

Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada

**PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE CAMÓS
(PLA DE L'ESTANY)**



Estudi de Serveis Ambientals
Traça

Crèdits

Promotor:

Ajuntament de Camós

Carrer Cruanyes, 2 ·

17834

Camós



Equip redactor:

Jordi Camps

Arquitecte

Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada:

Enric de Bargas i Sellarés – Col·legiat núm. 551

Carles E. Casabona Ferré - Col·legiat núm. 522

Traça, Estudi de Serveis Ambientals SCP

Ptge. Sant Benet, 3, Baixos - Bcn

estudiambiental@gmail.com

Índex

0. INTRODUCCIÓ	1
0.1. Introducció i antecedents	1
0.2. Objecte i estructura de l'Estudi	2
1. DESCRIPCIÓ DE LA SITUACIÓ ACTUAL	4
1.1. Marc territorial i àmbit del POUM	4
1.2. Estructura Urbana	5
1.3. Aspectes socioeconòmics	8
1.4. Anàlisi de la Mobilitat actual	11
1.4.1. Motorització	11
1.4.2. Xarxes de transport existents	12
1.4.3. Anàlisi de la Mobilitat Obligada	20
2. DESCRIPCIÓ DEL POUM DE CAMÓS	27
3. ANÀLISI DE LA MOBILITAT GENERADA	34
3.1. Estimació de la mobilitat generada pel nou POUM	34
3.2. Distribució modal de la mobilitat	40
4. XARXES PROPOSADES PER MODES DE TRANSPORT	43
4.1. Xarxa d'itineraris principals per a vianants	44
4.1.1. Situació actual	44
4.1.2. Propostes	46
4.2. Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes	48
4.2.1. Situació actual	48
4.2.2. Reserva de places per a aparcament de bicicletes	50
4.2.3. Propostes	51
4.3. Xarxa d'itineraris principals per a transport col·lectiu	53
4.3.1. Situació actual	53
4.3.2. Propostes	54
4.3.3. Finançament	55
4.4. Xarxa d'itineraris principals per a vehicles	55
4.4.1. Situació actual	55
4.4.2. L'aparcament	56
4.4.3. Propostes	58
5. EMISSIONS DE GEH PROVINENTS DE LA MOBILITAT GENERADA	61
5.1. Càlcul d'emissions de gasos d'efecte hivernacle	61
Annex I. Cartografia	64

0. INTRODUCCIÓ

0.1. Introducció i antecedents

El present **Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del POUM de Camós** respon a la necessitat de donar compliment als mandats legislatius del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme, de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, i del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Així, l'article 71 del Reglament de la **Llei d'Urbanisme** (Decret 305/2006) determina que la documentació del Pla d'Ordenació Urbana Municipal ha d'incloure un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (A partir d'aquest punt EAMG), amb el contingut que determina la legislació sobre mobilitat.

Per altra banda, l'article 3 del **Decret 344/2006** estableix que els EAMG's s'han d'incloure, entre d'altres, en el planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable, tal i com és el cas del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) del municipi de Camós.

L'article 20.2 del mateix Decret estableix que simultàniament al tràmit d'informació pública, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han de ser sotmesos a informe de l'autoritat territorial de la mobilitat corresponent.

Finalment, la **Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat** disposa un seguit de mecanismes per a l'avaluació prèvia i el control dels efectes que l'aplicació dels instruments que estableix pugui provocar en les polítiques de mobilitat i, en aquest sentit, introdueix com a novetats les figures de l'avaluació de la mobilitat generada i l'avaluació ambiental estratègica, d'acord amb les directrius comunitàries. L'article 13 d'aquesta mateixa Llei defineix l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada com un dels Instruments d'avaluació i seguiment dels efectes que els instruments de planificació poden produir quan s'apliquin.

L'article 18 sobre l'EAMG indica que:

1. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada 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.
2. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha d'incloure, com a mínim, en els plans territorials d'equipaments o de serveis, en els plans directors, en els plans d'ordenació municipal o instruments equivalents i en els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament.
3. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de sotmetre a informació pública, conjuntament amb el pla o el projecte de què es tracti, i ha d'ésser sotmès a informe de l'autoritat territorial de la mobilitat.
4. Per a l'aprovació definitiva dels plans o els projectes que han motivat l'elaboració de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, se n'han de prendre en consideració i se n'han de valorar

les conclusions. Si els plans o projectes no segueixen les determinacions de l'estudi ho han de justificar.

5. En l'estudi de la mobilitat generada s'ha de prendre en consideració la possibilitat que els promotors de l'activitat de què es tracti participin en el finançament de l'increment dels serveis de transport públic que resultin pertinents, d'acord amb el que s'estableixi per reglament.

Actualment en el municipi de Camós, el planejament vigent fa referència a les Normes Subsidiàries de l'any 2000.

0.2. Objecte i estructura de l'Estudi

L'objecte del present informe és l'elaboració de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) del Pla d'Ordenació Urbana Municipal (POUM) del municipi de Camós. L'objectiu d'aquest estudi és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en l'àmbit d'estudi segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i així acomplir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

Així doncs, els objectius principals de l'EAMG del POUM de Camós són els següents:

- Conèixer les característiques de la mobilitat del municipi de Camós.
- Estimar la mobilitat que generarà de la nova ordenació municipal.
- Identificar els recorreguts d'accés i de sortida del municipi que permetin optimitzar la capacitat de la xarxa viària.
- Valorar la distribució modal dels desplaçaments dels visitants i treballadors per una possible implicació de transport públic.
- Identificar els punts crítics del sistema de mobilitat i proposar les mesures necessàries per millorar-ne les condicions d'accessibilitat.
- Estimar el finançament necessari en el cas de que s'apliquin millores i/o modificacions en la xarxa de transport públic, tal i com indica l'Annex II del Decret 344/2006.
- Establir les xarxes d'itineraris principals per a vianants, bicicletes, transport públic i vehicles.

Segons l'article 12 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels EAMG, aquests en referència a figures de planejament urbanístic general i les seves revisions que comportin un canvi en la classificació del sòl han de la contenir la següent documentació:

- Determinació de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament.
- Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants.

- Previsió de xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície.
- Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes.
- Proposta de xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles.
- Representació en el plànol de xarxa viària de les estacions d'autobusos interurbans existent i de les previstes en el pla.

D'acord amb la legislació esmentada, aquest estudi s'estructura en quatre grans blocs:

- Un primer apartat de diagnosi de la situació actual de l'àmbit i del seu context territorial amb valoració del marc socioeconòmic i poblacional d'influència.
- Valoració de les determinacions sobre infraestructures i sistemes de mobilitat de normatives i planejaments de rang superior que són d'aplicació en l'àmbit del pla.
- Tendències en la mobilitat generades en el marc de desenvolupament del POUM amb les estimacions oportunes sobre la generació de viatges d'acord amb el Decret 344/2006.
- Proposta de xarxa d'itineraris generals pel POUM avaluant el model de mobilitat i les xarxes i elements proposats en els diferents tipus de mobilitat.

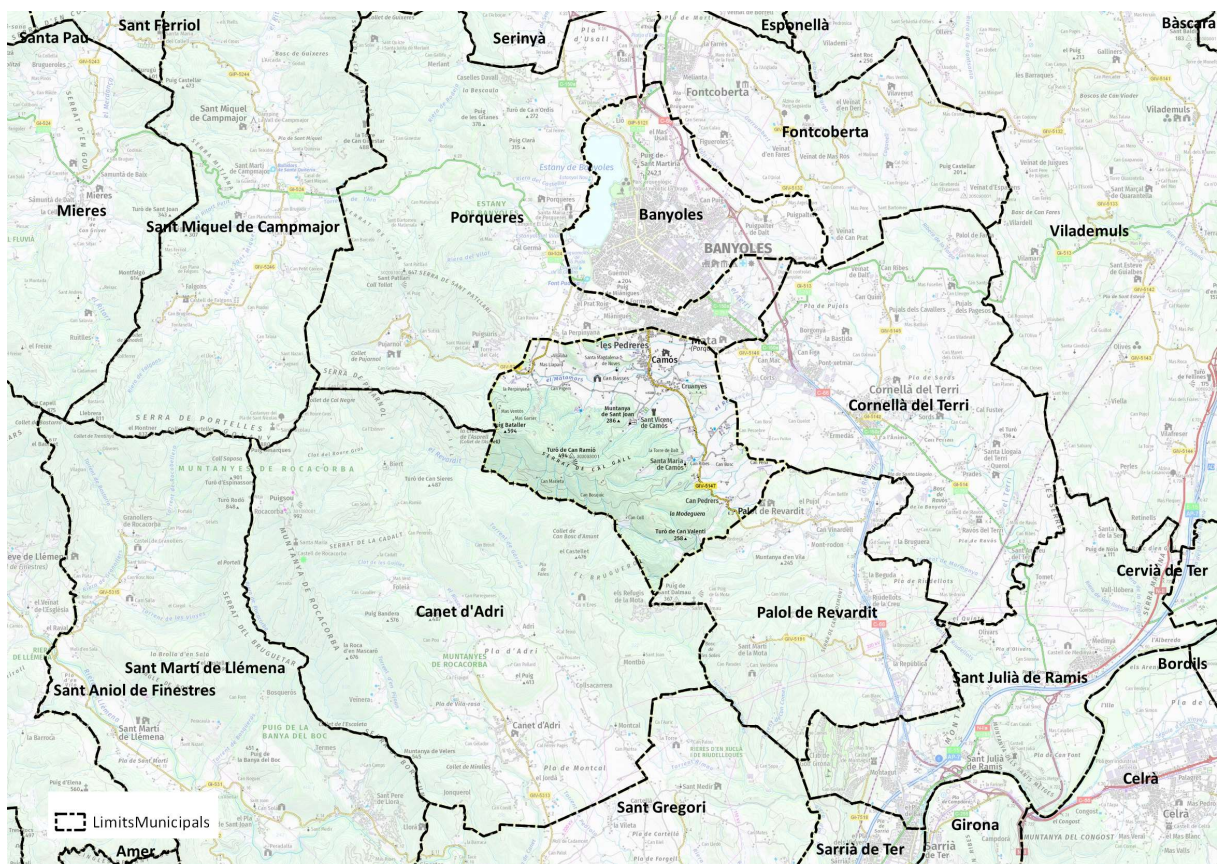
1. DESCRIPCIÓ DE LA SITUACIÓ ACTUAL

1.1. Marc territorial i àmbit del POUM

El municipi de Camós es troba al sud de la comarca del Pla de l'Estany i té una superfície de 15,67 km² i una població de 711 habitants l'any 2021.

Està format pels pobles de Sant Vicenç de Camós, cap del municipi (a 168m d'altitud) i Santa Maria de Camós, dins la vall del Matamors. El municipi limita amb Porqueres al nord i a l'est, amb Cornellà del Terri per l'oest i amb Palol de Revardit i Canet d'Adri (Gironès) pel sud.

Imatge 1. Emmarcament territorial



Font: Elaboració pròpia.

La carretera GIV-5147, travessa el terme municipal i el comunica amb Banyoles pel nord, i amb Palol de Revardit pel sud. D'aquesta se'n deriven una xarxa de camins que comuniquen els nuclis de Santa Maria i Sant Vicenç de Camós amb el poblament disseminat del centre.

Aquesta àmplia xarxa de camins permet estructurar una trama completa dins el territori rural connectant els nuclis, veïnats i masies. Actualment, tots els camins d'accés als nuclis rurals estan pavimentats.

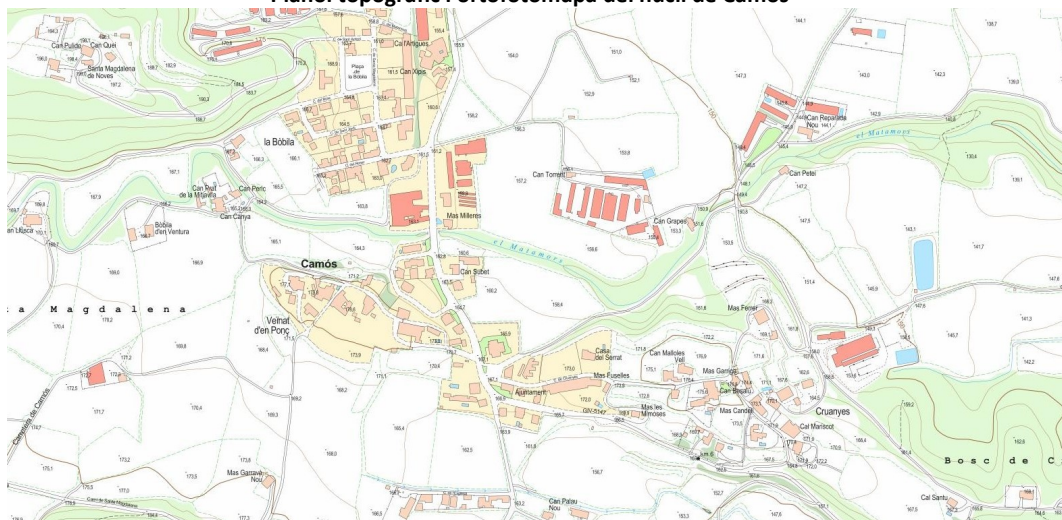
1.2. Estructura Urbana

Històricament la població de Camós ha estat localitzada majoritàriament a la zona de muntanya, mentre a la plana se situaven diversos veïnats, com el de Can Pigem, Can Padrés o el de Can Ponç, considerat el nucli històric del municipi. No obstant al llarg del segle XX es van anar abandonant les masies situades a la muntanya i la població va tendir a concentrar-se prop de la carretera de Camós a Banyoles. Aquest procés es va accelerar a partir dels anys 70 coincidint amb l'expansió urbana de Banyoles cap als municipis de l'entorn, com Camós, amb una tipologia edificatòria basada en l'habitatge unifamiliar amb parcel·la de mida mitjana o petita. El creixement es produí al sector de la Bòvila (al nord del nucli antic del Veïnat de Can Ponç), a Can Ramió i al carrer Vilarnau (a l'extrem nord a tocar el barri de les Pedreres). En canvi el centre del municipi, entre els veïnats històrics de Can Ponç i Cruanyes, creixia molt lleugerament.

A partir dels anys 80 i 90 amb el fracàs de la planificació conjunta a nivell d'àrea urbana de Banyoles va fer que es mantingués l'estructura urbana desordenada i Camós esdevenia incapaç de crear un nucli central que reforçés la cohesió del municipi. L'estructura urbanística actual forma un continu urbà amb Porqueres i Banyoles i s'estén al llarg de la carretera fins arribar al nucli central (entre els veïnats de Can Ponç i Cruanyes) on hi trobem l'Ajuntament i les antigues escoles.

Fora d'aquesta zona, a la plana agrícola es manté el poblament dispers format per masies i veïnats i a la muntanya s'observa un procés de recuperació de masies abandonades majoritàriament com a segona residència o per turisme rural.

Plànol topogràfic i ortofotomapa del nucli de Camós



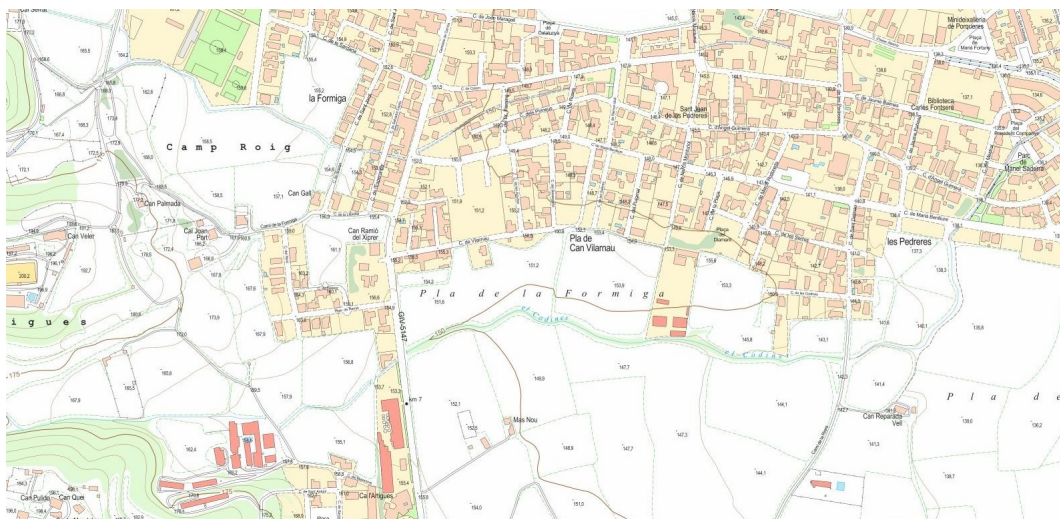


El nucli històric s'emplaça damunt d'un promontori situat a la banda oest de la carretera GIV-5147, i està format per edificació amb tipologia rural. Al peu d'aquest promontori s'estén una zona planera, per on s'ha efectuat el creixement del municipi durant els últims 40 anys, principalment per les bandes nord i est, amb una tipologia edificatòria basada amb habitatge unifamiliar aïllat, emplaçat sobre parcel·la de mida petita i mitjana que conviuen amb algun establiment agropecuari present a la zona.

Aquest creixement es troba agrupat en diferents barris, molt propers entre ells, seccionat per la carretera GIV-5147, de Banyoles a Palol de Revardit.

El barri de la Bòbila, situat després de la riera Matamors, i el barri de Can Ramió i carrer Llibertat, situats al costat oest de la carretera GIV-5147, mentre que el carrer Vilanova està situat al cost est de la carretera GIV-5147. El barri de Can Ramió i carrer Llibertat limiten amb el barri de la Formiga de Porqueres, mentre el carrer Vilanova limita amb el barri de les Pedreres de Porqueres.

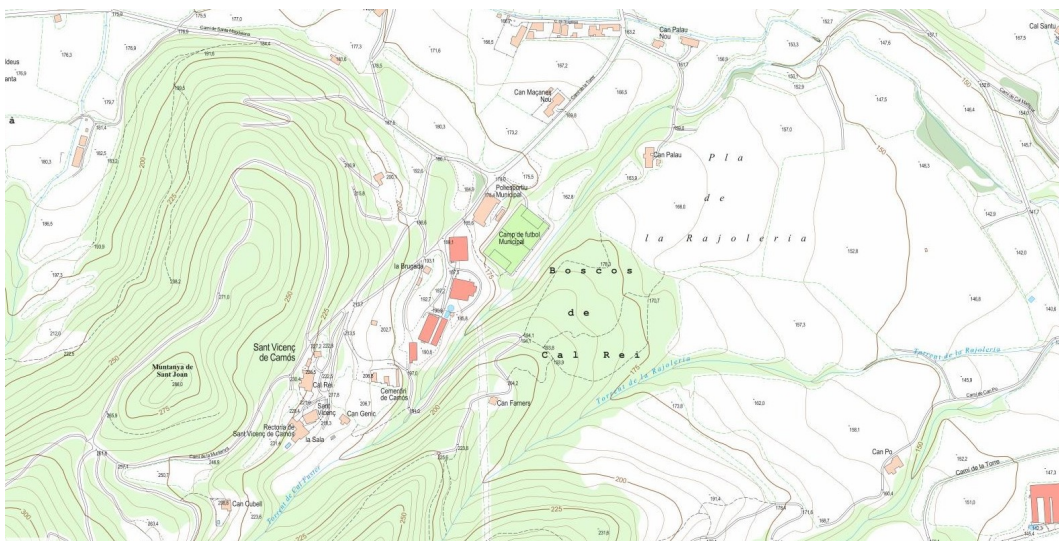
Plànol topogràfic i ortofotomapa dels barris de la Bòbila





Els equipaments municipals es troben localitzats bàsicament en dos punts, un situat al costat de la GIV-5147 a l'alçada del barri de Can Ponç i del barri de Cruanyes, format per l'ajuntament, l'escola bressol, i el local de la gent gran; i el segon punt situat en la zona de l'església de Sant Vicenç, en un punt on la plana troba la muntanya, format per el camp de futbol i el pavelló poliesportiu (que també té funció de carpa de ball).

Plànol topogràfic i ortofotomapa de la zona d'equipaments





1.3. Aspectes socioeconòmics

Població

El municipi de Camós té 711 habitants (2021), fet que representa una densitat de població de 45,4 habitants/km². En observar l'evolució de la població censada al municipi entre els darrers anys es pot veure com la tendència ha estat a l'alça fins l'any 2007 on comença un període de descens fins l'any 2013, moment que hi ha un repunt, acte seguit una davallada de 3 anys per seguir una tendència alcista fins als actuals 711 habitants de Camós, essent el màxim històric.

Imatge 2. Evolució de la població. Camós. Període 1998-2021



Font: Idescat.

Activitat econòmica

La informació consultada per determinar el nombre d'activitats de cada sector ha estat el banc d'estadístiques i municipis de l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT).

El municipi es dedica bàsicament a l'activitat agrícola, mentre que la població que treballa als sectors serveis i de la construcció, localitzen la seva activitat a Banyoles, que esdevé el pol d'activitat. S'adjunten dos taules, la primera fa relació a treballadors autònoms, i la segona a treballadors afiliats a la seguretat social.

Afiliacions al règim especial de treballadors autònoms. Per sectors d'activitat. A últim dia del mes Camós.					
	Agricultura	Indústria	Construcció	Serveis	Total
06/2019	15	6	13	39	73
03/2019	15	6	12	39	72
12/2018	15	6	12	38	71
09/2018	15	5	12	38	70
06/2018	15	5	12	37	69
03/2018	14	5	13	38	70
12/2017	15	5	12	37	69
09/2017	15	6	12	38	71
06/2017	15	6	12	39	72
03/2017	15	6	12	37	70
12/2016	15	6	13	35	69
09/2016	15	6	13	31	65
06/2016	14	6	13	30	63
03/2016	14	6	11	32	63
12/2015	14	6	12	31	63
09/2015	14	5	13	31	63
06/2015	14	5	13	33	65
03/2015	14	5	14	33	66
12/2014	13	5	13	34	65
09/2014	13	5	13	36	67
06/2014	13	5	13	38	69
03/2014	13	5	13	39	70

Font: IDESCAT

Afilacions al règim general de la Seguretat Social i al règim especial de la mineria del carbó. Per sectors d'activitat. A últim dia del mes Camós.					
	Agricultura	Indústria	Construcció	Serveis	Total
06/2019	60	0	9	14	83
03/2019	57	0	9	15	81
12/2018	58	0	8	14	80
09/2018	61	0	9	14	84
06/2018	62	0	6	17	85
03/2018	68	..	..	17	94
12/2017	66	..	..	18	90
09/2017	65	..	..	17	89
06/2017	64	..	..	17	91
03/2017	63	..	..	16	88
12/2016	64	..	..	16	86
09/2016	60	..	..	16	82
06/2016	61	..	..	12	80
03/2016	60	..	..	11	77
12/2015	54	..	..	11	72
09/2015	55	..	..	13	76
06/2015	54	..	..	11	72
03/2015	52	..	..	12	70
12/2014	51	..	..	13	69
09/2014	51	..	..	13	70
06/2014	50	..	..	13	70
03/2014	52	..	..	13	73
12/2013	52	..	..	16	76
09/2013	35	21	..	..	79
06/2013	35	21	6	19	81
03/2013	33	22	5	20	80
12/2012	29	21	6	21	77

Font: IDESCAT

Tal i com es pot veure en les dues figures, el sector que predomina és el de l'agricultura, seguit de molt apropo pels serveis. Llavors ve a molta distància la construcció, i finalment, de manera testimonial, la indústria.

En la consulta d'establiments d'empreses i professionals per grans sectors d'activitats amb l'Impost d'Activitats Econòmiques (IAE), s'observa:

Activitat econòmica

	TOTAL	Pes per sectors	Variació anual	Variació 2015-2019
Empreses (II Trim 2019)	20	100,00%	-16,67%	17,65%
Agricultura	5	25,00%	-16,67%	66,67%
Indústria	0	0,00%	ND	-100,00%
Construcció	4	20,00%	0,00%	0,00%
Serveis	11	55,00%	-21,43%	22,22%

Font: IDESCAT

1.4. Anàlisi de la Mobilitat actual

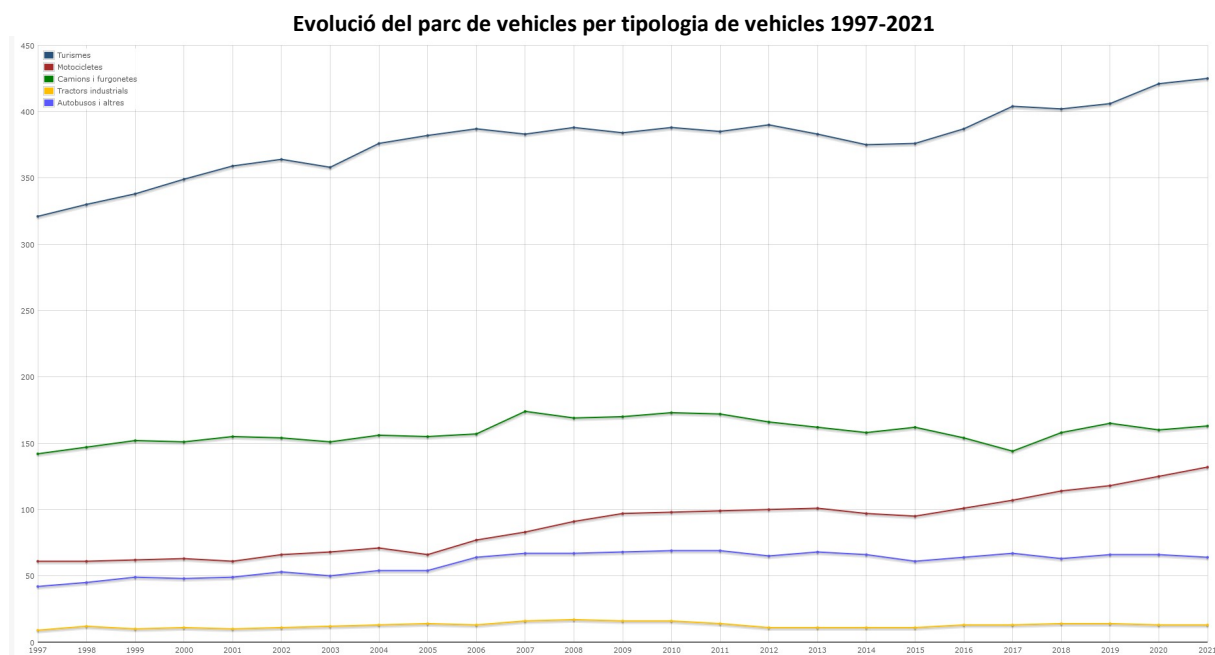
Com s'ha dit anteriorment, la C-66 és la principal carretera d'àmbit supramunicipal que té el seu pas a prop del municipi. Així mateix, existeixen altres carreteres interiors o també supramunicipals en el terme municipal Camós, (cal destacar les carreteres GIV-5147 i GIV-5146). Aquest fet, juntament amb les característiques del nucli urbà determinen en gran mesura la mobilitat actual i futura d'aquest municipi.

1.4.1. Motorització

L'índex de motorització relaciona el nombre de vehicles amb els habitants (índex de motorització = nombre de vehicles per cada 1.000 habitants), per la qual cosa és un índex que permet fer comparacions, sobre l'augment o la disminució de la possessió de vehicle entre els diferents anys.

A l'any 2021 al municipi hi havia censats un total de 797 vehicles, equival a 1,12 vehicles per cada habitant de Camós, ja que en aquest any es comptava amb 711 habitants.

El percentatge més elevat de vehicles pertany a turismes. En la figura que es presenta a continuació es pot veure la distribució dels vehicles inscrits a Camós.



Bàsicament, el grup de turismes representa un 53% del total i suposa el grup dominant. Mentre que la resta es reparteixen pràcticament a parts iguals entre motocicletes (132) i camions i furgonetes (163). Més reduït és el nombre de tractors, i d'autobusos.

Si es creuen les dades del parc de vehicles amb la població es pot calcular l'índex de motorització del municipi (nombre de vehicles per cada 1.000 habitants), i s'observa com aquest índex passa dels 834 vehicles/1.000

habitants l'any 1991 a 1.081 vehicles/1.000 habitants l'any 2012, i a 1.120 vehicles/1.000 habitants l'any 2021, denotant una forta dependència de l'automòbil privat en els desplaçaments.

Índex de motorització. Camós. 1991 - 2012				
	Turismes	Motocicletes	Camions i furgonetes	Total
1991	473	121,11	180,03	834,7
1992	489,33	126,44	193,76	876,85
1993	508,06	133,87	204,84	912,9
1994	488,37	106,98	198,45	857,36
1995	496,88	101,56	200	871,88
1996	516,91	98,23	215,78	908,21
1997	516,91	98,23	228,66	925,93
1998	533,98	98,71	237,86	962,78
1999	546,93	100,32	245,95	988,67
2000	553,09	99,84	239,3	985,74
2001	562,7	95,61	242,95	993,73
2002	569,64	103,29	241	1.014,08
2003	541,6	102,87	228,44	966,72
2004	570,56	107,74	236,72	1.016,69
2005	567,61	98,07	230,31	997,03
2006	571,64	113,74	231,91	1.031,02
2007	548,71	118,91	249,28	1.035,82
2008	557,47	130,75	242,82	1.051,72
2009	554,91	140,17	245,66	1.062,14
2010	569,75	143,91	254,04	1.092,51
2011	562,87	144,74	251,46	1.080,41
2012	576,07	147,71	245,2	1.081,24

Font: Idescat

1.4.2. Xarxes de transport existents

Infraestructures viàries

Camós disposa d'una **xarxa de carreteres** que uneix els diferents nuclis que formen el municipi. Alhora uneix el municipi amb les poblacions veïnes de Banyoles, Palol de Revardit i Rupià de forma directa i de forma indirecta altres capitals com Girona i Olot.

Les principals vies de comunicació que passen pel terme municipal són:

- **GIV-5147.** El terme municipal de Camós és travessat de nord a sud per la carretera, que uneix Banyoles amb Palol de Revardit. Aquesta carretera té una longitud total a través del terme municipal d'aproximadament 4,6 Km, i una amplada suficient pel pas de dos vehicles.
- **GIV-5146.** Carretera que uneix el nucli de població de Corts (dins el terme municipal de Cornellà del Terri) amb el nucli de població de Santa Maria de Camós, aquesta carretera té una longitud aproximada de 950 metres dins el terme municipal.

Tot i que no tenir el seu traçat a l'interior del municipi, la principal infraestructura viària a nivell territorial és la:

- **Carretera C-66**, que enllaça Besalú amb Palafrugell, i que a nivell més local, té molta importància en la connexió entre Banyoles i Girona.

Pel que fa a infraestructures previstes, la més rellevant en quant a possible afectació per al municipi de Camós és la possible construcció de la variant oest de Banyoles, la qual està prevista tant en planejaments superiors com en els planejaments municipals de Banyoles, Porqueres i el propi Camós que aquí també en realitza la reserva. En tot cas, aquesta via descongestionaria el transit dels nuclis de Banyoles i Porqueres, sobretot en quant a vehicles pesants que tenen per destinació l'àrea d'activitats econòmiques on s'ubica la companyia ESPA. Tot i això, aquesta nova infraestructura encara no té pressupost ni un calendari d'execució.

De les carreteres locals, se'n deriven una **xarxa de camins** que comuniquen els nuclis de Santa Maria i Sant Vicenç de Camós amb el poblament disseminat del centre. Aquesta àmplia xarxa de camins permet estructurar una trama completa dins el territori rural connectant els nuclis, veïnats i masies. Actualment, tots els camins d'accés als nuclis rurals estan pavimentats.

Els **aparcaments** formen part també de la xarxa local. En el cas de Camós, tant les característiques generals del municipi com l'estructura del nucli urbà i rurals eviten que es generi una problemàtica específica en relació als aparcaments. Hi ha petits espais reservats a aquest fi que no estan senyalitzats i que són utilitzats gràcies als hàbits adquirits pels habitants del municipi (com és el cas de l'espai on aparquen els vehicles davant de l'Ajuntament, i la zona d'equipaments esportius com són el pavelló municipal i el camp de futbol).

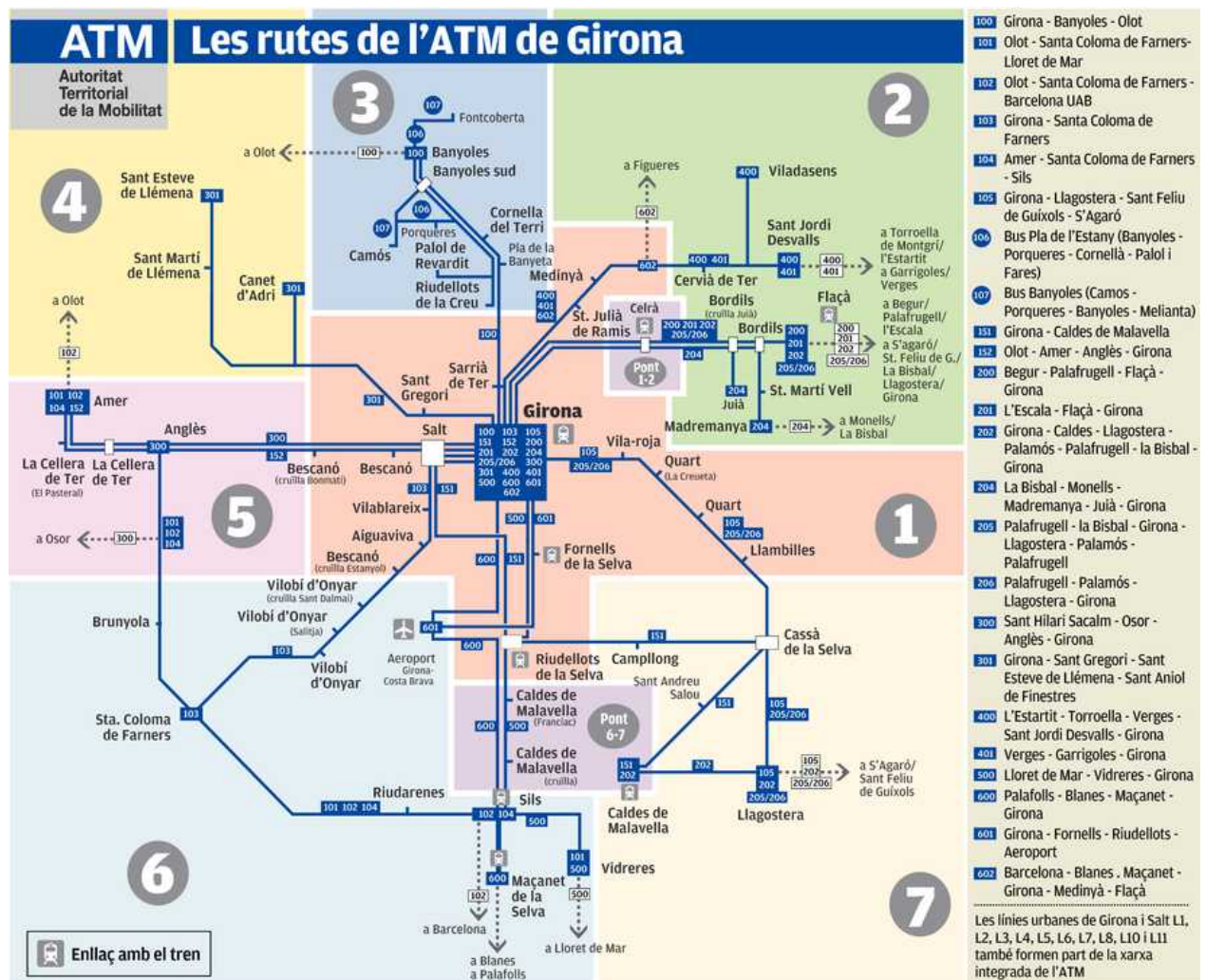
Tot i que no hi ha dades sobre la intensitat mitjana diària de vehicles a les carreteres que tenen el seu pas pel municipi de Camós, no es considera que aquestes es trobin pas saturades, donades les seves característiques de les vies i del nucli.

Infraestructures ferroviàries

Ni al municipi ni al seu entorn proper hi ha servei de transport ferroviari. Girona és la capital de província on es localitzen les estacions ferroviàries de mitja distància i de alta velocitat.

Transport col·lectiu

Camós es troba inclòs dins l'àmbit de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM) de l'Àrea de Girona (concretament dins de la zona 3) i que, per tant, disposa d'un sistema tarifari integrat.



La Xarxa de transport públic del municipi de Camós no és extensa. Bàsicament consta de 1 línia de bus interurbà (Bus Banyoles) que connecta Camós – Porqueres – Banyoles – Fontcoberta, operat per l’empresa TEISA.

- Línia 107 (Bus Banyoles). Fontcoberta – Banyoles –Porqueres –Camós. Compta amb 12 expedicions diàries (cada hora) de dilluns a divendres feiners.



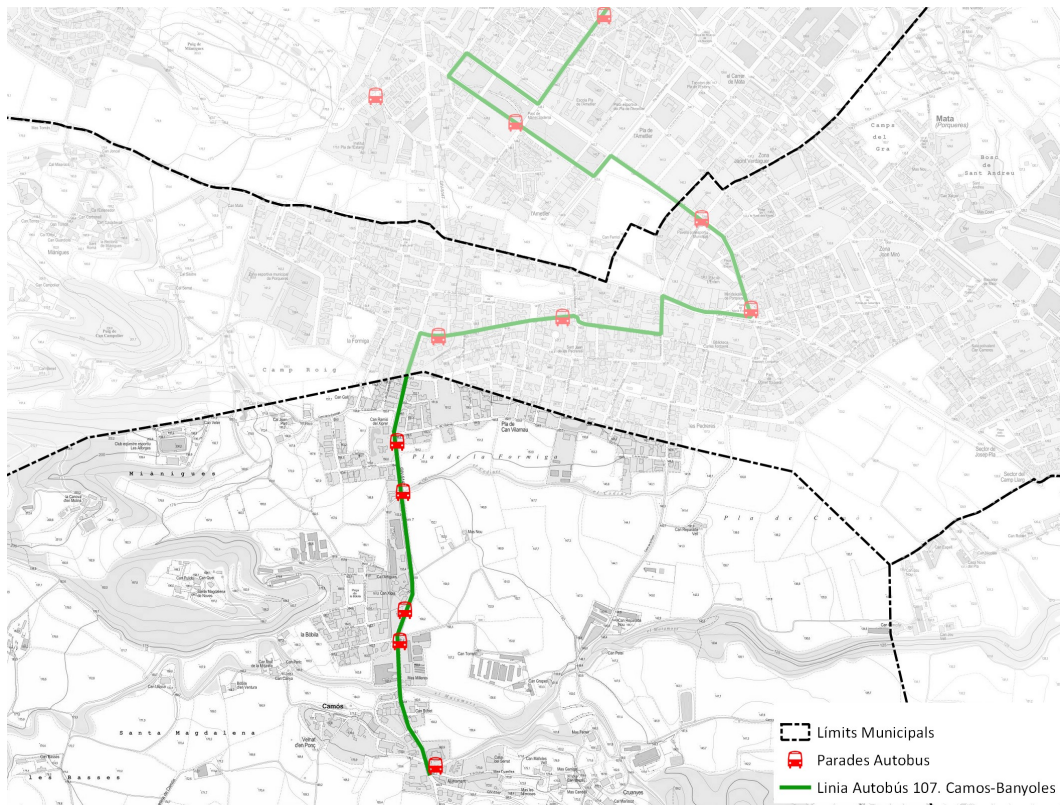
T 107 **Bus Banyoles**

	Fontcoberta	Banyoles	Meliana	Can Puig	Canalella	Mas Palau	Vila Olímpica	La Vila	Centre	Pi. Països Catalans	C. de la Formiga	Parc Menel Sabdera i Puiggras	C. Pare Bultinyà - Inst. Pla Estany	Ctra. Camós - c. Colom	Ctra. Camós - farmàcia La Bòbila	Ajuntament
Feiners de dilluns a divendres	06.58	07.02	07.04	07.05	07.06	07.08	07.10	07.13	07.14	07.15	07.16	07.18	07.18	07.19	07.20	
	07.58	08.02	08.04	08.05	08.06	08.08	08.10	08.13	08.14	08.15	08.16	08.18	08.18	08.19	08.20	
	08.58	09.02	09.04	09.05	09.06	09.08	09.10	09.13	09.14	09.15	09.16	09.18	09.18	09.19	09.20	
	09.58	10.02	10.04	10.05	10.06	10.08	10.10	10.13	10.14	10.15	10.16	10.18	10.18	10.19	10.20	
	11.38	11.42	11.44	11.45	11.46	11.48	11.50	11.53	11.54	11.55	11.56	11.58	11.58	11.59	12.00	
	12.38	12.42	12.44	12.45	12.46	12.48	12.50	12.53	12.54	12.55	12.56	12.58	12.58	12.59	13.00	
	13.38	13.42	13.44	13.45	13.46	13.48	13.50	13.53	13.54	13.55	13.56	13.58	13.58	13.59	14.00	
	14.30	14.34	14.36	14.37	14.38	14.40	14.42	14.45	14.46	14.47	14.48	14.50	14.50	14.51	14.52	
	15.30	15.34	15.36	15.37	15.38	15.40	15.42	15.45	15.46	15.47	15.48	15.50	15.50	15.51	15.52	
	16.30	16.34	16.36	16.37	16.38	16.40	16.42	16.45	16.46	16.47	16.48	16.50	16.50	16.51	16.52	
	18.10	18.14	18.16	18.17	18.18	18.20	18.22	18.25	18.26	18.27	18.28	18.30	18.30	18.31	18.32	
	19.10	19.14	19.16	19.17	19.18	19.20	19.22	19.25	19.26	19.27	19.28	19.30	19.30	19.31	19.32	

	Camós	Porqueres	Banyoles	Ajuntament	Ctra. Camós - La Bòbila	Ctra. Camós - farmàcia	C. Colom - c. Colom	Pi. Maria Fortuny	Palau Poliesportiu	Escola Pla de l'Armetler	C. de la Formiga	Pi. Sant Pere	Pi. Mossèn Constans	Clinica Salut	Centre	La Vila	Vila Olímpica	Mas Palau	Canalella	Can Puig	C. Menel Alemany	Ctra. de Fontcoberta	Meliana		
Feiners de dilluns a divendres	07.21	07.21	07.22	07.23	07.25	07.27	07.28	07.29	07.30	07.32	07.33	07.34	07.36	07.38	07.40	07.41	07.42	07.43	07.48	07.49	07.57				
	08.21	08.21	08.22	08.23	08.25	08.27	08.28	08.29	08.30	08.32	08.33	08.34	08.36	08.38	08.40	08.41	08.42	08.43	08.48	08.49	08.57				
	09.21	09.21	09.22	09.23	09.25	09.27	09.28	09.29	09.30	09.32	09.33	09.34	09.36	09.38	09.40	09.41	09.42	09.43	09.48	09.49	09.57				
	10.21	10.21	10.22	10.23	10.25	10.27	10.28	10.29	10.30	10.32	10.33	10.34	10.36	10.38	10.40	10.41	10.42	10.43	10.48	10.49	10.57				
	12.01	12.01	12.02	12.03	12.05	12.07	12.08	12.09	12.10	12.12	12.13	12.14	12.16	12.18	12.20	12.21	12.22	12.23	12.28	12.29	12.37				
	13.01	13.01	13.02	13.03	13.05	13.07	13.08	13.09	13.10	13.12	13.13	13.14	13.16	13.18	13.20	13.21	13.22	13.23	13.28	13.29	13.37				
	14.01	14.01	14.02	14.03	14.05	14.07	14.08	14.09	14.10	14.12	14.13	14.14	14.16	14.18	14.20	14.21	14.22	14.23	14.28	14.29	14.29				
	14.53	14.53	14.54	14.55	14.57	14.59	15.00	15.01	15.02	15.04	15.05	15.06	15.08	15.10	15.12	15.13	15.14	15.15	15.20	15.21	15.29				
	15.53	15.53	15.54	15.55	15.57	15.59	16.00	16.01	16.02	16.04	16.05	16.06	16.08	16.10	16.12	16.13	16.14	16.15	16.20	16.21	16.29				
	16.53	16.53	16.54	16.55	16.57	16.59	17.00	17.01	17.02	17.04	17.05	17.06	17.08	17.10	17.12	17.13	17.14	17.15	17.20	17.21	17.29				
	18.33	18.33	18.34	18.35	18.37	18.39	18.40	18.41	18.42	18.44	18.45	18.46	18.48	18.50	18.52	18.53	18.54	18.55	19.00	19.01	19.09				
	19.33	19.33	19.34	19.35	19.37	19.39	19.40	19.41	19.42	19.44	19.45	19.46	19.48	19.50	19.52	19.53	19.54	19.55	20.00	20.01	20.09				



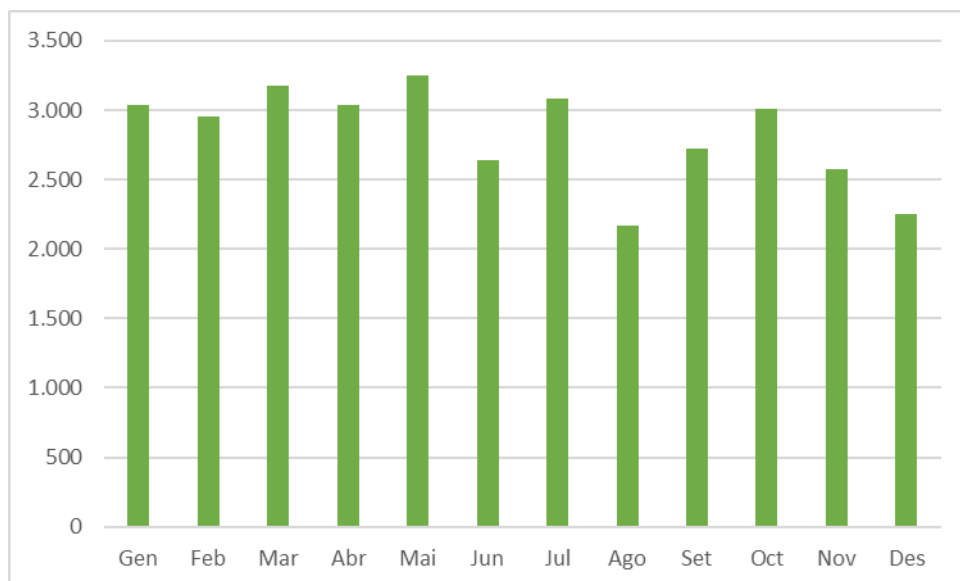
Parades de transport públic existents



En aquest sentit, s'han obtingut les dades de l'ATM dels desplaçaments utilitzats per en aquesta línia d'autobús, s'han utilitzat dades de l'any 2019, per tal de no veure interferències provocades per la crisi originada per la pandèmia de la COVID-19.

Línia	Gen	Feb	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Oct	Nov	Des	TOTAL
Bus Banyoles	3.035	2.957	3.173	3.037	3.247	2.639	3.082	2.167	2.726	3.006	2.576	2.249	33.894

Nombre de desplaçaments en transport públic Bus Banyoles – Any 2019



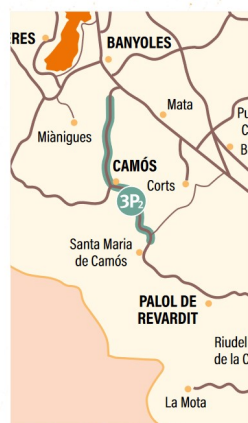
Com es pot observar, el nombre de desplaçaments en aquesta línia de bus és força regular al llarg de l'any, essent els mesos amb menor utilització, els de agost i desembre.

Transport públic escolar

Per a la mobilitat obligada per motius d'estudi el Consell Comarcal del Pla de l'Estany posa a disposició dels alumnes un servei de transport gratuït amb el següent horari adequat als escolars:

- Ruta 3P₂: Educació infantil i primària – Escola Pla de l'Ametller (Banyoles).

Línies de transport escolar Educació infantil i primària

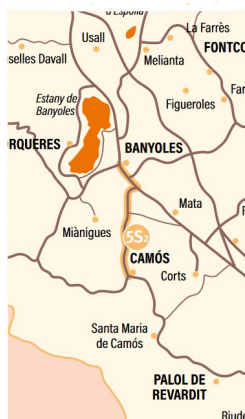


LÍNIA 3P₂ DESTINACIÓ
Escola Pla de l'Ametller (Banyoles)

Recorregut i parades	anada	tornada
Can Pedrers	8.40	16.50
Trencall de la ctra. de Corts	8.43	16.47
Pl. de l'Ajuntament de Camós	8.45	16.45
Veïnat de la Bòbila	8.48	16.42
Farmàcia de Camós	8.50	16.40
Escola Pla de l'Ametller	8.55	16.35

- Ruta 5S₂: Educació Superior Obligatòria – INS Pla de l'Estanya – INS Pere Alsius i Torrent.

Horaris de transport escolar d'alumnes d'ESO



LÍNIA 5S₂ DESTINACIÓ
INS Pla de l'Estanya
INS Pere Alsius i Torrent

Recorregut i parades	anada	tornada
Encreuament C/ J. Pahissa - C/I. Albéniz*	7.59	15.12
Pl. de l'Ajuntament de Camós	8.06	15.05
La Bòbila	8.08	15.03
Veïnat de Vilarnau	8.10	15.01
Encreuament ctra. de Camós- c/ Sardana (El Fornet)	8.12	14.59
INS Pla de l'Estanya	8.15	14.35
INS Pere Alsius i Torrent	8.35	14.52

*Aquesta parada només és per als alumnes de l'INS Pere Alsius i Torrent. Els de l'INS Pla de l'Estanya que vulguin fer ús d'aquesta parada han d'utilitzar la 5S1.

Mobilitat no motoritzada: Xarxa de carrils bici i prioritats de pas als vianants

La gran majoria de desplaçaments intraurbans que es realitzen es fan amb mitjans no motoritzats, sobretot a peu, degut a les característiques dels propis nuclis que conformen el municipi de Camós. Tot i això, el pes del vehicle privat és, evidentment, molt important en quant als desplaçaments cap a fora del municipi, com en segons quins desplaçaments interns.

Xarxa de carrils bici

Actualment el municipi té una línia de carril bici que parteix de Banyoles passant per Cornellà del Terri fins a l'Ajuntament que discorre per la carretera GIV-5147. Des de l'Ajuntament aquesta continua a través de camins rurals fins a connectar amb el municipi de Cornellà del Terri.

També hi ha alguns itineraris lúdics per a excursionistes i ciclistes que recorren a través de camins rurals. El Pla de l'Estany compta amb una xarxa d'itineraris en BTT, que enllacen pràcticament tots els pobles per carreteres locals o camins de terra. Tota aquesta infraestructura està senyalitzada i està mantinguda.

Al municipi de Camós, hi tenen pas les següents rutes:

Ruta 1. Puig Clarà a Camós



Ruta 3. Can Ramió i la Mota



Ruta Carril Bici



De totes 3 línies que tenen pas pel municipi de Camós, la més interessant en quant a aportació a la mobilitat sostenible és la ruta carril bici, ja que permet unir el nucli de Camós amb els de Porqueres i Banyoles.

Prioritats de pas als vianants

En el nucli urbà de Camós no hi ha cap zona amb prioritat exclusiva per a vianants, tot i això, les característiques del nucli fan que el pas amb vehicle sigui difícil en determinats punts, i que el pas de vianants pugui dur-se a terme sense dificultats.

A la majoria de carrers de la població no es diferencia entre les voreres i l'espai pels cotxes, ja que els carrers són estrets i no hi ha necessitat.

1.4.3. Anàlisi de la Mobilitat Obligada


La informació dels censos de població referent a la localització de l'activitat econòmica de la població ocupada i a la localització del lloc d'estudi de la població estudiant permet conèixer la mobilitat obligada de la població, a partir de la comparació entre el lloc de treball/estudi i el lloc de residència dels ocupats i estudiants.

La següent taula mostra la localització de l'activitat o el centre d'estudi de la població ocupada i estudiant de dins i defora del municipi i la localització del centre de treball o d'estudi, permetent saber la mobilitat dels treballadors i estudiants en el territori d'estudi.

Cal tenir present que, en tractar-se d'un municipi amb una població inferior als 2.000 habitants, les darreres dades disponibles són de l'any 2001 i que, per tant, cal tenir en consideració el període de temps i els canvis socioeconòmics succeïts des de llavors.

Mobilitat intermunicipal obligada

En la següent taula es mostra un esquema dels punts d'origen i destí dels desplaçaments obligats intermunicipals a Camós, per motius de treball.

Punts d'origen i destí dels desplaçaments intermunicipals a Camós. Any 2001				
Desplaçaments obligats cap al municipi			Desplaçaments obligats des del municipi	
Per motiu de treball			Per motiu de treball	
47	17,5%		221	82,5%
Punts d'origen			Punts de destí	
- Banyoles	44,7%		- Banyoles	37,1%
- Porqueres	23,4%	- Girona	12,2%	
-Altres	31,9%	-Altres	38,1%	
Per motiu d'estudi*		Per motiu d'estudi*		
0	0%	99	100%	
Punts d'origen		Punts de destí		
- Banyoles	44,7%	- Banyoles	46,5%	
- Porqueres	23,4%	- Porqueres	26,3%	
-Altres	31,9%	-Girona	18,2%	
Totals		Totals		
47	13,8%	294	86,2%	

* Escolars de 3 a 15 anys i majors de 16 anys que no treballen

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya.

En termes generals, el municipi de Camós és clarament exportador de desplaçaments, ja que un **86,2% dels desplaçaments totals intermunicipals es fan des de Camós cap a altres municipis.**

Per tal d'analitzar els mitjans de transport utilitzats en els desplaçaments, l'Institut d'Estadística de Catalunya els ha agrupat de la següent manera:

- **Col·lectiu:** autobús, tren, metro, autobús d'empresa, etc.
- **Individual:** cotxe, moto o bicicleta.
- **Altres:** a peu, no es desplaça i un reduït percentatge de respostes en blanc.
- **No aplicable:** població que treballa o estudi a diversos municipis, i la que es desplaça des d'una segona residència.

L'Institut d'Estadística de Catalunya, en el cens que es va fer en 2001, va afegir noves modalitats combinades de desplaçament, ja que no sempre els ciutadans es desplacen amb el mateix mitjà de transport. Si bé les últimes dades publicades per l'Institut Nacional d'Estadística de Catalunya són del 2001, el municipi de Camós no ha sofert grans canvis respecte la mobilitat, i les dades obtingudes es poden considerar vàlides per l'ús de les necessitats de redacció del POUM.

Motius de treball

Població ocupada resident i llocs de treball localitzats per sexe Camós. 2001			
	Homes	Dones	Total
Residents ocupats al municipi	30	25	55
No residents ocupats al municipi	32	15	47
Residents ocupats a fora del municipi	111	84	195
Residents ocupats en diversos municipis	26	0	26
Llocs de treball localitzats (1)	62	40	102
Població ocupada resident (2)	167	109	276
Diferència (1) - (2)	-105	-69	-174
Unitats: Persones.			
Font: Idescat, a partir del Cens de població i habitatges de l'INE.			

Població ocupada resident i llocs de treball localitzats per tipus de transport Camós. 2001						
	Privat	Públic	No motoritzat	No es desplaça	No aplicable	Total
Residents ocupats al municipi	24	1	8	19	3	55
No residents ocupats al municipi	46	0	1	z	0	47
Residents ocupats a fora del municipi	182	5	4	z	4	195
Residents ocupats en diversos municipis	z	z	z	z	26	26
Llocs de treball localitzats (1)	70	1	9	19	3	102
Població ocupada resident (2)	206	6	12	19	33	276
Diferència (1) - (2)	-136	-5	-3	0	-30	-174

Unitats: Persones.
Font: Idescat, a partir del Cens de població i habitatges de l'INE.
Nota: La categoria "No aplicable" inclou aquelles persones que es traslladen des d'una segona residència o que treballen en diversos municipis.
(z) Dada no procedent.

Població ocupada resident segons desplaçament al lloc de treball per mitjans de transport. Resposta múltiple Camós.	
	2001
Mitjans de transport	
Cotxe/furgoneta com a conductor	193
Cotxe/furgoneta com a passatger	9
Autobús/ autocar/ minibus	4
Metro	0
Moto	9
A peu	8
Tren	1
Bicicleta	7
Altres mitjans	1
Total	224
No aplicable	33
No es desplaça	19
Població ocupada resident	276

Font: Idescat, a partir del Cens de població i habitatges de l'INE.

Població ocupada segons nombre de viatges diaris per anar a treballar Camós.					
	No es desplaça	Un	Dos o més	No aplicable	Total
2001	19	78	146	33	276

Font: Idescat, a partir del Cens de població i habitatges de l'INE.

Destaca l'elevada utilització del transport individual per als desplaçaments cap a altres municipis. En relació amb això, cal indicar l'existència d'un servei molt limitat de transport públic intermunicipal. Això ha contribuït, a efectes de la mobilitat, a un increment de l'ús del vehicle privat.

Motius d'estudi

El municipi de Camós no disposa de cap centre educatiu, (escola bressol infantil, de 0 a 3 anys, (es va tancar el al juny de 2019), escola infantil, de 3 a 6 anys, escola primària, de 6 a 12 anys, institut secundària, de 12 a 18 anys. Aquests estudis obligatoris es realitzen a Banyoles. L'administració posa a servei dels alumnes de primària i secundària obligatòria un servei gratuït de transport públic, i als alumnes de batxillerat o cicles formatius no és gratuït, i el servei depèn de les places lliures, però la gran majoria d'alumnes de de batxillerat o cicles formatius no utilitza el transport públic.

Aquestes dades prèvies són necessàries per comprendre els gràfics següents. I per aquest motiu es mostra una sèrie amb alumnes de 16 anys o superior.

Població de 16 anys i més que estudia resident i llocs d'estudi localitzats per sexe Camós. 2001			
	Homes	Dones	Total
Residents que estudien al municipi	3	0	3
No residents que estudien al municipi	0	0	0
Residents que estudien a fora del municipi	11	21	32
Residents que estudien en diversos municipis	0	0	0
Llocs d'estudi localitzats (1)	3	0	3
Població que estudia resident (2)	14	21	35
Diferència (1) - (2)	-11	-21	-32

Unitats: Persones.
Font: Idescat, a partir del Cens de població i habitatges de l'INE.

Població de 16 anys i més que estudia resident i llocs d'estudi localitzats per tipus de transport Camós. 2001						
	Privat	Públic	No motoritzat	No es desplaça	No aplicable	Total
Residents que estudien al municipi	2	1	0	0	0	3
No residents que estudien al municipi	0	0	0	z	0	0
Residents que estudien a fora del municipi	24	1	0	z	7	32
Residents que estudien en diversos municipis	z	z	z	z	0	0
Llocs d'estudi localitzats (1)	2	1	0	0	0	3
Població que estudia resident (2)	26	2	0	0	7	35
Diferència (1) - (2)	-24	-1	0	0	-7	-32

Unitats: Persones.
Font: Idescat, a partir del Cens de població i habitatges de l'INE.
Nota: La categoria "No aplicable" inclou aquelles persones que es traslladen des d'una segona residència o que estudien en diversos municipis.
(z) Dada no procedent.

Població de 16 anys i més que estudia resident segons desplaçament al lloc d'estudi per tipus de transport Camós.							
	Tipus de transport			Total	No aplicable	No es desplaça	Població que estudia resident
	Privat	Públic	No motoritzat				
2001	26	2	0	28	7	0	35

Font: Idescat, a partir del Cens de població i habitatges de l'INE.

Població de 16 anys i més que estudia resident segons desplaçament al lloc d'estudi per mitjans de transport. Resposta múltiple Camós.	
	2001
Mitjans de transport	
Cotxe/furgoneta com a conductor	17
Cotxe/furgoneta com a passatger	1
Autobús/ autocar/ minibús	2
Metro	0
Moto	9
A peu	0
Tren	0
Bicicleta	0
Altres mitjans	0
Total	28
No aplicable	7
No es desplaça	0
Població que estudia resident	35

Font: Idescat, a partir del Cens de població i habitatges de l'INE.

Població de 16 anys i més que estudia resident segons nombre de viatges diaris per anar a estudiar Camós.					
	No es desplaça	Un	Dos o més	No aplicable	Total
2001	0	14	14	7	35

Font: Idescat, a partir del Cens de població i habitatges de l'INE.

La següent serie dóna informació molt més actualitzada.

Alumnes residents i llocs d'estudi localitzats. Ensenyaments no universitaris Camós											
	Curs 2021/22	Curs 2020/21	Curs 2019/20	Curs 2018/19	Curs 2017/18	Curs 2016/17	Curs 2015/16	Curs 2014/15	Curs 2013/14	Curs 2012/13	Curs 2011/12
Residents que estudien al municipi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
No residents que estudien al municipi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
No consta residència i estudien al municipi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Residents que estudien a fora del municipi	120	120	115	130	130	135	135	135	155	155	165
Llocs d'estudi localitzats (1)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Alumnes residents (2)	120	120	115	130	130	135	135	135	155	155	165

Unitats: Alumnes.
Font: Idescat, a partir de les dades de la matrícula del Departament d'Educació.
Nota: Els resultats estan arrodonits a valors múltiples de 5. Per aquesta raó algun total pot no coincidir amb la suma de la seva desagregació.
(1) Llocs d'estudi localitzats = Residents que estudien al municipi + No residents que estudien al municipi + No consta residència i estudien al municipi.
(2) Alumnes residents = Residents que estudien al municipi + Residents que estudien a fora del municipi.

Alumnes residents per lloc d'estudi. Ensenyaments no universitaris Camós				
	Estudien al mateix municipi	Estudien a la resta de la comarca	Estudien a la resta de Catalunya	Total alumnes residents
Curs 2021/22	0	105	10	120
Curs 2020/21	0	105	15	120
Curs 2019/20	0	105	15	115
Curs 2018/19	0	115	20	130
Curs 2017/18	0	110	20	130
Curs 2016/17	0	115	20	135
Curs 2015/16	0	110	20	135
Curs 2014/15	0	115	20	135
Curs 2013/14	0	125	30	155
Curs 2012/13	0	125	30	155
Curs 2011/12	0	130	35	165

Unitats: Alumnes.
Font: Idescat, a partir de les dades de la matrícula del Departament d'Educació.
Nota: Els resultats estan arrodonits a valors múltiples de 5. Per aquesta raó algun total pot no coincidir amb la suma de la seva desagregació.

Alumnes residents i llocs d'estudi localitzats per edat. Ensenyaments no universitaris Camós. Curs 2021/2022						
	De 3 a 5 anys	De 6 a 11 anys	De 12 a 15 anys	De 16 a 17 anys	De 18 anys i més	Total
Residents que estudien al municipi	0	0	0	0	0	0
No residents que estudien al municipi	0	0	0	0	0	0
No consta residència i estudien al municipi	0	0	0	0	0	0
Residents que estudien a fora del municipi	15	40	35	20	5	120
Llocs d'estudi localitzats (1)	0	0	0	0	0	0
Alumnes residents (2)	15	40	35	20	5	120

Unitats: Alumnes.
Font: Idescat, a partir de les dades de la matrícula del Departament d'Educació.
Nota: Els resultats estan arrodonits a valors múltiples de 5. Per aquesta raó algun total pot no coincidir amb la suma de la seva desagregació.
(1) Llocs d'estudi localitzats = Residents que estudien al municipi + No residents que estudien al municipi + No consta residència i estudien al municipi.
(2) Alumnes residents = Residents que estudien al municipi + Residents que estudien a fora del municipi.

Alumnes residents i llocs d'estudi localitzats per nivell d'estudis. Ensenyaments no universitaris Camós. Curs 2021/2022							
	Educació infantil 2n cicle	Educació primària	Educació secundària obligatòria	Batxillerat	Cicles formatius de grau mitjà	Cicles formatius de grau superior	Total
Residents que estudien al municipi	0	0	0	0	0	0	0
No residents que estudien al municipi	0	0	0	0	0	0	0
No consta residència i estudien al municipi	0	0	0	0	0	0	0
Residents que estudien a fora del municipi	15	40	35	20	5	5	120
Llocs d'estudi localitzats (1)	0	0	0	0	0	0	0
Alumnes residents (2)	15	40	35	20	5	5	120

Unitats: Alumnes.
Font: Idescat, a partir de les dades de la matrícula del Departament d'Educació.
Nota: Els resultats estan arrodonits a valors múltiples de 5. Per aquesta raó algun total pot no coincidir amb la suma de la seva desagregació.
(1) Llocs d'estudi localitzats = Residents que estudien al municipi + No residents que estudien al municipi + No consta residència i estudien al municipi.
(2) Alumnes residents = Residents que estudien al municipi + Residents que estudien a fora del municipi.

L'anàlisi de les dades anteriors, dona la següent **distribució modal**:

Desplaçaments intermunicipals	255	82,3%
Desplaçaments intramunicipals	55	17,7%
	310	100,0%

Pel que fa a la mobilitat intermunicipal:

	Cap al municipi	Cap a fora del municipi	Total
Treball	47	221	268
Estudi	0	99	99
Total	47	294	341
%	13,8%	86,2%	

Desplaçaments intermunicipals per mitjà de transport		
Vehicle privat	235	92,2%
Autobús	5	2,0%
A peu	8	3,1%
Bicicleta	7	2,7%
Total	255	100,0%

Pel que fa a la mobilitat intramunicipal:

Desplaçaments intermunicipals per mitjà de transport		
Vehicle privat	26	47,3%
Autobus	2	3,6%
A peu o en bicicleta	27	49,1%
Total	55	100,0%

2. DESCRIPCIÓ DEL POUM DE CAMÓS

Els **CRITERIS I OBJECTIUS URBANÍSTICS ESPECÍFICS DEL POUM DE CAMÓS** són:

- **Prioritzar un model de creixement compacte**

El creixement del municipi s'haurà de basar en un model de desenvolupament compacte, augmentant la densitat d'habitatges en els sòls urbans consolidats, i els nous creixements siguin definits sota al concepte de compleció del nucli ja existent.

- **Delimitar els sòls urbanitzables o urbans no consolidats**

La totalitat del sòl urbanitzable residencial actualment classificat no ha estat desenvolupat. En proposa mantenir els sòls urbanitzables ja classificats, i redefinir nous sòls urbans no consolidats, de forma que el seu desenvolupament permeti assolir els objectius fixats respecte als elements que formen l'estructura del territori i als objectius ambientals i paisatgístics.

- **Millorar l'oferta de sòl públic**

Els nous creixements, s'hauran d'ordenar en continuïtat amb la trama urbana i es proposaran en base a l'objectiu de millorar l'oferta de sòl públic, especialment per a cobrir els dèficits d'equipaments comunitaris i espais lliures que actualment té el municipi.

RESPECTE A LA XARXA DE MOBILITAT TERRITORIAL

La concreció i execució variant sud de Banyoles-Porqueres (ronda oest de Porqueres, segons el PDU) ha de permetre:

- Ordenar la xarxa viària principal del municipi (GIV-5147) i les seves connexions a la nova variant sud de Banyoles-Porqueres, des de la perspectiva que ens ofereix aquesta gran obra en infraestructura de la comunicació.
- Proposar actuacions que minimitzin el seu l'impacte paisatgístic.

Pel que fa a la **xarxa local**, el creixement fragmentat del nucli urbà ha donat com a resultat una xarxa viària també fragmentada i en ocasions inconnexa que demana ser reordenada des d'una visió global del conjunt del municipi. Per això el POUM ha de perseguir els objectius següents:

- Ordenar la xarxa viària local pel conjunt dels sòls urbans i urbanitzables.
- Establir les característiques de la xarxa de forma que permeti millorar la mobilitat local a través d'una mínima jerarquització de la vialitat que permeti introduir mesures de pacificació i millora en la qualitat de l'espai públic.
- Concreció d'espais de mobilitat rodada restringida.
- Potenciar els recorreguts de vianants mitjançant la millora de les voreres.
- Definir una xarxa per a bicicletes integrada.
- Protegir la xarxa de camins que formen l'estructura viària del sòl rústic.

Aparcaments

- Establir l'estructura bàsica d'aparcaments pel conjunt del municipi i la localització de noves zones d'aparcament.
- Revisar les ordenances de forma que les noves implantacions residencials o per activitats econòmiques, tant en sòl urbà com en sòl urbanitzable, vagin acompanyades de les dotacions d'aparcaments necessàries.

EL SÒL URBÀ

Procurar per la utilització eficient del sòl urbà disponible

El planejament ha de procurar la renovació i rehabilitació del teixit urbà, de forma que la demanda de més espai per a l'habitatge i les activitats econòmiques correspongui només a aquella part que no pugui tenir cabuda en la zona urbana existent.

Fomentar la diversitat d'usos

Per tal de prioritzar la complexitat d'usos i activitats en el poble es prioritzarà la localització dintre de les zones residencials d'aquelles activitats que siguin compatibles, preveient que les normes urbanístiques siguin prou flexibles en aquest sentit.

EL SÒL URBANITZABLE

Els nous creixements i les necessitats públiques

Localitzar els nous creixements residencials en les zones interiors dels nuclis, o per defecte, al seu perímetre, de forma que compleixin la doble funció de dotar de sòl públics a la nova zona de creixement i al propis nuclis, que actualment, estan en dèficit.

L'habitatge assequible

En els nous sòls de creixement s'han d'establir els estàndards necessaris per tal de garantir la construcció d'habitatges assequibles d'acord amb el que determina la legislació vigent, i es concentraria en el pla parcial urbanístic de major superfície i de major nombre d'habitatges, situant-se al veïnat del Pla de Can Vilarnau, adjacent al sòl urbà de Porqueres. Es preveuen uns 30 habitatges assequibles.

S'ha optat per tenir **polígons d'actuació urbanística** amb menys superfície, i més ajustat als límits de propietats existents, per tal de facilitar la gestió urbanística.

Com a conseqüència de tenir més petits polígons d'actuació urbanística, s'ha optat per destinar el global de l'espai públic objecte de cessió del polígon d'actuació urbanística a un sòl sistema, zona verda o equipament comunitari. D'aquesta manera s'obtenen espais públics més grans que permeten la seva funció. Quan s'analitza el conjunt de polígons d'actuació urbanística del POUM s'observa que les zones verdes i les zones d'equipaments comunitaris estan equilibrades, mantenint les ratis que dictamina la Llei d'Urbanisme.

Respecte a la **zona de creixement moderat (zona nucli)**:

Polígons d'actuació urbanística

- Polígon d'actuació urbanística 03 "Veïnat de Can Ponç"
- Polígon d'actuació urbanística 04 "Can Xipis"
- Polígon d'actuació urbanística 05 "Cruanyes centre"
- Polígon d'actuació urbanística 06 "Cruanyes nucli"
- Polígon d'actuació urbanística 07 "Cruanyes Can Besalú"
- Polígon d'actuació urbanística 12 "Abelenda"
- Polígon d'actuació urbanística 13 "Artigues" - Industrial

Plans parcials urbanístics

- Pla parcial urbanístic 03 "La Bòbila"
- Pla parcial urbanístic 04 "Can Ponç oest-Matamors"
- Pla parcial urbanístic 05 "Can Ponç est-Matamors"

Respecte a la zona de creixement extensiu residencial (conurbació Banyoles-Mata):

Polígons d'actuació urbanística

- Polígon d'actuació urbanística 01 "Can Ramió del Xiprer"
- Polígon d'actuació urbanística 02 "Carrer Llibertat"
- Polígon d'actuació urbanística 08 "Les Pedreres oest"
- Polígon d'actuació urbanística 09 "Les Pedreres est"
- Polígon d'actuació urbanística 10 "c/ Marià Benlliure – c/ Vilarnau"
- Polígon d'actuació urbanística 11 "c/ Vilarnau – c/Salines – c/ Serra Bestracà"

Plans parcials urbanístics

- Pla parcial urbanístic 01 "c/Vilarnau oest"
- Pla parcial urbanístic 02 "c/Vilarnau est"
- Pla parcial urbanístic 06 "Can Ramió oest"

A continuació es mostren diversos quadres amb la classificació del sòl efectuada per part del POUM, pel que fa al sòl urbà i urbanitzable:

Sòl urbà	327.611,20 m2	2,10 %
Sòl urbanitzable	113.895,00 m2	0,73 %
Sòl no urbanitzable	15.126.911,01 m2	97,16 %
Total	15.568.417,21 m2	100,00 %

Així mateix, es mostra el quadre resum dels diversos PAU i SUD previstos.

PAUs		Zones							Sistemes				Zona de creixement
		Superfície m ²	Sòl amb aprofitament privat	Densitat habitatges (hab/ha)	Total habitatges	Habitatge de protecció	Edificabilitat bruta	Sostre total m ²	Espai lliures m ²	Equip. m ²	Viari m ²	TOTAL m ²	
PAU 01	Can Ramió del xiprer	14.264	9.510	22	31	0	0,45	6.419	178	2.290	2.286	4.754	Extensió
PAU 02	C/ Llibertat	4.845	3.027	22	11	0	0,40	1.938	762	0	1.056	1.818	Extensió
PAU 03	Veïnat de Can Ponç	4.011	3.171	18	7	0	0,40	1.604	661	0	179	840	Moderat
PAU 04	Can Xipis	1.570	583	15	2	0	0,25	393	616	0	371	987	Moderat
PAU 05	Veïnat de Cruanyes centre	9.413	5.768	13	12	0	0,31	2.918	2.165	0	1.480	3.645	Moderat
PAU 06	Veïnat de Cruanyes nucli	9.602	3.615	13	12	0	0,24	2.304	2.409	1.019	2.559	5.987	Moderat
PAU 07	Veïnat de Cruanyes Can Besalú	2.261	1.461	13	3	0	0,33	746	410	0	390	800	Moderat
PAU 08	Les Pedreres oest	3.813	2.421	17	6	0	0,39	1.487	1.012	0	380	1.392	Extensió
PAU 09	Les Pedreres est	6.488	3.433	16	10	0	0,32	2.076	2.271	0	784	3.055	Extensió
PAU 10	C/ Marià Benlliure	5.661	3.169	25	14	0	0,50	2.831	1.361	0	1.131	2.492	Extensió
PAU 11	C/ Vilarnau	6.613	3.440	15	10	0	0,32	2.116	1.262	0	1.911	3.173	Extensió
PAU 12	Abelenda	3.414	2.471	15	5	0	0,40	1.366	563	0	380	943	Moderat
PAU 13	Artigues	8.987	6.019	0	0	0	1	8.987	1.064	1.237	667	2.968	Industrial
TOTAL PAU		71.955			124			26.198	13.670	3.309	12.907		
TOTAL PAU Creixement Moderat		30.271			42			9.332	6.824	1.019	5.359		Moderat
TOTAL PAU Arees Extensió		41.684			82			16.867	6.846	2.290	7.548		Extensió

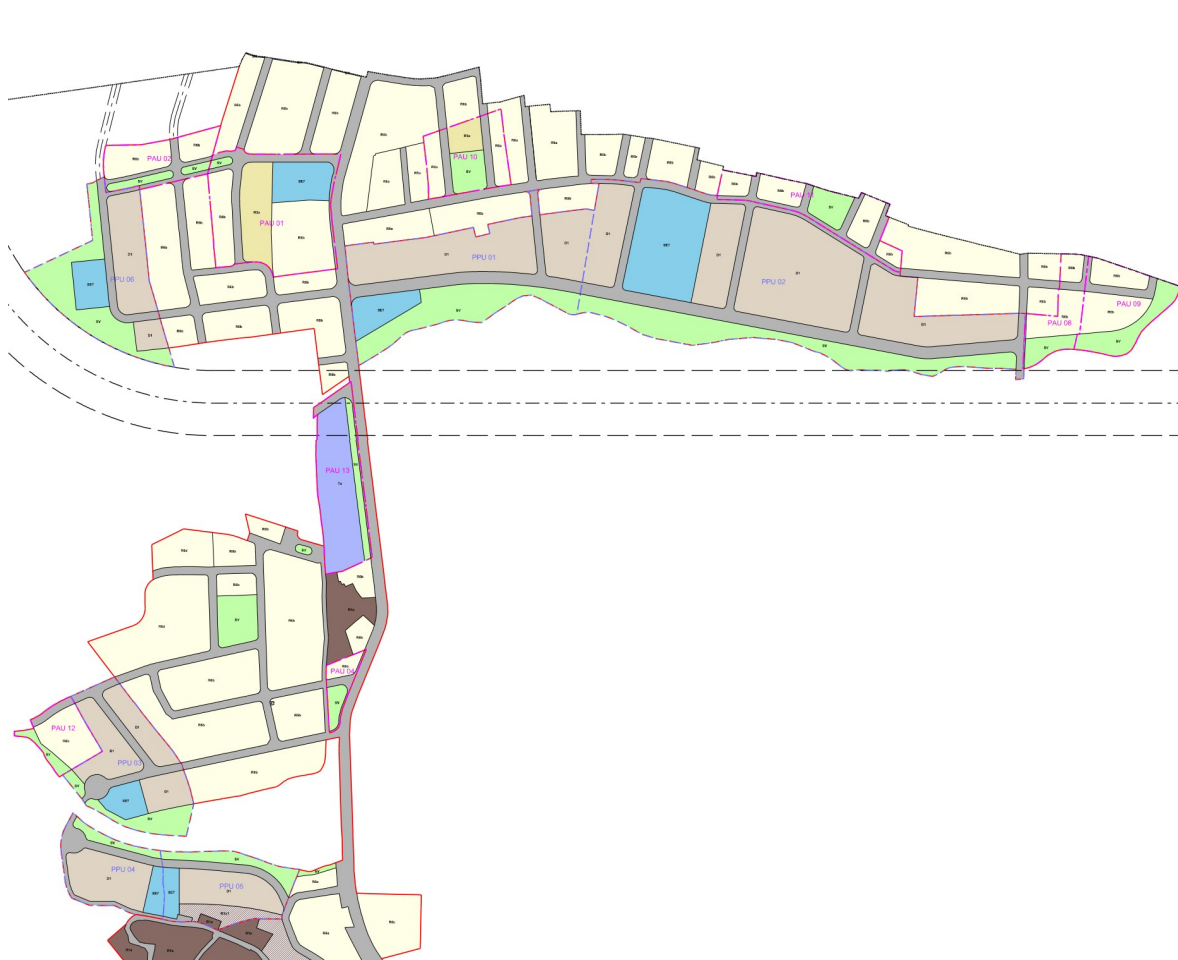
PPUs		Zones							Sistemes				Zona de creixement
		Superfície m ²	Sòl amb aprofitament privat	Densitat habitatges (hab/ha)	Total habitatges	Habitatge de protecció	Edificabilitat bruta	Sostre total	Sistema espai lliures m ²	Sistema d'equipaments m ²	Sistema viari m ²	TOTAL m ²	
PP01	C/Vilarnau oest	22.373	11.174	25	56	0	0,35	7.831	5.701	1.970	3.528	11.199	Extensió
PP02	C/Vilarnau est	50.170	25.114	25	125	36	0,41	20.570	7.945	7.335	9.776	25.056	Extensió
PP03	La Bòbila	12.164	6.583	20	24	0	0,38	4.622	2.017	1.252	2.312	5.581	Moderat
PP04	Can Ponç oest	7.150	3.817	20	14	0	0,35	2.503	777	755	1.801	3.333	Moderat
PP05	Can Ponç est	8.477	4.875	20	17	0	0,35	2.967	1.568	780	1.254	3.602	Moderat
PP06	Can Ramió Oest	13.561	5.078	20	27	0	0,24	3.255	5.289	1.607	1.587	8.483	Extensió
TOTAL PPU		113.895			263			41.747	23.297	13.699	20.258		
TOTAL PPU Creixement Moderat		27.791			55			10.092	4.362	2.787	5.367		Moderat
TOTAL PPU Àrees Extensió		86.104			208			31.655	18.935	10.912	14.891		Extensió
TOTAL POUM					387								

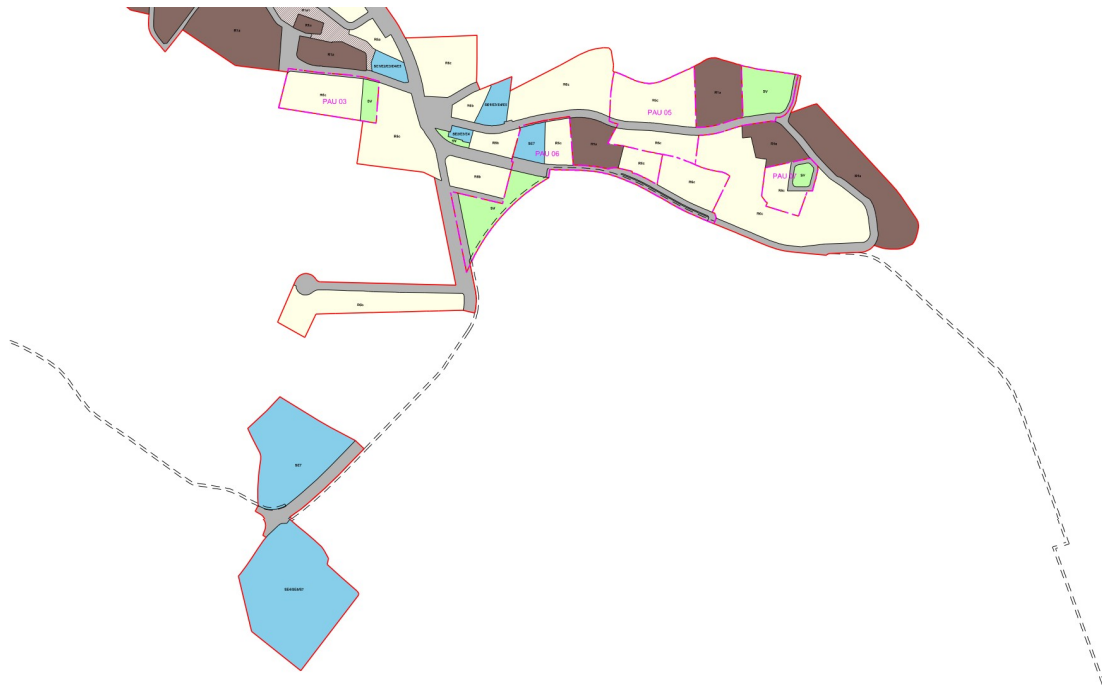
Així doncs, i tal i com es pot observar, el POUM preveu un total de 387 nous habitatges, dels quals 290 (75%) es desenvolupen a les àrees d'expansió, situades a tocar del nucli de Porqueres, mentre que 97 (25%) es duen a terme al nucli històric.

Per altra banda, 124 habitatges (32,1%) es situen a l'interior del nucli urbà emplenant buits existents, i 263 (67,9%) es situen en sòls urbanitzables.

EL PAU 13 "Artigues, té per objectiu qualificar industrial una activitat legalment implantada. Es tracta de una fàbrica de pinso per porcí. Es proposa un polígon discontinu, ja que la parcel·la on hi ha l'activitat no té la possibilitat de fer cessions a la pròpia parcel·la pel seu reduïda superfície. Els terrenys de cessió obligatòria es destinaran a equipaments a la zona de l'església de Sant Vicenç, al nucli rural de Sant Vicenç, ajuntant-se amb altres terrenys municipals del sistema d'equipaments.

Ordenació del sòl urbà i urbanitzable





3. ANÀLISI DE LA MOBILITAT GENERADA

3.1. Estimació de la mobilitat generada pel nou POUM

Els EAMG referents al planejament urbanístic, per avaluar la mobilitat generada, han de fer una estimació del 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.

En el present estudi s'han utilitzat les taules que figuren a l'annex 1 del Decret 344/2006 i que es reproduïx, a continuació:

Viatges generats/dia pels diferents usos.

	Viatges generats/dia
Ús industrial	5 viatges/100 m ² de sostre
Ús habitatge	7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús comercial	50 viatges/100 m ² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m ² de sòl
Equipaments	20 viatges/100 m ² de sostre

Font: Decret 344/2006, de 19 de setembre.

A efectes dels diferents càlculs de mobilitat generada, en el cas dels equipaments sense sostre definit s'ha considerat una edificabilitat neta de 0,8 m² de sostre per cada 1 m² de sòl, ja que es considera que aquest és un valor mitjà força aproximat de les superfícies de sostre dels equipaments futurs que podran implantar-se al municipi.

En l'ús d'habitatge, el Decret preveu utilitzar el valor més gran entre 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona. S'ha considerat que el valor més desfavorable és utilitzar 3 viatges per persona, considerant que la mitjana de l'any 2011 era de 3 persones per llar (és a dir 9 viatges/habitatge).

Població any 2011: 684

Habitatges principals any 2011: 228



3 persones/habitatge

Tenint en compte aquesta consideració, l'estimació de la mobilitat generada en cadascun dels sectors i per cadascun dels usos previstos de cada sector, són els que es mostren a les següents taules.

La taula de mobilitat generada en els sectors previstos a l'interior del **sòl urbà**, consolidat o no, és la següent:

PAUs		Estimació del nombre de viatges					Viatges/dia
		Superfície m ²	Total habitatges	Sostre total m ²	núm. Persones (3 pers/hab)	Conversió	
PAU 01	Can Ramió del xiprer	14.264	31	6.419	94	3 viat./pers.	282
PAU 02	C/ Llibertat	4.845	11	1.938	32	3 viat./pers.	96
PAU 03	Veïnat de Can Ponç	4.011	7	1.604	22	3 viat./pers.	65
PAU 04	Can Xipis	1.570	2	393	7	3 viat./pers.	21
PAU 05	Veïnat de Cruanyes centre	9.413	12	2.918	37	3 viat./pers.	110
PAU 06	Veïnat de Cruanyes nucli	9.602	12	2.304	37	3 viat./pers.	112
PAU 07	Veïnat de Cruanyes Can Besalú	2.261	3	746	9	3 viat./pers.	26
PAU 08	Les Pedreres oest	3.813	6	1.487	18	3 viat./pers.	54
PAU 09	Les Pedreres est	6.488	10	2.076	30	3 viat./pers.	90
PAU 10	C/ Marià Benlliure	5.661	14	2.831	42	3 viat./pers.	127
PAU 11	C/ Vilarnau	6.613	10	2.116	30	3 viat./pers.	90
PAU 12	Abelenda	3.414	5	1.366	15	3 viat./pers.	45
TOTAL PAU		71.955	124	26.198	373		1.120

Per al PAU 13, no es considera que aquest suposi una nova mobilitat, ja que el que fa el POUM és reconèixer una activitat legalment implantada, pel que els desplaçaments generats en aquest sector ja es donen en l'actualitat. El que sí que fa el POUM és millorar la vialitat de l'àmbit, evitant el pas de maquinària agrícola pel barri de la Bòbila.

En aquest sentit, es considera interessant diferenciar entre els desplaçaments generats als PAU situats al nucli històric de Camós, que segueixen una estratègia de creixement moderat, i els desplaçaments generats en els PAU situats a tocar de Porqueres i Banyoles, els quals segueixen una estratègia de creixement pròpia de les àrees d'expansió, per la seva situació en el sistema urbà conformat per Porqueres i Banyoles.

A continuació es mostren, aquestes mateixes dades, agrupades pels PAU situats en zones de creixement moderat (PAU 03 Veïnat de Can Ponç, Pau 04 Can Xipis, PAU 05 Veïnat de Cruanyes centre, PAU 06 Veïnat de Cruanyes nucli, PAU 07 Veïnat de Cruanyes Can Besalú i PAU 12 Abelenda) i pels PAU situats en àrees d'expansió (PAU 01 Can Ramió del xiprer, PAU 02 C/ Llibertat, PAU 08 Les Pedreres oest, PAU 09 Les Pedreres est, PAU 10 C/ Marià Benlliure i PAU 11 C/ Vilarnau).

PAUs	Estimació del nombre de viatges					
	Superfície m ²	Total habitatges	Sostre total m ²	núm. Persones (3 pers/hab)	Conversió	Viatges/dia
TOTAL PAU Creixement Moderat	30.271	42	9.332		3 viat./pers	380
TOTAL PAU Àrees Extensió	41.684	82	16.867		3 viat./pers	740
TOTAL PAU	71.955	124	26.198	373		1.120

Així doncs, es pot estimar que dels 1.120 viatges generats per part dels sectors en SUC i SUNC, 380 seran originats al nucli històric de Camós, i 740 als barris de la Bòbila, Can Ramió i c/ Llibertat, ja al continu urbà de Banyoles-Porqueres.

Pels sectors situats en **sòl urbanitzable delimitat**, la taula prevista és la següent:

PPUs	Superfície m ²	Total habitatges	Sostre total	núm. Persones (3 pers/hab)	Conversió	Viatges/dia	
PP01 C/Vilarnau oest	Residencial	22.373	56	7.831	168	3 viat./pers.	504
	Sistema espai lliures m ²	5.701				5 viat./100m ² s	285
	Sistema d'equipaments m ²	1.970		1.576		20 viat./100 m ² st	315
PP02 C/Vilarnau est	Residencial	50.170	125	20.570	375	3 viat./pers.	1.125
	Sistema espai lliures m ²	7.945				5 viat./100m ² s	397
	Sistema d'equipaments m ²	7.335		5.868		20 viat./100 m ² st	1.174

PPUs		Superfície m ²	Total habitatges	Sostre total	núm. Persones (3 pers/hab)	Conversió	Viatges/dia
PP03 La Bòbila	Residencial	12.164	24	4.622	72	3 viat./pers.	216
	Sistema espai lliures m ²	2.017				5 viat./100m ² s	101
	Sistema d'equipaments m ²	1.252		1.002		20 viat./100 m ² st	200
PP04 Can Ponç oest	residencial	7.150	14	2.503	42	3 viat./pers.	126
	Sistema espai lliures m ²	777				5 viat./100m ² s	39
	Sistema d'equipaments m ²	755		604		20 viat./100 m ² st	121
PP05 Can Ponç est	residencial	8.477	17	2.967	51	3 viat./pers.	153
	Sistema espai lliures m ²	1.568				5 viat./100m ² s	78
	Sistema d'equipaments m ²	780		624		20 viat./100 m ² st	125
PP06 Can Ramió Oest	residencial	13.561	27	3.255	81	3 viat./pers.	243
	Sistema espai lliures m ²	5.289				5 viat./100m ² s	264
	Sistema d'equipaments m ²	1.607		1.286		20 viat./100 m ² st	257
TOTAL PPU		150.891	263	56.257	789		5.724

D'igual manera que en el cas dels sectors en sòl urbà, els sectors urbanitzables també es diferencia entre els sectors situats al nucli històric de Camós, que segueixen l'estratègia de creixement moderat (PP03 la Bòbila, PP04 Can Ponç oest i PP05 Can Ponç est) dels sectors que segueixen l'estratègia de les àrees d'expansió (PP01 C/ Vilarnau oest, PP02 C/Vilarnau est i PP06 Can Ramió Oest).

PPUs	Estimació del nombre de viatges					
	Superfície m ²	Total habitatges	Sostre total m ²	Sistema espais lliures (m ²)	Sistema d'equipaments (m ² sòl)	Viatges/dia
TOTAL PPU Creixement Moderat	27.791	55	12.321	4.362	2.787	1.159
TOTAL PPU Àrees Extensió	116.204	208	40.385	18.935	10.912	4.565
TOTAL PPU	143.995	263	52.706	23.297	13.699	5.724

Així doncs, segons les ràtios fixades pel Decret, la mobilitat generada tant pels sectors situats en SUC i en SUNC i la generada pels sectors situats en SUD, és de **6.844 desplaçaments diaris**.

Tal i com accepta el Decret, es vol dur a terme algun matís a les ràtios establertes, és el cas de les zones verdes establertes pels diferents SUD, doncs aquestes s'estructuren com a zones de transició i barrera entre el sòl urbà i el sòl no urbanitzable, i no com a parcs o zones verdes pròpiament dites, ja que donat el caràcter rural d'aquests nuclis, els passeigs a la natura es duran a terme per camins i itineraris senyalitzats al medi agrícola.

Finalment, és voluntat de l'ajuntament que els equipaments situats al nucli històric de Camós siguin més aviat de caràcter tècnic (magatzem municipal) o bé serveixin per, per exemple, canviar la actual zona esportiva d'ubicació, convertint l'actual zona esportiva en aparcament, pel que es tracta de modificacions que no impliquen un augment de la mobilitat generada ja que aquesta ja es dona en l'actualitat. Així mateix, els sistemes previstos a les zones d'expansió no tenen tampoc encara un ús definit, tot i que tampoc es preveu que aquests impliquin un nivell de mobilitat molt elevat, doncs aquests barris ja tenen un bon accés als diferents equipaments de Porqueres. Per aquest motiu, tampoc es contemplen els desplaçaments generats per els sistemes.

Per tant, el quadre proposat des de l'equip redactor d'aquest document és el següent:

Mobilitat generada sectors en SUC, SUNC i SUD	3.487
--	--------------

D'aquests, 875 es corresponen als desplaçaments generats al nucli de Camós, i 2.612 són desplaçaments generals pels sectors situats a l'entorn del sistema urbà de Banyoles – Porqueres.

		Estimació del nombre de viatges						
PAUs		Superfície m ²	Total habitatges	Sostre total m ²	núm. Persones (3 pers/hab)	Conversió	Viatges/dia	Zona de creixement
PAU 01	Can Ramió del xiprer	14.264	31	6.419	94	3 viat./pers.	282	Extensió
PAU 02	C/ Llibertat	4.845	11	1.938	32	3 viat./pers.	96	Extensió
PAU 03	Veïnat de Can Ponç	4.011	7	1.604	22	3 viat./pers.	65	Moderat
PAU 04	Can Xipis	1.570	2	393	7	3 viat./pers.	21	Moderat
PAU 05	Veïnat de Cruanyes centre	9.413	12	2.918	37	3 viat./pers.	110	Moderat
PAU 06	Veïnat de Cruanyes nucli	9.602	12	2.304	37	3 viat./pers.	112	Moderat
PAU 07	Veïnat de Cruanyes Can Besalú	2.261	3	746	9	3 viat./pers.	26	Moderat
PAU 08	Les Pedreres oest	3.813	6	1.487	18	3 viat./pers.	54	Extensió
PAU 09	Les Pedreres est	6.488	10	2.076	30	3 viat./pers.	90	Extensió
PAU 10	C/ Marià Benlliure	5.661	14	2.831	42	3 viat./pers.	127	Extensió
PAU 11	C/ Vilarnau	6.613	10	2.116	30	3 viat./pers.	90	Extensió
PAU 12	Abelenda	3.414	5	1.366	15	3 viat./pers.	45	Moderat
TOTAL PAU		71.955	124	26.198	373		1.120	
PPUs		Superfície m ²	Total habitatges	Sostre total m ²	núm. Persones (3 pers/hab)	Conversió	Viatges/dia	Zona de creixement
PPU01	C/ Vilarnau oest	22.373	56	7.831	168	3 viat./pers.	504	Extensió
PPU02	C/ Vilarnau est	50.170	125	20.570	375	3 viat./pers.	1.125	Extensió
PPU03	La Bòbila	12.164	24	4.622	72	3 viat./pers.	216	Moderat
PPU04	Can Ponç oest	7.150	14	2.503	42	3 viat./pers.	126	Moderat
PPU05	Can Ponç est	8.477	17	2.967	51	3 viat./pers.	153	Moderat
PPU06	Can Ramió oest	13.561	27	3.255	81	3 viat./pers.	243	Extensió
TOTAL PPU		150.891	263	41.747	789		2.367	
TOTAL PAU + PPU							3.487	
TOTAL Zones de Creixement Moderat								875
TOTAL Àrees d'expansió								2.612

3.2. Distribució modal de la mobilitat

Tenint en compte les Enquestes de Mobilitat Obligada de l'any 2001, s'ha realitzat el càlcul de la distribució modal de la mobilitat generada pel nou POUM de Camós, tant pel que fa als mitjans de transport utilitzats, com pel que fa a qüestions de gènere.

Distribució per mitjans de transport

Primer de tot cal tenir en compte que, donat que els desenvolupaments previstos per part del POUM de Camós es limiten a un nombre determinat d'habitatges, s'estima que els desplaçaments generats pel POUM es centraran en aquells que realitzin els futurs habitants de Camós, i per tant, aquests desplaçaments tindran l'origen a Camós, pel que s'ha realitzat l'estimació de desplaçaments generats per modes de transport en desplaçaments dins del propi municipi, o bé del municipi cap a fora, pel que es diferencia entre els desplaçaments intermunicipals i els intramunicipals.

Així mateix, també es diferencia entre els desplaçaments generats al nucli de Camós, d'aquells generats pels desenvolupaments situats al continu urbà de Banyoles i Porqueres, ja que aquests estan més propers a equipaments d'aquests nuclis i es facilita l'accés a peu a molts d'aquets desplaçaments. Aquest segon tipus de desplaçaments, tot i considerar-se desplaçament intermunicipals, tenen les característiques més pròpies d'uns desplaçaments internes, que no pas externs, per la seva situació.

Cal tenir en compte, doncs, que hi ha diferències significatives entre els diferents tipus de transport utilitzats en els desplaçaments, segons siguin intermunicipals o intramunicipals, i segons siguin derivats del nucli de Camós, o dels barris que limiten amb Banyoles i Porqueres.

	Desplaçaments	%
Desplaçaments intermunicipals	2.870	82,3
Desplaçaments Intramunicipals	617	17,7
Total	3.487	100

Pel que fa als tipus de transport, els **desplaçaments interiors** al propi municipi, actualment aquests presenten la següent distribució modal:

Vehicle privat	47,3%
Transport públic	3,6%
A peu o en bicicleta	49,1%

Donades les millores que es plantegen a nivell del POUM, sobretot pel que fa als desplaçaments interiors en mitjans de mobilitat activa, mitjançant la planificació de carrils bicicleta i la millora de les condicions per als desplaçaments a peu, es proposa que la distribució modal dels desplaçaments interiors sigui la següent:

Vehicle privat	30,0%
Transport públic	5%
A peu	50,0%
En bicicleta	15,0%

Cal tenir present, que per la estructura del municipi, manca de sentit proposar un transport públic intern al mateix, el que succeeix és que en aquest cas, la línia de transport que comunica Camós amb Banyoles, pot exercir de transport públic urbà entre el nucli de Camós i el barri de Ramió.

Distribució modal prevista dels desplaçaments interiors

Vehicle privat	Nombre de vehicles	Transport públic	Bicicleta	A Peu	Total
185	241	31	309	93	617
30%		5%	50%	15%	100%

Pel que fa als **desplaçaments exteriors**, la distribució modal existent és la següent:

Vehicle privat	92,2%
Transport públic	2%
A peu	3,1%
Bicicleta	2,7%

En aquest cas, si que es diferencia entre la distribució modal dels desplaçaments realitzats pels sectors situats al nucli històric, dels desplaçaments intermunicipals generats a les zones d'expansió, ja que aquests darrers, per la seva situació limítrofa amb Porqueres i Banyoles permeten un més alt nombre de desplaçaments amb mitjans de mobilitat activa, diferenciant-t'ho de la següent manera:

:

	Creixement moderat	Àrees d'expansió
Vehicle privat	80%	45%
Transport públic	7%	15%
A peu	3%	25%
En bicicleta	10%	15%

Distribució modal prevista dels desplaçaments exteriors per a les zones de creixement moderat

Vehicle privat	Nombre de vehicles	Transport públic	Bicicleta	A Peu	Total
576	443	50	22	72	720
80%		7%	3%	10%	100%

Distribució modal prevista dels desplaçaments exteriors per a les àrees d'expansió

Vehicle privat	Nombre de vehicles	Transport públic	Bicicleta	A Peu	Total
968	744	323	538	323	2.150
45%		15%	25%	15%	100%

Per tant, el còmput global de desplaçaments generats, per mitjans de transport, generats pel nou POUM, tant en àrees d'expansió com en zones de creixement moderat, i tenint en compte els desplaçaments interns i externs, queda de la següent manera:

Distribució modal prevista dels desplaçaments generats

Vehicle privat	Nombre de vehicles	Transport públic	Bicicleta	A Peu	Total
1.729	1.428	404	868	487	3.487
50%		12%	25%	14%	100%

4. XARXES PROPOSADES PER MODES DE TRANSPORT

En aquest apartat es realitza una breu diagnosi dels diferents grans temes relacionat amb la mobilitat del municipi de Camós es realitzen propostes integral d'ordenació. Els eixos guia que es segueix per les propostes són:

- El manteniment d'un entorn de qualitat ambiental.
- La seguretat i comoditat dels desplaçaments a peu.
- Un nivell suficient d'accessibilitat al transport públic.
- Assegurar la capacitat de les vies i les condicions de fluïdesa en la circulació.

Primerament cal destacar que el conjunt de mesures adoptades en el POUM de Camós han de contemplar les directrius establertes en la legislació de la mobilitat. En aquest sentit cal establir per a totes les actuacions de desenvolupament, gestió o execució urbanes els criteris establerts a l'article 4.1a del decret 344/2006:

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 com a xarxa bàsica en sòl urbanitzable, així com els 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'atindrà 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'atindrà al que estableixen els apartats anteriors.

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

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

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

g. La previsió de places per a aparcament de bicicletes i de vehicles inclosa en els instruments de planejament urbanístic s'ha d'ajustar a les reserves mínimes establertes als annexos 2 i 3 d'aquest Decret, respectivament.

També cal tenir en compte les determinacions de l'ordre VIV/561/2010, de 1 de febrer, per la que es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació pels accessos i utilització dels espais públics urbanitzats.

4.1. Xarxa d'itineraris principals per a vianants

4.1.1. Situació actual

Segons l'article 15 del Decret 344/2006, els EAMG han d'establir una xarxa d'itineraris principals per a vianants, on s'entén per vianant la persona que es desplaça a peu o amb cadira de rodes amb o sense motor.

Els itineraris principals per a vianants, als quals s'ha de donar prioritat sobre la resta de modes de transport, han 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 següents¹:

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

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

Mercats, zones i centres comercials.

Instal·lacions recreatives i esportives.

Espais lliures amb una forta freqüentació, com zones verdes, parcs urbans i vores de rius.

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

Actualment els desplaçaments a peu a l'interior del nucli de Camós, o bé entre el nucli de Camós i la zona esportiva, bé entre el nucli de Camós i els barris situats a tocar de Porqueres no compleixen les millors característiques per a fomentar els desplaçaments a peu de la seva població.

Així, per exemple, entre el nucli de Camós i Porqueres si que trobem un vial segregat de la calçada de la GIV-5147, que tot i ser pensat per a bicicletes, permet també el pas de vianants, mentre que la connexió entre el nucli de Camós i la zona esportiva, no presenta cap pas adequat per a vianants.

¹ Decret 344/ 2006.

Vorera segregada de la GIV-5147



Estat actual del camí que connecta el nucli de Camós amb la zona esportiva



Tot i això, i com s'ha vist anteriorment, el nucli històric de Camós té unes característiques que afavoreixen els desplaçaments a peu, degut a les dimensions i l'estructura irregulars dels carrers. Així, si bé no hi ha estrictament una àrea exclusiva per a vianants, es pot afirmar que tot el nucli és fàcilment recorregut a peu.

Per altra banda, els sectors situats a tocar de Porqueres, ja es troben connectats a la trama urbana de Porqueres i Banyoles, pel que la seva mobilitat a peu es facilita en vers aquests nuclis.

Voreres a la GIV-5147 a l'alçada de la farmàcia, que connecten amb Porqueres



Voreres cantonada C/ Vilarnau amb C/ Puigmal



4.1.2. Propostes

Precisament un dels objectius del POUM de Camós és el de potenciar els recorreguts de vianants mitjançant la millora de les voreres.

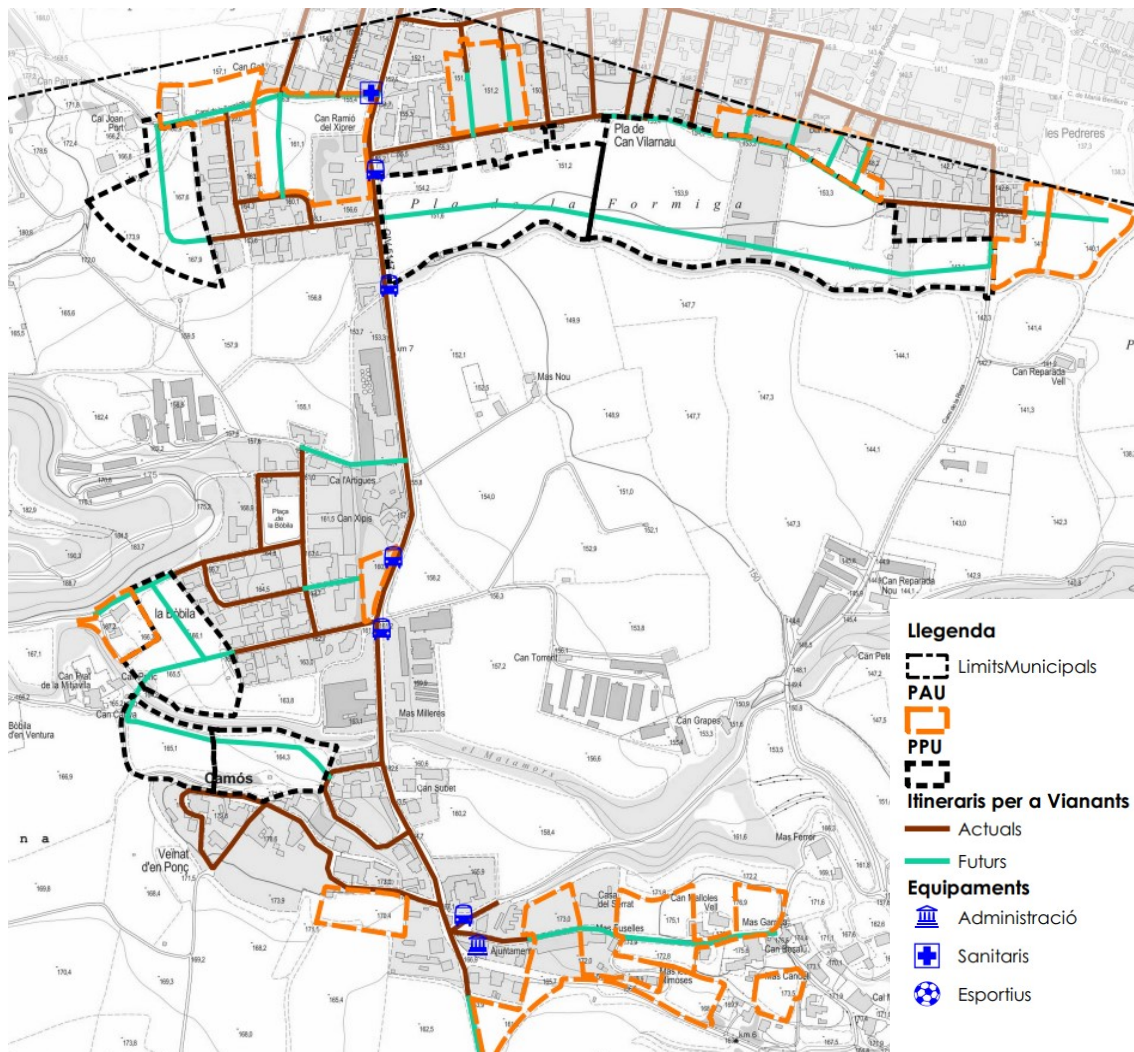
En els plànols de la sèrie 2 de l'annex cartogràfic, es mostra la xarxa d'itineraris principals per a vianants de Camós. Per tal de fomentar els desplaçaments a peu en detriment de l'ús massiu del vehicle privat cal establir uns condicionants d'urbanització per garantir la seguretat i la comoditat en els desplaçaments dels vianants. D'acord amb el Decret 344/2006 els itineraris de vianants han de disposar d'una amplada mínima de 2 metres i una pendent màxima del 8%.

Com preveu l'article 15.2 del Decret 344/2006, aquesta xarxa d'itineraris principals per a vianants connectarà amb:

- Les parades de transport públic situades a la GIV-5147
- Amb les diferents zones d'equipaments comunitaris.
- Els diferents sectors de desenvolupament definits en el POUM.

Aquesta xarxa d'itineraris principals per a vianants connectarà tots els indrets esmentats anteriorment. Aquesta xarxa d'itineraris principals per a vianants circularà per la xarxa viària existent i per la vialitat interna proposada en els diferents sectors definits en el POUM.

Xarxa d'itineraris per a vianants



En el planejament derivat del POUM, quan es defineixi l'ordenació de cada sector definit en el POUM amb exactitud, s'haurà de definir la xarxa de referència i que aquesta es connecti amb la que es proposa en el present document. En qualsevol cas, el **planejament derivat haurà de comptar amb:**

- Les determinacions de l'ordre VIV/561/2010, de 1 de febrer, per la que es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació pels accessos i utilització dels espais públics urbanitzats.
- Haurà de garantir el compliment exhaustiu de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques, i del Decret 135/1995, de 24 de març que la desplega. Aquests criteris caldrà aplicar-los tant en els nous sectors de creixement com en les actuacions

de remodelació urbana, i afecten tant a la xarxa d'itineraris principals per a vianants com a la resta d'espais on es prevegi els desplaçaments per a vianants.

- Tots els nous sectors de creixement o de millora urbana hauran de disposar d'una accessibilitat immediata a la xarxa d'itineraris principals per a vianants. En el plànol 2 s'han dibuixat tots els sectors de creixement o de millora urbana a menys de 200 m. del recorregut de la xarxa d'itineraris principals.
- Garantir la permeabilitat dels vianants a la xarxa viària. En els punts on la xarxa d'itineraris principals per a vianants i de vehicles es creuin caldrà tenir en compte les determinacions del capítol VI de l'ordre VIV/561/2010, de 1 de febrer.

A banda de les actuacions que es plantegen anteriorment, hi ha d'altres mesures o criteris relacionats amb la implantació d'una xarxa d'itineraris principals per a vianants. Tot seguit es detallen una sèrie de **recomanacions que s'hauran de desenvolupar en el planejament derivat i concretar en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada del planejament derivat**. Aquestes recomanacions són les següents:

Priorització de la mobilitat a peu en relació als modes de transport motoritzats. En el desenvolupament del planejament derivat s'avaluaran aspectes com:

- Definir en cada sector l'encaix de la xarxa d'itineraris principals per a vianants al sector.
- Prioritzar l'opció del recorregut més curt (en distància) i directe possible en relació als desplaçaments en vehicle privat.
- Evitar discontinuïtats en el traçat, especialment en els punts de creuament amb la xarxa viària principal i de distribució.
- En les cruïlles entre la xarxa principal per a vianants i la vialitat secundària o de distribució veïnal, es prioritzarà que els vianants tinguin prioritat.
- Els vials amb seccions molt estretes (menys de 6 metres) caldrà prioritzar la seva conversió a vials de plataforma única.
- Fomentar un disseny urbanístic que eviti l'ocupació de l'espai per a vianants per part del trànsit motoritzat (per exemple l'estacionament sobre les voreres). Aquesta actuació s'haurà d'avaluar en cada cas, però en determinats sectors del municipi caldrà garantir la separació entre l'espai destinat a vianants i l'espai dels vehicles, amb l'objectiu d'evitar l'aparcament indegut de vehicles en l'espai per als vianants, ja sigui per mitjà d'elements de mobiliari urbà que impedeixi l'aparcament o bé ubicar-hi el verd urbà a l'espai més proper entre la vorera i l'espai destinat al trànsit motoritzat.
- Pacificar els vials que no formen part de la xarxa principal i de distribució del trànsit motoritzat.

4.2. Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes

4.2.1. Situació actual

Segons l'article 17 del Decret 344/2006, els EAMG han d'establir una xarxa d'itineraris per a bicicletes, amb l'objectiu d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments de forma segura i sostenible. Segons aquest decret, els paràmetres que han de complir els itineraris per a bicicletes són els següents:

- 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.

- 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.
- 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 3.000 vehicles, llevat que es segreugin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció.

Actualment el municipi té una línia de carril bici que parteix de Banyoles passant per Cornellà del Terri fins a l'Ajuntament que discorre per la carretera GIV-5147. Des de l'Ajuntament aquesta continua a través de camins rurals fins a connectar amb el municipi de Cornellà del Terri.

També hi ha alguns itineraris lúdics per a excursionistes i ciclistes que recorren a través de camins rurals.

Cal tenir en compte que, tot i no disposar de dades, es contempla que les diferents carreteres locals tenen una intensitat de trànsit baixes, inferior als 3.000 vehicles/dia, en els quals resulta compatible el trànsit de bicicletes i el rodat en un mateix espai.

Carril bicicleta existent a la GIV-5147



Punt d'inici de rutes cicloturístiques, a l'ajuntament de Camós



4.2.2. Reserva de places per a aparcament de bicicletes

Així mateix, el Decret 344/2006, també estableix les següents reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors. Els valors assenyalats per part del Decret són els següents:

Conversió places mínimes d'aparcament. Font: Decret 344/2006, de 19 setembre

Places mínimes d'aparcament per a bicicletes	
Ús comercial	1 plaça/100m ² st o fracció
Ús industrial	1 plaça/100m ² st o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 plaça/100 places d'aforament de l'equipament
Altres equipaments públics	1 plaça/100 m ² sòl sostre o fracció
Zones verdes	1 plaça/100 m ² sòl
Ús d'habitatge	2 places/100m ² sostre o fracció

Així, en aquest cas, i donat la gran superfície que suposen tots els habitatges previstos, es considera més adequat fixar un nombre d'aparcaments per a bicicleta per habitatge, més que no pas per m² de sostre, ja que ens trobem amb habitatges de 200 m² de sostre de mitjana, on segons les ràtios del decret els caldria una reserva de 7 places / habitatge, nombre que es considera sobredimensionat. Per aquest motiu es proposa emprar 4 o 5 places / habitatge.

Estimació del nombre de places d'aparcament per bicicletes en cada sector

PAUs	superfície m2	Total habitatges	conversió	Places aparcament	
PAU 01	Can Ramió del xiprer	14.264	31	2 pl./hab.	62
PAU 02	C/ Llibertat	4.845	11	2 pl./hab.	22
PAU 03	Veïnat de Can Ponç	4.011	7	2 pl./hab.	14
PAU 04	Can Xipis	1.570	2	2 pl./hab.	4
PAU 05	Veïnat de Cruanyes centre	9.413	12	2 pl./hab.	24
PAU 06	Veïnat de Cruanyes nucli	9.602	12	2 pl./hab.	24
PAU 07	Veïnat de Cruanyes Can Besalú	2.261	3	2 pl./hab.	6
PAU 08	Les Pedreres oest	3.813	6	2 pl./hab.	12
PAU 09	Les Pedreres est	6.488	10	2 pl./hab.	20
PAU 10	C/ Marià Benlliure	5.661	14	2 pl./hab.	28
PAU 11	C/ Vilarnau	6.613	10	2 pl./hab.	20
PAU 12	Abelenda	3.414	5	2 pl./hab.	10
TOTAL PAU	71.955	124			247

TOTAL PAU Creixement Moderat	30.271	42		84
TOTAL PAU Àrees Extensió	41.684	82		164

PPUs		Superfície m ²	Total habitatges	Sostre total	Conversió	Viatges/dia
PP01 C/Vilarnau oest	Residencial	22.373	56	7.831	2 pl./hab.	112
	Sistema espai lliures m ²	5.701			1 pl./100m ² s	57
	Sistema d'equipaments m ²	1.970		1.576	1 plaça./100 m ² st	16
PP02 C/Vilarnau est	Residencial	50.170	125	20.570	2 pl./hab.	250
	Sistema espai lliures m ²	7.945			1 pl./100m ² s	79
	Sistema d'equipaments m ²	7.335		5.868	1 plaça./100 m ² st	59
PP03 La Bòbila	Residencial	12.164	24	4.622	2 pl./hab.	48
	Sistema espai lliures m ²	2.017			1 pl./100m ² s	20
	Sistema d'equipaments m ²	1.252		1.002	1 plaça./100 m ² st	10
PP04 Can Ponç oest	residencial	7.150	14	2.503	2 pl./hab.	28
	Sistema espai lliures m ²	777			1 pl./100m ² s	8
	Sistema d'equipaments m ²	755		604	1 plaça./100 m ² st	6
PP05 Can Ponç est	residencial	8.477	17	2.967	2 pl./hab.	34
	Sistema espai lliures m ²	1.568			1 pl./100m ² s	16
	Sistema d'equipaments m ²	780		624	1 plaça./100 m ² st	6
PP06 Can Ramió Oest	residencial	13.561	27	3.255	2 pl./hab.	54
	Sistema espai lliures m ²	5.289			1 pl./100m ² s	53
	Sistema d'equipaments m ²	1.607		1.286	1 plaça./100 m ² st	13
TOTAL PPU		143.995	263	52.707		869

TOTAL PPU Creixement Moderat	27.791	55	110
TOTAL PPU Àrees Extensió	116.204	208	759

TOTAL PAU + PPU	1.116
TOTAL Zones de Creixement Moderat	193
TOTAL Àrees d'expansió	923

Tal i com es pot observar en les anteriors taules, el nombre total de places d'aparcament per a bicicletes es considera excessivament sobredimensionat per a les característiques del POUM i del municipi de Camós. Així doncs, es planteja limitar els aparcaments per a bicicletes a aquells necessaris per als futurs habitatges, i en menor mesura, per a zones verdes i equipaments, però reduint les ratios establertes pel Decret, de la següent manera:

En aquest sentit, es contempla que les places destinades als futurs habitatges es podran ubicar a l'interior de les edificacions, pel que no es considera necessari, mentre que, com s'ha vist, els espais lliures esdevenen bàsicament espais de vora dels límits urbans i els equipaments encara no tenen un ús definit.

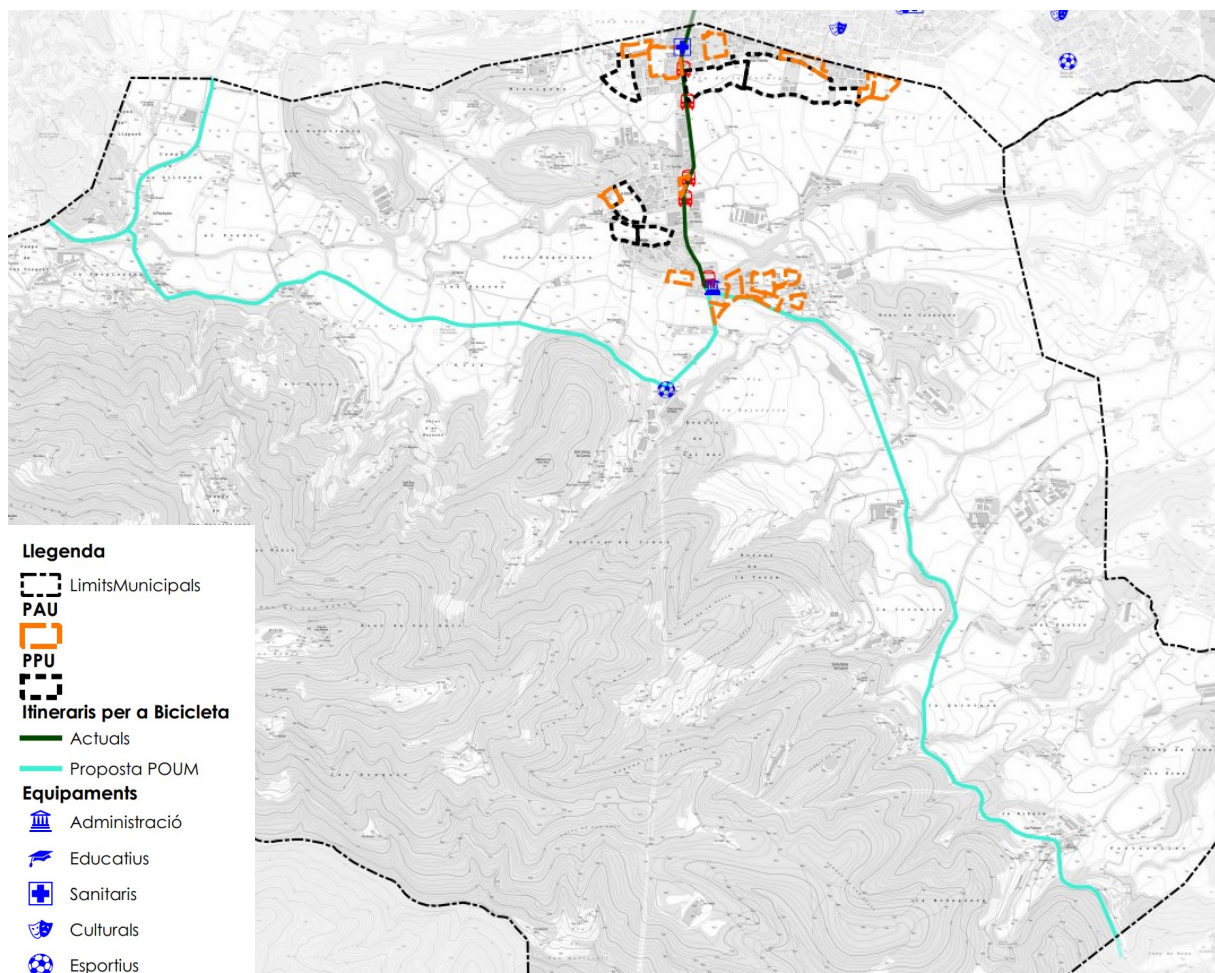
D'aquesta manera es proposa ubicar un total de **300 places d'aparcament** per a bicicleta, repartint-los de manera que 100 s'ubiquin a l'àmbit del nucli històric, i 200 al conjunt de la conurbació Porqueres – Mata. Aquestes places s'hauran d'ubicar principalment a prop de les parades de transport públic i a prop dels equipaments.

4.2.3. Propostes

Es preveu l'ampliació d'aquesta xarxa de carrils bici i per tant una reserva de terrenys per poder-la executar en un futur. La voluntat és connectar els diferents veïnats rurals del municipi entre ells i el nucli, alhora que connectar-los amb els nuclis municipals veïns (Palol de Revardit, Pujarnol i Cornellà del Terri). El conjunt d'actuacions previstes serien les següents:

- Allargar el carril bici, seguin la carretera GIV-5147 des de l'Ajuntament fins al límit del terme municipal que connecta amb Palol de Revardit. Aquesta línia connectaria el veïnat de can Pedrers amb el nucli del poble.
- Una línia que seguiria la carretera de Corts, que connecta amb la GIV-5147 amb el municipi de Cornellà del Terri.
- Una línia que sortiria de l'Ajuntament i que connectaria amb Pujarnol. Aquesta discorrerà pel camí de la Torre fins la zona esportiva municipal (Poliesportiu i camp de futbol) i que connectaria amb el veïnat de Sant Vicenç, seguiria pel camí de Santa Magdalena, a continuació per la carretera de Camós que connectaria amb el nucli de Can Pigem, i continuaria fins a connectar amb la carretera GIV-5247.
- També es preveu una línia que segueixi la carretera GIV-5247, que connecta el amb el municipi de Banyoles passant pel municipi de Porqueres i que alhora connecta amb el Poble de Pujarnol (municipi de Porqueres).

Xarxa d'itineraris per a Bicicletes



El plànol 3 de l'annex defineix la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes del municipi de Camós. Com preveu l'article 15.2 del Decret 344/2006, aquest itinerari principal per a bicicletes connectarà amb:

- Les parades de transport públic situades a la GIV-5147.

- Amb les diferents zones d'equipaments comunitaris.
- Els diferents sectors de desenvolupament definits en el POUM.

Tenint en compte els usos previstos en el POUM de Camós, la previsió d'aparcament per a bicicletes a fora de la via pública en el conjunt de sectors ha de ser de **300 places**. En els estudis d'avaluació de la mobilitat generada del planejament derivat caldrà avaluar específicament en cada cas l'adopció de les ràtios del Decret o bé de forma justificada, adoptar-ne d'altres més ajustats a la realitat.

Altres mesures o criteris relacionats amb la implantació d'una xarxa d'itineraris principals per a bicicletes, que s'hauran de **concretar en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada del planejament derivat** són:

1. Priorització de la mobilitat "tova" (a peu i/o bicicleta) en relació als modes de transport motoritzats. En el desenvolupament del planejament derivat s'avaluaran aspectes com:
 - a. Prioritzar l'opció del recorregut més curt (en distància) i directe possible en relació als desplaçaments en vehicle privat.
 - b. Evitar discontinuïtats en el traçat, especialment en els punts de creuament amb la xarxa viària principal i de distribució.
 - c. En les cruïlles entre la xarxa principal per a bicicletes i la vialitat secundària o de distribució veïnal, prioritzar el recorregut de la bicicleta i/o vianants a les cruïlles.
2. Fomentar un disseny urbanístic que eviti l'ocupació de l'espai per a bicicletes per part del trànsit motoritzat (per exemple l'estacionament sobre els carrils bici). Aquesta actuació s'haurà d'avaluar en cada cas, però en determinats sectors del municipi caldrà garantir la separació entre l'espai destinat a bicicletes i l'espai dels vehicles, amb l'objectiu d'evitar l'aparcament de vehicles en l'espai per a bicicletes, ja sigui per mitjà d'elements de mobiliari urbà que impedeixi l'aparcament o bé ubicar-hi el verd urbà a l'espai més proper entre la vorera i l'espai destinat al trànsit motoritzat.
3. Pacificar els vials que no formen part de la xarxa principal i de distribució del trànsit motoritzat.

4.3. Xarxa d'itineraris principals per a transport col·lectiu

4.3.1. Situació actual

Segons l'article 16 del Decret 344/2006, els EAMG han d'establir una xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu en superfície. Aquests itineraris han 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:

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

Parada de transport públic ubicada a la GIV-5147, passat el Matamors



Parada de transport públic ubicada a l'alçada de l'Ajuntament de Camós

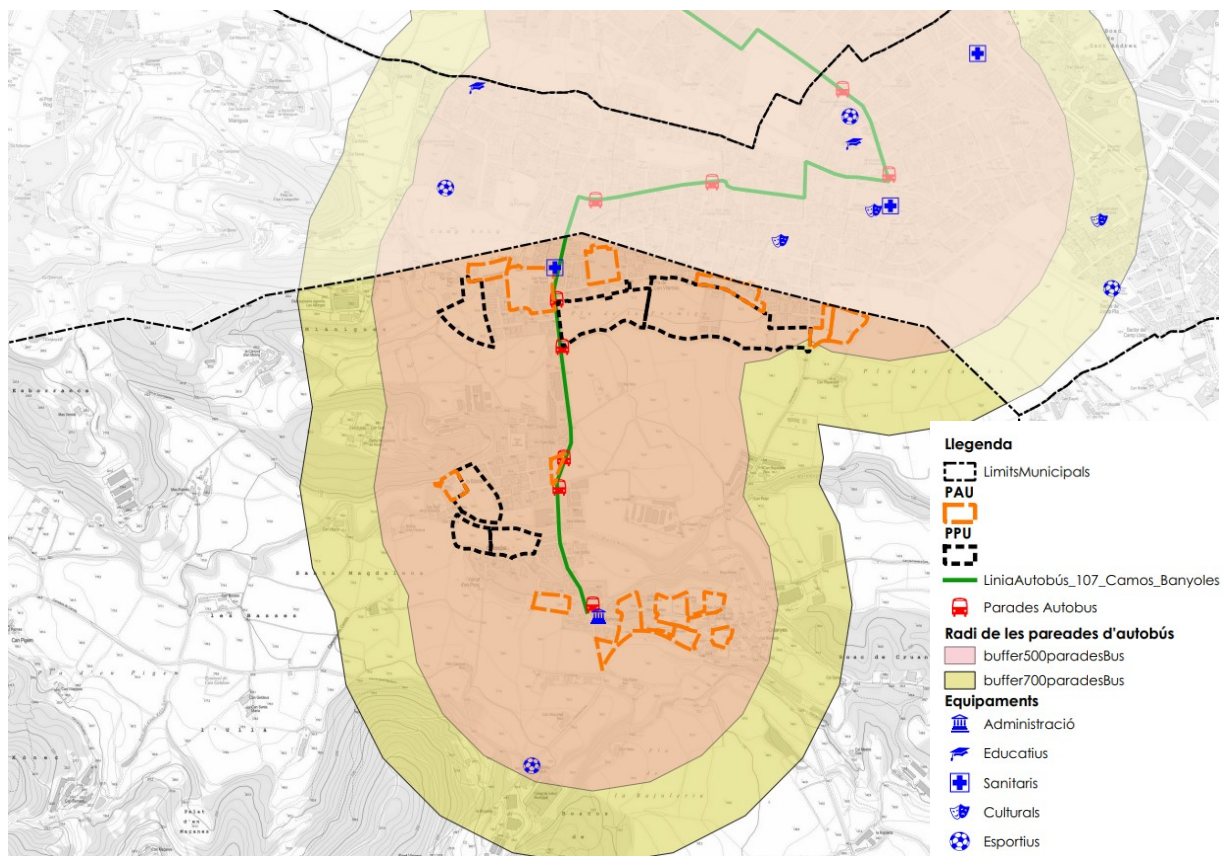


El municipi de Camós disposa de diverses parades de bus situades a la carretera GIV-5147. El decret 344/2006 marca que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres. La ubicació actual de les parades compleixen amb aquest requisit, tal i com es mostra als plànols de l'annex.

4.3.2. Propostes

Tot i que el servei de transport col·lectiu en autobús és millorable, sobretot pel que fa a freqüències de pas i horaris, el desenvolupament del POUM no incrementa la pressió sobre els recursos existents, pel que en el plànol 4 de l'annex cartogràfic tan sols es reflecteix el traçat de la línia actual, i la ubicació de les diferents parades, amb el seu radi d'acció, per comprovar que compleixen amb les distàncies fixades.

Xarxa d'itineraris per a Transport públic



Segons els càlculs efectuats, es preveu un màxim de 400 desplaçaments en transport públic, principalment dels sectors situats en contacte amb els barris de Porqueres, els quals són assumibles per la capacitat present en el servei de transport públic existent.

4.3.3. Finançament

En no haver-hi actuacions concretes en aquest sentit, no és necessari establir finançament en aquest apartat.

4.4. Xarxa d'itineraris principals per a vehicles

4.4.1. Situació actual

Els EAMG han d'establir una xarxa d'itineraris per a vehicles, que asseguri la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i com a mínim els següents:

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 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. |
|---|

Un dels principis bàsics de la mobilitat sostenible i segura és la necessitat de recuperar la multifuncionalitat del carrer, i per fer-ho cal tornar a deixar espais pel ciutadà-vianant i pel ciutadà-ciclista.

La millor manera d'estructurar aquesta recuperació de la multifuncionalitat és jerarquitzar els carrers i prendre posteriorment mesures per establir prioritats d'actuació en funció de la jerarquització.

En aquest sentit un dels objectius del POUM és el d'estructurar la xarxa viària del municipi de forma que permeti un adequat accés a tot el terme municipal amb les condicions necessàries, i ho fa plantejant una estructura viària del municipi amb la definició d'una xarxa viària factible i gestionable que atengui les necessitats del municipi optant per la comptabilització i harmonització de la circulació rodada de vehicles amb els recorreguts de vianants i ciclistes d'acord amb el caràcter rural del municipi, en els trams que això sigui factible.

4.4.2. L'aparcament

4.4.2.1 Situació actual aparcaments i proposta del POUM

Els aparcaments formen part també de la xarxa local. En el cas de Camós, tant les característiques generals del municipi com l'estructura del nucli urbà i rurals eviten que es generi una problemàtica específica en relació als aparcaments. Hi ha petits espais reservats a aquest fi que no estan senyalitzats i que són utilitzats gràcies als hàbits adquirits pels habitants del municipi (com és el cas de l'espai on aparcen els vehicles davant de l'Ajuntament, i la zona d'equipaments esportius com són el pavelló municipal i el camp de futbol).

Aquest POUM fixa, com a obligatori, l'ús complementari de l'aparcament, d'acord amb els estàndards de places mínimes establertes per cada tipus d'edifici en funció del seu ús específic, i així ho regula a la seva normativa:

Subsecció segona.- Aparcaments

Art. 151. Regulació general de l'aparcament

1. Totes les activitats que sol·licitin llicència de nova instal·lació, de trasllat o d'ampliació que impliqui un augment de, com a mínim, el 50% de la seva superfície hauran de disposar del nombre en places d'aparcament que es disposa en les presents Normes.
2. Amb caràcter general, seran causes d'exempció de les previsions que es fixen a l'apartat següent, les quals s'especifiquen a continuació:
 - 2.1. Causes urbanístiques:

La regulació urbanística específica serà sempre prioritària respecte a les previsions de places d'aparcament que es fixen en la present ordenança.

- 2.2. Altres causes:

Excepcionalment es podran substituir totalment o parcialment les previsions d'espais per a aparcament en el mateix edifici per una major previsió d'estacionament quan el sector o l'àrea urbana, per les seves peculiaritats i funcions urbanes, els ho permetés o ho exigís.

Art. 152. Superfície d'aparcament

1. Es preveurà per cada unitat un lloc d'aparcament de 20 m². com a mínim (superfície útil) descomptant les superfícies destinades a serveis o instal·lacions, inclosos els accessos i la pròpia plaça d'aparcament
2. Cada lloc d'aparcament tindrà unes dimensions mínimes de 2,30 x 4,80 m. i una alçada lliure mínima de 2,25 m.

Art. 153. Nombre de places en funció de l'ús

1. La previsió de places d'aparcament d'acord amb allò que indica l'apartat anterior, és la següent:
 - 1.1. Ús d'habitatge:
Una plaça per cada habitatge
 - 1.2. Ús oficines i serveis (edificis públics o privats)
Una plaça cada 50m² de superfície útil, sempre que aquesta sigui superior a 100m².
 - 1.3. Ús comercial de superfície de venda total inferior a 400 m².
Una plaça per cada 50m² de superfície comercial accessible al públic, sempre que aquesta sigui superior a 120m²
 - 1.4. Ús comercial de superfície de venda total superior a 100 m²:
Deu places per cada 100m² de superfície de venda.
 - 1.5. Ús hotelier i apartament turístic:
Un lloc per cada 8 places
 - 1.6. Ús recreatiu:
Una plaça cada 10 persones d'aforament o fracció, sempre que aquest sigui superior a 100 persones.
 - 1.7. Ús de restauració:
Una plaça cada 10 persones d'aforament o fracció, sempre que aquest sigui superior a 150 persones.
 - 1.8. Ús industrial i de magatzem, de superfície total superior a 400 m².
Una plaça per cada 100m² o fracció.
 - 1.9. Tallers de reparació de vehicles de superfície superior a 120 m².
La superfície destinada a aparcament serà com a mínim igual a l'ocupa-la per la zona de taller. En qualsevol cas es prohibeix reparar els vehicles a la via pública.
 - 1.10. Ús hospitalari
Una plaça per cada 10 llits
 - 1.11. Instal·lacions esportives, culturals,...:
Una plaça per cada 15 persones a partir de 100 persones d'aforament.
2. Quan una activitat compregui més d'un ús, el nombre mínim de places d'aparcament serà el resultat d'aplicar els diferents paràmetres sobre cada ús.
3. Quan de l'aplicació de les determinacions anteriors en resulti un nombre fraccionat de llocs, si la fracció és més petita que la meitat, es descomptarà, si és superior es preveurà un lloc de més.

Es considera que amb les previsions mínimes d'aparcament previstes en la normativa del POUM es dona compliment als criteris sobre els aparcaments necessaris a fora la via pública del Decret 344/2006.

Aquest decret exigeix els següents ràtios mínims d'aparcament a fora de la via pública:

<i>Habitatges</i>	<i>Per turismes cal:</i> <i>El valor màxim entre 1 plaça/habitatge o 1 plaça/100m² de sostre o fracció</i> <i>(dimensió mínima de la plaça ha de ser de 4,75*2,40m)</i>
-------------------	--

	<p><i>Per motocicletes cal:</i></p> <p><i>El valor màxim entre 0,5 places/habitatge o 1plaça/200m2 de sostre o fracció</i></p> <p><i>(la dimensió mínima de la plaça ha de ser de 2,20*1,00 m.)</i></p>
--	---

4.4.2.2. Previsió de places per a recàrrega de vehicles elèctrics

D'altra banda, pel que fa a l'aparcament de vehicles i motocicletes, resulta necessari també el compliment del Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la **recàrrega de vehicles elèctrics** en edificis o aparcaments de nova construcció i en vies públiques, o com a mínim deixar la seva preinstal·lació d'acord amb el que preveu el Reial Decret 1053/2014.

Disposició addicional primera. Dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega del vehicle elèctric en edificis o estacionaments de nova construcció i en vies públiques.

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

a) En aparcaments o estacionaments col·lectius en edificis de règim de propietat horitzontal, s'ha d'executar una conducció principal per zones comunitàries (mitjançant tubs, canals, safates, etc.), de manera que es possibiliti la realització de derivacions fins a les estacions de recàrrega ubicades a les places d'aparcament, tal com es descriu a l'apartat 3.2 de la (ITC) BT-52,

b) en aparcaments o estacionaments de flotes privades, cooperatives o d'empresa, o els d'oficines, per al seu propi personal o associats, o dipòsits municipals de vehicles, les instal·lacions necessàries per subministrar a una estació de recàrrega per cada 40 places i

c) en aparcaments o estacionaments públics permanents, les instal·lacions necessàries per subministrar a una estació de recàrrega per cada 40 places.

Es considera que un edifici o estacionament és de nova construcció quan el projecte constructiu es presenti a l'Administració pública competent per a la seva tramitació en data posterior a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

2. A la via pública, s'han d'efectuar les instal·lacions necessàries per donar subministrament a les estacions de recàrrega ubicades a les places destinades a vehicles elèctrics que estiguin previstes en el plans de mobilitat sostenible supramunicipals o municipals.

Caldrà tenir en compte doncs els requeriments del Reial Decret 1053/2014 en els projectes dels futurs desenvolupaments del sector objecte d'estudi.

4.4.2.3. Previsió de places per a persones amb mobilitat reduïda

Així mateix, cal preveure el nombre de **places d'aparcament destinades a persones amb mobilitat reduïda** d'acord amb la normativa vigent d'accessibilitat, que és de com a mínim 1 plaça/40 places d'aparcament.

4.4.3. Propostes

El Pla Director Urbanístic del Pla de l'Estany preveu la realització d'una carretera de **circumval·lació sud de Banyoles**. Es preveu una reserva de terrenys per realitzar aquesta nova carretera. La reserva té una amplada de 65 m.

El traçat d'aquesta nova carretera de circumval·lació s'ha previst que connecti amb la carretera C-150a al seu pas pel municipi de Cornellà del Terri, circuli per Porqueres i Camós, i torni a enllaçar al creuament de la carretera GI-5147 amb la GI-524 amb municipi de Porqueres.

La proposta elaborada per part del POUM no suposa la generació d'una nova xarxa vial, sinó que millora la trama actual. Així, les propostes del POUM en quant a la xarxa viària són:

Respecte a la xarxa de mobilitat territorial

La concreció i execució variant sud de Banyoles-Porqueres (ronda oest de Porqueres, segons el PDU) ha de permetre:

- Ordenar la xarxa viària principal del municipi (GIV-5147) i les seves connexions a la nova variant sud de Banyoles-Porqueres, des de la perspectiva que ens ofereix aquesta gran obra en infraestructura de la comunicació.
- Proposar actuacions que minimitzin el seu l'impacte paisatgístic.

Respecte a la xarxa local

El creixement fragmentat del nucli urbà ha donat com a resultat una xarxa viària també fragmentada i en ocasions inconnexa que demana ser reordenada des d'una visió global del conjunt del municipi. Per això el POUM ha de perseguir els objectius següents:

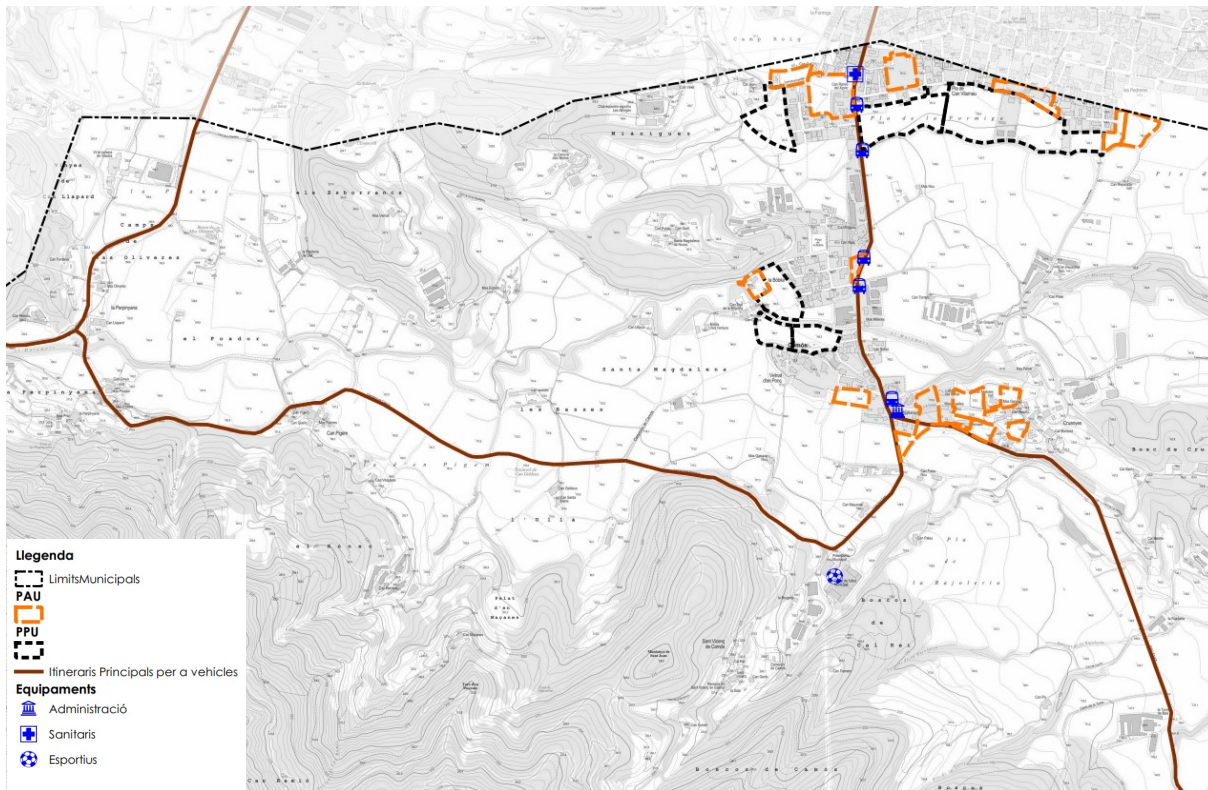
- Ordenar la xarxa viària local pel conjunt dels sòls urbans i urbanitzables.
- Establir les característiques de la xarxa de forma que permeti millorar la mobilitat local a través d'una mínima jerarquització de la vialitat que permeti introduir mesures de pacificació i millora en la qualitat de l'espai públic.
- Concreció d'espais de mobilitat rodada restringida.
- Potenciar els recorreguts de vianants mitjançant la millora de les voreres.
- Definir una xarxa per a bicicletes integrada.
- Protegir la xarxa de camins que formen l'estructura viària del sòl rústic.

Respecte als aparcaments

- Establir l'estructura bàsica d'aparcaments pel conjunt del municipi i la localització de noves zones d'aparcament.
- Revisar les ordenances de forma que les noves implantacions residencials o per activitats econòmiques, tant en sòl urbà com en sòl urbanitzable, vagin acompanyades de les dotacions d'aparcaments necessàries.

Els plànol 5 de l'annex es defineix quina ha de ser la xarxa d'itineraris principals per a vehicles de Camós, on es reconeix la xarxa territorial, municipal i rural.

Xarxa d'itineraris per a Vehicles



5. EMISSIONS DE GEH PROVINENTS DE LA MOBILITAT GENERADA

5.1. Càlcul d'emissions de gasos d'efecte hivernacle

El Decret 344/2006, en la disposició addicional quarta, exposa que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Per fer aquesta avaluació s'ha fet servir *l'eina de càlcul de les emissions de gasos d'efecte hivernacle associades al planejament general i derivat (any 2021)* del Departament d'Acció climàtica, Alimentació i Agenda rural. En el cas que ens ocupa del present POUM, s'utilitza la versió per a planejament general.

Aquesta eina pot donar una aproximació a les emissions que es podrien generar amb el desenvolupament dels sectors previstos pel present POUM.

Així, els resultats del càlcul de les emissions de CO₂ del POUM, amb totes les activitats i usos associats, és el que es mostra en les següents imatges.

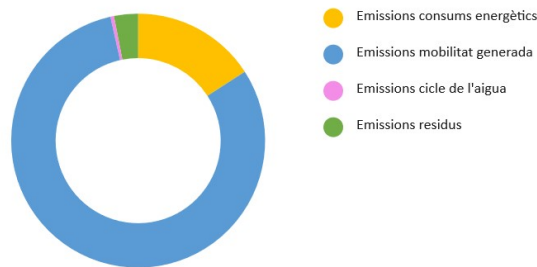
En aquest apartat de l'eina s'introdueixen les diferents mesures de mitigació que preveu el pla, quantificades al nivell de detall de la proposta, les mesures d'adaptació previstes i els guanys de la capacitat d'embornal que es pot obtenir a través de mesures de reforestació i/o replantació d'espècies forestals en l'àmbit del pla, tant en l'escenari futur de manteniment de les condicions climàtiques actuals com sota dos possibles escenaris de canvi climàtic.

Així, els resultats del càlcul de les emissions de CO₂, del POUM són els següents:

Nom del pla	POUM Camós	Superfície	189.783,00
Municipi	Camós	Població	847,00
Comarca	Pla de l'Estany		
CÒMPUT D'EMISSIONS EN FASE D'APROVACIÓ INICIAL			
Emissions	Total	Per càpita	Per m2
Emissions consums energètics	1.249,22	1,47	0,01
Emissions mobilitat generada	6.346,75	7,49	0,03
Emissions cicle de l'aigua	35,89	0,04	0,00
Emissions residus	240,93	0,28	0,00
Emissions lligades a la fase de construcció (només per a planejament derivat)	0,00	0,00	0,00
TOTAL (t CO₂/any)	7.872,79	9,29	0,04
Estoc de carboni i balanç de la capacitat d'embornal	Total	Per càpita	Per m2
Pèrdua de l'estoc de carboni (t CO ₂)	358,07	0,42	0,00
Pèrdua de la capacitat d'embornal en 30 anys	3.322,95	3,92	0,02
Guany de la capacitat d'embornal en 30 anys	0,00	0,00	0,00
Guany de la capacitat d'embornal en 30 anys B2	0,00	0,00	0,00

Guany de la capacitat d'embornal en 30 anys A2	0,00	0,00	0,00
Balanç en la capacitat d'embornal a 30 anys vista segons condicions climàtiques actuals (t Co2)	-3.322,95		
Emissions reduïdes amb les mesures de mitigació	Total	Per càpita	Per m2
Eficiència energètica	0,00	0,00	0,00
Metabolisme urbà	0,00	0,00	0,00
Solucions basades en la natura	0,00	0,00	0,00
Mobilitat	0,00	0,00	0,00
TOTAL (t CO2/any)	0,00	0,00	0,00
	Total	Per càpita	Per m2
TOTAL CONSIDERANT PÈRDUA ESTOC DE CARBONI I MESURES (t CO2/any)	8.230,86	9,72	0,04

Resum d'emissions



En relació a la Mobilitat, les emissions associades a aquest vector es preveu unes emissions de **6.346,75 tCO₂**

A Barcelona, Gener de 2023;

Enric de Bargas Sellarés

Ambientòleg.

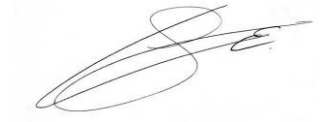
Col·legiat núm. 551



Carles E. Casabona Ferré

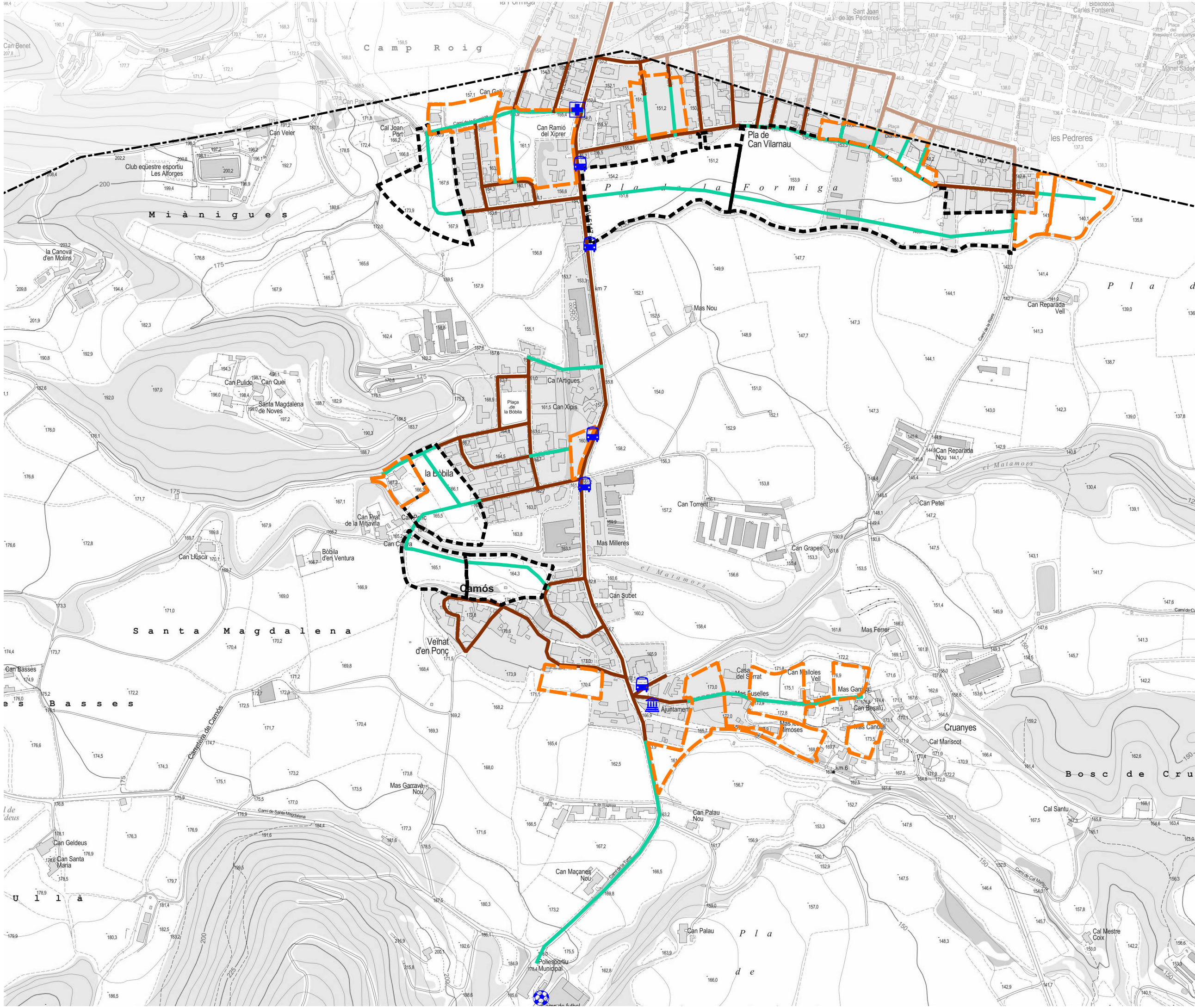
Ambientòleg.

Col·legiat núm. 522



Annex I. Cartografia

1. Determinació de la mobilitat generada
2. Itineraris per a vianants
3. Itineraris per a bicicletes
4. Serveis de transport públic
5. Itineraris per a vehicles



Llegenda

Límits Municipals

PAU

PPU

Itineraris per a Vianants

Actuals

Futurs

Administració

Sanitaris

Esportius

Equipaments

Administració

Sanitaris

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Esportius

Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada

POUM Camós

Títol del plànol

2 Itineraris principals per a vianants

Emplaçament

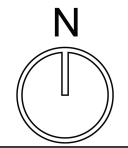
Camós

Redactor:

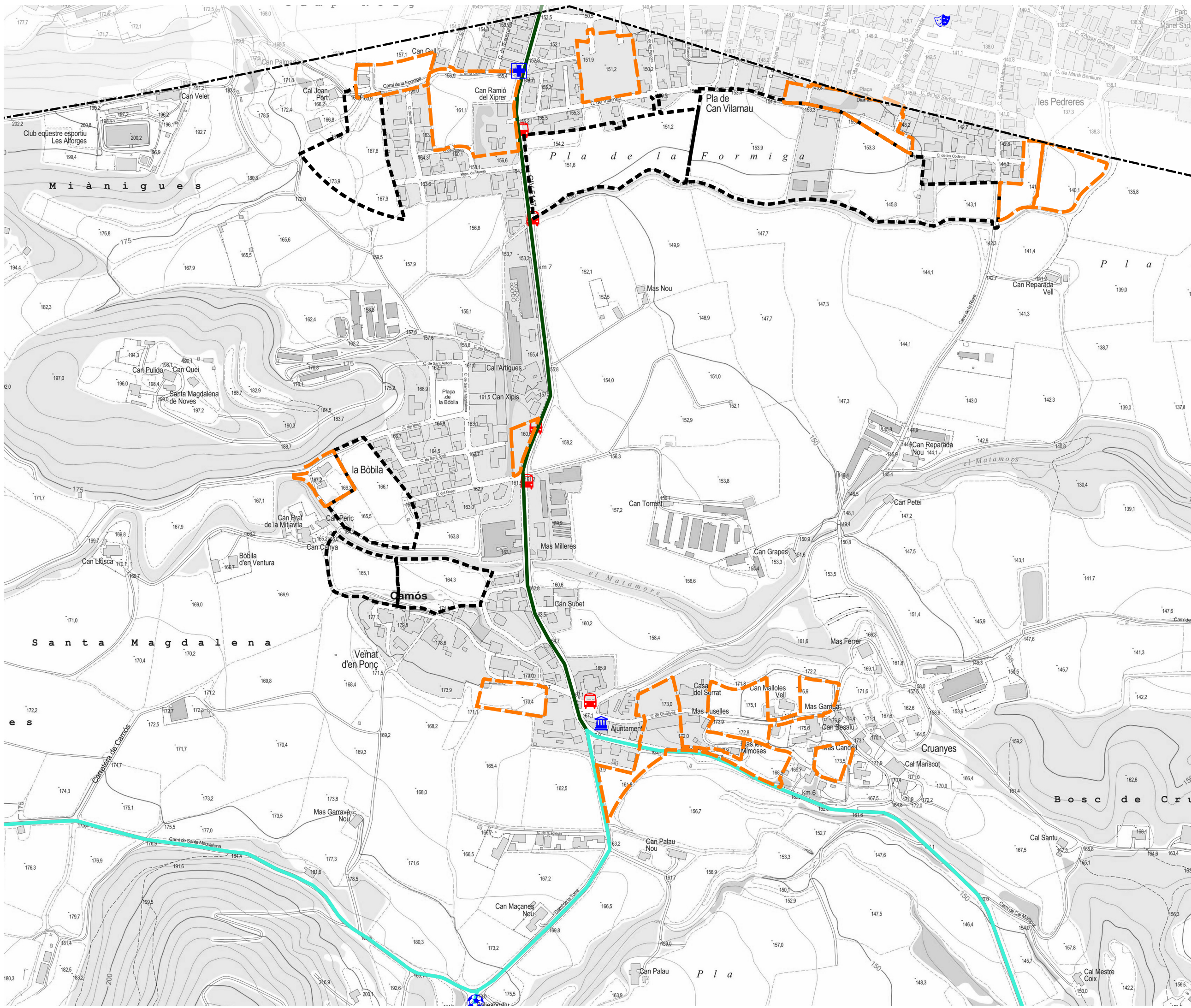
TRAÇA, Estudi de Serveis Ambientals






Escala
DIN-A3 · 1:5.000




Data
Febrer 2023



Llegenda

-  Límits Municipals
-  PAU
-  PPU

Itineraris per a Bicicleta

-  Actuals
-  Proposta POUM

Equipaments

-  Administració
-  Educatius
-  Sanitaris
-  Culturals
-  Esportius



Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada

POUM Camós

Títol del plànol

3 Itineraris principals per a bicicletes

Emplaçament

Camós

Redactor:

TRAÇA, Estudi de Serveis Ambientals



Escala

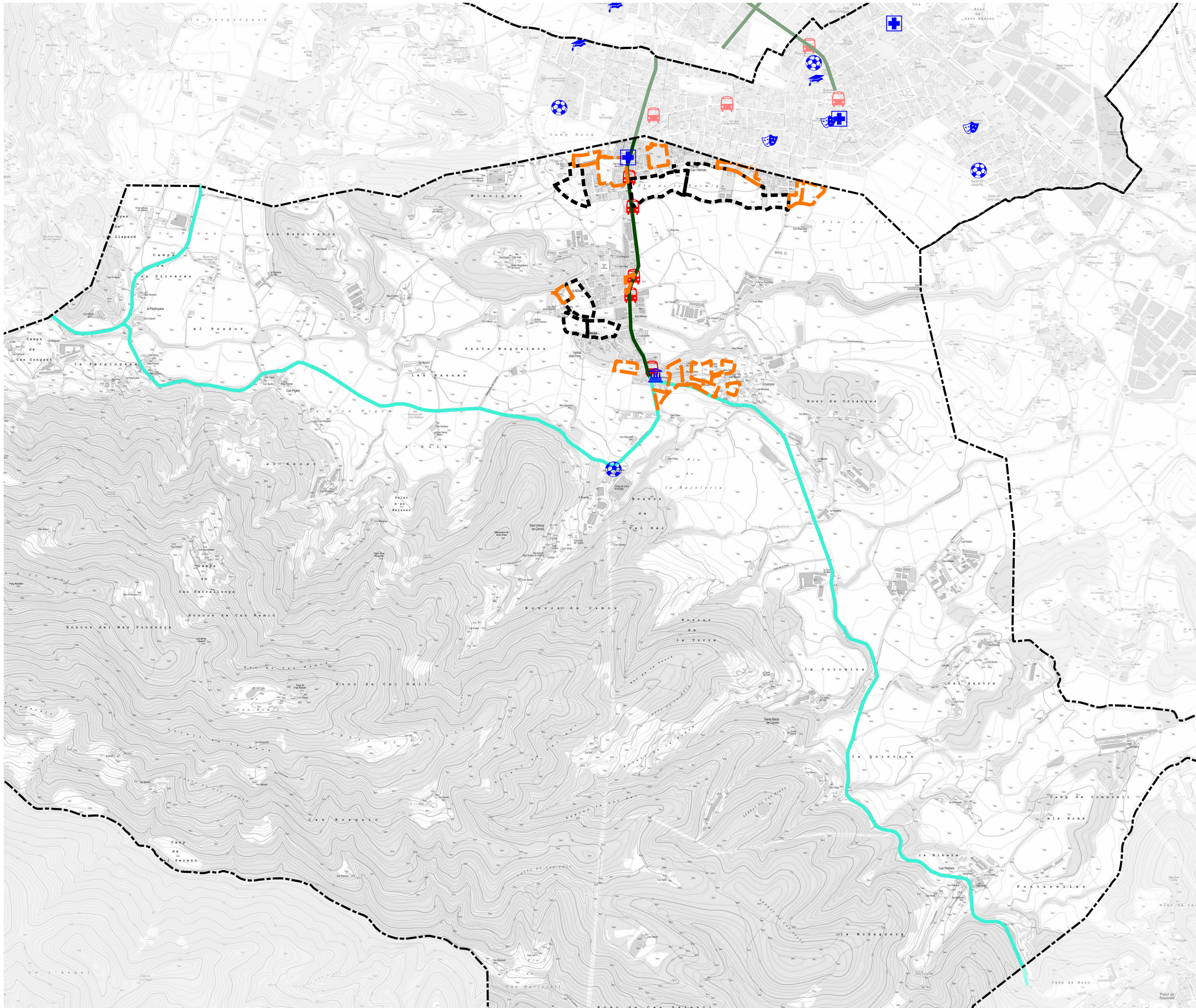
DIN-A3 · 1:5.000

N













Data

Febrer 2023



Legenda

-  Límits Municipals
- PAU**
-  PPU
-  Itineraris per a Bicicleta
-  Actuals
-  Proposta POUM
- Equipaments**
-  Administració
-  Educatius
-  Sanitaris
-  Culturals
-  Esportius



Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada

POUM Camós

Títol del plànol

3.1 Itineraris principals per a bicicletes

Emplaçament

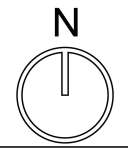
Camós

Redactor:

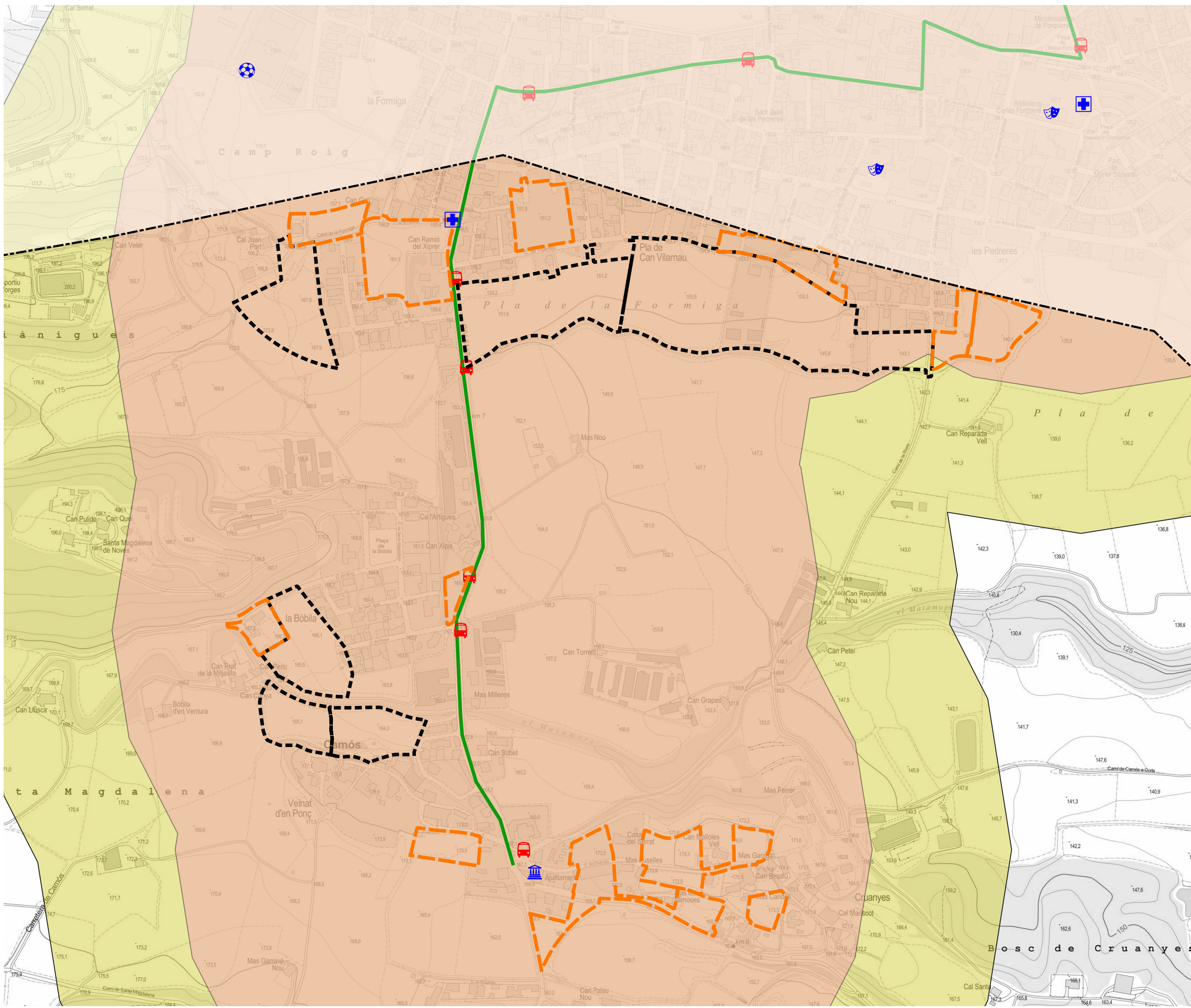
TRAÇA, Estudi de Serveis Ambientals



Escala
DIN-A3 · 1:15.000



Data
Febrer 2023



- Legenda**
- Límits Municipals
 - PAU
 - PPU
 - LíniaAutobús_107_Camos_Banyoles
 - Parades Autobus
 - Radi de les pareades d'autobús**
 - buffer500paradesBus
 - buffer700paradesBus
 - Equipaments**
 - Administració
 - Educatius
 - Sanitaris
 - Culturals
 - Esportius



Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada

POUM Camós

Títol del plànol

4 Serveis de Transport Públic

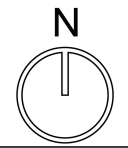
Emplaçament

Camós

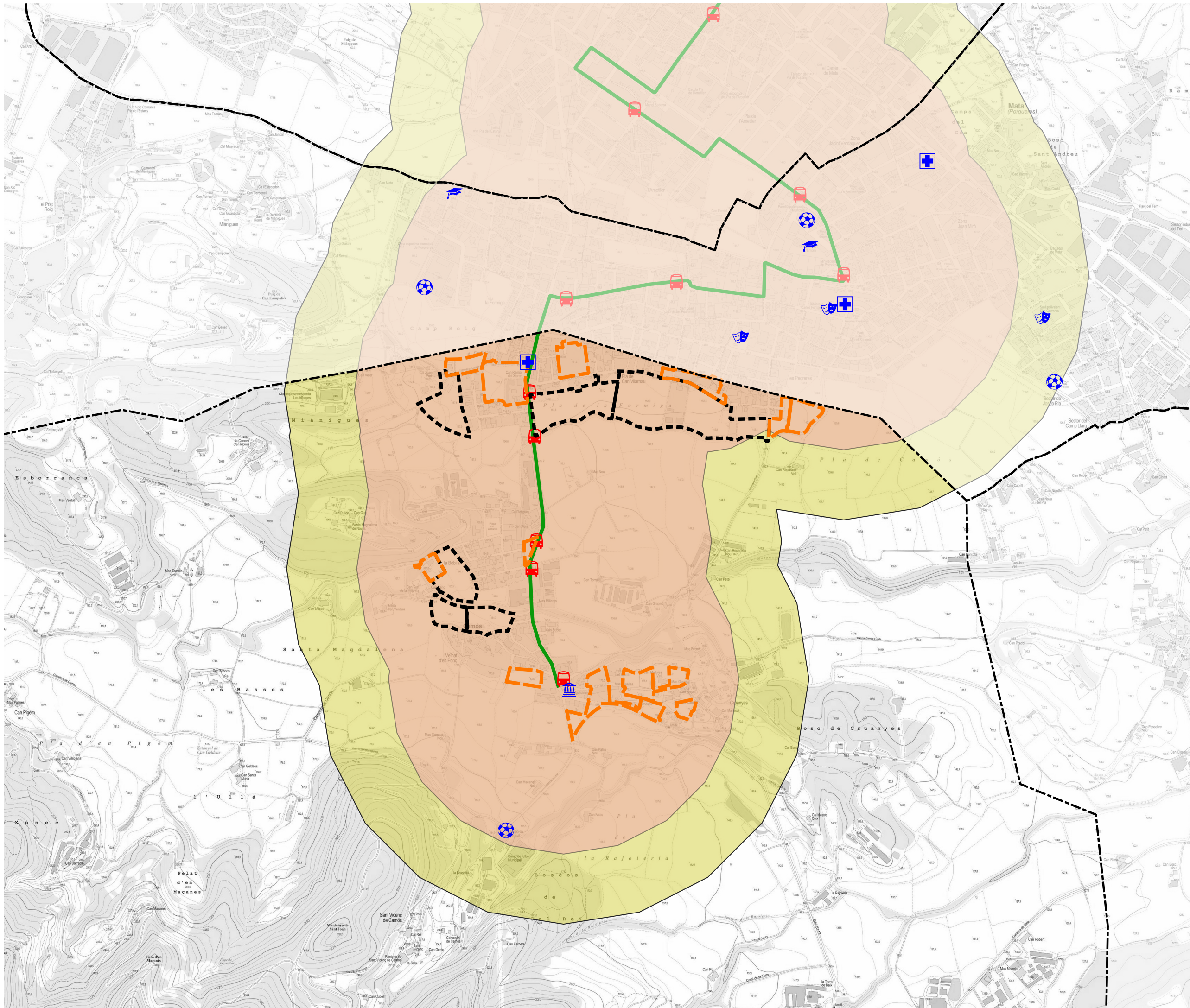
Redactor:
TRAÇA, Estudi de Serveis Ambientals



Escala
DIN-A3 · 1:5.000



Data
Febrer 2023



- Legenda**
-  Límits Municipals
 - PAU**
 -  PPU
 -  LíniaAutobús_107_Camos_Banyoles
 -  Parades Autobus
 - Radi de les pareades d'autobús**
 -  buffer500paradesBus
 -  buffer700paradesBus
 - Equipaments**
 -  Administració
 -  Educatius
 -  Sanitaris
 -  Culturals
 -  Esportius

Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada

POUM Camós

Títol del plànol

4.1 Serveis de Transport Públic

Emplaçament

Camós

Redactor:

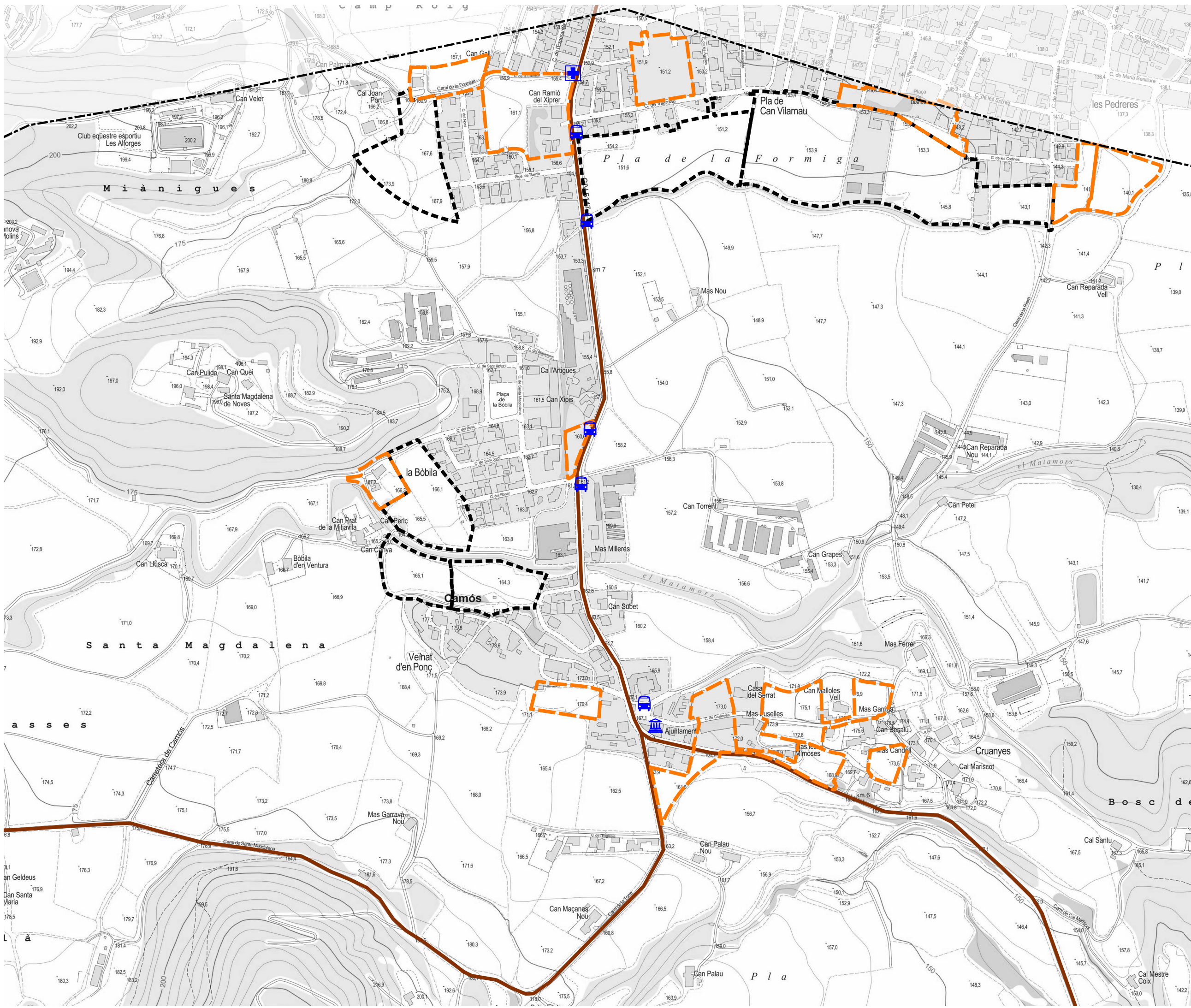
TRAÇA, Estudi de Serveis Ambientals




Escala
DIN-A3 · 1:10.000



Data
Febrer 2023



Legenda

-  Límits Municipals
-  PAU
-  PPU
-  Itineraris Principals per a vehicles
-  Equipaments
-  Administració
-  Sanitaris
-  Esportius



Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada

POUM Camós

Títol del plànol

5 Itineraris principals per a vehicles

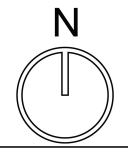
Emplaçament

Camós

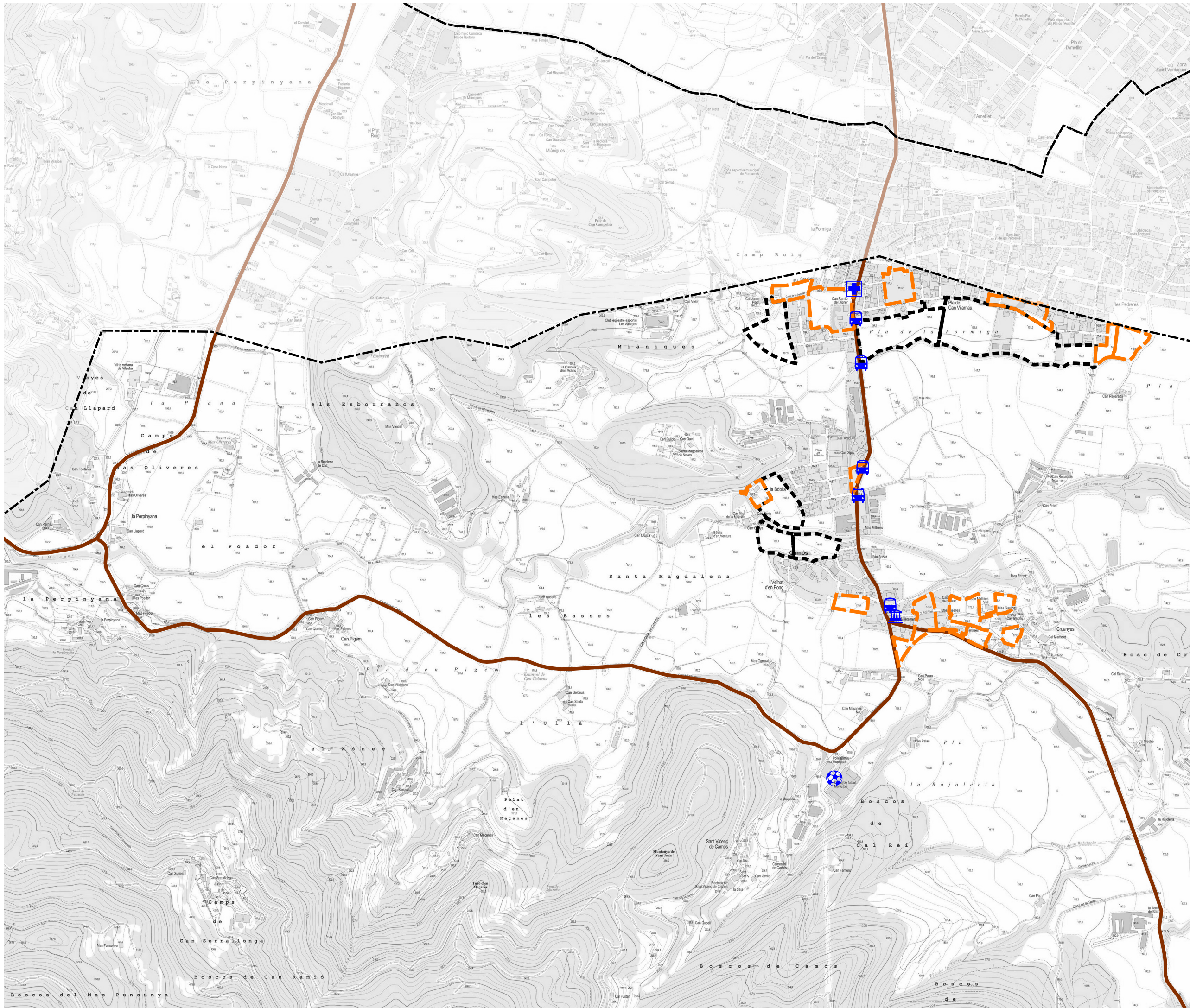
Redactor:
TRAÇA, Estudi de Serveis Ambientals



Escala
DIN-A3 · 1:5.000



Data
Febrer 2023



- Llegenda**
- Límits Municipals
 - PAU**
 - PPU
 - Itineraris Principals per a vehicles
 - Equipaments**
 - Administració
 - Sanitaris
 - Esportius



Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada

POUM Camós

Títol del plànol
5.1 Itineraris principals per a vehicles

Emplaçament
 Camós

Redactor:
 TRAÇA, Estudi de Serveis Ambientals



Escala
 DIN-A3 · 1:15.000



Data
 Febrer 2023