
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA DEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE SANT MORI



Abril 2008

Equip de treball



Gran Via de les Corts Catalanes 774, sobreàtic 1a

08013 Barcelona. Tel: 932 320 880

www.aimsl.com

I. Introducció.....	9
1. Antecedents.....	9
2. Objectius i estructura del document.....	10
II. Metodologia de treball.....	11
III. Marc general	12
1. Situació	12
2. Estructura urbana: zones residencials i industrials.....	14
2.1. Zones residencials	14
2.2. Zones industrials	14
3. Població	15
3.1. Evolució demogràfica	15
4. Motorització	16
IV. Anàlisi de la mobilitat actual.....	18
1. Anàlisi de la mobilitat obligada	18
1.1. Desplaçaments totals	18
1.2. Tipus de flux	19
1.3. Repartiment modal	19
V. Anàlisi de la mobilitat generada	23
1. Introducció.....	23
2. Paràmetres establerts en els annexos del Decret 344/2006	23
2.1. Annex I del Decret: Viatges generats / dia.....	23
2.2. Annex II del Decret: aparcament de bicicletes.....	24

2.3. Annex III del Decret: aparcament de vehicles.....	24
3. Càlcul de la mobilitat generada	25
3.1. Desplaçaments generats per l'ús residencial.....	26
3.2. Desplaçaments generats pels nous equipaments	26
3.3. Desplaçaments generats per la zona verda.....	27
3.4. Desplaçaments generats totals.....	27
3.5. Repartiment modal dels viatges generats.....	27
3.6. Reserva mínima d'aparcament per a bicicletes	28
3.7. Reserva mínima d'aparcament per a vehicles motoritzats	29
VI. Anàlisi de la xarxa existent	32
1. Xarxa viària	32
1.1. Itineraris de vianants	35
1.2. Itineraris de bicicletes.....	37
2. Xarxa actual de transport públic	38
2.1. Ferrocarril	38
2.2. Autobús interurbà	41
2.3. Taxi.....	41
VII. Xarxes proposades per modes de transport	43
1. Paràmetres de planificació generals.....	43
2. Mobilitat a peu	45
2.1. Criteris per a definir la xarxa de vianants.....	45
2.2. Definició de la xarxa de vianants	46
2.2.1. Carrers amb prioritat per a vianants.....	46
2.2.2. Voreres a l'eix de la GI-631	47
2.2.3. Cruïlles d'especial atenció per als vianants	49
2.2.4. Accés per a vianants a l'aparcament públic.....	51

2.2.5. Itinerari per a vianants fins a l'estació de tren de Sant Miquel.....	51
3. Mobilitat en bicicleta.....	52
3.1. Criteris per a definir la xarxa de bicicletes	52
3.2. Definició de la xarxa ciclable	52
3.2.1. Carrers amb prioritat invertida.....	53
3.2.2. Zona 30 a la resta de carrers del nucli urbà.....	53
3.2.3. Carril bici a la travessera de la GI-631	54
3.2.4. Pista bici fins a l'estació de Sant Miquel	56
3.3. Reserva mínima d'aparcament per a bicicletes	57
4. Mobilitat en transport públic.....	59
4.1. Criteris per a definir la xarxa de transport públic.....	59
4.2. Definició de la xarxa de transport públic	60
4.2.1. Itinerari per a vianants i bicicletes fins a l'estació de Sant Miquel	60
5. Mobilitat en vehicle privat	61
5.1. Criteris per a definir la xarxa de vehicle privat	61
5.2. Definició de la xarxa de vehicle privat.....	61
5.2.1. Nou vial d'accés als equipaments de l'àrea de les antigues escoles	61
5.2.2. Nous vials en l'interior dels nous desenvolupaments	62
5.2.3. Carrers amb prioritat per a vianants.....	62
5.2.4. Zona 30 a la resta de carrers del nucli urbà.....	63
5.2.5. Aparcaments públics en superfície	64
5.2.6. Capacitat dels vials	64
5.2.7. Reserva mínima d'aparcament per a turismes i motos.....	65
6. Indicadors de gènere	67

Índex de plànols

- Plànol 1. Situació de Sant Mori i ortofoto
- Plànol 2. Nous creixements i equipaments
- Plànol 3. Avaluació de la mobilitat generada. Increment de viatges diaris
- Plànol 4. Reserva mínima d'aparcament per a bicicletes fora de la via pública
- Plànol 5. Reserva mínima d'aparcament per a turismes fora de la via pública
- Plànol 6. Reserva mínima d'aparcament per a motocicletes fora de la via pública
- Plànol 7. Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants
- Plànol 8. Proposta de xarxa d'itineraris principals per a bicicletes
- Plànol 9. Proposta de xarxa de transport públic col·lectiu de superfície
- Plànol 10. Proposta de xarxa d'itineraris per a vehicles motoritzats

Índex d'annexos

Annex 1. Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

1. Antecedents

En aquest document es presenta l'**Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Mori**, que l'empresa *Assessoria d'Infraestructures i Mobilitat, S.L.* ha realitzat per encàrrec de l'*Ajuntament de Sant Mori*.

Atenent les indicacions del Decret Legislatiu 1 /2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme, i la pròpia Llei de Mobilitat 9/2003 (art.18), les figures de planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable han de contenir un estudi de mobilitat que avaluï les necessitats i requeriments en aquest aspecte.

Cal acompanyar la documentació del planejament derivat d'un estudi de mobilitat que avaluï la idoneïtat del desenvolupament urbanístic per garantir una **mobilitat segura i sostenible**. Els continguts d'aquest estudi, així com la seva tramitació, es concreten en el *Decret 344/2006 de Regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada*, publicat al DOGC núm. 4723, de 21 de setembre de 2006. Aquest és el procediment que ha estat seguit per a la realització d'aquest estudi.

El concepte de **desenvolupament urbanístic sostenible** (article 3 del Decret 1/2005) comporta la configuració de models d'ocupació del sòl que evitin la dispersió del territori (...) i consolidin un model de territori globalment eficient. En aquest sentit, l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada ha de determinar un model de comunicacions coherent amb aquest principi.

2. Objectius i estructura del document

Els objectius concrets als que dóna resposta el present treball són els següents:

- ♦ Avaluar l'increment potencial de desplaçaments provocat pels nous desenvolupaments,
- ♦ Avaluar la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte (desplaçaments en bicicleta o a peu),
- ♦ Proposar les xarxes per on s'haurà de distribuir la nova mobilitat per a gestionar de manera sostenible aquesta nova mobilitat,

Aquest document desenvolupa l'estudi en els següents capítols:

El capítol II explica la **Metodologia de treball** que s'ha seguit.

En el capítol III es descriu el **Marc general** pel que fa a situació, demografia, motorització.

En el capítol IV es presenta l'**Anàlisi de la mobilitat actual**, a partir de les dades obtingudes de l'EMO 2001.

A continuació, en el capítol V es presenta l'**Anàlisi de la mobilitat generada**, on s'avalua l'increment potencial de desplaçaments provocat pels nous desenvolupaments del POUM.

El capítol següent, VI, mostra l'**Anàlisi de la xarxa existent**, on es descriuen les principals infraestructures de transport a l'àrea més propera del desenvolupament urbanístic, és a dir, la xarxa viària bàsica i la xarxa de transport públic existents.

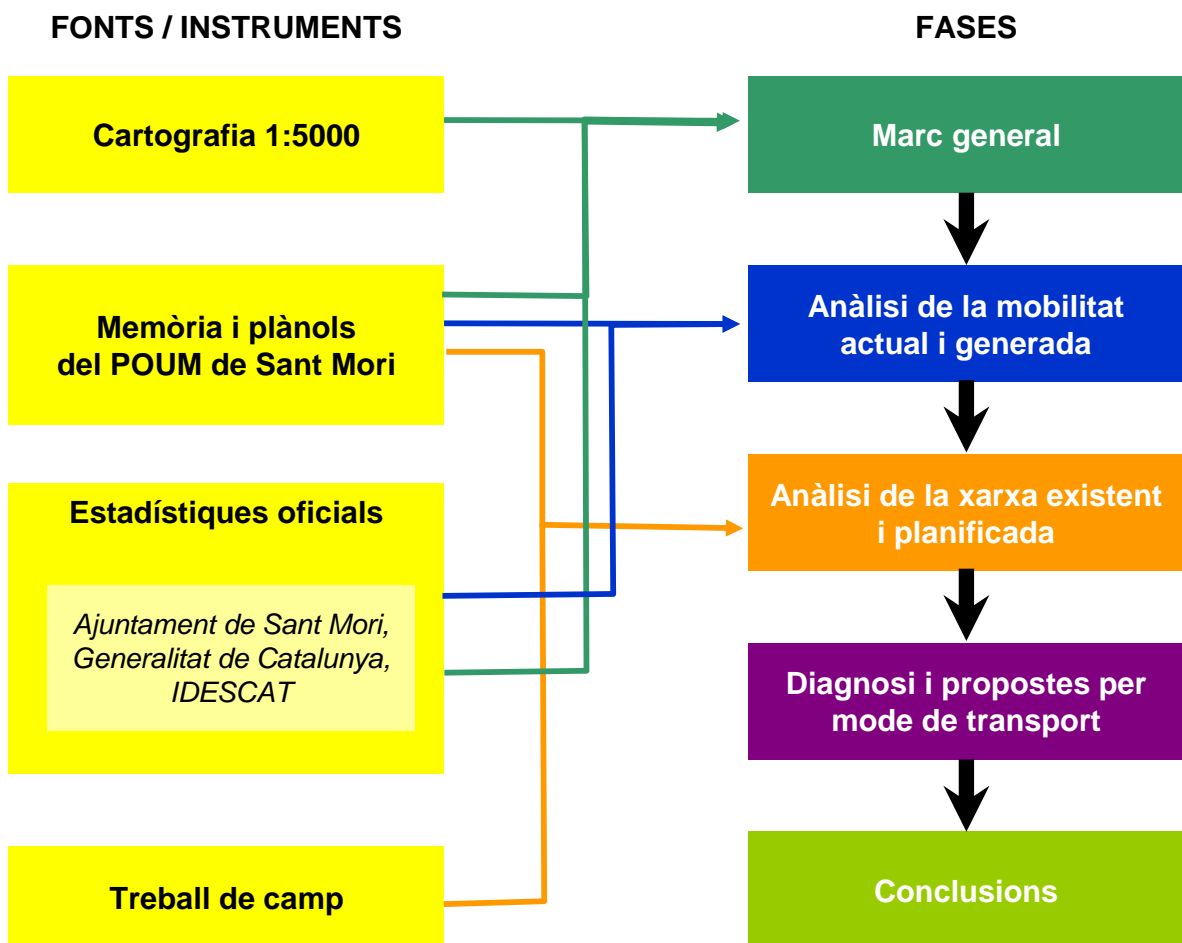
En el capítol VII, es concreten les **Xarxes proposades per modes de transport**. És en aquest apartat on s'avalua la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat generada.

Per finalitzar, el capítol VIII detalla la **Tramitació** necessària per tal d'aprovar aquest estudi.

II. METODOLOGIA DE TREBALL

Per a la realització del present estudi s'ha treballat en diverses fases utilitzant les fonts i instruments descrits en l'esquema següent.

Figura 1. Fonts d'informació i fases en la realització de l'estudi

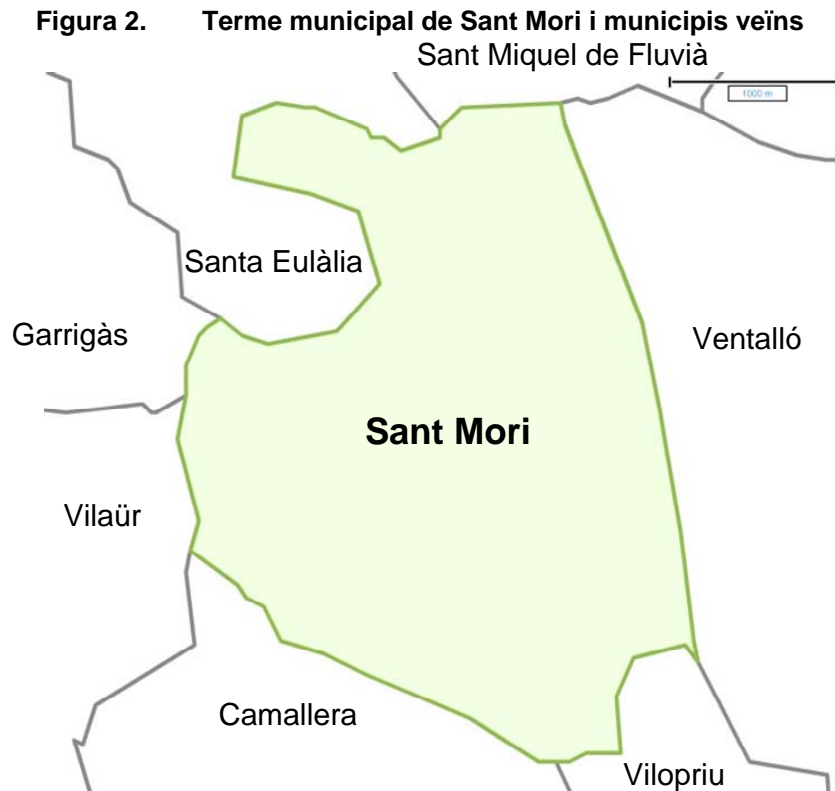


1. Situació

Sant Mori és un municipi de la comarca de l'Alt Empordà.

Situat a la dreta del riu Fluvià, limita al nord amb Sant Miquel de Fluvià, a l'est amb Ventalló, al sud amb Vilopriu i Camallera i a l'oest amb Vilaür, Garrigàs i Santa Eulàlia.

L'economia es basa en l'agricultura i la ramaderia, té una petita central elèctrica i el turisme cada vegada més en auge.



Font: Elaboració pròpia a partir de l'Hipermapa. DPTOP Generalitat de Catalunya

A continuació es mostra un ortofotomapa del terme municipal de Sant Mori, que té una superfície de 7,5 km² :

Figura 3. Terme municipal de Sant Mori



Font: Hipermapa. DPTOP Generalitat de Catalunya

2. Estructura urbana: zones residencials i industrials

2.1. Zones residencials

El municipi de Sant Mori consta d'un sol nucli urbà, consolidat al llarg del marge de la carretera GI-631.

Figura 4. Nucli urbà de Sant Mori



Font: Google maps

2.2. Zones industrials

A Sant Mori no hi ha zones industrials.

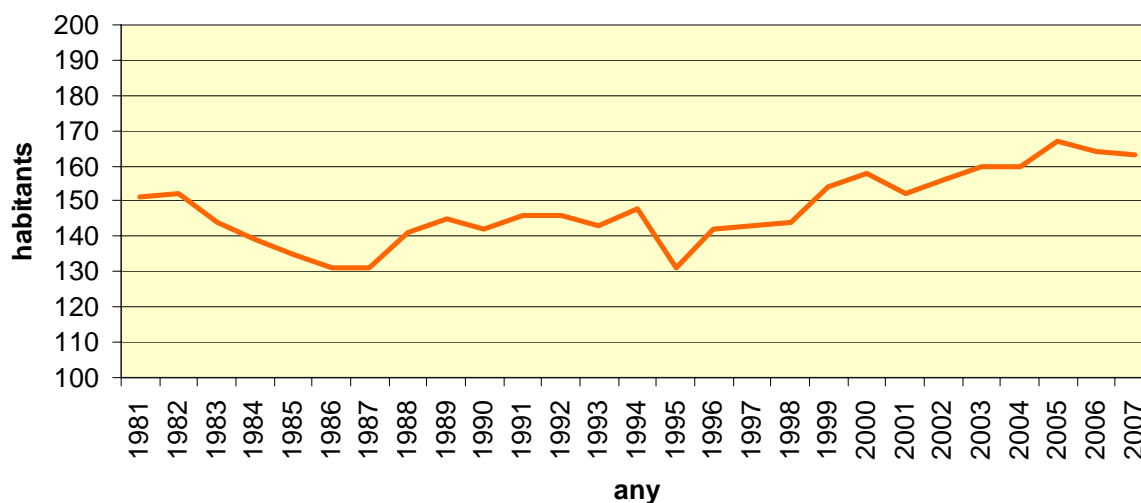
3. Població

3.1. Evolució demogràfica

Actualment Sant Mori compta amb 163 habitants (Idescat, 2007). Això vol dir que la densitat de població és de 21,6 habitants/km².

En els últims 16 anys la població de Sant Mori ha augmentat en un 8%, passant de 150 habitants al 1981 a la població actual (2007) de 163. Sempre ha tingut petits creixements i decreixements, però s'ha mantingut bastant.

Figura 5. Evolució de la població (1981-2007)



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades disponibles a IDESCAT, 2007

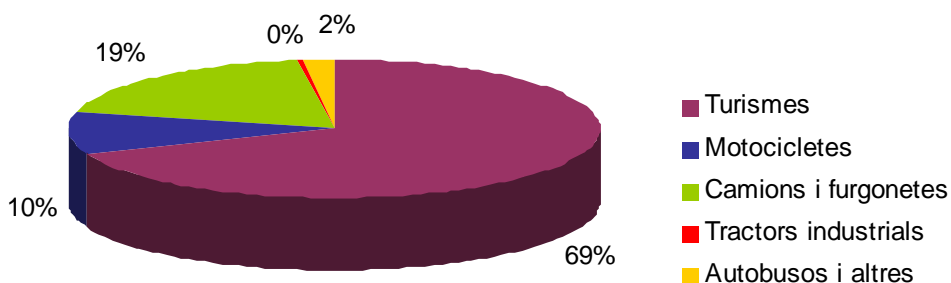
4. Motorització

Segons dades de l'Idescat, l'any 2006 hi havia a Sant Mori un total de 217 vehicles, repartits en 140 turismes, 31 motos, 42 camions i furgonetes, 0 tractors industrials i 4 autobusos i altres.

Això implica més vehicles que persones.

La distribució del parc de vehicles per tipus es representa a la figura a continuació.

Figura 6. Distribució del parc de vehicles segons el tipus de vehicle (2006)

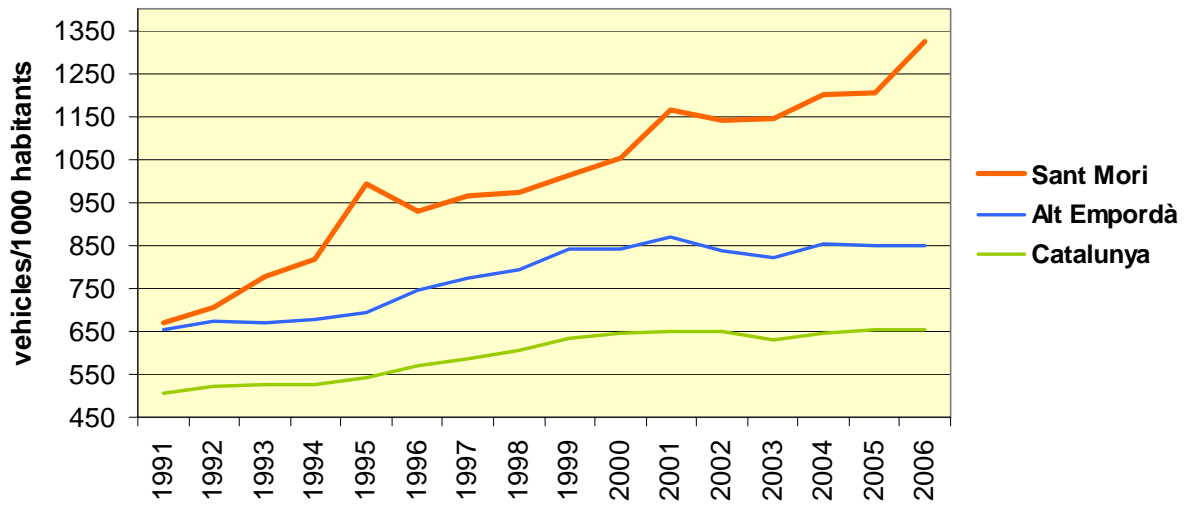


Font: Elaboració pròpia a partir de les dades disponibles a IDESCAT, 2006

L'any 2006 Sant Mori té un índex de motorització de 1323 vehicles/1.000 habitants, és a dir més vehicles que persones, la comarca de l'Alt Empordà de 849 i Catalunya de 654.

L'índex de motorització a Sant Mori ha experimentat un creixement entre el 1991 i el 2006 molt fort del 97% (tant a Catalunya com a nivell comarcal aquest creixement ha estat d'un 30%). La tendència de Catalunya i de l'Alt Empordà ha estat un creixement continu durant els darrers 15 anys, tot i que l'índex comarcal ha estat sempre per sobre del nacional. En el cas de Sant Mori, l'índex ha estat sempre per sobre tant del de l'Alt Empordà com del de Catalunya, sobretot degut a la manca de transport públic.

Figura 7. Evolució de l'índex de motorització (veh/1000 habitants)



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades disponibles a Idescat 2006

IV. ANÀLISI DE LA MOBILITAT ACTUAL

Les estadístiques utilitzades en aquest apartat corresponen a l'Enquesta de Mobilitat Obligada de l'any 2001 (EMO'2001), que es realitzà junt amb el cens de població de l'any 2001. Font: Idescat.

1. Anàlisi de la mobilitat obligada

1.1. Desplaçaments totals

L'Enquesta de Mobilitat Obligada recull les dades referents al primer viatge que realitzen al matí els residents que treballen o estudien fora de casa, i només per aquests motius específics. Són, per tant, xifres diàries corresponents únicament als dies feiners i referides aproximadament a la meitat de la mobilitat obligada de tot el dia, ja que comptabilitzen només el primer viatge del matí, però no la tornada.

S'ha de tenir en compte que un desplaçament és el conjunt de viatges en diferents modes de transport per anar de l'origen a la destinació final. En el cas dels desplaçaments amb trams a peu, es considera un viatge a peu quan aquest té una durada de cinc o més minuts.

A Sant Mori, en matins feiners, es realitzaven el 2001 un total de 86 desplaçaments diaris per mobilitat obligada (treball o estudi) amb origen i/o destinació al seu terme municipal.

Tipus	Raó		Total
	Treball	Estudis	
Intern	14	0	14
Connexió generat	35	12	47
Connexió atret	24	1	25
Total	59	13	86

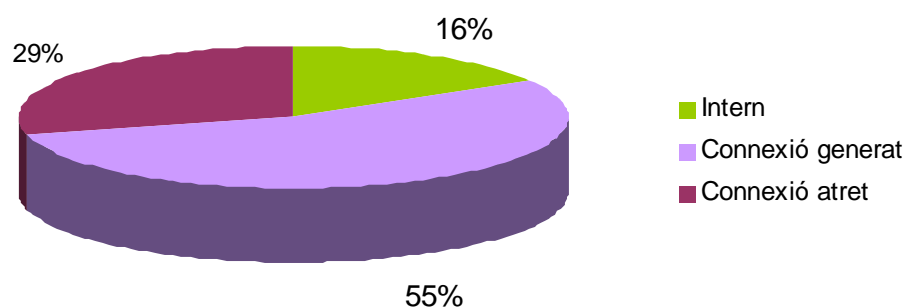
Això vol dir que el valor de la **mobilitat total de Sant Mori** (expansió a mobilitat total a partir dels valors de mobilitat obligada -EMO 2001-), considerant els desplaçaments interns, els generats a Sant Mori i els atrets, és d'uns **344 desplaçaments diaris** (comptant viatges de tornada a casa, recurrents per anar a dinar i altres desplaçaments quotidians – compres, portar fills a escola, visites etc.–).

1.2. Tipus de flux

Del total de desplaçaments diaris per mobilitat obligada (2001) cal destacar que:

- ♦ Un 16% (14 viatges) són interns, és a dir, tenen com origen i destinació el municipi de Sant Mori (veure la figura següent).
- ♦ Un 55% dels desplaçaments totals per mobilitat obligada (47 viatges) són desplaçaments de residents de Sant Mori cap a altres municipis.
- ♦ El 29% dels desplaçaments (25 viatges) són de residents de fora del municipi que venen a treballar o a estudiar a Sant Mori.

Figura 8. Distribució de la mobilitat obligada segons el tipus de flux



Font: Elaboració pròpia a partir de EMO'2001. Idescat

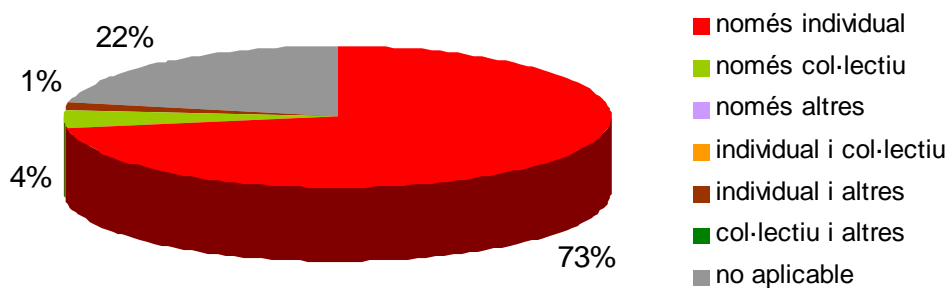
En aquest sentit, destacar que només el 16% dels desplaçaments són interns, fet que denota una autocontenció baixa al municipi.

En comparar els fluxos d'entrada i sortida dels desplaçaments de connexió, cal destacar un paper principal del municipi com a generador de mobilitat (47 entrades enfront 25 sortides).

1.3. Repartiment modal

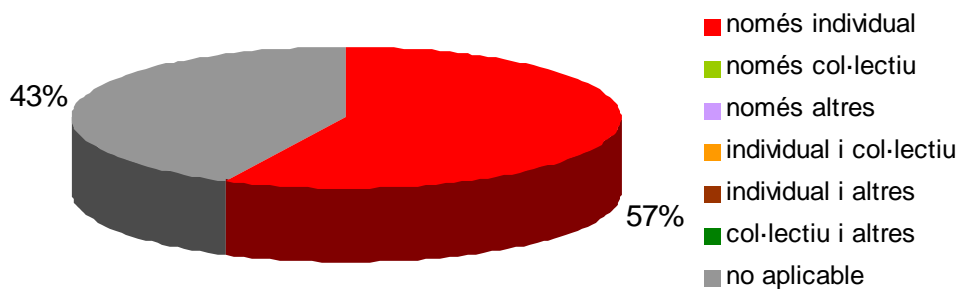
La gran majoria dels desplaçaments es realitzen només amb transport individual (segurament en vehicle privat motoritzat). Això és així, sobretot per raó de treball, ja que pel desplaçaments d'estudis el repartiment és més divers, com es veu a les gràfiques a continuació.

Figura 9. Repartiment modal dels desplaçaments per raó treball



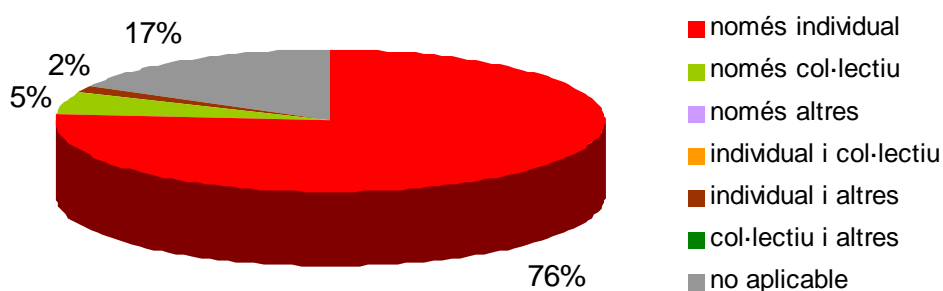
Font: Elaboració pròpia a partir de EMO'2001. Idescat

Figura 10. Repartiment modal dels desplaçaments interns per raó treball



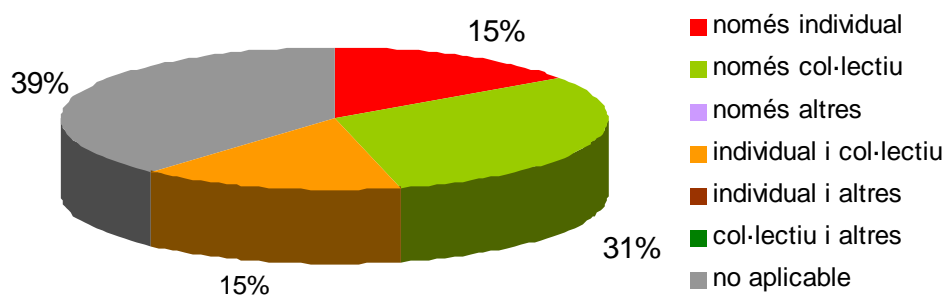
Font: Elaboració pròpia a partir de EMO'2001. Idescat

Figura 11. Repartiment modal dels desplaçaments de connexió per raó treball



Font: Elaboració pròpia a partir de EMO'2001. Idescat

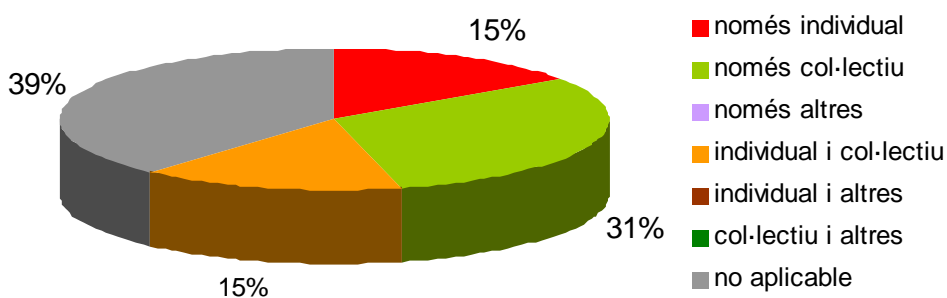
Figura 12. Repartiment modal dels desplaçaments per raó estudis



Font: Elaboració pròpia a partir de EMO'2001. Idescat

Al no haver centre escolars al municipi, no hi ha desplaçaments interns per raó estudis, ni tampoc des d'altres municipis cap a Sant Mori. El repartiment total és doncs el de desplaçaments de residents a Sant Mori que estudien fora del municipi.

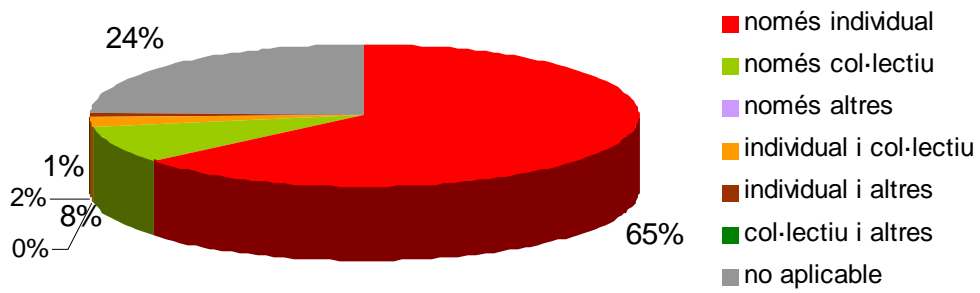
Figura 13. Repartiment modal dels desplaçaments de connexió per raó estudis



Font: Elaboració pròpia a partir de EMO'2001. Idescat

El repartiment total, tenint en compte els desplaçaments per anar a treballa i els per anar a estudiar, és el següent.

Figura 14. Repartiment modal dels desplaçaments per mobilitat obligada



Font: Elaboració pròpia a partir de EMO'2001. Idescat

V. ANÀLISI DE LA MOBILITAT GENERADA

1. Introducció

Els futurs desenvolupaments de Sant Mori, definits en el *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Mori*, generaran i atrauran una mobilitat determinada, en funció de la tipologia d'ús i les seves característiques.

El *Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada* relaciona els nous usos urbans amb una generació i atracció de desplaçaments. L'**article 8.1** determina com ha de ser l'estimació del nombre de desplaçaments generats pels diferents àmbits del pla, en funció de les superfícies, els usos permesos o l'índex d'edificabilitat, i remet a l'**annex I** per detallar ratis concrets mínims de generació de desplaçaments. També s'explicita, en l'**article 8.2**, que *els viatges generats s'han de grafiar en un plànol a escala adient, on s'identifiquin clarament els focus de major generació de viatges*.

2. Paràmetres establerts en els annexos del Decret 344/2006

2.1. Annex I del Decret: Viatges generats / dia

En l'**annex I** del Decret 344/2006 s'especifica que en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'estimarà el nombre de desplaçaments que generin les diferents activitats i usos del sòl amb els següents ràtios mínims de viatges generats/dia, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

Viatges generats/dia

<i>Ús d'habitatge el valor més gran dels dos següents:</i>	<i>7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona</i>
<i>Ús residencial</i>	<i>10 viatges/100 m2 de sostre</i>
<i>Ús comercial</i>	<i>50 viatges/100 m2 de sostre</i>
<i>Ús d'oficines</i>	<i>15 viatges/100 m2 de sostre</i>
<i>Ús industrial</i>	<i>5 viatges/100 m2 de sostre</i>
<i>Equipaments</i>	<i>20 viatges/100 m2 de sostre</i>
<i>Zones verdes</i>	<i>5 viatges/100 m2 de sòl</i>
<i>Franja costanera</i>	<i>5 viatges/ml de platja</i>

2.2. Annex II del Decret: aparcament de bicicletes

Tanmateix, quant a aparcament de bicicletes, l'annex II especifica les reserves mínimes d'aparcament fora de la via pública, en funció de les activitats i usos del sòl (a excepció d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

Places mínimes d'aparcament per a bicicletes

<i>Ús d'habitatge</i>	<i>màx. de</i>	<i>2 places/habitatge</i>
		<i>2 places/100m2 sostre o fracció</i>
<i>Ús comercial</i>		<i>1 plaça/100 m2 sostre o fracció</i>
<i>Ús d'oficines</i>		<i>1 plaça/100 m2 sostre o fracció</i>
<i>Ús industrial</i>		<i>1 plaça/100 m2 sostre o fracció</i>
<i>Equipaments docents</i>		<i>5 places /100 m2 sostre o fracció</i>
<i>Equipaments esportius, culturals i recreatius</i>		<i>5 places/100 places d'aforament de l'equipament</i>
<i>Altres equipaments públics</i>		<i>1 plaça/100 m2 sostre o fracció</i>
<i>Zones verdes</i>		<i>1 plaça/100 m2 sòl</i>
<i>Franja costanera</i>		<i>1 plaça/10 ml de platja</i>
<i>Estacions de ferrocarril</i>		<i>1 plaça/ 30 places ofertes de circulació</i>
<i>Estacions d'autobusos interurbans</i>		<i>0,5 places/30 places ofertes de circulació</i>

2.3. Annex III del Decret: aparcament de vehicles

Per últim, en l'annex III s'estableixen les reserves mínimes d'aparcament de vehicles fora de la via pública:

Places mínimes d'aparcament

Turismes (places mín 4,75 x 2,4m)

Motocicletes (places min 2,20x1,00m)

<i>Ús d'habitatge (turisme)màx. de</i>	<i>1 plaça/habitatge</i>
	<i>1 plaça/100m2 sostre o fracció</i>
<i>Ús d'habitatge (motocicleta) màx. de</i>	<i>0,5 places/habitatge</i>
	<i>1 plaça/200m2 sostre o fracció</i>
<i>Estacions de Ferrocarril i d'autobusos interurbans (tur)</i>	<i>5 places/30 places ofertes de circulació</i>
<i>(moto)</i>	<i>5 places/30 places ofertes de circulació</i>

3. Càlcul de la mobilitat generada

L'àmbit d'actuació del POUM de Sant Mori consta de 3 nous sectors de sòl urbà no consolidat (SUnc) i 1 nou sector de sòl urbanitzable delimitat (URd). Tots ells són de caràcter residencial. Es poden localitzar al **Plànol 2**.

A la següent taula es troben els diferents sectors d'actuació, amb la superfície total de cada àmbit (detallant la superfície destinada a equipaments i a zones verdes, en els casos en el que hi ha Pla de Millora Urbana i Pla Parcial Urbanístic). També es mostra l'índex d'edificabilitat bruta total, que és el que ens permet saber els m² de sostre que hi haurà a cada sector. I per últim s'indica el número d'habitatges que potencialment es poden construir a cada àmbit.

Com s'ha vist en el capítol anterior, la superfície de sostre i el número d'habitatges són dades essencials per avaluar la mobilitat generada i atreta per les actuacions del POUM, ja que els ratis dels annexos del Decret venen en funció d'aquestes dues dades.

Taula 1. Característiques dels àmbits d'actuació del POUM

Sòl Urbà no Consolidat (SUnc)	Àrea àmbit (m ²)	Equipaments (m ²)	Espais lliures (m ²)	Edificabilitat bruta total	Sostre edifi. màx. (m ²)	Núm. habitatges
PMU 1 Riera	10.692	1.478	972	0,30	3.207	19
PMU 2 Camí de Vila-robau (I)	2.692	-	-	0,30	808	7
PMU 3 Camí de Vila-robau	8.126	-	-	0,30	2.438	12
TOTAL Sunc	21.510	1.478	972	0,30	6.453	38
Sòl Urbanitzable Delimitat (URd)	Àrea àmbit (m ²)	Equipaments (m ²)	Espais lliures (m ²)	Edificabilitat bruta total	Sostre edifi. màx. (m ²)	Núm. habitatges
PPU Eixample	13.460	784	3.861	0,30	4.038	28
TOTAL URd	13.460	784	3.861	0,30	4.038	28
TOTAL POUM	34.970				10.491	66

USOS

	Residencial
	Equipaments
	Espai lliure

Font: elaboració pròpia a partir del POUM de Sant Mori.

Per calcular l'increment de mobilitat s'han utilitzat els ratis de l'annex I del *Decret 344/2006*, però també s'han hagut de fer altres estimacions que es detallen a continuació.

La taula següent mostra la mobilitat diària generada i atreta, segons l'ús que es proposa i de la superfície (de sòl o de sostre edificable), i seguint els paràmetres tot just exposats.

Taula 2. Càlcul de la mobilitat generada segons els ratis del Decret 344/2006

Avaluació dels VIATGES GENERATS					
		HABITATGES	EQUIPAMENTS	ESPAI LLIURE	Total viatges generats
Sòl Urbà no Consolidat (SUnc)		Desp. generats	Desp. generats	Desp. generats	
PMU 1	Riera	133	148	49	329
PMU 2	Camí de Vila-robau (I)	49	-	-	49
PMU 3	Camí de Vila-robau	84	-	-	84
TOTAL Sunc		266	148	49	462
Sòl Urbanitzable Delimitat (URd)		Desp. generats	Desp. generats	Desp. generats	
PPU	Eixample	196	78	193	467
TOTAL URd		196	78	193	467
TOTAL POUM		462	226	242	930

USOS

	Residencial
	Equipaments
	Espai lliure

Font: elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006 i de dades del POUM de Sant Mori.

Segons el Decret 344/2006 es **generaran 930 viatges diaris**, dels quals 462 són per ús residencial.

3.1. Desplaçaments generats per l'ús residencial

Pel càlcul del viatges generats i atrets pels sectors residencials s'ha utilitzat la dada del número d'habitatges, ja que no es disposa de número de persones, i el rati establert a l'annex I del Decret 344/2006: 7 viatges/habitatge. Això suposa **462 viatges diaris**.

3.2. Desplaçaments generats pels nous equipaments

Per comptabilitzar els viatges que generaran/atrauran els equipaments del sector també s'ha tingut en compte el rati donat pel Decret 344/2006: 20 viatges/100 m² de sostre. S'ha suposat una edificabilitat de 0,5 m² sostre/ m² sòl.

S'ha de tenir en compte que en els sectors SUnc PMU 2 i PMU 3, no es disposa de la superfície de sòl destinada a equipament encara.

En el càlcul de viatges generats per equipaments el Decret 344/2006 no diferencia el tipus d'equipament, mentre que pel càlcul de reserva mínima de places d'aparcament per a bicicletes sí que varia els ratis en funció de si és un equipament docent, un equipament esportiu/cultural/recreatiu o un altre equipament públic.

Segons aquest càlcul la generació de desplaçaments per part dels equipaments és de **226 viatges diaris**.

3.3. Desplaçaments generats per la zona verda

Segons el Decret 344/2006 les zones verdes **generaran 242 viatges/dia**, ja que té en compte 5 viatges/ m² de sòl en les zones verdes.

S'ha de tenir en compte que en els sectors SUnc PMU 2 i PMU 3, no es disposa de la superfície de sòl destinada a equipament encara.

3.4. Desplaçaments generats totals

Tenint en compte els ratis del Decret 344/2006 i alguna altra estimació, en total es preveu un **increment d'uns 930 desplaçaments totals/dia** degut a als nous desenvolupaments del POUM. La major part d'aquest viatges els generarà l'ús residencial.

El càlcul per zones verdes i equipaments és una mica enganyós, ja que la generació/atració de viatges dependria molt de les característiques dels equipaments i les zones verdes, i aquestes són dades que no arriba a definir un POUM.

El plànol en el que es mostren gràficament aquests viatges generats/atrets per cadascun dels sectors és el **Plànol 3**.

3.5. Repartiment modal dels viatges generats

Tenint en compte els ratis del Decret 344/2006 i alguna altra estimació, en total es preveu un increment d'uns 930 desplaçaments totals / dia degut al POUM de Sant Mori.

Es proposa un repartiment modal més sostenible, dins les possibilitats del municipi, millorant l'accés a l'estació de ferrocarril de Sant Miquel de Fluvià, que només està a 2 km del nucli de Sant Mori.

El 16% dels desplaçaments totals són interns, i per tant es proposa que aquests siguin a peu o en bicicleta.

Es proposa que s'augmenti el percentatge de desplaçaments en transport públic, que ara és del 10% (8% només col·lectiu i 2% individual i col·lectiu), fins a un 20%, i que es redueixi l'ús del vehicle privat d'un % a un 42%¹.

Aquest nou repartiment modal suposaria, segons els 930 viatges generats diaris, un increment de 93 desplaçaments a peu (10%), 56 en bicicleta (6%), 186 en transport públic (ja sigui escolar, o en tren anant fins a l'estació caminant, en bici o en vehicle privat motoritzat) i 390 en vehicle privat motoritzat.

Suposant una ocupació dels vehicles de 1,2 persones/vehicle, llavors es tracta de 325 vehicles diaris. I suposant un factor d'hora punta del 10% del total de vehicles diaris, els vehicles que es mouran en hora punta seran 32 vehicles més dels que hi ha ara.

Per tant, la xarxa viària proposada als nous sectors i els vials actuals, tindran prou capacitat per absorbir la nova mobilitat generada.

3.6. Reserva mínima d'aparcament per a bicicletes

Com s'ha vist en el capítol anterior, el *Decret 344/2006* a l'annex II determina un nombre mínim de places per aparcar bicicletes, fora de la via pública, en funció de l'ús de la parcel·la.

¹ S'ha de tenir en compte que hi ha un 22% de desplaçaments que l'IDESCAT considera no aplicables (per ex. perquè no es desplacen)

Taula 3. Càlcul de la reserva mínima d'aparcament per a bicicletes

Reserva mínima d'APARCAMENT per a BICICLETES fora de la via pública					
Sòl Urbà no Consolidat (SUnc)	HABITATGES		EQUIPAMENTS	ESPAI LLIURE	Total reserva mín. P bici
	Places P bici (segons n. habitatges)	Places P bici (segons m sostre)	Places P bici	Places P bici	
PMU 1 Riera	38	49	7	10	66
PMU 2 Camí de Vila-robau (I)	14	16	-	-	16
PMU 3 Camí de Vila-robau	24	49	-	-	49
TOTAL Sunc	76	114	7	10	131
Sòl Urbanitzable Delimitat (URd)	Places P bici (segons n. habitatges)	Places P bici (segons m sostre)	Places P bici	Places P bici	
PPU Eixample	56	81	4	39	123
TOTAL URd	56	81	4	39	123
TOTAL POUM	132	195	11	48	255

USOS

	Residencial
	Equipaments
	Espai lliure

Font: elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006 i de dades del POUM de Sant Mori.

En total tenim una **reserva d'aparcament per a bicicletes de 255 places**.

S'ha d'especificar que s'ha utilitzat el sostre edificable màxim com a sostre residencial, llevat en els casos en els que estaven definides les superfícies de sòl per a equipaments, i que suposant una edificabilitat de 0,5 m² sostre/ m² sòl s'ha restat el sostre d'equipament al total del sector.

La distribució de les places en l'àmbit d'estudi es pot veure al **Piànol 4**.

El decret no defineix com han de ser aquests aparcaments, ni les dimensions mínimes de les places (que sí que defineix en el cas de places de turismes i motos). El model més segur és el de U invertida.

3.7. Reserva mínima d'aparcament per a vehicles motoritzats

El *Decret 344/2006* a l'annex III determina un nombre mínim de places per aparcar turismes i motos fora de la via pública, però només en els casos en els que l'ús de la parcel·la és residencial o en estacions de ferrocarril o d'autobusos interurbans (ni per sectors industrials, ni equipaments, ni zones verdes, ni altres usos que sí que es tenen en compte en el cas de les bicis).

A continuació es mostren les dotacions mínimes d'aparcament per sector residencial.

Turismes

En total hi ha una **reserva d'aparcament per a turismes** en els sectors residencials fora de la via pública de **94 places**, distribuïdes com es veu a continuació:

Taula 4. Càlcul de la reserva mínima d'aparcament per a turismes

Reserva mínima d'APARCAMENT per a TURISMES fora de la via pública				
		HABITATGES		Total reserva mín. P turisme
Sòl Urbà no Consolidat (SUnc)		Places P turisme (segons n. habitatges)	Places P turisme (segons m² sostre)	
PMU 1	Riera	19	25	25
PMU 2	Camí de Vila-robau (I)	7	8	8
PMU 3	Camí de Vila-robau	12	24	24
TOTAL Sunc		38	57	57
Sòl Urbanitzable Delimitat (URd)		Places P turisme (segons n. habitatges)	Places P turisme (segons m² sostre)	
PPU	Eixample	28	36	36
TOTAL URd		28	36	36
TOTAL POUM				94

Font: elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006 i de dades del POUM de Sant Mori.

S'ha agafat el número de places de turismes per m² de sostre enlloc de per habitatge, ja que era sempre més alt i el Decret 344/2006 indica que s'ha d'agafar el màxim.

La distribució de les places en l'àmbit d'estudi es pot veure al **Plànol 5**.

Motocicletes

En total hi ha una **reserva d'aparcament per a motocicletes** en els sectors residencials fora de la via pública de **46 places**, distribuïdes com es veu a continuació:

Taula 5. Càlcul de la reserva mínima d'aparcament per a motocicletes

Reserva mínima d'APARCAMENT per a MOTOCICLETES fora de la via pública				
		HABITATGES		Total reserva mín. P moto
Sòl Urbà no Consolidat (SUnc)		Places P moto (segons n. habitatges)	Places P moto (segons m² sostre)	
PMU 1	Riera	10	12	12
PMU 2	Camí de Vila-robau (I)	4	4	4
PMU 3	Camí de Vila-robau	6	12	12
TOTAL Sunc		19	29	28
Sòl Urbanitzable Delimitat (URd)		Places P moto (segons n. habitatges)	Places P moto (segons m² sostre)	
PPU	Eixample	14	18	18
TOTAL URd		14	18	18
TOTAL POUM				46

Font: elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006 i de dades del POUM de Sant Mori.

S'ha agafat el número de places de motocicletes per m² de sostre enlloc de per habitatge, ja que era sempre més alt i el Decret 344/2006 indica que s'ha d'agafar el màxim.

La distribució de les places en l'àmbit d'estudi es pot veure al **Plànol 6**.

VI. ANÀLISI DE LA XARXA EXISTENT

1. Xarxa viària

Els accessos a Sant Mori són o per la carretera GI-622 o per la GI-631.

La **GI-622** comunica el municipi amb el de Sant Miquel de Fluvià cap al nord i amb el de Vilaür cap al sud-oest.

Foto 1. Accés a Sant Mori des de Vilaür, per la GI-622



Font: AIM

El nucli urbà de Sant Mori es troba al llarg de la **GI-631**, a l'est d'aquesta. Sant Mori està comunicat a través d'aquesta carretera amb Vilopriu. A més a més la GI-631 creua una carretera més important, la GI-623, que porta fins a l'AP-7.

Foto 2. Accés a Sant Mori des de Vilopriu, per la GI-631

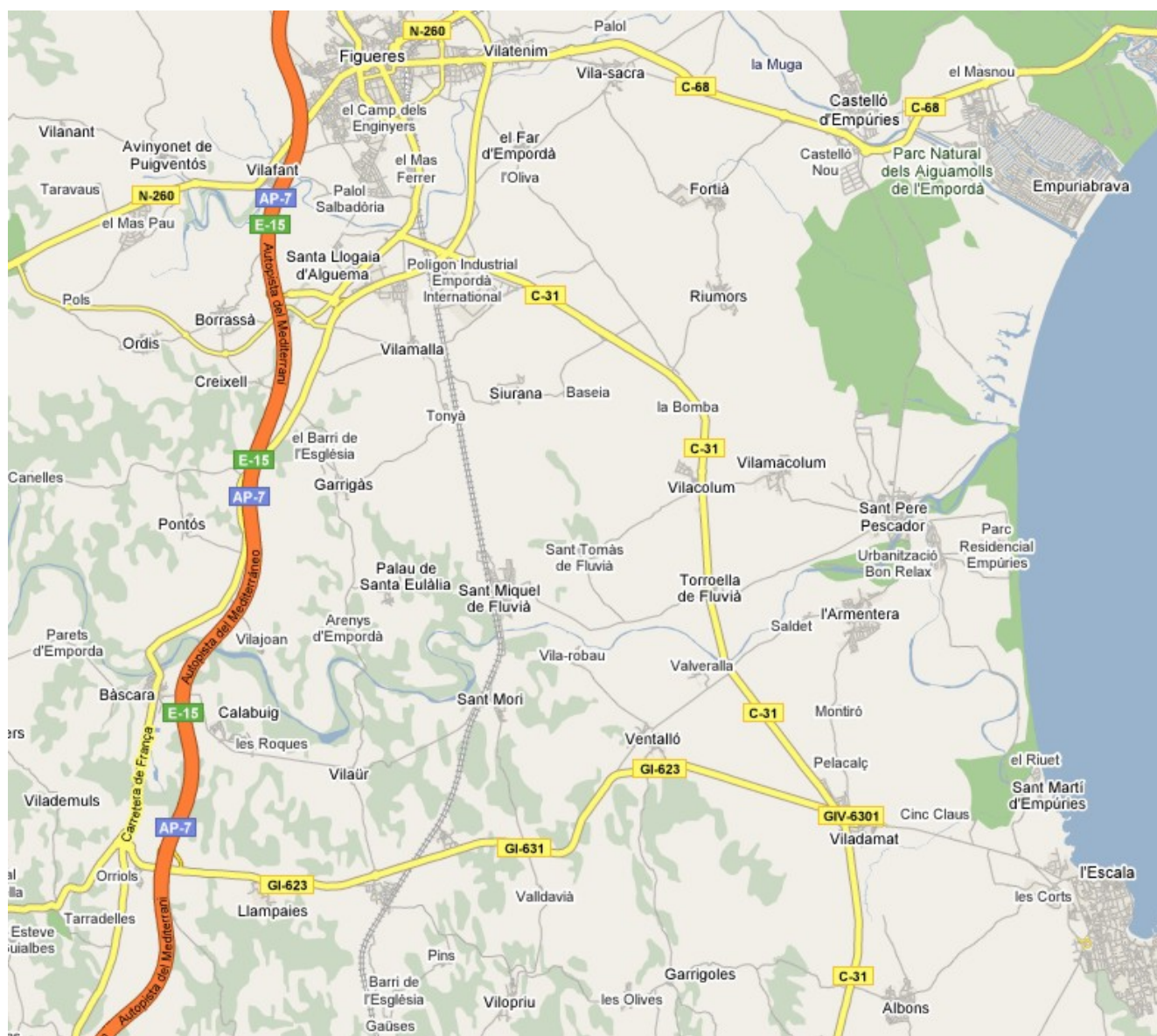


Font: AIM

Per arribar a Sant Mori des de l'AP7 la sortida més propera és la sortida 5 cap a L'Escala/Empúries. I després es pot arribar o bé passant per Vilaür i arribant a Sant Mori per la GI-622, o bé girant directament per la GI-631 des de la mateixa GI-623.

La distància des de Sant Mori a les ciutats importants més properes és d'uns 20 km a Figueres (uns 25 minuts), uns 40 km a Girona (uns 35 minuts), i uns 130 km a Barcelona (1 hora i 25 minuts, aproximadament).

Figura 15. Xarxa viària d'accés a Sant Mori



Font: Google maps

1.1. Itineraris de vianants

Els carrers de Sant Mori tenen voreres o són de plataforma única.

La majoria dels carrers de plataforma única estan pensats per a que els vianants hi tinguin prioritat, però enlloc està indicat ni senyalitzat. Alguns carrers com el Camí de Vila-robau són de plataforma única (encimentat tot a un mateix nivell), tot i que els vianants no hi tenen prioritat.

Foto 3. Carrers de plataforma única (C. Marquesa de Sant Mori)



Font: AIM

Alguns carrers, com l'entrada a Sant Mori pel C. de Bonaire, estan més pacificats al tenir una velocitat limitada a 30 km/h o per disposar d'elements reductors de la velocitat, com al C. d'Entrada de Sant Mori on hi ha un pas de vianants elevat.

Foto 4. Pas de vianants elevat al C. d'Entrada (GI-631 al fons)



Font: AIM

1.2. Itineraris de bicicletes

Sant Mori no compta, actualment, amb cap itinerari amb una seguretat especial per a bicicletes,.

Tot i això, els carrers no tenen un trànsit motoritzat intens, i com s'ha comentat en l'itinerari per a vianants, molts carrers són de plataforma única i estan pensats per a que els vianants i les bicicletes hi tinguin prioritat, però enlloc està indicat ni senyalitzat.

Foto 5. Plaça i carrers a un sol nivell



Font: AIM

2. Xarxa actual de transport públic

Respecte el transport públic, no es pot accedir a Sant Mori només en autobús interurbà o amb ferrocarril, ja que al municipi no hi ha parada de bus de servei regular ni estació de ferrocarril.

Figura 16. Accés en transport públic a Sant Mori

Transports públics	
	TREN
RENFE (Sant Miquel de Fluvià)	www.renfe.es 902 240 202
	AUTOBÚS
TRANSPORT ESCOLAR Dies Lectius: 8:00 hores i 15:00 hores	
	TAXI
TAXI DE CAMALLERA	972 794 016

Font: web de l'Ajuntament: www.ddgi.cat/stmori

2.1. Ferrocarril

No hi ha cap estació al municipi, tot i que si que hi passen les vies de la línia de mitja distància Barcelona – Girona – Figueres – Portbou (RENFE). L'estació més propera és la de Sant Miquel de Fluvià, a només 2 km, però no està comunicada amb transport públic amb Sant Mori.

Foto 6. Estació de RENFE a Sant Miquel de Fluvià



Font: AIM

Figura 17. Recorregut de la línia de mitja distància Barcelona – Girona – Figueres – Portbou (RENFE)



Font: www.renfe.com

Hi ha unes 11 - 8 expedicions diàries per sentit, en funció de la destinació (Barcelona, Girona, Figueres).

Per anar de Sant Miquel a Barcelona són 2 hores, a Girona 28 minuts i a Figueres només 10 minuts.

Figura 18. Horaris de la de la línia de mitja distància Barcelona – Girona – Figueres – Portbou (RENFE) entre Barcelona i Sant Miquel de Fluvià

Horarios y Precios ¶ Nueva consulta

Estación Origen: **BARCELONA (*)** Estación Destino: **SANT MIQUEL DE FLUVIA**
Ver horarios de Cercanías

¶ Descripción y servicios de nuestros productos

Pulse sobre el nombre del tren para obtener el itinerario, existen ciudades con más de un estación, y es conveniente comprobar la hora de salida/llegada a cada una de ellas.

Nº Tren	Recorrido Tipo Tren	Salida	Llegada	Período de Circulación (1)	PRECIO INTERNET	COMPRA	PRECIO ESTACION	PRESTACIONES	ASISTENCIA A DISCAPACITADOS
15826	REGIONAL	06:56	07:54	LMXJV del 09-12-2007 al 30-04-2008	Turista	7.70	Turista	7.70	
		06:56	07:54	LMXJV del 02-05-2008 al 13-12-2008					
15829	REGIONAL	06:56	08:58	LMXJV del 09-12-2007 al 30-04-2008	Turista	7.70	Turista	7.70	
		06:56	08:58	LMXJV del 02-05-2008 al 13-12-2008					
15187	REGIONAL	08:25	10:35	DIARIO del 09-12-2007 al 13-12-2008	Turista	7.70	Turista	7.70	
15831	REGIONAL	11:25	13:25	DIARIO del 09-12-2007 al 13-12-2008	Turista	7.70	Turista	7.70	
15832	DELTA	13:25	15:22	SD del 09-12-2007 al 13-12-2008	Turista	7.70	Turista	7.70	
15833	REGIONAL	13:25	15:27	LMXJV del 09-12-2007 al 30-04-2008	Turista	7.70	Turista	7.70	
15832	DELTA	13:25	15:22	01-05-2008(J)	Turista	7.70	Turista	7.70	
15833	REGIONAL	13:25	15:27	LMXJV del 02-05-2008 al 13-12-2008	Turista	7.70	Turista	7.70	
15837	REGIONAL	15:25	17:27	DIARIO del 09-12-2007 al 13-12-2008	Turista	7.70	Turista	7.70	
15839	REGIONAL	17:25	19:28	DIARIO del 09-12-2007 al 13-12-2008	Turista	7.70	Turista	7.70	
15841	REGIONAL	19:25	21:23	DIARIO del 09-12-2007 al 13-12-2008	Turista	7.70	Turista	7.70	

Los precios expuestos incluyen los gastos de gestión correspondientes a los trenes de Alta Velocidad y Larga Distancia: +2,75% para venta a través de Internet y +3,5% para venta en Estaciones.

Seleccionar trenes del trayecto inverso : **SANT MIQUEL DE FLUVIA- BARCELONA (*)** ¶ Volver a página anterior

(1) Días de Circulación correspondientes a fecha de paso de tren por la estación solicitada (origen viaje).
 L = Lunes, M = Martes, X = Miércoles, J = Jueves, V = Viernes, S = Sábado, D = Domingo

Font: www.renfe.com

2.2. Autobús interurbà

No hi ha un servei regular de bus interurbà que passi per Sant Mori. L'únic autobús que hi té parada és el bus escolar, que passa tots els dies lectius a les 8:00 del matí i a les 15:00 de la tarda.

Foto 7. Parada de bus escolar a la GI-631



Font: AIM

2.3. Taxi

A Camallera hi ha un taxista, que s'ha de trucar prèviament. L'horari varia en funció de la disponibilitat del taxista.

VII. XARXES PROPOSADES PER MODES DE TRANSPORT

1. Paràmetres de planificació generals

Abans de començar a descriure les xarxes proposades per als vianants, les bicicletes, els vehicles motoritzats i el transport públic es concreta quins són els paràmetres de planificació que aconsella el *Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada*.

Així doncs, en l'article 4.1, es proposa que:

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

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

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

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

e) El pendent màxim dels nous carrers en sòl urbanitzable no ha de superar el 8%, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%. En qualsevol cas, el pendent del 8% no serà acceptable per a llargades superiors a 300 metres. Cas que es superi aquesta llargada, es construiran espais de descans amb pendent màxim de 2% que continguin, com a mínim, un cercle d'1,5 metres de radi.

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

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

g) La previsió de places per a aparcament de bicicletes i de vehicles inclosa en els instruments de planejament s'ha d'ajustar a les reserves mínimes establertes als annexos II i III d'aquest Decret, respectivament.

L'article 4.2, però, proporciona flexibilitat a aquests paràmetres:

4.2 En l'elaboració dels estudis es poden proposar, en base a condicionants geomètrics, pel conjunt d'un àmbit i en coherència amb els sectors continguts o amb base a les característiques de l'entorn, paràmetres diferents als fixats en l'apartat anterior, sempre que es justifiqui que es compleixen els objectius de sostenibilitat de la mobilitat i la normativa d'accessibilitat.

Per altra banda, l'article 6 determina reserves mínimes d'espai en locals comercials i grans establiments per a la càrrega i descàrrega de mercaderies:

6.1 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de tenir en compte, a fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega, que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10 % del sostre, a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar, llevat que es tracti d'activitats comercials que, per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.

6.2 En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a projectes de grans o mitjans establiments comercials s'ha de tenir en compte que :

Han de disposar d'un moll o d'un espai mínim de 3 x 8 metres de càrrega integrat a la instal·lació o situat a terrenys edificables del mateix solar, en cas de superfície de venda superior a 1.300 m².

A partir d'aquesta superfície, pels següents 5.000 m² de superfície de venda hauran de tenir un altre moll addicional de les mateixes característiques i un altre més per cada un dels següents 10.000 m².

6.3 En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a plans urbanístics s'ha de tenir en compte que, per aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, aquests contemplin les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:

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

2. Mobilitat a peu

2.1. Criteris per a definir la xarxa de vianants

Abans de definir les xarxes per a vianants, s'introdueix l'article del Decret referent als vianants:

Article 15 La xarxa d'itineraris principals per a vianants

15.1 Els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada han d'establir una xarxa d'itineraris principals per a vianants, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article. Als efectes d'aquest Decret, s'entén per vianant la persona que es desplaça a peu o amb cadira de rodes amb o sense motor.

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

a) Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.

b) **Equipaments comunitaris** com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.

c) Mercats, zones i centres comercials.

d) Instal·lacions recreatives i esportives.

e) **Espais lliures** amb una forta freqüentació com zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius.

f) Àrees d'activitat laboral com **polígons industrials, parcs tecnològics**, etc.

15.3 La xarxa d'itineraris principals per a vianants s'ha de definir en base a criteris que permetin **evitar els accidents de trànsit**. A aquests efectes:

- ♦ es consideren els carrers d'ús exclusiu per a vianants, els carrers de convivència i els carrers de zona 30, en aquest ordre, com a més idonis per a establir els itineraris per a les persones vianants.
- ♦ els eixos en planta d'aquests itineraris han de tenir un **traçat el més directe i natural possible** i, en conseqüència, tant la **reordenació de les cruïlles** com la seva concepció han de tenir en compte aquest criteri.
- ♦ en rambles i passejos centrals destinats a la circulació de les persones vianants, s'han **d'evitar els canvis de trajectòria deguts a la manca de passos de vianants** alineats amb l'eix principal de la circulació de les persones vianants.

15.4 Els itineraris principals per a vianants han de ser **continus**, formant una xarxa que, de forma complementària amb la resta de voreres, doni una **total accessibilitat al municipi** per a les persones vianants. Si s'escau, aquesta xarxa s'ha de coordinar amb la dels municipis veïns.

15.5 Els itineraris principals per a vianants han d'estar coordinats amb els itineraris per a transport públic i col·lectiu.

15.6 Els itineraris principals per a vianants fora de població s'han de segregar i protegir adequadament quan transcorrin pel costat de la xarxa viària.

15.7 Tots els itineraris per vianants seran adaptats d'acord amb les normes d'accessibilitat urbanística previstes al **Codi d'Accessibilitat.**

2.2. Definició de la xarxa de vianants

Tota la xarxa viària ha de ser apte per als vianants, i ha de ser segura i adaptada per a PMRs (persones amb mobilitat reduïda).

Les propostes per al vianant es poden consultar gràficament al **Plànol 7**.

2.2.1. Carrers amb prioritat per a vianants

El POUM proposa una xarxa de carreres amb prioritat per als vianants: C. Bonaire, C. de la Marquesa de Sant i Mori i C. Figueres, principalment.

Es proposa que siguin carrers de prioritat invertida, de manera que els vianants tinguin prioritat de circulació respecte als altres modes de transport. L'accés de vehicles motoritzats estarà restringit als veïns.

La pavimentació ja és amb plataforma única de manera que els vianants poden circular per tot el vial còmodament a un mateix nivell, i remarca als conductors que és una zona on els vehicles no tenen preferència.

S'ha de senyalitzar, però, adequadament, ja que sinó els vehicles no es poden donar pel al·ludits. La senyalització vertical correcta serà la de carrer residencial, que indica que està destinat als vianants tot i que hi poden circular vehicles amb les següents condicions:

- la velocitat màxima és de 20 km/h
- els conductors han de cedir la prioritat als vianants, que poden utilitzar tota la zona de circulació
- els jocs i l'esport estan permesos, tot i que els vianants no han d'impedir el pas inútilment als conductors de vehicles.

Aquest senyal es situarà a l'accés dels carrer.

Figura 1. Senyal de carrer residencial (carrer amb prioritat invertida i circulació de vehicles a 20 km/hora com a màxim)



Tot i que el carrer residencial té implícit el límit de velocitat, es recomana que en aquest cas també es posi un senyal de circulació màxima a 20 km/h.

Figura 2. Senyal de carrer residencial i de velocitat màxima de 20 km/hora



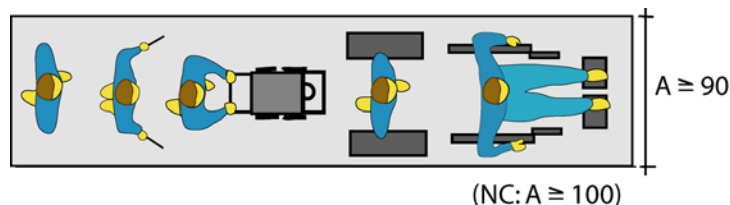
A més a més també s'haurà de posar un senyal que indiqui que només hi poden passar els vehicles motoritzats dels veïns.

L'estacionament no estarà permès en aquests carrers.

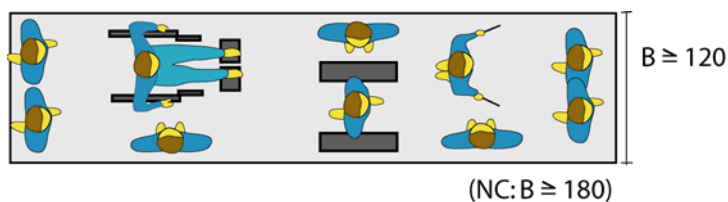
2.2.2. Voreres a l'eix de la GI-631

Tota la xarxa viària ha d'estar adaptada i ha de ser segura per als vianants. Les voreres han de ser amples, considerant un mínim desitjable de 2 m lliures d'obstacles.

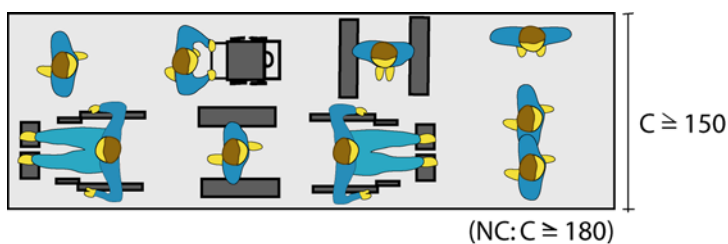
Figura 19. Amplada de les voreres i capacitat de pas de vianants



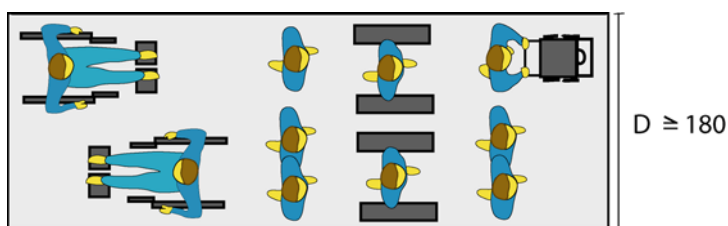
A = només pot passar una persona



B = poden arribar a passar dues persones



C = normalment passen dues persones



D = sempre passen dues persones

Font: Aragall, F. (2003)

Sobretot ha de ser segur per a vianants l'itinerari de la GI-631 en el seu pas pel nucli urbà, ja que és la via amb més velocitat permesa (50 km/h) per als vehicles.

S'ha de tenir en compte que la parada del bus escolar està situada en aquesta via.

Es proposa que aquesta travessera de la carretera a Vilopriu es converteixi en un vial de configuració més urbana, per tal de pacificar-ne el trànsit.

Es proposa ampliar les voreres, o construir-les en el casos en els que no n'hi ha, per tal de deixar una calçada de 7 m d'amplada, 3,5 m per cada carril. Es proposa reduir la calçada deixant l'espai mínim per a permetre la circulació de vehicles pesants en ambdós sentits.

Figura 3. Amplada dels carrils de circulació pel trànsit motoritzat segons el tipus de via

Dimensiones recomendadas de cada carril	
Tipo de vía y situación	Dimensión de cada carril
Autopista y autovías urbanas	3,50 m Máximo: 3,60 m Para IMD < 500, 3 m
Carriles de vehículos lentos	3 a 3,50 m
Principales avenidas y vías colectoras	Óptimo, 3,50 m Mínimo para vías de tráfico poco intenso: 3 m
Viarío industrial (con alto porcentaje de vehículos pesados)	Óptimo: 3,50 a 3,75 m
Red local	Dimensiones muy estrictas: 3,25 a 3 m Excepcionalmente: 2,50 a 2,75 m
Carril derecho de grandes vías	3,50 a 3,75 m (vehículos lentos, ciclistas...)

Font: Manchón, I.F. i Santamera J.A. (2000)

l és que no només s'han d'evitar les amplades insuficients sinó també les excessives, ja que poden induir moviments i ocupacions no desitjades de l'espai que sobra (Manchón, I.F. i Santamera J.A., 2000).

2.2.3. Cruïlles d'especial atenció per als vianants

En el **Plànol 7** s'han senyalitzat les cruïlles en les que s'haurà de posar especial atenció a l'hora de resoldre el creuament dels vianants. S'hauran de senyalitzar especialment bé els passos de vianants per tal de ser segurs i de donar una continuïtat real als itineraris de vianants.

En aquests casos es recomana que la senyalització sigui tant vertical com horitzontal.

Figura 4. Senyals de situació de pas de vianants (S-13) i de perill per proximitat de pas de vianants (P-20), respectivament.

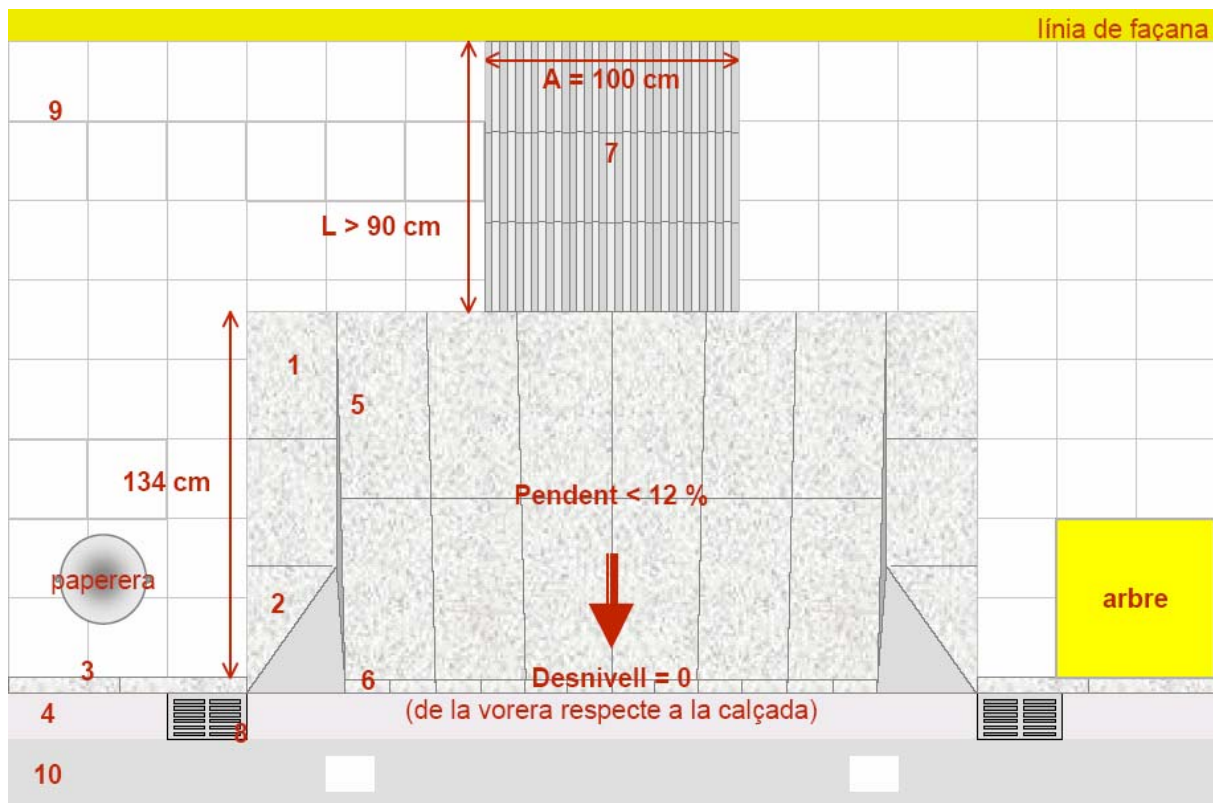


En quant a senyalització horitzontal, l'amplada mínima recomanable dels passos de vianants és de 4m, i només en casos límit es podran arribar a senyalitzar passos de vianants de 2,5m (Manchón, I.F. i Santamera J.A., 2000). I la llargada màxima que el vianant pot superar amb plena seguretat és de 10 m. Per damunt d'aquesta distància cal construir un refugi central (Institut Català de la Seguretat Viària,1993).

A la pintura acrílica se li poden afegir microesferes de vidre, per millorar la seva visibilitat nocturna, i en temps de pluja o boira pel seu efecte reflectant. A més a més també se li poden afegir agregats durs i blancs, per augmentar la resistència al lliscament, en particular dels vianants i els vehicles de dues rodes.

Els passos de vianants han d'estar adaptats i per tant, entre d'altres coses, han de tenir **guals adaptats** (mínim 1,20m d'amplada, pendent longitudinal màxim del 12%)².

Figura 5. Planta d'un gual per a vianants en voreres superiors a 225 cm



Font: Ajuntament de Girona

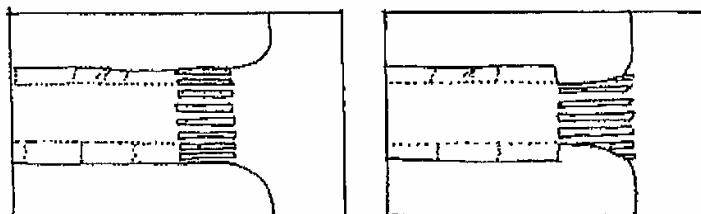
Es proposa que les voreres s'ampliïn en els passos de vianants, formant unes **orelles**, per millorar la visibilitat tant dels vianants per part dels vehicles com a l'inversa. A més

² Segons el Codi d'accessibilitat

a més es redueix la llargada del pas de vianants així com l'amplada de la calçada, obligant encara més als vehicles a reduir la velocitat.

Les dimensions d'aquesta ampliació correspondrien a l'amplada de la línia d'estacionament en cordó.

Figura 6. Orelles a les voreres en els passos de vianants



Font: Manchón, I.F. i Santamera J.A. (2000)

2.2.4. Accés per a vianants a l'aparcament públic

S'ha de garantir un itinerari segur i adaptat per a vianants per accedir a l'aparcament que s'ha adequat a l'entrada del nucli urbà venint des de Vilopriu (GI-623).

2.2.5. Itinerari per a vianants fins a l'estació de tren de Sant Miquel

El POUM té previst adaptar un itinerari per a vianants i bicicletes que comuniqui Sant Mori amb Sant Miquel de Fluvià, sobretot per donar accés a l'estació de tren. Aquest recorregut es vol que passi per camins rurals, alternatius a la carretera GI-622.

El punt més conflictiu és el pas pel riu Fluvià.

Aquest vial haurà d'estar il·luminat, per tal que es pugui utilitzar també en hores de foscor, com per exemple a les tardes d'hivern, sobretot tenint en compte els horaris del ferrocarril.

3. Mobilitat en bicicleta

3.1. Criteris per a definir la xarxa de bicicletes

Article 17 Xarxa d'itineraris per a bicicletes

17.2 La xarxa d'itineraris per a bicicletes han d'assegurar la **connectivitat** amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2

17.3 Els itineraris per a bicicletes han de ser **continus**, formant una xarxa i preferentment hauran de discórrer per vies ciclistes segregades o carrils-bici protegits.

17.4 La xarxa d'itineraris per a bicicletes s'ha de preveure connectada amb la xarxa de bicicletes de la resta del municipi i, si s'escau, amb la dels municipis veïns i s'ha de **coordinar amb la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu**.

17.5 Els itineraris per a bicicletes no es poden fer passar per carreteres de doble calçada ni per carreteres de calçada única amb una intensitat mitjana diària superior a 3000 vehicles, llevat que es segreguin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció.

17.6 Es poden preveure itineraris de bicicletes per carrers de **zona 30 en cohabitació** amb la resta dels vehicles.

3.2. Definició de la xarxa ciclable

La **xarxa ciclable** futura, que no necessàriament representa la construcció de carrils-bici, ha de connectar els nous desenvolupaments residencials i els nous equipaments, amb les àrees residencials existents més properes i amb les principals terminals de transport públic del municipi (parada de transport públic). A la vegada, cal dotar de continuïtat els itineraris proposats, de la forma més natural i directa possible.

Es proposa, per una banda, establir carrers de **prioritat invertida** en alguns eixos, en els que els vianants i la bicicleta gaudirien de prioritat respecte els vehicles motoritzats.

Per una altra banda es proposa, en la resta de carrers del nucli, una **zona 30**, permetent una cohabitació segura entre vehicles motoritzats i bicicletes.

També es proposa crear un **carril bici** a la travessera de la GI-631 de manera que la circulació de bicicletes quedi segregada de la de vehicles motoritzats.

A més a més es proposa una **pista ciclable** des de Sant Mori fins a Sant Miquel de Fluvià, per tal de poder accedir a l'estació de tren d'una forma còmoda, ràpida, segura i sostenible.

Això conforma tot una xarxa ciclable a Sant Mori.

3.2.1. Carrers amb prioritat invertida

Com ja s'ha comentat a les propostes de la xarxa per a vianants, el POUM proposa una **xarxa de carreres amb prioritat per als vianants**: C. Bonaire, C. de la Marquesa de Sant i Mori i C. Figueres, principalment.

Es proposa que siguin carrers de prioritat invertida, de manera que els vianants i els ciclistes tinguin prioritat de circulació respecte als altres modes de transport. Les bicicletes, al mateix temps, han de cedir la prioritat als vianants.

Són carrers de plataforma única, i l'accés de vehicles motoritzats estarà restringit als veïns.

3.2.2. Zona 30 a la resta de carrers del nucli urbà

A la resta de vials del poble que no siguin de prioritat invertida es proposa **zona 30** (circulació a 30km/h com a màxim), per així permetre una cohabitació segura entre vehicles motoritzats i bicicletes.

Aquest carrers s'han de senyalitzar adequadament amb el senyal vertical de zona 30, però es proposa que s'adjunti un senyal de bicicleta, per alertar als conductors de vehicles motoritzats de la presència de ciclistes.

Figura 20. Senyal vertical en un carrer amb itinerari bici on hi ha coexistència bicis - vehicles motoritzats



Font: Elaboració pròpia

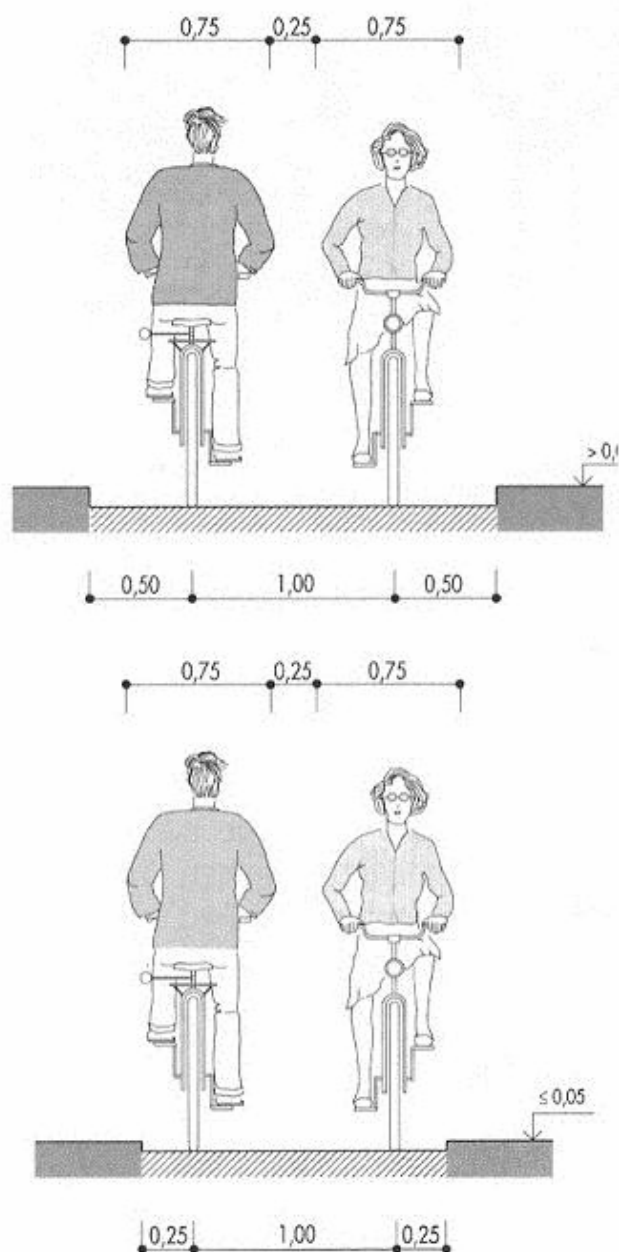
3.2.3. Carril bici a la travessera de la GI-631

Es proposa la implantació d'un **carril bici de doble sentit de circulació i segregat**, tant dels vehicles com dels vianants.

Aquest carril bici dóna un accés segur, des del mateix nucli de Sant Mori, a l'itinerari per a vianants i bicicletes per anar a l'estació de Sant Miquel de Fluvià. A més a més, contribueix en donar a la travessera de la carretera que ve de Vilopriu un caràcter més urbà, com es proposava a la xarxa per a vianants, per tal de pacificar-la.

L'amplada del carril bici ha de ser d'un mínim de 1,5 m, recomanable de 2 m d'amplada. Un ciclista ocupa una amplada aproximada de 0,75 m, és a dir que l'amplada del carril bici ha de ser 1,00 m si és de sentit únic, i de 2,00 m si és de doble sentit de circulació. En casos en els que no hi hagi obstacles laterals, el carril bici de doble sentit pot arribar a tenir 1,50 m d'amplada.

Figura 7. Dimensions dels ciclistes i el carril bici mínim



Font: Sanz, A. (1999)

Els carril bici haurà d'estar adequadament senyalitzat tant amb un paviment diferenciat (per exemple amb un color diferent al de la vorera i la calçada) i amb els límits marcats, com amb senyals horitzontals i verticals. Aquests senyals indiquen que és un carril reservat per bicicletes, i per tant els ciclistes estan obligats a circular per aquest espai, mentre que els altres usuaris de la via tenen prohibit el circular-hi.

Foto 8. Senyalització del carril bici: vertical i horitzontal (d'esquerra a dreta)



Font: AIM

3.2.4. Pista bici fins a l'estació de Sant Miquel

Es proposa que s'adeqüi i es senyalitzi un itinerari per a bicicletes segregat del trànsit motoritzat, que arribi fins a l'estació de ferrocarril de Sant Miquel de Fluvià.

En consonància amb la proposta de la xarxa de vianants, es proposa que sigui un itinerari alternatiu a la carretera GI-623, per camins rurals existents. Caldrà preveure un pas segur per creuar el riu Fluvià.

Aquest vial haurà d'estar il·luminat, per tal que es pugui utilitzar també en hores de fosc, com per exemple a les tardes d'hivern, sobretot tenint en compte els horaris del ferrocarril.

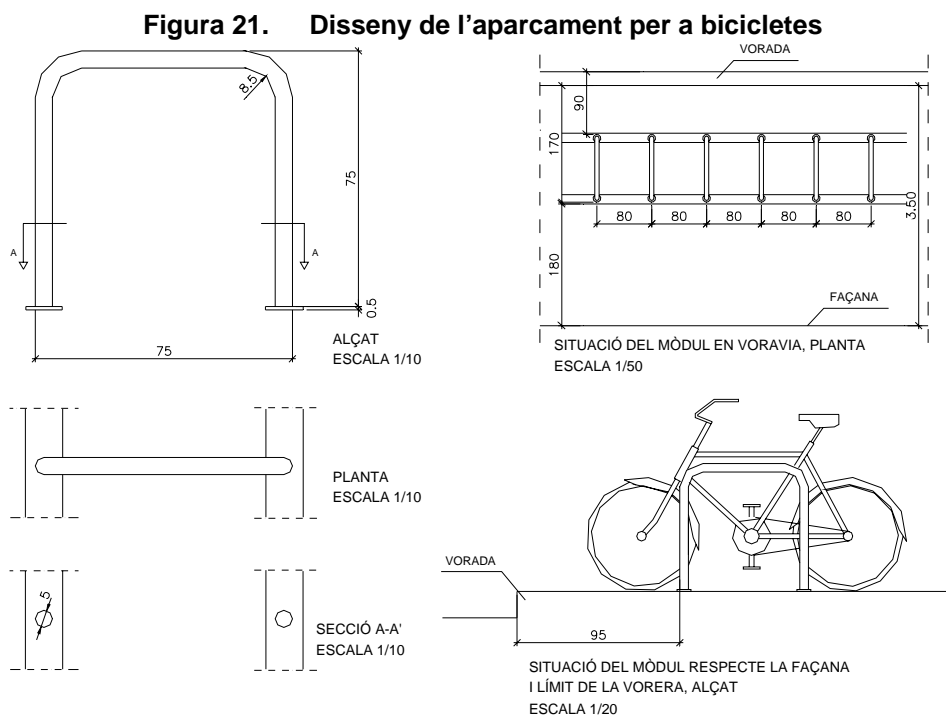
3.3. Reserva mínima d'aparcament per a bicicletes

Aquesta xarxa ciclable va acompanyada d'una reserva de pàrquings-bici, com s'ha vist anteriorment, ja que el *Decret 344/2006* a l'annex II determina un nombre mínim de places per aparcar bicicletes en funció de l'ús de la parcel·la.

Com ja s'ha comentat a l'apartat del Càlcul de la Mobilitat Generada, la **reserva d'aparcament per a bicicletes** és d'unes **255 places**. D'aquestes, 195 hauran de col·locar-se a l'interior de les parcel·les residencials, 11 als equipaments, i 48 a la zona verda, i totes hauran d'anar fora de la via pública.

La distribució de les places en l'àmbit d'estudi es pot veure al **Plànol 4**.

El decret no defineix com han de ser aquests aparcaments, ni les dimensions mínimes de les places (que sí que defineix en el cas de places de turismes i motos). Però el model més segur és el de U invertida, i per tant s'haurien de posar unes 128 barres en els nous desenvolupaments del POUM.



DETALL D'APARCAMENT DE BICICLETES

Font: Ajuntament de Barcelona

Es proposa que, a més a més de la reserva mínima dictada pel Decret, s'instal·lin aparcaments per a bicicletes a la via pública, en els punts més destacats del poble, com per exemple davant de l'Ajuntament.

4. Mobilitat en transport públic

4.1. Criteris per a definir la xarxa de transport públic

Article 16 Xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície

16.2 La xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície, urbà i interurbà, s'ha de definir tenint en compte les línies d'autobús, de tramvies i d'altres sistemes de transport col·lectiu, existents i previstos en el moment de redacció del pla urbanístic. La xarxa també ha d'incorporar la previsió de carrils bus, la implantació de noves línies, el perllongament o el canvi de traçat de les existents.

16.3 Aquests itineraris han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin un nombre de desplaçaments molt elevat i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2 i s'han de connectar amb la xarxa per a transport públic i col·lectiu de la resta del municipi i si s'escau, dels municipis veïns.

16.4 En la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu les parades de les línies s'han de situar de forma coordinada amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes i s'han de situar de forma que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.

16.5 L'espai destinat a parades per al transport col·lectiu i/o parades de taxi s'ha de configurar de manera que es respecti l'espai destinat als itineraris per a vianants i per a bicicletes i que es garanteixi la seguretat de les persones vianants i dels i de les ciclistes.

16.6 En carrers amb molt trànsit de vehicles que puguin dificultar la circulació del transport col·lectiu, s'han de preveure carrils bus-taxi a partir de 20 circulacions d'autobusos en l'hora punta o 120 circulacions diàries. En qualsevol cas, per freqüències inferiors, es farà l'estudi particular sobre la conveniència de la seva implantació.

4.2. Definició de la xarxa de transport públic

Tenint en compte que a Sant Mori no hi ha estació de ferrocarril ni hi ha cap servei regular d'autobús que hi faci parada, el més important per millorar l'accés al poble en transport públic és adaptar un itinerari còmode, ràpid i segur a l'estació més propera que és la de Sant Miquel de Fluvià, a només 2 km.

4.2.1. Itinerari per a vianants i bicicletes fins a l'estació de Sant Miquel

Es proposa que s'adeqüi i es senyalitzi un itinerari per a vianants i bicicletes segregat del trànsit motoritzat, que vagi des del nucli urbà de Sant Mori fins a l'estació de ferrocarril de Sant Miquel de Fluvià, per tal de poder accedir a l'estació de tren d'una forma còmoda, ràpida, segura i sostenible.

Es proposa que sigui un itinerari alternatiu a la carretera GI-623, per camins rurals existents. Caldrà preveure un pas segur per creuar el riu Fluvià.

Figura 22. Disseny d'un itinerari per a vianants i bicicletes



Font: Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya (DPTOP, 2007)

Aquest vial haurà d'estar il·luminat, per tal que es pugui utilitzar també en hores de foscor, com per exemple a les tardes d'hivern, sobretot tenint en compte els horaris del ferrocarril.

5. Mobilitat en vehicle privat

5.1. Criteris per a definir la xarxa de vehicle privat

Article 18 Xarxa bàsica per a vehicles

18.2 La xarxa bàsica per a vehicles prevista en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada ha d'assegurar la **connectivitat** amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i com a mínim els següents:

a) Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.

b) Equipaments comunitaris com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.

18.3 La xarxa bàsica per a vehicles ha de ser **contínua** i, si s'escau, ha de procurar assegurar la continuïtat dels itineraris amb la dels municipis veïns.

5.2. Definició de la xarxa de vehicle privat

El POUM de Sant Mori preveu una nova vialitat per als nous desenvolupaments, així com algunes propostes de millora per la xarxa viària existent, com es pot veure al **Plànol 10**.

5.2.1. Nou vial d'accés als equipaments de l'àrea de les antigues escoles

Es preveu l'obertura d'un nou carrer, alternatiu al Camí de Vila-robau, que millora l'accés a la zona d'equipaments de les antigues escoles, on ja n'hi ha d'existents i també es tenen previstos en el SUnc – PMU1. Concretament el nou carrer donarà accés a l'espai interior destinat a aparcament, pista poliesportiva i pati de jocs, i que permetrà reordenar millor els edificis ja existents. La placeta de davant del bar, ara ampliada, quedarà lleugerament aixecada respecte del nou carrer i de l'aparcament (situat sota el mur de pedra), al nivell de l'edificació.

5.2.2. Nous vials en l'interior dels nous desenvolupaments

En l'interior dels nous desenvolupaments també s'han previst nous vials que connecten amb la xarxa viària existent. En el **Plànol 1** es pot veure la situació actual i en el **Plànol 10** la proposada en el POUM.

5.2.3. Carrers amb prioritat per a vianants

El POUM proposa una xarxa de carreres amb prioritat per als vianants: C. Bonaire, C. de la Marquesa de Sant i Mori i C. Figueres, principalment.

Es proposa que siguin carrers de prioritat invertida, de manera que els vianants tinguin prioritat de circulació respecte als altres modes de transport. L'accés de vehicles motoritzats estarà restringit als veïns.

La pavimentació ja és amb plataforma única de manera que els vianants poden circular per tot el vial còmodament a un mateix nivell, i remarca als conductors que és una zona on els vehicles no tenen preferència.

S'ha de senyalitzar, però, adequadament, ja que sinó els vehicles no es poden donar pel al·ludits. La senyalització vertical correcta serà la de carrer residencial, que indica que està destinat als vianants tot i que hi poden circular vehicles amb les següents condicions:

- la velocitat màxima és de 20 km/h
- els conductors han de cedir la prioritat als vianants, que poden utilitzar tota la zona de circulació
- els jocs i l'esport estan permesos, tot i que els vianants no han d'impedir el pas inútilment als conductors de vehicles.

Aquest senyal es situarà a l'accés dels carrer.

Figura 8. Senyal de carrer residencial (carrer amb prioritat invertida i circulació de vehicles a 20 km/hora com a màxim)



Tot i que el carrer residencial té implícit el límit de velocitat, es recomana que en aquest cas també es posi un senyal de circulació màxima a 20 km/h.

Figura 9. Senyal de carrer residencial i de velocitat màxima de 20 km/hora



A més a més també s'haurà de posar un senyal que indiqui que només hi poden passar els vehicles motoritzats dels veïns.

L'estacionament no estarà permès en aquests carrers.

5.2.4. Zona 30 a la resta de carrers del nucli urbà

A la resta de vials del poble que no siguin de prioritat invertida es proposa **zona 30** (circulació a 30km/h com a màxim), per així permetre una cohabitació segura entre vehicles motoritzats i bicicletes.

Aquest carrers s'han de senyalitzar adequadament amb el senyal vertical de zona 30, però es proposa que s'adjunti un senyal de bicicleta, per alertar als conductors de vehicles motoritzats de la presència de ciclistes.

Figura 23. Senyal vertical en un carrer amb itinerari bici on hi ha coexistència bicis - vehicles motoritzats



Font: Elaboració pròpia

5.2.5. Aparcaments públics en superfície

Amb l'objectiu d'evitar que hi hagi vehicles estacionats als carrers de prioritat invertida, s'habilitaran unes bosses d'aparcament públic a les entrades del nucli urbà.

La més important d'aquestes àrees d'aparcament se situa a l'entrada de la vila venint de Vilopriu, en paral·lel a la carretera, en sòls de propietat pública. Aquesta àrea de una capacitat aproximada de 60 places i es complementa amb un jardí que ocupa el sòl situat entre el torrent de Can Palet i el poble.

El POUM no considera adequada la urbanització recentment executada en aquesta àrea d'aparcament i tampoc la localització d'un espai de jocs infantils. S'aconsella refer la urbanització eliminant el paviment asfàltic i substituint-lo per un altre tou (terra compactada, sauló o similar). La tanca de protecció hauria d'haver-se dissenyat de fusta o, en tot cas, evitant el model estàndard denunciat per la seva gran perillositat per als motoristes. L'àrea d'aparcament hauria de tenir una entrada i una sortida, amb suficient espai i senyalització des de la carretera. D'altra banda, l'aparcament hauria de ser una zona arbrada, per tal de protegir els cotxes del sol i oferir un aspecte més integrat als espais naturals del voltant.

La capacitat total de les àrees reservades per aparcament públic és:

Àrea	Capacitat (places)
Ctra. de Vilopriu	60
Plaça Ajuntament	25
El Puig	10
Antigues escoles	14
Total	109

La distribució de les places es troba al **Plànol 10**.

5.3. Capacitat dels vials

El nou repartiment modal proposat suposaria, segons els 930 viatges generats diaris, un increment de 93 desplaçaments a peu (10%), 56 en bicicleta (6%), 186 en transport públic (ja sigui escolar, o en tren anant fins a l'estació caminant, en bici o en vehicle privat motoritzat) i 390 en vehicle privat motoritzat.

Suposant una ocupació dels vehicles de 1,2 persones/vehicle, llavors es tracta de 325 vehicles diaris. I suposant un factor d'hora punta del 10% del total de vehicles diaris, els vehicles que es mouran en hora punta seran 32 vehicles més dels que hi ha ara.

Per tant, la xarxa viària proposada als nous sectors i els vials actuals, tindran prou capacitat per absorbir la nova mobilitat generada.

5.4. Reserva mínima d'aparcament per a turismes i motos

El *Decret 344/2006* a l'annex III determina un nombre mínim de places per aparcar turismes i motos **fora de la via pública**, però només en els casos en els que l'ús de la parcel·la és residencial o en estacions de ferrocarril o d'autobusos interurbans (ni per sectors industrials, ni equipaments, ni zones verdes, ni altres usos que sí que es tenen en compte en el cas de les bicis).

A continuació es mostren les dotacions mínimes d'aparcament per sector residencial. El Decret no marca cap reserva ni per a equipaments ni per a zones verdes.

Turismes

En total hi ha una **reserva d'aparcament per a turismes** en els sectors residencials fora de la via pública de **94 places**, distribuïdes com es veu a continuació:

Taula 6. Càlcul de la reserva mínima d'aparcament per a turismes

Reserva mínima d'APARCAMENT per a TURISMES fora de la via pública				
		HABITATGES		Total reserva mín. P turisme
Sòl Urbà no Consolidat (SUnc)		Places P turisme (segons n. habitatges)	Places P turisme (segons m ² sostre)	
PMU 1	Riera	19	25	25
PMU 2	Camí de Vila-robau (I)	7	8	8
PMU 3	Camí de Vila-robau	12	24	24
TOTAL Sunc		38	57	57
Sòl Urbanitzable Delimitat (URd)		Places P turisme (segons n. habitatges)	Places P turisme (segons m ² sostre)	
PPU	Eixample	28	36	36
TOTAL URd		28	36	36
TOTAL POUM				94

Font: elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006 i de dades del POUM de Sant Mori.

S'ha agafat el número de places de turismes per m² de sostre enlloc de per habitatge, ja que era sempre més alt i el Decret 344/2006 indica que s'ha d'agafar el màxim.

La distribució de les places en l'àmbit d'estudi es pot veure al **Plànol 5**.

Motocicletes

En total hi ha una **reserva d'aparcament per a motocicletes** en els sectors residencials fora de la via pública de **46 places**, distribuïdes com es veu a continuació:

Taula 7. Càlcul de la reserva mínima d'aparcament per a motocicletes

Reserva mínima d'APARCAMENT per a MOTOCICLETES fora de la via pública			
	HABITATGES		Total reserva mín. P moto
	Places P moto (segons n. habitatges)	Places P moto (segons m² sostre)	
Sòl Urbà no Consolidat (SUnc)			
PMU 1 Riera	10	12	12
PMU 2 Camí de Vila-robau (I)	4	4	4
PMU 3 Camí de Vila-robau	6	12	12
TOTAL Sunc	19	29	28
Sòl Urbanitzable Delimitat (URd)			
PPU Eixample	14	18	18
TOTAL URd	14	18	18
TOTAL POUM			46

Font: elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006 i de dades del POUM de Sant Mori.

S'ha agafat el número de places de motocicletes per m² de sostre enlloc de per habitatge, ja que era sempre més alt i el Decret 344/2006 indica que s'ha d'agafar el màxim.

La distribució de les places en l'àmbit d'estudi es pot veure al **Plànol 6**.

6. Indicadors de gènere

Per a totes aquestes xarxes proposades, s'ha de tenir en compte que les dones utilitzen modes més sostenibles, sovint perquè no tenen accés a vehicles privats motoritzats, i que per tant s'ha de vetllar especialment per la seva seguretat. Per exemple amb una bona il·luminació dels itineraris a peu, en bicicleta i especialment de les parades d'autobús.