



Ajuntament
de Lladó

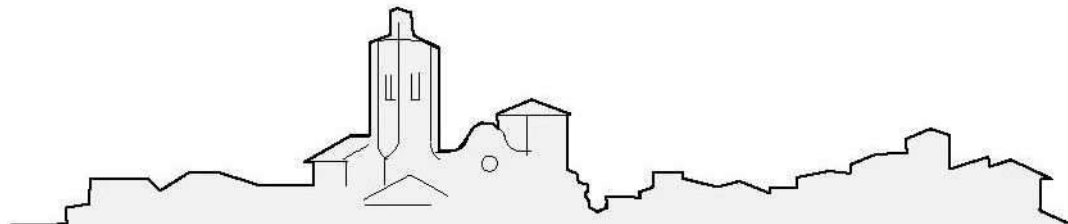
Plaça Ajuntament,2
17476 LLADÓ



DOCUMENT PER
APROVACIÓ INICIAL

ESTUDI
D'AVALUACIÓ
MOBILITAT
GENERADA

Maig de 2013



PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE LLADÓ

ESTUDI D'AVUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

JULIOL 2013

Realitzat per:

Ester Batlle i Genís

Llicenciada en Geografia

Col·legiada núm. 1.748

TAULA DE CONTINGUT

1. INTRODUCCIÓ I OBJECTE.....	1
1.1. DELIMITACIÓ ADMINISTRATIVA DE L'ÀMBIT D'ESTUDI	3
1.2. MARC LEGISLATIU	3
1.3. OBJECTIUS	3
2. PRESENTACIÓ DEL PLANEJAMENT URBANÍSTIC.....	5
2.1. ÀMBIT D'ESTUDI	7
2.2. ASPECTES GENERALS DEL PLANEJAMENT URBANÍSTIC.....	8
2.3. RELACIÓ D'USOS I ACTUACIONS EN MATÈRIA DE MOBILITAT	10
3. ESTAT ACTUAL DEL SISTEMA DE MOBILITAT	19
3.1. PAUTES DE MOBILITAT	21
3.2. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT	22
3.3. MOBILITAT A PEU	29
3.4. MOBILITAT EN BICICLETA	31
3.5. OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC.....	32
3.6. RESUM DE LA MOBILITAT ACTUAL	33
4. MOBILITAT GENERADA	35
5. XARXA DE MOBILITAT I RESERVES D'ESPAI A LA XARXA VIÀRIA	41
5.1. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS	44
5.2. ITINERARI PRINCIPAL PER AL TRANSPORT COL·LECTIU	47
5.3. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETES	49
5.4. XARXA BÀSICA PER A VEHICLES	54
6. RESUM I CONCLUSIONS	57

1. Introducció i objecte

1. Introducció i objecte

1.1. Delimitació administrativa de l'àmbit d'estudi

L'àmbit administratiu al qual es circumscriu el present estudi és el **municipi de Lladó**, dins la comarca de l'Alt Empordà.

1.2. Marc legislatiu

La normativa urbanística vigent (Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme i la posterior Llei 3/2012, del 22 de febrer de modificació del text refós de la Llei d'urbanisme) estableix que **tot Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) ha de vetllar per la mobilitat sostenible** del municipi. El **Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme**, concreta que s'ha d'incloure al POUM un estudi *d'avaluació de la mobilitat generada*.

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada es defineix a la **Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat**, com a document que ha d'avaluar l'increment potencial dels desplaçaments provocats 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 en bicicleta i a peu. Els instruments, projectes, directrius i contingut que ha de contenir l'estudi es desenvolupen al **Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada**.

En el marc d'aquesta legislació i en base a aquest darrer decret, es presenta **l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del POUM de Lladó**.

1.3. Objectius

El present estudi té com a objectiu definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada a Lladó segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, d'acord amb el Decret 344/2006.

En aquest sentit, cal dir que el planejament proposat ja promou una mobilitat sostenible, atenent a la seva trama urbana compacta, i els carrers pensats per als vianants i la bicicleta.

Els objectius fixats pel **Decret 344/2006** i, per tant, que persegueix aquest estudi, són els següents:

- Identificar els focus de major generació de viatges.
- Identificar les xarxes de transport col·lectiu d'infraestructura fixa, les de vianants i les de bicicleta, existents i previstes.
- Identificar els espais reservats per a la parada de transport col·lectiu.
- Establir les xarxes d'itineraris principals per a vianants, per a transport col·lectiu i per a bicicletes.

2. Presentació del planejament urbanístic

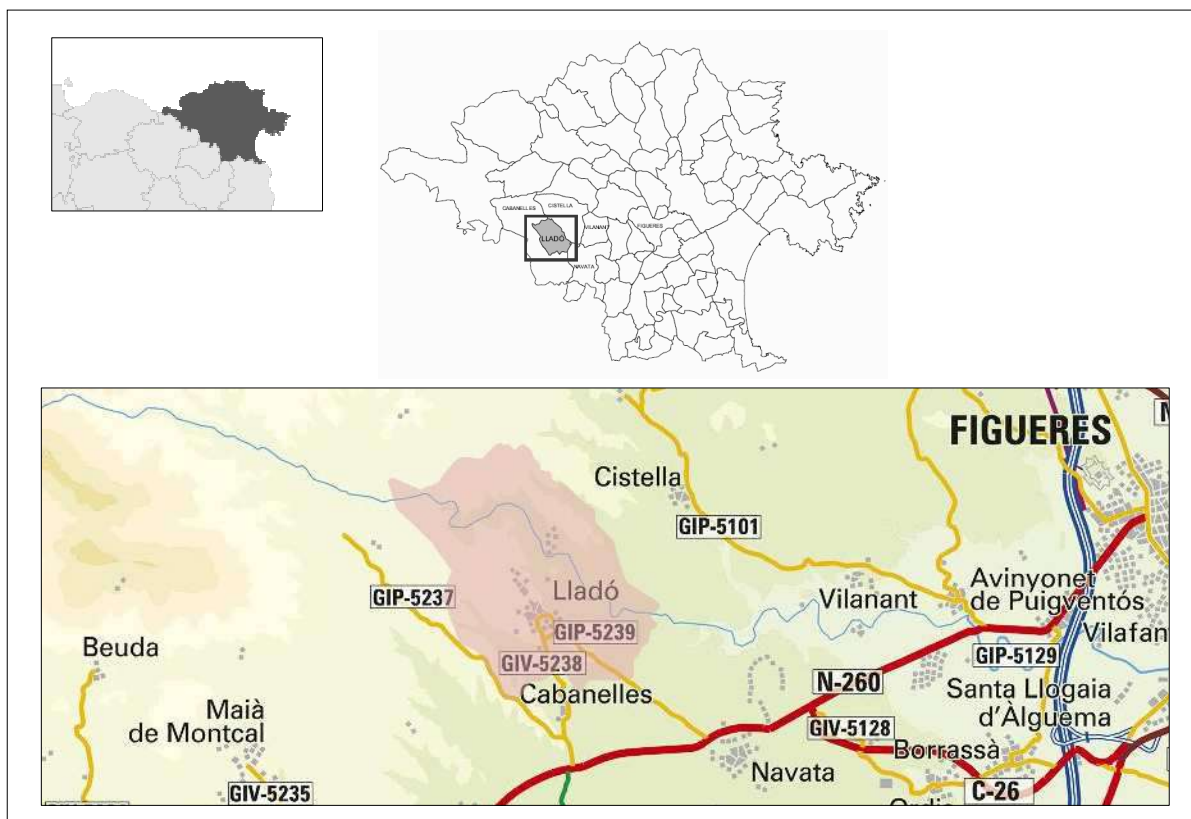
2. Presentació del planejament urbanístic

2.1. Àmbit d'estudi

Lladó es troba al sud-oest de la comarca de l'Alt Empordà i a una altitud de 197 m sobre el nivell del mar. El seu terme municipal limita al nord amb el terme de Cistella, al sud i a l'oest amb Cabanelles i a l'est amb Navata. Se situa a uns 15 km de Figueres, la capital comarcal, i a uns 38 km de Girona, la capital de la demarcació.

El municipi compta amb 736 habitants (Idescat, 2012), xifra màxima assolida arrel de la lleugera recuperació iniciada l'any 2001 (521 habitants), després d'una progressiva davallada de població començada a principis del segle XX (1.088 habitants, any 1910).

Figura 1. Lladó en el seu context territorial.



Font: Recull de cartografia existent.

2.2. Aspectes generals del planejament urbanístic

El **planejament urbanístic** que regeix el municipi de Lladó fins l'aprovació del **POUM** són les *Normes Subsidiàries de Planejament Territorial i Urbà (NSP)*, que van ser aprovades definitivament l'any 1986 i les *Quatre Modificacions Puntuals de les Normes subsidiàries de Planejament (MPNSP)*, aprovades al mes d'octubre del 2001.

Les NSP proposaven mantenir el funcionament viari tradicional, amb un punt central, la plaça de la Vila, "on forçosament s'ha d'accedir per poder prendre totes les direccions".

La redacció de les **Modificacions Puntuals** va suposar un canvi d'orientació pel que fa al model viari i residencial que dictaven les NSP, atenent que els carrers del poble són estrets i de traçat irregular, per tant no són idonis per la circulació motoritzada que tant ha augmentat en els últims anys, ni permeten l'accés a vehicles grans com els autocars a segons quines zones del poble.

L'activitat agrícola també té els seus requeriments de mobilitat, sobretot pel que fa a maquinària de grans dimensions i de desplaçament lent. Aquestes màquines no poden circular per dins el poble, ni és convenient que ho facin, de manera que per passar d'un costat a l'altre del municipi, actualment han de recórrer grans distàncies.

Amb relació la mobilitat, es proposaven les següents intervencions:

- Creació d'un model de viari urbà que permetés la circumval·lació del nucli sense haver d'accedir al centre, connectant les carreteres d'accés a la vila des de Navata i Cabanelles, mitjançant un vial a l'alçada del cementiri (aquesta actuació fou executada per la Diputació de Girona l'any 2003).
- Desenvolupament del Sector del Serrallo (actualment, es troba gairebé consolidat).
- Connexió del Serrallo amb el sector del Pujol, aprofitant camins rurals existents que en tot cas caldria condicionar (aquesta acció s'ha desestimat per implicacions ambientals).

Actualment es troba en procés de redacció el **Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM)** de Lladó, en fase d'aprovació inicial. Aquest nou planejament respon a una sèrie d'objectius genèrics de millora dels usos del sòl del terme municipal i de regulació del nucli urbà (mantenir caràcter rural regulant la densitat, tipologia dels edificis i reserves d'equipaments en zones de fàcil accés) i de protecció del patrimoni.

Amb relació a la mobilitat el POUM pretén: **resoldre problemàtiques de mobilitat interna i de manca d'aparcament.**

A continuació es recullen les actuacions concretes, relacionades amb la mobilitat, tal com es detallen a la Memòria Urbanística:

- <<Incorporar, d'acord amb la legislació urbanística vigent, mesures tendents a l'assoliment d'una **mobilitat sostenible** en el desenvolupament urbanístic del municipi amb la previsió de noves xarxes viàries i àrees d'aparcament>> (Paràgraf extret de la Memòria Urbanística: objectius del planejament).
- <<Una de les mancances principals que presenta el nucli urbà de Lladó és l'**accessibilitat a l'interior i a les àrees residencials dels extrems nord de ponent i llevant**. L'accés a la nova àrea residencial del Pujol i a la zona del Serrallo i camí dels Apòstols, presenta severes dificultats perquè tots els itineraris comporten recorreguts per carrers estrets i sinuosos que impedeixen el creuament de vehicles i impossibiliten el pas de vehicles pesats. Així mateix la **dificultat d'aparcament** és manifesta en tot el nucli i, per tal de minimitzar el problema, actualment s'habilita la plaça major, entorn de la col·legiata de Santa Maria, com a espai d'aparcament.

En aquest context es considera pertinent **preveure la formació de nova vialitat que garanteixi l'accés a les àrees residencials del Serrallo i el Pujol, i millori l'accés al centre del poble tot disposant d'espais d'aparcament** que permetin un millor servei als vilatans, i una millor qualificació de l'entorn de Santa Maria com espai per a vianants.

Es preveu **completar la xarxa viària perimetral, per ponent i llevant**, per tal d'obtenir una millor accessibilitat a les àrees residencials de la perifèria tot **evitant el pas pel centre de la població**, i completant l'accés al centre amb la formació d'una anella secundària de carrers entorn de la riera que garanteixin una bona accessibilitat al centre i es disposi de nous espais d'aparcament. Aquesta alternativa permet, en el futur, disposar els espais de l'entorn de Santa Maria com a ús prioritari de vianants. Es considera més adequada a les necessitats del municipi i garanteix una millora de la qualitat dels espais urbans del centre del poble>> (Paràgrafs extrets de la Memòria Urbanística: propostes d'ordenació del POUM).

- <<La situació de Lladó, allunyada de l'àrea urbana de la capital de comarca i de les infraestructures principals, li configura una situació difícil a efectes de mobilitat. La població reduïda impedeix l'**existència d'un transport públic eficient i, per tant el transport particular esdevé el principal en els desplaçaments obligats**. L'activitat agrícola i ramadera del municipi i de la zona obliguen, així mateix, al **pas de vehicles pesats** (camions, tractors, ...) de grans dimensions per les carreteres estretes i per l'interior del nucli urbà. Aquest presenta unes amplades de vial que fan difícil, en alguns punts, el pas de camions a través del nucli urbà. Per resoldre aquesta situació puntual, per millorar la seguretat i per millorar l'accessibilitat, el POUM proposa **la continuació del carrer de llevant que ha de millorar el pas a través del**

nucli en sentit nord-sud i ha de garantir uns millors accessos a les àrees rurals del nord i est del terme municipal.

*Pel que fa a l'interior del nucli, a més de projectar nous trams viaris, es proposa **destinar espais exclusius a vianants i, en les extensions urbanes garantir itineraris per a vianants agradables i segurs**>> (Paràgrafs extrets de la Memòria Urbanística: mesures per a facilitar la mobilitat sostenible).*

2.3. Relació d'usos i actuacions en matèria de mobilitat

En aquest apartat es recullen les actuacions que planteja el POUM i que corresponen a dues tipologies: Polígons d'Actuació Urbanística (PAU) i Plans de Millora Urbana (PMU).

Els **5 Polígons d'Actuació Urbanística** són:

POLÍGON D'ACTUACIÓ URBANÍSTICA nº 1. (PAU-1-Camí del Pujol 1)

Delimitació: Comprèn una finca de l'extrem nord-est del barri del Pujol. A l'àmbit inclòs dins el polígon no hi trobem cap edificació.

Objectius: Els objectius del polígon són l'obtenció de l'espai lliure que ha de permetre el reequipament del barri del Pujol, la urbanització d'un tram del camí del Pujol amb un pas per a vianants i la dotació dels serveis urbans a la finca per tal de permetre l'aprofitament que li confereix el Pla.

Paràmetres urbanístics i qualificacions:

	Superfícies		Sostre màxim	Coef. Edif. màxima m2/m2	Nº màxim habitatges
PAU-1		6.163 m2			
Cases aïllades (Clau 6b)	4.755 m2		2.138 m2	0,3470	5
Total zones	4.755 m2	77,15%			
Parcs i jardins (Clau ZV)	682 m2				
Vialitat (Clau V)	726 m2				
Total sistemes	1.408 m2	22,85%			

POLÍGON D'ACTUACIÓ URBANÍSTICA nº 2. (PAU-2-Camí del Pujol 2)

Delimitació: Comprèn una finca de la banda nord-oest del barri del Pujol. A l'àmbit inclòs dins el polígon no hi trobem cap edificació. La delimitació precedeix de la unitat d'actuació prevista en una modificació prèvia de les Normes Subsidiàries del municipi.

Objectius: Els objectius del polígon són l'obtenció de l'espai lliure que ha de permetre el re equipament del barri del Pujol, la urbanització d'un tram del camí del Pujol amb un pas per a vianants i la dotació dels serveis urbans a la finca per tal de permetre l'aprofitament que li confereix el Pla.

Paràmetres urbanístics i qualificacions:

	superfícies		Sostre màxim	Coef. Edif. Màxima m2/m2	Nº màxim habitatges
PAU-2		2.526 m2			
Cases aïllades (Clau 6b)	1.495 m2		673 m2	0,2663	2
Total zones	1.495 m2	59,18%			
Parcs i jardins (Clau ZV)	465 m2				
Vialitat (Clau V)	566 m2				
Total sistemes	1.031 m2	40,82%			

POLÍGON D'ACTUACIÓ URBANÍSTICA nº 3. (PAU-3-Camí del Pujol 3)

Delimitació: Comprèn finques de la banda nord-oest del barri del Pujol. A l'àmbit inclòs dins el polígon no hi trobem cap edificació. La delimitació precedeix de la unitat d'actuació prevista en una modificació prèvia de les Normes Subsidiàries del municipi.

Objectius: Els objectius del polígon són l'obtenció de l'espai lliure que ha de permetre el reequipament del barri del Pujol, la urbanització d'un tram del camí del Pujol amb un pas per a vianants i la dotació dels serveis urbans a la finca per tal de permetre l'aprofitament que li confereix el Pla.

Paràmetres urbanístics i qualificacions:

	superfícies		Sostre màxim	Coef. Edif. Màxim m2/m2	Nº habitatges
PAU-3		7.510 m2			
Cases aïllades (Clau 6b)	4.466 m2		2.010 m2	0,2676	6
Total zones	4.466 m2	59,47%			
Parcs i jardins (Clau ZV)	1.697 m2				
Vialitat (Clau V)	1.347 m2				
Total sistemes	3.044 m2	40,53%			

POLÍGON D'ACTUACIÓ URBANÍSTICA nº 4. (PAU-4-Camí del Pujol 4)

Delimitació: Comprèn finques de la banda est del barri del Pujol. A l'àmbit inclòs dins el polígon no hi trobem cap edificació. La delimitació precedeix de la unitat d'actuació prevista en una modificació prèvia de les Normes Subsidiàries del municipi.

Objectius: Els objectius del polígon són l'obtenció de l'espai lliure que ha de permetre el reequipament del barri del Pujol, la urbanització d'un tram del vial de circumval·lació est (alternativa d'accés al Pujol) i la dotació dels serveis urbans a la finca per tal de permetre l'aprofitament que li confereix el Pla.

Paràmetres urbanístics i qualificacions:

	superfícies		Sostre màxim	Coef. Edif. Màxima m2/m2	Nº màxim habitatges
PAU-4		13.077 m2			
Cases aïllades (Clau 6b)	7.262 m2		3.268 m2	0,2499	10
Total zones	7.262 m2	55,53%			
Parcs i jardins (Clau ZV)	3.511 m2				
Vialitat (Clau V)	2.304 m2				
Total sistemes	5.815 m2	44,47%			

POLÍGON D'ACTUACIÓ URBANÍSTICA nº 5. (PAU-5-Industrial sud)

Delimitació: Comprèn una finca de la banda sud del nucli urbà, situada a la banda de ponent de la carretera de Navata, abans de l'entrada al poble. A l'àmbit inclòs dins el polígon hi trobem una instal·lació industrial amb les corresponents edificacions.

Objectius: Els objectius del polígon són la formació del vial lateral d'accés a la carretera que ha de permetre un funcionament més segur de l'accessibilitat a la instal·lació industrial, la millora de la imatge de l'entrada al poble amb la franja enjardinada i completar la dotació dels serveis urbans a la finca.

Paràmetres urbanístics i qualificacions:

	superfícies		Sostre màxim	Coef. Edif. Màxima m2/m2
PAU-5		13.712 m2		
Industrial (Clau 7c)	11.780 m2		7.068 m2	0,5155
Total zones	11.780 m2	85,91%		
Parcs i jardins (Clau ZV)	560 m2			
Vialitat (Clau V)	1.372 m2			
Total sistemes	1.932 m2	14,09%		

Amb relació als **8 Plans de Millora Urbana** previstos:

PLA DE MILLORA URBANA nº 1. (PMU-1 Torrent de la Tria)

Delimitació: Comprèn una finca situada al peu del torrent de la Tria, al nord-oest del camp de futbol. A l'àmbit inclòs dins el PMU no hi trobem cap edificació.

Objectius: Els objectius són la continuïtat del sistema viari de manera que s'eviti el cul-de-sac actual del carrer de les Cases Noves, l'ampliació del sòl d'equipaments, la continuïtat de l'espai lliure que separa els creixements residencials de la carretera del Pujol del sòl rústec i l'obtenció del sòl de protecció hidrològica que ha de permetre fer les actuacions necessàries per evitar les inundacions de la zona central del nucli urbà. Així mateix és objectiu principal la dotació dels serveis urbans a la finca per tal de permetre l'aprofitament que li confereix el Pla. Els delimitarà l'àrea d'espais lliures entorn de la riera i el sistema viari respectarà al màxim el traçat del camí existent.

Paràmetres urbanístics i qualificacions:

	superfícies		Sostre màxim	Cof. Edif. màxima m2/m2	Nº maxim habitatges
PMU-1		4.387 m2			
Eixample (clau 2a)	158 m2		474 m2	0,3643	1
Cases agrupades (clau 5a)	1.123 m2		1.124 m2		5
Total zones	1.281 m2	29,20%			
Espais Lliures (Clau ZV)	851 m2				
Equipaments (Clau E)	1.253 m2				
Vialitat (Clau V)	1.002 m2				
Total sistemes	3.106 m2	70,80%			

PLA DE MILLORA URBANA nº 2. (PMU-2 Granges de l'Ayats)

Delimitació: Comprèn una finca situada a la riba dreta del torrent de la Tria, al sud de la part central del nucli urbà. A l'àmbit inclòs dins el PMU hi trobem edificacions i instal·lacions de les antigues granges.

Objectius: Els objectius són la continuïtat del sistema viari de manera que es possibiliti un nou accés a la plaça major, independent del traçat del carrers actuals, i amb continuïtat des del carrer de les Escoles cap a la carretera de Cabanelles. Un altre dels objectius importants és l'ampliació de la dotació de places d'aparcament de vehicles de manera que es permeti descongestionar el centre urbà. Així mateix és objectiu principal la dotació dels serveis urbans a la finca per tal de permetre l'aprofitament que li confereix el Pla.

Paràmetres urbanístics i qualificacions:

	superfícies		Sostre màxim	Cof. Edif. màxima m2/m2	Nº maxim habitatges
PMU-2		8.843 m2			
Cases agrupades (clau 5a)	2.877 m2		3.264 m2	0,4004	16
Cases aïllades (Clau 6b)	615 m2		277 m2		
Total zones	3.492 m2	39,49%			
Espais Lliures (Clau ZV)	1.298 m2				
Vialitat (Clau V)	4.053 m2				
Total sistemes	5.351 m2	60,51%			

PLA DE MILLORA URBANA nº 3. (PMU-3 Feixa de la Tria-1)

Delimitació: Comprèn la part d'una finca situada a la banda de llevant de la carretera de Cabanelles, just a l'entrada al poble. A l'àmbit inclòs dins el PMU no s'hi troben edificacions.

Objectius: L'objectiu principal és la continuïtat del sistema viari que, des del carrer de les Escoles, a través del PMU nº 2, ha de permetre la connexió amb la carretera de Cabanelles. Un altre dels objectius importants és la formació d'un espai lliure, a l'entrada actual del poble que permeti dignificar la imatge urbana, sense deixar de banda la dotació dels serveis urbans a la finca per tal de permetre l'aprofitament que li confereix el Pla.

Paràmetres urbanístics i qualificacions:

	superfícies		Sostre màxim	Cof. Edif.. màxima m2/m2	Nº maxim habitatges
PMU-3		2.842 m2			
Cases agrupades (clau 6a)	1.116 m2		558 m2	0,1963	3
Total zones	1.116 m2	39,27%			
Espais Lliures (Clau ZV)	278 m2				
Vialitat (Clau V)	1.448 m2				
Total sistemes	1.726 m2	60,73%			

PLA DE MILLORA URBANA nº 4. (PMU-4 Camps d'en Güell)

Delimitació: Comprèn la part d'una finca situada a la banda de ponent de la carretera de Cabanelles, just a l'entrada al poble. A l'àmbit inclòs dins el PMU no s'hi troben edificacions.

Objectius: L'objectiu principal és millorar la connectivitat del sistema viari principal que forma la carretera de Cabanelles, amb el barri del Serrallo i evitar, d'aquesta manera, el pas de vehicles pesats pels carrers estrets i tortuosos com el del Mont. La incorporació d'un espai lliure a la banda nord permet desconnectar les noves edificacions de la trama urbana actual.

Paràmetres urbanístics i qualificacions:

	superfícies		Sostre màxim	Cof. Edif.. màxima m2/m2	Nº maxim habitatges
PMU-4		4.664 m2			
Cases agrupades (clau 6a)	2.012 m2		1.006 m2	0,2157	6
Total zones	2.012 m2	43,14%			
Espais Lliures (Clau ZV)	560 m2				
Vialitat (Clau V)	2.092 m2				
Total sistemes	2.652 m2	56,86%			

PLA DE MILLORA URBANA nº 5. (PMU-5 Feixes de la Tria-2)

Delimitació: Comprèn la part de finques situades a la banda de llevant de la carretera de Cabanelles, just a l'entrada al poble. A l'àmbit inclòs dins el PMU no s'hi troben edificacions.

Objectius: L'objectiu principal és la continuïtat del sistema viari que, des del carrer de les Escoles, a través del PMU nº 2, ha de permetre la connexió amb la carretera de Cabanelles, sense deixar de banda la dotació dels serveis urbans a la finca per tal de permetre l'aprofitament que li confereix el Pla.

Paràmetres urbanístics i qualificacions:

	superfícies		Sostre màxim	Cof. Edif.. màxima m2/m2	Nº maxim habitatges
PMU-5		3.443 m2			
Cases agrupades (clau 6a)	1.274 m2		637 m2	0,1850	4
Total zones	1.274 m2	37,00%			
Espais Lliures (Clau ZV)	210 m2				
Vialitat (Clau V)	1.959 m2				
Total sistemes	2.169 m2	63,00%			

PLA DE MILLORA URBANA nº 6. (PMU-6 Camí del cementiri)

Delimitació: Comprèn dues finques situades a llevant i ponent respectivament, del carrer de la Tramuntana, a la zona de la piscina municipal. La finca de la banda de ponent conté una edificació destinada a ramaderia intensiva.

Objectius: L'objectiu principal és la obtenció de sòl destinat a equipaments que permeti l'ampliació de l'àrea que configuren la piscina municipal, el pavelló esportiu i les escoles. Un altre objectiu és l'ampliació de la zona residencial que ha de permetre una ampliació harmoniosa d'aquesta zona del nucli urbà i la dotació dels serveis urbans a les finques per tal de permetre l'aprofitament que li confereix el Pla.

Paràmetres urbanístics i qualificacions:

	superfícies		Sostre màxim	Cof. Edif.. màxima m2/m2	Nº maxim habitatges
PMU-6		9.407 m2			
Cases aïllades (Clau 6a-6b)	6.005 m2		3.003 m2	0,3192	14
Total zones	6.005 m2	63,84%			
Equipaments (Clau E)	1.347 m2				
Espais Lliures (Clau ZV)	201 m2				
Vialitat (Clau V)	1.854 m2				
Total sistemes	3.402 m2	36,16%			

PLA DE MILLORA URBANA nº 7. (PMU-7 La Fàbrica)

Delimitació: Comprèn la finca ocupada per la fàbrica situada a l'entrada del poble per la carretera de Navata i les finques de l'entorn del cementiri. L'àmbit està delimitat per la carretera de Navata per llevant; el vial de circumval·lació pel sud migdia, el carrer Tramuntana per ponent i el carrer Empordà pel nord. La finca de l'antiga fàbrica encara conté les edificacions industrials.

Objectius: L'objectiu principal és l'obtenció de sòl destinat a equipaments que permeti l'ampliació de l'àrea del cementiri i l'obtenció de zones d'aparcament i la continuïtat viària del carrer Empordà. Altres objectius importants són la delimitació d'una àrea de protecció entorn del cementiri i la dotació dels serveis urbans a les finques per tal de permetre l'aprofitament que li confereix el Pla.

Paràmetres urbanístics i qualificacions:

	superfícies		Sostre màxim	Cof. Edif.. màxima m2/m2	Nº maxim habitatges
PMU-7		13.991 m2			
Cases aïllades (Clau 6a)	5.338 m2		2.669 m2	0,1908	13
Total zones	5.338 m2	38,15%			
Espais Lliures (Clau ZV)	3.082 m2				
Equipaments (Clau E)	2.486 m2				
Vialitat (Clau V)	3.085 m2				
Total sistemes	8.653 m2	61,85%			

PLA DE MILLORA URBANA nº 8. (PMU-8 Industrial sud)

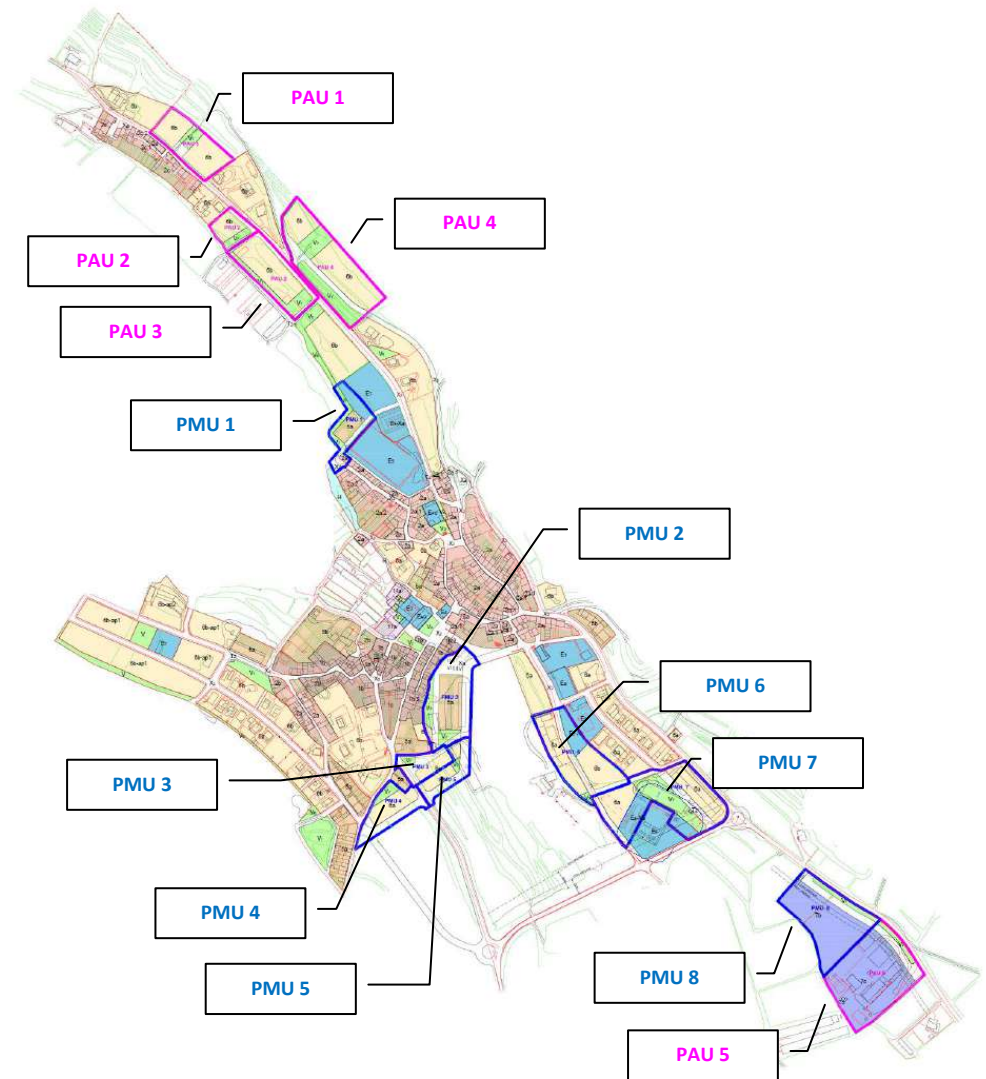
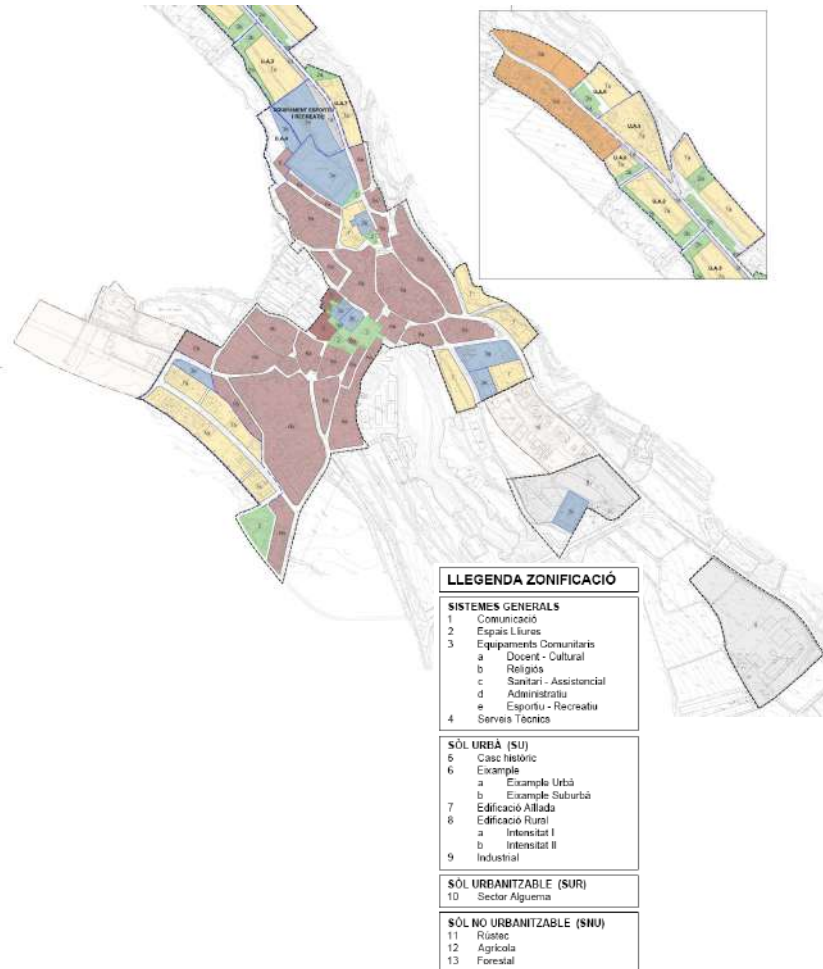
Delimitació: Comprèn finques de la banda sud del nucli urbà, situades a la banda de ponent de la carretera de Navata, abans de l'entrada al poble. A l'àmbit inclòs dins el polígon no hi trobem cap edificació si bé la finca sud està ocupada per una instal·lació industrial.

Objectius: Els objectius del PMU són la formació del vial lateral d'accés a la carretera que ha de permetre un funcionament més autònom i segur de l'accessibilitat a la nova àrea d'activitats, la millora de la imatge de l'entrada al poble amb la franja enjardinada i la dotació dels serveis urbans a la finca per tal de permetre l'aprofitament que li confereix el Pla.

Paràmetres urbanístics i qualificacions:

	superfícies		Sostre màxim	Cof. Edif.. màxima m2/m2
PMU-8		10.692 m2		
Industrial	8.247 m2		5.773 m2	0,5399
Total zones	8.247 m2	77,13%		
Espais Lliures (Clau ZV)	816 m2			
Vialitat (Clau V)	1.629 m2			
Total sistemes	2.445 m2	22,87%		

Figura 2. Planejament vigent (a l'esquerra) i proposta del POUM (a la dreta).



Font: Cartografia de l'aprovació inicial del POUM Lladó, 2012.

3. Estat actual del sistema de mobilitat

3. Estat actual del sistema de mobilitat

En aquest apartat es destaquen els trets més característics de la situació de la mobilitat al municipi de Lladó, anàlisi que servirà de base per a la realització de l'estimació de la distribució modal de la zona objecte d'estudi.

3.1. Pautes de mobilitat

Tot seguit es presenta una breu radiografia de quins són els hàbits de desplaçaments de la població de Lladó, en base les úniques dades disponibles al respecte. D'una banda, l'**Enquesta de Mobilitat Obligada de l'any 2001 de l'Institut d'Estadística de Catalunya** (segons ha indicat l'Idescat les dades actualitzades pel cens 2011 no es publicaran fins al segon semestre de 2013) i d'altra banda, les dades obtingudes a partir de l'**Enquesta de participació ciutadana de l'Agenda 21**, que es va efectuar als habitants de Lladó durant el procés de redacció del Pla d'Acció Local per a la Sostenibilitat l'any 2003.

La figura que segueix resumeix la tendència principal que és el **predomini del vehicle per tots aquells desplaçaments laborals**, que són principalment externs atès la reduïda oferta de llocs de treball al municipi. En el cas de motius per estudi, el percentatge es redueix lleugerament degut a la disponibilitat de transport públic escolar i el trasllat dels alumnes de secundària a l'institut de Figueres (la primària es realitza al poble), tot i que no és generalitzat. Els percentatges referents a motius de compra i lleure queden reduïts per la possibilitat de realitzar-se dins el propi municipi, a peu o en bicicleta.

Figura 3. Intensitat d'ús del vehicle privat a Lladó, 2003.

INTENSITAT D'ÚS DEL VEHICLE PRIVAT A LLADÓ				
	TREBALL	ESTUDI	COMPRAR	LLEURE
Dades de l'Idescat	79%	42%		
Dades de l'enquesta de participació ciutadana	77%	63%	48%	51%

Font: Agenda 21 Local de Lladó, 2003.

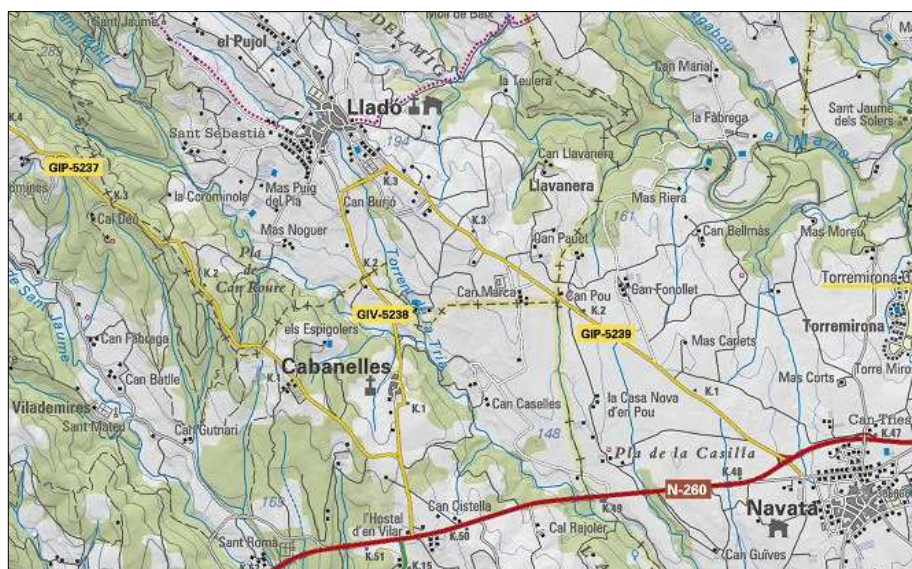
Val a dir que s'ha desestimat incloure les dades referents a índex d'autosuficiència i autocontenció per l'evidència de les dades i la coneguda centralitat que exerceix Figueres en municipis propers com Lladó, ja que la diferència entre atrets i generats sempre és negativa.

3.2. Mobilitat en vehicle privat

■ L'accés al municipi de Lladó es fa a través de **dues carreteres locals** que tenen l'origen a la N-260, que uneix Figueres, Besalú i Olot.

D'una banda, la **GIP-5239** (s'inicia a l'alçada de Navata) i per altra, la **GIP-5238** (s'inicia al terme municipal de Cabanelles). El nucli urbà de Lladó és cul-de-sac, motiu pel que no existeix trànsit de pas sinó que tots els desplaçaments són d'entrada i sortida, o interns.

Figura 4. Carreteres locals d'accés a Lladó.



Font: Institut Cartogràfic de Catalunya, 2013.

Ambdues carreteres esmentades presenten un asfaltat en bones condicions, amplada de la via suficient per al pas d'un vehicle en cada sentit, sense voral, però amb senyalització correcta. A 1 km al sud del nucli de Lladó les dues carreteres s'uneixen mitjançant un vial. Aquesta nova comunicació, executada l'any 2003, ha permès descongestionar en certa manera el nucli antic, que ha de deixar de ser pas obligat. El seu asfaltat és correcte però manquen vorals.

Figura 5. Vial que uneix les carreteres GIP-5239 i GIP-5238, i interseccions que permeten els canvis de sentit.



Font: Elaboració pròpia, 2012.

■ L'entrada d'aquestes dues vies al nucli urbà apareix senyalitzada de la mateixa manera: plafó amb el nom del municipi, senyalització conjunta de prohibició de circular a més de 30 km/h i prohibició de circulació de camions en tot el nucli, i un ressalt degudament indicat per reduir la velocitat dels vehicles, però cap pas de vianants. Tot i la prohibició de circular a més de 30 km/h, dins el nucli antic se n'hi localitza una de 20 km/h.

Figura 6. Les dues entrades al nucli urbà.



A l'esquerra, accés a Lladó des de la GIP-5238 i a la dreta, accés des de la GI-5239.



Font: Elaboració pròpia, 2012.

■ La xarxa viària i la regulació de la circulació dins el nucli urbà varia en funció de la tipologia urbana:

- El **nucli antic** es caracteritza per **carrers estrets i de traçats irregular que marquen els límits** de les edificacions i per les fortes pendents a que estan sotmesos. La circulació rodada al seu interior no segueix cap regulació, i la majoria de carrers s'usen de doble sentit. Els carrers estan asfaltats amb paviment únic, alguns en més bon estat que d'altres (veure figura 7). No existeix senyalització de regulació de la circulació més enllà dels indicadors de llocs d'interès (escola, piscina, ajuntament, església, etc.).

El funcionament de la circulació actual, tot i que el trànsit rodat ha experimentat un gran augment, continua essent el tradicional. La plaça de la vila segueix essent lloc de pas obligat per emprendre qualsevol direcció. Això fa que en algunes ocasions s'hi donin situacions de col·lapse o d'ocupació total de la via pública per part del trànsit rodat que està en circulació o estacionat.

Els vials que canalitzen major intensitat de trànsit són el carrer Figueres en tot el seu recorregut - des de l'inici a la carretera GIP-5239 fins al carrer de la plaça -, el carrer de la Serra, la plaça Major, el carrer Gran amb continuïtat al carrer Cabanelles-carrer del Mont, i cap al carrer de Besalú.

En alguns punts, com al carrer de la Serra, es produeix algun conflicte ja que és de doble sentit i el carrer estret, així com també al carrer de les Escoles que coincideix un doble sentit amb una línia d'aparcament.

- La **urbanització Serrallo** està formada per carrers més amples, de doble sentit, amb voreres prou adequades a banda i banda. Al camí de Lladó a Sant Martí Sesserres desapareixen les voreres, però s'han habilitat passos per a vianants a banda i banda. En la **urbanització de la piscina municipal** també s'hi ha construït voreres a cada costat (veure figura 10) i els carrers són de doble sentit.

- A l'extrem nord-est, sobre la carena on s'alça l'església de Sant Feliu de Lladó, ens trobem amb el **veïnat del Pujol**. Pel que fa a l'enllaç entre el nucli i aquest veïnat, es tracta d'una via sense vorera (veure figura 7). Més enllà del barri s'acaba la carretera asfaltada i comença un camí de terra.

Figura 7. Tipologia de barris i carrers.



A l'esquerra, cruïlla del carrer Figueres-carrer de la Serra, amb senyalització variada. A la dreta, carrer de Conxita Aiguaviva.



A l'esquerra, urbanització Serrallo. A la dreta, camí del Pujol.

Font: Elaboració pròpia, 2012.

■ Amb relació als aparcaments, cal apuntar el següent:

- Existeixen **dues àrees d'aparcament dissuasiu** que són la del cementiri i la de les escoles, degudament senyalitzades des dels carrers d'accés.

Figura 8. Aparcaments dissuasius.



A l'esquerra, aparcament del cementiri. A la dreta, aparcament de davant les escoles.



Elaboració pròpia, 2012.

- Respecte als aparcaments al nucli urbà, cal destacar que tant la **Plaça Major com la Plaça de la Col·legiata** fan funció d'aparcament. En aquesta zona és on concentren la major part de serveis: ajuntament, biblioteca, dispensari, església de Santa Maria, farmàcia, oficina de banca, carnisseria, un restaurant en funcionament i un altre de tancat.

Això representa un problema ja que s'estaciona en múltiples fileres, generalment els caps de de setmana degut a la gran afluència de visitants al poble i al restaurant, i en altres ocasions com per exemple enterraments, etc.

Hi ha una altra bossa d'aparcament més improvisada a la plaça d'Estanislau Vayreda i Vila, on hi caben uns 7 cotxes. També al camp de futbol hi ha un petit solar on s'hi permet l'estacionament de bastants vehicles, tot i que quan hi ha partit no es suficient, i s'arriben a localitzar una seixantena de turismes a banda i banda del camí del Pujol.

Figura 9. Bosses d'aparcament en zones improvisades.



A l'esquerra, aspecte que presenta la plaça Major un dissabte a la tarda. A la dreta, plaça de la Col·legiata.



A l'esquerra, camí del Pujol un dia de partit de futbol, amb vehicles aparcats a banda i banda. A la dreta, plaça d'Estanislau Vayreda.

Font: Elaboració pròpia, 2013.

- Cal parlar dels aparcaments a calçada. Tot i que la majoria d'habitatges del nucli tenen gual, molts vehicles s'aparquen al carrer i a vegades davant les portes dels mateixos veïns, creant imatges impròpies com es poden veure a les fotografies de la figura 10.

Figura 10. Aparcaments en calçada.



A l'esquerra, vehicle estacionat al carrer Cabanelles A la dreta, vehicles estacionats al carrer de Besalú.

Font: Elaboració pròpia, 2012.

- Amb relació als aparcaments a les urbanitzacions, depenent dels carrers es produeixen a banda i banda o en un únic costat. Es detecten algunes dificultats de circulació a la urbanització de la piscina, ja que s'aparquen vehicles en ambdós costats i el sentit és doble.

Figura 11. Aparcaments a les urbanitzacions.



A l'esquerra, urbanització de la piscina, amb doble sentit de circulació i aparcament a banda i banda. A la dreta, urbanització del Camí dels Apòstols, sense voreres, de doble sentit de circulació i aparcaments en una banda.

Font: Elaboració pròpia, 2013.

- En dates especials on es preveu una gran afluència de públic, com per exemple per la Fira del Formatge, s'habiliten aparcaments a les dues entrades del poble:

- a la carretera de Lladó a Navata, abans d'arribar a la fàbrica *Envasado de productos químicos y del hogar*, a banda i banda de la carretera.
- a la carretera de Cabanelles a l'esquerra, al camp de dalt.

3.3. Mobilitat a peu

■ Els **desplaçaments a peu** representen la manera més comuna per moure's dins el poble ja que les distàncies entre els diferents punts (escola, dispensari, ajuntament, comerços, farmàcia, etc.) són reduïdes. Tanmateix, la població que viu a la zona del Serrallo o al veïnat del Pujol sovint acostuma a utilitzar el vehicle privat per acudir als diferents serveis.

■ Com s'ha explicat al punt 2.3, la majoria de carrers del nucli antic estan **adaptats** pels vianants i persones amb mobilitat reduïda, ja que no tenen voreres i en el cas que hi hagin escales, sempre hi ha una opció alternativa sense.

En el cas de nova urbanització les voreres són en general amples i tenen rebaixos.

■ Els **carrers que acostumen a ser més freqüentats pels vianants són** carrer Figueres en tot el seu recorregut, carrer de la Serra, carrer de Conxita Aiguaviva (amb pendent i utilitzat més aviat de baixada cap a la plaça Major), carrer de la Plaça, plaça Major i plaça de la Col·legiata, carrer Maria Llavanera i carrer Gran cap al carrer Besalú, i carrer Gran cap al carrer Cabanelles-del Mont, carrer de les Escoles i carrer de la Tramuntana.

■ És nombrosa la senyalització de rutes senderistes que passen pel municipi: xarxa Itinerànnia, GR-2.

■ Amb relació a mancances o problemàtiques cal apuntar les següents:

- El vial que uneix les dues carreteres (GIP-5238 i GIP-5239) no disposa de voral o camí paral·lel pel pas de persones a peu.
- Les vies d'entrada no disposen d'espai per als vianants, inexistència de voreres o bé sense continuïtat (la vorera esquerra del carrer Figueres desapareix). Tampoc pas de vianants per creuar el carrer, especialment notori on hi ha la parada d'autobús al carrer Figueres i a la GIP-5239, amb les àrees d'aportació (a l'entrada).

- Cruïlla carrer Escoles-carrer de la Tramuntana. L'existència d'un pàrquing just davant, no s'acompanya d'una senyalització adequada, com podria ser un pas de vianants i indicadors d'avís d'escolars. Val a dir, que tot i l'existència d'aquesta bossa d'aparcament, els familiars que porten o recullen la mainada no l'utilitzen i es paren en un costat.

Figura 12. Tipologia de carrers i punts crítics per a la seguretat dels vianants.



A l'esquerra cruïlla entre el carrer de la Tramuntana i Escoles, sense cap senyalització que indiqui la presència d'escolars ni pas de vianants. A la dreta, carrer Escoles, de doble sentit i amb una línia d'aparcament. No hi ha reserva d'espais per a vianants. El senyal d'aparcament es refereix al de davant l'Escola.



Àrea d'aportació de residus situada a l'entrada del poble per la carretera GIP-5239, sense senyalització vertical ni horitzontal facilitadora d'accés als usuaris.

Font: Elaboració pròpia, 2012.

Figura 13. Senyalització d'itineraris senderistes i ciclistes en diferents punts del poble.



Font: Elaboració pròpia, 2012.

3.4. Mobilitat en bicicleta

- Els **desplaçaments en bicicleta** no són especialment rellevants, potser atesa el pendent que presenten alguns carrers: carrer de Conxita Aiguaviva, carrer Maria Llavanera...
- Es localitzen aparcaments de bicicletes a l'exterior del Pavelló poliesportiu (passeig de Maria Surroca i Vendrell) i en canvi, en manquen al camp de futbol.
- A banda de la mobilitat quotidiana, cal esmentar les diverses rutes BTT gestionades pel Consorci Salines Bassegoda que transcorren pel municipi i que connecten amb d'altres rutes.

3.5. Oferta de transport públic

■ Existeix una única línia d'autobusos Lladó-Figueres, explotada per l'empresa Teisa. Efectua les parades al CAP de Vilafant, a Vilafant poble, Avinyonet i Navata, amb una freqüència de 7 viatges per sentit els dies feiners, 4 els dissabtes feiners i 2 els diumenges i festius. Qualsevol altra connexió (Banyoles, Girona, Olot..), l'usuari amb origen/destí Lladó hauria de fer canvi de transport a Navata o a Figueres.

■ La parada dins el nucli de Lladó es produeix al carrer Figueres, on s'hi localitza una marquesina dins la qual hi ha els horaris vigents penjats, així com també els que fan referència al transport escolar que porta els estudiants de secundària de Lladó a l'institut Alexandre Deulofeu de Figueres. L'autobús fa un canvi de sentit mitjançant una maniobra marxa enrere a la intersecció que porta a la mini deixalleria.

Figura 14. Horaris de la línia Lladó-Figueres i marquesina al carrer Figueres.

LLADO - FIGUERES												
FIGUERES - VILAFANT - AVINYONET - NAVATA - LLADÓ												
FIGUERES - LLADÓ												
De dilluns a divendres feiners												
FIGUERES	07.00	08.30	10.00	11.50	14.45	16.00	20.10	09.00	11.50	15.35	20.10	15.35 20.10
CAP VILAFANT	-	08.38	10.08	11.58	14.53	16.08	20.18	-	-	-	-	-
VILAFANT	07.09	08.42	10.12	12.02	14.57	16.12	20.22	09.09	11.59	15.44	20.19	15.44 20.19
AVINYONET	07.13	08.46	10.16	12.06	15.01	16.16	20.26	09.13	12.03	15.48	20.23	15.48 20.23
NAVATA	07.20	08.53	10.23	12.13	15.08	16.23	20.33	09.20	12.10	15.55	20.30	15.55 20.30
LLADÓ	07.30	09.03	10.33	12.23	15.18	16.33	20.43	09.30	12.20	16.05	20.40	16.05 20.40
LLADÓ - FIGUERES												
De dilluns a divendres feiners												
LLADÓ	07.30	09.05	10.35	12.25	15.15	16.35	20.45	09.30	12.20	16.05	20.40	16.05 20.40
NAVATA	07.36	09.11	10.41	12.31	15.21	16.41	20.51	09.36	12.26	16.11	20.46	16.11 20.46
AVINYONET	07.40	09.15	10.45	12.35	15.25	16.45	20.55	09.40	12.30	16.15	20.50	16.15 20.50
VILAFANT	07.44	09.19	10.49	12.39	15.29	16.49	20.59	09.44	12.34	16.19	20.54	16.19 20.54
CAP VILAFANT	07.49	09.24	10.54	12.44	15.34	16.54	21.04	-	-	-	-	-
FIGUERES	08.05	09.40	11.10	13.00	15.50	17.10	21.20	10.00	12.50	16.35	21.10	16.35 21.10

A partir del 12 de setembre de 2012

Transporte públic
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques



Telefons
972 970 053
972 97 48 68
www.teisa-bus.com



Font: Elaboració pròpia i <http://www.teisa-bus.com/>, 2013.

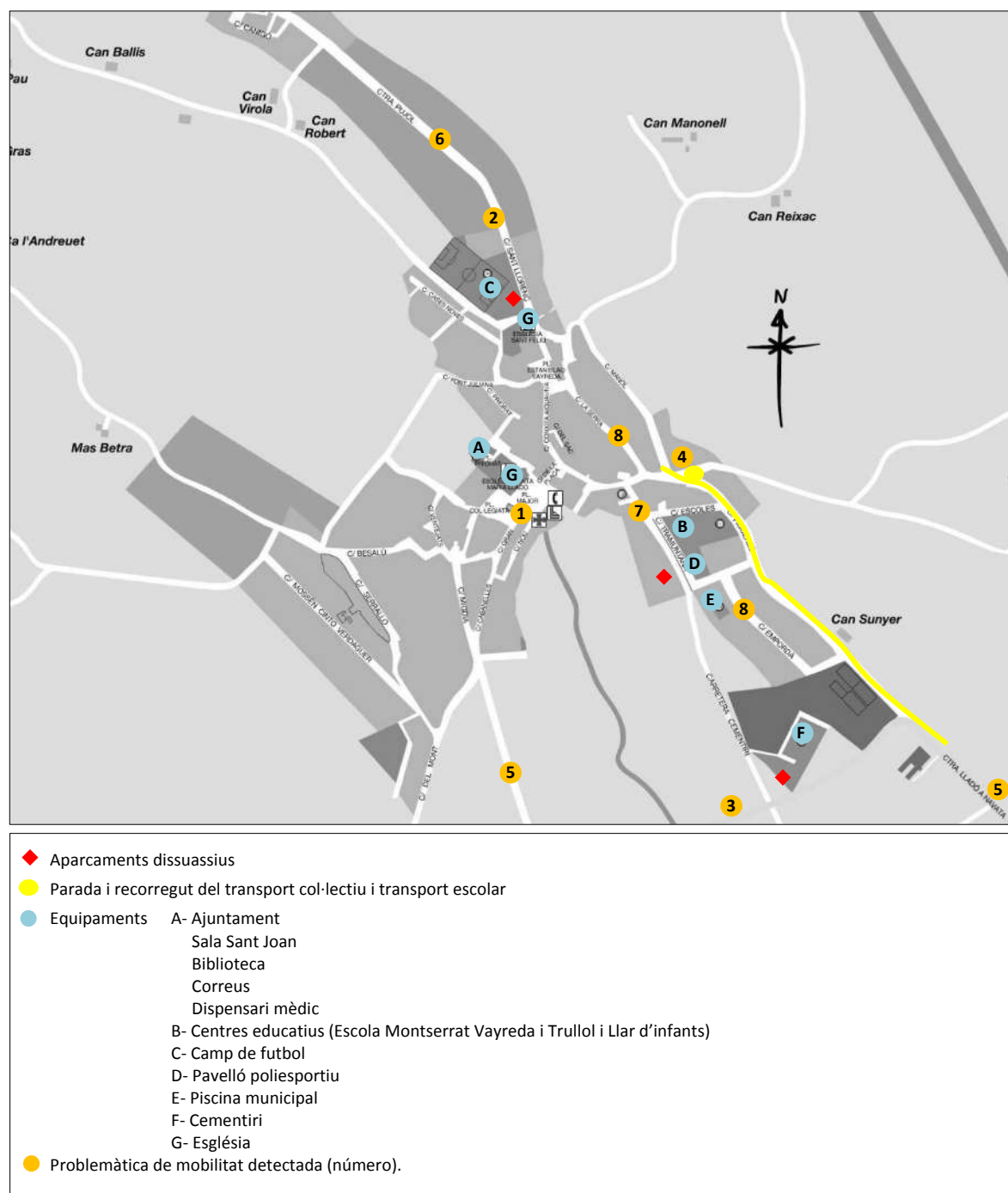
3.6. Resum de la mobilitat actual

A partir de tots els elements tractats als apartats anteriors es pot determinar que els punts febles o principals problemàtiques detectades amb relació a la mobilitat a Lladó, són les que es resumeixen en aquests punts:

1. Aparcaments indeguts a la plaça Major i plaça de la Col·legiata, i alguns en calçada.
2. Problemàtica d'aparcament els dies de partit de futbol al carrer Sant Llorenç i camí del Pujol.
3. El voral del vial d'enllaç és molt estret
4. L'autobús realitza un canvi de sentit marxa enrere que pot resultar perillós.
5. Les vies d'entrada no disposen d'espai per als vianants, inexistència de voreres o bé sense continuïtat (la vorera esquerra del carrer Figueres desapareix). Tampoc pas de vianants per creuar el carrer, especialment notori on hi ha la parada d'autobús al carrer Figueres, i a la GIP-5239 amb les àrees d'aportació (a l'entrada).
6. Connexió amb el veïnat del Pujol sense espai reservat per als vianants.
7. Cruïlla carrer Escoles-carrer de la Tramuntana. L'existència d'un pàrquing just davant no s'acompanya d'una senyalització adequada, com podria ser un pas de vianants i indicadors d'avís d'escolars. Val a dir, que tot i l'existència d'aquesta bossa d'aparcament, els familiars que porten o recullen la mainada no l'utilitzen i es paren en un costat. També el carrer Escoles és de doble sentit i amb una línia d'aparcament sense espai reservat als que van a peu.
8. Conflictes de circulació en alguns carrers en coincidir dos vehicles en sentit contrari (carrer Empordà i carrer de la Serra, per exemple).

Tot seguit s'il·lustren sobre el plànol de carrers de la figura 15 els principals aspectes descrits als apartats anteriors. No s'han assenyalat els carrers més transitats per cada mitjà de transport perquè en general transcorren pels mateixos.

Figura 15. Aspectes més destacats de la mobilitat a Lladó.



Font: Elaboració pròpia a partir del plànol de Lladó extret del web www.noetperdis.com, 2013.

4. Mobilitat generada

4. Mobilitat generada

Per tal d'avaluar la mobilitat derivada del desenvolupament de les actuacions previstes al POUM de Lladó, resulta convenient realitzar una estimació quantitativa del nombre de desplaçaments que es generaran en funció de les superfícies i dels usos principals, a partir de les **ràtios mínimes de viatges generats/dia** que estableix el Decret 344/2006 en el seu Annex 1.

■ La previsió de viatges queda representada a les figures 16 (taula) i 17 (plànol).

Cal apuntar que són càlculs aproximats i que en alguns casos els resultats són sobredimensionats, però tanmateix serveixen com a referència per planificar la nova mobilitat.

Figura 16. Viatges generats/dia pels diferents sectors del POUM.

Sector	Usos del sòl	Superfície sòl, sostre o núm, habitatges	Ràtio	Viatges generats/dia
PAU 1 Camí del Pujol 1	Habitatges	5 habitatges	7 viatges/habitatge	35
	Zones Verdes	682 m ² de sòl	5 viatges/100 m ² de sòl	34
	Total			69
PAU 2 Camí del Pujol 2	Habitatges	2 habitatges	7 viatges/habitatge	14
	Zones Verdes	465 m ² de sòl	5 viatges/100 m ² de sòl	23
	Total			37
PAU 3 Camí del Pujol 3	Habitatges	6 habitatges	7 viatges/habitatge	42
	Zones Verdes	1.697 m ² de sòl	5 viatges/100 m ² de sòl	85
	Total			127
PAU 4 Camí del Pujol 4	Habitatges	10 habitatges	7 viatges/habitatge	70
	Zones Verdes	3.511 m ² de sòl	5 viatges/100 m ² de sòl	176
	Total			246
PAU 5 Industrial Sud	Industrial	11.780 m ² de sostre	5 viatges/100m ² de sostre	589
	Zones Verdes	560 m ² de sòl	5 viatges/100 m ² de sòl	28
	Total			617
PMU 1 Torrent de la Tria	Habitatges	6 habitatges	7 viatges/habitatge	42
	Zones Verdes	851 m ² de sòl	5 viatges/100 m ² de sòl	43
	Equipaments	1.253 m ² de sostre	20 viatges/100m ² de sostre	251
	Total			336
PMU 2 Granges de l'Ayats	Habitatges	16 habitatges	7 viatges/habitatge	112
	Zones Verdes	1.298 m ² de sòl	5 viatges/100 m ² de sòl	65
	Total			177
PMU 3 Feixa de la Tria-1	Habitatges	3 habitatges	7 viatges/habitatge	21
	Zones Verdes	278 m ² de sòl	5 viatges/100 m ² de sòl	14
	Total			35

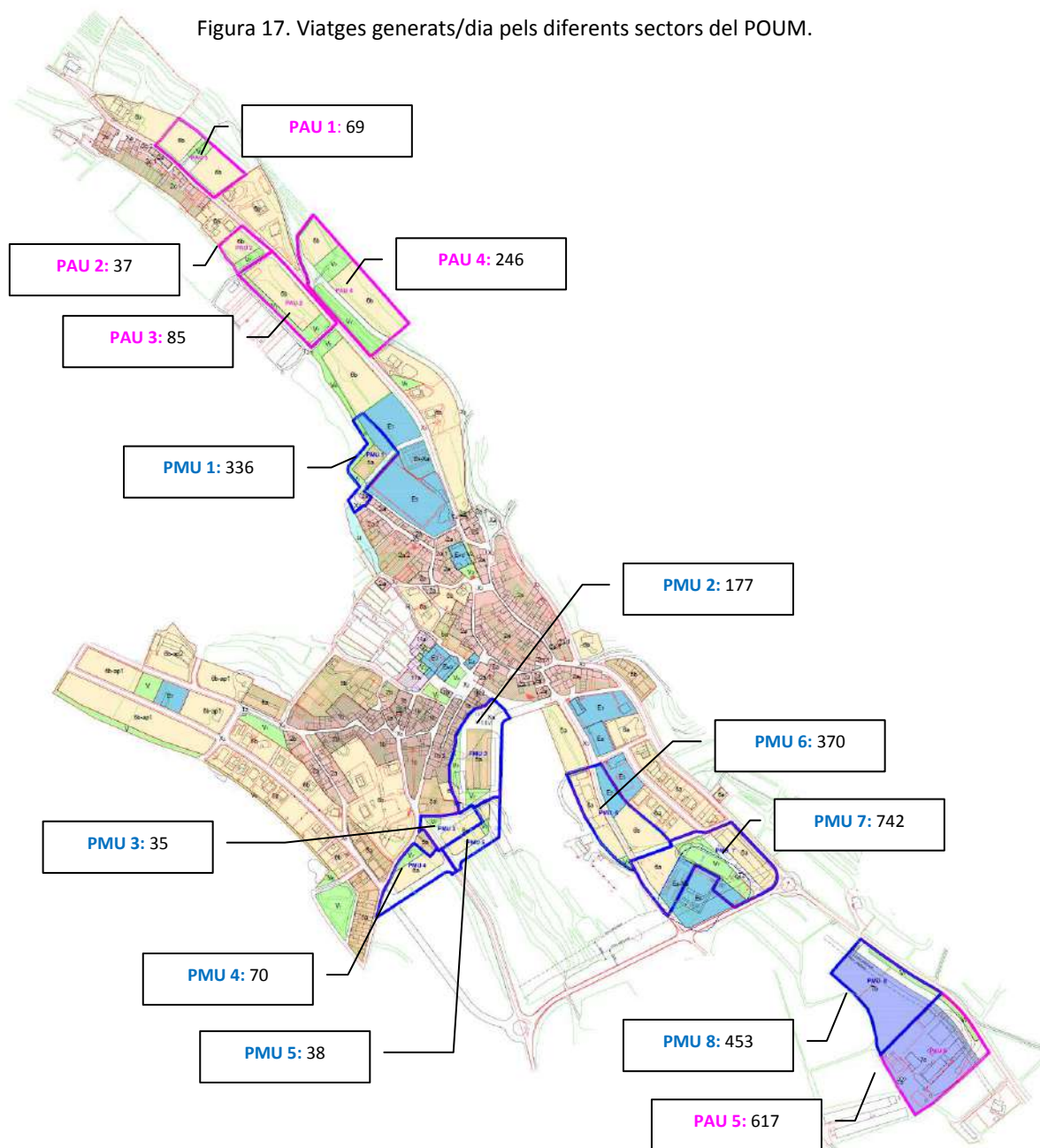
Sector	Usos del sòl	Superfície sòl, sostre o núm, habitatges	Ràtio	Viatges generats/ dia
PMU 4 Camps d'en Güell	Habitatges	6 habitatges	7 viatges/habitatge	42
	Zones Verdes	560 m ² de sòl	5 viatges/100 m ² de sòl	28
	Total			70
PMU 5 Feixes de la Tria-2	Habitatges	4 habitatges	7 viatges/habitatge	28
	Zones Verdes	210 m ² de sòl	5 viatges/100 m ² de sòl	10
	Total			38
PMU 6 Camí del Cementiri	Habitatges	14 habitatges	7 viatges/habitatge	98
	Zones Verdes	201 m ² de sòl	5 viatges/100 m ² de sòl	10
	Equipaments	1.347 m ² de sostre	20 viatges/100m ² de sostre	269
	Total			377
PMU 7 La Fàbrica	Habitatges	13 habitatges	7 viatges/habitatge	91
	Zones Verdes	3.082 m ² de sòl	5 viatges/100 m ² de sòl	154
	Equipaments	2.486 m ² de sostre	20 viatges/100m ² de sostre	497
	Total			742
PMU 8 Industrial Sud	Ús industrial	8.247 m ² de sostre	5 viatges/100m ² de sostre	412
	Zones Verdes	816 m ² de sòl	5 viatges/100 m ² de sòl	41
	Total			453
TOTAL				3.324

Font: Elaboració pròpia a partir dels paràmetres urbanístics i la cartografia del POUM de Lladó, i de les ràtios per activitat i ús que regula el Decret 344/2006.

■ Les zones on es calcula que hi haurà major mobilitat, superant els 400 viatges/dia, són les destinades a ús d'equipaments i industrial PMU 7 (742 viatges), PAU 5 (617) i PMU 8 (453), seguides del PMU 6 (377) i el PMU 1 (336).

■ No s'incorporen indicadors de gènere al present EAMG atenent que no es consideren rellevants les diferències de mobilitat en aquest sentit a Lladó.

Figura 17. Viatges generats/dia pels diferents sectors del POUM.



Font: Elaboració pròpia a partir dels paràmetres urbanístics i la cartografia del POUM de Lladó, i de les ràtios per activitat i ús que regula el Decret 344/2006.

5. Xarxa de mobilitat i reserves d'espai a la xarxa viària

5. Xarxa de mobilitat i reserves d'espai a la xarxa viària

En aquest capítol es realitza una proposta de xarxes bàsiques d'itineraris per als diferents mitjans de transport, d'acord amb l'article 12 del Decret 344/2006.

A continuació es recullen les directrius que s'esmenten a l'article 4 del Decret 344/2006, i que cal tenir en compte a l'hora de la nova planificació:

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

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

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

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

e) El pendent màxim dels nous carrers en sòl urbanitzable no ha de superar el 8%, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%.

En qualsevol cas, el pendent del 8% no serà acceptable per a llargades superiors a 300 metres. Cas que es superi aquesta llargada, es construiran espais de descans amb pendent màxim de 2% que continguin, com a mínim, un cercle d'1,5 metres de radi.

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

f) El pendent màxim dels itineraris per a bicicletes no pot superar, amb caràcter general, el 5%. Només en supòsits excepcionals, degudament justificats, aquest pendent pot arribar al 8%.

En el cas del POUM de Lladó en que les actuacions són de consolidació de la trama ja existent (PAU i PMU), pot ser que en algun punt es faci difícil l'adequació d'aquestes mesures que

estableix el decret. No obstant, és evident que el POUM contempla intervencions de millora de la mobilitat en el conjunt del nucli urbà de Lladó.

5.1. Xarxa d'itineraris principals per a vianants

La xarxa d'itineraris principals per a vianants ha de ser la prioritària davant la resta de modes de transport i ha de complir diferents criteris generals (segons estableix el Decret 344/2006):

1. Assegurar la connectivitat amb els indrets on es generarà un nombre important de desplaçaments a peu (parada d'autobús, comerços, equipaments comunitaris –consultori, escola, etc.–, instal·lacions esportives, àrees d'activitat laboral –polígons industrials–. Traçats el més directes i naturals possibles.
2. Evitar accidents de trànsit: es prioritzaran zones d'ús exclusiu per a vianants i en cas d'impossibilitat, carrers de convivència i els carrers de zona 30.
3. Garantir la continuïtat de la xarxa dins el municipi i amb els municipis veïns.
4. Facilitar la coordinació amb itineraris de transport públic.
5. Donar prioritat a la segregació i protecció adequada en cas de transcorre pel costat de la xarxa viària.
6. Procurar l'adaptació amb les normes d'accessibilitat urbanística previstes al Codi d'accessibilitat.

■ D'acord amb aquests 6 criteris s'han dissenyat els itineraris principals per a vianants (veure figura 18) i es proposen accions que contribueixin a evitar o reduir el risc d'atropellament:

Accions necessàries per millorar la mobilitat dels vianants a Lladó

1. Els carrers que actualment són més freqüentats pels vianants han de **continuar mantenint la seva importància i formar part de la xarxa d'itineraris principals per a vianants**: carrer Figueres en tot el seu recorregut, carrer de la Serra, carrer de Conxita Aiguaviva (amb pendent i utilitzat més aviat de baixada cap a la plaça Major), carrer de la Plaça, plaça Major i plaça de la Col·legiata, carrer Maria Llanera i carrer Gran cap al carrer Besalú, i carrer Gran cap al carrer Cabanelles-del Mont, carrer de les Escoles i carrer de la Tramuntana. La zona nova del PMU 2 també podrà ser un nou pol de generació de vianants, que passejaran i buscaran tranquil·litat vora el riu.
Precisament aquests carrers permeten la **connexió dels equipaments** (escola, esglésies, ajuntament-dispensari, comerços (plaça Major-plaça de la Col·legiata-carrer Gran-carrer de Besalú) i la **parada d'autobús**.
2. Senyalitzar la cohabitació entre vianants, bicicletes i vehicles en els carrers interns del

nucli urbà.*

3. Habilitar el carrer de Sant Llorenç i camí del Pujol per a vianants.*
4. Ordenar l'entorn de l'escola i llar d'infants. D'una banda, resoldre la cruïlla mitjançant senyalització horitzontal (pas de vianants de l'aparcament a l'edifici) i senyalització vertical avisant la presència d'escolars. D'altra banda, el carrer Escoles, eliminar la filera d'aparcaments i destinar-la mitjançant senyalització horitzontal, a passera per a vianants.*
5. Senyalitzar les carreteres d'entrada, GIP-5239 i GIP-5238, amb passos de vianants per tal que siguin permeables.*
6. Habilitar el carrer Figueres i el carrer del Mont per a vianants, almenys en un costat.*
7. Habilitar, en la mesura del possible, un vial adequat al vial d'unió entre la GIP-5239 i la GIP-5238.*

**Aquestes accions es plantegen a curt termini sense necessitat d'executar els PAUs i PMUs del POUM.*

Figura 18. Xarxa d'itineraris principals per a vianants (en blau).



Font: Elaboració pròpia, 2013.

5.2. Itinerari principal per al transport col·lectiu

La nova xarxa ha de cenyir-se a les següents consideracions (extretes del Decret 344/206):

1. Connectivitat amb els indrets que esdevenen polaritats centríques (comerços, equipaments comunitaris –consultori, escola, etc.–, instal·lacions esportives, àrees d'activitat laboral –polígons industrials–).
2. Connexió entre les diverses xarxes de transport col·lectiu per facilitar la intermodalitat entre diferents tipus de transport col·lectiu.
3. Les parades de les línies s'han de situar de manera coordinada amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes, i respectant que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.
4. L'espai destinat a parades pel transport col·lectiu s'ha de configurar de manera que es respecti l'espai destinat als itineraris per a vianants i per a bicicletes, i que es garanteixi la seguretat de les persones vianants i de les ciclistes.
5. A l'entorn de les estacions de ferrocarril i parades d'autobusos interurbans cal reservar espais pels aparcaments de bicicletes i per a vehicles privats a motor.

■ De moment, **no es considera necessari fer cap reajust d'horaris a la línia interurbana** Figueres-Lladó, atès que la freqüència es considera acceptable.

■ El radi d'influència de la parada actual (de 750 metres) la pràctica totalitat del nucli urbà.

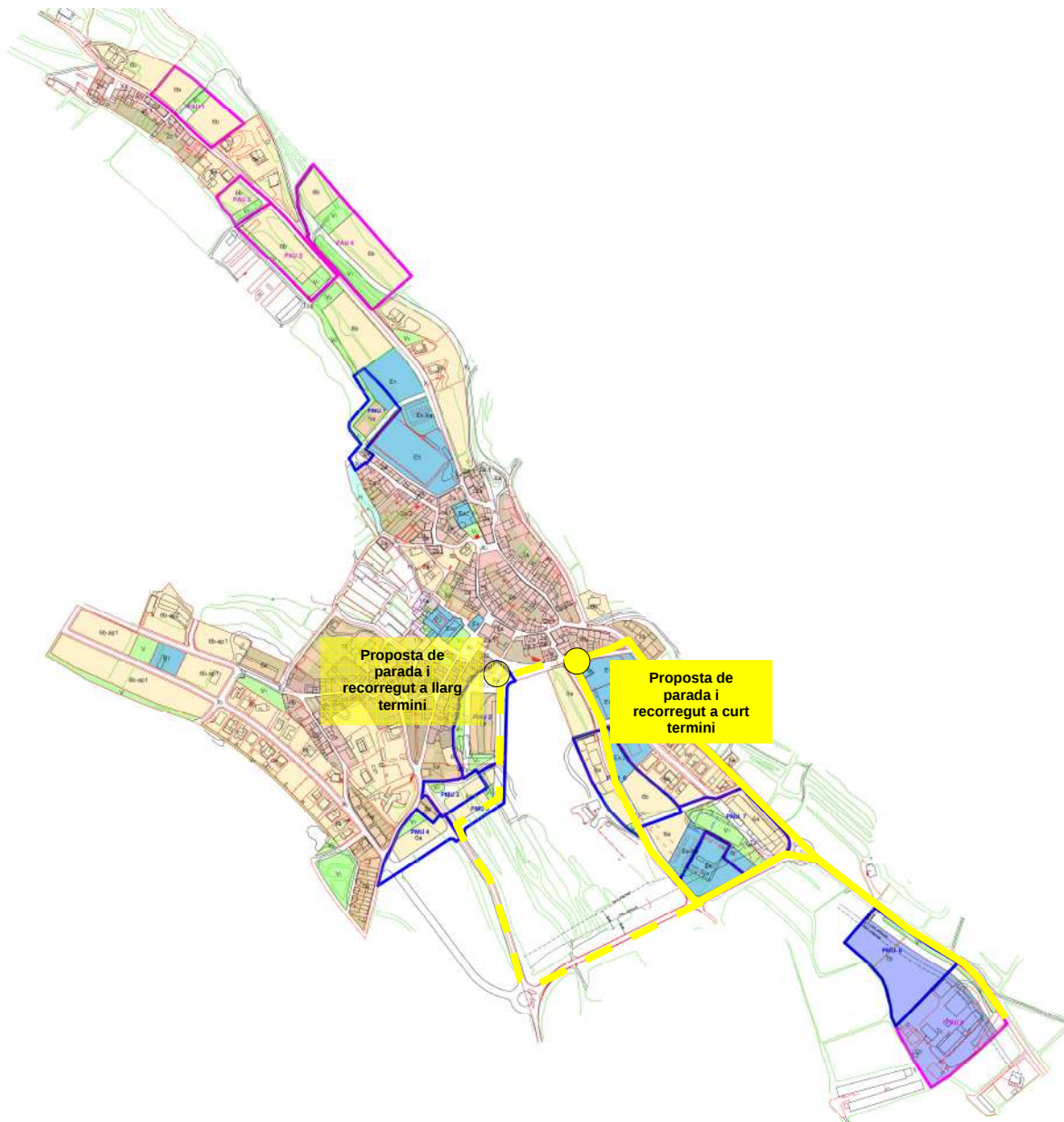
■ Les accions relatives al transport col·lectiu es recullen en el següent quadre:

Accions necessàries per millorar la mobilitat del transport col·lectiu a Lladó

1. A curt termini, valorar la possibilitat de canviar la ubicació de la marquesina i el recorregut de l'autobús (per evitar la maniobra de marxa enrere que realitza actualment): l'entrada pel carrer Figueres, gir a l'esquerra pel carrer Escolles, efectuar la parada en aquest carrer, i girar novament a l'esquerra per sortir del nucli a través del carrer de la Tramuntana.
2. A llarg termini (un cop executat el PMU 2), canviar el recorregut i parada del bus: l'entrada pel carrer Figueres, gir a l'esquerra pel carrer Escolles, continuar pel nou vial construït per sobre del riu, efectuar la parada en la nova zona d'aparcament creada al PMU 2, i girar novament a l'esquerra per sortir del nucli a través dels nous carrers del PMU 4 i PMU 5.
3. Posar en coneixement dels usuaris del transport col·lectiu la possibilitat que ofereix la companyia Teisa de transportar bicicletes *"les bicicletes hauran d'anar dins de la bodega"*

del vehicles embolicades i protegides com qualsevol altre paquet, per evitar embrutar o causar qualsevol tipus de desperfecte en els altres equipatges. El conductor del vehicle serà la persona que supervisarà si una bicicleta està suficientment ben embolicada per permetre-li l'accés a l'interior del vehicle” (<http://www.teisa-bus.com/>)”.

Figura 19. Itinerari principal per al transport col·lectiu (en groc).



Font: Elaboració pròpia, 2013.

5.3. Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes

Els criteris a tenir en compte a l'hora de projectar aquesta xarxa d'itineraris són els següents (segons marca el Decret 344/2006):

1. Assegurar la connectivitat amb els indrets on es generarà un nombre important de desplaçaments (parada d'autobús, comerços, equipaments comunitaris –consultori, escola, etc.–, instal·lacions esportives, zona industrial.
2. Han de ser continus, formant una xarxa i preferentment hauran de discórrer per vies ciclistes segregades o carrils-bici protegits. Serà necessària una senyalització dels itineraris.
3. Coordinació amb la xarxa de bicicletes dels municipis veïns i amb la xarxa d'itineraris de transport col·lectiu.
4. Els carrers que s'urbanitzin de nou i per on discorri la xarxa de bicicletes hauran de tenir una amplada de 13 metres.
5. El pendent màxim dels itineraris per a bicicletes no pot superar, amb caràcter general el 5%. Només en supòsits degudament justificats, aquest pendent pot arribar al 8%.
6. No es poden fer passar per carreteres de doble calçada ni per carreteres de calçada única amb una intensitat mitjana diària superior a 3.000 vehicles, llevat que se segreguin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció.
7. Es poden preveure itineraris de bicicleta per carrers de zona 30 en cohabitació amb la resta dels vehicles.

■ Tal i com s'ha esmentat en apartats anteriors la bicicleta no és un mitjà de transport massa utilitzat pels veïns, però potser caldria potenciar aquest mitjà.

■ Les accions relatives als desplaçaments amb bicicleta es recullen en el següent quadre:

Accions necessàries per millorar la mobilitat amb bicicleta a Lladó

1. Definir una nova xarxa d'itineraris per a bicicletes a partir de l'actual, el traçat de la qual s'observa a la figura 20, i és pràcticament compartida amb la xarxa de vianants. S'ha procurat la connexió dels diferents equipaments: carrer Figueres en tot el seu recorregut, carrer de la Serra, carrer de Conxita Aiguaviva (amb pendent i utilitzat més aviat de baixada cap a la plaça Major), carrer de la Plaça, plaça Major i plaça de la Col·legiata, carrer Maria Llanera i carrer Gran cap al carrer Besalú, i carrer Gran cap al carrer Cabanelles-del Mont, carrer de les Escoles i carrer de la Tramuntana.

En certa manera, els carrers amb més pendent com Conxita i Maria Llanera, s'haurien d'evitar o recomanar-se de baixada sempre en sentit la plaça Major.

Precisament tots aquests carrers permeten la connexió dels equipaments (escola,

esglésies, ajuntament-dispensari, comerços (plaça Major-plaça de la Col·legiata-carrer Gran-carrer de Besalú) i la parada d'autobús.

2. Senyalitzar la cohabitació entre vianants, bicicletes i vehicles en els carrers interns del nucli urbà.*
3. Senyalitzar la cohabitació entre bicicletes i vehicles en aquells carrers on els vianants ja tenen una àrea reservada.*
4. Instal·lar un total de 229 aparcaments de bicicletes en els sectors de consolidació (d'acord amb els resultats obtinguts i presentats a la figura 21). També, valorar la possibilitat d'incloure'n al camp de futbol, al costat de la marquesina del bus i a la plaça Major-plaça de la Col·legiata, per facilitar als usuaris l'accés als serveis.*
5. Posar en coneixement dels usuaris del transport col·lectiu la possibilitat que ofereix la companyia de transportar bicicletes *"les bicicletes hauran d'anar dins de la bodega del vehicle embolicades i protegides com qualsevol altre paquet, per evitar embrutar o causar qualsevol tipus de desperfecte en els altres equipatges. El conductor del vehicle serà la persona que supervisarà si una bicicleta està suficientment ben embolicada per permetre-li l'accés a l'interior del vehicle"* (<http://www.teisa-bus.com/>)".

**Aquestes accions es plantegen a curt termini sense necessitat d'executar els PAUs i PMUs del POUM.*

Figura 20. Xarxa d'itineraris per a bicicletes (en verd).



Font: Elaboració pròpia, 2013.

■ El Decret 344/2006 en el seu Annex 2 estableix les següents **reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública**, llevat d'aquells supòsits en què es justifiquin l'adopció de valors inferiors:

Ús d'habitatge	Màx. de 2 places/habitatge o 2 places/100m ² de sostre
Ús comercial	1 plaça/100m ² sostre
Ús d'oficines	1 plaça/100m ² sostre
Ús industrial	1 plaça/100m ² sostre
Equipaments docents	5 places/100m ² sostre
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 places d'aforament de l'equipament
Altres equipaments públics	1 plaça/100m ² sostre
Zones verdes	1 plaça/100m ² sòl
Estacions d'autobusos	0,5 places/30 places ofertes de circulació

■ A la figura 21 es poden observar les places d'aparcament de bicicletes que s'haurien de reservar en els diferents sectors i segons els usos del sòl. S'han contemplat els usos genèrics de zones verdes i equipaments públics però no l'especificitat de docents i recreatius perquè es desconeix l'ús que tindran els equipaments planificats als PAU i PMU. Tampoc s'han inclòs els usos referents a habitatges i usos industrials perquè són usos privats i s'hauran de contemplar dins cada ús.

Figura 21. Reserves de places d'aparcament de bicicletes.

Sector	Usos del sòl	Superfície sòl, sostre o núm, habitatges	Ràtio	Places mínimes aparcament bicicleta
PAU 1 Camí del Pujol 1	Zones Verdes	682 m ² de sòl	1 plaça/100 m ² de sòl	7
	Total			7
PAU 2 Camí del Pujol 2	Zones Verdes	465 m ² de sòl	1 plaça/100 m ² de sòl	5
	Total			5
PAU 3 Camí del Pujol 3	Zones Verdes	1.697 m ² de sòl	1 plaça/100 m ² de sòl	17
	Total			17
PAU 4 Camí del Pujol 4	Zones Verdes	3.511 m ² de sòl	5 viatges/100 m ² de sòl	35
	Total			35

Sector	Usos del sòl	Superfície sòl, sostre o núm, habitatges	Ràtio	Places mínimes aparcament bicicleta
PAU 5 Industrial Sud	Zones Verdes	560 m ² de sòl	1 plaça/100 m ² de sòl	6
	Total			6
PMU 1 Torrent de la Tria	Zones Verdes	851 m ² de sòl	1 plaça/100 m ² de sòl	9
	Equipaments	1.253 m ² de sostre	1 plaça/100 m ² de sostre	12
	Total			21
PMU 2 Granges de l'Ayats	Zones Verdes	1.298 m ² de sòl	1 plaça/100 m ² de sòl	13
	Total			13
PMU 3 Feixa de la Tria-1	Zones Verdes	278 m ² de sòl	1 plaça/100 m ² de sòl	3
	Total			3
PMU 4 Camps d'en Güell	Zones Verdes	560 m ² de sòl	1 plaça/100 m ² de sòl	6
	Total			6
PMU 5 Feixes de la Tria-2	Zones Verdes	210 m ² de sòl	1 plaça/100 m ² de sòl	2
	Total			2
PMU 6 Camí del Cementiri	Equipaments	1.347 m ² de sostre	1 plaça/100 m ² de sostre	13
	Zones Verdes	201 m ² de sòl	1 plaça/100 m ² de sòl	2
	Total			15
PMU 7 La Fàbrica	Zones Verdes	3.082 m ² de sòl	1 plaça/100 m ² de sòl	31
	Equipaments	2.486 m ² de sostre	1 plaça/100 m ² de sostre	25
	Total			56
PMU 8 Industrial Sud	Zones Verdes	816 m ² de sòl	1 plaça/100 m ² de sòl	8
	Total			8
TOTAL				194

Font: Elaboració pròpia a partir dels paràmetres urbanístics i la cartografia del POUM de Lladó, i de les ràtios per activitat i ús que regula el Decret 344/2006.

■ En total, sumen 194 aparcaments de bicicletes nous. Els sectors que en requereixen un major nombre són: PMU 7 (56) i PAU 4(35), pel fet de disposar d'ampli sòl d'equipaments o zona verda. Val a dir que en alguns casos la dada resulta sobredimensionada.

■ A banda d'aquests nous aparcaments relacionats als nous sectors de consolidació urbana, seria interessant incloure'n al camp de futbol, al costat de la marquesina de l'autobús (independentment d'on estigui ubicada), i potser valorar-ne la col·locació a la plaça Major-plaça de la Col·legiata, per facilitar als usuaris l'accés als serveis.

5.4. Xarxa bàsica per a vehicles

El Decret 344/2006 especifica que la xarxa bàsica per a vehicles prevista en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada ha de complir aquestes dues premisses:

1. Assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin major nombre de desplaçaments i com a mínim amb: les parades dels autobusos interurbans, i amb els equipaments comunitaris (educatius, sanitaris, culturals i administratius).
2. Tenir continuïtat dins el municipi i amb els municipis veïns.

■ D'acord amb aquests 2 criteris s'han dissenyat els itineraris principals per a vehicles (veure figura 22) i es proposen les accions següents que tenen l'objectiu de reduir l'ús del vehicle privat, canviar-ne els recorreguts actuals, i evitar el risc d'atropellament:

Accions necessàries per millorar la mobilitat amb vehicle a Lladó*

1. La xarxa d'itineraris per a vehicles es defineix amb la finalitat d'evitar al màxim el trànsit de cotxes per dins el nucli urbà, de manera que, aprofitant les noves zones urbanitzades, s'intenti establir una xarxa bàsica perifèrica. El traçat dels carrers principals es visualitza a la figura 22. Agafen importància el nou vial de llevant que permet la connexió N-S, i el nou carrer que uneix el carrer Escoles amb el PMU 2. Aquesta xarxa també haurà de ser l'emprada pels vehicles pesats que es veuen obligats a creuar el nucli urbà.
2. Senyalitzar la cohabitació entre vianants, bicicletes i vehicles en els carrers interns del nucli urbà.*
3. Senyalitzar la cohabitació entre bicicletes i vehicles en aquells carrers on els vianants ja tenen una àrea reservada.*
4. Ordenar l'entorn de l'escola i llar d'infants. D'una banda, resoldre la cruïlla mitjançant senyalització horitzontal (pas de vianants de l'aparcament a l'edifici) i senyalització vertical avisant la presència d'escolars. D'altra banda, el carrer Escoles, eliminar la filera d'aparcaments i destinar-la mitjançant senyalització horitzontal, a passera per a vianants.*
5. Valorar la possibilitat de redissenyar els serveis viaris i establir sentit únic en alguns carrers, com el carrer de la Serra de pujada i el carrer de Conxita Aiguaviva de baixada; i el carrer Empordà únicament en sentit sud.*
6. Engegar per part de l'Ajuntament una campanya lligada al "compartir cotxe". Es podria incloure a la pàgina web del consistori l'enllaç al web www.compartircotxe.org, o cedint un espai a tal efecte, al plafó de l'ajuntament.*
7. D'acord amb el Decret 344/2006, hi ha d'haver un previsió d'una plaça per habitatge, aspecte que ja contempla cada PAU i PMU.

8. Continuar en la línia de senyalitzar les zones d'aparcament com s'està fent actualment. Cal apuntar que al PMU 2 s'hi preveu una àrea d'aparcaments, així com també l'ampliació al camp de futbol per enquibir-hi un important nombre de vehicles que actualment estacionen desordenadament a llarg del camí del Pujol.

**Aquestes accions es plantegen a curt termini sense necessitat d'executar els PAUs i PMUs del POUM.*

Figura 22. Xarxa bàsica per a vehicles (en vermell).



Font: Elaboració pròpia, 2013.

■ El Decret 344/2006 en el seu Annex 3 estableix les següents **reserves mínimes d'aparcament de vehicles situats fora de la via pública**:

	Turismes	Motocicletes
Ús d'habitatge	1 plaça/habitatge o 1 plaça/100m ² de sostre	0,5 places/habitatge o 1 plaça/200 m ² de sostre
Estació d'autobús	5 places/30 places ofertes de circulació	5 places/30 places ofertes de circulació

■ D'acord amb el Decret, hi ha d'haver un previsió d'una plaça per habitatge, aspecte que ja contempla cada PAU i PMU.

■ A banda dels aparcaments fora de la via pública que han de contemplar els habitatges projectats als àmbits d'actuació del POUM, cal continuar en la línia de senyalitzar les zones d'aparcament com s'està fent actualment. Cal apuntar que al PMU 2 s'hi preveu una àrea d'aparcaments, així com també l'ampliació al camp de futbol per enquibir-hi un important nombre de vehicles que actualment estacionen desordenadament a llarg del camí del Pujol.

■ En principi no es contempla l'ús d'activitats comercials a les zones d'actuació, no obstant, en compliment del Decret 344/2006, i a fi de reduir **el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega**, els locals comercials 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.

Amb relació a la regulació de les operacions de càrrega i descàrrega que s'aplicaran a la via pública, el Decret 344/2006 fixa que, per tal d'aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, es contempli una reserva de places a la xarxa viària destinades a càrrega i descàrrega, que han de tenir unes dimensions de 3 x 8 metres.

En el cas de locals comercials, cal reservar 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda, o 1 plaça per cada 8 establiments.

6. Resum i conclusions

6. Resum i conclusions

El present **Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del POUM Lladó** ha posat de manifest algunes mancances i algunes potencialitats del sistema de mobilitat actual del municipi. Aquestes han permès dissenyar propostes i recomanacions per tal d'aconseguir una mobilitat sostenible i segura.

En general, els nous usos previstos generaran una mobilitat d'uns 3.324 viatges diaris. Val a dir que aquests resultats són sobredimensionats però fan preveure un augment de la mobilitat, motiu pel qual caldrà una bona planificació i gestió de la xarxa viària, en què han de conviure vianants, bicicletes, autobusos i vehicles privats.

Les característiques principals de les xarxes implicades en la mobilitat que es preveuen als nous sectors i, al municipi en general, són:

- Una important adequació i millora dels carrers per a vianants i bicicletes: permeabilitat de les carreteres d'entrada, senyalització de cohabitació vianants-bicicletes-vehicles, adequació del camí del Pujol i de l'entorn de l'Escola.
- Pel que fa al transport col·lectiu, es proposa valorar el canvi de traçat de l'itinerari, així com també la reubicació de la parada en un punt més segur.
- Amb relació al trànsit motoritzat, les propostes passen per alliberar de trànsit el nucli antic potenciant els carrers perimetrals, senyalitzar les zones de cohabitació vianants-bicicletes-vehicles, així com valorar la possibilitat de redissenyar els serveis viaris d'alguns carrers.
- Caldrà preveure una dotació mínima d'aparcaments de bicicletes en equipaments i zones verdes, tan previstos com existents.
- La proposta de finançament de les actuacions que estableix el Decret 344/2006 es presenta a l'Estudi econòmic del POUM.

En definitiva, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del POUM de Lladó contribueix a incorporar criteris de mobilitat sostenible al nou planejament urbanístic, tant en zones de consolidació com a la trama urbana existent.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Ester Batlle Genís', written diagonally.

Figuera, 15 de juliol de 2013.

Realitzat per:

totgeografia

Ester Batlle Genís

Llicenciada en Geografia
col·legiada núm. 1.748

+34 616 227 233

✉ ester.batlle.genis@gmail.com

totgeografia.wordpress.com