



**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE  
LA MOBILITAT GENERADA**

MAIG 2010



## ÍNDEX

<b>1</b>	<b>INTRODUCCIÓ I OBJECTE.....</b>	<b>5</b>
1.1	INTRODUCCIÓ I MARC NORMATIU.....	5
1.2	GENERALITATS DEL MUNICIPI.....	6
1.3	OBJECTE.....	10
<b>2</b>	<b>PRESENTACIÓ DEL PLANEJAMENT .....</b>	<b>11</b>
2.1	ASPECTES GENERALS.....	11
2.2	RELACIÓ D'USOS.....	13
<b>3</b>	<b>XARXES DE MOBILITAT EXISTENTS.....</b>	<b>14</b>
3.1	XARXA VIÀRIA.....	14
3.2	XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS I BICICLETES.....	15
3.3	INFRASTRUCTURES I SERVEIS DE TRANSPORT COL·LECTIU.....	16
3.4	INFRASTRUCTURES PREVISTES.....	16
<b>4</b>	<b>MOBILITAT ACTUAL I MOBILITAT GENERADA.....</b>	<b>17</b>
4.1	MOBILITAT ACTUAL.....	17
4.2	MOBILITAT GENERADA.....	22
4.3	PROJECCIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA.....	24
<b>5</b>	<b>XARXES PRINCIPALS DE MOBILITAT.....</b>	<b>25</b>
5.1	XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS.....	25
5.2	XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE TRANSPORT COL·LECTIU.....	36
5.3	XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETA.....	45
5.4	XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES.....	49
5.5	RESERVES D'ESP AIS PER A APARCAMENT.....	54
<b>6</b>	<b>PROPOSTA DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC .....</b>	<b>58</b>
<b>7</b>	<b>AVALUACIÓ DEL COST A IMPUTAR AL POUM PER LES ACTUACIONS A L'ESP AI VIAL .....</b>	<b>59</b>
<b>8</b>	<b>ANNEX CARTOGRÀFIC .....</b>	<b>61</b>



# 1 INTRODUCCIÓ I OBJECTE

## 1.1 INTRODUCCIÓ I MARC NORMATIU

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

El propòsit bàsic de la Llei 9/2003 es pot resumir com la determinació de millorar l'accessibilitat i minimitzar els 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.

Tal i com s'especifica a l'article 18 de la Llei, com a mínim els plans territorials d'equipaments o serveis, els plans directors, els plans d'ordenació municipal i els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament hauran d'incloure un estudi d'avaluació de mobilitat generada. Així mateix, la disposició transitòria segona de la mateixa Llei determina que mentre no estiguin desplegats els plans de mobilitat urbana, els projectes urbanístics que comportin una inversió de més de 25 M € no es podran aprovar si no inclouen un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Els estudis de mobilitat generada es troben regulats pel recent Decret 344/2006, de 19 de setembre. 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. Així mateix, valora la viabilitat de les mesures proposades per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per a col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

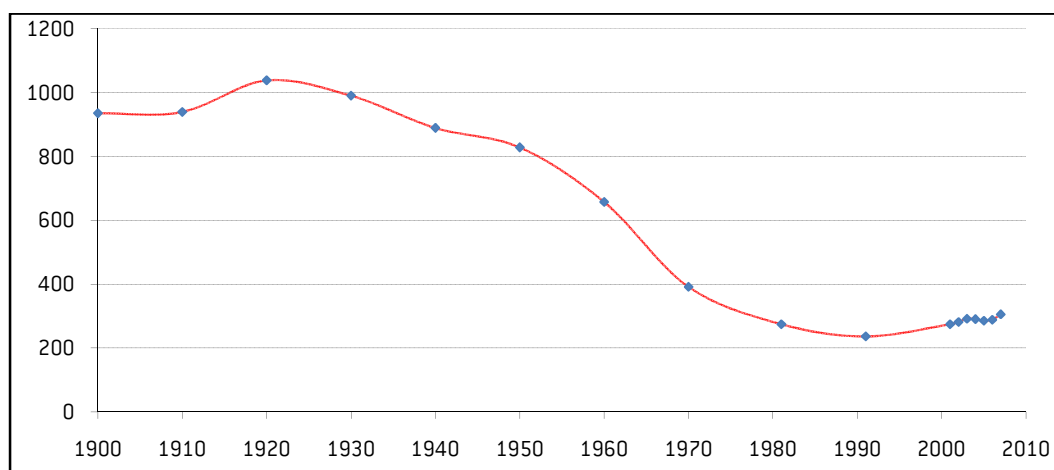
A l'hora de desenvolupar l'avaluació de la mobilitat generada pel planejament urbanístic general o derivat, cal tenir en compte els estudis i documents anteriors que podrien ajudar a analitzar el marc territorial i les tendències en matèria de mobilitat. En el cas del municipi de Sant Aniol de Finestres, existeixen dos documents de referència, un *Estudi de mobilitat a la comarca de la Garrotxa* (Universitat de Girona, INTRA, 2004) i un Pla d'acció local per a la sostenibilitat de Sant Aniol de Finestres (Diputació de Girona, Sigma, 2004). Tot i així, el PALS no tracta temes de mobilitat i no existeix cap estudi de mobilitat de detall sobre el municipi, anterior al present estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

## 1.2 GENERALITATS DEL MUNICIPI

El municipi de Sant Aniol de Finestres té una extensió aproximada de 47,51 km<sup>2</sup> i es troba situat a l'extrem sud de la comarca de La Garrotxa. Limita al nord amb Santa Pau, al nord-est amb Mieres, a l'est amb Sant Martí de Llémena (Gironès), al sud-oest amb Amer (La Selva), a l'oest amb Les Planes d'Hostoles i al nord-oest amb Sant Feliu de Pallerols.

La població de Sant Aniol de Finestres presenta una línia d'evolució amb alts i baixos. El fogotament de 1553 assenyalava 53 focs que representaven uns 530 habitants. El 1718 la població era de 324 habitants i el 1787 s'assolia la xifra de 747 habitants. L'any 1860 obtingué 1.263 habitants. A partir de llavors, es detecta un descens demogràfic que s'atura el 1900 amb 936 habitants. Aquesta xifra es manté fins el 1920 i el 1960 havia baixat a 658 habitants. El 1975 continua minvant fins a 307. El despoblament continuà fins el 1979, quan només hi havia 174 habitants. A partir de 1991 comença una lleugera recuperació que perdura fins avui dia, amb 327 habitants, segons dades del padró referents al 2009.

Figura 1-1. Evolució de la població del municipi de Sant Aniol de Finestres

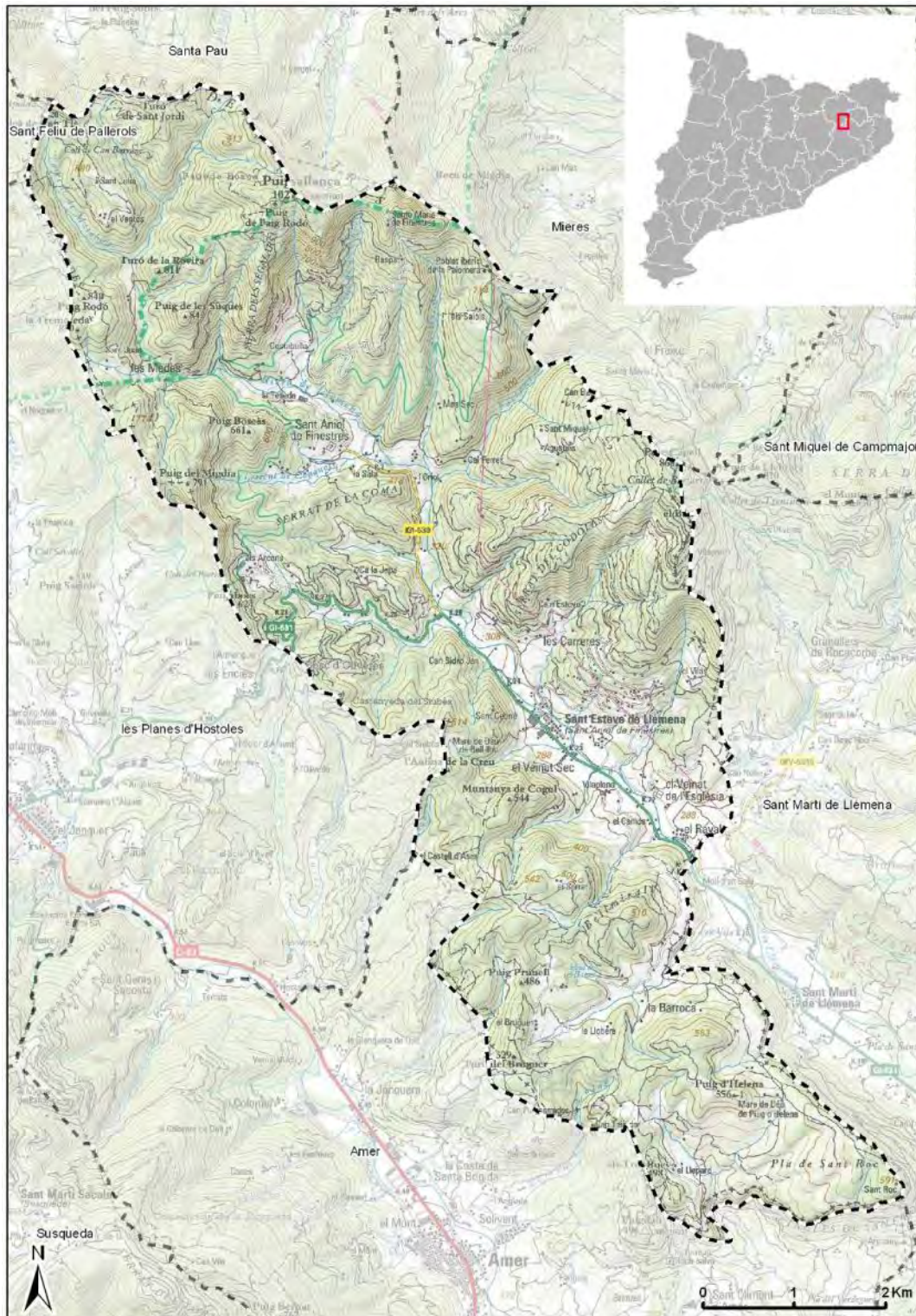


Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la web de l'Institut Nacional de Estadística

Actualment, la majoria de població viu en nuclis disseminats (70%). El 30% restant es concentra als nuclis de Sant Aniol de Finestres i de Sant Esteve de Llémena. És destacable el fet que el vessant est de la vall, confrontant amb el nucli de Sant Esteve, trobem una petita urbanització especialment difosa anomenada "Les Carreres".

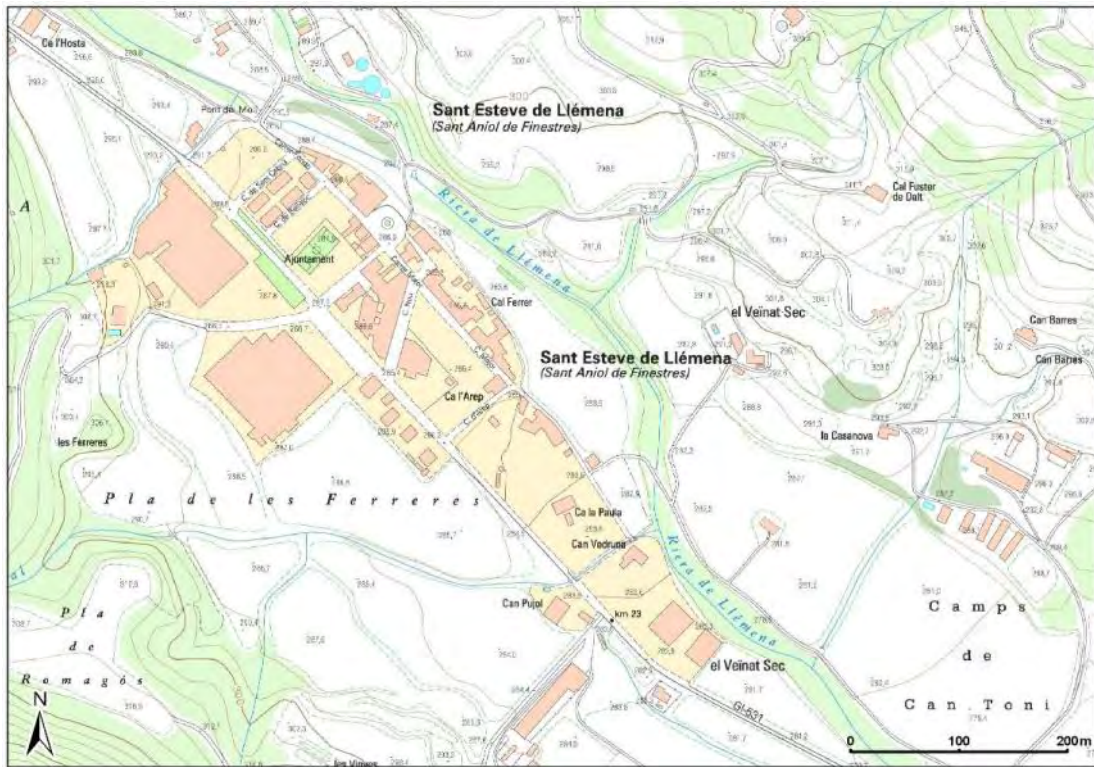
Tot i que el nucli de Sant Aniol de Finestres dóna nom al municipi i n'és la capital històrica, Sant Esteve de Llémena és el nucli actiu, la capital administrativa i el que alberga més població. Els nuclis i disseminats es situen a la vall marcada per la Serra de Finestres i les Medes. Aquesta vall rep el nom de la riera del Llémena, la qual travessa tot el terme municipal. Els assentaments urbans es situen a la proximitat del curs fluvial esmentat. Mentre que Sant Aniol de Finestres és un petit nucli rural, el poble de Sant Esteve de Llémena se situa allà on la vall del Llémena es comença a eixamplar cap al Gironès, fet que permet uns contactes més habituals amb Girona que no pas amb Olot.

Figura 1-2. Situació i topografia del municipi



Font: lavola a partir d'ICC, Topogràfic 1/50000

Figura 1-3. Mapa topogràfic del nucli de Sant Esteve de Llèmena



Font: ICC, Topogràfic 1:5000

Figura 1-4. Mapa topogràfic del nucli de Sant Aniol de Finestres



Font: ICC, Topogràfic 1:5000

Sant Aniol de Finestres no gaudeix d'unes bones comunicacions cap als municipis veïns tot i estar ben situat estratègicament. La seva orografia i el desenvolupament econòmic al llarg del temps, així com també la despoblació que ha patit, són factors que no han afavorit la millora de la xarxa viària. Així, de Sant Aniol de Finestres a Olot hi ha 32km, en canvi fins a la capital provincial (Girona) n'hi ha 28. El municipi es troba a 11km de les Planes i a 15km de Sant Feliu de Pallerols. La distància existent entre els dos nuclis del terme municipal, Sant Aniol de Finestres i Sant Esteve de Llémena, és de 4,2km. Si bé, pertany a la comarca de la Garrotxa, Sant Aniol de Finestres forma part de l'àrea funcional de Girona, amb la qual hi té una major dependència.

### 1.3 OBJECTE

En relació a la mobilitat, aquest estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'inscriu en el marc de diversos textos legislatius, reglamentaris i tècnics, entre els quals destaquen la Llei 9/2003 de mobilitat, el Decret 344/2006 de regulació dels estudis de mobilitat generada, les Directrius Nacionals de Mobilitat. Els objectius a assolir, que venen fixats per aquest marc, són principalment els següents:

- Millorar la qualitat de l'espai públic.
- Fomentar l'ús racional del vehicle privat.
- Garantir la connexió en les diferents xarxes de transport (vianants, bicicletes, vehicle privat, transport públic) del sector en relació a la resta del nucli urbà.
- Garantir l'accessibilitat per a vianants i també per a bicicletes.
- Garantir l'accés a la xarxa de transport col·lectiu existent (tant en cobertura territorial com en capacitat de l'oferta de transport col·lectiu).
- Preveure una dotació mínima d'aparcament fora de la via pública tant per les bicicletes com pel vehicle privat.
- Definir els espais necessaris per les operacions de càrrega i descàrrega (si s'escau).

## 2 PRESENTACIÓ DEL PLANEJAMENT

### 2.1 Aspectes generals

El planejament vigent actualment són Normes Subsidiàries de Sant Aniol de Finestres aprovades definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Girona, el dia 1 d'abril de 1992. Des del 1992, aquestes normes han sofert 4 modificacions puntuals i un text refós aprovat pel Ple del dia 19/09/2005. L'objectiu d'aquestes Normes Subsidiàries era resoldre el problema urbanístic de la urbanització de Les Carreres i crear una zona de sòl residencial al sud del nucli de Sant Esteve de Llémena, així com també crear sòl industrial.

El POUM objecte d'aquest estudi d'avaluació de la mobilitat generada persegueix els objectius següents:

<b>CLASSIFICACIÓ DEL SÒL</b>	<b>PRIORITZAR UN MODEL DE CREIXEMENT COMPACTE. MILLORAR L'OFERTA DE SÒL PÚBLIC. FOMENTAR LA DIVERSITAT D'USOS.</b>
<b>INFRAESTRUCTURES DE MOBILITAT</b>	<b>ORDENAR ELS LATERALS DE LA CARRETERA GI-531 EN EL SEU PAS PER SANT ESTEVE DE LLÉMENA. JERARQUITZAR LA XARXA VIÀRIA I INTRODUIR MESURES DE PACIFICACIÓ DE MILLORA DE L'ESPAI PÚBLIC. POTENCIAR ELS RECORREGUTS DE VIANANTS. DEFINIR UNA XARXA PER A BICICLETES INTEGRADA. PROTEGIR LA XARXA DE CAMINS RÚSTICS QUE FORMEN L'ESTRUCTURA VIÀRIA DEL SÒL RÚSTIC.</b>
<b>ESPAIS LLIURES I EQUIPAMENTS (EN SÒL URBÀ)</b>	<b>AMPLIAR ELS EQUIPAMENTS I PREVEURE LA UBICACIÓ DE LA PISCINA MUNICIPAL. ORDENAR ELS ESPAIS OBERTS SITUATS SOBRE LA RIERA DE LLÉMENA.</b>



L'avanç del POUM presenta tres alternatives, l'alternativa A, que segueix les Normes subsidiàries vigents, l'alternativa B que proposa unes noves directrius sobre l'ordenació vigent, i l'alternativa C, que va proposar un particular del municipi.

L'equip redactor del POUM, regint-se pels resultats del procés de participació ciutadana, desenvolupa l'alternativa B, que es detalla a continuació distingint les propostes per a cada nucli del municipi.

#### Nucli de Sant Aniol de Finestres

- Ajustar els límits de l'actual sòl urbà a la realitat existent incorporant dos petites porcions de sòl que corresponen a la incorporació com a sistema d'espais lliures d'una part de la finca municipal on es situaven les antigues escoles, i d'una construcció auxiliar de la casa de colònies.
- Incorporar com a sòl urbà els terrenys on es situen les edificacions de Can Turà, actualment destinat a restaurant, la Casanova i el tram de la carretera que les uneix amb el nucli de Sant Aniol. Amb aquesta ampliació, la finalitat no seria preveure cap nou creixement residencial, si no reconèixer la realitat existent amb la vinculació física que existeix entre aquestes dues masies i el nucli urbà de Sant Aniol, mantenint el caràcter rural que tenen les edificacions.

#### Nucli de Sant Esteve de Llémèna:

- Canvis d'ús previstos en sòl urbà:
  - L'actual unitat d'actuació UA-3, passant de industrial a residencial, a la vegada que s'amplien els seus límits, incorporant la parcel·la situada al nord de la mateixa propietat on s'ubiquen unes edificacions en mal estat. El nou polígon seria residencial de baixa densitat amb habitatges uni i/o bifamiliars, tipologies semblant a l'illa contigua, anterior UA-2, aquestes edificacions es situarien sobre el nou carrer de la Bàscula que com s'ha comentat es modificaria el seu traçat per alinear-lo al pont del Molí. Aquest canvi pretén donar més coherència d'usos amb la banda on es situa el nucli residencial de Sant Esteve a la vegada que ordenar aquest extrem nord.
  - La fàbrica d'embotits Sabarí, situada amb façana a la carretera Gi-531 a les dues bandes del carrer Nou. Es proposa que aquests terrenys es destinin a ús residencial, disposant una normativa transitòria mentre no es traslladi que permeti el seu correcte funcionament amb la finalitat de reduir les molèsties al seu entorn residencial.
- Revisió puntual dels límits del sòl urbà:
  - L'alternativa que s'analitza proposa una revisió dels límits del sòl urbà en la part sud, incorporant edificacions residencials existents (Cal la Paula, Can Badruna, Can Pujol i Can Jaume Llorenç) per tal de completar la trama viària urbana, camí del Veïnat Sec i les façanes de la carretera Gi-531. No es proposa augmentar substancialment la densitat i edificabilitat existents. Aquest increment suposa una superfície de 1,2 ha pel creixement on es situa Ca la Paula i Can Badruna, i de 0,54 ha per Can Pujol i Can Jaume Llorenç.
  - Així mateix es proposa incorporar les dues activitats econòmiques situades al Veïnat Sec permetent l'ampliació amb una o dues parcel·les més que puguin absorbir alguna petita activitat econòmica tipus tallers dels veïns del municipi i crear a l'extrem sud un espai lliure entre la riera de Llémèna i la carretera de protecció de sistemes i paisatgístic. Aquest creixement tindria una superfície aproximada de 0,2 ha.
- La creació d'un petit creixement residencial a l'altra banda de les edificacions existents al principi del camí del Veïnat Sec, per poder delimitar la prolongació del carrer Sant Esteve com un vial urbà, donant l'amplada necessària i millora de serveis, no només a les noves edificacions sinó també a les existents

#### Urbanització de Les Carreres:

Es planteja el mantenir el nucli de les Carreres com a sòl no urbanitzable, regulant les edificacions existents de manera que s'admetin petites ampliacions, així com obres de consolidació i reforma, però no incrementar el nombre d'habitatges. El promotor del nucli de les Carreres, en el seu dia, va cedir a l'ajuntament de Sant Aniol parcel·les en concepte d'aprofitament mig i la cessió d'un terrenys com sistema d'espais lliures.

## 2.2 RELACIÓ D'USOS

Per estudiar la mobilitat generada del POUM cal fixar-se en els usos del sòl que el Decret 344/2006 considera generadors de desplaçaments: ús residencial, ús comercial, ús d'oficines, ús industrial, equipaments, zones verdes i franges costaneres.

En el POUM de Sant Aniol de Finestres es preveuen 3 sectors d'actuació o modificació: PAU-01, PAU-02 i PMU-01. En els dos primers es preveuen usos bàsicament residencials i de cessió de sòl públic. Per contra el sector PMU-01 es tracta d'ús àmbit industrial ja desenvolupat on es preveu mantenir els usos industrials existents i reservar també ús residencial (vegeu la taula 2-1).

TAULA 2-1. SUPERFÍCIE DE SÒL I SOSTRE SEGONS USOS DEL SÒL PREVISTOS ALS SECTORS DEL POUM

<b>PAU-01</b>			
USOS DEL SÒL	SUP. DE SÒL (M <sup>2</sup> )	SUP. DE SOSTRE (M <sup>2</sup> )	HABITATGES
HABITATGE UNIFAMILIAR	2.085	1.668	19
HABITATGE PLURIFAMILIAR (AMB POSSIBILITAT D'ACTIVITAT A LA PLANTA BAIXA)	430	715	
ZONES VERDES	995	-	-
EQUIPAMENTS	610	610	-
<b>PAU-02</b>			
USOS DEL SÒL	SUP. DE SÒL (M <sup>2</sup> )	SUP. DE SOSTRE (M <sup>2</sup> )	HABITATGES
HABITATGE UNIFAMILIAR	1.650	1.155	11
HABITATGE PLURIFAMILIAR (AMB POSSIBILITAT D'ACTIVITAT A LA PLANTA BAIXA)	1.395	650	
ZONES VERDES	850	-	-
<b>PMU-01</b>			
USOS DEL SÒL	SUP. DE SÒL (M <sup>2</sup> )	SUP. DE SOSTRE (M <sup>2</sup> )	HABITATGES
HABITATGE UNIFAMILIAR	3.700	2.590	13
INDUSTRIAL	24.452	17.116	-
ZONES VERDES	6.239	-	-



FONT: **POUM DE SANT ANIOL DE FINESTRES**

### 3 XARXES DE MOBILITAT EXISTENTS

#### 3.1 XARXA VIÀRIA

La Llei 7/1993, de 30 de setembre, de carreteres classifica les infraestructures viàries en tres categories:

- La xarxa bàsica (al mapa següent, està representada amb colors blau i vermell) utilitzada per a la circulació de pas i la circulació interna de llarga distància.
- La xarxa comarcal (representada de color verd) utilitzada per a la circulació general entre els centres comarcals i entre d'altres nuclis importants de població.
- La xarxa local i rural (representada de color groc) formada per vies d'àmbit local que s'utilitzen per a la circulació entre municipis propers.

En el cas del municipi de Sant Aniol de Finestres, els dos vials de connexió principals són la C-63 que connecta amb Olot al nord i amb l'Eix transversal (C-25) al sud; i la GI-531 que connecta amb la C-63 a l'alçada de les Planes d'Hostoles a l'oest i, a l'est, amb Girona i l'AP-7.

Figura 3-1. Jerarquització de la xarxa viària de connexió amb incidència al municipi de Sant Aniol de Finestres



### Estructura de la xarxa viària municipal:

- Nucli de Sant Aniol de Finestres: se situa a la cruïlla de 3 vies: la carretera GI-530 que ve de Sant Esteve de Llémèna i s'acaba al nucli de Sant Aniol, el camí de la Tellada que connecta el nucli de Sant Aniol amb les Aigües de Sant Aniol i el camí que porta a Can Font. Aquests vials són els únics asfaltats del nucli de Sant Aniol. Des d'aquesta cruïlla fins la casa de colònies, es pot creuar el nucli edificat mitjançant una sèrie de passatges i escales amb un fort pendent.
- Nucli de Esteve de Llémèna: la xarxa viària està formada per dos eixos, la GI-531 que travessa el nucli i el c/ Sant Esteve (paral·lel a la GI-531). Ambdós estan connectats per 5 carrers perpendiculars. A la banda sud-oest de la GI-531 hi ha un vial que passa entre les dues naus industrials, una calçada lateral que permet accedir a una zona d'aparcament i un carrer en forma de U d'un sector en construcció.
- Les Carreres: s'accedeix a la urbanització pel carrer de les Carreres. Aquest eix, que està asfaltat només en el tram més proper a la carretera GI-531, puja a la zona residencial i connecta amb diversos camins no asfaltats que permeten accedir als habitatges.

## 3.2 XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS I BICICLETES

Els vianants i les bicicletes disposen de tres tipus d'espais per desplaçar-se (vegeu l'apartat 5.1):

- Vorereres de vies urbanes i interurbanes: aquestes només són presents al nucli de Sant Esteve (incloent-hi la vorera de la GI-531) i en el tram de la GI-530 situat entre el nucli de Sant Aniol i Can Tura.
- Calçades de vies, asfaltades o no asfaltades, que han de compartir amb els vehicles motoritzats: alguns carrers del nucli de Sant Esteve, els vials i camins de Les Carreres i les vies interurbanes (GI-530, GI-531, camí de Tellada, camí de l'Església).
- Camins, passatges i escales d'ús exclusiu per als usuaris no motoritzats: inclou la major part de la xarxa de camins rurals així com els passatges i escales del nucli de Sant Aniol.



A tot el municipi no hi ha cap via ciclista segregada. Existeix una via ciclista d'oci que connecta Sant Esteve amb Girona. Es tracta d'un camí que segueix la riera del Llémèna des de Girona passant per Sant Gregori, Santa Afra, Port Sacreu, Llorà, Pla de Sant Joan, Sant Martí de Llémèna, Granollers de Rocacorba, i fins a Sant Esteve de Llémèna.

### 3.3 INFRAESTRUCTURES I SERVEIS DE TRANSPORT COL·LECTIU

#### 3.3.1 INFRAESTRUCTURES I SERVEIS DE TRANSPORT COL·LECTIU FERROVIARI

El municipi de Sant Aniol de Finestres, ni tampoc Olot no està connectat a la xarxa ferroviària, essent Girona el municipi més proper que disposa d'aquest servei, amb expedicions de mitja i llarga distància cap a Barcelona al sud, i cap a Figueres i la frontera francesa al nord.

#### 3.3.2 INFRAESTRUCTURES I SERVEIS DE TRANSPORT COL·LECTIU PER CARRETERA

Sant Aniol de Finestres disposa d'una línia d'autobusos interurbans operada per l'empresa Hispano-Hilariencia. Aquest servei connecta el nucli de Sant Esteve de Llémena i el nucli de Sant Aniol de Finestres (a la demanda) amb Girona passant per Sant Martí de Llémena, Pla de Sant Joan, Llorà, Canet d'Adri i Sant Gregori. La línia està integrada en la zona d'integració tarifària de l'ATM de Girona entre Girona i Sant Martí de Llémena. Sant Aniol, juntament amb Sant Martí de Llémena i Canet d'Adri forma part de la zona 4 de l'ATM de Girona.

#### 3.3.3 SERVEIS DE TRANSPORT ESCOLAR

A Sant Aniol de Finestres no hi ha cap centre escolar, i compta amb dos serveis de transport escolar que porten l'alumnat als centres escolars de Sant Gregori (CEIP Agustí Gifre) i de Girona (IES Carles Rahola i IES Narcís Xifra).

#### 3.3.4 SERVEI DE TAXI

Sant Aniol disposa d'una llicència de taxi i el vehicle no és adaptat per a persones amb mobilitat reduïda.

### 3.4 INFRAESTRUCTURES PREVISTES

El Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya preveu actuacions amb incidència indirecta en la mobilitat de Sant Aniol.

Pel que fa les infraestructures ferroviàries destaquen els projectes següents:

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

Pel que fa a les infraestructures viàries destaquen les actuacions següents, ja realitzades, en fase d'execució o en projecte:

- Condicionament de la C-63 entre Lloret de Mar i Olot.
- Ampliació de l'AP-7 (3r carril) entre Maçanet de la Selva i la Jonquera.
- Desdoblament de la C-25 entre les Oluges i Riudellots de la Selva.

Pel que fa a la xarxa ciclista intermunicipal, el Pla Director de la Bicicleta a Catalunya preveu la connexió de les dues vies verdes, és a dir, la ruta del Carrilet i la ruta del Ferro i del Carbó. Concretament, es connectaran els municipis d'Olot i de Sant Joan de les Abadesses. Així, es crearà un itinerari continu entre Ripoll i Sant Feliu de Guíxols. Aquesta ruta segueix l'eix de la C-63 i passa al sud de Sant Aniol de Finestres, pels municipis de Les Planes d'Hostoles i Amer.

## 4 MOBILITAT ACTUAL I MOBILITAT GENERADA

### 4.1 MOBILITAT ACTUAL

L'anàlisi de la mobilitat que es presenta a continuació recull les dades de l'Enquesta de Mobilitat Obligada de l'any 2001, és a dir el primer desplaçament del dia per raó de treball o d'estudis de la població de més de 3 anys.

#### 4.1.1 MOBILITAT GENERAL

A Sant Aniol de Finestres, es realitzen uns 298 desplaçaments diaris per raó d'estudis o de treball, dels quals el 22,5% són interns i la resta de connexió amb altres municipis. Entre els desplaçaments de connexió, la mobilitat generada cap a altres municipis té un major pes que la mobilitat atreta (vegeu la taula 4-1). En aquesta mateixa taula s'observa el repartiment de la mobilitat per gènere. En aquest sentit, cal destacar la major mobilitat dels homes respecte a les dones, especialment en els desplaçaments de connexió (generats o atrets)

Taula 4-1. Mobilitat generada i atreta a Sant Aniol de Finestres per raó de treball o d'estudis i per gènere (2001)

Tipus de desplaçament	Nre.	%	Homes	Dones
Interns	67	22,5%	41	26
Generats	127	42,6%	77	50
Atrets	104	34,9%	72	32
TOTAL	298	100,0%	190	108

Font: Idescat

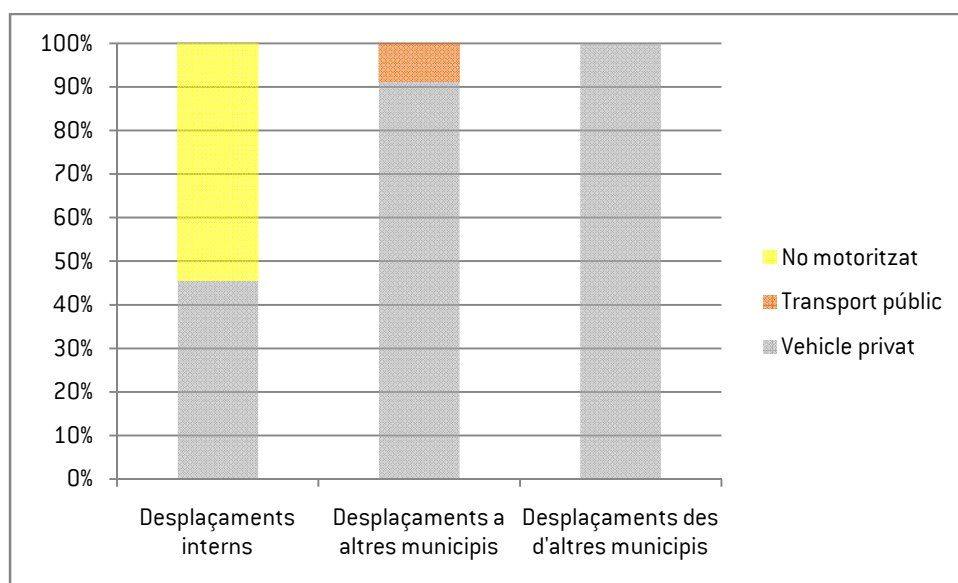


Segons l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006, a la Comarques Gironines, la mobilitat ocupacional (treball+estudis) representa el 24,6% de la mobilitat total en dia feiner. D'altra banda, segons aquesta font, el nombre mitjà de desplaçaments per persona per dia a les Comarques Gironines és de 3,18, per tant, es pot considerar que els residents a Sant Aniol de Finestres realitzen un miler de desplaçaments en dia feiner.

#### 4.1.2 REPARTIMENT MODAL

Com es pot observar a la Figura 4-1 i a la Taula 4-2, el repartiment modal dels desplaçaments varia notablement segons si es tracta de desplaçaments interns o de connexió. S'observa la importància del mode no motoritzat en els desplaçaments interns, amb una quota del 54,5% i l'ús predominant del vehicle privat en els desplaçaments de connexió, amb una quota del 97,8%. Per altra banda, l'ús del transport col·lectiu és nul, tant en els desplaçaments interns com en els desplaçaments generats. Només en el cas dels desplaçaments generats, el transport públic assoleix una part modal rellevant, del 8,8%, fet que es troba vinculat en bona part amb el transport escolar.

Figura 4-1. Repartiment modal de la mobilitat per raó de treball i d'estudis a Sant Aniol de Finestres (2001)



Font: Enquesta de Mobilitat Obligada, 2001

Taula 4-2. Repartiment modal de la mobilitat per raó de treball o d'estudis a Sant Aniol de Finestres (2001)

Tipus de desplaçament	Vehicle privat	Transport públic	No motoritzat	Total
Interns	45,5%	0,0%	54,5%	100,0%
Generat	91,2%	8,8%	0,0%	100,0%
Atret	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Total	82,5%	1,6%	15,9%	100,0%

Font: Enquesta de Mobilitat Obligada, 2001

#### 4.1.3 DISTRIBUCIÓ TERRITORIAL

Les principals interrelacions de mobilitat de Sant Aniol de Finestres amb altres municipis és la següent:

- Girona és la principal destinació amb el 24,4% del total de desplaçaments cap a altres municipis i és un dels municipis d'origen més importants amb el 13,5% del total de desplaçaments atrets.
- Barcelona és el segon municipi de destinació, amb un 9,4% del total de desplaçaments cap a altres municipis, però, com a municipi d'origen, la seva quota és nul·la (0 desplaçament atret).
- Sant Gregori és el tercer municipi de destinació (juntament amb Barcelona), amb un 9,4% del total de desplaçaments cap a altres municipis, i també és un municipi d'origen important amb un 6,7% del total de desplaçaments atrets.
- Les Planes d'Hostoles és el quart municipi de destinació (6,3%) i el primer municipi d'origen amb un 17,3% del total de desplaçaments atrets.

- Olot representa el 3,9% dels desplaçaments cap a altres municipis i el 6,7% dels desplaçaments atrets des d'altres municipis. **Cal destacar que són quotes força baixes per ser capital de comarca, la qual cosa reflecteix la situació "fronterera" de Sant Aniol de Finestres, amb una dependència més marcada vers Girona.**

Taula 4-3. Distribució territorial dels desplaçaments per raó de treball (2001)

Àmbit	Nre.	%
Desplaçaments interns	67	22,5%
Desplaçaments a altres municipis	127	42,6%
<i>Girona</i>	31	24,4%
<i>Barcelona</i>	12	9,4%
<i>Sant Gregori</i>	12	9,4%
<i>Planes d'Hostoles, les</i>	8	6,3%
<i>Amer</i>	8	6,3%
<i>Olot</i>	5	3,9%
<i>Celrà</i>	4	3,1%
<i>Sant Feliu de Pallerols</i>	3	2,4%
<i>Alella</i>	2	1,6%
<i>Resta de municipis</i>	42	33,1%
Desplaçaments des d'altres municipis	104	34,9%
<i>Planes d'Hostoles, les</i>	18	17,3%
<i>Sant Martí de Llémena</i>	16	15,4%
<i>Girona</i>	14	13,5%
<i>Olot</i>	7	6,7%
<i>Sant Gregori</i>	7	6,7%
<i>Salt</i>	6	5,8%
<i>Bescanó</i>	5	4,8%
<i>Sarrià de Ter</i>	5	4,8%
<i>Cellera de Ter, la</i>	4	3,8%
<i>Sant Feliu de Pallerols</i>	4	3,8%
<i>Sant Julià del Llor i Bonmatí</i>	3	2,9%
<i>Anglès</i>	3	2,9%
<i>Resta de municipis</i>	12	11,5%
Total	298	100,0%

Font: Enquesta de Mobilitat Obligada, 2001



En base a les de l'enquesta de mobilitat obligada de 2001, més del 70% dels desplaçaments externs generats i més del 60% van cap a Girona i la seva àrea d'influència, mentre que poc menys del 30% dels generats i 40% dels atrets van cap a Olot i els municipis de la Garrotxa i la Selva.

#### 4.1.4 AUTOCONTENCIÓ I AUTOSUFICIÈNCIA

L'anàlisi de les dades de l'EMO des del punt de vista de la població ocupada resident a Sant Aniol de Finestres i dels llocs de treball localitzats al municipi permet establir dos indicadors de dependència: l'autocontenció i l'autosuficiència.

Tal com es pot observar a la Taula 4-4 i a la Figura 4-2, tant la taxa d'autocontenció com la taxa d'autosuficiència decreixen des de l'any 1991, seguint una tendència comuna a la majoria de municipis catalans. Tot i així, aquesta tendència és especialment marcada en el cas de Sant Aniol de Finestres,

amb una taxa de decreixement entre el 1991 i el 2001 del 49% per l'autocontenció i del 44% per l'autosuficiència. Així, l'any 2001, només el 44% de la població ocupada resident a Sant Aniol hi treballa i només el 38% dels llocs de treball localitzats al municipi estan ocupats per residents al municipi.

Taula 4-4. Evolució de l'autocontenció i de l'autosuficiència a Sant Aniol de Finestres (1991-2001)

Paràmetre	2001	1996	1991
POR	144	125	122
LTL	165	148	153
Autocontenció	43,8%	72,0%	85,2%
Autosuficiència	38,2%	60,8%	68,0%

*POR (Població Ocupada Resident): és el total de desplaçaments interns i cap a fora. És considera que un desplaçament representa una persona ocupada.*

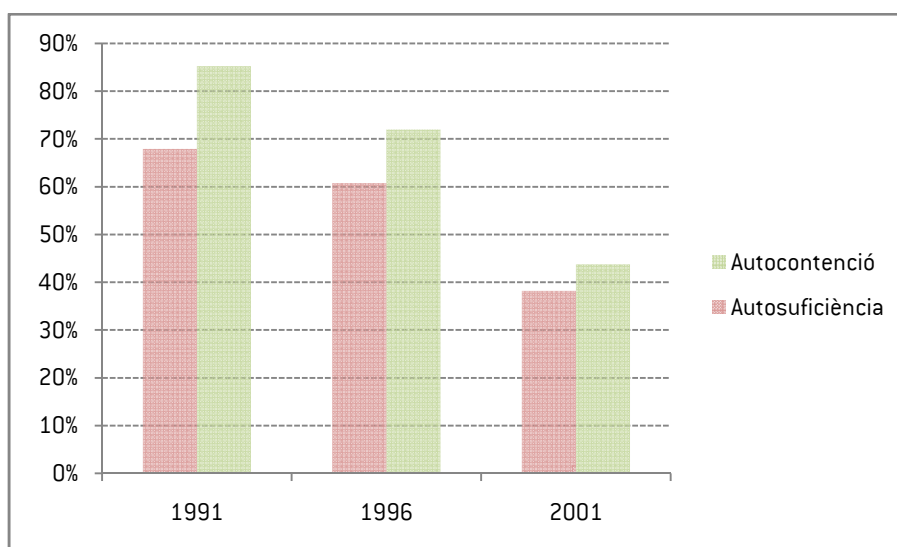
*LTL (Llocs de Treball Localitzats): és el total de desplaçaments interns i des de fora. És considera que un desplaçament representa un lloc de treball.*

*Autocontenció: és la ràtio entre el nombre de desplaçaments interns i la POR.*

*Autosuficiència: és la ràtio entre el nombre de desplaçaments interns i els LTL.*

Font: Idescat

Figura 4-2. Evolució de l'autocontenció i de l'autosuficiència a Sant Aniol de Finestres (1991-2001)

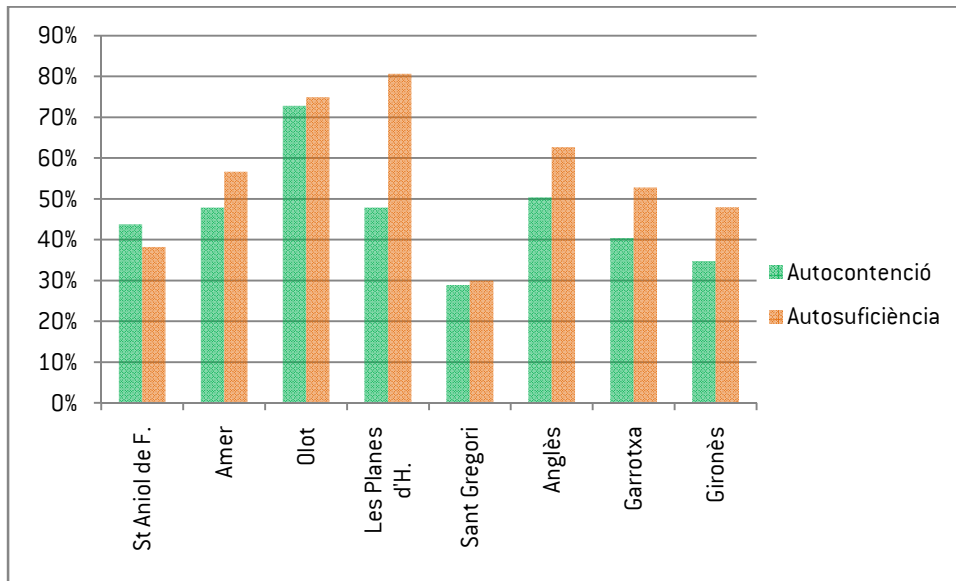


Font: Idescat

Si comparem aquests valors amb els d'altres àmbits de referència s'observa com:

- Sant Aniol de Finestres és un municipi amb valors d'autocontenció i autosuficiència baixos, fet que denota la forta dependència vers Girona i la seva àrea d'influència.
- La taxa d'autocontenció és lleugerament més alta que la mitjana de la comarca de la Garrotxa i que la del Gironès. La taxa d'autosuficiència en canvi, és més baixa que la mitjana d'aquestes dues comarques. Aquest fenomen reflecteix la forta presència d'activitats econòmiques en comparació amb la mida de la població. És a dir, Sant Aniol de Finestres és un municipi amb un nombre de llocs de treball (LTL) important en comparació amb el nombre d'ocupats que hi resideixen (POR).

Figura 4-3. Comparació de les taxes d'autocontenció i d'autosuficiència amb altres àmbits de referència



Font: Idescat

## 4.2 MOBILITAT GENERADA

Per avaluar la mobilitat generada en el desenvolupament del POUM de Sant Aniol de Finestres, s'ha aplicat les ràtios que proposa el Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada, sense modificar-los. En efecte, les ràtios per a ús d'equipaments i les ràtios per a ús de zones verdes, que són les que sovint necessiten un reajust, en aquest cas encaixen amb el context territorial en el qual s'inscriu el sector. Les ràtios del Decret 344/2006 són les següents:

Taula 4-5. Ràtios de generació de viatges del Decret 344/2006

Ús	Nre. de viatges
Habitatge	El valor més gran entre 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Residencial	10 viatges/100m <sup>2</sup> de sostre
Comercial	50 viatges/100m <sup>2</sup> de sostre
Oficines	15 viatges/100m <sup>2</sup> de sostre
Industrial	5 viatges/100m <sup>2</sup> de sostre
Equipaments	20 viatges/100m <sup>2</sup> de sostre
Zones verdes	5 viatges/100m <sup>2</sup> de sòl

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

A continuació es detalla l'estimació de la mobilitat generada segons els diferents usos del sòl:

Taula 4-6. Mobilitat generada pel POUM (viatges/dia)

Sector	Usos del sòl	Superfície sòl, sostre o nbr habitatges	Ràtio	Viatges generats
PAU-01	Zones verdes	995 m <sup>2</sup> de sòl	5 despl/100 m <sup>2</sup> de sòl	50
	Equipaments	610 m <sup>2</sup> de sostre	20 despl/100 m <sup>2</sup> de sostre	122
	Ús d'habitatge	19 habitatges	7 despl/habitatge	133
	<b>Total</b>			<b>305</b>
PAU-02	Zones verdes	850 m <sup>2</sup> de sòl	5 despl/100 m <sup>2</sup> de sòl	43
	Ús d'habitatge	11 habitatges	7 despl/habitatge	77
	<b>Total</b>			<b>120</b>
PMU-01	Zones verdes	6.236 m <sup>2</sup> de sòl	5 despl/100 m <sup>2</sup> de sòl	312
	Ús industrial	17.116 m <sup>2</sup> de sostre	5 despl/100 m <sup>2</sup> de sostre	856
	Ús d'habitatge	11 habitatges	7 despl/habitatge	77
	<b>Total</b>			<b>1.245</b>
<b>Total</b>				<b>1.670</b>

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

**Per tant, l'execució del POUM de Sant Aniol de Finestres suposarà la generació d'uns 1.670 viatges/dia.** Tot i això, cal tenir en compte que el POUM permet la possibilitat de desenvolupar usos comercials en la planta baixa dels edificis plurifamiliars. Malgrat es considera que probablement únicament es materialitzaran usos residencials el desenvolupament dels sectors PAU-01 i PAU-02 haurà de tenir en compte si s'acaba reservant superfície comercial. La Figura 4-4 representa gràficament els desplaçaments generats per cada sector.

Figura 4-4. Generació de viatges del POUM de Sant Aniol de Finestres



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

### 4.3 PROJECCIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Per tal de projectar la distribució modal i la distribució territorial dels desplaçaments generats pels sectors previstos al POUM de Sant Aniol de Finestres, s'assumeixen les hipòtesis següents, que s'extrapolen de l'anàlisi de l'EMO 2001, essent més favorables des del punt de vista de la mobilitat sostenible.

- Es considera que tota la mobilitat generada en els espais verds del municipi serà interna i no motoritzada.
- De la mobilitat restant, es considera que 1/3 serà interna i la resta externa generada o atreta.
- Entre els desplaçaments interns, el repartiment modal previst és el següent: el 35% amb vehicle privat, el 60% en mode no motoritzat, el 5% amb transport públic.
- Entre els desplaçaments de connexió, el repartiment modal previst del 90% amb vehicle privat (com a màxim), 1% amb mode no motoritzat i el 9% amb transport col·lectiu (com a mínim).
- L'ocupació mitjana del cotxe és de 1,2 persones per vehicle.

Taula 4-7. Distribució territorial i modal de la mobilitat generada

	VP	TPC	NM
Desplaçaments interns	148	21	658
	123 veh.		
Desplaçaments de connexió	759	76	8
	633		

Font: elaboració pròpia

**Per tant, es preveu que el sector del POUM de Sant Aniol de Finestres generarà un total de 97 desplaçaments amb transport col·lectiu, 666 desplaçaments a peu i 907 desplaçaments amb vehicle privat, la qual cosa representa uns 756 vehicles diaris.**

## 5 XARXES PRINCIPALS DE MOBILITAT

### 5.1 XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS

#### 5.1.1 ASPECTES GENERALS I CONNECTIVITAT

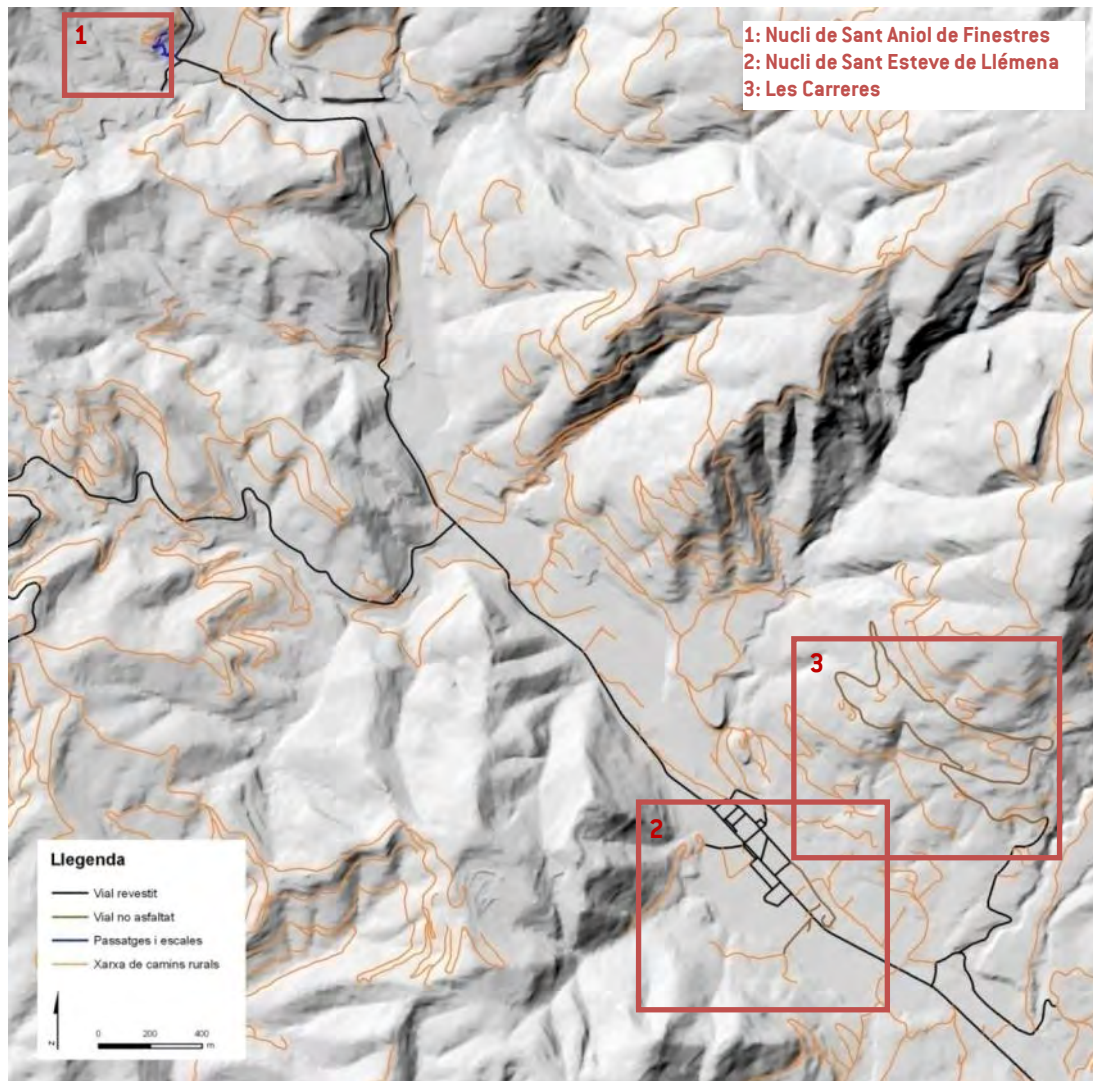
Cal distingir entre els tres àmbits definits anteriorment ja que la configuració de l'espai vial és diferent en cadascun d'ells:

- Nucli de Sant Aniol de Finestres: únicament compta amb tres vials urbanitzats (asfaltats) que són: la carretera GI-530 que ve de St. Esteve i finalitza al nucli de Sant Aniol, el camí de la Tellada que connecta el nucli de Sant Aniol amb les Aigües de Sant Aniol, el camí que porta a Can Font. Aquestes tres vies són les úniques vies asfaltades del nucli de Sant Aniol. Des d'aquesta cruïlla fins la Casa de colònies, es pot creuar el nucli edificat mitjançant una sèrie de passatges i escales amb un fort pendent.
- Nucli de Esteve de Llémena: compta amb dos eixos principals, la GI-531 que travessa el nucli i el carrer St. Esteve, connectats per 5 vials perpendiculars. Al sud-oest de la GI-531 hi ha un vial que passa entre les dues naus industrials, una calçada lateral que permet accedir a l'aparcament i un carrer en forma de U d'un sector de nova urbanització.
- Les Carreres: s'accedeix a la urbanització pel carrer de les Carreres. Aquest eix, que està asfaltat només en el tram més proper a la carretera GI-531, i la resta de la vialitat correspon a camins no asfaltats.

Es poden distingir diferents tipus de vies segons la seva configuració i el seu ús:

- Vials asfaltats de caràcter interurbà: es tracta de la GI-531, la GI-530 i el camí de Tellada.
- Vials asfaltats de caràcter urbà amb calçada apta per a vehicles motoritzats: es tracta dels carrers del nucli de Sant Aniol.
- Vials no asfaltats: es tracta de vials que, tot i no estar asfaltats, acullen un trànsit motoritzat d'accés als habitatges i a les activitats.
- Passatges i escales d'ús exclusiu per a vianants: es tracta de la "xarxa" interna del nucli de Sant Aniol.
- Resta de camins rurals.

Figura 5-1. Tipologia de vials, passatges i camins al municipi de Sant Aniol de Finestres



Font: elaboració pròpia a partir d'ICC, Topogràfic 1/5000

### 5.1.2 CONFIGURACIÓ DE L'ESPAI VIAL

#### Configuració de cruïlles

En el cas del nucli de Sant Aniol, només existeix la cruïlla entre la GI-530 i el passatge que puja dins el nucli edificat. Dins el nucli, no hi ha trànsit motoritzat.

En el cas de la zona de Les Carreres, la cruïlla més rellevant és el creuament entre la GI-531 i el C/ de les Carreres que dona accés a la urbanització i a l'església, mentre que dins la urbanització hi trobem dues cruïlles: entre el c/ de Les Carreres i el c/ del Mig i entre el c/ de Les Carreres i el c/ del Cascar. Es tracta de cruïlles entre vials no asfaltats i molt poc transitats.

El nucli de Sant Esteve és l'únic que té una certa xarxa viària i, per tant, un conjunt de cruïlles. La totalitat d'aquestes cruïlles són amb prioritat a la dreta (sense semàfor, ni rotonda ni senyalització), excepte en el carrer Sant Roc que compta amb senyalització horitzontal i vertical. Les cruïlles entre la GI-531 i els carrers que hi desemboquen tampoc estan senyalitzades.

### Configuració de les seccions

En el cas de Sant Aniol de Finestres, la “xarxa” està formada d’un conjunt de passatges i escales aptes només per la mobilitat a peu i el fort pendent els fa inaccessible per a persones amb mobilitat reduïda.

Figura 5-2. Configuració de l’espai vial del nucli de Sant Aniol



Font: lavola

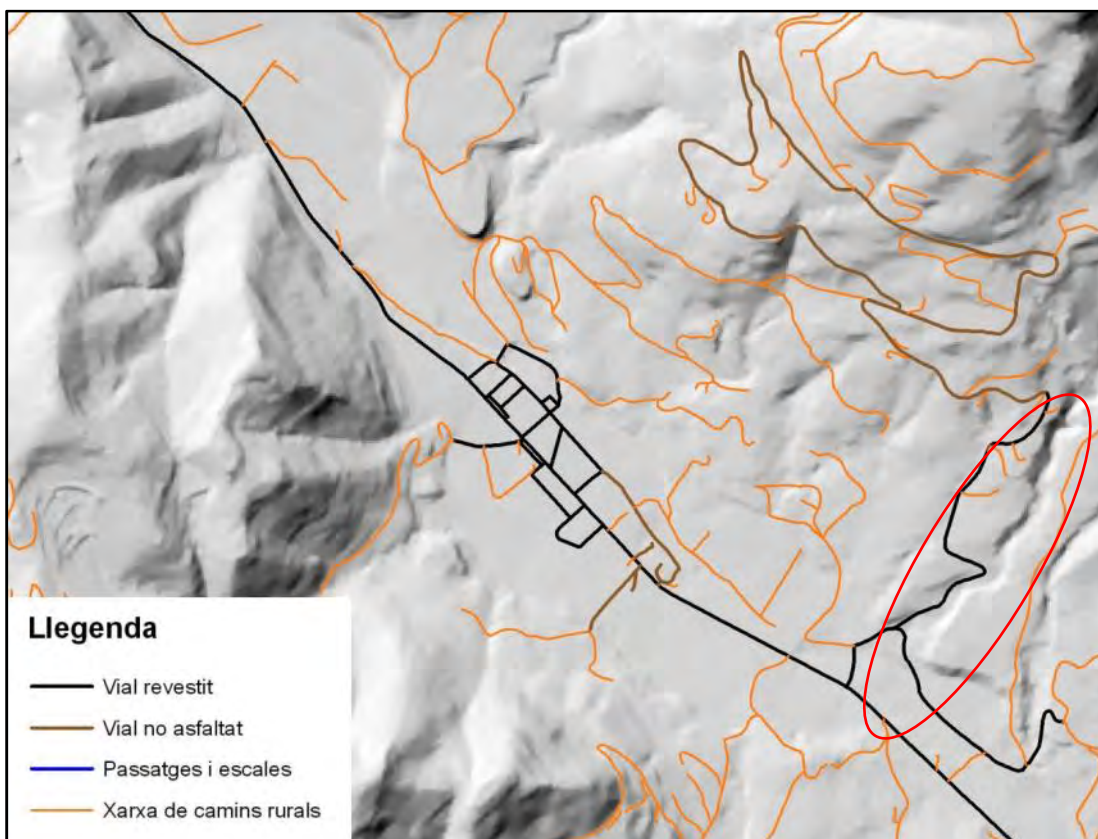
A les Carreres, l’espai vial es limita a un camí parcialment asfaltat (en el primer tram des de l’accés a la Gi-531) que dóna accés a tota la zona i un conjunt de camins secundaris (vegeu les figures 5.3 i 5.4).

Figura 5-3. Configuració de l’espai vial de Les Carreres



Font: lavola

Figura 5-4. Tipologia de vies a Sant Esteve i a Les Carreres



Font: elaboració pròpia a partir d'ICC, Topogràfic 1/5000

Al nucli de Sant Esteve, la xarxa viària compta amb les següents característiques:

- La majoria dels vials tenen una secció d'entre 6 i 10 m amb una segregació calçada/vorera [CAS 1, 2, 3, 4, 5].
- Les voreres són estretes, amb una amplada lliure de pas inferior a 90 cm [CAS 1, 2, 4].
- Les voreres desapareixen quan corresponen a parcel·les no edificades [CAS 1 i 3].
- Un seguit de vials sense asfaltar [CAS 5].
- Només el carrer Sant Roc, de recent urbanització, respecta els criteris del Codi d'accessibilitat, amb una amplada de pas superior a 90 cm unes cruïlles dotades de passos de vianants amb guals adaptats a persones amb mobilitat reduïda [CAS 6].

Figura 5-5. Configuració de l'espai vial al nucli de Sant Esteve

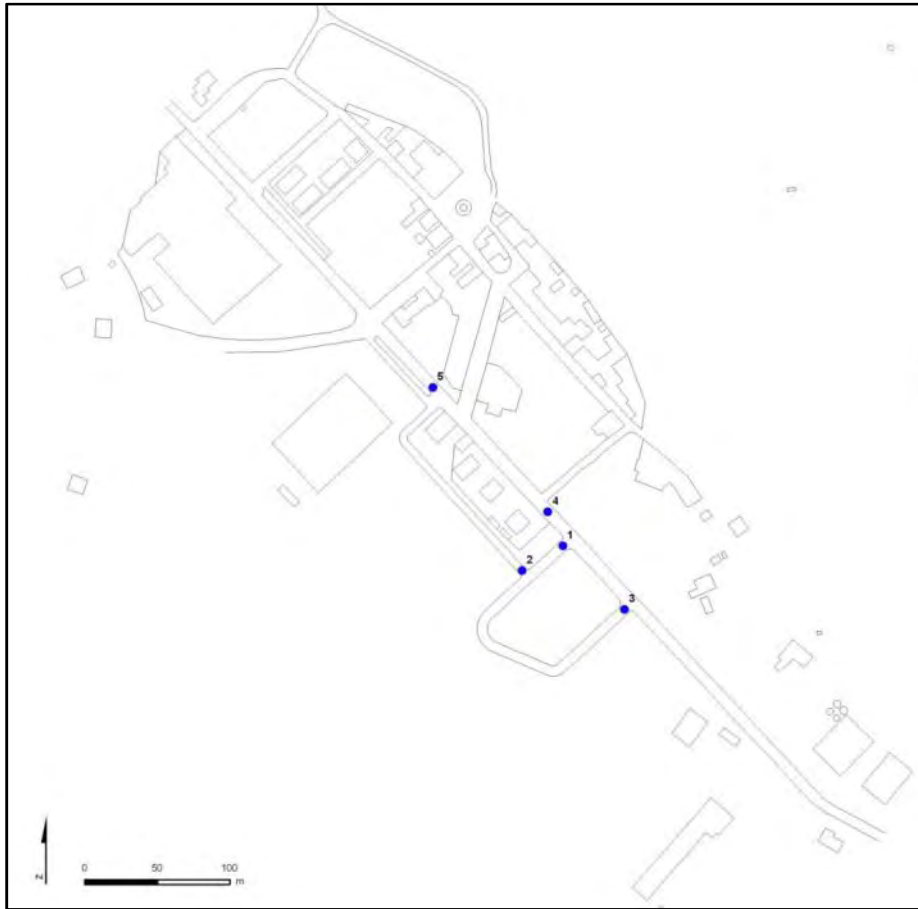


Font: lavola

### Passos de vianants i elements reductors de velocitat

No hi ha cap element reductor de velocitat en tot el terme municipal. Tampoc hi ha passos de vianants al nucli de Sant Aniol i a la zona de les Carreres. En canvi, al nucli de Sant Esteve hi ha cinc passos de vianants: tres adaptats al carrers Sant Roc (passos 1, 2 i 3) i dos més a la carretera Gi-531 (passos 4 i 5) que estan desdibuixats i no tenen guals (vegeu la figura 5.6 i 5.7).

Figura 5-6. Ubicació dels passos de vianants al nucli de Sant Esteve



Font: elaboració pròpia a partir d'ICC, Topogràfic 1/5000

Figura 5-7. Configuració dels passos de vianants del nucli de Sant Esteve



Font: lavola

### 5.1.3 VALORACIÓ GLOBAL DE LA SEGURETAT I COMODITAT DE LA XARXA D'ITINERARIS

#### **Enfocament quantitatiu**

De forma general, els espais reservats als vianants són escassos. Tot i així, es pot considerar que tots els vials, camins i passatges de la xarxa interna dels tres àmbits definits (nucli de Sant Aniol, nucli de Sant Esteve i zona de Les Carreres) són aptes per la mobilitat dels vianants i de les bicicletes sense necessitat de reservar i segregat espais específics. En efecte, la intensitat del trànsit motoritzat és tant baixa que no es necessita ni vies ciclistes segregades, ni fins i tot voreres, permetent una configuració de vials de plataforma única, en la qual els diferents modes de transport circulen al mateix nivell.

L'únic eix que necessita espais específics i segregats per als usuaris no motoritzats és la GI-531, el qual tot i la baixa intensitat de trànsit (menys de 1.000 vehicles/dia), es tracta d'una carretera interurbana amb velocitats altes i un percentatge de vehicles pesants significatiu.

#### **Enfocament qualitatiu**

Des del punt de vista de la qualitat de l'espai vial i de l'accessibilitat, els tres àmbits definits anteriorment presenten problemes importants:

- En el cas del nucli de Sant Aniol, el pendent i la discontinuïtat dels passatges pavimentats fan que aquest nucli sigui inaccessible per a les persones amb mobilitat reduïda.
- En el cas de la zona de Les Carreres, el pendent i l'absència de vies asfaltades o pavimentades també la fan inaccessible per a les PMRs.
- En el cas del nucli de Sant Esteve, el pendent és inferior al 5% a la totalitat de la xarxa, però l'absència de guals per pujar a la vorera i baixar-ne fa difícil la circulació de PMRs.

#### 5.1.4 ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS

##### **ACCIÓ 1. DEFINIR LA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE VIANANTS**

**Nucli de Sant Aniol:** en la seva configuració actual, el nucli de Sant Aniol no disposa d'una veritable xarxa viària i se situa a una distància de més de 4 km del nucli de Sant Esteve, així que no caldria definir una xarxa principal d'itineraris per a vianants. Tot i així, el POUM preveu la incorporació de Can Tura i La Casanova al sòl urbà del nucli de Sant Aniol, encara que no està previst cap creixement residencial. Així, es defineix com a itinerari principal el tram de la GI-530 situat entre el nucli de Sant Aniol i Can Tura.

**Nucli de Sant Esteve:** es defineixen tres itineraris principals a partir de la configuració actual del nucli i dels creixements previstos:

- El tram de la GI-531 corresponent a l'espai edificat del nucli, és a dir des del carrer Escorxador fins el Veïnat Sec
- El carrer Sant Esteve fins el nou creixement residencial previst en el POUM al costat del camí al Veïnat Sec.
- El carrer Escoles que enllaça ambdós eixos i que dona accés a l'Ajuntament, al dispensari i a la parada d'autobusos interurbans.

**Les Carreres:** la zona de Les Carreres se situa en sòl no urbanitzable i, l'aprovació inicial del POUM no l'incorpora com a sector de desenvolupament. De forma general, per la seva ubicació i configuració no sembla adient definir itineraris principals. En efecte, és una zona de molt baixa densitat sense equipaments importants que genera poca mobilitat en general i molt poca mobilitat a peu. A més, el fort pendent no permet complir amb els requisits del Codi d'Accessibilitat.

**ACCIÓ 2. HABILITAR ELS ITINERARIS PRINCIPALS DE VIANANTS CONFORME AL DECRET 344/2006 i AL CODI D'ACCESSIBILITAT (ACTUACIONS A IMPUTAR AL POUM)**

Conforme al Codi d'accessibilitat i al Decret 344/2006, perquè els itineraris definits com a principals compleixin amb els criteris reglamentaris, caldrà dur a terme el conjunt d'actuacions que es detalla a continuació. Només s'inclouen aquí les actuacions que s'han d'imputar al nou POUM:

**Nucli de Sant Aniol:** es defineix com a itinerari principal el tram de la GI-530 situat entre el nucli de Sant Aniol i Can Tura. Aquest tram de carretera està dotat d'una vorera a cada banda de la calçada que compleix amb els requisits del Codi d'accessibilitat (vegeu la fotografia adjunta). Per tant, no es proposa cap actuació.



**Nucli de Sant Esteve:** es defineixen tres itineraris principals que necessiten les actuacions següents per complir amb els requisits del Decret 344/2006:

**1. Tram de la GI-531 corresponent a l'espai edificat del nucli:** Per tal de garantir l'accessibilitat a peu per a aquest vial cal portar a terme una sèrie de millores. Algunes d'aquestes actuacions han d'anar a càrrec dels sectors que desenvolupa el POUM, mentre que d'altres correspon bé a l'ajuntament bé a la Diputació de Girona la contribució en la. A continuació es detalla els trams on cal adequar la vorera per afavorir la continuïtat dels itineraris per a vianants.

<p>Construir vorera a la banda nord-est de la calçada, en el tram situat entre el carrer Escorxador i el carrer Sant Cebrià (50 m de longitud).</p>	<p>Construir vorera a la banda sud-oest de la calçada, en el tram situat entre el carrer Sant Cebrià i el carrer Bell-lloc (135 m de longitud).</p>	<p>Construir vorera a la banda sud-oest de la calçada, en el tram situat entre el carrer Nou i el carrer Sant Roc (105 m de longitud):</p>

Així mateix, es proposa instal·lar dos nous passos per a vianants, degudament adaptats, que garanteixin el creuament de la via de forma segura i al mateix temps afavorir la pacificació del vial. Tot i que el desenvolupament del POUM pot ajudar a implantar aquestes actuacions, aquestes s'hauran d'ajustar també amb les indicacions que fixi el titular d'aquesta infraestructura viària, que en aquest cas és la Diputació de Girona.

**2. Millorar l'accessibilitat del Carrer Sant Esteve entre el carrer Escorxador i el camí al Veïnat Sec.** En aquest tram resulta recomanable la millora de l'accessibilitat. En aquest sentit, una opció pot ser per mitjà de la construcció d'una vorera en el tram situat entre el carrer Escorxador i el carrer de Sant Cebrià (60 m de longitud) i implantar un pas de vianants amb guais a la cruïlla entre el carrer Sant Cebrià i el carrer Sant Esteve. També es contempla

**ACCIÓ 2. HABILITAR ELS ITINERARIS PRINCIPALS DE VIANANTS CONFORME AL DECRET 344/2006 i AL CODI D'ACCESSIBILITAT (ACTUACIONS A IMPUTAR AL POUM)**

urbanitzar i construir vorera en el tram del carrer St Esteve situat entre Ca l'Àrep i el camí del Veïnat Sec (105 m de longitud).



**3. Carrer Escoles, entre el carrer Sant Esteve i la GI-531.** El carrer Escoles compleix els requisits del Decret 344/2006, encara que el tram de vorera situat al costat de la rampa d'accés al dispensari estigui el límit reglamentari dels 90 centímetres d'amplada lliure.

**D'altra banda, s'ha inclòs en l'Acció 3 d'aquest capítol i en l'Acció 2 del capítol de xarxa viària una sèrie d'actuacions que també contribueixen a la creació d'itineraris de vianants còmodes i segurs. En el *Plànol 8- Resum de les actuacions a la xarxa viària*, s'han incorporat totes les actuacions que afecten l'espai vial de Sant Esteve, distingint les actuacions directament imputables als sectors del POUM de les que no.**

### ACCIÓ 3. MILLORAR L'ACCESSIBILITAT GENERAL DELS ITINERARIS DE VIANANTS

Conforme al Codi d'accessibilitat i al Decret 344/2006, perquè els itineraris definits com a principals compleixin amb els criteris reglamentaris, es recomana implantar les següents actuacions de millora de l'accessibilitat si bé tenint en compte només s'ha d'imputar el POUM aquelles actuacions que es troben en l'àmbit de cada sector, tal i com es detalla a l'apartat 7 d'aquest document.

**Nucli de Sant Esteve:** es defineixen tres itineraris principals que necessiten les actuacions següents per complir amb els requisits del Decret 344/2005:

**1. Tram de la GI-531 corresponent a l'espai edificat del nucli.** Habilitar totes les cruïlles entre la GI-531 i els carrers transversals. Excepte el carrer Sant Roc, no hi ha cap carrer que estigui dotat de senyalització a la cruïlla amb la GI-531. És a dir, no hi ha senyalització per als vehicles motoritzats (senyalització de prioritat, d'"Stop" o de "Cediu el pas") ni per als vianants (passos de vianants). **Es detalla aquesta proposta a l'Acció 2 del capítol de xarxa viària.**

**2. Carrer Sant Esteve entre el carrer Escorxador i el camí al Veïnat Sec.** Construir vorera entre el carrer Nou i Ca l'Arep (110 m de longitud):



**3. Carrer Nou.** Ampliar la vorera a cada banda de la calçada actual, reduint l'amplada dels carrils de circulació.



## 5.2 XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE TRANSPORT COL·LECTIU

### 5.2.1 ASPECTES GENERALS

L'oferta de transport col·lectiu de Sant Aniol de Finestres es redueix a la línia d'autobusos interurbans operada per l'empresa Hispano-Hilarienca que connecta el municipi amb Girona, i a les dues línies de transport escolar (una que connecta amb el CEIP de Sant Gregori i l'altra amb l'IES de Girona).

### 5.2.2 LÍNIA REGULAR D'AUTOBUSOS INTERURBANS

#### Característiques del servei

Sant Aniol de Finestres disposa d'una línia d'autobusos interurbans que connecta Sant Esteve de Llémena i Sant Aniol de Finestres (a la demanda) amb Girona passant per Sant Martí de Llémena, Pla de Sant Joan, Llorà, Canet d'Adri i Sant Gregori. Les principals característiques del servei són:

- Compta amb 3+3 expedicions en dia feiner, 2+2 expedicions el dissabte i cap expedició en dia festiu.
- La durada total del trajecte de Sant Esteve de Llémena a Girona és de 45 minuts.
- S'efectua per mitjà d'un vehicle de 30 places.
- Serveis a la demanda: amb avís previ a l'empresa concessionària, el servei pot anar fins el nucli de Sant Aniol de Finestres.
- Adaptació per a persones amb mobilitat reduïda: amb avís previ.

Taula 5-1. Horaris de la línia regular d'autobusos interurbans (només dies feiners)

Sortides de:	DL a DS	DL a DS	DL a DV
St. Esteve de Llémena	7:45	15:30	19:30
St. Martí de Llémena	7:55	15:40	19:40
Pla de Sant Joan	8:00	15:45	19:45
Llorà	8:05	15:50	19:50
Canet d'Adri	8:07	15:52	*
Sant Gregori	8:15	16:00	20:00
Fàbrica Nestlé	8:20	16:05	20:05
Girona	8:45	16:15	20:15

Sortides de:	DL a DS	DL a DS	DL a DV
Girona	7:00	14:30	18:30
Fàbrica Nestlé	7:10	14:40	18:40
Sant Gregori	7:15	14:45	18:45
Canet d'Adri	7:23	14:53	*
Llorà	7:25	14:55	18:55
Pla de St Joan	7:30	15:00	19:00
St. Martí de Llémena	7:35	15:10	19:10
St. Esteve de Llémena	7:45	15:15	19:15

Font: Hispano-Hilarenca

Cal tenir en compte que els residents a Sant Aniol de Finestres i de tota la vall del Llémena tendeixen a fer servir aquest servei per a desplaçaments pendulars, per absència d'altres alternatives en transport públic. És a dir, els usuaris que utilitzen el servei d'anada necessiten un servei per tornar. S'analitza a continuació totes les combinacions possibles:

En dia feiner:

1. Anada amb el servei de les 7:45, tornada amb el servei de les 14:30
2. Anada amb el servei de les 7:45, tornada amb el servei de les 18:30
3. Anada amb el servei de les 15:30, tornada amb el servei de les 18:30

Dissabte:

1. Anada amb el servei de les 7:45, tornada amb el servei de les 14:30
2. Anada amb el servei de les 15:30, tornada impossible

D'altra banda, cal destacar que la línia està integrada en la zona d'integració tarifària de l'ATM de Girona i que el nombre d'expedicions augmenta notablement a partir de Sant Gregori, amb 12+12 expedicions en dia feiner.

**Característiques de les infraestructures i equipaments**

Pel que fa a les infraestructures i als equipaments de transport col·lectiu, únicament cal destacar l'existència de dues parades al municipi de Sant Aniol de Finestres, ambdues equipades de marquesines (vegeu la figura 5.8). Cap d'aquestes parades es pot considerar adaptada per a PMRs i no hi ha informació a l'usuari. En el cas de la parada de la Gi-530 (CAS 1) no compta amb un accés a peu o en bicicleta segur, ja que està ubicada a la carretera, a uns 2 km del nucli de Sant Esteve i a uns 2,5 km del nucli de Sant Aniol, mentre que el cas de la parada ubicada al nucli de Sant Esteve (cas 2) està orientada d'esquena a la carretera i només s'utilitza quan plou.



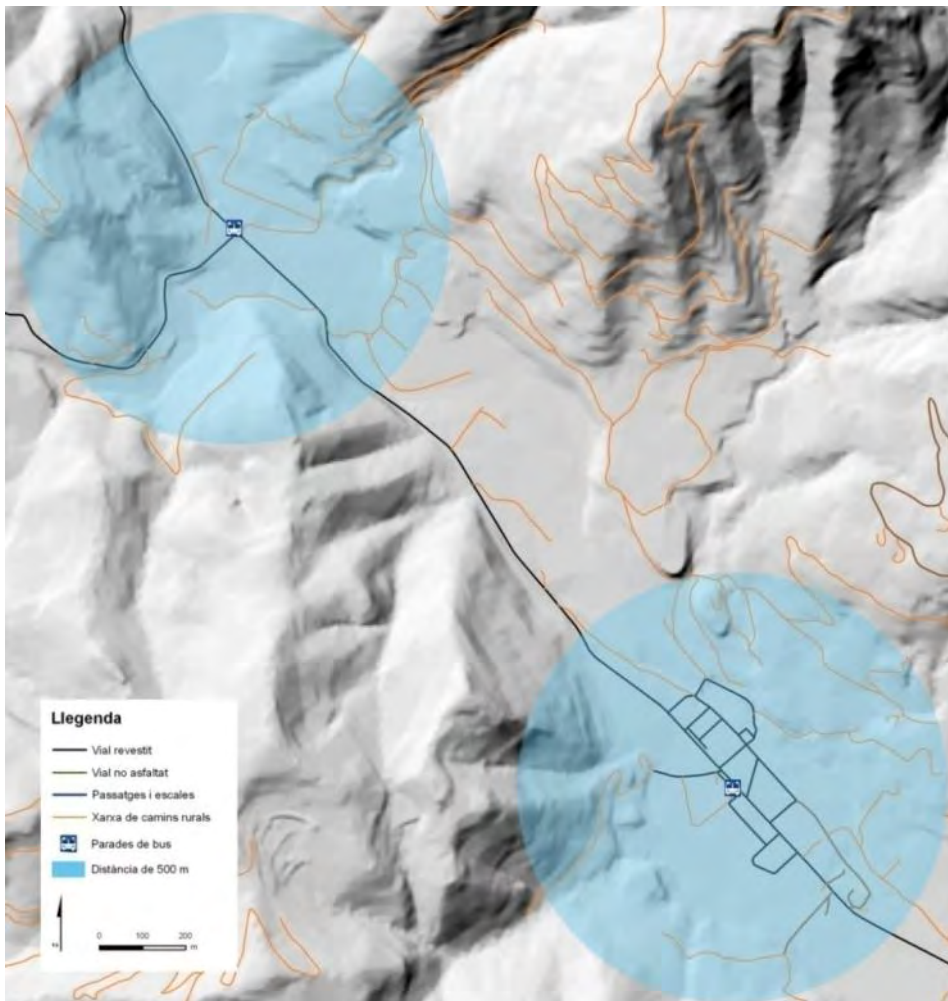
Figura 5-8. Parades de bus a Sant Aniol de Finestres



**Cobertura**

Tal com es pot observar a la figura 5.9, la línia regular dóna cobertura al nucli de Sant Esteve i al nucli de Sant Aniol (a la demanda). Tots els habitatges disseminats, tant de la zona de Les Carreres com de la resta del municipi no està cobert.

Figura 5-9. Cobertura de la línia d'autobusos interurbans

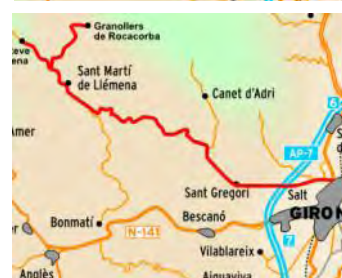


Font: elaboració pròpia a partir d'ICC, Topogràfic 1/5000

### 5.2.3 TRANSPORT ESCOLAR

Les característiques principals del transport escolar de Sant Aniol de Finestres són:

- El servei de primària connecta el municipi amb el CEIP Agustí Gifre de Sant Gregori. Surt a les 8:17 de Sant Esteve de Llémena i arriba al CEIP Agustí Gifre a les 8:55. A la tornada, surt del CEIP a les 17:05 i arriba a Sant Esteve a les 17h43.
- El servei de secundària connecta el municipi amb l'IES Narcís Xifra i l'IES Carles Rahola de Girona. Surt a les 7:50 i arriba a l'IES Narcís Xifra i a l'IES Carles Rahola a les 8:50. A la tornada, els dilluns, dimarts i dijous, surt del CEIP a les 17:20 i arriba a Sant Esteve a les 18h20, els dimecres i divendres surt a les 14:15 i arriba a les 15:15.



Els alumnes de batxillerat que van als centres escolars de Girona no poden fer servir el servei de transport escolar ja que comencen les classes més aviat que els alumnes de secundària i no poden fer servir la línia regular ja que arriba a Girona a les 8:45. Aquests alumnes han d'anar a Sant Gregori acompanyats amb transport privat per poder agafar la primera expedició que surt a les 7:25.

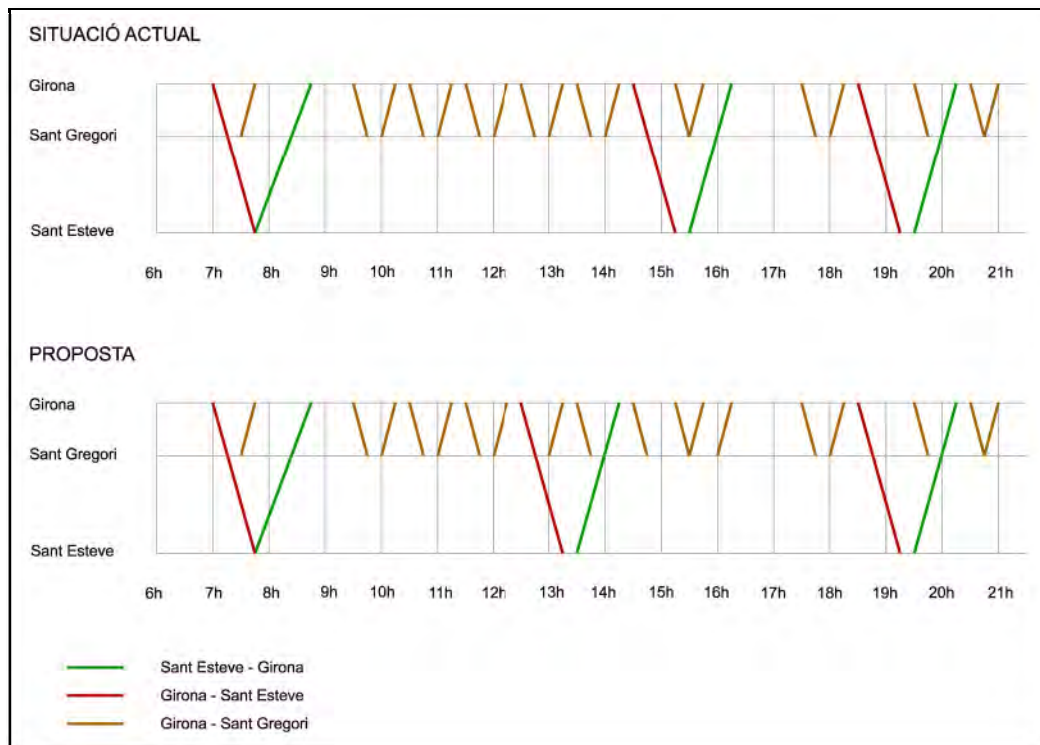
## 5.2.4 ACTUACIONS EN RELACIÓ AL TRANSPORT COL·LECTIU

### ACCIÓ 1. MODIFICAR ELS HORARIS DE LA LÍNIA INTERURBANA

La línia regular d'autobusos interurbans i els serveis interurbans i escolars actuals no s'ajusten a la demanda de transport d'aquest municipi. L'enclavament del municipi i de la Vall del Llémna en general, les seves característiques morfològiques i la dependència de l'àrea de Girona, fan molt poc adient l'oferta actual de transport col·lectiu, amb horaris que no corresponen a les necessitats dels residents.

Com a primera proposta es proposa una modificació dels horaris de l'expedició del migdia. Actualment surt a les 14:30 de Girona i arriba a les 15:15 a Sant Esteve, torna a sortir de Sant Esteve a les 15:30 i arriba a Girona a les 16:15. L'interval de temps entre l'expedició del matí i aquesta és massa gran (de 8:45 a 14:30) i l'interval de temps entre aquesta expedició i la de la tarda és massa petit (16:15 a 18:30). Així es proposa avançar l'expedició del migdia, amb una sortida de Girona a les 12:30 i una tornada des de Sant Esteve a les 13:30.

#### *Proposta de modificació dels horaris de la línia regular*



## ACCIÓ 2. COMPLEMENTAR EL SERVEI REGULAR PER UN SERVEI DE TRANSPORT A LA DEMANDA

Tal com s'ha comentat en l'apartat anterior, la línia regular d'autobusos interurbans i els serveis interurbans i escolars actuals no s'ajusten a la demanda de transport d'aquest municipi. L'enclavament del municipi i de la Vall del Llémèna en general, les seves característiques morfològiques i la dependència de l'àrea de Girona, fan molt poc adient l'oferta actual de transport col·lectiu, alhora reduïda i rígida.

D'altra banda, el Decret 344/2006 fixa un mínim de 6 expedicions diàries per als creixements urbanístics subjectes a que fan l'objecte d'un EAMG. Ara bé, al municipi de Sant Aniol de Finestres, la línia regular ja té molt poca demanda i incrementar-ne la freqüència no garantiria la seva eficiència sinó més aviat podria provocar un malbaratament de recursos econòmics i energètics.

En aquestes condicions la solució òptima és complementar l'oferta actual per mitjà d'un servei de transport a la demanda que connectés el municipi amb Sant Gregori. Aquest servei tindria els avantatges següents:

- Flexibilitat horària i adaptació a les necessitats dels residents.
- Complementarietat amb l'oferta regular integrada a l'ATM de Girona que surt de Sant Gregori.
- Possibilitat pels alumnes de batxillerat d'accedir a l'IES de Girona sense necessitat d'acompanyament.
- Possibilitat de tornada els dissabtes.
- Estalvi econòmic i energètic que suposa realitzar el servei amb un vehicle de petites dimensions adaptat a la demanda enlloc d'un autobús de línia.

Es proposa, doncs, implantar un servei a la demanda amb les característiques següents:

- Ruta: Sant Esteve de Llémèna – Sant Gregori – Girona. Possibilitat de parada als nuclis del municipi de Sant Martí de Llémèna (Sant Martí de Llémèna, El Pla de Sant Joan, Llorà).
- Vehicle: taxi del municipi. Es tracta d'un vehicle de 7 places, que té doncs una capacitat de 6 viatgers.
- Regulació horària: correspondència amb els horaris de sortida i d'arribada de la línia regular a Sant Gregori. El "Taxibus" podrà prestar servei únicament com a connexió amb les expedicions de la línia regular (12 expedicions) i es limitarà el nombre d'expedicions possibles a 4+4 expedicions diàries. Amb això, l'oferta potencial serà més del doble de l'oferta actual.
- Regulació tarifària: tarifa idèntica a la de la línia regular.

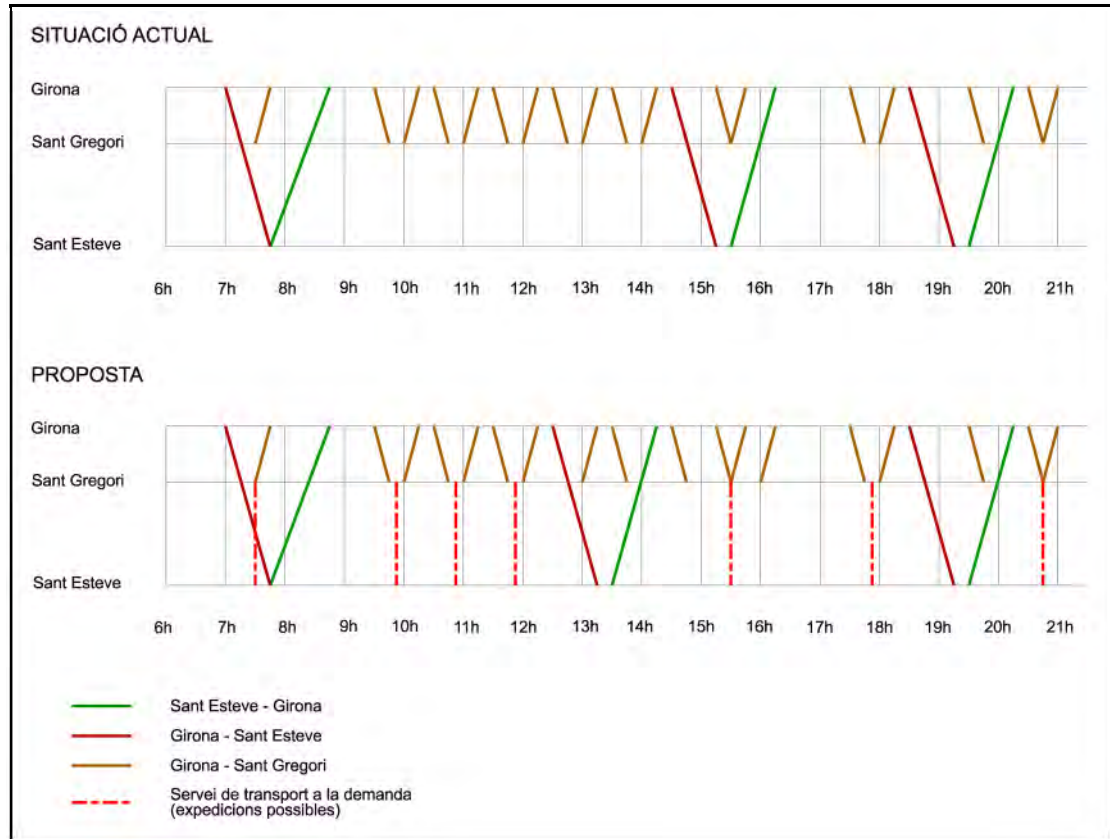
La figura següent mostra la proposta d'implantar un servei a la demanda. Aquesta proposta té dos avantatges complementaris:

- Si és el taxi de Sant Aniol de Finestres el vehicle que presta el servei, s'estalvien els kilòmetres buits que realitza fins ara el bus de la línia regular per accedir a Sant Esteve des de Girona. En efecte, tot i que la primera expedició del matí en sentit Girona-Sant Esteve, i l'última de la tarda, en sentit Sant Esteve-Girona, estiguin comptabilitzades com a expedicions, es poden considerar kilòmetres buits d'accés al lloc de sortida (Sant Esteve) i de tornada a cotxeres (Girona).
- Com que Sant Gregori és un final de línia, les expedicions hi arriben i en surten amb un decalatge de només 15 minuts, o bé arriben i tornen a sortir immediatament. Així, una expedició de "Taxibus" representa al mateix temps una expedició d'anada (accés a la línia que surt des de Sant Gregori) i de

## ACCIÓ 2. COMPLEMENTAR EL SERVEI REGULAR PER UN SERVEI DE TRANSPORT A LA DEMANDA

tornada (tornada a Sant Esteve des de Sant Gregori).

*Situació actual i proposta: diagrama de marxos*



### ACCIÓ 3. MILLORAR LA QUALITAT DE LA PARADA DE SANT ESTVE DE LLÉMENA

La parada de bus de Sant Esteve de Llémena és millorable degut a que:

- Està d'esquena a la carretera, dins una zona d'aparcament i no està adaptada a persones amb mobilitat reduïda.
- No dóna un accés directe a l'autobús, amb la qual cosa no és útil per a les persones amb mobilitat reduïda.
- No hi ha cap informació sobre el recorregut i els horaris de la línia.

*Parada de bus de Sant Esteve de Llémena*



lavola

Es proposa el conjunt d'actuacions següents:

- Juntament amb la remodelació de les vores de la carretera, ubicar la marquesina a la vorera a la cruïlla amb el carrer Escoles, amb accés directe a la calçada i senyalitzar l'espai de parada del bus.
- Incorporar un panell d'informació sobre el recorregut, els horaris i les tarifes així com totes les modalitats del servei de transport a la demanda.

#### **ACCIÓ 4. SUBSTITUIR LES LÍNIES REGULARS PER SERVEIS DE TRANSPORT A LA DEMANDA**

El municipi de Sant Aniol de Finestres es troba en una situació similar a altres municipis de la Vall de Llèmena i de l'àrea funcional de Girona, és a dir, es tracta d'un municipi poc poblat, amb nuclis petits, una part important d'habitatges disseminats, i a una gran distància de Girona. En municipis d'aquestes característiques, les línies regulars, que presenten una oferta reduïda i rígida, no són eficients, i generen una despesa econòmica i energètica poc justificada. A títol d'exemple, l'any 2008, la relació Girona-Sant Aniol va comptar amb només 26 viatgers anuals per un total de més de 1.500 expedicions. Si es calculen els indicadors de viatgers per expedició i viatgers per quilòmetre, el resultat és de 0,017 viatger/exp i de 0,0007 viatger/km.

En aquestes condicions, en el marc de l'ATM de Girona, es proposa substituir les línies regulars d'aquestes característiques per serveis de transport a la demanda que connectin els municipis menys poblats i més allunyats amb el nucli central de la zona d'integració tarifària i que alimentin un nucli de línies regulars de bona freqüència. Per tant, tot i que aquesta actuació no s'ha comptabilitzat en l'apartat 6 d'aquest document, fora recomanable establir un sistema de transport a la demanda compartit entre Sant Aniol de Finestres i Sant Martí de Llèmena, amb una major oferta de serveis a la demanda (per exemple 6 o 8 expedicions diàries). No obstant això, aquesta proposta s'ha de consensuar entre els municipis implicats i amb l'ATM de Girona.

## 5.3 XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETA

### 5.3.1 ASPECTES GENERALS

A Sant Aniol de Finestres no existeix cap via ciclista segregada. Tot i així, tots els vials, camins i passatges de la xarxa interna dels tres àmbits (nucli de Sant Aniol, nucli de Sant Esteve i zona de Les Carreres) són aptes per la mobilitat amb bicicleta sense necessitat de reservar i segregar espais específics. La intensitat de trànsit és tant baixa que no es necessiten vies ciclistes segregades.

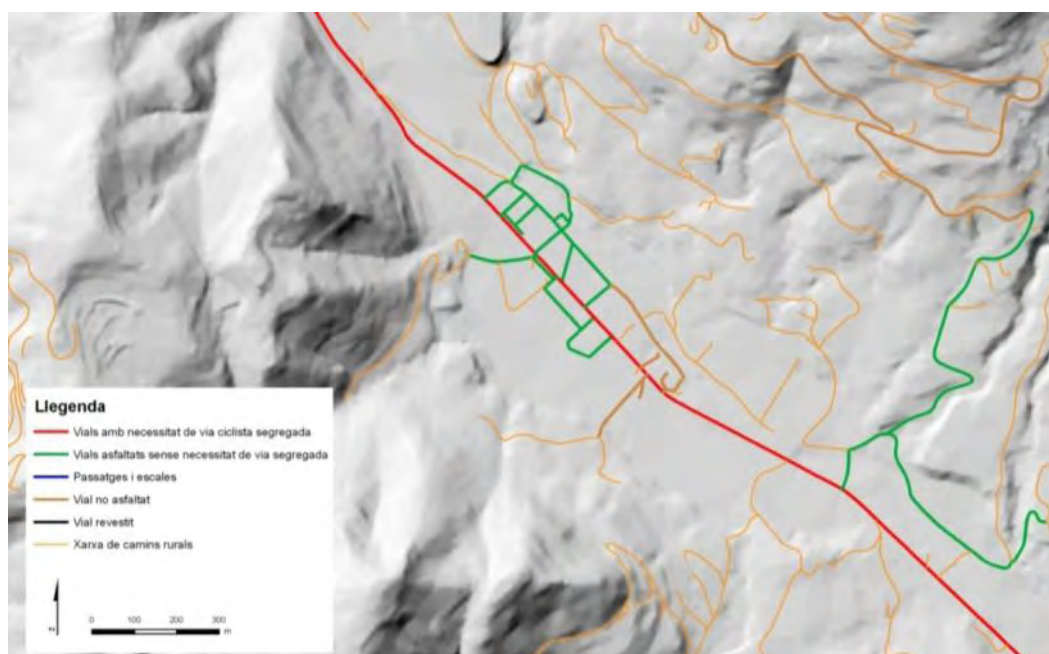
L'únic eix que necessita espais específics i segregats per als usuaris no motoritzats és la GI-531. En efecte, tot i la baixa intensitat de trànsit (600 vehicles/dia), es tracta d'una carretera interurbana amb velocitats altes i un fort percentatge de vehicles pesants.

També cal destacar l'existència de dues vies ciclistes supramunicipals amb incidència al municipi de Sant Aniol de Finestres: la Ruta del Carrilet que connecta Olot amb Sant Feliu de Guíxols seguint l'eix de la C-63 i la via de la riera del Llémèna que connecta Sant Esteve amb Girona seguint l'eix de la riera.

### 5.3.2 CICLABILITAT DE LA XARXA VIÀRIA MUNICIPAL

La major part de la xarxa viària de Sant Esteve és ciclable sense necessitat de segregar els ciclistes dels usuaris motoritzats, ja que la intensitat del trànsit motoritzat és inferior a 500 vehicles/dia i la velocitat inferior a 50 km/h, amb la única excepció de la carretera GI-531. No obstant això, fins i tot en aquest vial, si s'apliquen mesures per pacificar el trànsit rodat pot esdevenir un vial de convivència entre el trànsit rodat i la bicicleta. Per la seva banda, el nucli de Sant Aniol de Finestres no és ciclable ja que està formada de passatges i escales amb un fort pendent i esglaons. Per altra banda la carretera d'accés a la zona de les Carreres és ciclable sense necessitat de via ciclista segregada. La xarxa d'aquesta zona és una xarxa de camins no asfaltats amb un fort pendent, així que no es pot considerar apte per una mobilitat quotidiana amb bicicleta.

Figura 5-10. Ciclabilitat de la xarxa viària de Sant Esteve de Llémèna



Font: elaboració pròpia a partir d'ICC, Topogràfic 1/5000

### 5.3.3 ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETA

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

El plànol 4 d'aquest document defineix la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes. De la mateixa forma que per la xarxa d'itineraris de vianants, la definició de la xarxa d'itineraris per a bicicletes té limitacions importants pels motius següents:

- Únicament el nucli de Sant Esteve disposa d'una veritable xarxa viària.
- En un nucli d'aquestes dimensions, la màxima distància a recórrer és de 400 a 500 m, i per tant la bicicleta és un mitjà de transport poc competitiu en comparació amb l'anar a peu.

Així, es defineixen com a itineraris principals de bicicleta el tram de la GI-531 corresponent a l'espai edificat de Sant Esteve de Llémèna, el carrer Sant Esteve i el carrer Escoles.

No es proposa cap via ciclista segregada pels motius següents:

- El nucli de Sant Aniol no disposa d'una veritable xarxa viària.
- La xarxa viària del nucli de Sant Esteve té una intensitat de trànsit molt baixa, molt inferior a 500 vehicles/dia per una velocitat limitada a 50 km/h, amb la qual cosa les bicicletes poden circular amb bones condicions de seguretat i de comoditat per la calçada.
- Els dos nuclis se situen a una distància de més de 4 quilòmetres l'un de l'altre i la població del nucli de Sant Aniol, que és inferior a 10 residents, no justifica la implantació d'una infraestructura d'aquesta envergadura.
- La xarxa de la zona de les Carreres és més una xarxa de camins rurals que no pas una veritable xarxa viària.

**L'única actuació proposada és la remodelació del tram de la GI-531 corresponent a l'espai edificat de Sant Esteve, per tal de garantir que la velocitat real en aquest tram sigui clarament inferior als 50 km/h. Aquesta actuació es detalla al capítol de xarxa viària.**

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

Tal com fixa el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, cal preveure unes 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 <sup>2</sup> de sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100m <sup>2</sup> de sostre
Ús d'oficines	1 plaça/100m <sup>2</sup> de sostre
Ús industrial	1 plaça/100m <sup>2</sup> de sostre
Equipaments docents	5 places/100m <sup>2</sup> de sostre
Equipaments esportius, culturals	5 places/100 places d'aforament
Altres equipaments públics	1 plaça/100m <sup>2</sup> de sostre
Zones verdes	1 plaça/100m <sup>2</sup> de sòl

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

En aplicar aquestes ràtios als creixements previstos al POUM s'obté un resultat de 394 places. Pel que fa als usos residencials s'ha aplicat la ràtio la ràtio de 2 places/100 m<sup>2</sup> de sostre essent aquesta superior a 2 places/habitatge.

Sector	Usos del sòl	Superfície sòl, sostre o nbr habitatges	Ràtio	Nre. de places
PAU-01	Ús d'habitatge	2.383 m <sup>2</sup> de sostre	2 places/100m <sup>2</sup> de sostre	48
	Equipaments	610 m <sup>2</sup> de sostre	1 plaça/100m <sup>2</sup> de sostre	6
	Zones verdes	995 m <sup>2</sup> de sòl	1 plaça/100m <sup>2</sup> de sòl	10
	<b>Total</b>			<b>64</b>
PAU-02	Ús d'habitatge	1.805 m <sup>2</sup> de sostre	2 places/100m <sup>2</sup> de sostre	36
	Zones verdes	850 m <sup>2</sup> de sòl	1 plaça/100m <sup>2</sup> de sòl	9
	<b>Total</b>			<b>45</b>
PMU-01	Ús d'habitatge	2.590 m <sup>2</sup> de sostre	2 places/100m <sup>2</sup> de sostre	52
	Ús industrial	17.116 m <sup>2</sup> de sostre	1 plaça/100m <sup>2</sup> de sostre	171
	Zones verdes	6.236 m <sup>2</sup> de sòl	1 plaça/100m <sup>2</sup> de sòl	62
	<b>Total</b>			<b>285</b>
<b>Total</b>				<b>394</b>

### ACCIÓ 3. PREVEURE L'ENLLAÇ DE LA XARXA INTERNA AMB L'EXTERNA

Assegurar la connexió entre la via verda, el carril bici-cavall de la Vall del Liémena i els itineraris Itinerrània:

#### ***Carril bici-cavall de la Vall del Liémena (Font: Xarxa Vall del Liémena)***



#### ***Via verda: Ruta del Carrilet (Font: Consorci Vies verdes de Girona)***



#### ***Senders Itinerrània (Font: Xarxa de senders Itinerrània)***



## 5.4 XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES

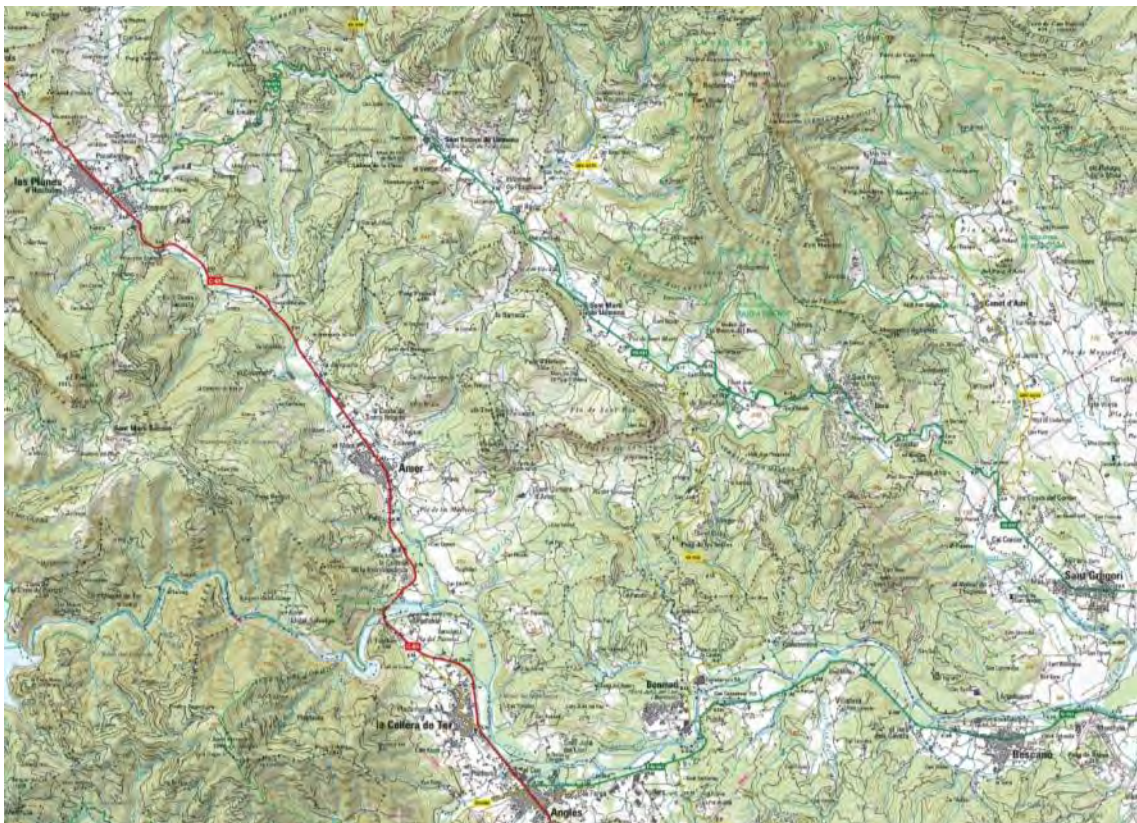
### 5.4.1 ESTRUCTURA DE LA XARXA I INTENSITAT DE TRÀNSIT

#### **Xarxa viària de connexió**

La xarxa viària que connecta el municipi de Sant Aniol de Finestres compta amb els següents vials de connexió:

- La Gi-531 que connecta el municipi amb Sant Gregori i Girona a l'est i amb les Planes d'Hostoles a l'oest.
- La Gi-530 que connecta el nucli de Sant Aniol amb el nucli de Sant Esteve.
- La C-63 que connecta amb Olot al nord i amb Santa Coloma de Farners i l'eix transversal (C-25) al sud.

Figura 5-11. Xarxa viària de connexió



Font: ICC, Topogràfic 1/25000

La intensitat de trànsit d'aquestes tres carreteres reflecteix la seva funció en el sistema urbà de les Comarques gironines:

- La GI-530 és un cul-de-sac i els vehicles que hi circulen només poden anar al nucli de Sant Aniol de Finestres. L'IMD és inferior a 200 vehicles/dia, amb un percentatge de vehicles pesants del 5%.

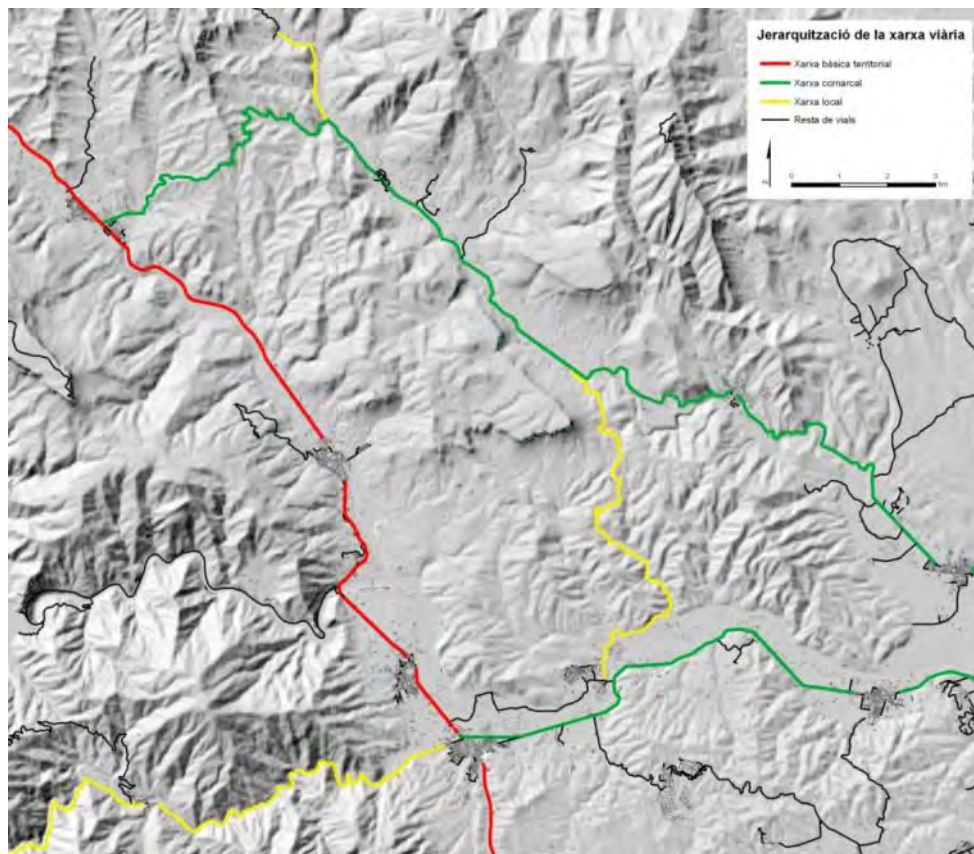
- La GI-531 entre Llorà i les Planes d'Hostoles canalitza els fluxos de la vall del Llémèna, si bé es tracta d'un àmbit molt poc poblat (amb una IMD de 660 vehicles/dia i un percentatge de pesants del 6,66%).
- A partir de Llorà i Sant Gregori, s'entra en l'àrea urbana de Girona i la intensitat del trànsit a la GI-531 creix notablement, amb més de 10.000 vehicles/dia.
- La C-63 és un eix de connexió important i serveix municipis més poblats que els de la vall del Llémèna. Té una IMD de 4.201 vehicles/dia.

Taula 5-2. Intensitat de trànsit a la xarxa viària de connexió

Ctra	Municipi	Tram	IMD	%VP	Any
GI-530	Sant Aniol de F.	GI-531 - Sant Aniol de Finestres	178	5,60%	2007
GI-531	Girona	Girona - GIV-5313 (Llorà)	10.888	5,09%	2007
GI-531	Sant Gregori	GIV-5313 (Llorà) - C-63 (les Planes d'H.)	660	6,66%	2005
C-63	Les Planes d'H.	GI-542 (Anglès) - La Vall d'en Bas (C-153)	4.201	12,52%	2007

Font: DPTOP, Pla d'aforament 2007

Figura 5-12. Jerarqització de la xarxa viària



Font: elaboració pròpia a partir d'ICC, Topogràfic 1/5000

#### **Xarxa viària municipal:**

- Nucli de Sant Aniol de Finestres: se situa a la cruïlla de 3 vies, la carretera GI-530 que ve de Sant Esteve de Llémèna i s'acaba al nucli de Sant Aniol, el camí de la Tellada que connecta el nucli de Sant Aniol amb les Aigües de Sant Aniol, el camí que porta a Can Font. Aquestes tres vies són les úniques vies asfaltades del nucli de Sant Aniol. Des d'aquesta cruïlla fins la Casa de colònies, es pot creuar el nucli edificat mitjançant una sèrie de passatges i escales amb un fort pendent.
- Nucli de Esteve de Llémèna: la xarxa viària està formada de dos eixos, la GI-531 que travessa el nucli i l'eix paral·lel a la GI-531 format pel carrer Sant Esteve. Ambdós eixos estan connectats per 5 carrers perpendiculars. A la banda sud-oest de la GI-531 hi ha un vial que passa entre les dues naus industrials, una calçada lateral que permet accedir a una zona d'aparcament i un carrer en forma de U d'un sector en construcció.
- Les Carreres: s'accedeix a aquest sector pel carrer de les Carreres. Aquest eix, que està asfaltat només en el tram més proper a la carretera GI-531, puja a la zona residencial i connecta amb diversos camins no asfaltats que permeten accedir als habitatges.

Pel que fa a la intensitat del trànsit motoritzat, cal tenir en compte que l'IMD a la GI-531 és de 660 vehicles/dia i que l'únic nucli important (Sant Esteve), per les seves característiques, genera molt poc trànsit intern.

#### **5.4.2 CAPACITAT I NIVELL DE SERVEI**

La xarxa viària municipal i de connexió té les característiques següents:

Pel que fa a la configuració de les cruïlles, totes són cruïlles no senyalitzades excepte al carrer Sant Roc (nucli de Sant Esteve) on hi ha un senyal d'Stop. No hi cap rotonda ni cap semàfor.



Pel que fa al nombre carrils, cal distingir entre:

- La GI-530 i la GI-531 que tenen un carril per sentit amb marques vials de delimitació dels carrils.
- La resta de vials que tenen un carril per sentit, però sense cap marca vial de delimitació dels carrils. Únicament el carrer Sant Roc té un sol carril de circulació.

Pel que fa als sentits de circulació, tots els carrers són bidireccionals, excepte el carrer Sant Roc que és de sentit únic.

En relació a la capacitat de la xarxa, tenint en compte la mobilitat actual i la futura, en el cas de Sant Aniol de Finestres no té sentit l'anàlisi de la capacitat de la xarxa i del nivell de servei, ja que amb les intensitats de trànsit actuals en un dia presenten valors molt per sota de la capacitat màxima del vial en una hora.

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

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

El plànol 7 d'aquest document defineix la xarxa d'itineraris principals per a vehicles motoritzats. Es distingeixen 5 nivells:

- La xarxa bàsica territorial
- La xarxa comarcal
- La xarxa local
- La xarxa veïnal

La capacitat d'aquests vials és suficient per absorbir el trànsit generat pel desenvolupament del nou POUM, amb la qual cosa no es proposa cap actuació respecte a la capacitat de la xarxa viària.

En tot cas qualsevol vial de nova urbanització s'haurà de complir estrictament els condicionants que fixa el Decret 344/2006:

- 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 (com a mínim 11 metres en els vials que donaran servei a la zona industrial)**. Tota la nova xarxa viària prevista al POUM caldrà considerar-la com a zona 30.
- 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%.
- Resulta recomanable que –excepte en el cas de la travessera urbana de la carretera Gi-531) les actuacions de remodelació dels vials urbans de Sant Esteve s'implanti amb un disseny de vials molt pacífics (amb la velocitat limitada amb un màxim de 30 km/h) i fins i tot bona part siguin de plataforma única (on vianants, ciclistes i trànsit motoritzat circulen al mateix nivell).

## ACCIÓ 2. REMODELAR EL TRAM DE LA GI-531 QUE TRAVESSA SANT ESTEVE DE LLÉMENA

El tram de la GI-531 que travessa el nucli de Sant Esteve és problemàtic per diversos motius:

- La velocitat real dels vehicles és en ocasions superior a la velocitat reglamentària (50 km/h). Això genera inseguretat per als vianants que han de creuar la carretera i impedeix els ciclistes d'anar per la calçada amb bones condicions de seguretat, encara que l'IMD d'aquest tram sigui molt baixa.
- Hi ha 9 cruïlles entre la carretera i els carrers del nucli de Sant Esteve, només dues de les quals estan senyalitzades (les del carrer Sant Roc de recent urbanització). En aquestes cruïlles falta senyalització vertical i horitzontal per als vehicles així com passos de vianants.

Per tant, per millorar la situació actual, es proposa el conjunt d'actuacions següents:

- Implantar senyalització horitzontal de delimitació dels carrils de circulació a la GI-531.
- Reduir l'amplada dels carrils de circulació a 3 m per tal de pacificar aquesta via. Es proposa l'espai reservat per a vehicles a partir d'ampliar voreres i senyalitzar l'espai dels carrils. Aquesta actuació donaria un caràcter urbà a la carretera.
- Substituir el pas de vianants existent actualment al final del carrer Nou per un pas de vianants situat al final del carrer Escoles, dotat de guals adaptats, amb pintura vermella de ressalt i amb senyalització vertical d'avís (vegeu Plànol 8 – Actuacions a la xarxa viària).
- Dotar les 7 cruïlles no senyalitzades de senyalització vertical i horitzontal per als vehicles (Stop) i de passos de vianants amb guals adaptats. Es tracta de les cruïlles entre la GI-531 i els carrers següents: C/ Escorxador, C/ Sant Cebrià, C/ Escoles, C/ Font Ral, C/ Finestres, C/ Nou, C/ Ca l'Arep (vegeu Plànol 8 – Actuacions a la xarxa viària).

Si bé aquestes actuacions resulten necessàries per millorar la seguretat viària i el permeabilitat dels vianants, cal consensuar-les i ajustar-les amb el titular d'aquesta infraestructura, que en aquest cas és la Diputació de Girona.

## 5.5 RESERVES D'ESPAYS PER A APARCAMENT

### 5.5.1 ASPECTES GENERALS

L'any 2008, el parc mòbil de Sant Aniol de Finestres estava format de 340 vehicles, el 45% dels quals eren turismes (154 turismes), un 36% camions i les furgonetes (123 unitats), un 8% motocicletes (26 unitats), i els altres tipus de vehicles un 11% (37 unitats). Cal destacar el caràcter rural del parc de vehicles de Sant Aniol de Finestres, on els turismes representen menys de la meitat del parc. A més, la taxa de motorització de vehicles és superior a un vehicle per habitant.

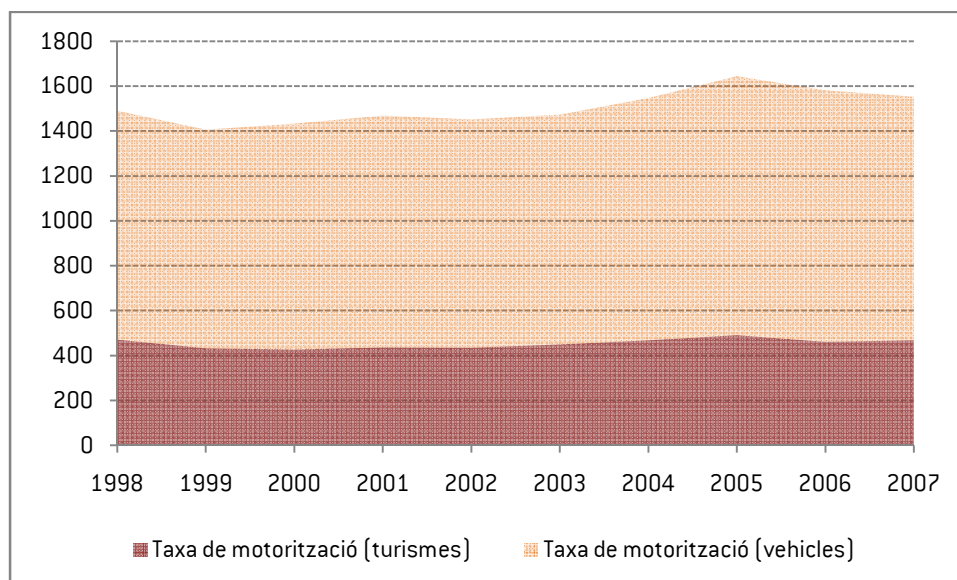
Si analitzem l'evolució de la taxa de motorització del municipi en els darrers 10 anys, s'observa un estancament en la taxa de motorització si bé en nombre absolut s'ha incrementat el parc mòbil (vegeu la taula 5-3 i la figura 5-13).

Taula 5-3. Evolució de la taxa de motorització a Sant Aniol de Finestres (1998-2008)

Any	Turismes	Vehicles	Població	Taxa de motorització (turismes)	Taxa de motorització (vehicles)
2008	154	340	316	483	1066
2007	143	332	306	467	1085
2006	133	324	289	460	1121
2005	140	330	286	490	1154
2004	136	314	291	467	1079
2003	131	299	292	449	1024
2002	125	293	288	434	1017
2001	120	284	275	436	1033
2000	115	272	270	426	1007
1999	116	262	269	431	974
1998	118	256	251	470	1020

Font: Idescat

Figura 5-13. Evolució de la taxa de motorització a Sant Aniol de Finestres (1998-2007)



Font: Idescat

En general, als tres nuclis definits anteriorment (Sant Esteve, Sant Aniol i Les Carreres), no es detecten problemes d'aparcament, ans al contrari:

- Al nucli de Sant Aniol, la demanda d'aparcament es limita a una sola llar.
- A la zona de Les Carreres, l'habitatge disseminat comporta una oferta de places d'aparcament a l'espai privat molt important en comparació amb la població resident.
- Al nucli de Sant Esteve, l'oferta d'aparcament és suficient per donar resposta a la demanda (82 habitants), ja que compta amb uns 40 turismes censats i s'estima que hi ha una oferta de 23 places a l'espai privat i de 150 places senyalitzades a la via pública. A aquestes 150 places senyalitzades a la calçada, s'hi ha d'afegir una oferta equivalent de places no senyalitzades. D'altra banda, cal assenyalar que tots els establiments industrials del nucli de Sant Esteve tenen un espai d'aparcament privat.

Taula 5-4. Nombre de places d'aparcament a l'espai privat a Sant Esteve de Llémena (2001)

<b>Nre. de places disponibles</b>	<b>Cap</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3 a 5</b>	<b>Total</b>
Nre. d'habitatges	23	3	6	2	34
Nre. total de places	0	3	12	8	23

Font: INE, Cens 2001

## 5.5.2 ACTUACIONS EN RELACIÓ ALS ESPAIS D'APARCAMENT

### ACCIÓ 1. EQUIPAR EL SECTOR DE LA DOTACIÓ DE PLACES D'APARCAMENT QUE FIXA EL DECRET 344/2006 DE REGULACIÓ DELS EAMG

El Decret 344/2006 fixa una dotació mínima de places d'aparcament només per a usos d'habitatge.

#### *Dotació mínima de places d'aparcament per a vehicles en usos d'habitatges*

<b>Vehicle</b>	<b>Nre. de places mínimes</b>
Turismes	1 plaça/habitatge o 1 places/100m <sup>2</sup> de sostre o fracció
Motocicletes	0,5 plaça/habitatge o 1 places/200m <sup>2</sup> de sostre o fracció

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

Tenint en compte la superfície de sostre residencial prevista al POUM de Sant Aniol de Finestres i caldrà preveure un total de 68 places per a turismes i 34 places per a motocicletes distribuïdes de la forma següent:

- PAU-01: 24 places per a turismes i 12 places per a motocicletes
- PAU-02: 18 places per a turismes i 9 places per a motocicletes
- PMU-01: 26 places per a turismes i 13 places per a motocicletes

**ACCIÓ 2. EQUIPAR ELS SECTORS DEL POUM DE LA DOTACIÓ DE ZONES I DE PLACES DE CÀRREGA I DESCÀRREGA QUE FIXA EL DECRET 344/2006 DE REGULACIÓ DELS EAMG**

En relació a les reserves d'espai per a càrrega i descàrrega, el Decret 344/2006 fixa com a criteris d'obligat compliment que els establiments comercials de més de 1.300 m<sup>2</sup> de venda han de disposar d'un moll de càrrega de 3 x 8 m integrat en la instal·lació. A partir d'aquesta superfície, pels següents 5.000 m<sup>2</sup> de venda han de disposar d'un altre moll de càrrega i un altre més per a cada un dels següents 10.000 m<sup>2</sup>.

La previsió d'activitats i usos comercials als sectors del POUM és escassa i pot ser que fins i tot sigui nul·la. En aquest sentit, únicament es preveu la possibilitat de destinar la planta baixa dels edificis plurifamiliars previstos en els sectors PAU-01 i PAU-02 amb aquest ús. Tenint en compte les restriccions que fixa el Decret 344/2006 no es caldrà preveure cap espai per a càrrega i descàrrega en aquests sectors, ja que en cap cas es comptarà amb un establiment amb més de 1.300 m<sup>2</sup> de superfície de venda.

D'altra banda, en la regulació de les operacions de càrrega i descàrrega a la via pública, el Decret 344/2006 fixa que cal una reserva de places per càrrega / descàrrega a l'espai públic cal preveure-la a raó:

- En els locals comercials: 1 plaça per cada 1.000 m<sup>2</sup> de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments (emprar el valor més restrictiu).
- En oficines: 1 plaça per cada 2.000 m<sup>2</sup> d'ús d'oficines.

En aquest sentit, si en alguna de les naus existents en el PMU-01 s'acabés desenvolupant usos d'oficines o comercials caldria aplicar les dotacions de càrrega i descàrrega anteriors.

## 6 PROPOSTA DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC

La proposta de transport públic inclou dues actuacions:

- Canvi d'ubicació de la marquesina de Sant Esteve i incorporació de tota la informació als usuaris
- Servei de transport a la demanda amb una possibilitat de 7 franges horàries que coincideixen amb les expedicions que surten i arriben a Sant Gregori i limitació a **4+4 expedicions diàries** en dia feiner i 1+1 en dissabte.

	Expedicions diàries	Nombre de dies	Longitud (m)	Increment km/anyl
Dies feiners	8	240	17.456,7	33.517
Dissabtes	2	52	17.456,7	1.815
<b>Total</b>				<b>35.332</b>

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

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

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

r=increment dels km totals de recorregut diàriament establint 6 circulacions mínimes a cada parada. El nombre diari d'aquest increment de quilòmetres és de **96,8 (que equival a 35.332 km/any)**.

p=preu unitari del km recorregut. Teòricament, el cost aplicat a aquest increment quilomètric és el del Decret 344/2006 pel transport interurbà actualitzat amb l'IPC general de l'Estat (entre el gener de 2005 i el setembre 2009) que correspon a 2,24 €/km. No obstant això, tenint en compte que es tracta d'un servei a la demanda, amb un equip mòbil molt més econòmic es considera més ajustat considerar **1,0 €/km**.

Paràmetre	Decret 344/2006	Valors recomanats
Dèficit a 1 any	55.141	24.732
Dèficit a 10 anys	551.410	247.324
Reubicar marquesina	2.000	2.000
<b>COST TOTAL</b>	<b>553.410</b>	<b>249.324</b>

Si fem el repartiment d'aquest import en base a la mobilitat generada a cada sector les imputacions per a cadascun d'ells seran:

- **PAU 1: 45.536 €**
- **PAU 2: 17.915 €**
- **PMU 1: 185.873 €**

## 7 ACTUACIONS A L'ESPAI VIARI

A continuació s'enumeren les actuacions imputables a cadascun dels sectors previstos al POUM, mentre que el plànol 8 es pot veure la ubicació de cadascuna d'elles.

### PAU 1:

Acció 1: Implantar un pas per a vianants adaptat que permeti el creuament de la travessera urbana (cost aproximat: 1.200 €).

Acció 2: Implantar un pas per a vianants adaptat que permeti el creuament del carrer de l'Escorxador (cost aproximat: 1.200 €).

Acció 3: Implantar un pas per a vianants adaptat que permeti el creuament del carrer Sant Cebrià a la banda de la travessera urbana (cost aproximat: 1.200 €).

Acció 4: Implantar un pas per a vianants adaptat que permeti el creuament del carrer Sant Cebrià a la banda del carrer Sant Esteve (cost aproximat: 1.200 €).

Acció 5: Urbanitzar el tram de vorera corresponent del carrer Sant Esteve (cost aproximat: 16.500€).

Acció 10: Millorar de la qualitat de l'espai corresponent de la travessera urbana (cost: sense valorar).

### PAU 2:

Acció 6: Implantar un pas per a vianants adaptat que permeti el creuament de la travessera urbana (cost aproximat: 1.200 €).



Acció 7: Urbanitzar el vial i construir la vorera del carrer Sant Esteve, en el tram d'afectació del sector (cost: sense valorar).

Acció 10: Millorar de la qualitat de l'espai corresponent de la travessera urbana (cost: sense valorar).

### PMU 1:

Acció 8: Urbanitzar el vial i construir la vorera a la vialitat interna del sector (cost: sense valorar).

Acció 9: Implantar un pas per a vianants adaptat que permeti l'accés a la parada del transport col·lectiu (cost aproximat: 1.200 €).

Acció 10: Millorar de la qualitat de l'espai corresponent de la travessera urbana (cost: sense valorar).

Fora del POUM es recomana una sèrie d'actuacions de millora complementàries per tal de garantir la continuïtat de les diferents xarxes de transport:

Acció 10: Millorar de la qualitat de la travessera urbana. En aquest cas caldrà garantir la continuïtat de la remodelació de la via no inclosa a l'entorn dels sectors del POUM.

Acció 11: Implantar un pas per a vianants adaptat que permeti el creuament del Carrer Font Ral.

Acció 12: Implantar un pas per a vianants adaptat que permeti el creuament del Carrer Escoles

Acció 13: Implantar un pas per a vianants adaptat que permeti el creuament de la travessera urbana per garantir l'accés a la parada d'autobús.

Acció 14: Implantar un pas per a vianants adaptat que permeti el creuament del Carrer Nou.

Acció 15 i 16: Construir la vorera del carrer Nou en ambdós costats.

Acció 17: Construir la vorera del carrer de Sant Esteve entre el C. Nou i Ca l'Arep.

Acció 18: Implantar un pas per a vianants adaptat que permeti el creuament del carrer de Ca l'Arep.

## **8 ANNEX CARTOGRÀFIC**

PLÀNOL 1. SITUACIÓ

PLÀNOL 2. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

PLÀNOL 3. TIPOLOGIA DE VIES

PLÀNOL 4. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS

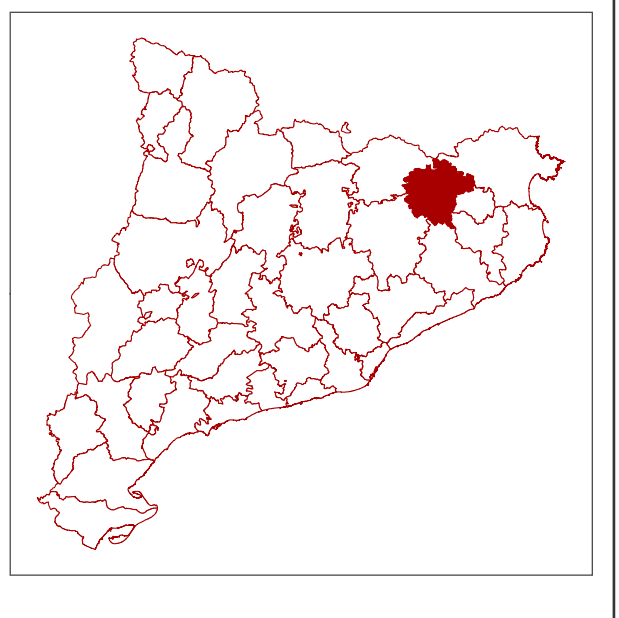
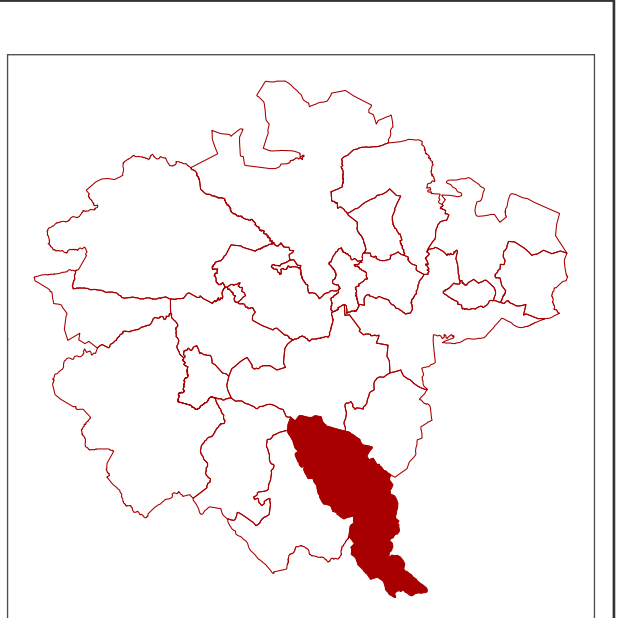
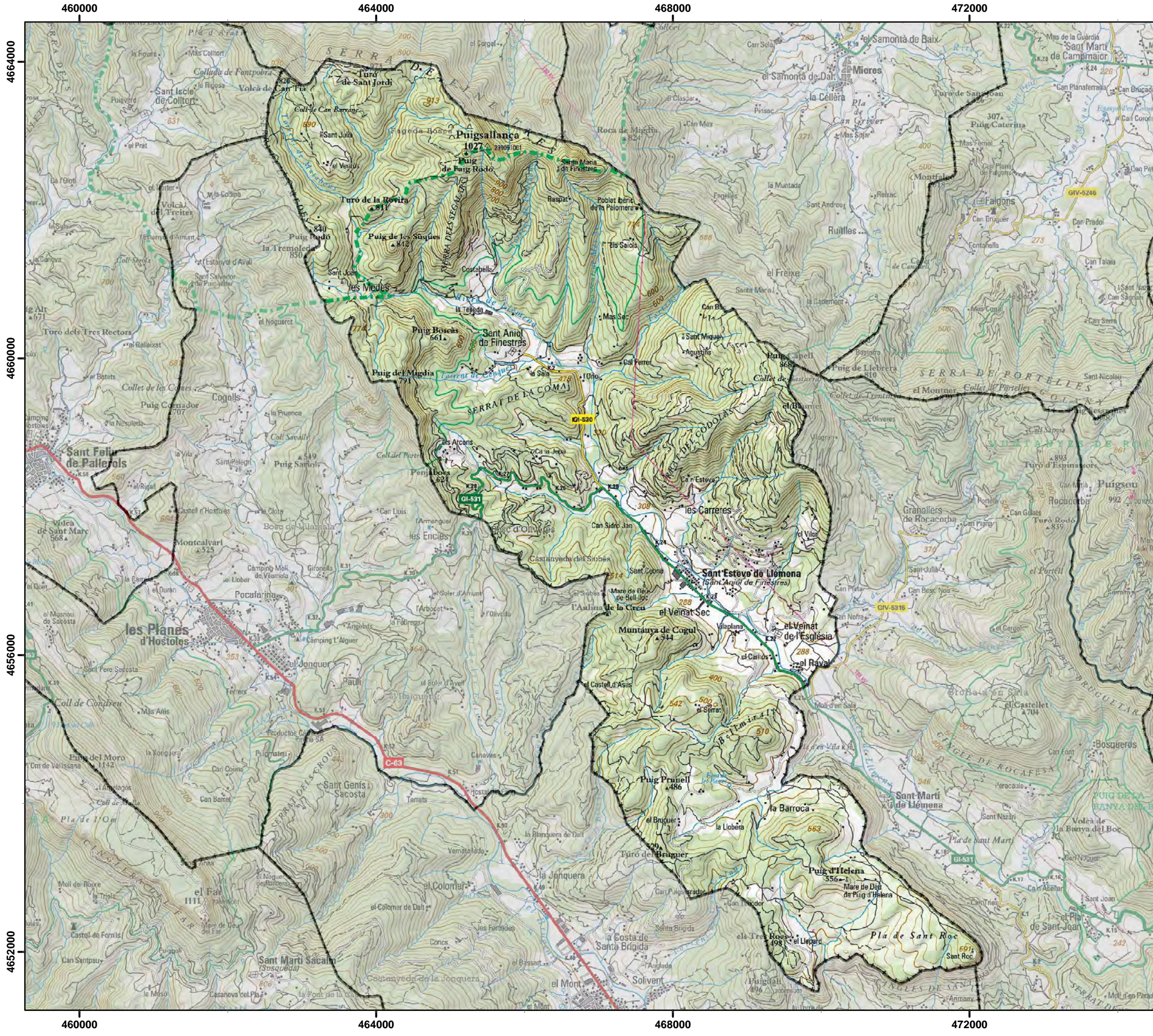
PLÀNOL 5. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETES


PLÀNOL 6. XARXA D'ITINERARIS PER A TRANSPORT COL·LECTIU

PLÀNOL 7. XARXA BÀSICA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VEHICLES

PLÀNOL 8. LLISTAT D'ACTUACIONS A IMPUTAR AL POUM DE SANT ANIOL DE FINESTRES



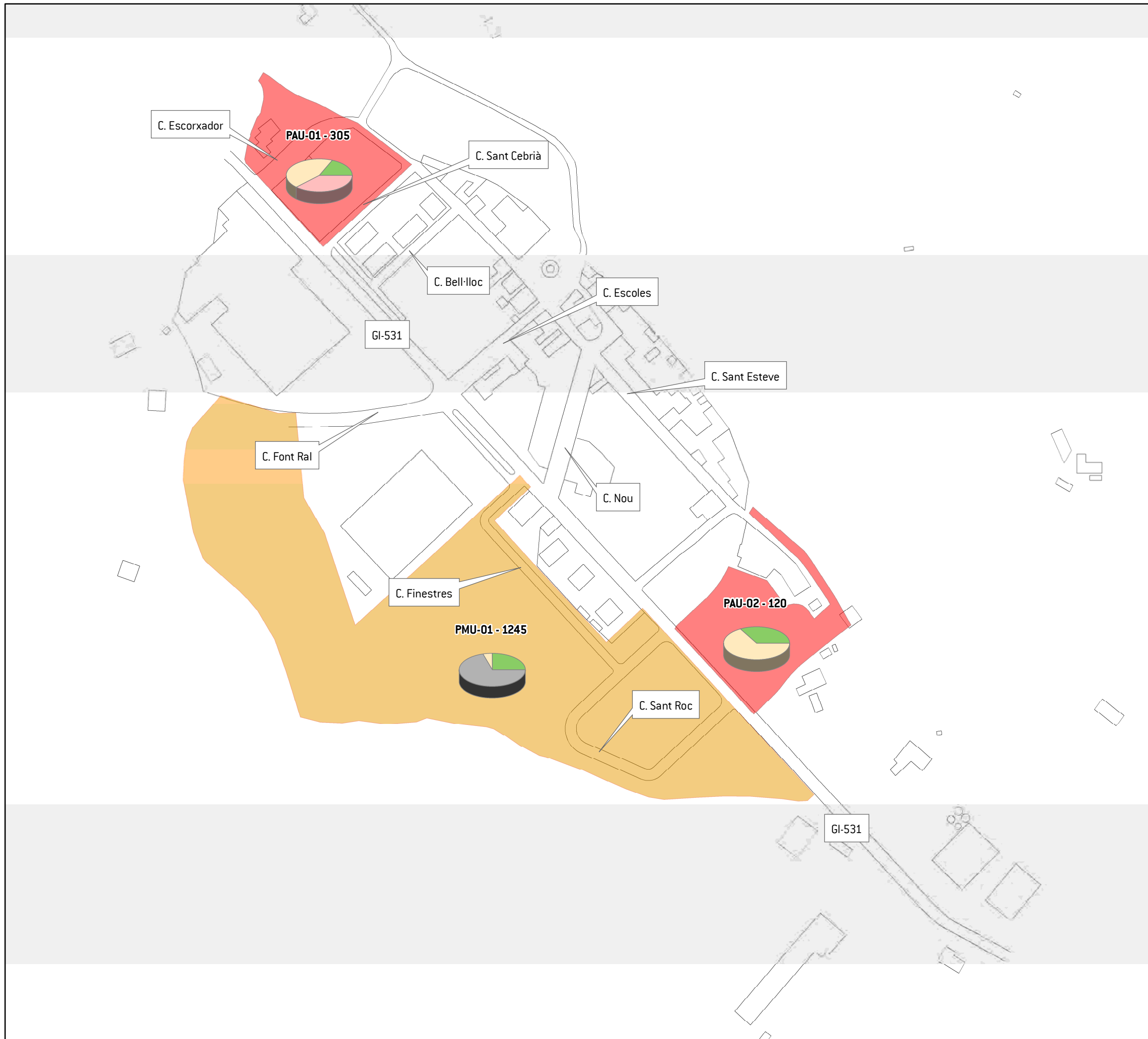



  
 1:50.000

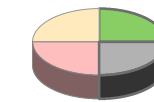
Projectió Universal Transversal de Mercator (UTM), fus 31N,  
 sobre l'elipsoide Internacional, datum Europeu 1950, amb  
 origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds  
 al meridà de Greenwich.

**Avaluació de la mobilitat generada pel  
POUM de Sant Aniol de Finestres**

**Plànol 1: Situació del municipi de  
Sant Aniol de Finestres**



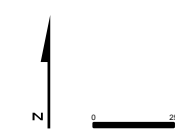
**Mobilitat generada segons usos del sòl**



- ZV
- HAB
- EQ
- IND

**Sectors de desenvolupament del POUM**

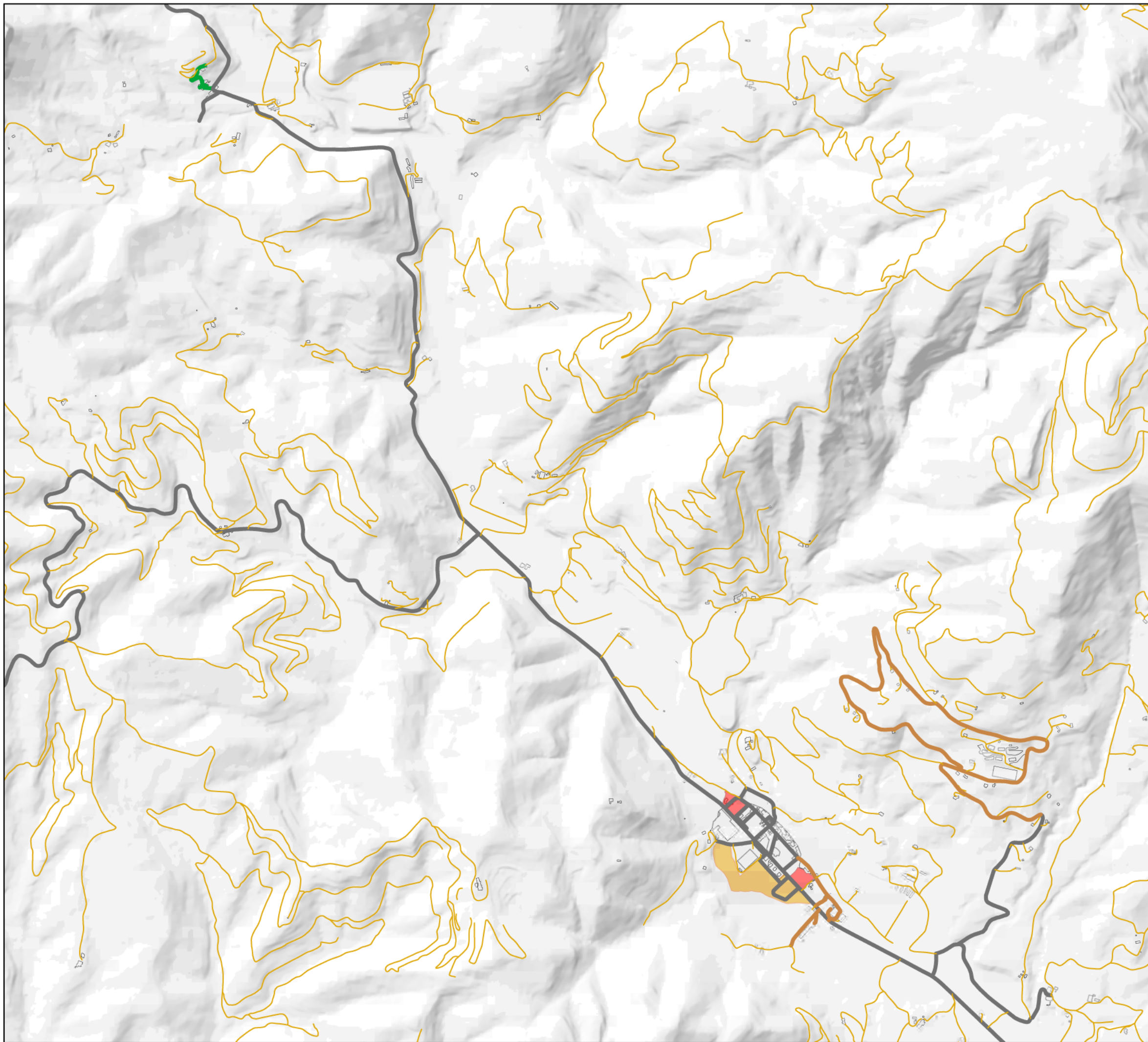
- PAU
- PMU



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

**Avaluació de la mobilitat generada pel POUM de Sant Aniol de Finestres**

**Plànol 2: Mobilitat generada**

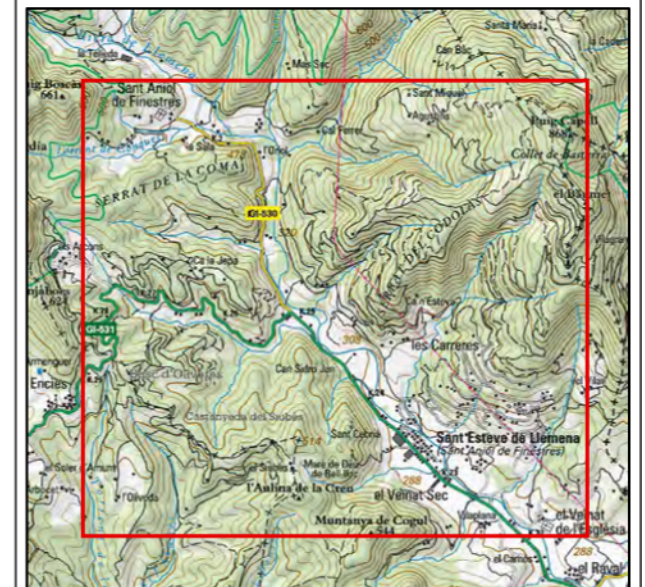


**Estat de la xarxa viària**

- Vial pavimentat
- Vial no pavimentat
- Passatges i escales
- Xarxa de camins rurals

**Sectors de desenvolupament del POUM**

- PAU
- PMU



Escala: 1/15000

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

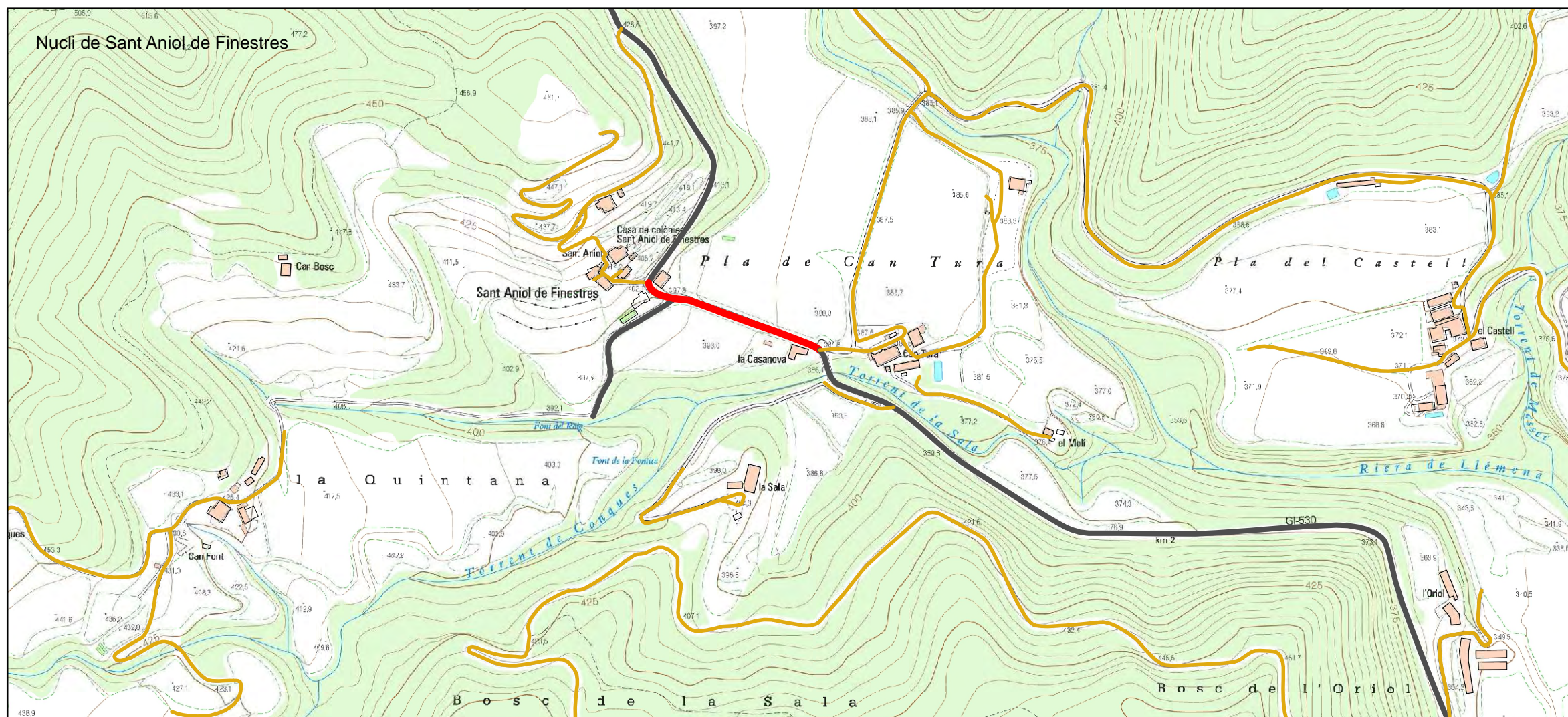
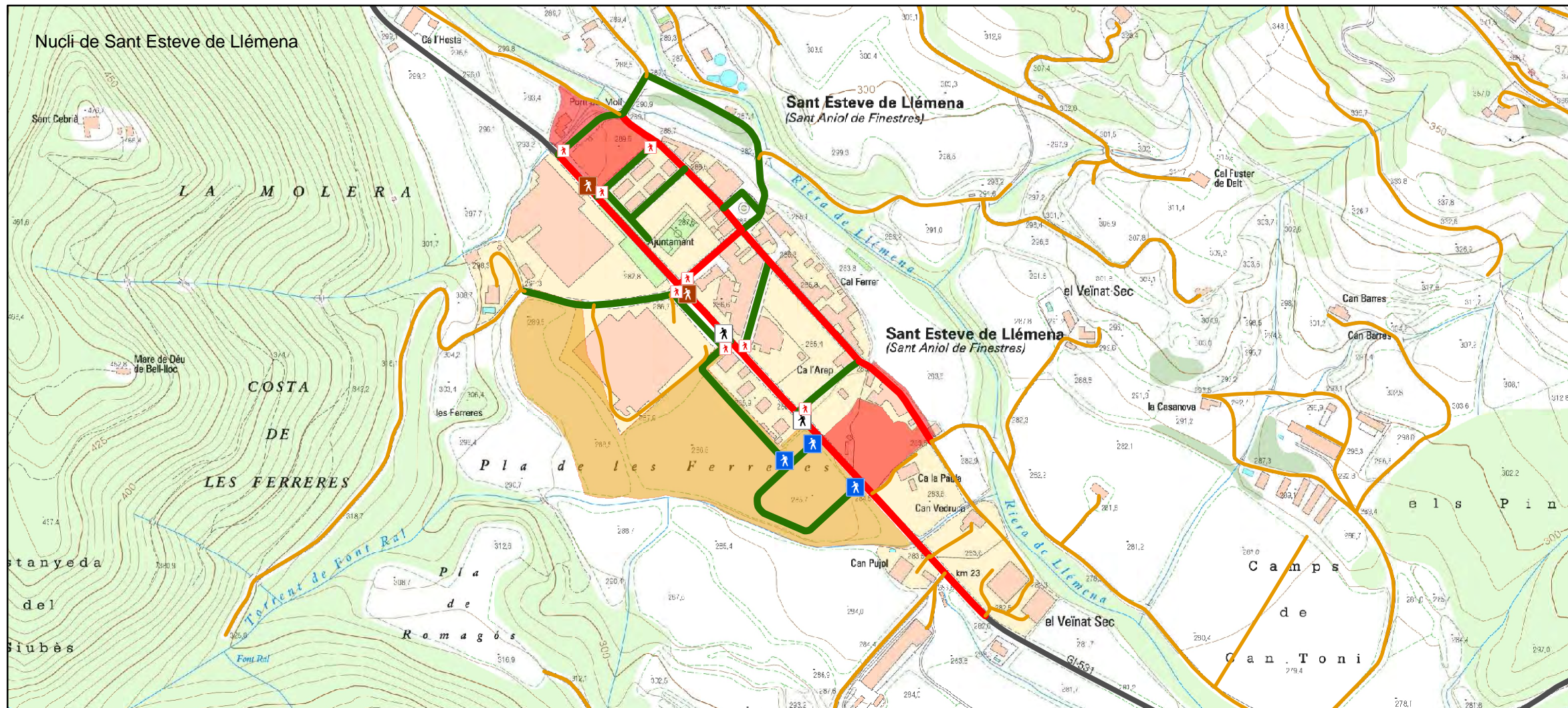
**Avaluació de la mobilitat generada pel POUM de Sant Aniol de Finestres**

**Plànol 3: Tipologia de vials**





Realització:







Maig de 2010



**Passos de vianants**

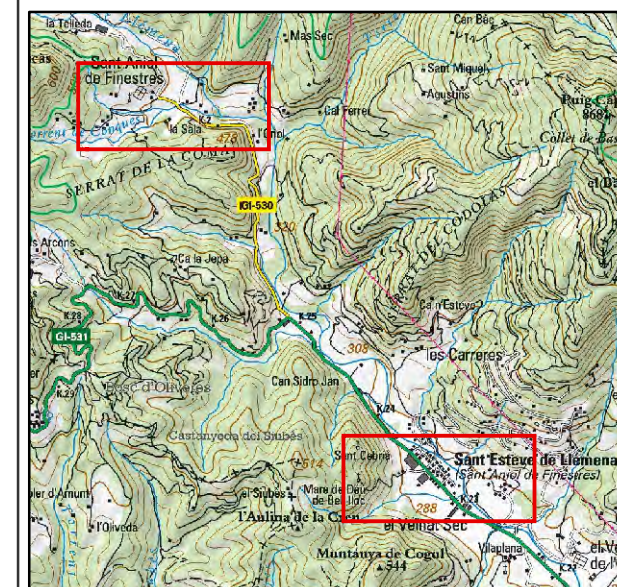
-  Pas per a vianants existent adaptat
-  Pas per a vianants existent no adaptat
-  Proposta de passos per a vianants principals
-  Proposta de passos per a vianants complementaris

**Xarxa d'itineraris per a vianants**

-  Itineraris principals
-  Resta de vials urbans
-  Vials de caràcter interurbà
-  Vials no asfaltats, camins, escales

**Sectors de desenvolupament del POUM**

-  PAU
-  PMU



 Escala: 1/5000

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

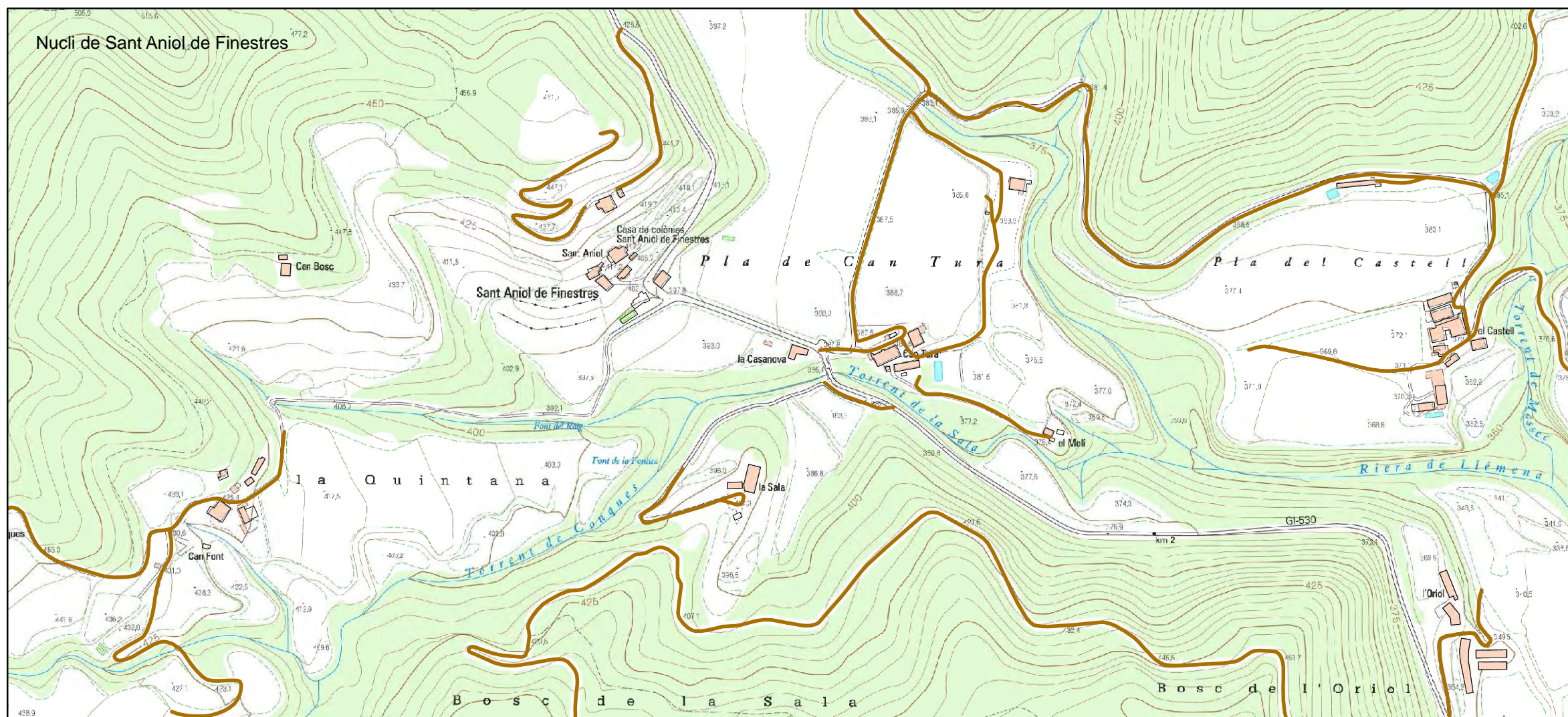
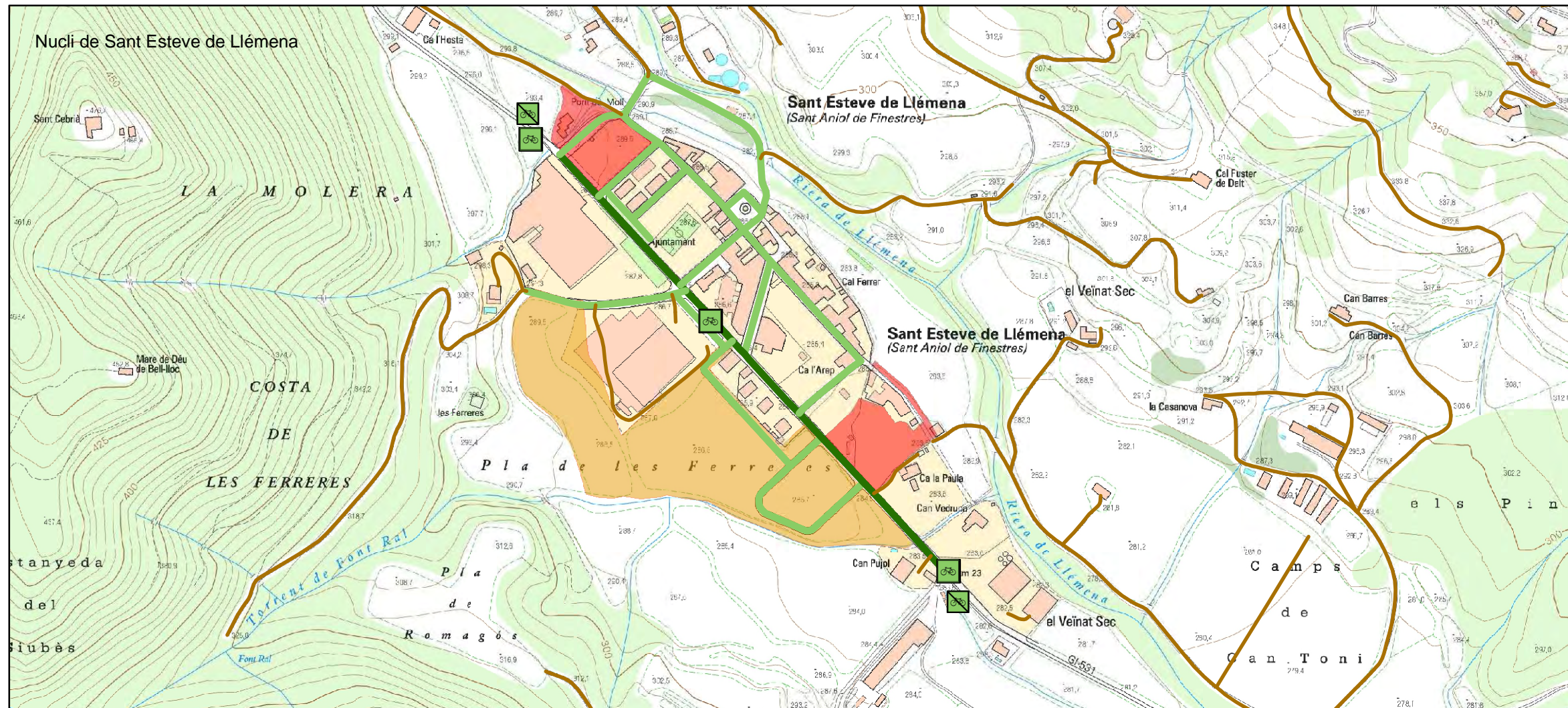
**Avaluació de la mobilitat generada pel POUM de Sant Aniol de Finestres**

**Plànol 4: Xarxa d'itineraris principals per a vianants**






Realització:



Maig de 2010

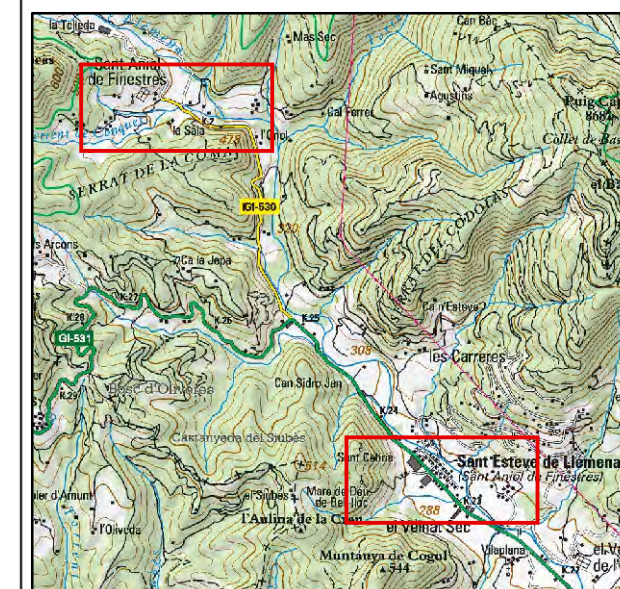


**Xarxa d'itineraris per a bicicletes**

-  Proposta d'itinerari ciclista en convivència senyalitzat
-  Proposta de cohabitació amb el trànsit motoritzat
-  Xarxa de camins rurals
-  Proposta de senyalització de ciclistes a la calçada
-  Proposta de senyalització de final ciclistes a la calçada

**Sectors de desenvolupament del POUM**

-  PAU
-  PMU

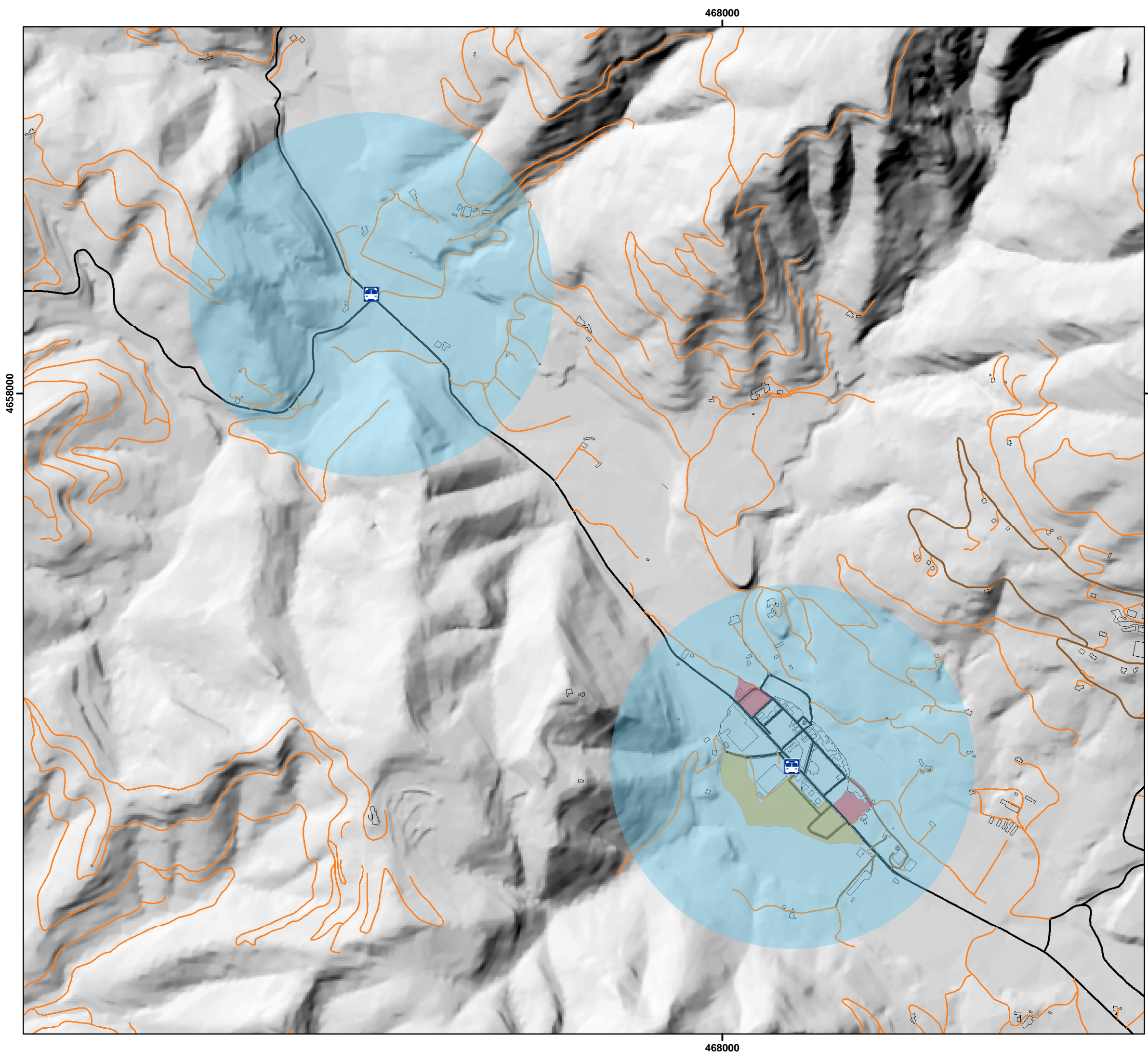










 Escala: 1/5000

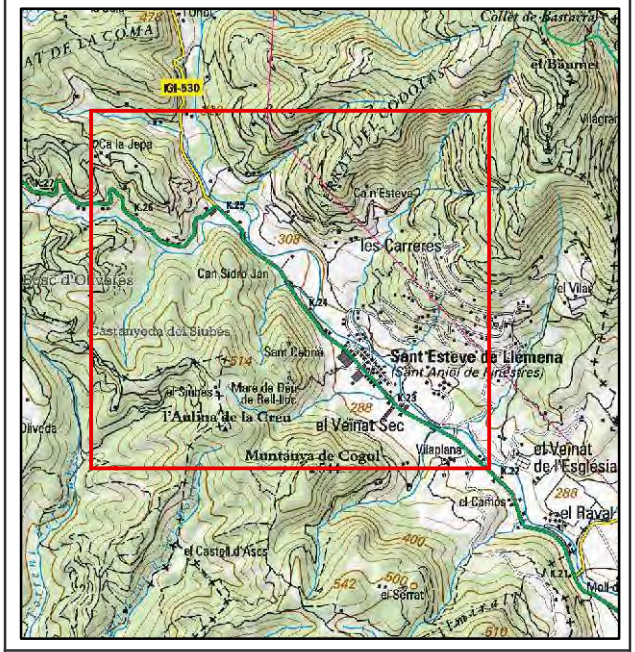
Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoida Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridà de Greenwich.

**Avaluació de la mobilitat generada pel POUM de Sant Aniol de Finestres**

**Plànol 5: Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes**



-  Parades d'autobús existents
  -  Àrea de cobertura de l'autobús (500m)
  -  Vial revestit
  -  Vial no asfaltat
  -  Passatges i escales
  -  Xarxa de camins rurals
- Sectors de desenvolupament del POUM
-  PAU
  -  PMU

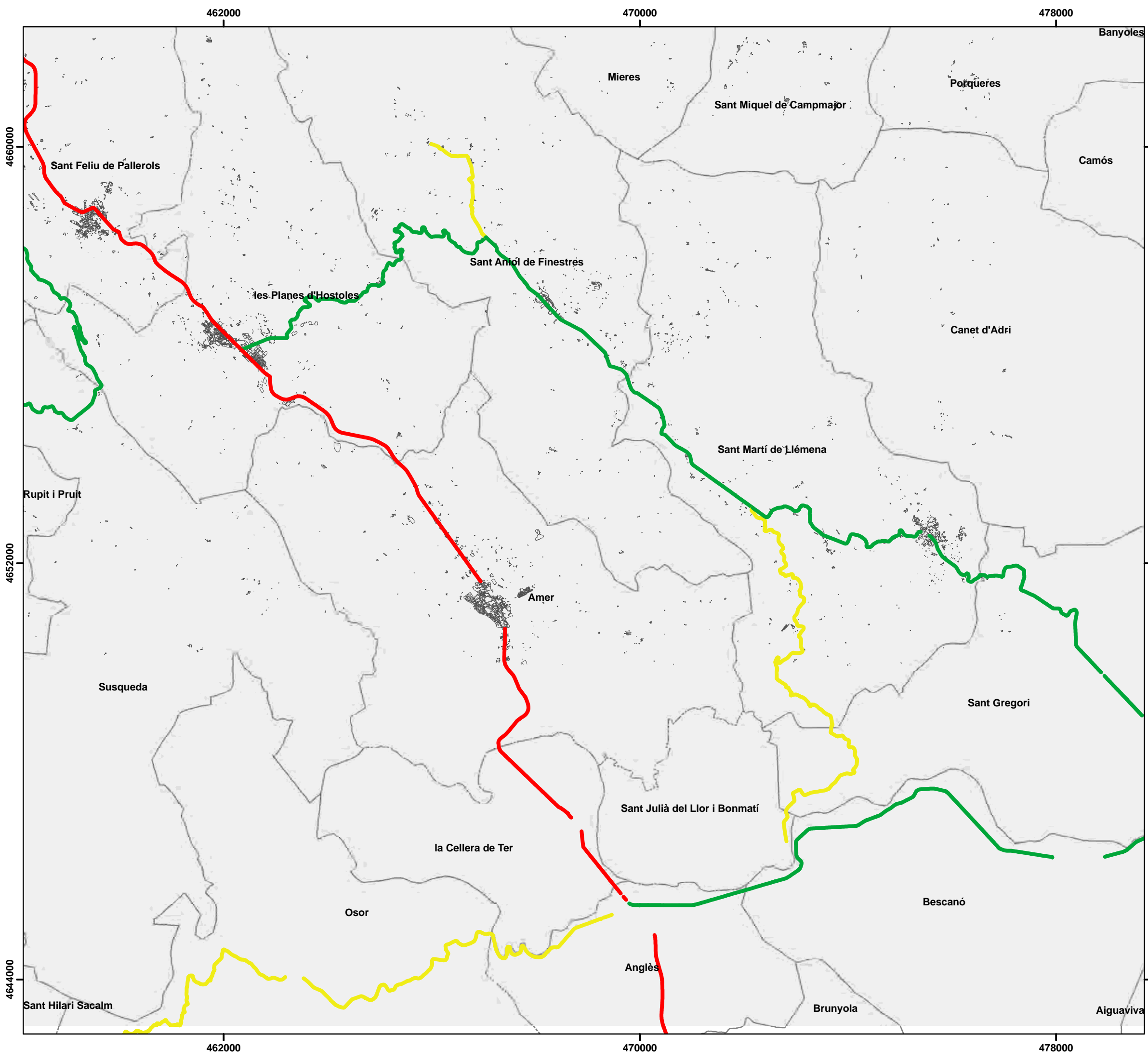


N  
Escala: 1/10000

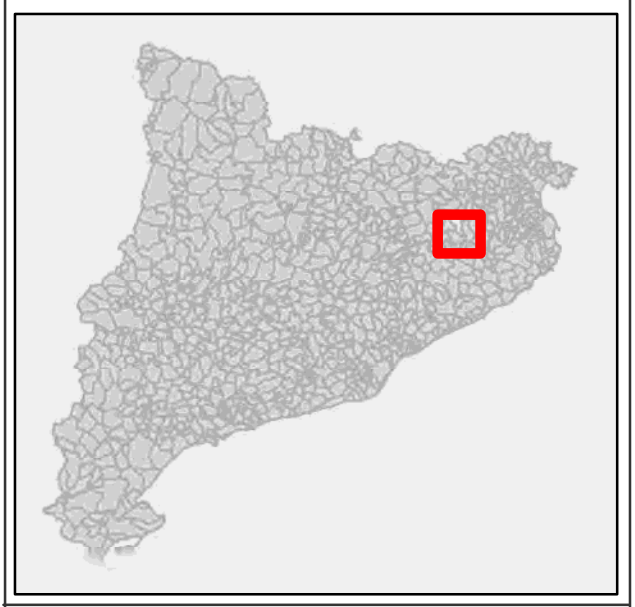
Projecció Universal Transversal de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoida Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridà de Greenwich.

**Avaluació de la mobilitat generada pel POUM de Sant Aniol de Finestres**

**Plànol 6: Servei de transport públic**



- Xarxa bàsica territorial
- Xarxa comarcal
- Xarxa local
- Resta de vials



N  
Escala: 1/70000

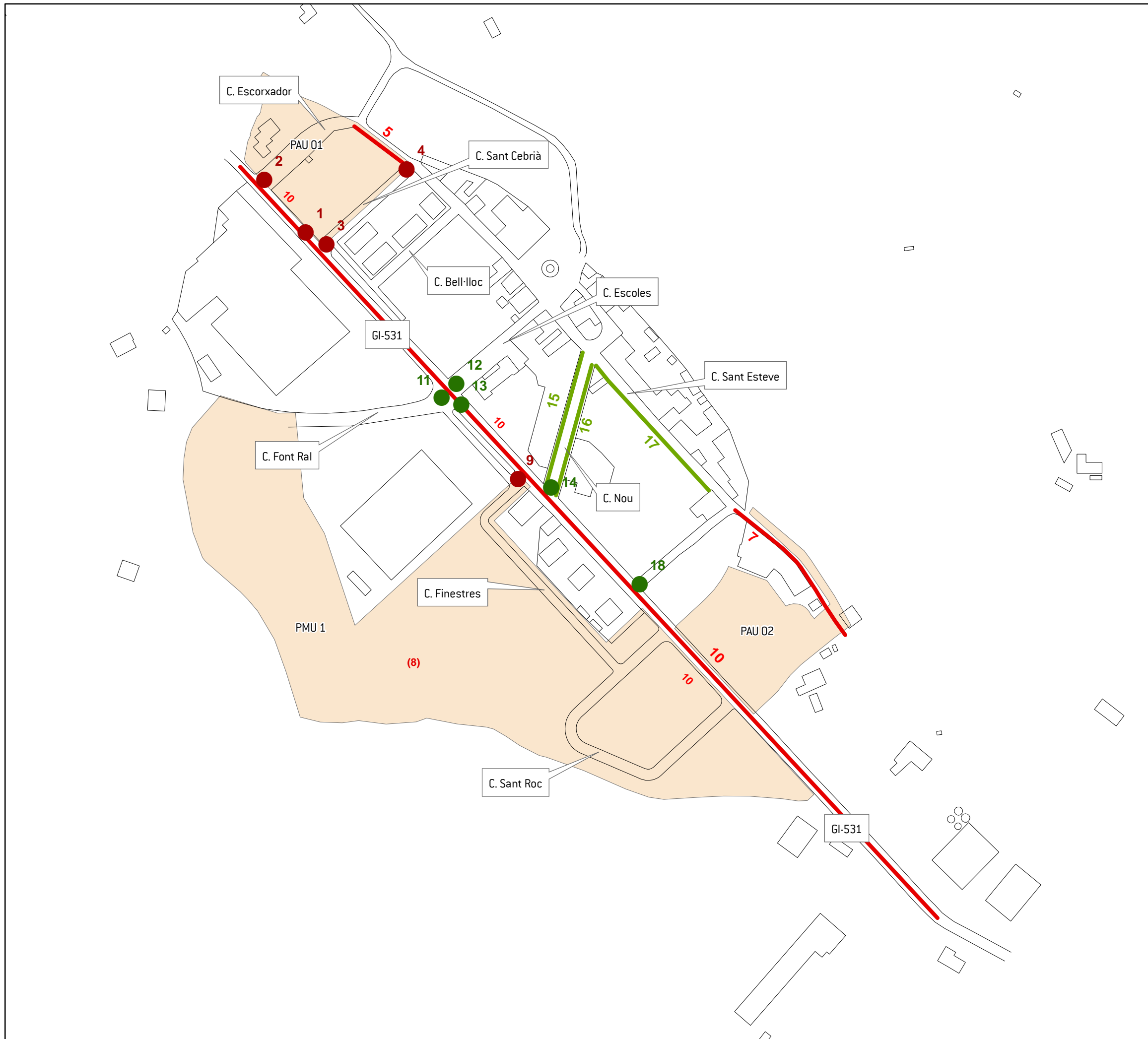
Projecció Universal Transversal de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipse Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridà de Greenwich.

**Avaluació de la mobilitat generada pel POUM de Sant Aniol de Finestres**

**Plànol 7: Jerarquització de la xarxa viària**

Realització: 

Maig de 2010



**Propostes puntuals**

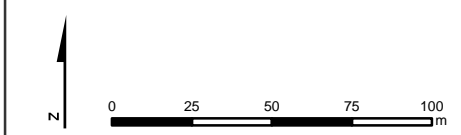
- Actuacions subjectes al desenvolupament del POUM
- Actuacions complementàries

**Propostes lineals**

- Actuacions subjectes al desenvolupament del POUM
- Actuacions complementàries

**Resum de les actuacions**

<b>PAU 1:</b>
<b>Acció 1:</b> Implantar un pas per a vianants adaptat que permeti el creuament de la travessera urbana
<b>Acció 2:</b> Implantar un pas per a vianants adaptat que permeti el creuament del C. de l'Escorxador
<b>Acció 3:</b> Implantar un pas per a vianants adaptat que permeti el creuament del C. Sant Cebrià a la banda de la travessera urbana
<b>Acció 4:</b> Implantar un pas per a vianants adaptat que permeti el creuament del C. Sant Cebrià a la banda del C. Sant Esteve
<b>Acció 5:</b> Urbanitzar el tram de vorera corresponent del C. Sant Esteve
<b>Acció 10:</b> Millorar de la qualitat de l'espai corresponent de la travessera urbana
<b>PAU 2:</b>
<b>Acció 6:</b> Implantar un pas per a vianants adaptat que permeti el creuament de la travessera urbana
<b>Acció 7:</b> Urbanitzar el vial i construir la vorera del C. Sant Esteve, en el tram d'affectació del sector
<b>Acció 10:</b> Millorar de la qualitat de l'espai corresponent de la travessera urbana
<b>PMU 1:</b>
<b>Acció 8:</b> Urbanitzar el vial i construir la vorera a la vialitat interna del sector
<b>Acció 9:</b> Implantar un pas per a vianants adaptat que permeti l'accés a la parada del transport col·lectiu
<b>Acció 10:</b> Millorar de la qualitat de l'espai corresponent de la travessera urbana
<b>Actuacions complementàries que no haurà d'assumir el POUM</b>
<b>Acció 10:</b> Millorar de la qualitat de la travessera urbana. En aquest cas caldrà garantir la continuïtat de la remodelació de la via no inclosa a l'entorn dels sectors del POUM.
<b>Acció 11:</b> Implantar un pas per a vianants adaptat que permeti el creuament del C. Font Ral.
<b>Acció 12:</b> Implantar un pas per a vianants adaptat que permeti el creuament del C. Escoles
<b>Acció 13:</b> Implantar un pas per a vianants adaptat que permeti el creuament de la travessera urbana per garantir l'accés a la parada d'autobús.
<b>Acció 14:</b> Implantar un pas per a vianants adaptat que permeti el creuament del C. Nou.
<b>Acció 15 i 16:</b> Construir la vorera del C. Nou en ambdós costats.
<b>Acció 17:</b> Construir la vorera del C. de Sant Esteve entre el C. Nou i Ca l'Àrep.
<b>Acció 18:</b> Implantar un pas per a vianants adaptat que permeti el creuament del C. de Ca l'Àrep.



Projecció Universal Transversal de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoida Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridjà de Greenwich.

**Avaluació de la mobilitat generada pel POUM de Sant Aniol de Finestres**

**Plànol 8: Resum de les actuacions a l'espai vial**