1053/2014, de 12 de desembre, i en concret amb la disposició addicional primera "dotacions mínimes per a la recàrrega del vehicle elèctric en edificis o estacionaments de nova construcció i en vies públiques", que diu:

*"1. En edificis o estacionaments de nova construcció s'ha d'incloure la instal·lació elèctrica específica per a la recàrrega dels vehicles elèctrics, executada d'acord amb el que estableix la referida (ITC) BT-52, «Instal·lacions amb fins especials. Infraestructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics», que s'aprova mitjançant aquest Reial decret, amb les dotacions mínimes següents:*

- a. En aparcaments o estacionaments col·lectius en edificis de règim de propietat horitzontal, caldrà executar una conducció principal per zones comunitàries (mitjançant, tubs, canals, safates, etc.), de manera que es possibiliti la realització de derivacions fins a les estacions de recàrrega ubicada a les places d'aparcament, tal com es descriu a l'apartat 3.2 de la (ITC) BT-52,*
- b. en aparcaments o estacionaments de flotes privades, cooperatives o d'empresa, o els d'oficines, per al seu propi personal o associats, o dipòsits municipals de vehicles, les instal·lacions necessàries per subministrar a una estació de recàrrega per cada 40 places i*
- c. en aparcaments o estacionaments públics permanents, les instal·lacions necessàries per subministrar a una estació de recàrrega per cada 40 places.*

A la introducció del mateix RD 1053/2014 es menciona, com a títol indicatiu, que el nombre adequat de punts de recàrrega ha de ser equivalent, almenys, a un punt de recàrrega cada 10 vehicles, tenint també en compte el tipus de vehicles, la tecnologia de càrrega i els punts de recàrrega privats disponibles, segons polítiques europees i en particular la Directiva 2014/94/UE. La disposició addicional primera del RD 1053/2014 concreta les dotacions mínimes per a la recàrrega del vehicle elèctric en edificis o estacionaments de nova construcció i en vies públiques.

Amb un total de 57 aparcaments previstos, es disposarà de com a mínim d'un punt de càrrega (doble) a dins de l'àrea d'acollida d'autocaravanos en un futur, donat que la disponibilitat a mercat d'autocaravanos elèctriques o no existeix o es escàs, per tan es preveurà a mesura que el mercat en tingui demanda o bé com a mínim ni hagi oferta.

### 3.4. IMPACTE I ANÀLISIS DE LA MOBILITAT GENERADA SOBRE LES XARXES DE MOBILITAT

#### 3.4.1. XARXA VIÀRIA

Segons el càlcul de la mobilitat generada com a conseqüència de la concreció de la qualificació que estableix el pla especial, per aquest escenari de màxims el resultat estimat viatges generats per dia és de **114 vehicle privat**, ( 57 places x 2 torns d'aparcament de rotació) dels quals s'obren a generar viatges en altres modalitats.

Aquests viatges generats es distribueixen segons la taula de repartiment modal següent, tal com s'ha especificat en l'apartat 3.2.2 de distribució modal que té en compte la situació de l'àmbit:

	VP vehicle privat	TPC transp. públic	No motoritzats bicicletes	No motoritzats Vianants	Total màxim possible
Total viatges/dia	114	114*	114**	114***	456

Es computa 3 persones promig per autocaravana.

(\*)  $114 \times 3 \times 1/3 = 114$

(\*\*)  $114 \times 3 \times 2/3 \times 1/2 = 114$

(\*\*\*)  $114 \times 3 \times 2/3 \times 1/2 = 114$

En consideració d'aquestes dades no comportaria cap impacte negatiu en les previsions i propostes realitzades per a la xarxa viària prevista segons el mateix estudi, tal i com s'ha exposat anteriorment.

Les xarxes contigües av. Espanya Av. del Mar i l'antiga carretera a Calella de Palafrugell no estan en cap cas col·lapsades i poden absorbir aquest trànsit.

Com s'ha dit amb anterioritat els nivells de servei estan molt per sota de la classe B, per tant l'increment no es significatiu.

Intensidad Media Diaria (IMD) de una carretera convencional C-100 (x 1.000 vehículos/día).

FACTORES	PORCENTAJE DE TRAMOS DE PRHIBICIÓN DE ADELANTAMIENTO																
	20 %				40 %				60 %				80 %				
	NIVELES DE SERVICIO				NIVELES DE SERVICIO				NIVELES DE SERVICIO				NIVELES DE SERVICIO				
K	D	B	C	D	E	B	C	D	E	B	C	D	E	B	C	D	E
INCLINACIÓN DE LA RASANTE: $-2\% \leq i \leq +2\%$																	
0,08	0,50	6	9	15	32	4	8	14	32	4	7	13	32	3	7	13	32
	0,55	6	9	15	35	5	9	14	35	3	8	13	35	3	7	13	35
	0,60	5	9	14	32	4	8	13	32	3	7	12	32	3	7	12	32
	0,65	5	9	14	29	4	8	12	29	3	7	12	29	3	7	12	29
0,10	0,50	5	8	14	29	4	7	12	29	3	7	12	29	3	6	12	29
	0,55	5	7	12	28	4	7	11	28	3	6	11	28	3	6	11	28
	0,60	4	7	11	26	3	6	10	26	2	6	10	26	2	6	10	26
	0,65	4	7	11	24	3	6	10	24	2	6	10	24	2	5	10	24
0,12	0,50	4	7	11	24	3	6	10	24	3	5	10	24	2	5	10	24
	0,55	4	6	10	23	3	6	10	23	2	5	9	23	2	5	9	23
	0,60	4	6	9	21	3	5	9	21	2	5	8	21	2	5	8	21
	0,65	4	6	9	20	3	5	8	20	2	5	8	20	2	4	8	20
0,14	0,50	4	6	10	21	3	5	9	21	2	5	8	21	2	5	8	21
	0,55	3	5	9	20	3	5	8	20	2	4	8	20	2	4	8	20
	0,60	3	5	8	18	2	4	7	18	2	4	7	18	2	4	7	18
	0,65	3	5	8	17	2	4	7	17	2	4	7	17	2	4	7	17

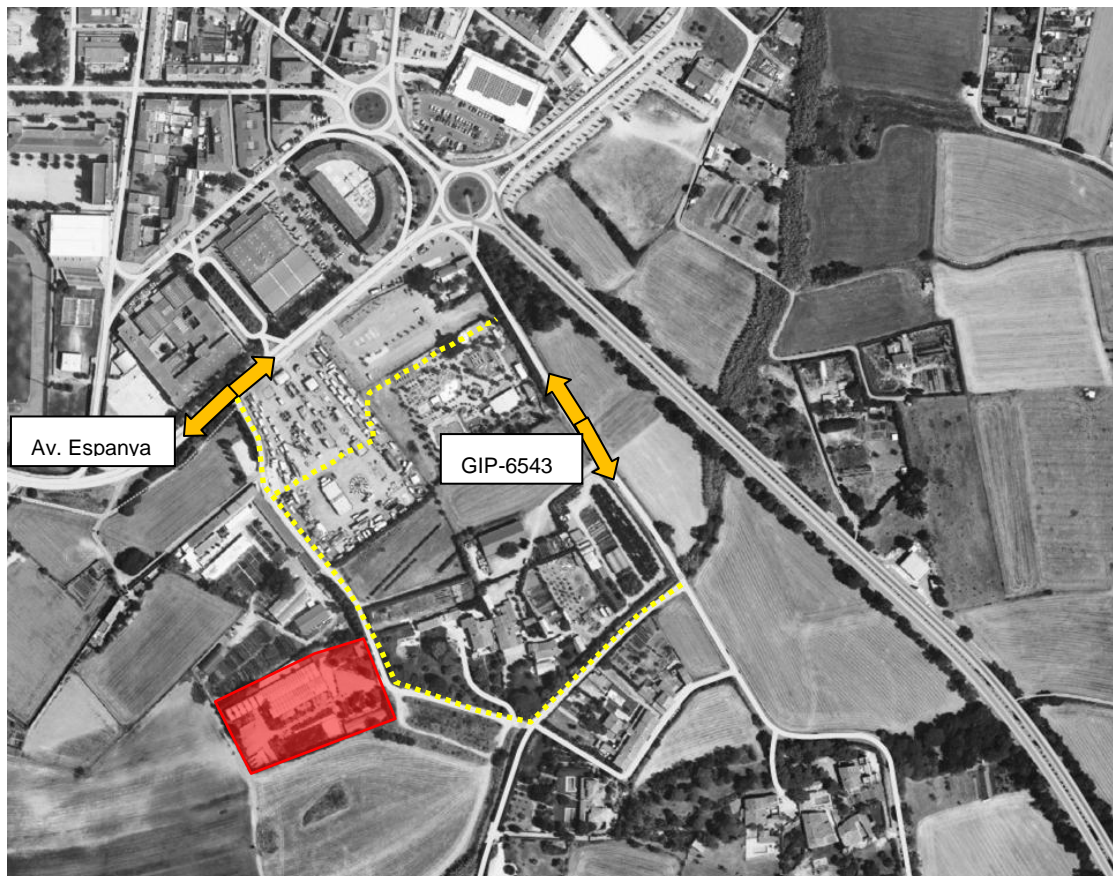
Taula 4.1 Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras

La via no canviarà de nivell de servei de classe B, i per arribar-hi es disposa dels camins passatges fins arriba a Av. Espanya o a la carretera GIP-6543.

### XARXA NO MOTORITZADA: VIANANTS I BICICLETES

Per aquest àmbit i escenari es contemplava i s'estima que la mobilitat generada és de 114 viatges a peu o similar i 114 viatges en bicicleta.

En relació amb els punts anteriors, el vial disposarà d'una plataforma compartida per a vehicles (en sentit únic) i vianants i bicicletes (en doble sentit), en les vies d'entrada i sortida de l'àrea de bicicletes, corresponent als Passatges de Santa Margarida i Passatge de Fenaia.



Proposta xarxa vianants i xarxa ciclable (font: EAMGP)

Segons art. 17.2 del decret 344/2006, la xarxa d'itineraris per a bicicletes han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2, que diu:

*“15.2 La xarxa d'itineraris principals per a vianants, a la qual s'ha de donar prioritat sobre la resta de modes de transport, ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu o amb mitjans auxiliars i com a mínim els següents:*

- a) Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.*
- b) Equipaments comunitaris, com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.*
- c) Mercats, zones i centres comercials.*
- d) Instal·lacions recreatives i esportives.*
- e) Espais lliures amb una forta freqüentació, com zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius.*
- f) Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc”*

La connectivitat ja està assegurada ens els dos Passatges fins a poder connectar amb els itineraris ja previstos al POUM i a la realitat actual de Palafrugell.

L'únic que donat que compartiran calçada es recomana disposar el vial previst es en plataforma única amb zona 30 km/h. I per tal de facilitar les indicacions es senyalitzaran els accessos a l'aparcament de caravanes.



Vorera bici ( font: manual de disseny de vies ciclistes a Catalunya)



### 3.4.2. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

Els viatges generats en la modalitat de transport públic i col·lectiu estimats són **114** viatges/dia, en un escenari de màxims.

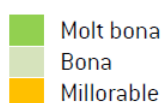
El repartiment modal actual és del 1,9% respecte del total de viatges del municipi.

El Pla de mobilitat generada de Palafrugell ja preveu augmentar la freqüència de pas d'algunes línies de transport públic.

L'estudi de mobilitat generada no contempla el percentatge d'ocupació del transport públic, però disposa de la valoració de l'oferta actual del sistema i el número d'expedicions de connexions a l'estiu i a la resta de l'any, com es pot observar a la taula següent:

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



Font: Pla de Mobilitat Urbana de Palafrugell, 2011



## **TRANSPORT COL·LECTIU URBÀ- INTERURBÀ**

Segons el criteri establert a l'EAMGP amb un factor d'hora punta del 15 % respecte els 114 viatges, l'increment en hora punta per al transport col·lectiu seria de 17 viatges/hora per l'autobús urbà. Aquest increment en hora punta s'hauria de repartir en les línies urbanes pròximes a l'àmbit, que haurien d'assumir entre 9 viatges/hora cadascuna.

- A l'estiu , que és l'època que s'espera aquest màxim de Passatgers, es disposa d'unes freqüències de pas suficients (amb una valoració de l'oferta bona) per encabir aquesta estimació màxima de viatgers per hora.

A part, en relació als itineraris previstos es preveu incrementar la proposta de transport públic a través de l'Av. Espanya en la mesura que es desenvolupin sectors nous de planejament, tal i com figura al EAMGP.

En relació a la distància de les parades de les línies de transport públic i col·lectiu amb els itineraris de vianants i bicicletes, tant la situació actual com la previsió, compleixen amb allò establert a l'art. 16.4 del decret 344/2006, que fixa la distància màxima entre aquests en 750m (es troba a 530m de distància). El Pla especial no afecta cap ubicació de parades de transport públic i col·lectiu.

## 4. FINANÇAMENT

### 4.1. COSTOS GENERATS

En relació al transport urbà no es preveu cap modificació respecte a allò establert actualment per planejament.

Per la capa de trànsit, al tractar-se de camins, no es considera un increment de manteniment més que l'ordinari, en assolir l'esgotament del ferm actual.

Per altra banda, l'atracció de turisme al municipi comportarà uns increments igual que l'IBI pertinent per poder col·laborar als costos ordinaris de manteniment d'uns carrers existents.

Per les amplades considerades en els accessos a l'àmbit caldria, com s'ha dit anteriorment, donar sentit únic als vials immediatament d'entrada i sortida de l'aparcament de caravanes a mig termini podria ser una millora respecte l'actual situació.

En el cas del carregador elèctrics donat que l'actual oferta d'autocaravanes en sistema elèctric es gairebé una anècdota o no se'n disposa de cap model no es preveu a curt termini haver d'instal·lar-lo de forma immediata, tot i així cal recollir-ho per tenir-ho en consideració tal i com recull un apartat anterior.

Els costos associats i únics que s'estableixen en el present estudi són els senyals de circulació i la senyalització de l'aparcament d'autocaravanes. Concretament són:

- 4 senyals de P autocaravanes.
- 2 senyals zona 30 km/h

El cost material estimat seria:

$$6 \text{ senyals} \times 250 \text{ €/ senyal} = \mathbf{1.500 \text{ €}}$$

## 5. CONCLUSIONS

El Pla especial urbanístic d'àrea d'acollida d'autocaravanes a Palafrugell, en el Passatge de Santa Margarida, considera un aparcament de caravanes de 57 places en una area de 7.272 m<sup>2</sup>, en una zona hàbil segons el POUM vigent N44 per aparcament d'autocaravanes.

Segons el present estudi es considera que la mobilitat generada pels diferents repartiments modals estimats en el present estudi seran absorbits per les actuals vies i sistemes de transport existents.

El present Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada dóna compliment al Decret 344/2006, de 19 setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, i considera **COMPATIBLE** la mobilitat generada com a conseqüència de les determinacions establertes pel Pla especial urbanístic per a la implantació d'una àrea d'acollida d'autocaravanes a Palafrugell, i segons les recomanacions indicades al present pla.

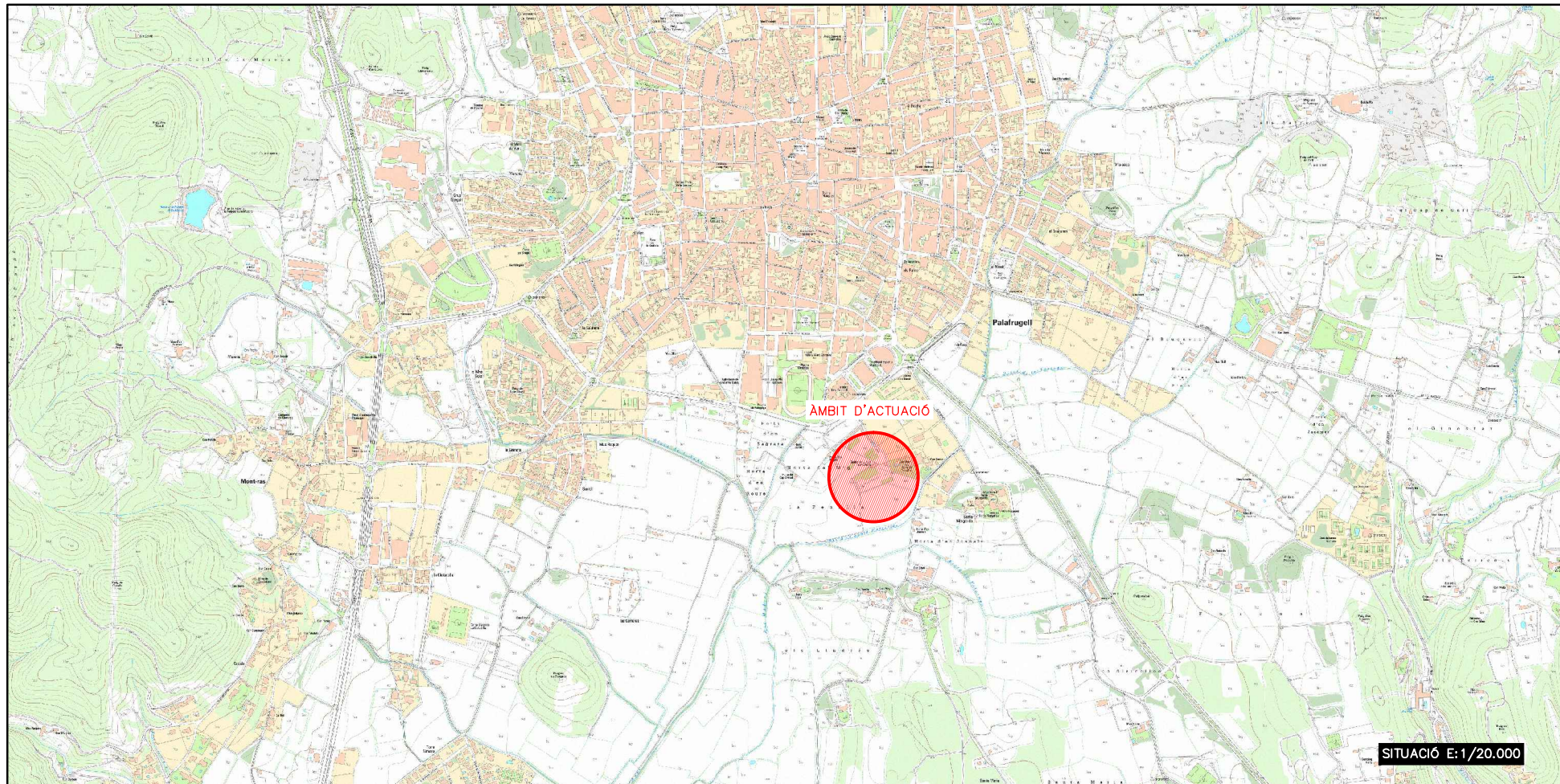
Palafrugell, juliol del 2024  
 Signat,

Lluís Torrentó Serra  
 Enginyer de Camins, Canals i Ports  
 Col·legiat núm. 27.019



**DOCUMENTACIÓ GRÀFICA**





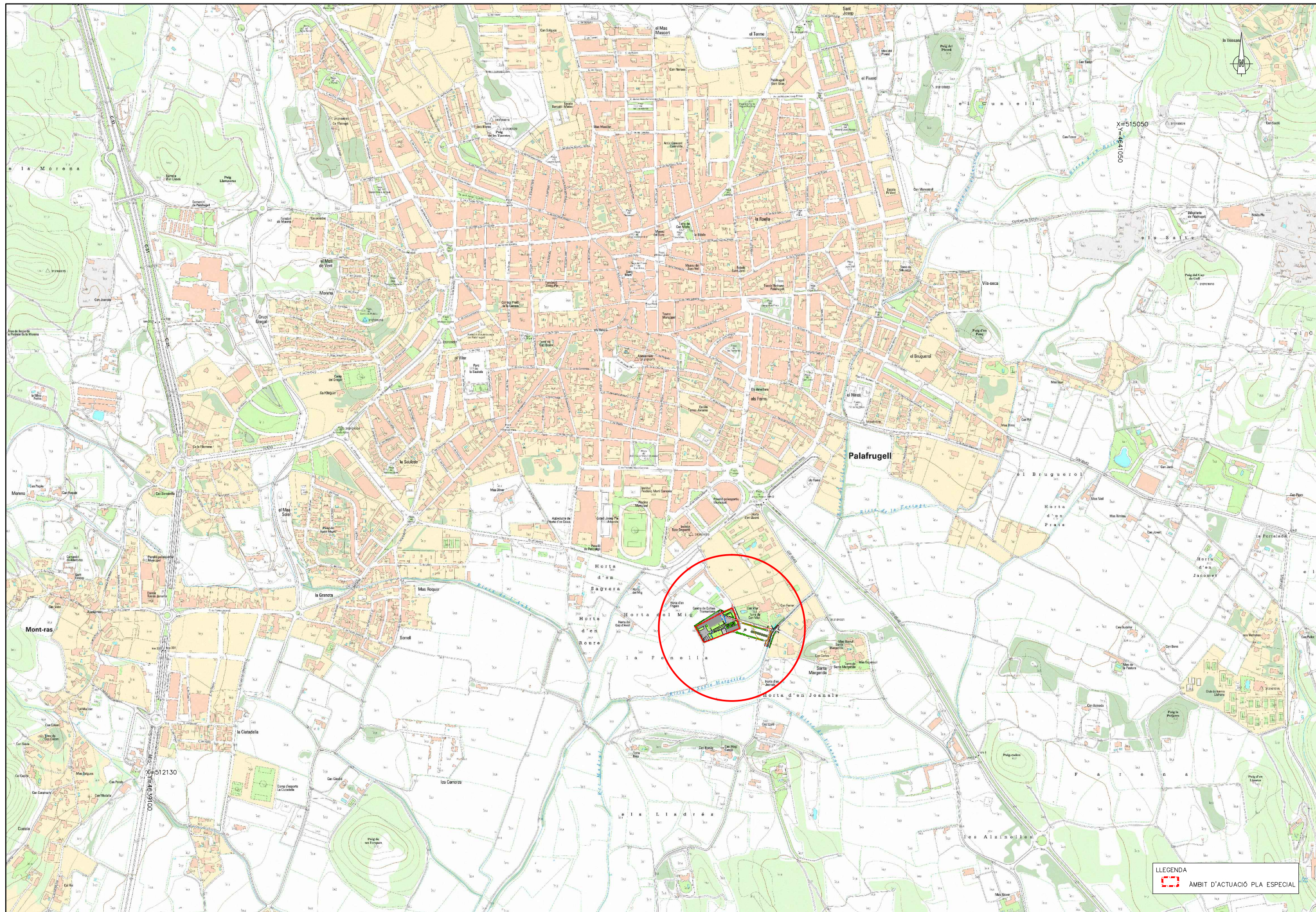
**ESTUDI D' AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA DEL PLA ESPECIAL ÀREA D'ACOLLIDA D'AUTOCARAVANES. PALAFRUGELL.**

**ÍNDEX DE PLÀNOLS**

Número	Nom plànol	Escala	Fulls
1	Situació - Índex	1/20000	1
2	Planta general	1/10000	2
3	Planta estat actual	1/1000	1
4	Planta cadastre	1/1000	1
5	Planta planejament vigent	S/E	1
6	Planta zonificació	1/500	1
7	Planta proposta	1/500	1
8A	Mobilitat rodada general	1/25000	1
8B	Mobilitat vianants	1/5000	1
8C	Mobilitat bicicletes	1/5000	1
8D	Xarxa transport públic	1/5000	1
9	Planta mobilitat generada	S/E	1
10	Planta proposta d'actuacions	1/2000	1
<b>TOTAL</b>			<b>14</b>








X=515050  
Y=46101050

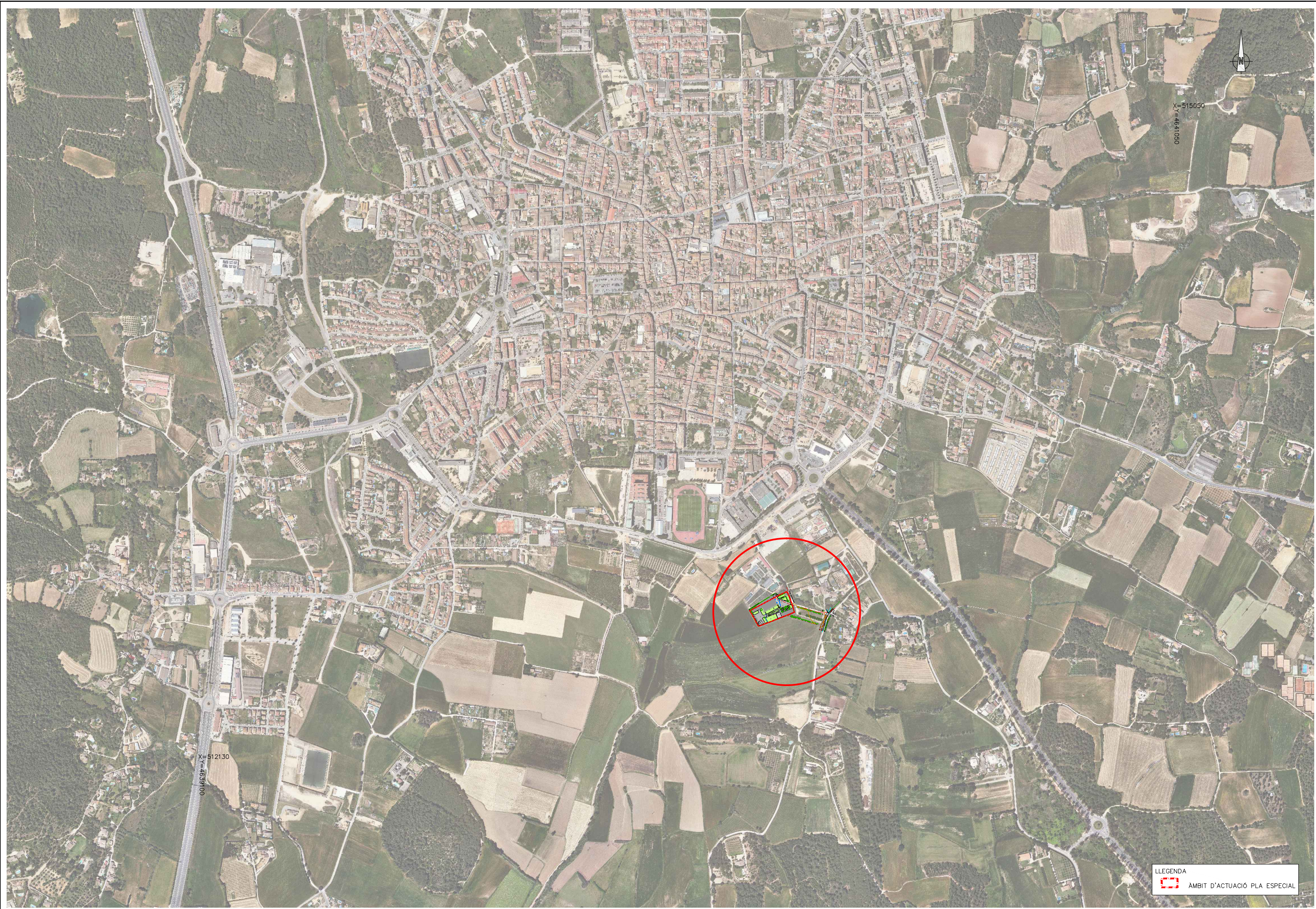
X=512130  
Y=46391000


LLEGENDA  
 AMBIT D'ACTUACIÓ PLA ESPECIAL

PROMOTOR <b>ECOERMEDAS, S.L.</b>	AUTOR DEL PROJECTE <b>INGENYERIA LARIX</b> LUIS TORRENTO SERRA E.C.C.P.	TITOL DEL PROJECTE ESTUDI D'AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA DEL PLA ESPECIAL ÀREA D'ACOLLIDA D'AUTOCARAVANES. PALAFRUGELL	CLAU 24_002_U_019	ESCALES A3: 1/10.000 A1: 1/5.000 ORIGINALS A3 	NOM DEL PLANOL: PLANTA GENERAL SOBRE CARTOGRAFIA	DATA: JULIOL 2024 NOM FITXER: 02_GEN.dwg PLANOL NÚM. 02A FULL 1 DE 2
-------------------------------------	--	--	----------------------	---	---	--

SISTEMA DE REFERÈNCIA: ETRS89





LLEGENDA  
 AMBIT D'ACTUACIÓ PLA ESPECIAL

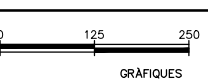
PROMOTOR  
**ECOERMEDAS. S.L.**

AUTOR DEL PROJECTE  
**INGENYERIA LARIX**  
*Luis Torrens Serra*  
 LLUIS TORRENTS SERRA  
 E.C.C.P.

TITOL DEL PROJECTE  
 ESTUDI D'AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA DEL PLA ESPECIAL ÀREA D'ACOLLIDA D'AUTOCARAVANES. PALAFRUGELL

CLAU  
 24\_002\_U\_019

ESCALES  
 A3: 1/10.000  
 A1: 1/5.000  
 ORIGINALS A3

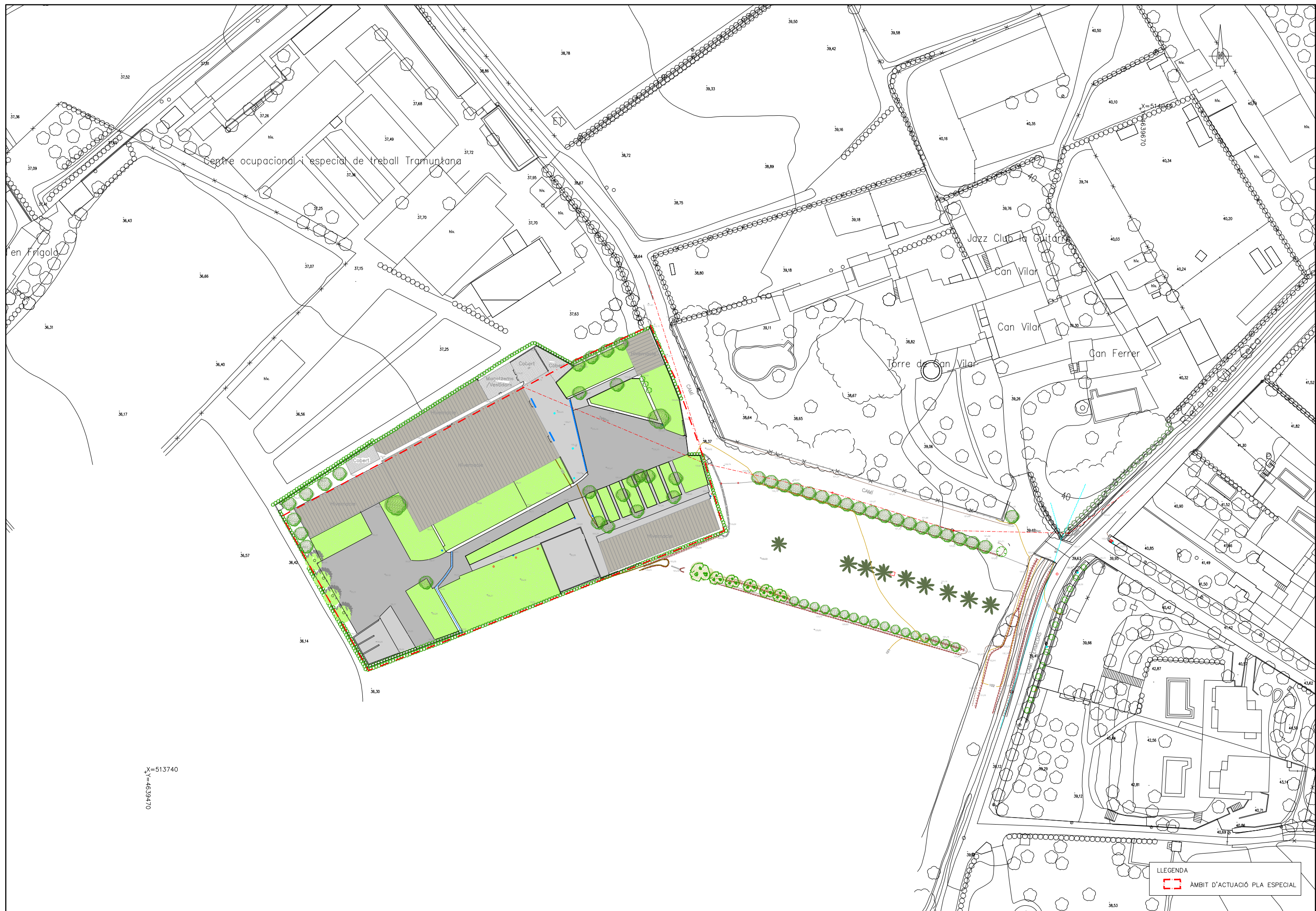


NOM DEL PLANOL:  
 PLANTA GENERAL SOBRE ORTOFOTO

DATA:  
 JULIOL 2024  
 NOM FITXER:  
 02\_GEN.dwg  
 PLÀNOL NÚM.  
 02B  
 FULL 2 DE 2

SISTEMA DE REFERÈNCIA: ETRS89





X=513740  
Y=4639470

LLEGENDA  
 AMBIT D'ACTUACIÓ PLA ESPECIAL

PROMOTOR  
**ECOERMEDAS. S.L.**

AUTOR DEL PROJECTE  
**INGENYERIA LARIX**  
 LLUIS TORRENTO SERRA E.C.C.P.

TITOL DEL PROJECTE  
 ESTUDI D'AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA DEL PLA ESPECIAL ÀREA D'ACOLLIDA D'AUTOCARAVANES. PALAFRUGELL

CLAU  
 24\_002\_U\_019

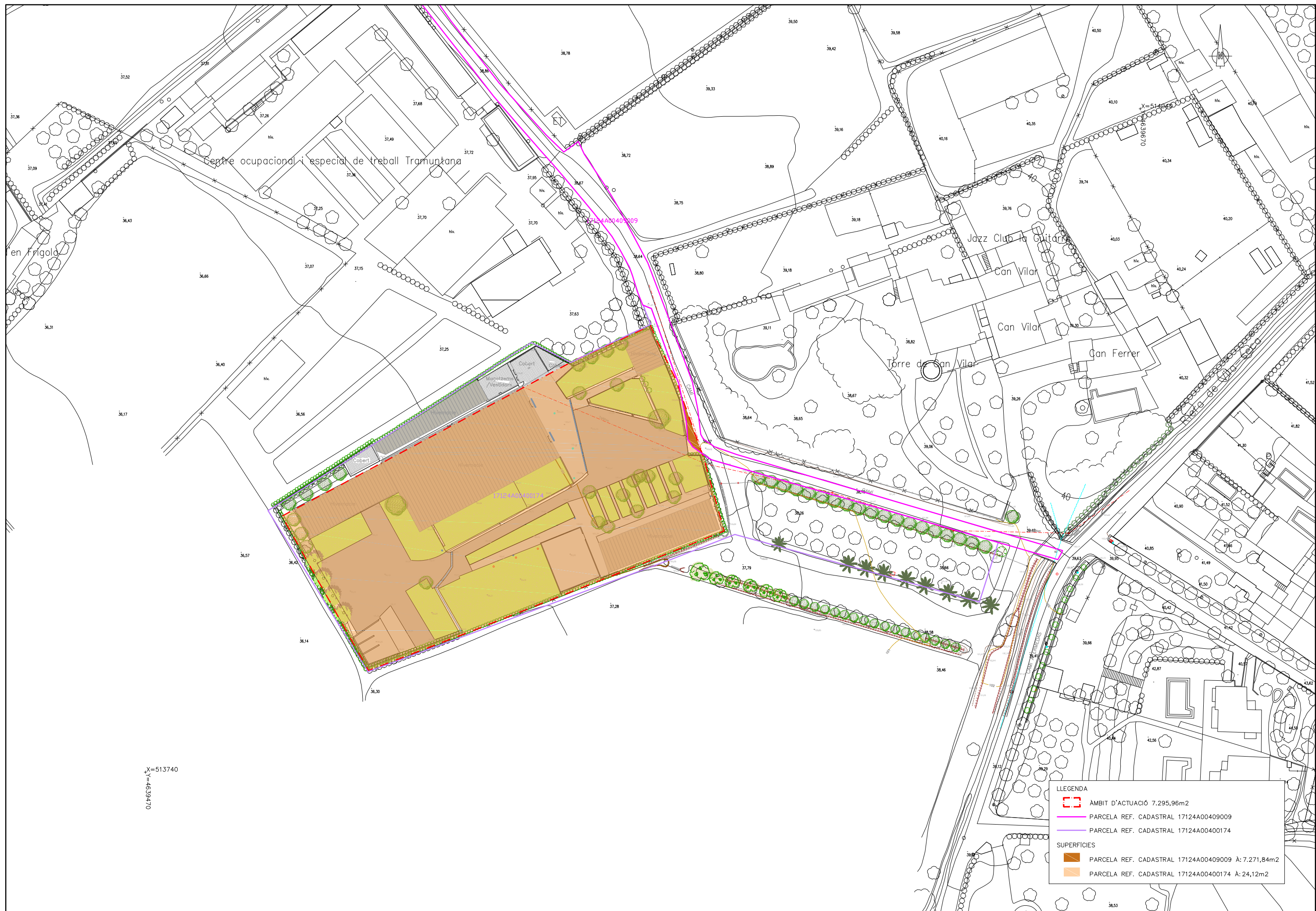
ESCALES  
 A3: 1/1000  
 A1: 1/500  
 ORIGINALS A3

NOM DEL PLANOL:  
 PLANTA ESTAT ACTUAL

DATA:  
 JULIOL 2024  
 NOM FITXER:  
 03\_ACT.dwg  
 PLANOL NÚM:  
 03  
 FULL 1 DE 2

SISTEMA DE REFERÈNCIA: ETRS89





X=513740  
Y=4639470

LLEENDA	
	ÀMBIT D'ACTUACIÓ 7.295,96m <sup>2</sup>
	PARCELA REF. CADASTRAL 17124A00409009
	PARCELA REF. CADASTRAL 17124A00400174
SUPERFÍCIES	
	PARCELA REF. CADASTRAL 17124A00409009 À: 7.271,84m <sup>2</sup>
	PARCELA REF. CADASTRAL 17124A00400174 À: 24,12m <sup>2</sup>

PROMOTOR  
**ECOERMEDAS. S.L.**

AUTOR DEL PROJECTE  
  
 LUIS TORRENTO SERRA  
 E.C.C.P.

TITOL DEL PROJECTE  
 ESTUDI D'AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA DEL PLA ESPECIAL ÀREA D'ACOLLIDA D'AUTOCARAVANES. PALAFRUGELL

CLAU  
24\_002\_U\_019

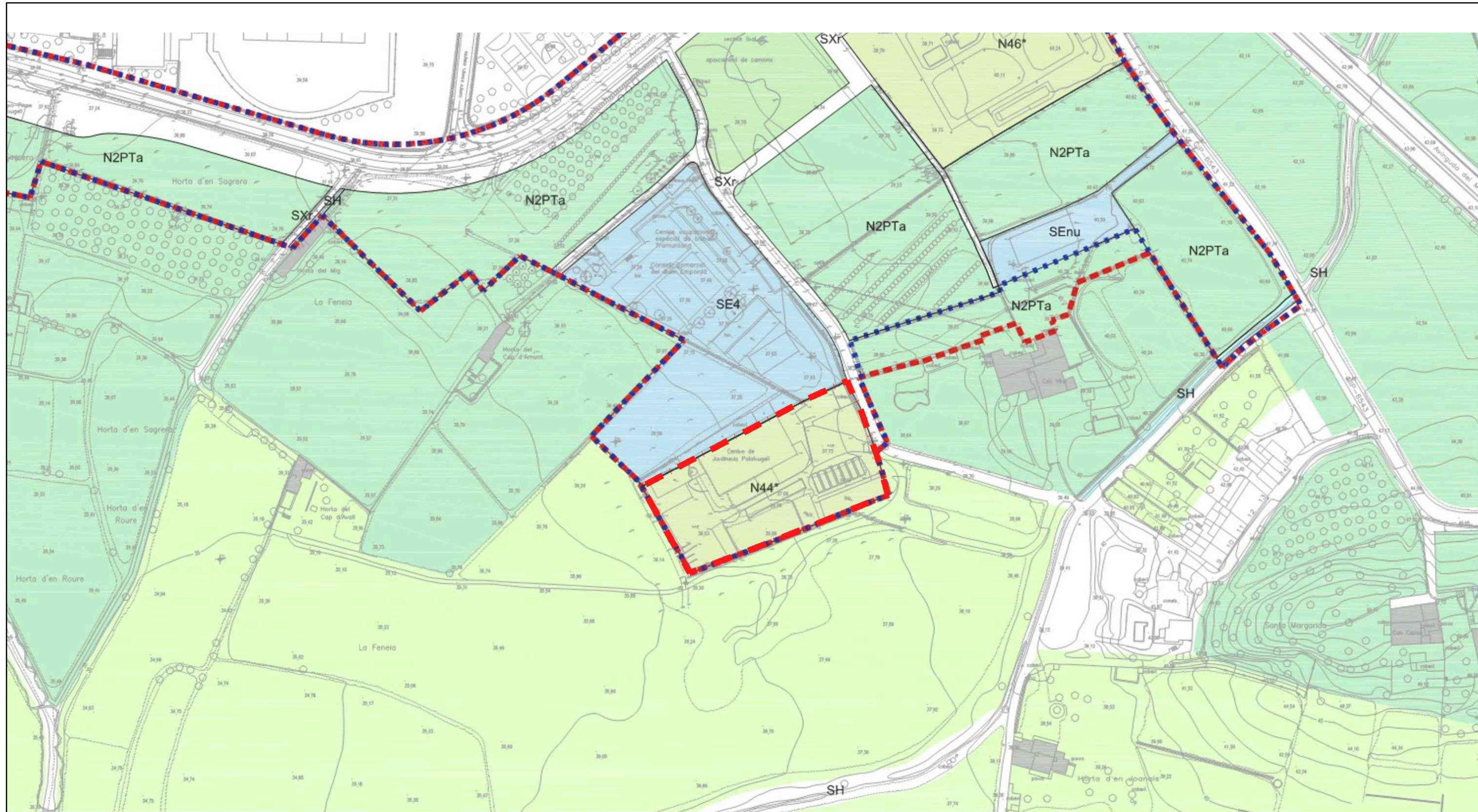
ESCALES  
 A3: 1/1000  
 A1: 1/500  
 ORIGINALS A3

NOM DEL PLANOL:  
 PLANTA FINQUES CADASTRAL I SUPERFÍCIES

DATA:  
JULIOL 2024  
 NOM FITXER:  
04\_CADASTRE.dwg  
 PLANOL NÚM.  
04  
 FULL 1 DE 1

SISTEMA DE REFERÈNCIA: ETRS89





SISTEMES

- SH HIDROGRÀFIC
- SE4 EQUIPAMENT CULTURAL-SOCIAL-RELIGIÓS
- SEnu EQUIPAMENT EN SNU FAÇANA EST

ZONES

- SV1f PARC TERRITORIAL
- ST1 SERVEIS TÈCNICS
- N2PTa PROTECCIÓ TERRITORIAL AGRÍCOLA
- N2PTa-h HORTS DEL LÍMIT
- N2h HORTS INTENSIVS
- N43\* ACTIVITAT AUTORIZADA INDÚSTRIA/SERVEIS
- N43f ACTIVITAT AUTORIZADA INDÚSTRIA/SERVEIS REGULACIÓ FRONT
- N46\* ACTIVITAT AUTORIZADA DOTACIONS LÚDIQUES
- N44\* ACOLLIDA DE CARAVANES

PROMOTOR  
**ECOERMEDAS. S.L.**

AUTOR DEL PROJECTE  
**INGENYERIA LARIX**  
LUIS TORRENTO SERRA E.C.C.P.

TITOL DEL PROJECTE  
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA DEL PLA ESPECIAL ÀREA D'ACOLLIDA D'AUTOCARAVANES. PALAFRUGELL

CLAU  
24\_002\_U\_019

ESCALES  
A3: S/E  
ORIGINALS A3  
GRÀFIQUES

NOM DEL PLANOL:  
PLANEJAMENT VIGENT

DATA:  
JULIOL 2024  
NOM FITXER:  
05\_PLANEJA.dwg  
PLÀNOL NÚM.  
05  
FULL 1 DE 1

SISTEMA DE REFERÈNCIA: ETRS89





LLEGENDA		SUPERF.	%
	ÀMBIT ESTACIONAMENT-PERNOCTACIÓ	2.710,09m <sup>2</sup>	37,15%
	EMMAGATZEMATGE	228,34m <sup>2</sup>	3,13%
	ÀMBIT SERVEIS	551,02m <sup>2</sup>	7,00%
	ÀMBIT CIRCULACIÓ	2.219,06m <sup>2</sup>	30,41%
	ÀMBIT DESCANS-ESBARJO	1.627,45m <sup>2</sup>	22,31%
		7.295,96m <sup>2</sup>	100,00%

SISTEMA DE REFERÈNCIA: ETRS89





LLEGGENDA	
<span style="color: red;">- - -</span>	ÀMBIT D'ACTUACIÓ PLA ESPECIAL: 7.296m <sup>2</sup>
<span style="color: orange;">- - -</span>	ÀMBIT ÀREA: 7.272m <sup>2</sup>
<span style="color: purple;">—</span>	PARCELA REF. CADASTRAL 17124A00409009
<span style="color: purple;">—</span>	PARCELA REF. CADASTRAL 17124A00400174
NÚMERO MÀXIM DE PLACES: 59	

PROMOTOR  
**ECOERMEDAS. S.L.**

AUTOR DEL PROJECTE  
 ENGINEYERIA  
**LARIX**  
 LLUIS TORRENTO SERRA  
 E.C.C.P.

TITOL DEL PROJECTE  
 ESTUDI D'AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA DEL PLA ESPECIAL ÀREA D'ACOLLIDA  
 D'AUTOCARAVANES. PALAFRUGELL

CLAU  
 24\_002\_U\_019

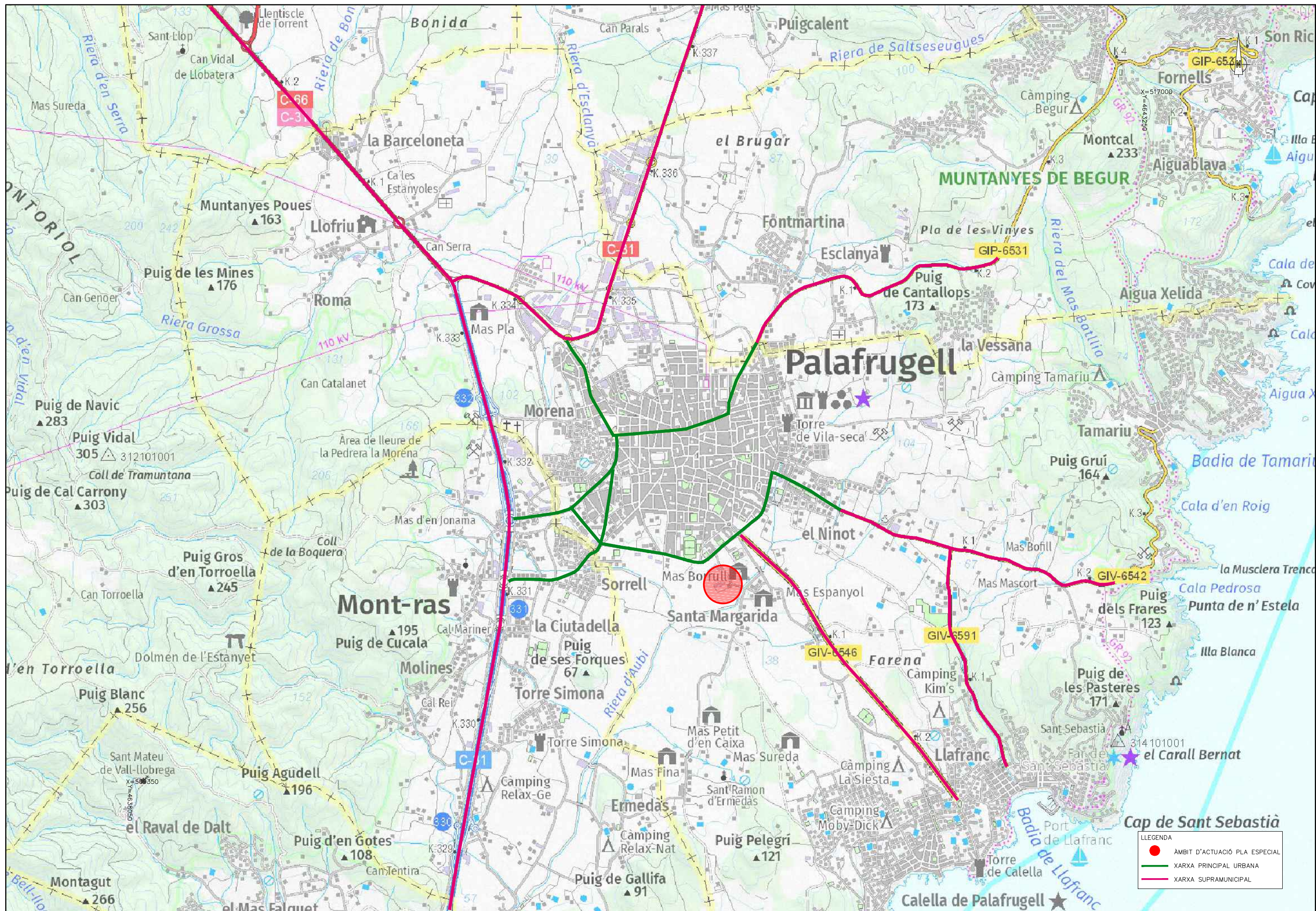
ESCALES  
 A3: 1/500  
 A1: 1/250  
 ORIGINALS A3

NOM DEL PLANOL:  
 PLANTA PROPOSTA

DATA:  
 JULIOL 2024  
 NOM FITXER:  
 07\_PROP.dwg  
 PLANOL NÚM.  
 07  
 FULL 1 DE 1

SISTEMA DE REFERÈNCIA: ETRS89





PROMOTOR  
**ECOERMEDAS. S.L.**

AUTOR DEL PROJECTE  
**ENGINYERIA LARIX**  
 LUIS TORRENTÓ SERRA E.C.C.P.

TITOL DEL PROJECTE  
 ESTUDI D'AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA DEL PLA ESPECIAL ÀREA D'ACOLLIDA D'AUTOCARAVANES. PALAFRUGELL

CLAU  
 24\_002\_U\_019

ESCALES  
 A3: 1/25.000  
 A1: 1/12.500  
 ORIGINALS A3

0 312,5 625  
 GRÀFIQUES

NOM DEL PLANOL:  
 XARXA VIÀRIA D'ACCÉS A PALAFRUGELL  
 MOBILITAT RODADA GENERAL

DATA:  
 JULIOL 2024

NOM FITXER:  
 08A\_COTXES.dwg

PLÀNOL NÚM.  
 08A

FULL 1 DE 1

SISTEMA DE REFERÈNCIA: ETRS89





LLEGGENDA

	ÀMBIT D'ACTUACIÓ PLA ESPECIAL
	ALTRES ITINERARIS PRINCIPALS

PROMOTOR  
**ECOERMEDAS. S.L.**

AUTOR DEL PROJECTE  
**LARIX** INGENYERIA  
**LLUÍS TORREMONTÓ SERRA**  
E.C.C.P.

TÍTOL DEL PROJECTE  
 ESTUDI D'AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA DEL PLA ESPECIAL ÀREA D'ACOLLIDA D'AUTOCARAVANES. PALAFRUGELL

CLAU  
24\_002\_U\_019

ESCALES  
 A3: 1/5.000  
 A1: 1/2.500  
 ORIGINALS A3

NOM DEL PLANOL:  
 XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS

DATA:  
 JULIOL 2024  
 NOM FITXER:  
 08B\_VIANAN.dwg  
 PLANOL NÚM.  
 08A  
 FULL 1 DE 1

SISTEMA DE REFERÈNCIA: ETRS89





X=514540  
Y=464030

X=513010  
Y=4639250

LLEGGENDA	
	ÀMBIT D'ACTUACIÓ PLA ESPECIAL
	CARRIL BICI EXISTENT
	PROPOSTA DE CARRIL BICI
	CONVIVÈNCIA BICICLETA-VIANANTS
	CONVIVÈNCIA BICICLETA-VEHICLES
	VIA VERDA

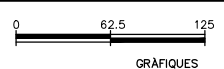
PROMOTOR  
**ECOERMEDAS. S.L.**

AUTOR DEL PROJECTE  
**ENGINYERIA**  
**LARIX**  
 LLUIS TORRENTO SERRA  
 E.C.C.P.

TITOL DEL PROJECTE  
 ESTUDI D'AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA DEL PLA ESPECIAL ÀREA D'ACOLLIDA  
 D'AUTOCARAVANES. PALAFRUGELL

CLAU  
 24\_002\_U\_019

ESCALES  
 A3: 1/5.000  
 A1: 1/2.500  
 ORIGINALS A3



NOM DEL PLANOL:  
 XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A  
 BICICLETES

DATA:  
 JULIOL 2024  
 NOM FITXER:  
 08C\_BICI.dwg

PLANOL NÚM.  
 08C  
 FULL 1 DE 1

SISTEMA DE REFERÈNCIA: ETRS89





LLEGGENDA	
	AMBIT D'ACTUACIÓ PLA ESPECIAL
	PARADES D'AUTOBÚS
	RUTA ACTUAL BUS URBÀ CALELLA/LLAFRANC
	RUTA ACTUAL BUS URBÀ TAMARIU
	RUTA BUS INTERURBÀ

PROMOTOR  
**ECOERMEDAS. S.L.**

AUTOR DEL PROJECTE  
**INGENYERIA**  
**LARIX**  
 LLUIS TORRENTO SERRA  
 E.C.C.P.

TITOL DEL PROJECTE  
 ESTUDI D'AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA DEL PLA ESPECIAL ÀREA D'ACOLLIDA  
 D'AUTOCARAVANES. PALAFRUGELL

CLAU  
 24\_002\_U\_019

ESCALES  
 A3: 1/5.000  
 A1: 1/2.500  
 ORIGINALS A3

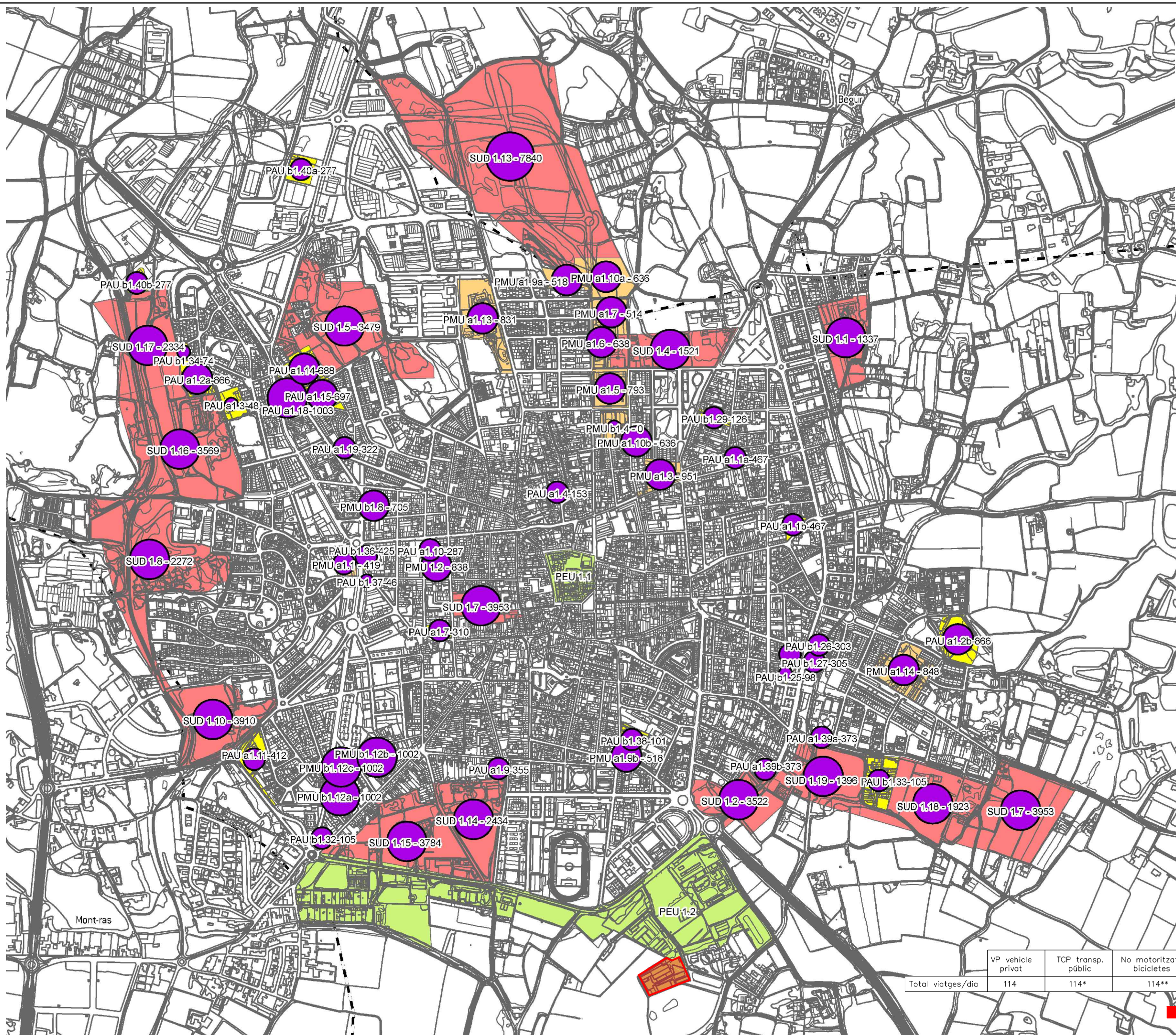
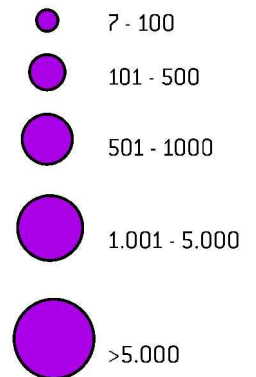
NOM DEL PLÀNOL:  
 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

DATA:  
 JULIOL 2024  
 NOM FITXER:  
 08D\_BUS.dwg  
 PLÀNOL NÚM.  
 08D  
 FULL 1 DE 1

SISTEMA DE REFERÈNCIA: ETRS89



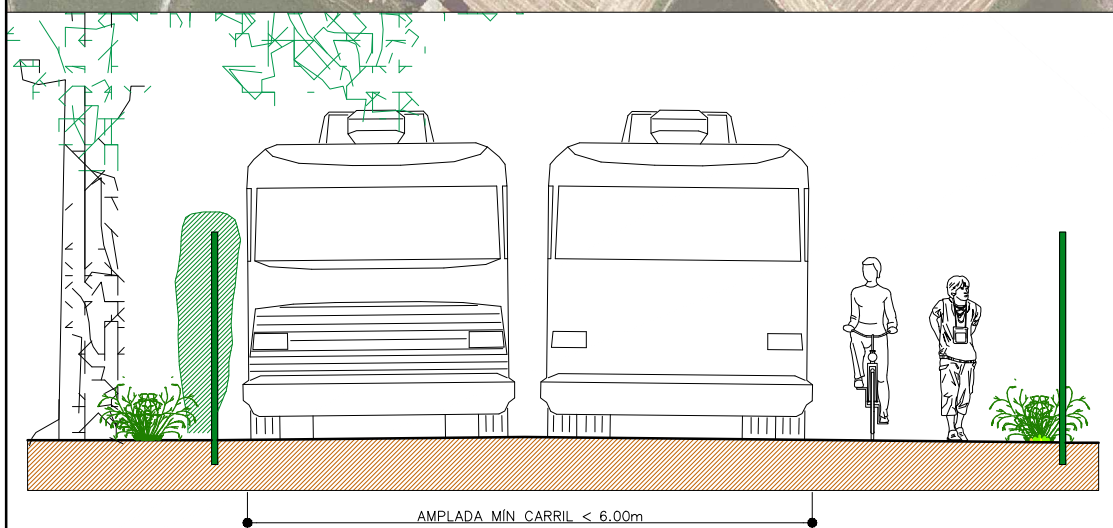
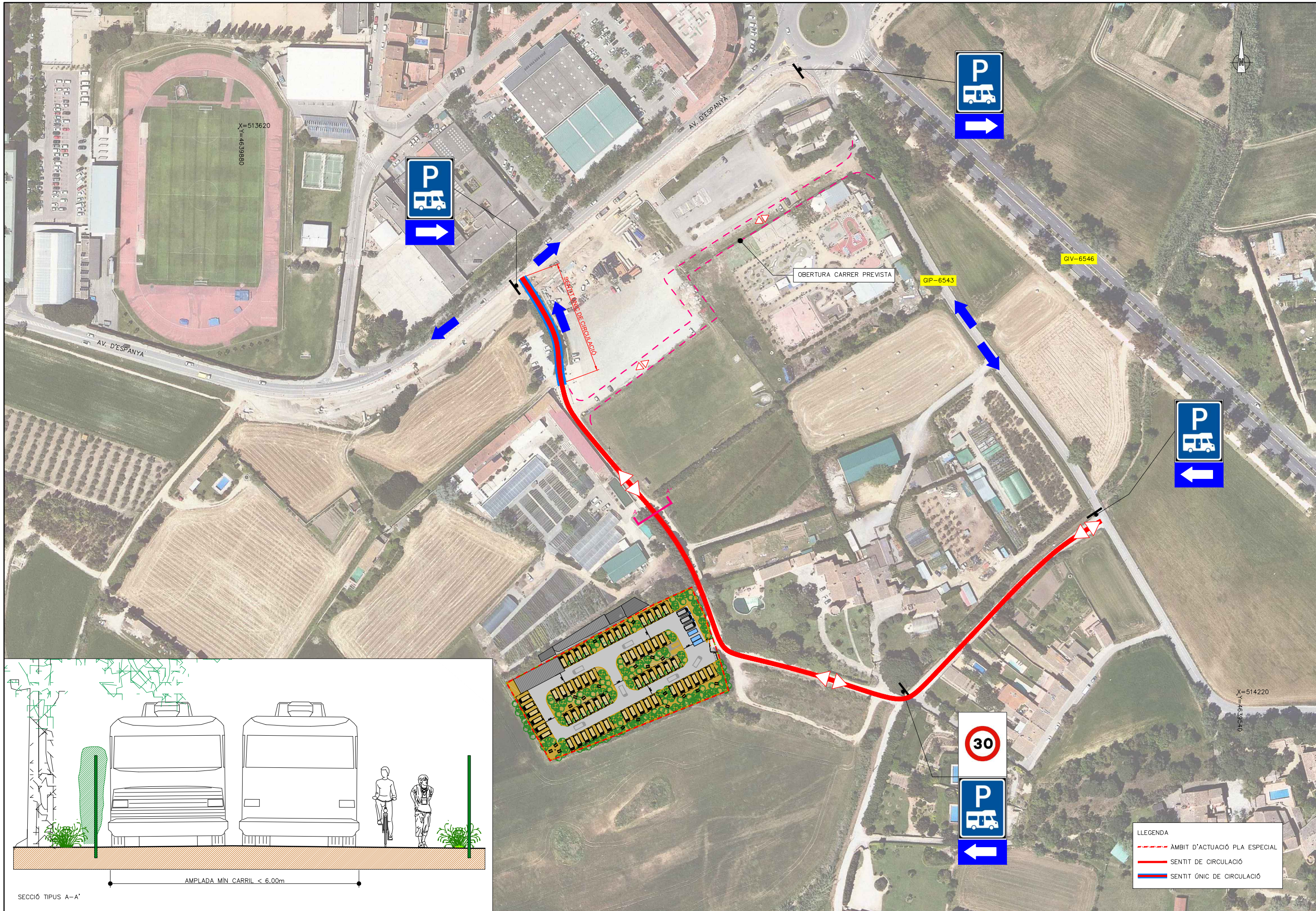
Mobilitat generada (viatges/dia)



	VP vehicle privat	TCP transp. públic	No motoritzats bicicletes	No motoritzats vianants	Total màxim possible
Total viatges/dia	114	114*	114**	114***	456

AMBIT D'ACTUACIÓ PLA ESPECIAL





LLEGGENDA

- ÀMBIT D'ACTUACIÓ PLA ESPECIAL
- SENTIT DE CIRCULACIÓ
- SENTIT ÚNIC DE CIRCULACIÓ