

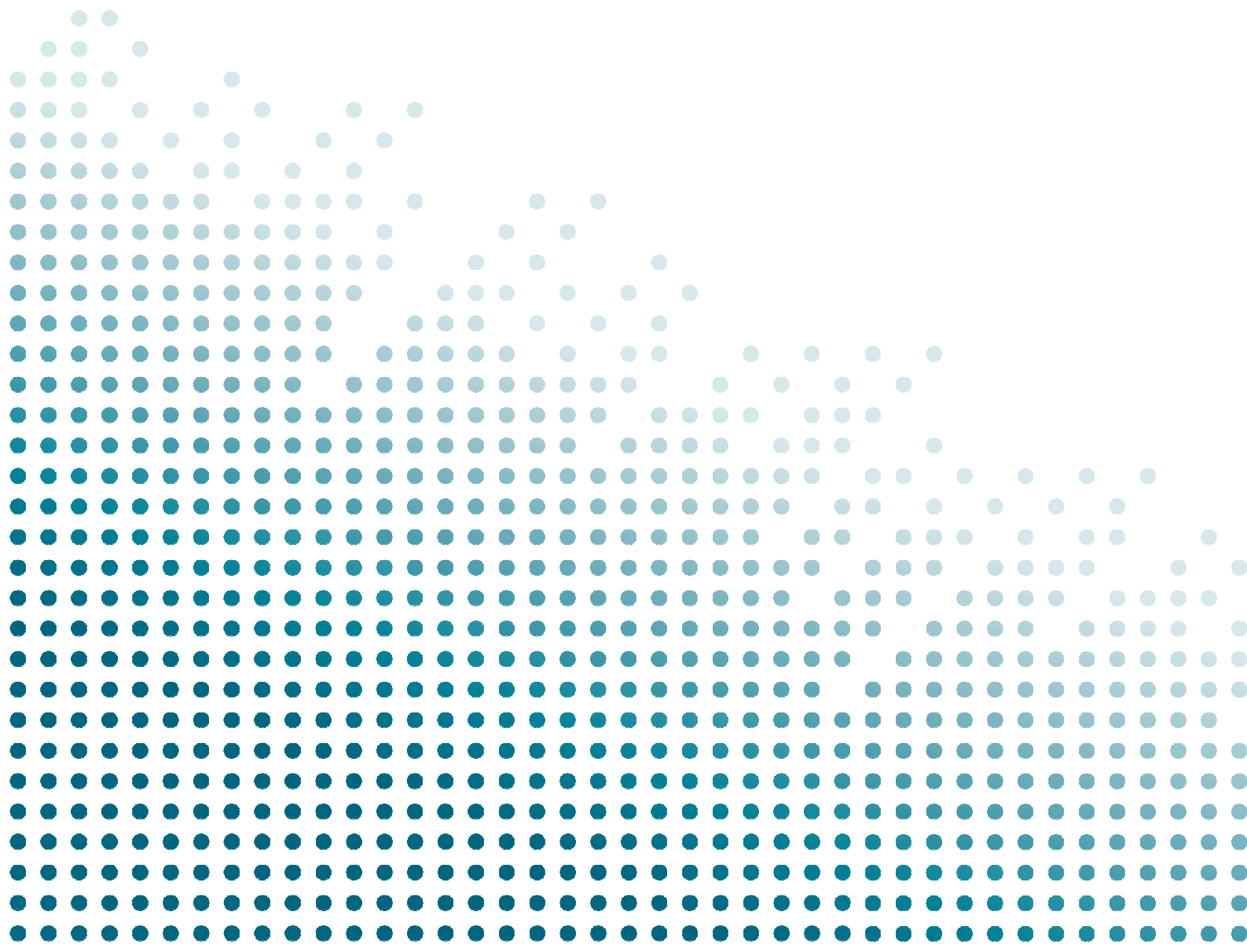
VI. ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

lavola

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DEL CASTELL DE PERALADA (T.M. PERALADA)

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Barcelona, abril 2017



1	INTRODUCCIÓ.....	5
1.1	MARC LEGAL.....	5
1.2	CARACTERITZACIÓ DEL TIPUS D'ESTUDI.....	6
2	DESCRIPCIÓ DEL PLA ESPECIAL URBANÍSTIC	7
3	MOBILITAT GENERADA ACTUAL I PREVISTA	13
3.1	RÀTIOS APLICABLES	13
3.2	MOBILITAT ACTUAL	14
3.3	MOBILITAT FUTURA.....	15
4	CARACTERÍSTIQUES DE LA MOBILITAT	17
4.1	DISTRIBUCIÓ MODAL	17
4.1.1	INFORMACIÓ GLOBAL.....	17
4.1.2	PLA ESPECIAL URBANÍSTIC.....	18
4.2	ÀMBIT GEOGRÀFIC DE LA MOBILITAT.....	19
4.2.1	INFORMACIÓ GLOBAL.....	19
4.2.2	PLA ESPECIAL URBANÍSTIC.....	19
4.3	DISTRIBUCIÓ HORÀRIA DE LA MOBILITAT.....	20
4.3.1	INFORMACIÓ GLOBAL.....	20
4.3.2	PLA ESPECIAL URBANÍSTIC.....	20
4.4	DISTRIBUCIÓ PER GÈNERE I EDAT	21
4.4.1	INFORMACIÓ GENERAL	21
4.4.2	PLA ESPECIAL URBANÍSTIC.....	21
4.5	NOMBRE DE VIATGES PER CADA MODE DE DESPLAÇAMENT.....	22
5	XARXES DE MOBILITAT I AVALUACIÓ DE PROPOSTES PER ASSOLIR EL REPARTIMENT MODAL OBJECTIU	25
5.1	VIANANTS.....	25
5.1.1	ACCESSOS AL PLA ESPECIAL URBANÍSTIC.....	25
5.1.2	PROPOSTES RELACIONADES AMB LA XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS.....	29
5.2	BICICLETES.....	31
5.2.1	ASPECTES GENERALS	31
5.2.2	ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA DE BICICLETES.....	33
5.3	TRANSPORT COL·LECTIU	36
5.3.1	PROPOSTES RELACIONADES AMB LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC.....	40
5.4	VEHICLE PRIVAT	42
5.4.1	ASPECTE GENERALS.....	42

5.4.2	XARXA VIÀRIA AMB INCIDÈNCIA A L'ÀMBIT DE L'ESTUDI	43
5.4.3	VEHICLES PRIVATS GENERATS PEL PEU CASTELL DE PERALADA	44
5.4.4	PROPOSTES EN RELACIÓ AL VEHICLE PRIVAT	46
5.5	RESERVES D'APARCAMENT	48
5.5.1	NECESSITATS D'APARCAMENT	48
5.5.2	RESERVES D'APARCAMENT AMB INCIDÈNCIA A L'ÀMBIT DE L'ESTUDI	48
5.5.3	PROPOSTES EN RELACIÓ A LES RESERVES D'APARCAMENT	52
ANNEX CARTOGRÀFIC.....		55

1 INTRODUCCIÓ

1.1 MARC LEGAL

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat, significa un canvi de tendència en el model de mobilitat. La Llei estableix els principis, els objectius i els altres requisits específics que han de desenvolupar els corresponents instruments de planificació de la mobilitat i, entre aquests, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Aquesta Llei té com a propòsit bàsic la millora de l'accessibilitat i minimització dels impactes negatius del transport. En un sentit més ampli, dibuixa les línies mestres d'una estratègia que respon als principis següents: a. Competitivitat; b. Integració social; c. Qualitat de vida; d. Salut; e. Seguretat; f. Sostenibilitat.

Els estudis de mobilitat generada es troben regulats pel Decret 344/2006. L'objectiu principal del Decret és donar resposta a una realitat canviant en la gestió de la mobilitat, en la qual les xarxes per a vianants, bicicletes i transport col·lectiu incrementen el seu protagonisme en la satisfacció de les necessitats de mobilitat de la ciutadania, i en el qual també els valors de la qualitat de vida, seguretat en els desplaçaments i sostenibilitat han d'estar cada dia més presents en el disseny i la gestió de la xarxa viària. Amb els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'avalua 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 valora la viabilitat de les mesures proposades per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor/a per a col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

1.2 CARACTERITZACIÓ DEL TIPUS D'ESTUDI

El Decret 344/2006 recull la necessitat de realitzar estudis d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG) en els instruments d'ordenació territorial i urbanística següents (article 3.1 del Decret 344/2006):

- a) Plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis.
- b) Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.
- c) Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

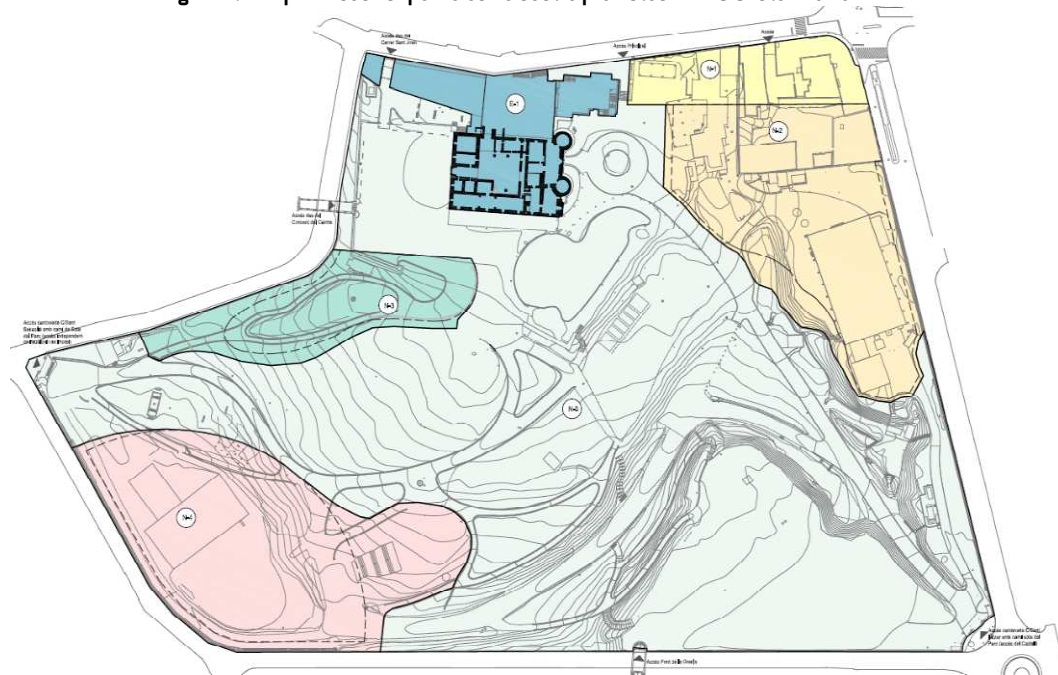
Es tramita el Pla Especial Urbanístic del Castell de Peralada, el qual suposarà un increment de la superfície de sostre destinada tant a l'hotel com a l'auditori i al Casino, i per tant es troba afectat per **l'article 3.1.b i 3.1.c del Decret 344/2006**, i per tant resulta necessari la realització del corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

2 DESCRIPCIÓ DEL PLA ESPECIAL URBANÍSTIC

Tal i com estableix el planejament municipal, l'objectiu del Pla Especial Urbanístic del Castell de Peralada té per objectiu garantir la conservació, millora i rehabilitació dels elements catalogats i el desenvolupament d'activitats culturals, recreatives, hoteleres i de restauració.

La superfície total de l'àmbit del PEU és de 65.781m². La taula següent mostra les superfícies actuals i les previstes pel Pla Especial Urbanístic.

Figura 2.1 Mapa d'usos i superfícies de sostre previstes al PEU Castell de Peralada



E1	Hoteler, Comercial, Oficines i serveis, Restauració, Recreatiu, Sanitari, Sociocultural, Docent, Esportiu, Habitatge. (Construccions annexes al Castell)	N2	Hoteler, Comercial, Oficines i serveis, Restauració, Recreatiu, Sanitari, Sociocultural, Docent, Esportiu (Construccions annexes al Castell i nou Pavelló d'Actes Culturals i Restauració)
N0	Zona enjardinada i serveis de jardineria, Vialitat interna, Trànsit de vehicles i persones, Aparcament, Serveis. (Zona exterior i Petites estructures temporals desmontables)	N3	Hoteler, Residencial i Restauració. (Noves instal·lacions hoteleres)
N1	Hoteler, Comercial, Oficines i serveis, Restauració, Recreatiu, Sanitari, Sociocultural, Docent, Esportiu, Habitatge. (Construccions situades en l'encreuament del c/Sant Joan amb el passeig la Princesa de Peralada)	N4	Sociocultural, Recreatiu i Restauració. (Nou auditori i sales tècniques annexes)

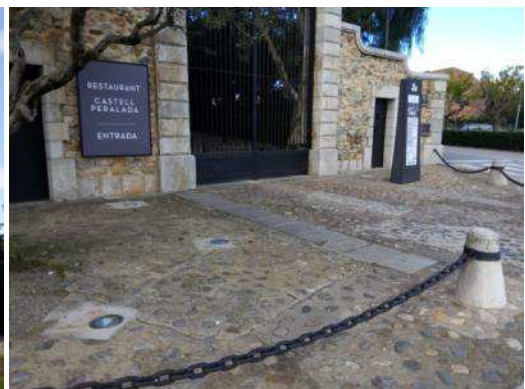
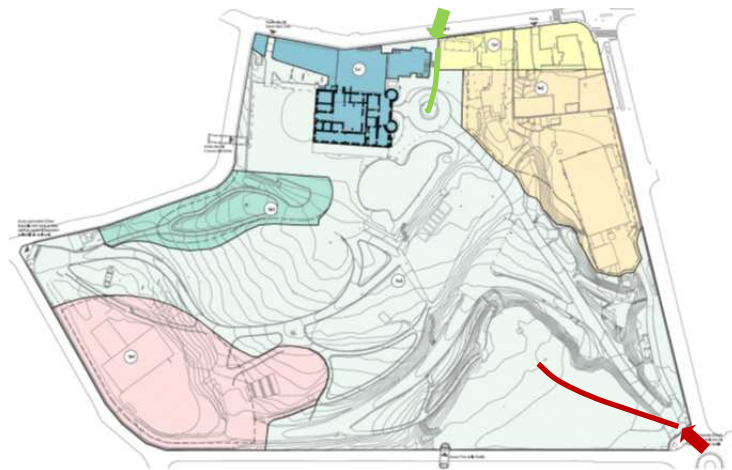
USOS	SOSTRE PREVIST (m ²)
Sostre del castell i construccions annexes (existent) (Usos E1.1, E1.2, E1.3)	6.412
Zona enjardinada (N0)	250
Construccions situades a l'encreuament del C/ Sant Joan amb pg. Principal de Peralada (usos N1)	1.600
Nou pavelló i sala banquets (usos N2)	2.745
Noves instal·lacions hoteleres (usos N3)	2.400
Nou auditori i sales tècniques annexes (usos N4)	4.500
<i>Total superfície sostre</i>	<i>17.907</i>

Font: PEU Castell de Peralada

A continuació s'analiza cadascun dels àmbits del Pla Especial.

- **Castell i Casino (E i N1)**

Comprèn el Castell i les edificacions annexes, que són les edificacions adjacents al castell, aquelles que es desenvolupen cap al nord del mateix en l'espai delimitat pel mur perimetral del recinte cap al carrer Sant Joan. A l'edifici del Castell de Peralada hi ha els següents usos: 1) una part important del castell és d'ús privat (residència de la propietat), 2) una part correspon al Casino de Peralada i 3) una part correspon al restaurant de luxe Castell de Peralada en bona mesura vinculat a la mobilitat del Casino. En aquest àmbit es preveu una ampliació en el sector N1. S'estima un **increment màxim d'un 25%** respecte a la superfície de sostre destinada a usos d'oci i recreatiu. La mobilitat d'aquest sector depèn de l'accés sud-est del PEU, en concret a partir de la rotonda ubicada al carrer Sant Llàtzer amb la carretera GIP-6042. Així mateix, també resulta habitual l'ús de l'accés nord per als modes no motoritzats.



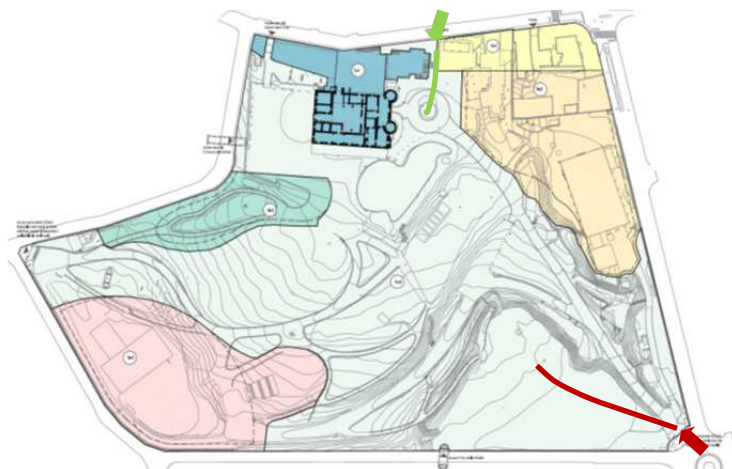
- **Nou edifici destinat fonamentalment a restauració i banquets/actes (N1 / N2)**

El Pla Especial contempla la construcció d'un nou edifici al sector nord-est de l'àmbit. Aquests usos s'inclourà en els sectors N1 i N2.

Respecte a la situació actual els principals canvis són els següents:

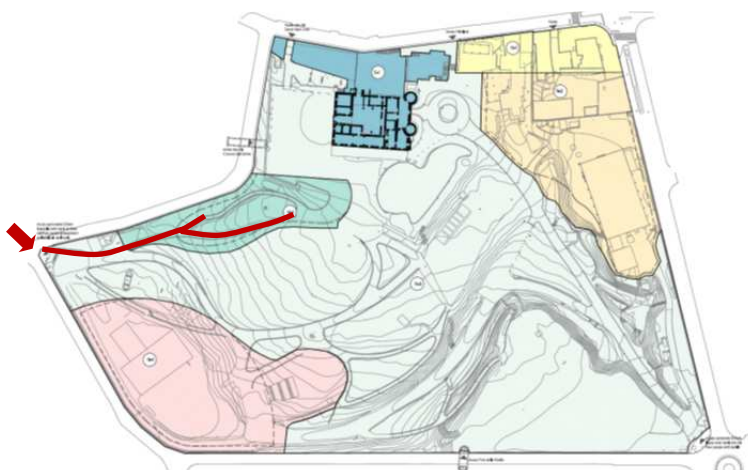
- Es reubica la zona de Grill la qual només funciona els mesos de juliol i agost i es troba molt vinculada a l'activitat del festival (es considera que els dies de festival el 50% dels seus usuaris també ho són del festival). Es considera un **increment de la mobilitat associada a aquest ús serà d'un 10%**.
- El saló de banquets i actes puntuals funciona durant tot l'any i actualment es realitza en una carpa. Amb el desenvolupament del PEU fonamentalment es produirà la reubicació d'aquest ús i per tant no es considera que comportarà un increment de la mobilitat associada respecte a la situació actual (ans al contrari), no obstant això a efectes de l'estudi de mobilitat es considera **una capacitat màxima per a 700 persones**, i per tant no es contempla un increment respecte a la situació actual (ans al contrari). En aquest sentit cal destacar que la superfície del pavelló previst és inferior a la de la carpa actual.

La mobilitat d'aquest sector depèn de l'accés sud-est del PEU (rotonda del C/ Sant Llàtzer amb la crta. GIP-6042. També resulta habitual l'ús de l'accés nord per als modes no motoritzats.



- **Hotel (N3)**

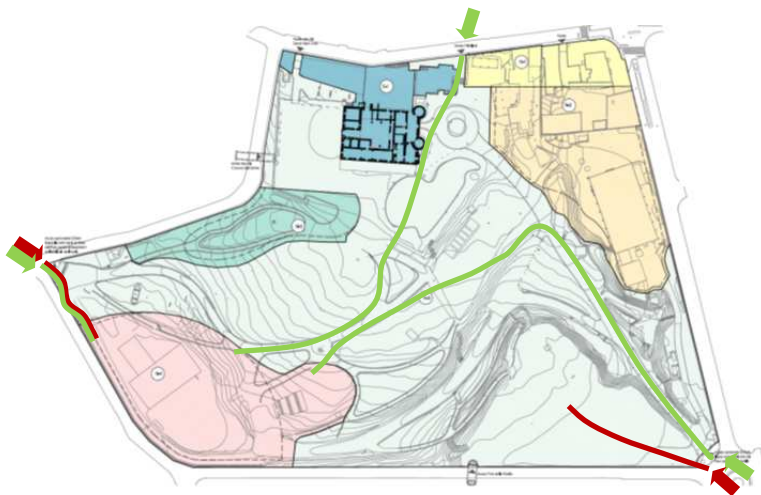
Aquest és un nou ús al sector respecte a la situació actual, per tant representarà un increment net de la mobilitat del sector. L'edifici referent al nou hotel, comptarà amb una superfície màxima de sostre d'uns 2.400 m². La mobilitat d'aquest sector depèn de l'accés sud-oest del PEU, en concret a partir del carrer de Sant Sebastià, molt a prop de la rotonda entre aquest vial i la carretera C-252. Un cop dins de l'hotel la mobilitat cap a la resta d'usos del PEU s'efectuarà a peu.



- **Nou auditori (N4)**

Finalment es contempla la construcció d'un nou auditori amb una superfície de 4.500 m² de. Aquest nou auditori suposarà un increment de la mobilitat respecte a la situació actual, vinculat a l'increment de la capacitat d'aforament (passar de 1.800 places a 2.500) i també suposarà com a principal canvi el pas d'un auditori que es munta i desmunta cada any (situació actual) a unes instal·lacions fixes durant tot l'any.

La mobilitat d'aquest sector depèn de l'accés sud-est del PEU pel què fa als visitants, en concret a partir de la rotonda ubicada al carrer Sant Llàtzer amb la carretera GIP-6042. Aquest mateix accés és el que s'utilitzarà per als visitants que aparquen a l'aparcament de fora de les instal·lacions. Per altra banda, l'accés dels artistes s'efectua i s'efectuarà a partir de l'accés sud-est del PEU, en concret a partir de la rotonda ubicada al carrer Sant Llàtzer amb la carretera GIP-6042.



3 MOBILITAT GENERADA ACTUAL I PREVISTA

3.1 RÀTIOS APLICABLES

Per avaluar la mobilitat generada de l'àmbit en principi cal d'aplicar les ràtios que proposa el Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada (vegeu la taula 3.1) a les diferents superfícies i usos del sòl citats en el pla especial integral.

Taula 3.1 Ràtio a aplicar per calcular la mobilitat generada per dia

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

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

3.2 MOBILITAT ACTUAL

Actualment la mobilitat actual vinculada a l'àmbit del Pla Especial és la següent:

- **Sala de banquets, congressos i activitats puntuals.** Disposa d'una capacitat màxima per a 800 persones. La mobilitat màxima associada a aquest ús és d'uns **1.700 viatges/dia** (1.600 de clients i 100 de treballadors i serveis relacionats) i gairebé exclusivament es tracta de mobilitat externa (només una part dels treballadors generen mobilitat interna). Generalment és una mobilitat associada a caps de setmana i festius i en cap cas coincident amb els dies de funcionament del Festival de Peralada. Per franges horàries la major part la mobilitat en les franges prèvies i posteriors a l'àpat.
- **Casino de Peralada.** La sala de màquines d'aquesta instal·lació obre tots els dies de la setmana de 12h a 04h i els divendres, dissabtes i vigílies de festius de 12h a 05h, si bé les sales de joc obren tots els dies de 19 h a 04 h i els divendres, dissabtes i vigílies de festius de 19h a 05h. L'afluència del Casino se situa en unes 400 persones/dia (**880 viatges/dia**). No obstant això en els dies de festival o bé en els dies que hi ha banquets, congressos o activitats puntuals aquesta mobilitat pot arribar a 1.000 persones, és a dir uns **2.080 viatges/dia** (2.000 de clients i 80 de treballadors i serveis relacionats). No obstant això es considera que aquests dies punta es tracta d'una mobilitat duplicada (comptabilitzada bé en la mobilitat del festival bé en la dels banquets / congressos). La major part d'aquesta mobilitat és externa i només una petita part dels treballadors i dels clients corresponen a mobilitat interna.
- **Festival de Peralada.** El festival compta amb més de 20-25 actes durant els mesos de juliol i agost. L'aforament de l'auditori és per a unes 1.800 persones, si bé de mitjana durant l'any 2016 la mitjana d'assistents per espectacle s'ha situat per sota de 1.200. Per tant durant els moments de màxima activitat es pot considerar que genera un màxim d'uns **4.000 viatges/dia**. La major part d'aquesta mobilitat és externa i només una petita part dels treballadors i dels clients corresponen a mobilitat interna.
- **Oferta de restauració (el Grill).** Compta amb una capacitat màxima per unes 400 persones, de les quals aproximadament la meitat van als espectacles del Festival de Peralada (màxim de **900 viatges/dia**). Aquesta oferta només funciona els dies d'estiu (juliol i agost). La major part d'aquesta mobilitat és externa i només una petita part dels treballadors i dels clients (estiuajants i persones vinculades a una segona residència) corresponen a mobilitat interna.

Tenint en compte aquestes mobilitats les situacions més desfavorables des del punt de vista de la mobilitat són les següents:

- **Mobilitat màxima els dies que no hi ha festival:** Banquets amb una màxima ocupació, funcionament i Casino amb un nivell elevat d'activitat, es considera una mobilitat de **2.500 viatges/dia**.

- **Mobilitat màxima els dies que hi ha festival:** Ocupació màxima del festival (4000 viatges/dia) i activitat màxima del restauració (450 viatges/dia) i del Casino (1.080 viatges/dia). Globalment es considera una mobilitat de **5.530 viatges/dia**.

3.3 MOBILITAT FUTURA

El Decret 344/2006 d'avaluació de la mobilitat generada preveu una ràtio de 20 viatges per a cada 100 m² de sostre en el cas d'equipaments, 15 viatges per a cada 100 m² de sostre en el cas d'oficines i 10 viatges per a cada 100 m² de sostre en el cas de l'ús residencial.

Taula 3.2 Mobilitat generada futura (en viatges/dia)

ÚS	PARÀMETRE	RÀTIO	MOBILITAT GENERADA (VIATGES/DIA)
Residencial	2.400 m ²	10 viatges/100m ² de sostre	240
Equipaments	15.507m ²	20 viatges/100m ² de sostre	3.101
Mobilitat màxima futura			3.341

Font: Elaborat a partir del Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

No obstant això, tenint en compte les particularitats del sector, la mobilitat màxima resultarà superior a l'actual. En aquest sentit, amb l'objectiu d'ajustar molt més la mobilitat a la situació real futura, els valors considerats seran els següents:

- **Sala de banquets, congressos i activitats puntuals.** El PEU fonamentalment reordena i adequa les instal·lacions actuals i n'acota la seva capacitat. En aquest sentit cal esperar una capacitat màxima 700 persones i la mobilitat màxima associada a aquest ús serà d'uns **1.520 viatges/dia** (1.400 de clients i 120 de treballadors i serveis relacionats). Aquesta mobilitat serà quasi exclusivament externa i no serà coincident amb els dies de funcionament del Festival de Peralada.
- **Casino de Peralada.** Tot i que hi ha un cert increment de la superfície s'ha considerat que l'afluència del Casino se situarà en unes 500 persones/dia que correspon a **1.100 viatges/dia** (1.000 de clients i 100 de treballadors i serveis relacionats). Els dies de festival o banquets, l'afluència serà superior si bé ja es comptabilitza la mobilitat vinculada a aquell ús.
- **Festival de Peralada.** L'aforament de l'auditori previst serà per a unes 2.500 persones, i per tant es considerarà una mobilitat d'uns **5.400 viatges/dia** (5.000 dels visitants i 400 de treballadors/ artistes).
- **Oferta de restauració.** Comptarà amb una capacitat màxima per unes 500 persones, de les quals aproximadament la meitat van als espectacles del Festival de Peralada (**550**

viatges/dia]. Aquesta oferta només funciona els dies d'estiu i en tot cas ocuparà la sala de banquets, i per tant resulta alternativa a la d'aquell ús.

- **Hotel.** Comptarà amb 2.400 m² de sostre, i per tant es considera **240 viatges/dia**. Tot i que una part d'aquesta mobilitat es pot trobar associada a la resta d'usos del PEU no s'ha considerat aquest fet en l'estudi de mobilitat.

Tenint en compte els aspectes comentats amb anterioritat la mobilitat màxima en un dia de màxima afluència serà de **7.290 viatges/dia**, que suposa un increment d'un 30 % respecte a la mobilitat actual durant els dies punta. Els dies que no hi ha festival la mobilitat punta se situarà en un màxim de **2.860 viatges/dia**, essent un 15% superior a l'actual.

4 CARACTERÍSTIQUES DE LA MOBILITAT

4.1 DISTRIBUCIÓ MODAL

4.1.1 INFORMACIÓ GLOBAL

- **EMQ 2006**

L'enquesta de mobilitat quotidiana de 2006 (EMQ) de les comarques Gironines, indica que es realitzen un total de 2.049.407 desplaçaments en dia feiner (etapes de desplaçament). D'aquests el 67% són desplaçaments intramunicipals, mentre que el 33% són desplaçaments intermunicipals, és a dir, entre municipis diferents.

Segons aquesta enquesta, el principal mode de desplaçament és amb el vehicle privat, tot i que els modes no motoritzats (peu i bicicleta) també representen una elevada quota pel què fa als desplaçaments. En transport públic en canvi és el mode menys utilitzat.

Taula 4.1 Distribució modal de les comarques gironines en dia feiner.

MODE	DISTRIBUCIÓ
No motoritzat	43,6%
Transport públic	4,6%
Vehicle privat	51,8%

Font: EMQ 2006 comarques Gironines

- **EMO 2001**

L'enquesta de mobilitat obligada (EMO) per motius de treball de Peralada mostra un predomini de l'ús dels modes no motoritzats entre els desplaçaments interns i del vehicle privat en els externs.

Taula 4.2 Distribució modal de Peralada per motiu de treball

MODE	DESPLAÇAMENTS INTERNS	DESPLAÇAMENTS EXTERN ATRETS	DESPLAÇAMENTS EXTERN GENERATS
No motoritzat	59,6%	0,0%	0,4%
Transport públic	3,5%	1,5%	2,1%
Vehicle privat	36,9%	98,5%	97,5%

Font: EMO 2001

4.1.2 PLA ESPECIAL URBANÍSTIC

Tenint en compte la tipologia de la mobilitat generada en el castell de Peralada és generalment externa i per motius d'oci en el marc de l'estudi s'ha considerat un repartiment modal inspirat en la mobilitat obligada, d'acord amb els valors que es presenten a la taula següent.

Taula 4.3 Distribució modal proposada per l'àmbit del Pla Especial Urbanístic.

MODE	VISITANTS	
	INTERNS	EXTERNOS
No motoritzat	60%	0%
Transport públic	0%	3%
Vehicle privat	40%	97%

Font: Lavola

4.2 ÀMBIT GEOGRÀFIC DE LA MOBILITAT

4.2.1 INFORMACIÓ GLOBAL

Segons dades de l'EMO de 2001 només el 44% dels llocs de treballs localitzats a Peralada es troben ocupats per residents al propi municipi.

4.2.2 PLA ESPECIAL URBANÍSTIC

Tenint en compte la tipologia de la mobilitat generada en el castell de Peralada és considera que:

- La major part de la mobilitat dels visitants correspon a mobilitat externa, essent la mobilitat interna aquella vinculada tant a l'oferta turística del municipi (principalment procedent de l'oferta de gairebé 300 places dels hotels, allotjaments i establiments de turisme rural existents al municipi) bé procedent de les segones residències.
- Un percentatge majoritari de la mobilitat dels treballadors és externa, si bé n'hi ha i n'hi haurà de residents al nucli de Peralada.

Taula 4.4 Estimació de la mobilitat interna/externa en el del Pla Especial Urbanístic.

MODE	VISITANTS	
	INTERNS	EXTERNIS
Banquets	3%	97%
Zona Grill	8%	92%
Casino	3%	97%
Festival	3%	97%
Hotel*	20%	80%

*El percentatge més elevat de la mobilitat interna en l'ús hotelier es relaciona amb la mobilitat cap a usos a usos de l'entorn de l'hotel (centre històric de Peralada, Caves, Casino, Restauració, Festival, etc.)

Font: Lavola

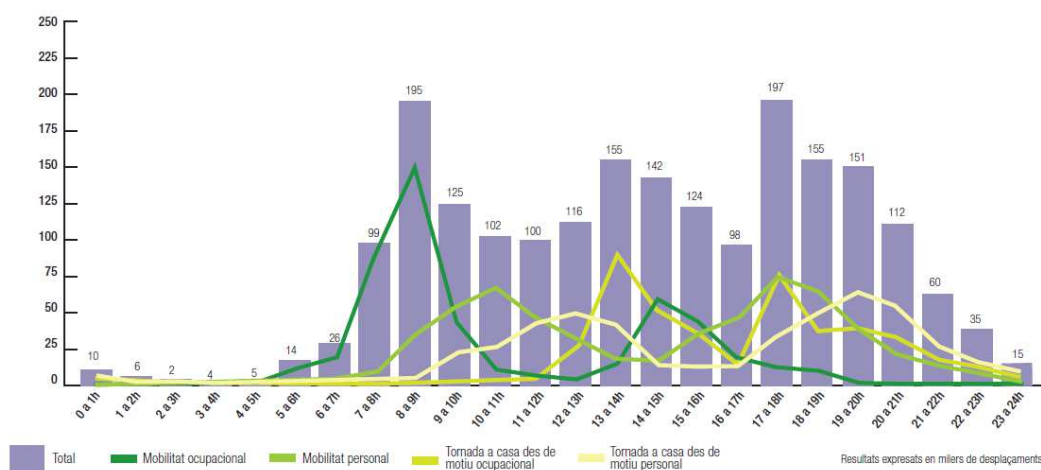
4.3 DISTRIBUCIÓ HORÀRIA DE LA MOBILITAT

4.3.1 INFORMACIÓ GLOBAL

Segons l'EMQ2006, a les comarques gironines, la major part dels desplaçaments es realitzen entre les 7 i les 21 hores, amb puntes a les franges horàries de 8h a 9h del matí, de 13h a 15h del migdia i de 17h a 20h de la tarda. En hora punta el valor màxim de desplaçaments representa el 9,5% dels desplaçaments diaris, sent entre les de 8h a 9h del matí.

Pel què fa a la mobilitat ocupacional, la majoria de desplaçaments es fan entre les 8h a 9h del matí, sent el responsable de l'hora punta de màxims desplaçaments totals. Tot i així, de 14h a 16h també es registra una segona punta deguda a la mobilitat ocupacional. Els períodes de tornada a casa des de motiu ocupacional es fan de manera més gradual al llarg de la tarda, conformant dues franges de màxims desplaçaments entre 13h i 14h i entre les 17h i les 18h.

Figura 4.1 Distribució horària de la mobilitat en dia feiner a les comarques gironines



Font: EMQ 2006 comarques Gironines

4.3.2 PLA ESPECIAL URBANÍSTIC

La distribució horària dels desplaçaments bé condicionada pels diferents usos previstos al Pla Especial Urbanístic. Així:

- En l'ús hotel·ler les puntes es concentren a les arribades i sortides de l'hotel dels dies de cap de setmana i festius.
- En el Casino, les puntes d'arribada es concentren cap al vespre-nit dels caps de setmana i festius i les puntes de sortida entrada la nit.
- En els banquets i actes diversos, està condicionada a les característiques d'aquests.

- En el festival es troba condicionat als horaris del festival. En aquest cas tot i que resulta variable és habitual que molts concerts comencin cap a les 22 h i finalitzin entorn de les 01h. Per tant les puntes d'entrada se situen entre les 20 i les 22h, mentre que les de sortida de 01h a 02h. No obstant això molts dels usuaris del festival arriben més d'hora ja que sopen al restaurant (Grill) de l'àmbit del Pla Especial i surten més tard, ja que resten un temps en l'àmbit del pla especial (bé als jardins ja que posen música o bé al mateix casino).

4.4 DISTRIBUCIÓ PER GÈNERE I EDAT

4.4.1 INFORMACIÓ GENERAL

Segons l'EMQ de 2006, els homes fan una mitjana de 3,40 desplaçaments al dia, mentre que les dones en fan 3,56. A nivell del conjunt català els homes en fan 3,56 i les dones 3,71 (població mòbil major de 4 anys).

Per grups d'edat, les franges compreses entre els 16 i els 29 anys i entre les 30 i 64 anys són els que fan una major nombre de desplaçaments (3,73 i 3,74 respectivament).

Segons gènere i grup d'edat destaca que mentre que en el cas dels homes, la franja horària amb major nombre de desplaçaments és entre els 16 i els 29 anys, amb una mitjana de 3,55 desplaçaments al dia, en el cas de les dones la franja amb major nombre de desplaçaments és entre els 30 i les 64 anys, amb 3,81 desplaçaments diaris de mitjana.

Analitzant el motiu de desplaçament s'observa que la mobilitat ocupacional és major en el cas dels homes (28,1%) que en el de les dones (21,1%). Aquesta tendència s'inverteix si s'analitza la mobilitat personal.

Analitzant les franges d'edat en edat de treballar (entre 16 i 29 anys i entre 30 i 64 anys), s'observa que tant en el cas dels homes com en les dones la franja d'edat amb major mobilitat ocupacional és entre els 16 i els 29 anys (31,2% en el cas dels homes i 28,5% en el cas de les dones). Tot i així, en el cas dels homes, la franja d'edat entre els 30 i els 64 anys el percentatge de mobilitat ocupacional és del 30,2% (semblant a la franja d'edat anterior), mentre que en les dones la mobilitat ocupacional es redueix en 10 punts, passant a ser del 18,6% a la franja compresa entre els 30 i els 64 anys.

4.4.2 PLA ESPECIAL URBANÍSTIC

Tenint en compte els usos previstos al Pla Especial es considera que

- No es preveuen diferències significatives per gènere.

- No es preveuen diferències molt significatives per franges d'edat, si bé en la seva gran majoria correspondrà a majors d'edat i en moltes de les activitats del festival el percentatge de majors de 60 anys resulta força elevat.

4.5 NOMBRE DE VIATGES PER CADA MODE DE DESPLAÇAMENT

Considerant els supòsits descrits als apartats anteriors la taula següent mostra la mobilitat generada i el mode de desplaçament previst per a cadascun dels usos del PEU Castell de Peralada.

Taula 4.5 Mobilitat generada segons mode de transport (viatges/dia)

MODE	MOBILITAT MÀXIMA (VIATGES/DIA)*	DESPLAÇAMENTS INTERNS				DESPLAÇAMENTS EXTERNS			
		NM	VP	TP	TOTAL	NM	VP	TP	TOTAL
Banquets	1.520	28	18	0	46	0	1430	44	1.474
Zona Grill	550	26	18	0	44	0	491	15	506
Casino	1.100	20	13	0	33	0	1035	32	1.067
Festival	5.400	97	65	0	162	0	5.081	157	5.238
Hotel	240	29	19	0	48	0	186	6	192

Font: Lavola

Tal i com s'ha comentat amb anterioritat es plantegen dos moments de mobilitat màxima:

- Cas 1. Mobilitat màxima els dies que no hi ha festival: Banquets amb una màxima ocupació, funcionament del Casino amb un nivell elevat d'activitat i hotel.
- Cas 2. Mobilitat màxima els dies que hi ha festival: Ocupació màxima del festival i activitat màxima del restauració, del Casino i hotel.

Taula 4.6 Mobilitat generada segons mode de transport (viatges/dia)

CAS 1									
MODE	MOBILITAT MÀXIMA (VIATGES/DIA)	DESPLAÇAMENTS INTERNS				DESPLAÇAMENTS EXTERNS			
		NM	VP	TP	TOTAL	NM	VP	TP	TOTAL
Banquets	1.520	28	18	0	46	0	1430	44	1.474
Casino	1.100	20	13	0	33	0	1035	32	1.067
Hotel	240	29	19	0	48	0	186	6	192
TOTAL	2.860	77	50	0	127	0	2651	82	2.733
CAS 2									
MODE	MOBILITAT MÀXIMA (VIATGES/DIA)	DESPLAÇAMENTS INTERNS				DESPLAÇAMENTS EXTERNS			
		NM	VP	TP	TOTAL	NM	VP	TP	TOTAL
Zona Grill	550	26	18	0	44	0	491	15	506
Casino	1.100	20	13	0	33	0	1035	32	1.067
Festival	5.400	97	65	0	162	0	5.081	157	5.238
Hotel*	240	29	19	0	48	0	186	6	192
TOTAL	7.290	172	115	0	287	0	6.793	210	7.003

Font: Lavola

En relació a l'impacte de la mobilitat respecte al transport col·lectiu (públic o discrecional) cal considerar que la demanda màxima se situarà en poc més de 200 viatges/dia (corresponent a la mobilitat d'un centenar de persones), la qual haurà de ser absorbida per l'oferta de transport públic i les línies d'autocar vinculades al festival.

En relació a l'ús del vehicle privat i a l'impacte del vehicle privat sobre les xarxes de l'entorn s'ha considerat els següents supòsits.

- Rotació dels vehicles**

Tenint en compte els diferents usos previstos al PEU alguns d'ells compten amb una certa rotació. En aquest sentit s'estima la següent:

Taula 4.7 Estimació de la rotació de la mobilitat interna/externa en el del Pla Especial Urbanístic.

USOS	ROTACIÓ
Banquets	1ús /dia
Zona Grill	2,5 usos/dia
Casino	2 usos/dia
Festival	1ús /dia
Hotel	1ús /dia

- **Ocupació del vehicle privat**

Tenint en compte els diferents usos previstos al PEU i en base a l'extrapolació de la situació actual es considera la següent ocupació del vehicle privat.

Taula 4.8 Estimació de l'ocupació del vehicle segons usos del Pla Especial Urbanístic.

USOS	OCUPANTS/VEHICLE
Banquets	2,55
Grill	2,45
Casino	2,25
Festival	3,00
Hotel	2,25

Si s'apliquen aquests factors a la mobilitat en vehicle privat el nombre de vehicles màxim que accediran per a cadascun dels usos serà el següent:

Taula 4.9 Estimació del nombre màxim de vehicles per a cadascun dels usos del Pla Especial Urbanístic.

USOS	NECESSITAT D'APARCAMENT (PLACES)
Banquets	284
Grill	36
Casino	116
Festival	847
Hotel	45

La necessitat global d'aparcament (el sumatori tant de clients com de treballadors) en el cas 1 se situaria en unes 445 places (amb la sala de banquets amb una màxima ocupació, funcionament del Casino amb un nivell elevat d'activitat i hotel), mentre que en el cas 2 seria de 1.044 places (ocupació màxima del festival i activitat màxima del restauració, del Casino i hotel).

5 XARXES DE MOBILITAT I AVALUACIÓ DE PROPOSTES PER ASSOLIR EL REPARTIMENT MODAL OBJECTIU

5.1 VIANANTS

El centre històric de Peralada compta amb l'accés restringit al pas de vehicles (excepte vehicles amb distintiu) en tot l'àmbit que formen els carrers Sota Muralla, de la Font, de Mollet, Doctor Clos i Sant Sebastià. L'estretor i el traçat dels carrers d'aquest àmbit fa que sigui convenient minimitzar la circulació de vehicles. D'acord amb les característiques dels vials del centre històric i la regulació del trànsit la forma predominant de moure-s'hi és a peu.

Les condicions per als desplaçaments a peu són més bones com més recent és la urbanització o eixample del municipi. Així la Urbanització Golf de Peralada i l'eixample més proper a la zona esportiva compten amb les condicions d'accessibilitat prou favorables (tot i que manquen alguns passos de vianants adaptats). Per contra els carrers més propers a l'antiga muralla tenen voreres molt estretes i generalment no disposen de guals de vianants a les cruïlles.

5.1.1 ACCESSOS AL PLA ESPECIAL URBANÍSTIC

Els accessos a l'àmbit del Pla Especial Urbanístic són:

- Accés nord, ubicat al carrer Sant Joan, esdevé el principal accés al Castell de Peralada. És un accés a peu. Serà utilitzat pels usuaris, treballadors i serveis per arribar al Casino, a la Sala de banquets i a la zona de Grill. Els assistents al festival, que no aparquin el seu vehicle a l'interior del recinte, també ho faran per l'accés nord. Aquest serà l'accés principal a peu a l'àmbit del PEU.
- Accés sud-est, ubicat a la rotonda de la carretera GIP-6042 amb el carrer Camí Sota del Parc. Aquest és l'accés dels espectadors del festival per està ubicat al costat dels terrenys de l'antic camp de futbol. Espai que actualment esdevé la principal zona d'aparcament dels usuaris del festival de Peralada (que compta amb una superfície d'uns 9.250 m²). Aquest solar, però es preveu que canviï d'ús per acollir el nou celler dels vins i caves Castell de Peralada.
- Accés personal i serveis de l'hotel, situat al carrer Sant Joan.
- Accés sud-oest, ubicat a la ronda dels carrers Sant Sebastià i Camí de Sota el Parc. És l'accés que utilitzaran els clients de l'hotel i els treballadors i artistes de l'auditori.

A continuació s'exposen les condicions d'accessibilitat per al vianant dels vials de l'entorn del PEU Castell de Peralada:

- Figura 5.2 Pas de vianants proper a l'accés nord i vorera del carrer Sant Joan**



26

- L'accés sud-est és utilitzat principalment pels vehicles que accedeixen a l'aparcament de l'interior del Castell i pels espectadors del festival. L'entrada té un paviment rugós i no compleix amb la normativa d'accessibilitat. La connexió amb el solar a tocar de l'antic camp de futbol és deficient, per salvar el voral de la carretera GIP-6042 s'ha instal·lat una planxa de ferro.

Figura 5.3 Accés sud-est des de la rotonda i pas de vianants per accedir a l'entrada des del solar de l'antic camp de futbol.



Font: Lavola

- L'accés sud-oest no disposa de cap vorera que l'enllaci amb l'aparcament de Sant Sebastià. A part el paviment d'aquesta entrada és rugós i no compleix amb la normativa d'accessibilitat.
- A la rotonda on està ubicada l'accés sud-oest hi ha també una parada de transport públic. El recorregut fins a la parada no és adaptat per la manca de guals al pas de vianants al carrer Sant Sebastià i la falta d'un pas de vianants a la plaça del Pont.

Figura 5.4 Accés sud-oest des de l'aparcament de Sant Sebastià i paviment davant d'aquesta entrada.



Font: Lavola

- Portal per a personal i servei no compta amb cap pas de vianants. A més a més la seva ubicació molt propera a una corba molt tancada la fa molt perillosa per la nul·la visibilitat dels vehicles que venen del carrer Sant Sebastià.

Figura 5.5 Portal d'accés per al personal de l'hotel i entorn més immediat.



Font: Lavola

5.1.2 PROPOSTES RELACIONADES AMB LA XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS

ACCIÓ 1. DEFINIR LA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE VIANANTS A L'EXTERIOR DEL SECTOR

El **plànol 3** d'aquest document mostra la xarxa d'itineraris principals per a vianants que ha de donar servei a l'àmbit d'estudi. Es planteja que l'accés principal al recinte del Castell sigui l'accés nord, que és un entrada només per a vianants. Serà la porta per on entrarà i sortirà un volum més gran de persones, concretament els usuaris del casino, sala de Banquets, zona de grill i Festival.

El Castell de Peralada està a un extrem de la trama urbana de Peralada. L'accés al portal nord es realitza pel carrer de Sant Joan. Per tal de millorar les condicions per als desplaçaments a peu en aquest carrer es planteja:

- Eixamplar la vorera del carrer Sant Joan del costat del Castell fins a un mínim de 2,0 m d'amplada (recomanable a 3,0 m).
- Reubicar el pas de vianants ubicat a la meitat del vial perquè estigui situat davant de l'accés nord.
- Construir guals de vianants en els passos de les cruïlles amb els c/ Requesens i Nou de St Joan.

Aquestes actuacions les hauria de portar a terme el promotor del PEU Castell de Peralada, ja que tenen incidència molt directe amb la mobilitat generada pel propi PEU, si bé caldrà acordar-les amb l'Ajuntament de Peralada.

Els altres accessos tindran un volum menor de desplaçaments, tot i així es recomana una sèrie d'actuacions per millorar-ne l'accés a peu:

- L'accés per la porta sud-oest, destinat a clients de l'hotel i treballadors i artistes dels concerts, també es recomana establir una plataforma elevada per garantir una connexió a peu segura des de l'aparcament Sant Sebastià, situat al costat d'aquesta entrada. Alhora és convenient canviar el paviment de l'entrada per tal que compleixi amb la normativa d'accessibilitat.
- Per garantir l'accés amb transport públic fins a la parada de la rotonda del carrer Sant Sebastià amb la carretera C-252 es planteja establir passos de vianants adaptats al carrer Sant Sebastià i plaça del Pont.
- A l'entrada per al personal de l'hotel i serveis es recomana establir una cruïlla elevada, d'aquesta manera es garanteix un accés segur a peu per aquest portal. La plataforma elevada s'hauria de situar a la intersecció dels carrers St Joan, St Sebastià, D. Clors i Sabateria.
- Adaptar pas de vianants del carrer Jaume Marquès i Cervera.
- Enrajolar el tram de vorera del carrer del Camí de la Garriga entre el carrer Germans Serra i Bonal i l'edifici de Correus.

ACCIÓ 1. DEFINIR LA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE VIANANTS A L'EXTERIOR DEL SECTOR

- Establir pas de vianants a la intersecció dels carrers del Camí de la Garriga i el carrer Germans Serra i Bonal.

Aquestes actuacions depassen l'àmbit estricte del PEU Castell de Peralada, si bé comptarà amb la col·laboració dels promotors del PEU de Castell de Peralada..

5.2 BICICLETES

5.2.1 ASPECTES GENERALS

Les condicions orogràfiques faciliten els desplaçaments en bicicleta per al municipi, llevat del nucli històric, que està situat en un petit promontori sobre el riu Merdanç, la resta de carrers del municipi tenen molt poc pendent. Alhora els vials del municipi, pel poc trànsit que registren, permeten la cohabitació de vehicles i bicicletes.

Peralada no compta amb cap carril bici segregat. En relació a la xarxa per a bicicletes disposa d'aparcaments per a bicicletes a diferents punts del nucli urbà (Ajuntament, Cafè del Centre, cruïlla del carrer Sant Joan amb carrer Sant Llàtzer, pavelló poliesportiu, etc.).

Per Peralada hi passen diferents rutes cicloturístiques: Itinerànnia, Pirinexus i la ruta de Peralada a la serra de l'Altrera, que permeten la connexió amb municipis de l'entorn com ara Cabanes, Figueres, Vilabertran, Vilarnadal, Vilanova de la Muga, Mollet de Peralada o Castelló d'Empúries. Alguns d'aquests itineraris transcorren per carreteres locals i per tant amb poc trànsit.

La ruta Pirinexus és una ruta cicloturística que enllaça les comarques gironines amb el Rosselló. El total de la xarxa és de 351 km.

Itinerànnia és una xarxa de senders de 2.500 kms entre les comarques del Ripollès, la Garrotxa i l'Alt Empordà. A Peralada la ruta és circular i enllaça amb la població de Cabanes, té una longitud total de 15 km.

La ruta de Peralada a la serra de l'Altrera és una ruta cicloturística que passa per Mollet de Peralada, Masarac, Serra de l'Altera, Vilarnadal i Cabanes. El recorregut total és de 20 km.

Figura 5.6 Cartells de Pirinexus i de la Ruta de Peralada a la serra d'Altrera.



Font: Lavola

A l'entorn del PEU Castell de Peralada hi ha alguns aparcaments per a bicicletes, en concret un ubicat al carrer de Sant Joan (davant del forn de pa que es troba inclòs dins de l'àmbit del PEU) i l'altra al camí de la Garriga (a menys de 50 metres del PEU).

Figura 5.7 Aparcaments per a bicicletes entorn del PEU Castell de Peralada.



Font: Lavola

5.2.2 ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA DE BICICLETES

ACCIÓ 1. DEFINIR LA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETES.

El **Plànol 4** d'aquest document defineix els itineraris principals per a bicicletes.

Les infraestructures per a bicicletes existents al municipi de Peralada permet una comunicació amb la majoria dels municipis del seu voltant i fins i tot amb Figueres. Són rutes cicloturístiques que transcorren majoritàriament per pistes i camins, però també per l'interior de municipis i alguns trams també per carreteres locals.

La ruta d'itinerànnia enllaça Peralada amb el municipi veí de Cabanes.

La ruta Pirinexus connecta Peralada, entre d'altres, amb Figueres, Vilabertran, Vilarnadal, Vilanova de la Muga i Castelló d'Empúries.

La ruta de Peralada a la serra de l'Altrera uneix Peralada amb Mollet de Peralada, Masarac, Vilarnadal i Cabanes.

Per aquest motiu, a l'entorn del PEU es recomana la instal·lació de la senyalització d'alerta per la circulació de bicicletes.

Aquesta actuació depassa l'àmbit estricte del PEU Castell de Peralada, si bé comptarà amb la col·laboració dels promotors del PEU de Castell de Peralada.

ACCIÓ 2. GARANTIR UNA DOTACIÓ MÍNIMA D'APARCAMENT PER A BICICLETES FORA DE LA VIA PÚBLICA

El Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, fixa les següents ràtios mínimes d'aparcament per a bicicletes fora de la via pública:

Dotació mínima de places d'aparcament per a bicicletes

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

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

A l'apartat 4.5 Nombre de viatges generats per cada mode de transport es realitza una previsió de quants desplaçaments es faran en mode no motoritzats. Dels dos supòsits realitzats, el que generarà una major mobilitat serà els dies que hi hagi festival i màxima activitat de restauració, casino i hotel (cas 2). En aquesta situació el nombre de viatges no motoritzats serà de 172, tot ells interns. D'acord amb la configuració del municipi, molt compacte i on les distàncies són curtes és de preveure que gairebé tots aquests desplaçaments es facin a peu i seran molt pocs els que es realitzin en bicicleta.

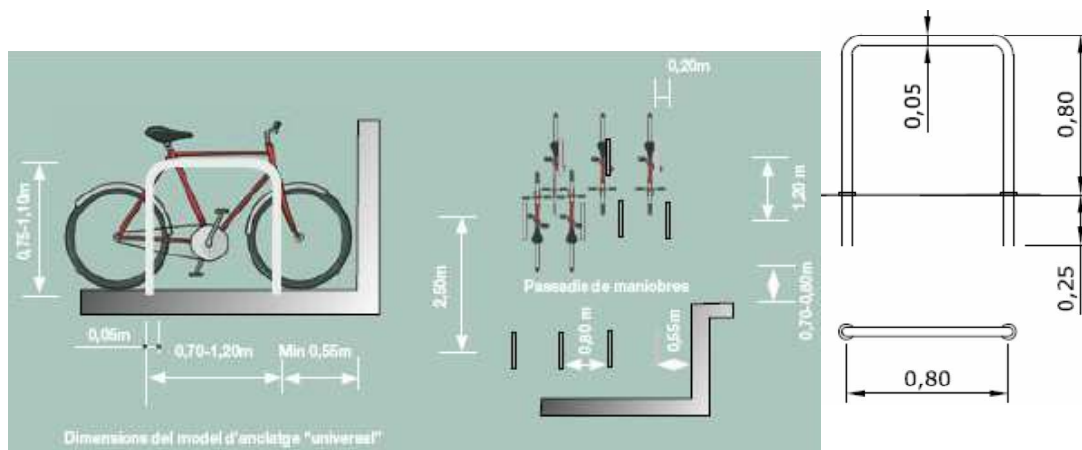
Per tant per calcular la dotació mínima d'aparcaments per a bicicletes no s'ha fet servir les ràtios del Decret, sinó que s'ha previst una nombre que s'ajusti a la possible demanda. En aquest sentit es proposa el següent proveïment de places de bicicletes:

- Establir 6 places d'aparcament a la zona de l'hotel, que previsiblement seran utilitzats pels clients de l'hotel per fer excursions de lleure a l'entorn de Peralada.
- Establir 6 places d'aparcament a la zona de restauració. Pensada pels treballadors del recinte del Castell de Peralada però també pels usuaris de la zona de grill.
- Una dotació de com a mínim 3 places d'aparcament destinats a treballadors (fora de l'accés al públic).

Per tant, **la dotació mínima de places de bicicletes per l'àmbit d'estudi és de 15**. En el cas que la demanda d'aparcament superi l'oferta plantejada s'anirà ampliant el nombre de places d'aparcament.

ACCIÓ 2. GARANTIR UNA DOTACIÓ MÍNIMA D'APARCAMENT PER A BICICLETES FORA DE LA VIA PÚBLICA

S'aconsella la implantació d'aparcaments de tipus "universal", és a dir una U invertida a tots els usos i ubicar-los en punts amb una bona seguretat.



Font: Manual de disseny de les vies ciclistes de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques

De forma orientativa cal preveure una reserva d'un espai d'1-1,5 m² per cada plaça d'aparcament per a bicicletes.

Aquesta actuació l'haurà de portar a terme el promotor del PEU Castell de Peralada.

5.3 TRANSPORT COL·LECTIU

El nucli urbà de Peralada compta amb una oferta de 3 línies de transport públic interurbanes. Les línies són operades per l'empresa SARFA i Ampurdan Bus. En concret es tracta de:

- Línia Figueres – Vilajuïga – Garriguella.
- Línia Figueres – Sant Climent – Garriguella.
- Línia Figueres – Roses.

A continuació es detallen les principals característiques de cadascuna de les línies.

Taula 5.1 Característiques de les línies de transport públic amb incidència a l'àmbit d'estudi

LÍNIA	PARADES PROPERES	OPERADOR	EXP/DIA			
			FEINER		DISSABTES I FESTIUS	
			Destí Figueres	Origen Figueres	Destí Figueres	Origen Figueres
Figueres-Vilajuïga-Garriguella	c. Camí de la Garriga rotonda c. St. Sebastià carretera C-252	Ampurdan bus	3	2	1	1
Figueres-Sant Climent-Garriguella	c. Camí de la Garriga rotonda c. St. Sebastià carretera C-252	Ampurdan bus	1	3	1	2
Figueres – Roses	rotonda carrer Sant Llätzer amb la carretera GIP-6042	Sarfa	4	4	4	4
TOTAL			8	9	6	7

Font: diversos operadors

La línia Figueres-Vilajuïga-Garriguella té parada a les següents poblacions: Figueres, Vilabertran, Cabanes, Peralada, Vilanova, Pedret i Marçà, Vilajuïga, Garriguella i Vilamaniscle.

La línia Figueres-Sant Climent-Garriguella té parada a les següents poblacions: Figueres, Vilabertran, Cabanes, Peralada, Vilarnadal, Masarac, Capmany, Sant Climent, Espolla, Mollet, Rabós, Delfià i Garriguella.

La línia Figueres-Roses té parada a les següents poblacions: Figueres, Peralada, Pedret i Marçà, Vilajuïga, Pau, Palau Saverdera i Roses.

La figura següent mostra les parades entorn de l'àmbit del PEU Castell de Peralada.

A detailed map of the area around Castell de Peralada. The map shows various streets such as C. Sant Joan, C. Sant Sebastià, C. del Pont, C. de la Garriga, C. de J. Giner Marqués, C. del Compadre Jaume Sureda, C. dels Germans Santa Rosa, C. de St. Llorenç, Camí Sota el Parc, and Camí el Parc. Key locations include Casa de les Bombes, Convent de Sant Bartomeu, Can Contestí, and Plaça del Pont. Four access points are marked with blue triangles and labeled: "Accés nord", "Accés personal", "Accés sud-est", and "Accés sud-oest". Two bus stops are marked with red dots and labeled "Parada bus". A scale bar at the bottom right indicates distances in kilometers (0, 1, 2) and meters (60, 42).

La parada de bus situada al carrer Camí de la Garriga dista 150 m de l'accés nord del Castell de Peralada. Les condicions de la parada són bones: consta d'una marquesina i disposa d'informació de les 2 línies que hi paren (Figueres-Vilajuïga-Garriguella i Figueres-Sant Climent-Garriguella). L'entorn immediat és accessible: la vorera té una amplada de 1,9 m si bé la ubicació dels fanals redueix l'amplada útil en algun punt fins als 1,1 m. L'itinerari fins a la porta d'accés per a vianants continua per un pas de vianants adaptat i semaforitzat, que creua l'avinguda de la Principal de Peralada, i pel carrer Sant Joan.

37

La parada d'autobús de la rotonda del carrer Sant Sebastià i la carretera C-252 consta d'un pal de parada sense informació. Està acompanyada per un banc per seure. Hi paren les mateixes línies que a la parada situada al camí de la Garriga: les línies Figueres-Vilajuïga-Garriguella i Figueres-Sant Climent-Garriguella. La seva situació és molt propera a l'accés sud-oest del Pla Especial Urbanístic, a uns 100 m. Les condicions per arribar-hi, però, són deficientes, concretament per la manca de vorera en un petit tram i pels passos de vianants, que o bé no estan adaptats o bé no existeixen. Les voreres existents mesuren 1,5 m d'amplada.

Figura 5.10 Parada situada a la rotonda del carrer Sant Sebastià amb la carretera C-252 i accés a la porta d'entrada sud-oest del recinte



Font: lavola

La tercera parada del municipi està ubicada a la rotonda del carrer Sant Llàtzer amb la carretera GIP-6042, a 25 m de l'accés principal sud-est del Castell de Peralada. Aquesta parada disposa d'un pal de parada amb la informació de la única línia que hi para (Figueres – Roses). Per accedir al recinte s'ha de creuar el carrer Sant Llàtzer per un pas de vianants que no està adaptat. Aquesta entrada del recinte té un ferm rugós, fet amb ciment i còdols que sobresurten. Per tant no és llis i no compleix amb el Codi d'Accessibilitat.

Figura 5.11 Parada de la rotonda del carrer Sant Llàtzer amb la carretera GIP-6042 i pas de vianants que creua el carrer Sant Llàtzer.



Font: lavola

Per altra banda, durant els dies d'actuació a l'auditori hi ha un servei d'autobús del festival, el qual en funció de la demanda preveu se disposa de dues rutes:

- Ruta Barcelona – Peralada – Barcelona. El surt de Barcelona (Rda. St. Pere, 21) i marxa de Peralada quan finalitza el concert.
- Ruta Baix Empordà, que s'atura a Sant Feliu de Guíxols (estació d'autobusos), platja d'Aro (estació d'autobusos), Palamós (taquilla Sarfa), Palafrugell (estació d'autobusos) i Peralada. Al finalitzar el concert aquest servei fa la ruta inversa.

L'any 2015, només funcionava la línia de Barcelona, i aquest servei es va realitzar en 12 ocasions, transportant un total de 189 persones (una mitjana de 15 ocupants/bus). Per la seva banda, l'any 2016 es va incorporar la ruta del Baix Empordà i aquest servei va funcionar 12 ocasions en la ruta de Barcelona i 10 en la del Baix Empordà, transportant un total 196 persones (una mitjana de 9 ocupants/bus).

5.3.1 PROPOSTES RELACIONADES AMB LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

ACCIÓ 1. GARANTIR LA COBERTURA I CAPACITAT DEL TRANSPORT COL·LECTIU

En el **plànol 5** es mostra la xarxa d'itineraris de transport públic.

El sector disposa d'una bona cobertura de transport col·lectiu, l'accés nord dista 150 m de la parada del carrer de la Garriga (línies Figueres-Vilajuïga-Garriguella i Figueres- Sant Climent-Garriguella) i 360 m de la parada de la rotonda del carrer Sant Llàtzer amb la carretera GIP-6042 (línia Figueres-Roses).

La demanda màxima prevista en transport públic és d'uns 82 desplaçaments diaris associats als banquets, casino i hotel, que poden ser assumits per l'oferta de actual d'autobús actual.

Els dies de festival hi ha una demanda extra dels assistents al concert i que s'ha quantificat en 157 desplaçaments (màxim de 75-80 usuaris). Aquests viatges seran coberts en la seva majoria pel servei d'autobusos que organitza el propi festival.

L'oferta de transport públic a les parades de l'entorn del Castell de Peralada permet tenir una connexió amb els principals municipis del seu entorn, Figueres i Roses, i també amb poblacions veïnes com Pedret i Marçà o Vilabertran. Contretament disposa els dies feiners de 8 expedicions diàries amb destinació Figueres i 9 expedicions diàries en sentit contrari. Els dissabtes, diumenges i festius es redueixen a 6 i 7 expedicions respectivament. Les connexions amb Roses són 4 en cada sentit tots els dies de la setmana. L'oferta és la mateixa durant tota l'època de l'any, inclòs el període estival.

Taula 5.2 Poblacions connectades amb Peralada de dia amb autobús (expedicions per sentit/dia)

POBLACIÓ	FEINER		DISSABTES, DIUMENGES I FESTIUS	
	DESTINACIÓ FIGUERES	PROCEDENT DE FIGUERES	DESTINACIÓ FIGUERES	PROCEDENT DE FIGUERES
Figueres	8	9	6	7
Roses	4	4	4	4
Pedret i Marçà, Vilajuïga	7	6	5	5
Cabanes, Vilabertran	4	5	2	3
Sant Climent Sescebes, Espolla	1	3	1	2
Garriguella	3	3	1	2

La demanda d'usuaris en transport públic al PEU és d'uns 82 viatgers/dia (41 anades i 41 tornades), que suposaria un increment de 6 usuaris/expedició. Aquest increment de la demanda resulta assumible per l'oferta de transport col·lectiu actual, sense necessitat d'incrementar el nombre d'expedicions.

Per altra banda, tal i com s'ha comentat a l'apartat 5.1. d'aquest document, resulten necessàries algunes actuacions per garantir l'accessibilitat fins al punt de parada, que permetran solucionar les mancances actuals.

ACCIÓ 2. AUGMENTAR EL SERVEI ACTUAL D'AUTOCAR ELS DIES DE FESTIVAL.

Actualment els dies d'actuació a l'auditori la pròpia organització del festival ofereix un servei de transport col·lectiu per accedir al Castell de Peralada amb l'objectiu de garantir un desplaçament bo i còmode. S'ofereixen dos recorreguts, un que enllaça Barcelona amb Peralada i un altre que enllaça Sant Feliu de Guíxols, Platja d'Aro, Palamós, Palafrugell amb Peralada. L'horari d'arribada és cap a les 20.00h, dues hores abans de l'inici de l'espectacle.

Es recomana mantenir el servei actual i augmentar el nombre de rutes que permetin accedir al festival des d'altres ciutats. En funció de l'estudi del lloc de residència dels assistents al festival es decidirà l'origen d'aquestes noves rutes (Girona, Figueres, Perpinyà, etc.).

Aquesta actuació l'haurà de portar a terme el promotor del PEU Castell de Peralada.

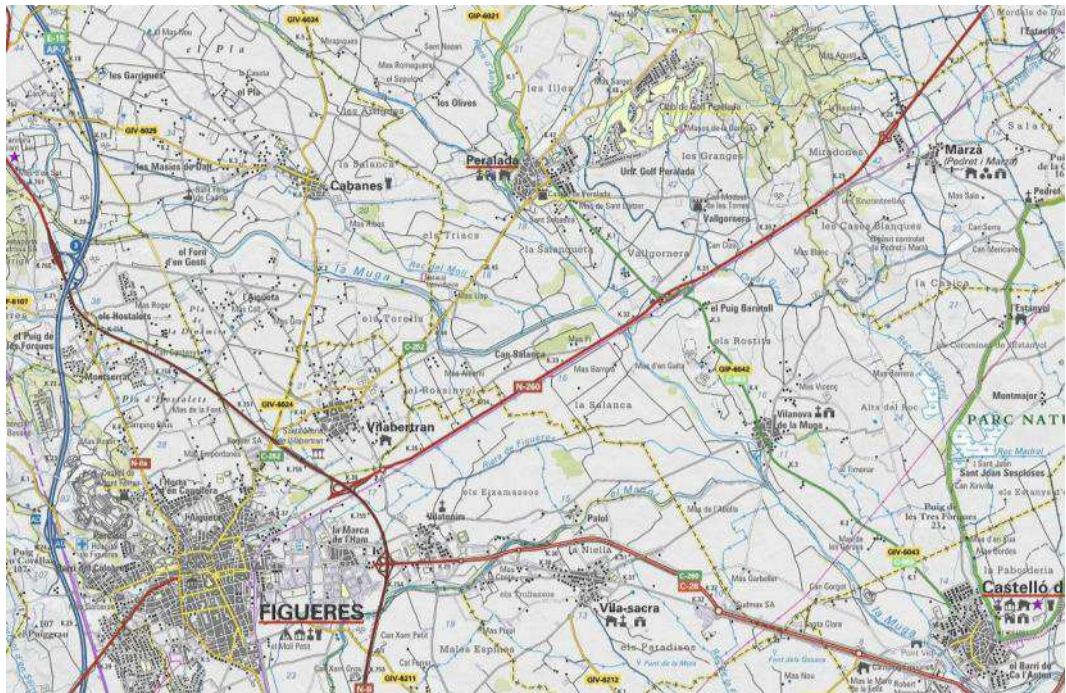
5.4 VEHICLE PRIVAT

5.4.1 ASPECTE GENERAL

El Pla Territorial Parcial de les comarques gironines, classifica la xarxa viària d'abast supramunicipal de l'entorn de l'àrea d'estudi de la següent manera:

- Vies estructurants primàries: Garanteixen l'accessibilitat amb bones prestacions en termes de velocitat de recorregut i de capacitat i impliquen la necessitat de variants ben integrades a les necessitats d'accessibilitat del nucli i al seu desenvolupament urbà. Les principals vies estructurants amb incidència a l'àmbit d'estudi són les carreteres AP-7 i N-II en les connexions nord-sud i la carretera N-260 en la connexió est-oest.
 - La carretera N-260 transcorre pel terme municipal de Peralada, si bé allunyada de nucli urbà. Enllaça amb la carretera N-II, quan aquesta via voreja la ciutat de Figueres. La carretera N-II connecta amb l'autopista AP-7.
- Vies integrades: Garanteixen l'accessibilitat a zones del territori amb demandes febles i formen una xarxa entre nuclis petits. La integració a l'entorn físic on transcorren és molt elevada i contempla les carreteres:
 - C-252 connecta Peralada amb Garriguella a l'est i amb Vilabertran i Figueres cap a l'oest.
 - GIP-6042 connecta Peralada amb la carretera N-260. És la via principal d'accés al municipi.
 - GIP-6021 connecta Peralada amb Mollet de Peralada i Sant Climent Sescebes.

Figura 5.12 Xarxa viària a l'entorn de Peralada



Font: ICGC.

Les darreres dades públiques de la intensitat de trànsit d'aquesta xarxa són les següents:

- C-252, que compta amb una intensitat de 1.556 vehicles/dia (any 2013), dels quals un 1,64% correspon a vehicles pesants.
- GIP-6042, que compta amb una intensitat de 4.210 vehicles/dia (any 2013), dels quals un 3,98% correspon a vehicles pesants.

5.4.2 XARXA VIÀRIA AMB INCIDÈNCIA A L'ÀMBIT DE L'ESTUDI

L'accés principal a l'àmbit del Pla Especial Urbanístic és a través de la carretera N-260 i posteriorment per mitjà de la carretera GIP-6042. Ja dins del nucli urbà s'utilitzen el carrer Sant Llàtzer, l'avinguda de la Principal de Peralada i el carrer de Sant Joan.

Un altre possible recorregut per arribar al Castell de Peralada és a través de la carretera C-252 i ja dins del nucli urbà utilitzant els carrers Sant Sebastià i Sant Joan.

Figura 5.13. Xarxa viària a l'entorn del Castell de Peralada



Font: ICGC.

L'accessibilitat en vehicle privat del sector és bona. La carretera GIP-6042 és a menys de 2 km de la carretera N-260 des d'on s'accedeix a la carretera N-II i a l'autopista AP-7. El recorregut fins enllaçar amb la carretera N- II i l'autopista AP-7 (sortida Figuers sud) des de l'àmbit d'estudi és de 6 i 15 km respectivament.

5.4.3 VEHICLES PRIVATS GENERATS PEL PEU CASTELL DE PERALADA

La situació que generarà una major demanda de mobilitat en vehicle privat serà quan hi hagi festival, en què a la demanda que generin els usos diaris (casino, hotel i grill) s'hi sumarà la relacionada amb els concerts. Aquests dies uns **1.200** vehicles accediran a Peralada vinculats als usos esmentats. Bona part d'aquests vehicles estan associats al festival (uns 850).

Actualment els dies de concert l'arribada de vehicles es realitza de forma esglaonada, entre les 19:00h i les 21:30h (mitja hora abans de l'inici de l'espectacle). Part del públic aprofita les hores prèvies del concert per visitar el nucli històric de Peralada i/o sopar a la zona de grill. Tot i així un part important, s'estima que entorn el 50% dels assistents, ho fan a l'hora prèvia d'iniciar el concert. Es preveu que l'arribada dels espectadors es produirà com fins ara. Per tant del 800 vehicles previstos pel concert, un 50% ho faran entre les 20:30h i les 21:30h, és a dir uns 400 vehicles.

L'accés principal al municipi és de la GIP- 6042, que té una capacitat d'uns 1.100 vehicles/hora i sentit. No s'han pogut fer comptatges de vehicles en època del festival (els mesos de juliol i agost), però s'estima que la intensitat de vehicles no és alta, per tant es considera que els 400

vehicles podran ser perfectament absorbits per la carretera GIP-6024. Cal dir que no tots ells vehicles són nova mobilitat generada, ja que l'aforament actual de l'auditori passa de 1.800 espectadors a 2.500 i per tant cal esperar un increment d'un 30-35% respecte a la situació actual.

A l'hora de finalització dels concerts la sortida també és esglaonada, però en menor mesura. S'acostuma a fer música en viu als jardins del Castell i l'afluència al Casino augmenta. A les 00:00h la intensitat de la GIP-6042 és molt baixa i els 850 vehicles dels assistents al festival podrien ser assumits per aquesta via en el cas que tots els vehicles sortissin en una franja d'una hora.

5.4.4 PROPOSTES EN RELACIÓ AL VEHICLE PRIVAT

ACCIÓ 1. DEFINIR LA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VEHICLES.

El **plànol 6** d'aquest document defineix la xarxa d'itineraris principals per a vehicles motoritzats als voltants del sector. Es considera xarxa viària principal:

- AP-7 xarxa viària principal supramunicipal.
- N-II xarxa viària principal supramunicipal.
- C-252 carretera comarcal que comunica Figueres amb Vilabertran, Peralada i Garriguella.
- GIP-6042 principal carretera d'accés a Peralada. Enllaça amb la carretera N-260.
- GIP-6021 carretera que connecta Peralada amb Mollet de Peralada i Sant Climent Sescebes

Els carrers de la trama urbana que permeten arribar fins a les entrades del sector, i que alhora fan de circumval·lació de l'àmbit del PEU Castell de Peralada són: carrer Sant Llàtzer, avinguda de la Principal de Peralada, carrer Sant Joan, carrer Sant Sebastià i Camí Sota el Parc.

Dins del sector no hi ha cap vial públic.

ACCIÓ 2. SENYALITZAR L'ACCÉS A L'APARCAMENT ELS DIES DE FESTIVAL.

Durant els dies de festival cal una bona senyalització de l'itinerari d'accés i sortida de l'aparcament. Aquesta actuació es veurà complementada amb la disposició d'una llançadora que connectarà l'aparcament amb l'accés al recinte.

L'itinerari d'accés i de sortida a l'aparcament no es creuen i per tant es garanteix una bona fluïdesa del trànsit rodant.



Aquesta actuació l'haurà de portar a terme el promotor del PEU Castell de Peralada, si bé haurà de comptar amb el vist-i-plau de l'Ajuntament de Peralada.

5.5 RESERVES D'APARCAMENT

5.5.1 NECESSITATS D'APARCAMENT

La necessitat d'aparcament futura amb el festival, el casino, l'hotel i el grill a ple rendiment és de **1.045 places**. Aquesta dotació màxima es podria cobrir amb:

- 45 places d'aparcament intern vinculat a l'hotel
- 240 places d'aparcament internes (tennis i camí)
- 10 places aparcament intern artistes
- 15 places aparcament intern altres
- 150 places aparcament extern, aparcaments públics actuals.
- 585 places aparcament extern per definir. La dotació d'espai necessari per cobrir amb aquesta demanda és d'uns 16.000 m² (27,5 m² per vehicle).

Els dies que no hi ha festival la necessitat d'aparcament futura amb el banquet, el casino i l'hotel i el grill a ple rendiment serà de **445 places**. Aquesta dotació màxima es podria cobrir amb:

- 45 places d'aparcament intern vinculat a l'hotel
- 240 places d'aparcament internes (tennis i camí)
- 160 places aparcament extern, aparcaments públics actuals.

5.5.2 RESERVES D'APARCAMENT AMB INCIDÈNCIA A L'ÀMBIT DE L'ESTUDI

El nucli urbà de Peralada té una important demanda d'aparcament forà els mesos d'estiu, vinculat a visitants del nucli antic, en bona mesura associats a la polaritat que exerceix les diferents instal·lacions del Castell de Peralada.

La dotació actual d'aparcament a l'interior del recinte del Castell de Peralada és de 240 places (160 places al sector tennis i 80 al camí i la bifurcació), a les quals cal sumar-hi 25 places més (10 a la zona dels artistes) i 15-20 al sector oest del castell. Aquesta dotació com a mínim es mantindrà amb el desenvolupament del Pla Especial.

L'oferta d'aparcament existent a l'entorn del Castell és de 1.235 places. Està formada per aparcaments (350 places), solars utilitzats com aparcament (595 places) i les places a la via

pública situades a l'est de l'eix viari format pels carrers Sant Llätzer i Comte de Savella (290 places).

Els principals aparcaments del municipi són:

- Aparcament ubicat al camí de la Garriga, compta amb una dotació de 101 places (incloses 4 places per a persones amb mobilitat reduïda). Aquest aparcament es troba a 230 metres del principal accés nord del PEU, les condicions per accedir-hi a peu són prou bones; tot i que presenta les mateixes mancances per arribar-hi des de la parada de transport públic ubicada en aquest carrer, explicades a l'apartat 5.3.1. Xarxa de transport col·lectiu amb incidència a l'àmbit d'estudi.
- Aparcament de la zona esportiva municipal, compta amb una dotació per 158 places. Aquest aparcament és a 245 metres del principal accés nord del PEU. El principal inconvenient per l'accés a peu és l'estretor de les voreres de la cruïlla entre el carrer del Comte de Savallà i el carrer Sant Joan i la falta d'un gual en el pas de vianants al carrer Sant Joan.
- Aparcament de Sant Sebastià, compta amb una dotació d'unes 91 places. Aquest aparcament es troba a uns 400 metres del principal accés nord del PEU, el recorregut passa pel nucli antic (a través de la plaça del Pont i els carrers del Call i del Carme) i el carrer Sant Joan. Malgrat l'accés més directe és pel carrer Sant Sebastià, per aquesta via no hi poden transitar els vianants per falta de voreres. El carrer Sant Joan les voreres són molt estretes, mesuren menys de 1 m, i els passos de vianants no compten amb guals de vianants. Les condicions per als desplaçaments a peu a les vies esmentades del nucli antic són bones.

Els dies de festival els vehicles dels espectadors, que no aparquen a l'interior del Castell ni a l'aparcament de Sant Sebastià, aparquen en un solar a tocar de l'antic camp de futbol, quan aquest està ple també ocupen el que havia estat el terreny de joc. Aquest solar només es fa servir els dies de concert i té una capacitat d'unes 480 places. En un futur aquest espai no podrà ser utilitzat com aparcament per la construcció del nou celler dels vins i caves Castell de Peralada.

[illegible]

Els solars tenen una capacitat de 595 places. El més important és el de l'antic camp de futbol amb una capacitat per a uns 480 vehicles. Dos més estan situats al carrer Camí de la Garriga, i tenen una capacitat de 43 i 48 places. El més petit és al costat del CAP i hi caben 24.

S'estima que només un 15% de l'oferta actual d'aparcament externa al Castell de Peralada estarà lliure a les hores prèvies dels concerts i per tant podran ser utilitzada pels usuaris que vagin al festival. De les 1.235 places disponibles avui en dia, s'estima que només 150-200 seran ocupades pels vehicles dels espectadors. Com s'ha esmentat les 480 places del solar de l'antic camp de futbol no s'hi podrà aparcar pel canvi d'ús d'aquest espai. Les altres 650 places hi aparcaran els vehicles dels veïns o d'altres visitants del municipi. És de preveure que la major disponibilitat de places per aparcar els vehicles dels pels assistents als concert es concentrarà en els solars, seguit dels aparcaments i en molt poca quantia en els vials.

Taula 5.3 Places d'aparcament actuals a l'entorn del PEU Castell de Peralada.

TIPUS D'APARCAMENT	NOM	Nº PLACES	Nº PLACES DISPONIBLES ESPECTADORS EN EL FUTUR
Aparcament	Camí de la Garriga	101	50
	Zona esportiva municipal	158	
	Sant Sebastià	91	
	Total	350	50
Solar	Antic camp de futbol (temporal, només els dies de festival)	480	0
	Centre assistència primària	24	80
	c. Camí de la Garriga - c. Toló	43	
	c. Camí de la Garriga - c. Germans Serra i Bonal	48	
	Total	595	80
Vials	pg. de Catalunya	19	10
	c. Toló	16	
	c. Sant Pere de Rodes	25	
	c. Aragó	20	
	c. Rosselló	27	
	Camí de la Garriga	66	
	c. Germans Serra i Bonal	48	
	c. Compositor Joaquim Serra	31	
	c. Jaume Cervera i Marquès	28	
	c. Coromina	10	
	Total	290	10
Total		1.235	150

Font: Lavola.

5.5.3 PROPOSTES EN RELACIÓ A LES RESERVES D'APARCAMENT

ACCIÓ 1. ESTABLIR UN NOU APARCAMENT DESTINAT ALS ESPECTADORS DEL FESTIVAL.

El canvi d'ús de l'aparcament de les granges del Castell, que passarà a acollir el nou celler de vins i caves Castell de Peralada, i l'augment de mobilitat en vehicle privat motivat per l'ampliació de l'aforament de l'auditori, fa necessari buscar un nou solar per ser utilitzat com a aparcament els dies del Festival.

La capacitat d'aquest aparcament ha de ser de gairebé 600 places aparcament. La superfície necessària per cobrir aquesta demanda és d'uns 16.000 m² (27,5 m² per vehicle) (valor orientatiu).

Es planteja que el nou aparcament es situï en un camp situat al carrer del Camí de la Garriga, entre els carrers de Sant Pere de Rodes i Rosselló, tal i com mostra l'ortofotografia següent:



La propietat de la parcel·la proposada és la mateixa que els promotors del PEU del Castell de Peralada.

A causa de la distància entre l'aparcament i l'àmbit del PEU, 400 m, es planteja establir un autobús llançadora entre aquests dos espais. Així els espectadors podran fer el trajecte entre l'aparcament i el Castell de Peralada abans de l'inici del concert, o el recorregut contrari quan aquest acabi, d'una forma còmode.

Aquesta actuació l'haurà de portar a terme el promotor del PEU Castell de Peralada, si bé haurà de comptar amb el vist-i-plau de l'Ajuntament de Peralada. Així mateix, en el cas que en un futur no es disposi d'aquesta bossa d'aparcament caldrà buscar una alternativa amb la mateixa dotació.

ACCIÓ 2. ESTABLIR PUNTS DE RECÀRREGA PER AL VEHICLE ELÈCTRIC.

Els aparcaments de dins de l'àmbit del PEU donarà compliment al Reial Decret 1053/2014. ITC BT 52 de recàrrega de vehicles elèctrics. Aquest estableix la previsió d'una dotació 1 punt per cada 40 places d'aparcament per a:

- Aparcaments o estacionaments de flotes privades, cooperatives o d'empresa, o els d'oficines, per al seu propi personal o associats.

En aquest sentit es considera necessari disposar d'una dotació inicial per a 4 vehicles (1 a l'hotel i els altres 3 a l'aparcament interior), ampliable fins a 7 places (2 a l'hotel i 5 a l'aparcament interior).

Aquesta actuació l'haurà de portar a terme el promotor del PEU Castell de Peralada.

ACCIÓ 3. ESTABLIR ESPAIS DE CÀRREGA I DESCÀRREGA (C/D)

El Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a plans urbanístics fixa les següents pautes referent a la càrrega i descàrrega:

- S'ha de tenir en compte que, per aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, aquests contemplin les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:
 - Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.
 - Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre.

D'acord amb el que estableix el Decret cap dels usos previstos al PEU requereix necessàriament una previsió d'espais per a la càrrega i descàrrega de mercaderies. No obstant això, resulta recomanable preveure el següent:

- Mantenir el moll de càrrega i descàrrega existent a l'auditori.
- Preveure un espai de C/D a la zona de l'hotel.
- Preveure dos espais de C/D a la zona del nou edifici destinat a banquets i actes diversos. Aquest accediran / sortiran des de la rotonda sud del PEU i disposaran d'un vial de servei intern al PEU per accedir a la zona de C/D.

Aquesta actuació l'haurà de portar a terme el promotor del PEU Castell de Peralada.

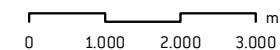
ANNEX CARTOGRÀFIC



-  Peralada
-  Ambit

Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N,
sobre l'el·lipsoide Internacional, ETRS89, basat en l'el·lipsoide GRS80,
amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i
origen de longituds al meridí de Greenwich.

E 1:100.000 a DIN A3



PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE PERALADA

Mapa 1.1. Situació

Realització:

lavola
cosostenibilitat

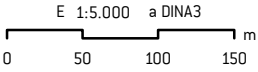


500000 000000



Àmbit

Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N,
sobre l'el·lipsoide Internacional, ETRS89, basat en l'el·lipsoide GRS80,
amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i
origen de longituds al meridà de Greenwich.

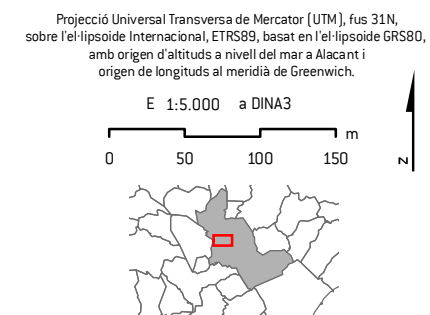
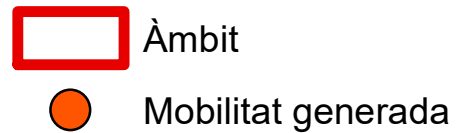
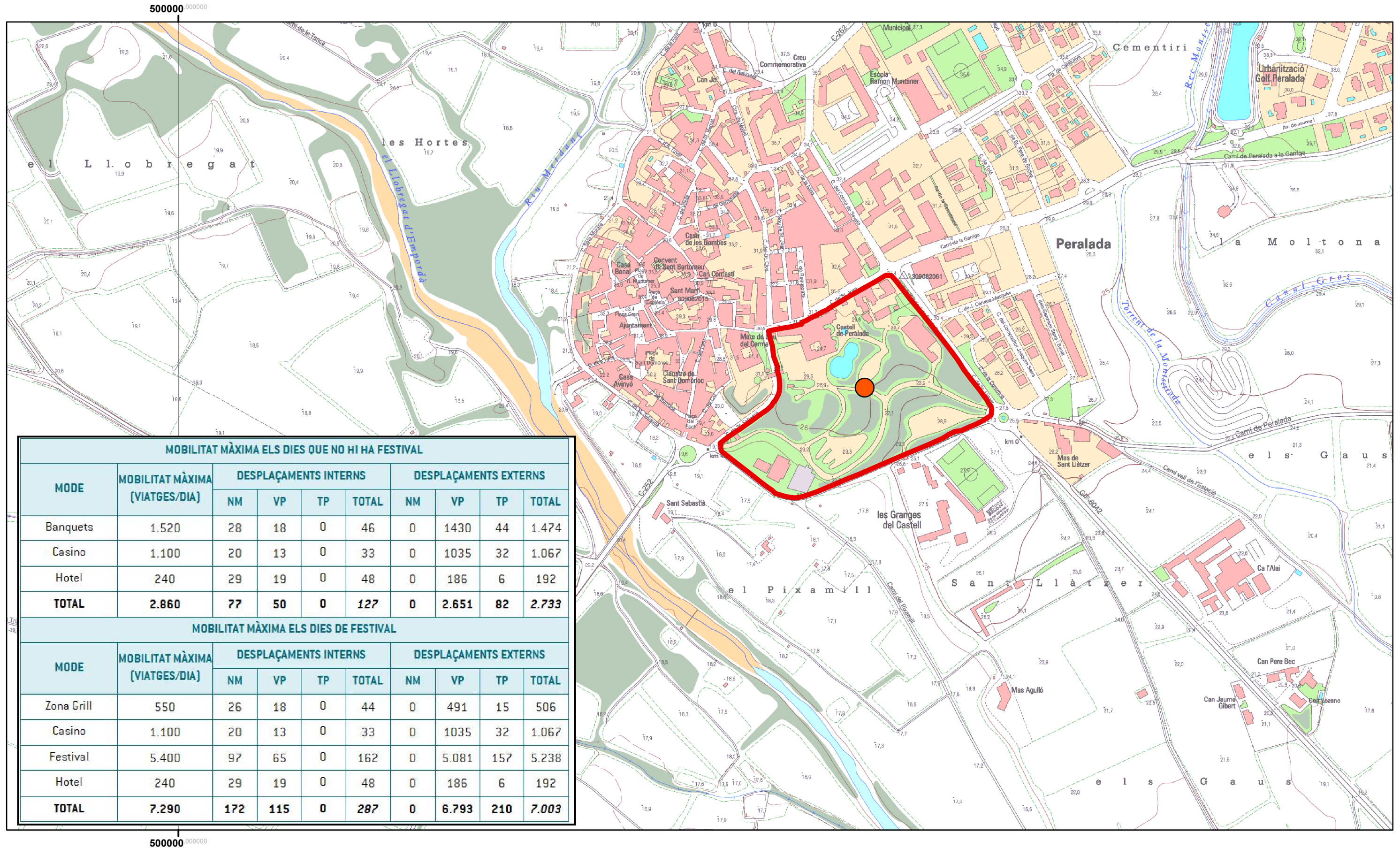


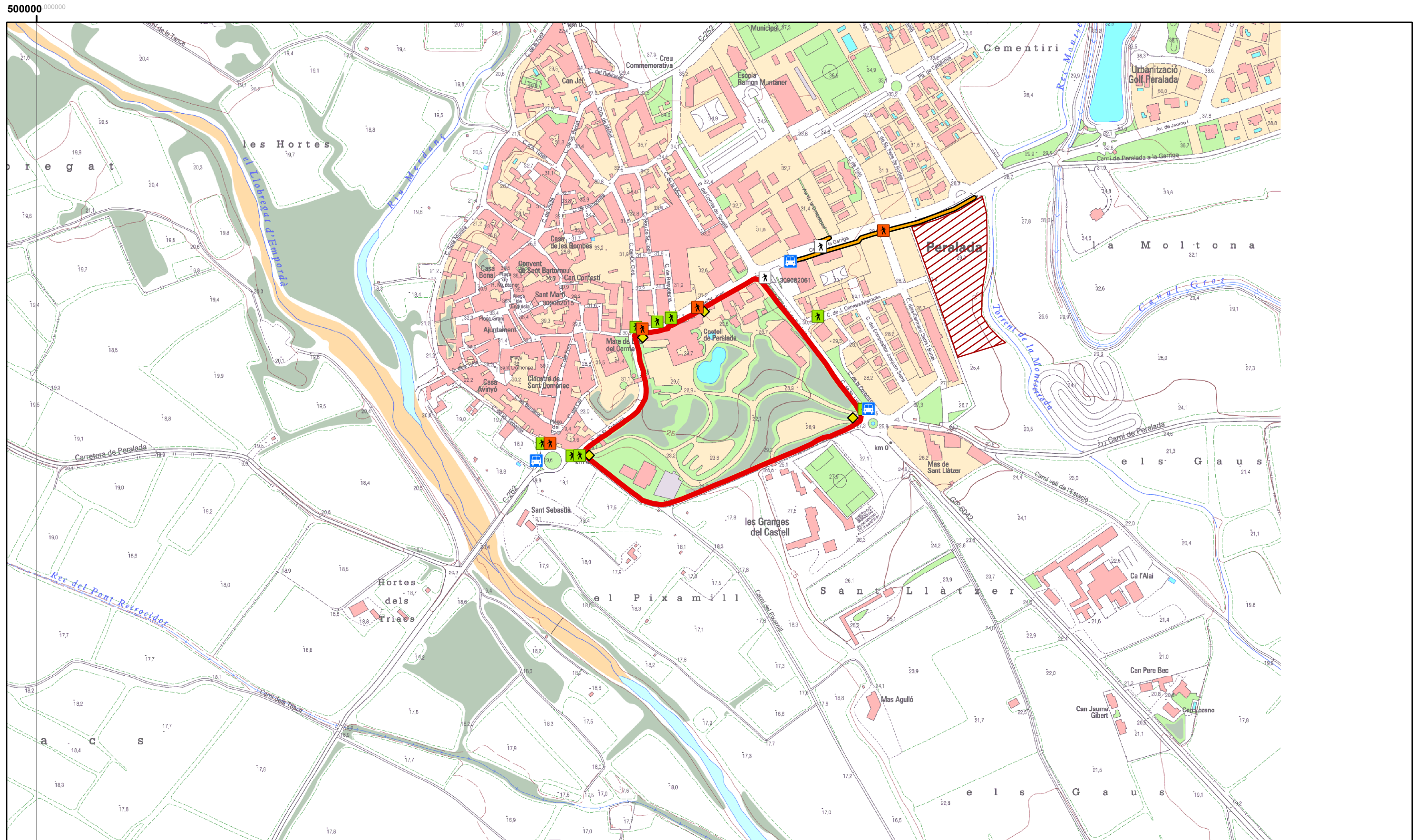
PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE PERALADA

Mapa 1.2. Situació

Realització:

lavola
cosostenibilitat





500000 000000



Parada de bus



pas de vianants existent



nou pas de vianants



pas de vianants a adaptar



Accessos castell



Itinerari d'aparcament



Aparcaments



Àmbit

Projecció Universal Transversal de Mercator (UTM), fus 31N,
sobre l'el·lipsoide Internacional, ETRS89, basat en l'el·lipsoide GRS80,
amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i
origen de longituds al meridí de Greenwich.

E 1:5.000 a DINA3

0 50 100 150 m

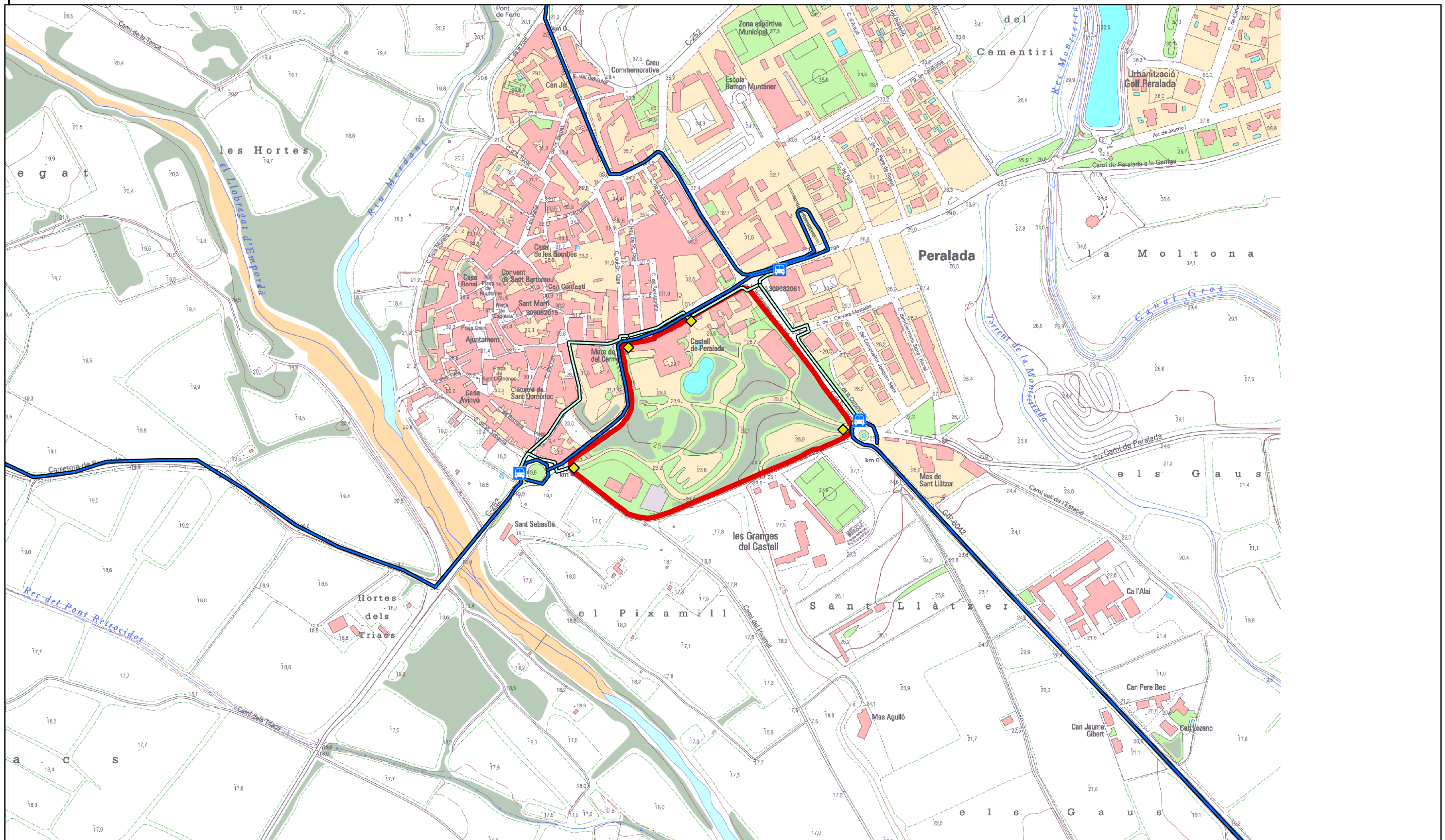


PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE PERALADA

Mapa 3. Vianants

Realització:

lavola
cosostenibilitat



Accessos castell



Recorregut del bus



Parada de bus



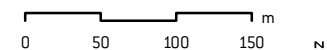
Itinerari des de la parada de bus



Àmbit

Projecció Universal Transversal de Mercator (UTM), fus 31N,
sobre l'el·lipsoide Internacional, ETRS89, basat en l'el·lipsoide GRS80,
amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i
origen de longituds al meridià de Greenwich.

E 1:5.000 a DINA3

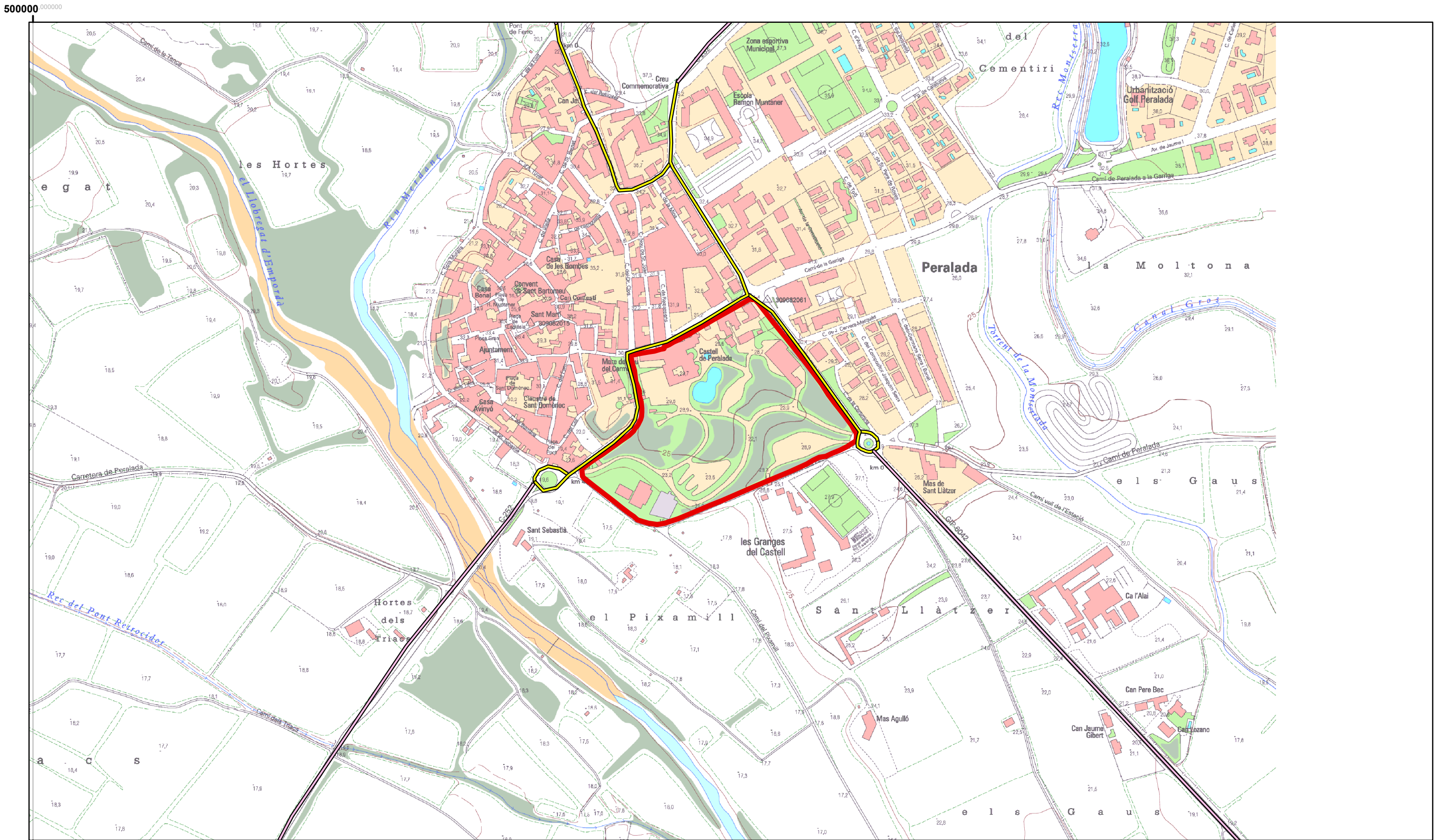


PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE PERALADA

Mapa 5. Transport públic

Realització:

lavola
cosostenibilitat



— Xarxa bàsica

— Xarxa supramunicipal

— Xarxa secundària

□ Àmbit

Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N,
sobre l'el·lipsoide Internacional, ETRS89, basat en l'el·lipsoide GRS80,
amb origen d'altituds al nivell del mar a Alacant i
origen de longituds al meridí de Greenwich.

E 1:5.000 a DINA3

0 50 100 150 m



PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE PERALADA

Mapa 6. Xarxa viària

Realització:

lavola
cosostenibilitat

Rbla. Catalunya 6, pl. 2, 08007 **Barcelona**
Av. de Roma 252, 08560 **Manlleu - Barcelona**
C. Preciados 44, 28013 **Madrid**

T +34 938 515 055
info@lavola.com
www.lavola.com

