PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL

- APROVACIÓ INICIAL –

SETEMBRE 2023



narcís teixidor vilà - DNI 40292575W (SIG)

Aprovat inicialment per l'Ajuntament Ple en sessió de trenta d'octubre de 2023. 2023.11.06 11:06:33 +01'00'

AJUNTAMENT DE SAUS, CAMALLERA I LLAMPAIES

DOC. 8 –
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

UTE POUM CAMALLERA

MERCÈ ORIOL arquitectura i urbanisme

TECPLAN Enginyeria i urbanisme

MARIA MERCE ORIOL HILARI / num:55216-1

Firmado digitalmente por MARIA MERCE ORIOL HILARI / num:55216-1
Fecha: 2023.09.25 13:12:04 +02'00'

XAVIER FRIGOLA MERCADER - DNI 77917065B

Firmado digitalmente por XAVIER FRIGOLA MERCADER - DNI 77917065B
Nombre de reconocimiento (DN): c=ES, sn=FRIGOLA MERCADER, givenName=XAVIER, serialNumber=IDCES-77917065B, cn=XAVIER FRIGOLA MERCADER - DNI 77917065B
Fecha: 2023.09.25 10:40:36 +02'00'

Contingut del document

I. INTRODUCCIÓ....3
1. GENERALITATS....4
2. PLANEJAMENT MUNICIPAL VIGENT....4
3. OBJECTIUS DEL POUM....6
4. PRESENTACIÓ DEL PLANEJAMENT....7

II. MOBILITAT ACTUAL....13
1. XARXA VIÀRIA SUPRAMUNICIPAL....14
2. XARXA DE TRANSPORT COL·LECTIU....19
3. XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS I BICICLETES....21

III. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA....23
1. DISTRIBUCIÓ MODAL I TEMPORAL....24
2. DISTRIBUCIÓ TERRITORIAL....26
3. MOBILITAT GENERADA....27
4. PROJECCIÓ DE LA NOVA MOBILITAT GENERADA....30

IV. XARXES PRINCIPALS DE MOBILITAT....34
1. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS....35
1.1 SITUACIÓ ACTUAL....35
1.2 PROPOSTES D'ACTUACIÓ....41
2. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A TRANSPORT COL·LECTIU....43
2.1 SITUACIÓ ACTUAL....43
2.2 PROPOSTES D'ACTUACIÓ....45
3. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETES....46
3.1 SITUACIÓ ACTUAL....46
3.2 PROPOSTES D'ACTUACIÓ....52
4. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VEHICLES....56
4.1 SITUACIÓ ACTUAL....56
4.2 PROPOSTES D'ACTUACIÓ....59
5. DISTRIBUCIÓ DE MERCADERIES....64
5.1 SITUACIÓ ACTUAL....64
5.2 PROPOSTES D'ACTUACIÓ....65
6. INDICADORS DE GÈNERE....66
6.1 SITUACIÓ ACTUAL....66
6.1 PROPOSTES D'ACTUACIÓ....69

V. PROPOSTA DE FINANÇAMNENT DEL TRANSPORT PÚBLIC....71

VI. ANNEX CARTOGRÀFIC....73

I. INTRODUCCIÓ

1. GENERALITATS

El terme de Saus, Camallera i Llampaies està situat al sud de la comarca de l'Alt Empordà, just al límit amb la comarca del Gironès i del Baix Empordà, que és divisòria a la vegada de les aigües que tributen al Fluvià i les que flueixen cap a la conca del Ter.

El terme municipal compta amb una superfície de 11,36 km², i limita amb els municipis de Bàscara, Vilaür, Sant Mori, Vilorpiu i Viladesens.

Al conjunt del municipi hi viuen 865 habitants (any 2021), i per tant, amb una densitat de població de 76,1 hab/km². La població es divideix entre el nucli de Saus, el nucli de Camallera, el nucli de Llampaies, el dels Masos, i el veïnat de Lluena.



Emmarcament comarcal i municipal del municipi de Saus, Camallera i Llampaies.

2. PLANEJAMENT MUNICIPAL VIGENT

El municipi de Saus, Camallera i Llampaies disposa de les Normes Subsidiàries de planejament, aprovades definitivament per la Direcció General d'Urbanisme el 3 de maig de 1995 i publicades el 26 de juny de 1995. Fins a l'actualitat s'han dut a terme tres modificacions puntuals. Aquestes modificacions son:

- Modificació Puntual NNSS de la zona del carrer Santiago Rusiñol – carrer Sant Sebastià. 2000.
- Modificació Puntual NNSS de la unitat d'actuació 2. 1999.
- Modificació Puntual NNSS en el tram del carrer Nou i carrer Santiago Rusiñol. 1998.

Durant el període de vigència de les Normes Subsidiàries de planejament no s'ha desenvolupat cap tipus de figura de planejament derivat.



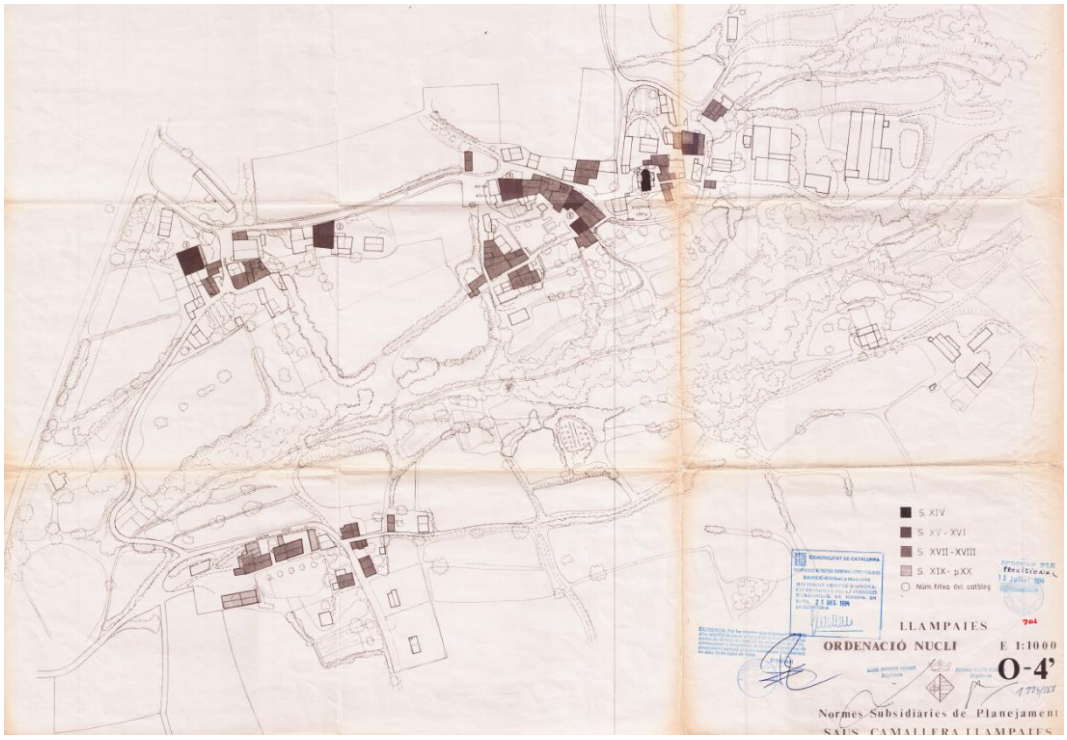
Plànol O-1 de Classificació i estructura general (NNSS 1995).



Plànol O-2 d'Ordenació del nucli de Saus (NNSS 1995).



Plànol O-3 d'Ordenació del nucli de Camallera (NNSS 1995).



Plànol O-4 d'Ordenació del nucli de Llampaies (NNSS 1995).

Figura 5.

Per tal d'aconseguir que el municipi disposi d'un planejament urbanístic, convenientment adaptat a la legislació urbanística i ambiental vigent, l'ajuntament determina iniciar els treballs per a la redacció del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (en endavant POUM).

El nou POUM permetrà fer front a les necessitats actuals i futures del municipi incorporant els criteris de sostenibilitat de la llei d'urbanisme.

3. OBJECTIUS DEL POUM

El POUM de Saus, Camallera i Llampaies compta amb múltiples objectius i criteris. En primer lloc, s'estipulen els objectius de caràcter urbanístic, en que destaquen en l'àmbit del sistema viari i la mobilitat:

- **Objectiu 16: Ordenar la xarxa viària bàsica i local.**

  La xarxa viària bàsica constitueix l'element bàsic de comunicació del nucli amb els municipis veïns. La xarxa local i els carrers del municipi ordenen les comunicacions internes. En el marc del POUM es preveu estructurar aquests dos nivells i a l'hora estudiar-ne petites adaptacions. No es preveuen noves infraestructures.

- **Objectiu 17: Potenciar xarxa de camins i senders**

  En el sòl no urbanitzable la xarxa de camins són de gran importància per accés als camps i masses boscoses. Respecte aquest punt serà important ordenar com a sistema els camins estructurants i deixar la resta integrats en el sòl no urbanitzable.

- **Objectiu 18: Potenciar mobilitat sostenible en l'ordenació urbana.**

  Amb aquest objectiu el pla ja incorpora l'estudi d'avaluació de mobilitat generada que té per finalitat definir les mesures de mobilitat sostenible aplicables. En general serà necessari potenciar la mobilitat de vianants, ciclista i a través del transport públic. En el cas de Saus, Camallera i Llampaies el tren convencional i la xarxa de bus interurbà. Així com definir recorreguts que millorin la connexió entre nuclis. També es poden estudiar criteris de pacificació del trànsit i mesures per a persones amb diversitat funcional. Donat el poc espai viari disponible també serà important veure les necessitats d'aparcament i situar algun aparcament al servei del conjunt dels nuclis urbans.

A continuació es plantegen els objectius de tipus ambiental, en que destaquen els de la mobilitat sostenible:

- **Objectiu 23: Planificació integrada dels usos del sòl i de la mobilitat**

  Els criteris d'aplicació que desenvolupen aquest objectiu són:

  1. Avaluació de la Mobilitat Generada.
  2. Determinar els dèficits de mobilitat actuals.
  3. Planificar nous àmbits tenint en compte accés, aparcament, recorreguts...
  4. Planificar tenint en compte persones amb diversitat funcional.

- **Objectiu 24: Potenciar itineraris municipals.**

  Els criteris d'aplicació que desenvolupen aquest objectiu són:

  1. Catalogar i regular la xarxa de camins existents.
  2. Promocionar els recorreguts, itineraris i rutes turístics.
  3. Potenciar la utilització de vehicles autònoms com bicicleta, vehicles elèctrics, ...
  4. Millorar la connectivitat entre els recorreguts i eixos de transport
  5. Connectivitat amb itineraris principals i secundaris amb municipis veïns.

- **Objectiu 25: Ordenació de l'aparcament en el nucli urbà.**

  Els criteris d'aplicació que desenvolupen aquest objectiu són:

  1. Anàlisi de la demanda aparcament.
  2. Ordenació espais aparcament comunitari.

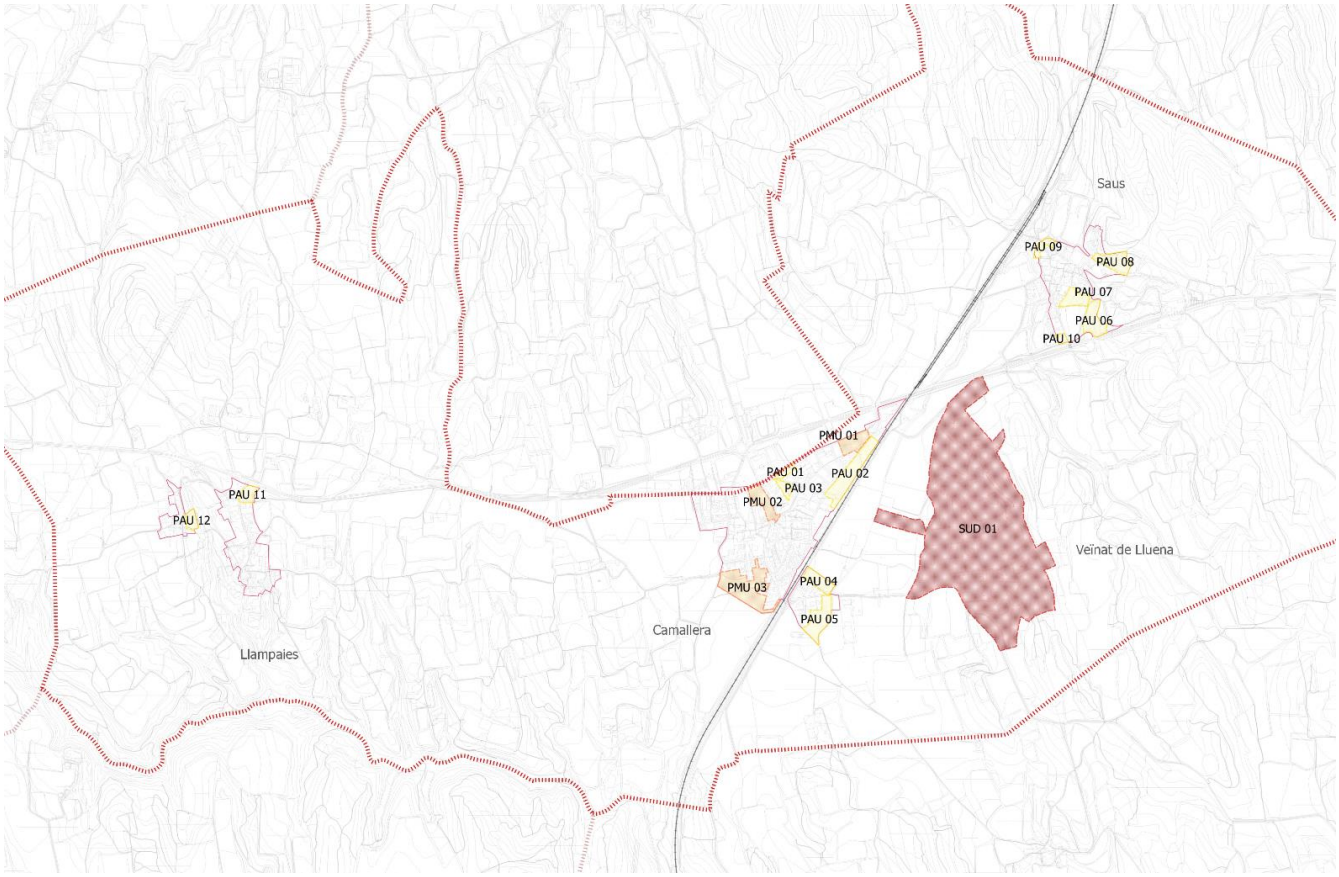
4. PRESENTACIÓ DEL PLANEJAMENT

L'aprovació inicial del POUM de Saus, Camallera i Llampaies planteja els següents polígons o sectors de creixement urbanístic o d'actuació:

- Delimita 12 Polígons d'Actuació Urbanística (PAU) d'usos bàsicament residencials, excepte un sector d'usos mixt, amb activitats econòmiques.
- Delimita 3 sectors de sòl urbà, consolidat i no consolidat, que es desenvoluparan en Plans de Millora Urbana (PMU), en que l'ús majoritari serà el residencial.

- Delimita 1 sector de sòl urbanitzable delimitat (SUD), que es desenvoluparà mitjançant un pla parcial urbanístic.

La figura següent mostra l'emplaçament dels PAU, PMU i el SUD previstos al POUM.



Ubicació dels PAU, PMU i SUD.

El desenvolupament complert del POUM de Saus, Camallera i Llampaies suposarà la construcció d'un màxim de 176 habitatges, un increment de superfície d'espais lliures de 28.523 m², 419 m² de superfície de serveis tècnics i un augment de 19.854 m² de superfície de vialitat.

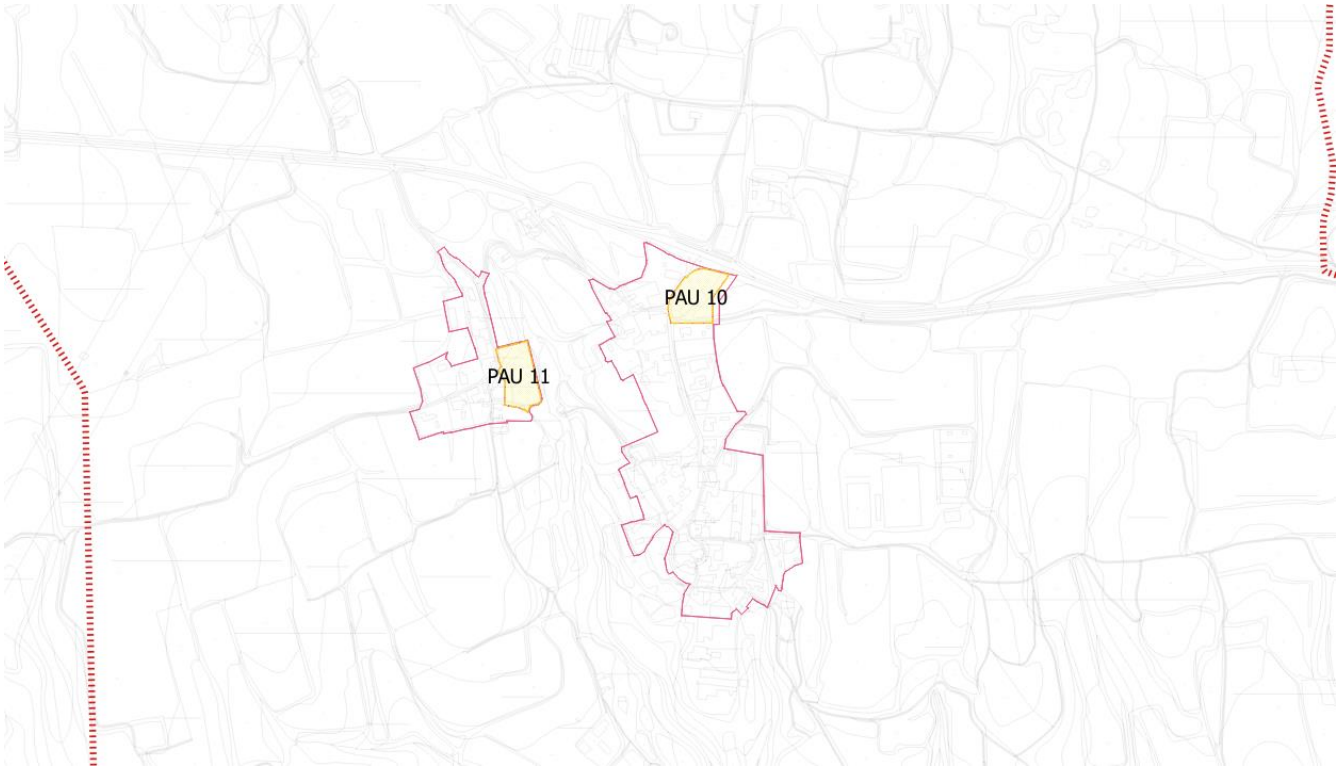
SUPERFÍCIES POLÍGONS I SECTORS POUM SAUS, CAMALLERA I LLAMPAIES

NOM SECTOR		NUCLI	ÚS DEL SÒL	SUPERFÍCIE (m²)	Densitat
PAU 01	Carrer de les Arenes	Camallera	Espais lliures	680	
			Serveis tècnics	0	
			Vialitat	680	
			Sòl privat	1.358	5
PAU 02	Avinguda de Saus	Camallera	Espais lliures	3.316	
			Serveis tècnics	0	
			Vialitat	1.252	
			Sòl privat	11.825	0
PAU 03	Travessera de la Talaia	Camallera	Espais lliures	0	
			Serveis tècnics	0	
			Vialitat	790	
			Sòl privat	1.862	4
PAU 04	Compleció Aparcament FFCC	Camallera	Espais lliures	643	
			Serveis tècnics	0	
			Vialitat	1.584	
			Sòl privat	4.371	12
PAU 05	Compleció Barri Cases Noves	Camallera	Espais lliures	3.016	
			Serveis tècnics	0	
			Vialitat	2.167	
			Sòl privat	6.291	16
PAU 06	Compleció Camí de Ventalló	Saus	Espais lliures	5.451	
			Serveis tècnics	0	
			Vialitat	1.165	
			Sòl privat	2.474	4
PAU 07	Can Juanola	Saus	Espais lliures	1.672	
			Serveis tècnics	0	
			Vialitat	799	
			Sòl privat	3.477	4
PAU 08	Dipòsit	Saus	Espais lliures	0	
			Serveis tècnics	419	
			Vialitat	949	
			Sòl privat	7.084	1
PAU 09	Compleció Safareig	Saus	Espais lliures	0	
			Serveis tècnics	0	
			Vialitat	773	
			Sòl privat	2.041	4
PAU 10	Compleció carrer de les Eres	Saus	Espais lliures	741	
			Serveis tècnics	0	
			Vialitat	185	
			Sòl privat	530	1

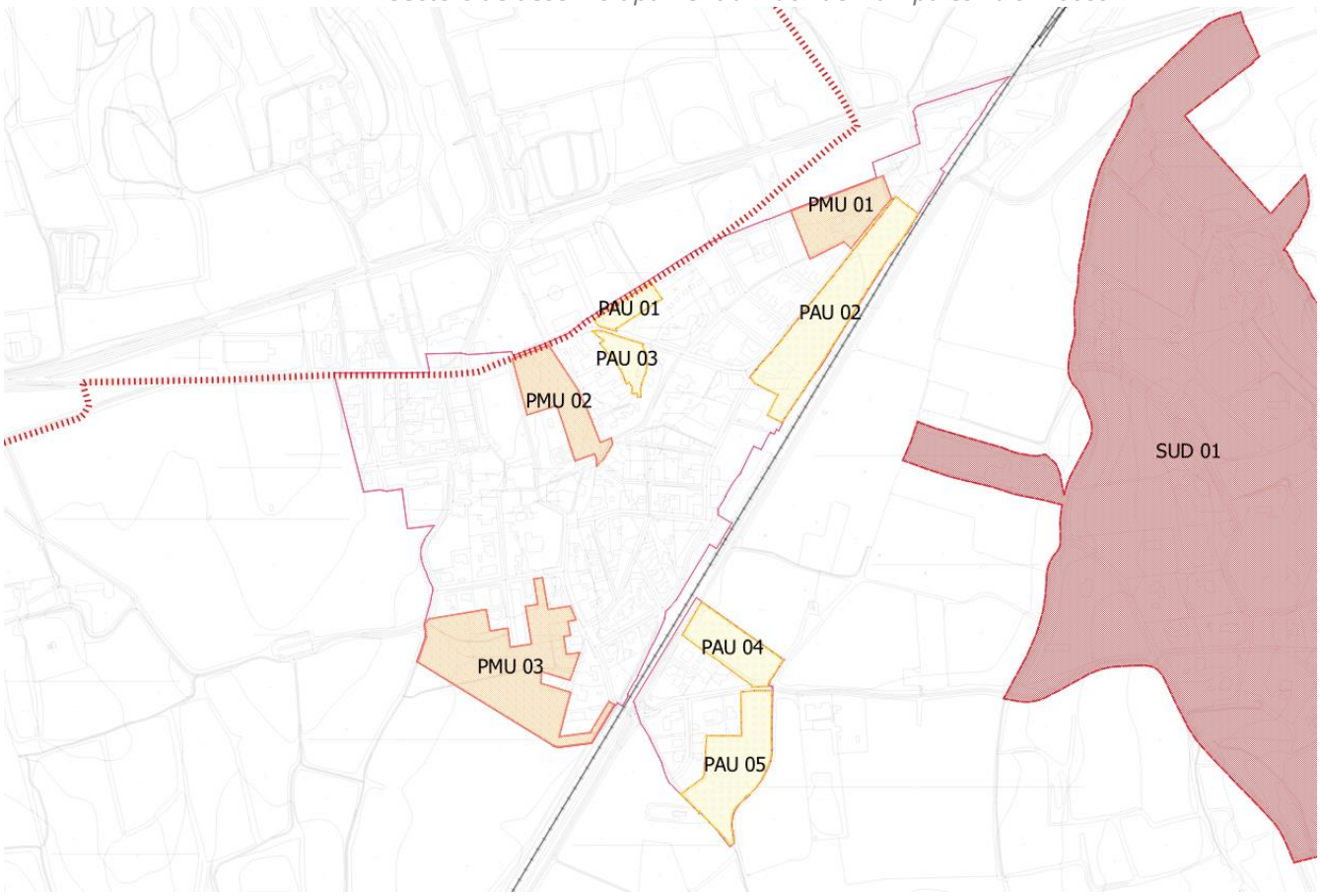
PAU 11	Compleció accés Llampaies	Llampaies	Espais lliures	723	
			Serveis tècnics	0	
			Vialitat	1.348	
			Sòl privat	1.608	3
PAU 12	Carrer del Rentador	Llampaies	Espais lliures	1.077	
			Serveis tècnics	0	
			Vialitat	466	
			Sòl privat	1.632	2
PMU 01	Can Valls	Camallera	Espais lliures	758	
			Serveis tècnics	0	
			Vialitat	1.517	
			Sòl privat	5.309	7
PMU 02	Can Ribot	Camallera	Espais lliures	1.302	
			Serveis tècnics	0	
			Vialitat	1.628	
			Sòl privat	3.582	12
PMU 03	Compleicó c/ Nou i c/ Migdia	Camallera	Espais lliures	8.905	
			Serveis tècnics	0	
			Vialitat	4.472	
			Sòl privat	10.286	24
SUD 01	Lluena	Lluena		362.415	78
TOTAL			Espais lliures	28.523	
			Serveis tècnics	419	
			Vialitat	19.854	
			Sòl privat	63.217	**177**

Figura 7.

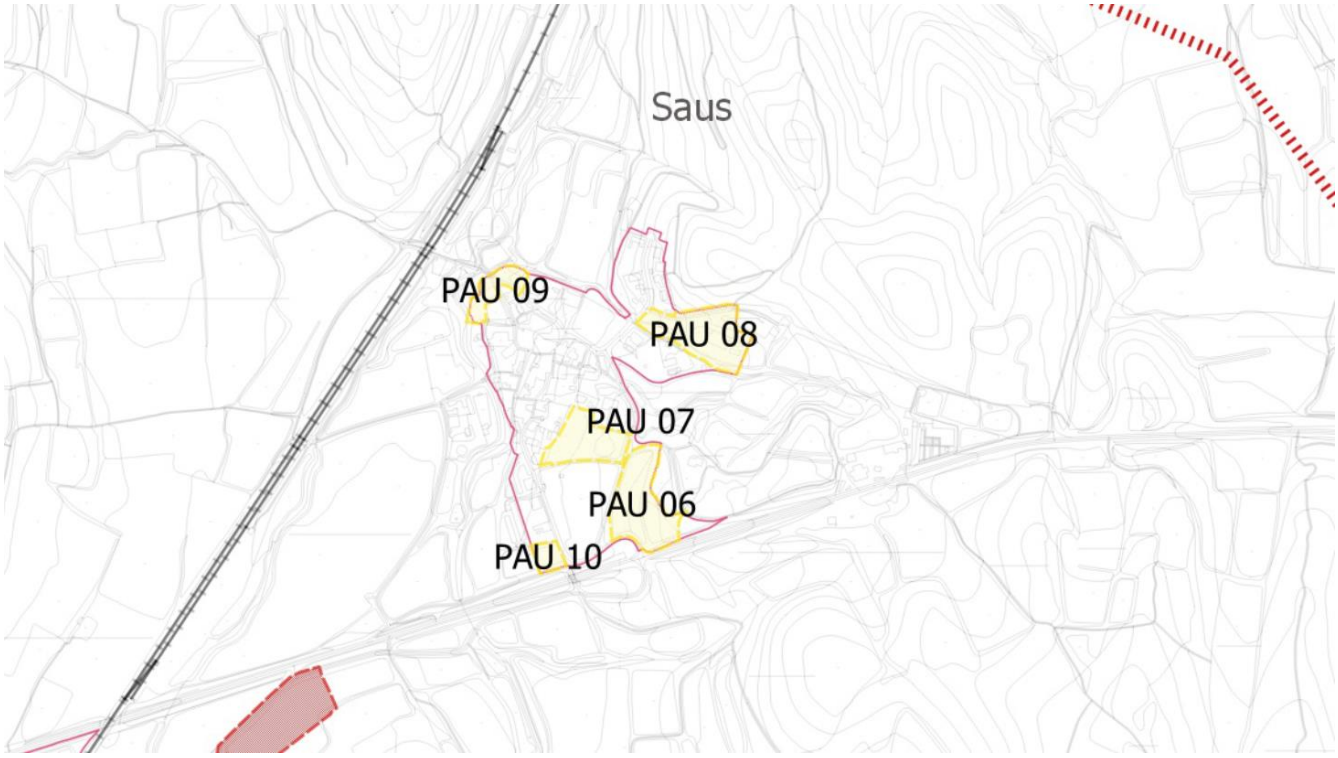
Superfície de sòl i nombre d'habitatges previstos en els PAU, PMU i SUD del POUM de Saus, Camallera i Llampaies.



Sectors de desenvolupament al nucli de Llampaies i als Masos.

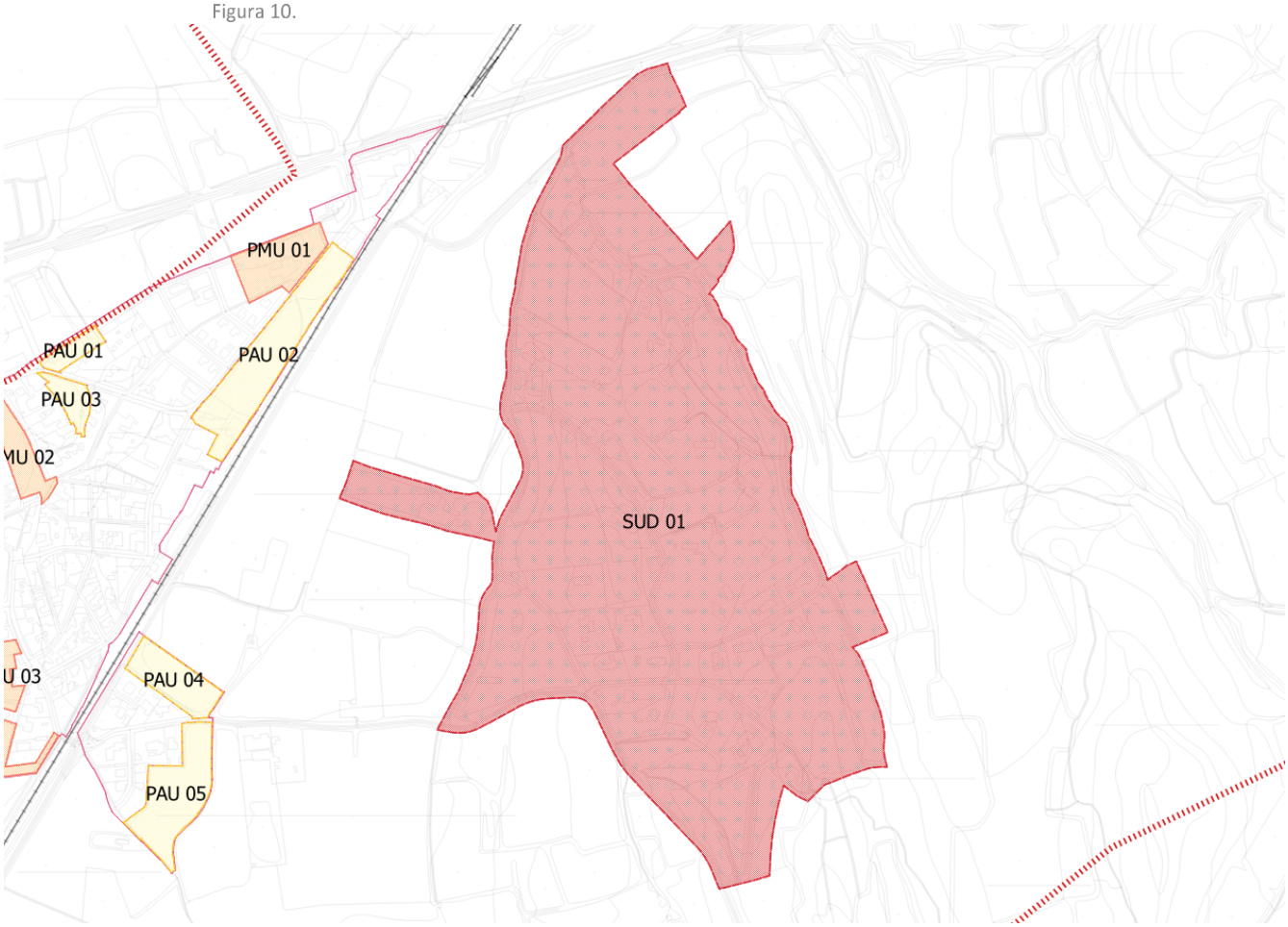


Sectors de desenvolupament en el nucli de Camallera.



Sectors de desenvolupament en el nucli de Saus.

Figura 10.



Sectors de desenvolupament al veïnat de Lluena.

II. MOBILITAT ACTUAL

1. XARXA VIÀRIA SUPRAMUNICIPAL

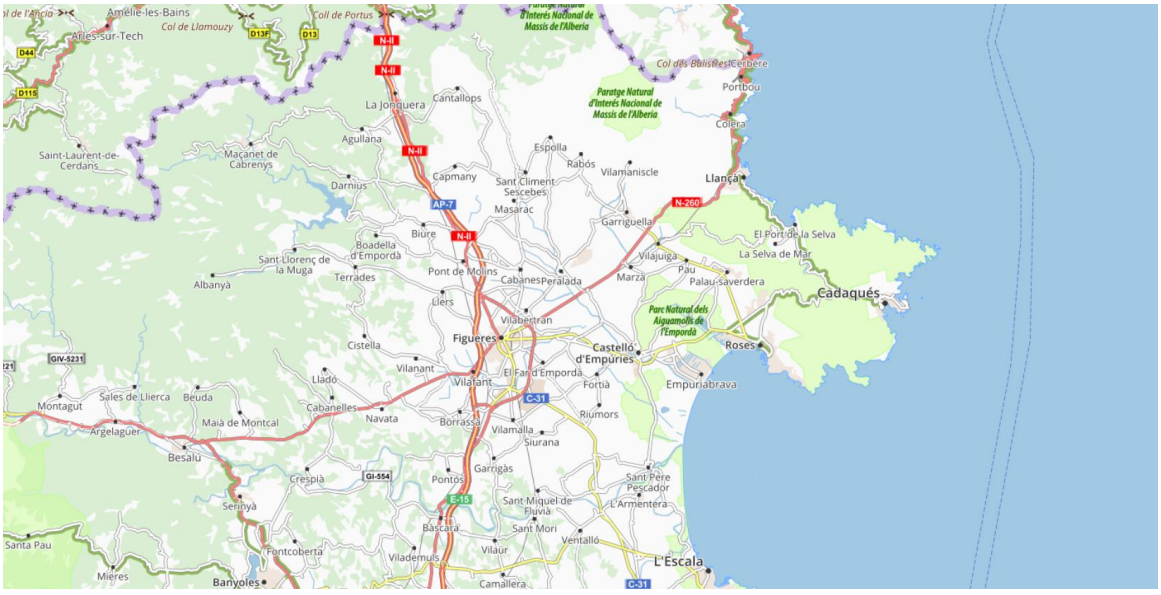
Tenint en compte la classificació de les infraestructures viàries que estableix la Llei 7/1993, de 30 de setembre, les principals carreters que ofereixen cobertura a Saus, Camallera i Llampaies són:

Xarxa bàsica (per a la circulació de pas i la circulació interna a llarga distància):

- N-260 (Olot - Figueres)
- N-II (Madrid - la Jonquera
- AP-7 o autopista del Mediterrani
- C-31 o eix Costaner (entre el Vendrell i Figueres en quatre trams discontinus)

Xarxa comarcal (utilitzada per a la circulació general entre els centres comarcals i entre d'altres nuclis importants de població):

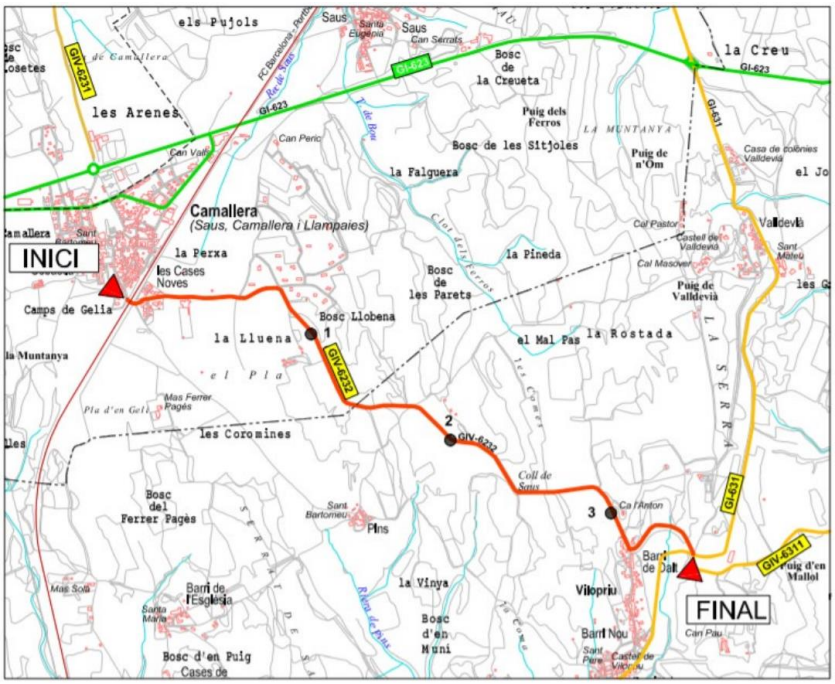
- GI-623 (uneix la N-II amb l'Escala i la C-31)
- C-68 o C-260 (uneix Figueres amb Roses)
- C-252



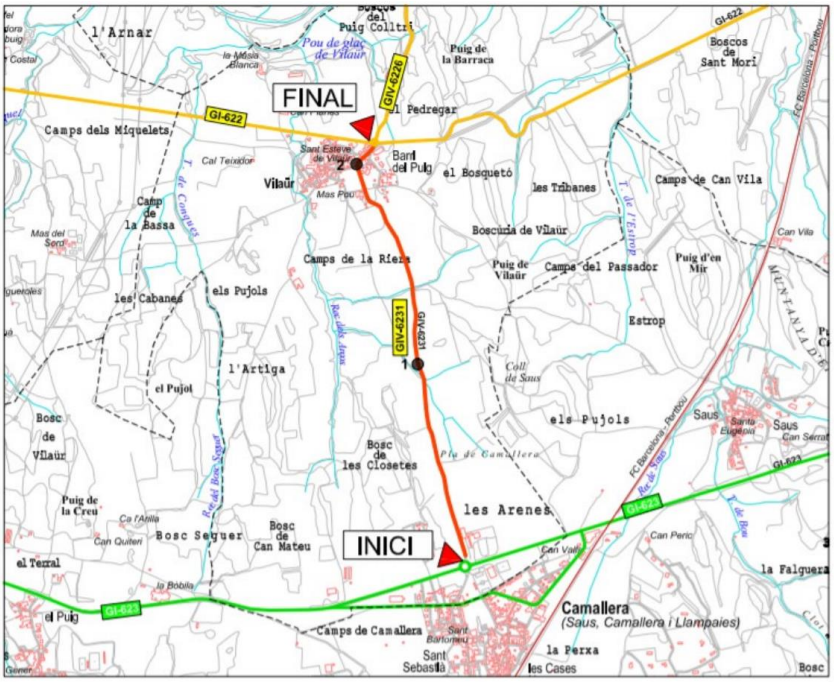
Xarxa viària a nivell comarcal. Guia Michelín.

Xarxa local i rural (vies d'àmbit local que s'utilitzen per a la circulació local i entre municipis propers):

- GI-623 (uneix Orriols amb l'Escala)
- GI-6231 (uneix Camallera amb Vilaür)
- GI-6232 (uneix Camallera amb Vilopriu)
- Camins o pistes que connecten amb els diferents nuclis o veïnats del municipi.



Traçat carretera GIV-6232.



Traçat carretera GIV-6231.

La taula següent mostra les Intensitats Mitjanes Diàries de trànsit (IMD) recollides a partir de les estacions d'aforament registrades per la Direcció General de Carreters de la Generalitat de Catalunya.

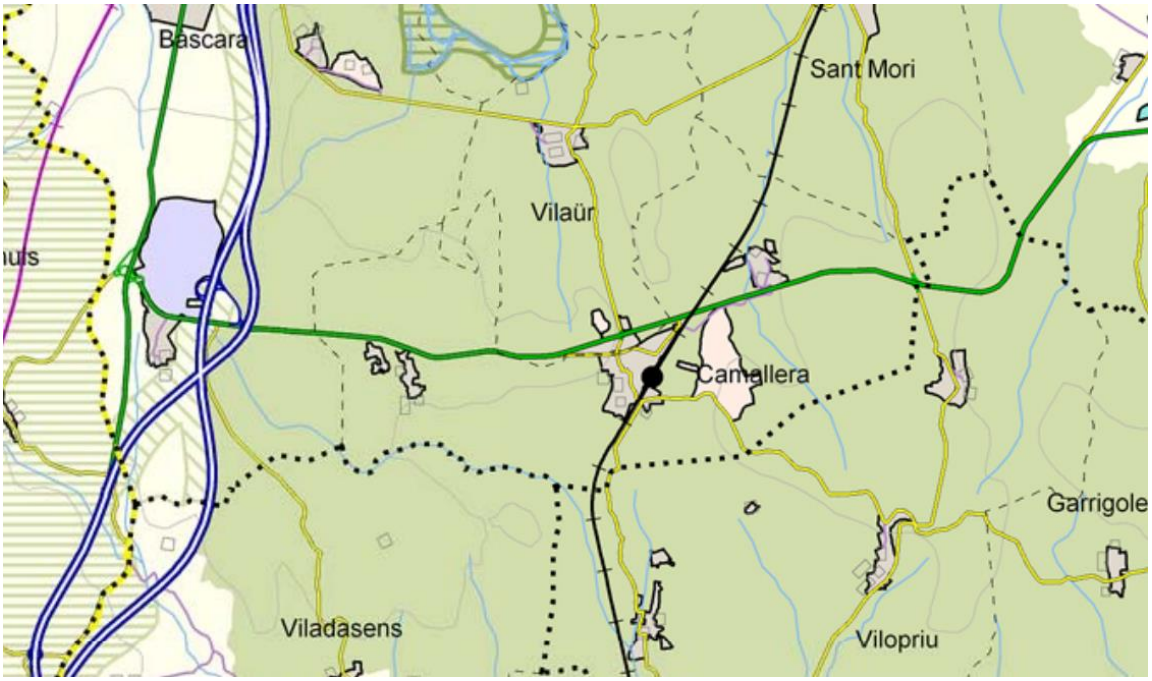
Carretera	PK	IMD	% pesants	Any
AP-7	10,000	28.443	35,00%	2017
AP-7	25,000	24.181	40,00%	2017
AP-7	32,000	30.328	35,00%	2017
N-II	778,000	13.011	7,00%	2017
N-II	748,000	14.012	7,00%	2017
N-II	730,000	11.372	7,00%	2017
N-260	32,000	11.179	4,00%	2017
N-260	20,000	9.249	3,00%	2017
N-260	7,000	1.650	1,00%	2017
C-31	363,400	6.196	7,30%	2020
C-31	378,800	16.366	7,14%	2020
GI-620	1,000	936	1,68%	2015
GI-621	6,500	4.536	5,56%	2015
GI-622	13,000	3.304	3,90%	2015
GI-623	17,000	8.357	5,81%	2015
C-260	30,653	18.912	5,51%	2020
C-261	37,278	18.849	2,79%	2020
C-262	40,740	22.192	2,58%	2020
C-252	40,250	1.643	3,08%	2015

Figura 15. *Pla d'Aforaments 2020. Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat i Ministeri de Foment, plànol de trànsit de 2017.*

Les principals infraestructures viàries planificades al Pla d'Infraestructures i Transports de Catalunya (PITC) 2006-2026 que afecten al municipi de Saus, Camallera i Llampaies per la seva proximitat són:

- Desdoblament de la carretera N-II/A-2.
- Condicionament de la línia ferroviària convencional i la introducció de nous serveis ferroviaris de rodalia.

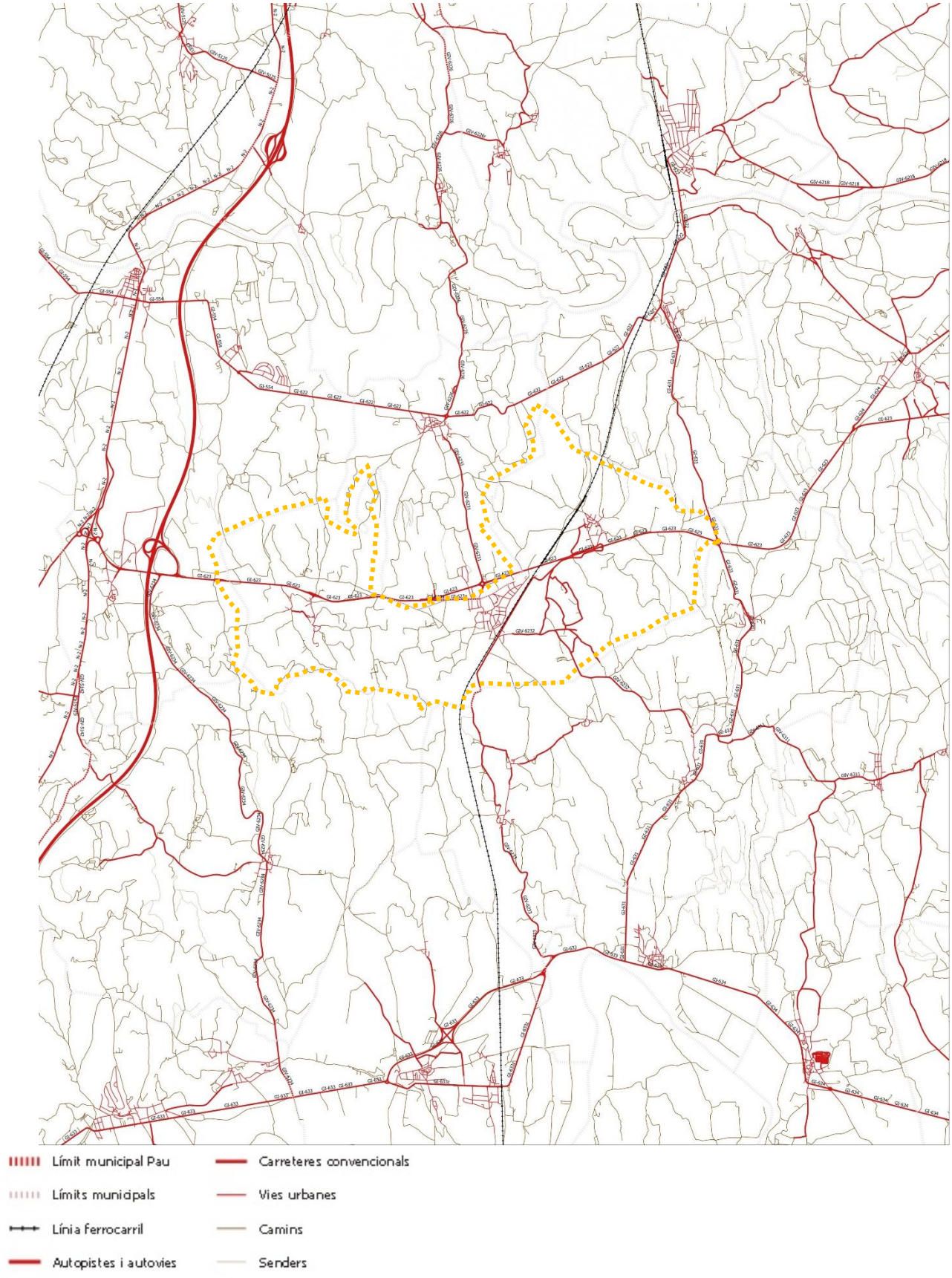
En relació a la mobilitat el PTPCG només estableix un condicionament en la xarxa ferroviària i un condicionament en la xarxa viària, en relació a via GIV-623, en el tram entre Camallera i el municipi de Gaüses.



Plànol O.3.1 Model territorial (infraestructures de mobilitat)



Llegenda del sistema d'infraestructures de mobilitat



Xarxa viària a Saus-Camallera-Llampaies. Font Tecplan.

2. XARXA DE TRANSPORT COL·LECTIU

Saus, Camallera i Llampaies disposa de servei ferroviari existent, i per aquest motiu, l'oferta de transport col·lectiu és elevada, i es superposa a la xarxa d'autobusos interurbans.

La connectivitat de la població amb d'altres municipis en transport públic, tant a través del bus interurbà com del tren convencional, es troben bones connexions amb Figueres i Girona, així com municipis del mateix eix viari com Ventalló o Vilaür.
La línia de tren convencional que dona servei al municipi són:

- R1. Barcelona Sants – Portbou (per Granollers Centre i Girona)
- RG1. Mataró-Blanes / Figueres-Portbou

A continuació es pot veure la posició de l'estació de Camallera, en el tram comprès entre Girona i Figueres. Amb servei ara mateix de la línia de rodalies. Actualment, els trens de Mitjà Recorregut no s'aturen en l'estació del municipi.



Figura 19.

Plànol de les línies que transcorren Camallera.

El servei de tren convencional, concretament el de rodalies, que és l'única categoria de tren que s'atura en aquests moments a l'estació de Camallera ofereix unes freqüències limitats, amb uns horaris que no acompanyen a utilitzar el servei, ja que són poc coherents amb els horaris escolars i laborals de la major part de la població estudiant i activa.
Per això, una reclamació unànime per part del municipi és que els trens de mitjana distància s'aturin en el municipi, per veure triplicades les freqüències i horaris, dotant de solucions per a una mobilitat més sostenible.

Les línies de bus interurbà que donen servei al municipi són:

- L4 – Cadaqués – Roses – Castelló d'Empúries – Girona, de 15 parades
- L0887 – Ordis-Figueres-Vilafant (CAP), de 19 parades



Recorregut de la L4 Cadaqués-Roses-Castelló d'Empúries-Girona.

Figura 20.



Recorregut de la L0887 Ordis-Figueres-Vilafant.

Figura 2

Aquestes donen un servei que queda curt, amb freqüències molt baixes, un trajecte al dia per a cada una de les línies, amb horaris molt limitats. Les dues línies que transcorren el terme municipal de Saus, Camallera i Llampaies no comuniquen el sistema funcional de Bàscara correctament, ni tampoc connecten amb grans municipis de l'eix viari com ara la població de l'Escala, ja que no existeix una línia que hi connecti directament.

Saus, Camallera i Llampaies disposen d'una parada d'autobús en cada un dels nuclis, en la mateixa carretera GI-623.

La parada del nucli de Saus disposa d'una marquesina a costat i costat de la carretera. En aquest cas, el creuament de la carretera es pot realitzar a través d'un pas soterrat.

La prada del nucli de Camallera tant sols es troba situada en un dels dos costats de la carretera, concretament, la més propera al nucli de Vilaür, en sentit Orriols. No existeix marquesina, tant sols una petita senyalització, en que l'aturada del transport s'ha de realitzar en el camí d'accés d'una empresa.

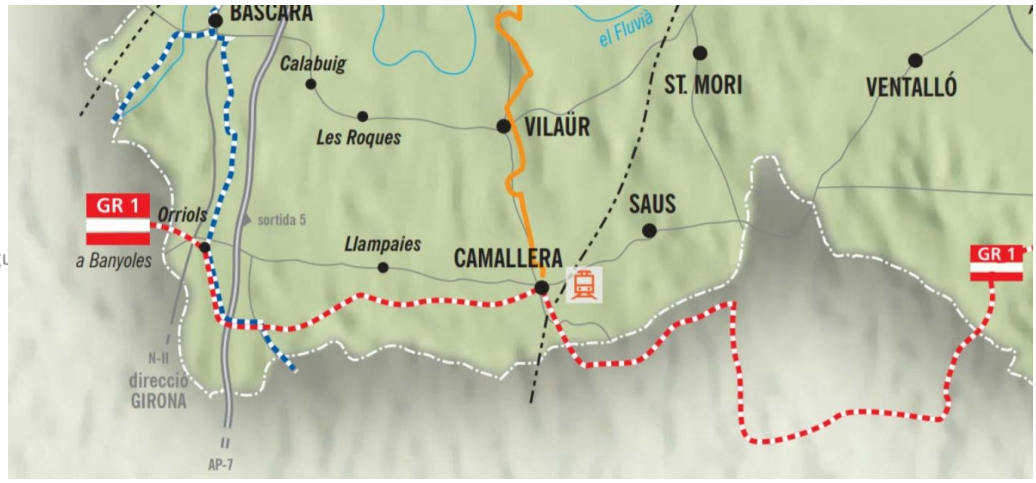
La parada del nucli de Llampaies també només es troba situada en un dels dos costats de la carretera, concretament en el més proper al nucli, en sentit l'Escala. No existeix marquesina, tant sols una petita senyalització. Per tal de realitzar l'aturada, els combois utilitzen el carril de desacceleració d'entrada al nucli de Llampaies.

3. XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS I BICICLETES

Saus, Camallera i Llampaies no disposa de cap espai reservat per a ús exclusiu de vianants i ciclistes en cap dels vials del municipi, més enllà de l'espai destinat a voreres i els vials de plataforma única. No obstant això, cal destacar l'existència d'una xarxa d'itineraris per a bicicletes tot terreny i de senders que transcorren per l'entorn natural dels nuclis urbans.
Com succeeix en tots els territoris la xarxa de camins estructura el sòl no urbanitzable dotant de més accessibilitat alguns paratges que en d'altres.
Aquesta xarxa de camins i vies locals quedarà reflexada en el plànols d'ordenació del sòl no urbanitzable.

Per Camallera i Llampaies hi discorre la traça de la Gran Ruta 1 que va de Empúries a la Corunya.
El GR 1 o Sender Històric és un sender de gran recorregut que uneix la població de Sant Martí d'Empúries a l'Alt Empordà amb la de Finisterra a Galícia. Travessa la península Ibèrica d'est a oest des de la Mar Mediterrània fins a l'Oceà Atlàntic. Transcorre paral·lel, primer amb el GR 11, i després amb el GR 65 (Camí de Sant Jaume). No obstant això, el recorregut només es troba completament senyalitzat a Catalunya. Des d'Empúries i fins al Puerto del Escudo, al límit entre la província de Burgos i Cantàbria, té una distància de 1.074,5 quilòmetres.

Figu



Traça del GR-1 al seu pas pel municipi de Saus, Camallera i Llmapaies.

Concretament es defineix una primera etapa entre Sant Marti d'Empúries i Camallera i una segona etapa entre Camallera i el Veïnat de Can Dalmau a Vilavenut. Per tant es comprova que Camallera suposa un punt de parada i connexió amb la ruta.



Primera etapa del GR-1, entre Camallera i Empúries.

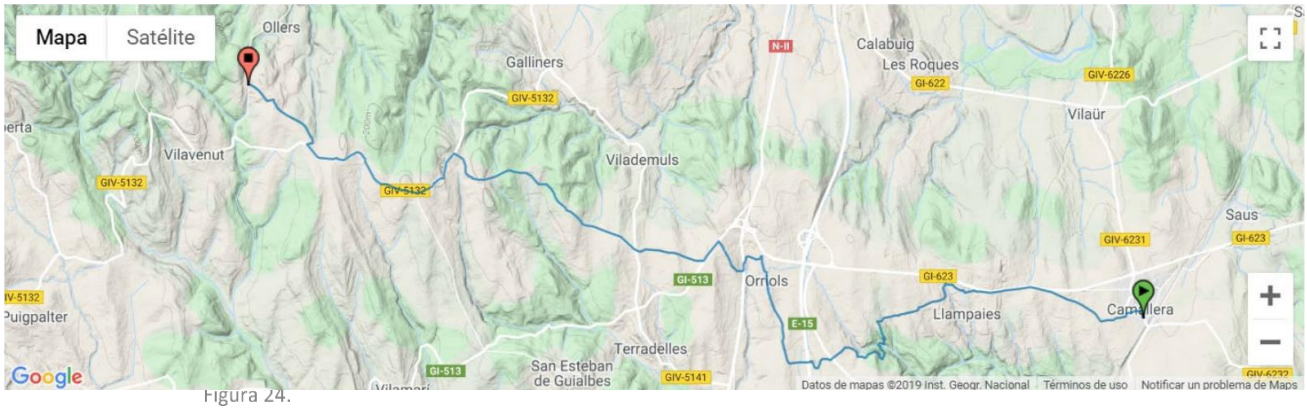


Figura 24.

Segona etapa del GR-1, entre Camallera i Vilavenut.

III. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

1. DISTRIBUCIÓ MODAL I TEMPORAL

De forma prèvia al càlcul de la mobilitat generada en els nous sectors de creixement o actuació urbana que preveu el POUM s'ha analitzat els actuals patrons de mobilitat del municipi de Saus, Camallera i Llampaies, en base a les dades de mobilitat obligada de l'any 2001, les darreres dades publicades d'aquest tipus.

A Saus, Camallera i Llampaies la mobilitat obligada (per raons de treball i estudis) genera 202 desplaçaments diaris, dels quals el 60% es fan dins del propi municipi. Així doncs, Saus, Camallera i Llampaies es caracteritza per tenir un índex d'autocontenció moderat, i que genera més mobilitat obligada que no pas n'atrau, almenys per motius de treball i estudi.

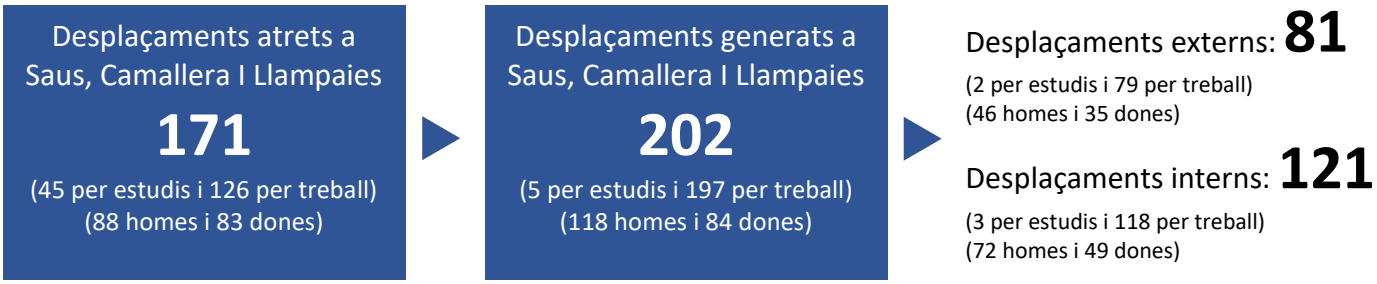
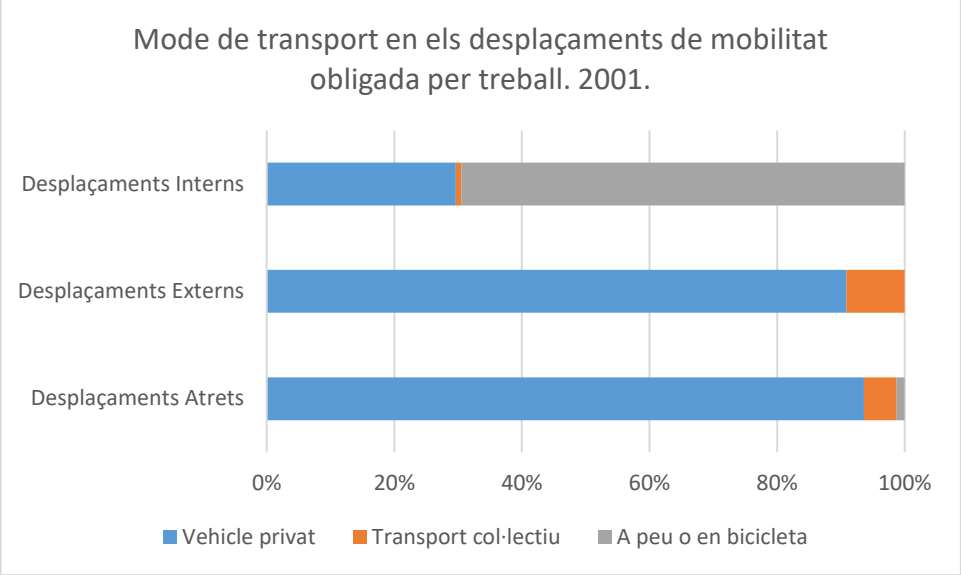


Figura 25. *Institut d'Estadística de Catalunya. Enquesta de mobilitat obligada.*

En analitzar la mobilitat per estudi, cal destacar que el nombre d'alumnes que es desplacen a fora del municipi per a continuar els estudis és molt baix, en el cas dels alumnes de setze anys o més.

Pel que fa a les diferències de gènere cal destacar el desequilibri entre el gènere masculí i femení en els desplaçaments interns per a la mobilitat obligada. Així com amb els desplaçaments externs, encara que sense tanta diferència, generats amb la mobilitat obligada.

Segons el mode de transport, s'observa el predomini absolut del vehicle privat en els desplaçaments per motius laborals, especialment en els desplaçaments externs i atrets al municipi. D'altra banda, cal destacar un elevat percentatge de desplaçaments interns efectuats a peu o en bicicleta.



Dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya.

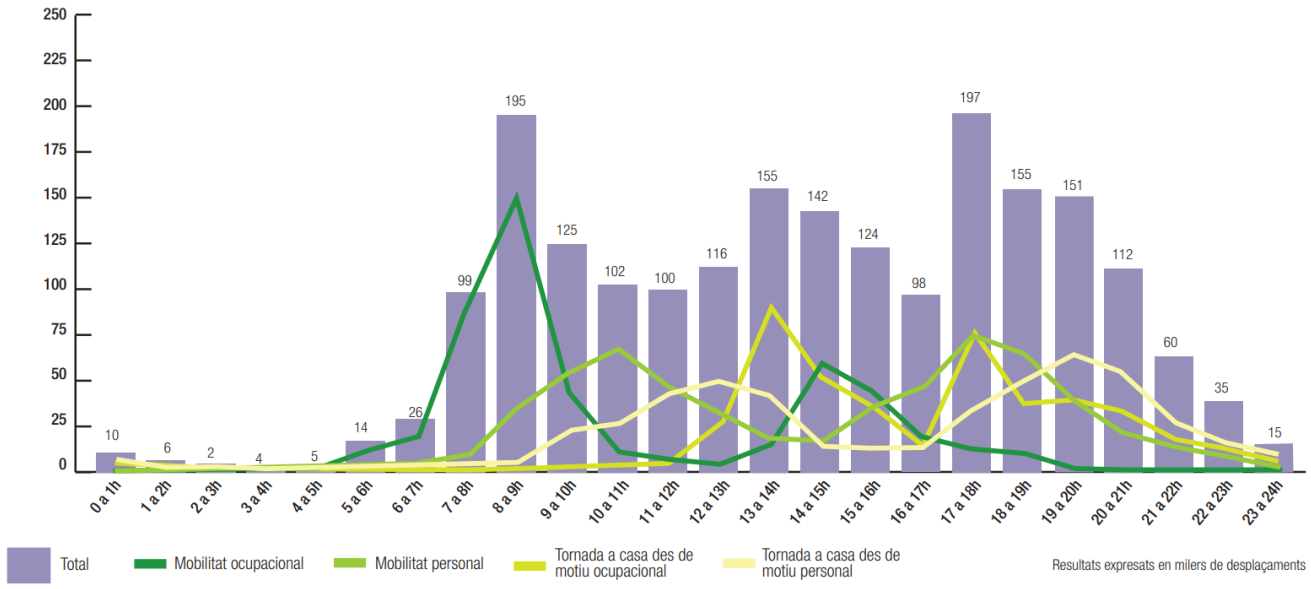
Figura 26.

A partir d'aquestes consideracions es pot estimar quin comportament presentarà la mobilitat generada pel POUM. A l'hora de determinar la distribució modal s'ha considerat partir dels valors que descriu l'enquesta de mobilitat obligada, però s'hi aplica un important increment del percentatge d'utilització del transport públic i dels modes de transports no motoritzats (a peu o en bicicleta) en detriment de la utilització del vehicle privat. D'una banda, per què un dels objectius del Pla d'ordenació urbanística municipal és fomentar i prioritzar els modes de desplaçaments més sostenibles, i de l'altra, per què les xifres de l'estudi estan desfasades en més de vint anys, i la distribució modal ha anat variant. Així, en el marc d'aquest estudi s'han considerat els següents valors:

- Els desplaçaments relacionats amb els espais lliures seran majoritàriament interns (amb origen i destí dins el mateix municipi) i s'efectuaran exclusivament en modes no motoritzats (a peu o en bicicleta).
- De la resta de mobilitat generada pel POUM, s'ha considerat que el 60% dels desplaçaments interns i el 40% d'externs.
- En els desplaçaments interns, la distribució modal serà:
    - 40% en vehicle privat, tenint en compte els diversos nuclis en que es conforma el municipi, i la seva extensió.
    - 60% en modes de transport no motoritzats
- Pel que fa als desplaçaments externs, la distribució modal serà:
    - 80% en vehicle privat
    - 19% en transport col·lectiu
    - 1% a peu o en bicicleta

Per conèixer la distribució horària dels desplaçaments es considera com a referència els resultats obtinguts en l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (2006) en l'àmbit de les comarques gironines. En

aquest sentit cal destacar dues puntes horàries: una entre les 8.00 i les 9.00h i l'altra entre les 17.00 i les 18.00h, coincidint amb els principals horaris laborals i acadèmics.



Distribució horària dels desplaçaments en dia feiner a les comarques gironines. EMQ, 2006.

Figura 27.

2. DISTRIBUCIÓ TERRITORIAL

En analitzar la mobilitat segons municipi de procedència o destí cal destacar un elevat nombre de relacions entre Saus, Camallera i Llampaies i la capital de província, Girona, i la capital de comarca, Figueres. D'altra banda, també destaquen d'altres municipis propers de dimensions menors.

D'aquesta forma, més d'un 15% dels desplaçaments externs i el 20% dels desplaçaments externs procedeixen del municipi de Girona. O si analitzem Figueres, veurem que el 8% dels desplaçaments externs s'hi dirigeixen, i poc més del 17% dels desplaçaments externs procedeixen de la capital de l'Alt Empordà.

Aquest fet s'explica en que no destaca un municipi proper dotat de grans equipaments i serveis que abasteixi la població de Saus, Camallera i Llampaies, per això, aquests desplaçaments es dirigeixen directament a Girona i Figueres.

Municipis de residència	Treball	Estudi	TOTAL
Desplaçaments interns	118	3	121
Desplaçaments a altres municipis	79	2	81
Girona	13	0	13
Figueres	6	0	6
Sant Jordi Desvalls	5	0	5
Sant Miquel de Fluvià	5	0	5
Sant Pere Pescador	5	0	5
Sant Mori	4	0	4
Altres municipis	41	2	43
Residents des d'altres municipis	126	45	171
Girona	25	30	55
Figueres	22	0	22
Vilamalla	10	0	10
Escala, l'	7	4	11
Barcelona	6	9	15
Bàscara	6	0	6
Ventalló	4	0	4
Vilafant	4	0	4
Altres municipis	40	2	42
Fora de Catalunya	2	0	2

Figura 28. *Principals relacions intermunicpals per mobilitat per treball o estudis Saus, Camallera i Llampaies. Idescat, 2001.*

A banda de Girona i Figueres, en destaquen municipis on la població resident es desplaça com: Sant Jordi Desvalls, Sant Miquel de Fluvià, Sant Pere Pescador o Sant Mori. Així com municipis d'on provenen al municipi de Saus, Camallera i Llampaies com: Vilamalla, l'Escala, Barcelona, Bàscara, Ventalló o Vilafant.

3. MOBILITAT GENERADA

Per avaluar la mobilitat generada al POUM de Saus, Camallera i Llampaies s'ha utilitzat les diferents superfícies de sòl o sostre construït i el nombre d'habitatges que es citen a la memòria del POUM i s'han multiplicat per les ràtios que proposa el Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada.

ANNEX 1

Viatges generats

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

Viatges generats/dia

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

Taula Annex I del Decret 344/2006.

Figura 29

No obstant això, i tenint en compte les característiques del municipi i de la proposta dels sectors del POUM es considera oportú fer les següents correccions en les aplicacions d'aquestes ràtios:

- En els usos on es permet l'ús comercial, però també d'altres activitats del sector terciari, s'ha considerat oportú aplicar una ràtio de 30 viatges/100 m² de sostre, valor intermig entre el valor previst per l'ús comercial (50) i el d'oficines (15).
- Tenint en compte que actualment al municipi aproximadament el 70% dels habitatges són de primera residència, i que l'ocupació mitjana per llar principal es situa en 2,5 persones, s'ha considerat com a valor més elevat utilitzar 7 viatges/habitatge d'ús residencial.
- En les zones verdes es considera desmesurada la ràtio que fixa el Decret tenint en compte les característiques d'aquests. Es proposa reduir aquest valor a la meitat, aplicant una relació de 2,5 viatges cada 100 m² de sòl.

A continuació es detalla la mobilitat generada per cadascun dels sectors i usos del sòl previstos en el POUM de Saus, Camallera i Llampaies. Es calcula que el conjunt de PAU, PMU i SUD generaran **1.974 viatges al dia.**

SUPERFÍCIES POLÍGONS I SECTORS POUM SAUS, CAMALLERA I LLAMPAIES

NOM SECTOR	NUCLI	ÚS DEL SÒL	SUPERFÍCIE (m²)	DENSITAT	RÀTIO	VIATGES/DIA
PAU 01	Camallera	Espais lliures	680		2,5 viatges/100m²	17
		Serveis tècnics	-		0 viatges/m² de	-
		Vialitat	680		0 viatges/m² de	-
		Sòl privat	1.358	5	7 viatges/habita	35
PAU 02	Camallera	Espais lliures	3.316		2,5 viatges/100m²	83
		Serveis tècnics	-		0 viatges/m² de	-
		Vialitat	1.252		0 viatges/m² de	-
		Sòl privat	11.825	0	5 viatges/100m²	591
PAU 03	Camallera	Espais lliures	-		2,5 viatges/100m²	-
		Serveis tècnics	-		0 viatges/m² de	-
		Vialitat	790		0 viatges/m² de	-
		Sòl privat	1.862	4	7 viatges/habita	28
PAU 04	Camallera	Espais lliures	643		2,5 viatges/100m²	16
		Serveis tècnics	-		0 viatges/m² de	-
		Vialitat	1.584		0 viatges/m² de	-
		Sòl privat	4.371	12	7 viatges/habita	84
PAU 05	Camallera	Espais lliures	3.016		2,5 viatges/100m²	75
		Serveis tècnics	-		0 viatges/m² de	-
		Vialitat	2.167		0 viatges/m² de	-
		Sòl privat	6.291	16	7 viatges/habita	112
PAU 06	Saus	Espais lliures	5.451		2,5 viatges/100m²	136
		Serveis tècnics	-		0 viatges/m² de	-
		Vialitat	1.165		0 viatges/m² de	-
		Sòl privat	2.474	4	7 viatges/habita	28
PAU 07	Saus	Espais lliures	1.672		2,5 viatges/100m²	42
		Serveis tècnics	-		0 viatges/m² de	-
		Vialitat	799		0 viatges/m² de	-
		Sòl privat	3.477	4	7 viatges/habita	28
PAU 08	Saus	Espais lliures	-		2,5 viatges/100m²	-
		Serveis tècnics	419		0 viatges/m² de	-
		Vialitat	949		0 viatges/m² de	-
		Sòl privat	7.084	1	7 viatges/habita	7
PAU 09	Saus	Espais lliures	-		2,5 viatges/100m²	-
		Serveis tècnics	-		0 viatges/m² de	-
		Vialitat	773		0 viatges/m² de	-
		Sòl privat	2.041	4	7 viatges/habita	28
PAU 10	Saus	Espais lliures	741		2,5 viatges/100m²	19
		Serveis tècnics	-		0 viatges/m² de	-
		Vialitat	185		0 viatges/m² de	-
		Sòl privat	530	1	7 viatges/habita	7

PAU 11	Llampaies	Espais lliures	723		2,5 viatges/100m²	18
		Serveis tècnics	-		0 viatges/m² de	-
		Vialitat	1.348		0 viatges/m² de	-
		Sòl privat	1.608	3	7 viatges/habita	21
PAU 12	Llampaies	Espais lliures	1.077		2,5 viatges/100m²	27
		Serveis tècnics	-		0 viatges/m² de	-
		Vialitat	466		0 viatges/m² de	-
		Sòl privat	1.632	2	7 viatges/habita	14
PMU 01	Camallera	Espais lliures	758		2,5 viatges/100m²	19
		Serveis tècnics	-		0 viatges/m² de	-
		Vialitat	1.517		0 viatges/m² de	-
		Sòl privat	5.309	7	7 viatges/habita	49
PMU 02	Camallera	Espais lliures	1.302		2,5 viatges/100m²	33
		Serveis tècnics	-		0 viatges/m² de	-
		Vialitat	1.628		0 viatges/m² de	-
		Sòl privat	3.582	12	7 viatges/habita	84
PMU 03	Camallera	Espais lliures	8.905		2,5 viatges/100m²	223
		Serveis tècnics	-		0 viatges/m² de	-
		Vialitat	4.472		0 viatges/m² de	-
		Sòl privat	10.286	24	7 viatges/habita	168
SUD 01	Lluena		262.415	78	7 viatges/habita	546
TOTAL		**Espais lliures**	**28.284**		2,5 viatges/100m²	**707**
		Serveis tècnics	**419**		0 viatges/m² de	**-**
		Vialitat	**19.775**		0 viatges/m² de	**-**
		Industrial	**1.862**		5 viatges/m² de	**28**
		Habitatge	**51.905**	**177**	7 viatges/habita	**1.239**
TOTAL MOBILITAT GENERADA						**1.974**

Figura 30.

Taula de la mobilitat generada a partir dels nous creixements programats pel POUM.

4. PROJECCIÓ DE LA NOVA MOBILITAT GENERADA

Prenent els valors de la mobilitat generada que es presenten en el punt anterior i aplicant-hi la distribució de la mobilitat que s'ha presentat anteriorment en aquest document, la distribució horària de la mobilitat generada al nou POUM de Saus, Camallera i Llampaies serà la següent:

Hora	Desplaçaments interns		Desplaçaments externs		Desplaçaments totals	
	Entren	Surten	Entren	Surten	Entren	Surten
06 a 07 h	54	6	36	4	90	10
07 a 08 h	176	1	117	1	293	1
08 a 09 h	86	1	57	1	143	2
09 a 10 h	27	3	18	2	44	5
10 a 11 h	15	3	10	2	25	4
11 a 12 h	7	6	5	4	12	10
12 a 13 h	6	31	4	21	10	52
13 a 14 h	32	114	22	76	54	189
14 a 15 h	90	80	60	53	150	133
15 a 16 h	41	56	28	37	69	93
16 a 17 h	21	27	14	18	34	44
17 a 18 h	13	105	9	70	22	175
18 a 19 h	7	55	5	36	12	91
19 a 20 h	6	46	4	31	10	76
20 a 21 h	4	22	3	15	7	37
21 a 22 h	3	17	2	11	5	29
22 a 23 h	1	9	1	6	2	15
23 a 24 h	1	6	1	4	1	10
00 a 06 h	0	4	0	3	0	7

Figura 31. *Equip redactor a partir de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006 de les Comarques Gironines.*

En relació a la distribució modal de la mobilitat interna en base a les dades de la taula anterior i al repartiment modal previst en aquest document, serà el que es mostra en la taula següent. En base a aquests resultats es preveu una mobilitat no motoritzada d'uns 708 desplaçaments diaris i gairebé 472 desplaçaments en vehicle privat (uns 363 moviments de vehicles estimant una ocupació mitjana d'1,3 ocupants per vehicle).

Distribució modal i horària de la mobilitat interna del POUM de Saus, Camallera i Llampaies:

Hora	No mortoritzada		Vehicle privat	
	Entren	Surten	Entren	Surten
06 a 07 h	32	4	21	2
07 a 08 h	105	1	70	0
08 a 09 h	51	1	34	0
09 a 10 h	16	2	11	1
10 a 11 h	9	2	6	1
11 a 12 h	4	4	3	2
12 a 13 h	4	19	2	12
13 a 14 h	19	68	13	45
14 a 15 h	54	48	36	32
15 a 16 h	25	34	17	22
16 a 17 h	12	16	8	11
17 a 18 h	8	63	5	42
18 a 19 h	4	33	3	22
19 a 20 h	4	27	2	18
20 a 21 h	3	13	2	9
21 a 22 h	2	10	1	7
22 a 23 h	1	5	0	4
23 a 24 h	1	4	0	2
00 a 06 h	0	2	0	2

Figura 32. *Equip redactor, a partir de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006 de les Comarques Gironines.*

De forma anàloga s'ha estimat el repartiment modal de la mobilitat externa. En base a aquests resultats es preveu una mobilitat no motoritzada externa de poc menys d'una cinquena de desplaçaments diaris i 630 desplaçaments en vehicle privat (uns 485 moviments de vehicles estimant una ocupació mitjana d'1,3 ocupants per vehicle) i 150 desplaçaments en transport col·lectiu.

Distribució modal i horària de la mobilitat externa del POUM de Saus, Camallera i Llampaies:

Hora	No mortoritzada		Vehicle privat		Transport col·lectiu	
	Entren	Surten	Entren	Surten	Entren	Surten
06 a 07 h	0	0	29	3	7	1
07 a 08 h	1	0	94	0	22	0
08 a 09 h	1	0	46	1	11	0
09 a 10 h	0	0	14	2	3	0
10 a 11 h	0	0	8	1	2	0
11 a 12 h	0	0	4	3	1	1
12 a 13 h	0	0	3	17	1	4
13 a 14 h	0	1	17	61	4	14
14 a 15 h	1	1	48	43	11	10
15 a 16 h	0	0	22	30	5	7
16 a 17 h	0	0	11	14	3	3
17 a 18 h	0	1	7	56	2	13
18 a 19 h	0	0	4	29	1	7
19 a 20 h	0	0	3	24	1	6
20 a 21 h	0	0	2	12	1	3
21 a 22 h	0	0	2	9	0	2
22 a 23 h	0	0	1	5	0	1
23 a 24 h	0	0	0	3	0	1
00 a 06 h	0	0	0	2	0	1

Figura 33. *Equip redactor a partir de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana del 2006 a les Comarques Gironines.*

IV. XARXES PRINCIPALS DE MOBILITAT

1. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS

1.1 SITUACIÓ ACTUAL

Les dimensions dels diferents nuclis urbans que conformen el municipi de Saus, Camallera i Llampaies fan del tot adequats els desplaçaments a peu.

El nucli de Camallera és dels nuclis en la seva majoria més planers, amb unes pendents constants en direcció a l'estany de Camallera. El nucli es troba situat entre les cotes 103 i la 80 en els seus extrems. D'un extrem a l'altra del nucli no es demoren més de deu minuts.

El nucli de Saus és un dels nuclis amb major pendent del municipi, amb unes pendents canviants segons els extrems de la població. El nucli es troba situat entre les cotes 65 i la 96 en els dos extrems. D'un costat a l'altra del nucli no es demoren més de cinc minuts.

El nucli de Llampaies és un nucli força planer, amb unes pendents constants al llarg de la seva longitud. El nucli es troba situat entre les cotes 120 i la 96 en els dos extrems. D'un costat a l'altra del nucli no es demoren més de cinc minuts.

El veïnat de Lluena és força planer, amb una pendent constant al llarg de la seva secció longiutdinal i transversal. El veïnat es troba situat entre les cotes 80 i 120 metres. D'un costat a l'altra del l'assentament no es demoren més de deu minuts.

No obstant això, hi ha alguns condicionants que no afavoreixen els desplaçaments a peu per l'interior dels nuclis urbans. Els principals són:

- L'accessibilitat de les voreres. Moltes de les voreres del municipi no garanteixen les condicions mínimes d'accessibilitat.
- Una part molt important dels vials, no disposen d'una amplada de voreres adequada, essent fins i tot, menors dels 0.90 metres.
- L'orografia i pendent que presenten alguns dels vials del municipi, els quals superen el 6% del pendent, dificulta la mobilitat a peu. Aquests es concentren bàsicament al nucli de Saus i Llampaies.

Cal destacar que els centres històrics dels nuclis de Saus i Llampaies estan formats per vials de plataforma única degut a l'escassa amplada d'aquests. Així, en els carrers que formen part d'aquests nuclis es garanteix la convivència de vianants i vehicles motoritzats, i més, tenint en compte que el trànsit rodat està restringit excepte als veïns i serveis.

En canvi, els carrers del nucli de Camallera i els respectius eixamples del municipi es caracteritzen per voreres estretes i amb alguns obstacles (fanals, arbrat viari, entre d'altres elements) que poden dificultar la circulació de persones amb mobilitat reduïda.

Finalment, els carrers urbanitzats més recentment ja s'han construït seguint els criteris d'accessibilitat i presenten unes voreres que compleixen l'Orden VIV/561/2010, substituïda recentment per l'Orden TMA/851/2021.



Carrer de l'església, nucli de Llampaies.

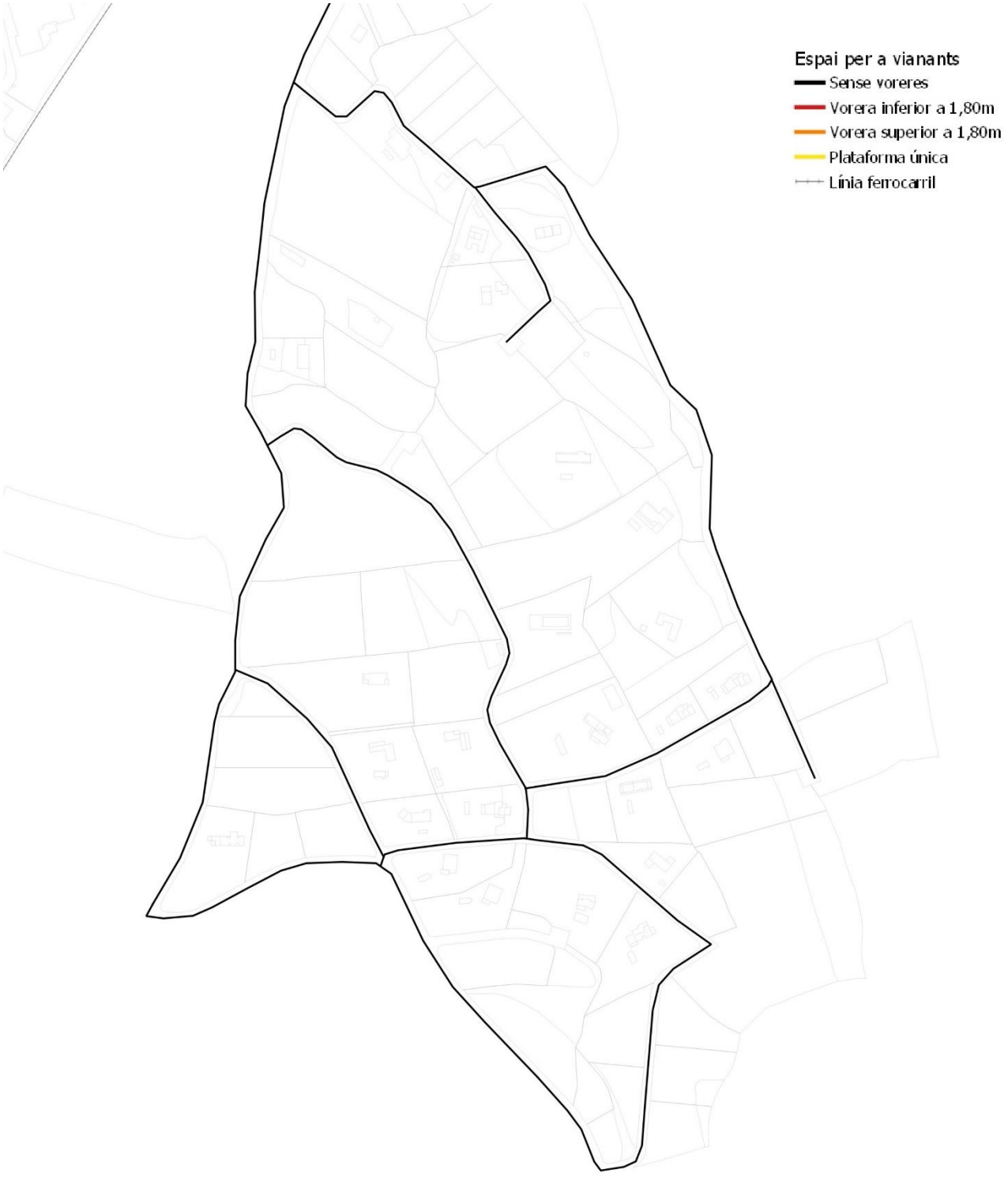


Figura 33.

Carrer de l'església, nucli de Saus.



Classificació dels vials de Camallera segons l'espai reservat per a vianants.



Classificació dels vials de Lluena segons l'espai reservat per a vianants.



Classificació dels vials de Saus segons l'espai reservat per a vianants.



Figura 35.

Classificació dels vials de Llampaies i els Masos segons l'espai reservat per a vianants.

Pel que fa a l'accessibilitat a equipaments públics, hi ha divergències en aquest tema.
A Camallera, on es concentren gran part dels equipaments, el col·legi Terraprims i la llar d'infants, estan plenament adaptats, d'altres estan parcialment adaptats, com el camp de futbol i el pavelló poliesportiu, el centre polivalent i antic cinema Sonora, o l'Ajuntament de la vila i l'Estació de Ferrocarril.

En d'altres nuclis, en destaquen el local social de Llampaies, que es troba adaptat i el local social de Saus, que es troba parcialment adaptat.

Cal mencionar el cas del veïnat de Lluena, en que no existeix cap tipus de vorera.

1.2 PROPOSTES D'ACTUACIÓ

A continuació s'enumeren les propostes d'actuació en relació a la xarxa d'itineraris principals per a vianants que calen aplicar en el desenvolupament del POUM de Saus, Camallera i Llampaies.

Acció 1. Definir la xarxa d'itineraris principals per a vianants.
Acció 2. Garantir la connexió amb la xarxa d'itineraris per a vianants amb els senders.
Acció 3. Consolidar diferents eixos cívics en els diversos nuclis.
Acció 4. Aplicar mesures de pacificació i accessibilitat de la xarxa viària.

Acció 1. Definir la xarxa d'itineraris principals per a vianants

Aquesta xarxa ha de permetre connectar els principals pols de mobilitat del municipi i garantir-ne l'accés. Aquests recorreguts han de complir unes condicions mínimes de qualitat i característiques urbanes. Aquestes característiques bàsiques són:

- Han de complir exhaustivament els criteris que fixa l'Orden TMA(851/2021, de 23 de juliol, que desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per l'accés i la utilització dels espais públics urbanitzats.
- El pendent longitudinal i transversal no pot superar el 6% i el 2%, respectivament.
- El paviment ha de ser dur, no lliscant, sense regruixos diferents als propis del gravat de les peces, amb una textura diferenciada per tal de detectar els passos de vianants.
- La xarxa d'itineraris principal per a vianants de Saus, Camallera i Llampaies ha de comptar amb amplades de vorera de mínim 1,80 metres en els sectors de nova urbanització. Es proposa que aquesta xarxa connecti els principals equipaments existents i futurs del municipi.
- En aquells vials amb una amplada de 5,80 metres o inferior, es prioritzarà la seva conversió a vials de plataforma única. Aquest criteri es recomana d'ampliar-lo a tots els vials amb una amplada de secció inferiors a 7.0 metres. En aquest sentit, es recomana estendre aquesta mesura en tots els vials dels respectius centres històrics dels nuclis del municipi, limitant l'accés a veïns i serveis.
- Caldrà disposar de passos per a vianants cada 100 metres en els recorreguts que formen part de la xarxa principal. La resta de vials hauran de disposar d'un pas per a vianants cada 100-150 metres.
- En les cruïlles de la xarxa d'itineraris per a vianants es prioritzarà que sempre que sigui possible el creuament es faci al nivell dels vianants (passos elevats).
- El desenvolupament del planejament derivat del POUM haurà d'avaluar l'opció del recorregut més curt, en distància, i directe possible en relació als desplaçaments en vehicle privat. Així mateix també s'evitarà discontinuïtats, especialment en els punts de creuament amb la xarxa viària principal i de distribució.

Acció 2. Garantir la connexió amb la xarxa d'itineraris per a vianants amb els senders

La xarxa d'itineraris principals per a vianants ha d'oferir una bona connectivitat amb els diferents senders i camins rurals existents al municipi.

Així doncs, caldrà definir els punts de connexió entre la xarxa principal per a vianants dels diversos nuclis de Saus, Camallera i Llampaies amb la xarxa de senders històrics i camins rurals ubicats en sòl no urbanitzable.

Aquests itineraris han de permetre una major connexió entre els diversos nuclis de la població. Per tal d'evitar conflictes entre vianant i ciclista, aquests itineraris han de comptar amb una amplada mínima de 3,00 metres i garantir les condicions d'accessibilitat en tot el seu recorregut.

Acció 3. Consolidar diferents eixos cívics en els diversos nuclis

De forma complementària a l'acció número u d'aquest apartat, es proposa consolidar diferents eixos cívics actuals, els principals eixos per a vianants, del municipi, que són:

- A Camallera, el centre històric, coincidint amb la zona comercial del municipi, i on es concentren part dels equipaments.
- A Camallera, eix del carrer Banyoles.
- A Saus, el centre històric, conformat pel carrer Major i el carrer de les Eres.

Aquests recorreguts, caldria completar-los amb nous itineraris que permetin millorar d'una banda la connexió entre nuclis del municipi i de l'altra, millorar la qualitat de l'espai per a vianants dins dels propis nuclis. En aquests sentit, es planteja la creació de nous eixos cívics a:

- Entre els Masos i Llampaies.
- Entre Llampaies i Camallera.
- Entre Camallera i el veïnat de Lluena.
- Entre Camallera i Lluena i Saus.

Acció 4. Aplicar mesures de pacificació i accessibilitat de la xarxa viària.

Les configuracions dels diversos nuclis de la població de Saus, Camallera i Llampaies fa recomanable l'aplicació de mesures per pacificar el trànsit rodat i establir mesures per potenciar recorreguts per a vianants. En aquest sentit, el desenvolupament de l'actual POUM hauria d'anar acompanyat de les següents mesures:

- Limitar la velocitat a 30 km/h a tots els vials del municipi que no estiguin inclosos en la xarxa principal i de distribució del trànsit motoritzat. Aquesta mesura probablement haurà d'anar

acompanyada de la implantació d'algun tipus d'elements físics que faci litin la regulació de la velocitat al transit rodat, ja siguin bandes rugoses, plataformes elevades o coixins berlinesos. De forma especial caldrà implantar aquestes actuacions a l'entorn dels principals pols de mobilitat tant actuals, com ara el col·legi, la llar d'infants, el camp d'esports, els locals socials, entre d'altres, com els futurs.

- Garantir l'accessibilitat des de la via pública als equipaments municipals que encara no ho siguin o tant sols ho siguin parcialment.

2. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A TRANSPORT COL·LECTIU

2.1 SITUACIÓ ACTUAL

L'oferta de transport col·lectiu existent a Saus, Camallera i Llampaies està formada per dues línies de tren convencional i dues línies d'autobús interurbà, i cap d'urbana.

Les línies de tren disponibles actualment a Camallera són:

- RG1. L'Hospitalet de Llobregat – Figueres/Portbou. Línia que ofereix un servei a la rodalia de Girona.
- R11. Barcelona-Sants – Portbou. Línia dels serveis regionals.

Les dues línies estan operades per Rodalies-Renfe.
L'estació del municipi es troba ubicada al nucli de Camallera, a l'est del nucli urbà. Actualment l'estació exerceix la funció de baixador, ja que l'edifici de l'estació no està operativa.



Plànol de les línies que transcorren Camallera.

Les línies d'autobús interurbà que operen al municipi de Saus, Camallera i Llampaies són:

- L4. Cadaqués – Roses – Castelló d'Empúries – Girona. Línia de 18 parades i 105 minuts de trajecte.
- L0887. Ordis – Figueres – Vilafant. Línia de 19 parades i 86 minuts de trajecte.

L'oferta actual de transport públic garanteix una mínima connexió de Saus, Camallera i Llampaies amb els principals municipis atractors de població: Girona i Figueres. Tanmateix, en determinades franges horàries es podria augmentar el nombre d'expedicions per tal de garantir major cobertura i esdevenir més competitiu. Sobretot, caldria incrementar els horaris i les freqüències del tren en hores punta, i que aquestes permetin conciliar l'horari d'entrada al lloc de treball amb el servei, per tal de garantir l'ús del tren per motius de mobilitat obligada.
En aquest sentit, des del municipi hi ha la demanda d'ampliar la cobertura del tren convencional i a part d'aturar-s'hi els trens de rodalies, que ho fessin els de mitja distància, que podrien oferir elevades freqüències i una ampliació d'horaris de servei.



Figura 41. *Imatges del baixador de Camallera i l'estació, sense servei, actualment. Imatges: trenscat.*

De la mateixa manera amb l'autobús interurbà, en que les dues línies tenen una freqüència d'un viatge al dia. Fet que fa complicat poder garantir el transport col·lectiu per carretera per motius de mobilitat obligada.
També cal mencionar que l'oferta a Girona i Figueres queda coberta en part, però no es cobreix la demanda amb poblacions properes i que també poden ser un gran pol d'atracció, com per exemple l'Escala, especialment en època estival.

Saus, Camallera i Llampaies disposen d'una parada d'autobús en cada un dels nuclis, en la mateixa carretera GI-623.
La parada del nucli de Saus disposa d'una marquesina a costat i costat de la carretera. En aquest cas, el creuament de la carretera es pot realitzar a través d'un pas soterrat.

La parada del nucli de Camallera tant sols es troba situada en un dels dos costats de la carretera, concretament, la més propera al nucli de Vilaür, en sentit Orriols. No existeix marquesina, tant sols una petita senyalització, en que l'aturada del transport s'ha de realitzar en el camí d'accés d'una empresa.
La parada del nucli de Llampaies també només es troba situada en un dels dos costats de la carretera, concretament en el més proper al nucli, en sentit l'Escala. No existeix marquesina, tant sols una petita senyalització. Per tal de realitzar l'aturada, els combois utilitzen el carril de desacceleració d'entrada al nucli de Llampaies.



Imatge de les parades de bus interurbà de Saus i Llampaies, respectivament.

Figura 42.

2.2 PROPOSTES D'ACTUACIÓ

A continuació s'enumeren les propostes o recomanacions en relació a la xarxa d'itineraris principals per a transport col·lectiu que caldria incorporar en el desenvolupament del POUM de Saus, Camallera i Llampaies. Les accions es defineixen en:

- Acció 1. Incrementar la cobertura territorial i l'oferta del transport col·lectiu.
- Acció 2. Establir un gran pol de mobilitat obligada i d'esbarjo al voltant de l'estació de tren.

Acció 1. Incrementar la cobertura territorial i l'oferta del transport col·lectiu
L'actual oferta de transport col·lectiu de Saus, Camallera i Llampaies, entre el bus interurbà i el tren convencional és notable, i més tenint en compte els criteris que fixa el Pla d Transports de viatgers de Catalunya 2020. No obstant això, s'observen algunes mancances en relació a una major cobertura horària, per poder conciliar les hores d'entrada i sortida del lloc de treball. Per aquest motiu es proposa que el desenvolupament del planejament derivat del POUM vagi relacionat amb un increment del nombre d'expedicions entre Saus, Camallera i Llampaies i Girona i Figueres, respectivament. Ja sigui a través del bus interurbà, o bé del tren, de rodalies, o bé, de mitja distància. En aquest sentit, es pretén que el ferrocarril de mitja distància s'aturi a la població, augmentant d'aquesta manera, el nombre de freqüències i ampliant els horaris de serveis, així com el nombre potencial de desplaçaments. Tenint en compte que la futura mobilitat generada en transport públic fruit del desenvolupament dels PAU, PMU i SUD s'estima en uns 152 desplaçaments diaris, es considera que l'oferta actual i prevista en aquest estudi, resulta suficient per absorbir la demanda actual i futura.

Acció 2. Establir un gran pol de mobilitat obligada i d'esbarjo al voltant de l'estació de tren
La posició geogràfica de Saus, Camallera i Llampaies respecte la població de l'Escala, com a destí turístic, especialment en època estival, tant de població nacional com estrangera, converteixen l'estació en la parada del municipi en una parada molt propera al mar. Aquest fet, pot evidenciar l'estació de Saus, Camallera i Llampaies com un gran pol de la comarca en la seva part sud. L'estació per tant, haurà de fomentar a més, la mobilitat sostenible, establint-se una línia de bus, que uneixi poblacions properes com Ventalló o Viladamat, i que arribi a l'Escala. De manera que caldria potenciar i dinamitzar l'entorn de l'estació de ferrocarril de Camallera, aplicant-hi un tractament urbanístic especial, contemplant: • Prioritització de majors densitats edificatòries en aquells sectors més propers a l'estació del ferrocarril. • Preveure els usos amb una major mobilitat quantitativa i de caràcter intermunicpal amb el criteri de màxima proximitat a l'estació de tren. • Disposar d'un espai destinat a aparcament de dissuasió, pensat fonamentalment per a aquells usuaris que viuen fora del nucli de Camallera.

3. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETES

3.1 SITUACIÓ ACTUAL

Saus, Camallera i Llampaies no disposa de cap vial urbà destinat exclusivament als desplaçaments en bicicleta.

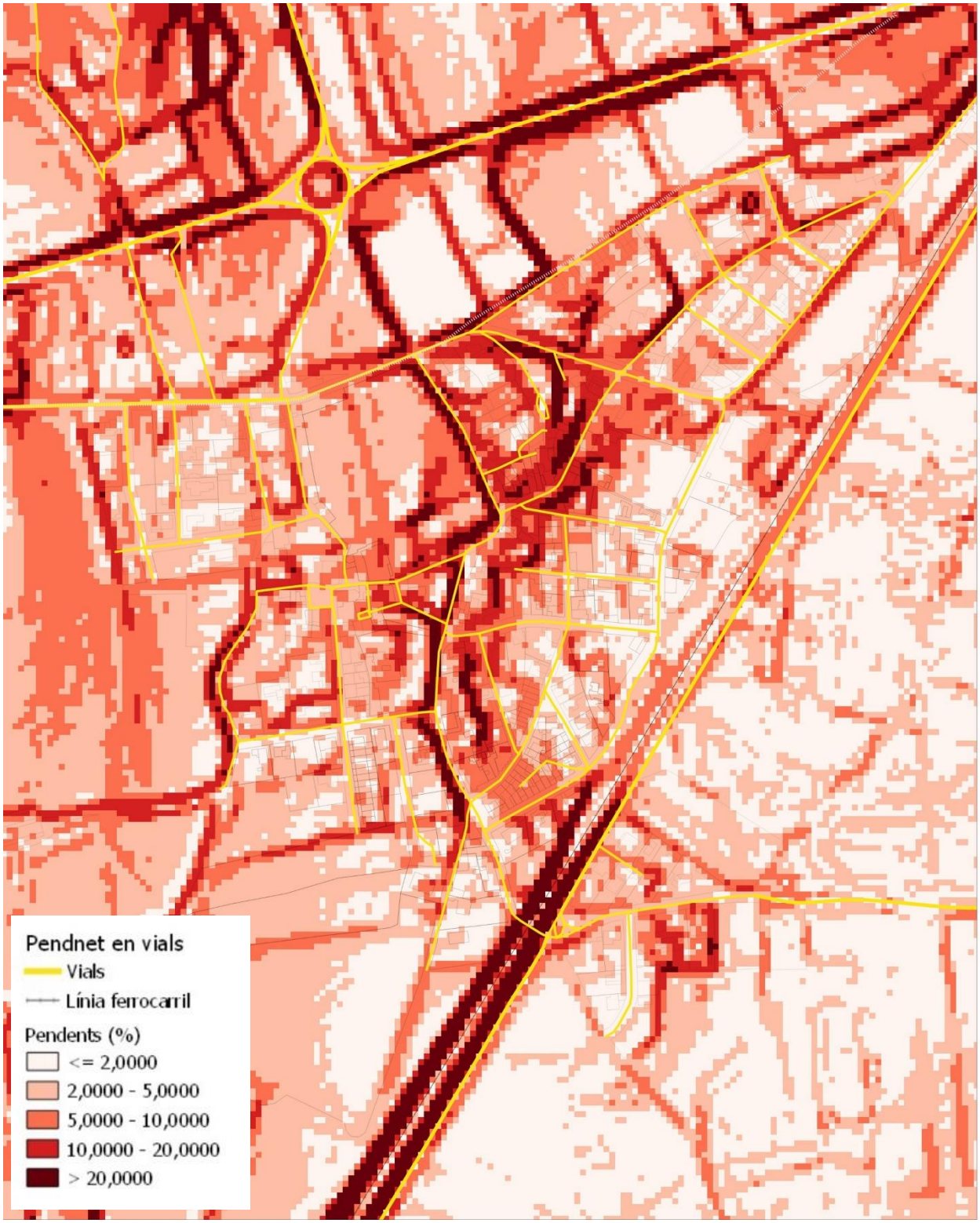
Pel que fa a la reserva d'aparcament per a bicicletes a la via pública cal tenir en compte que l'oferta existent és escassa. En aquests moments no existeix cap zona habilitada com a aparcament de bicicletes, tampoc propera en cap equipament municipal en cap dels nuclis.

D'altra banda, el Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya contempla la construcció d'una xarxa de carrils bici de 1.200 km, en un horitzó de 20 anys. Aquesta xarxa té la finalitat d'interconnectar els principals nucli s de població de Catalunya, així com fomentar la intermodalitat amb vagons adaptats i pàrquings a les estacions de transport púbic, campanyes de promoció de l'ús de la bicicleta, la creació duna entitat que gestiona les polítiques referents a la bicicleta i ajudes a la construcció de xarxes ciclistes locals. No obstant això, cap dels itineraris clicables proposats pel Pla Estratègic de la Bicicleta realitzarà un recorregut proper al municipi de Saus, Camallera i Llampaies.

A continuació es presenten uns plànols de la distribució dels vials dels diversos nuclis segons el grau de pendent que presenten, en la qual s'observa com la major part dels nuclis de Saus, Camallera i Llampaies, així com el veïnat de Lluena, compta amb pendents suaus, i per tant, aptes per a la circulació amb bicicleta. En aquest sentit, cal destacar que poden esdevenir vials de convivència entre el transport motoritzat i la bicicleta, tots aquells vials d'un sol sentit de circulació, i amb una intensitat de trànsit

inferior als 3.000 vehicles/dia (valor inferior en tots els vials del municipi, excepte en la carretera que uneix els diferents nuclis, la carretera GI-623).

Pel que fa als vials on el pendent pot obstaculitzar la mobilitat en bicicleta es concentren en la unió entre els Masos i Llampaies, i en algun vial del nucli de Saus, especialment al voltant de l'església, generalment es compta amb una alternativa de menor pendent.



Classificació dels vials del nucli de Camallera segons el pendent.



Classificació dels vials de Llampaies segons el pendent.



Classificació dels vials de Lluena segons el pendent.



Classificació dels vials de Saus segons el pendent.

3.2 PROPOSTES D'ACTUACIÓ

A continuació s'enumeren les propostes d'actuació en relació a la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes que caldria incorporar en el desenvolupament del POUM de Saus, Camallera i Llampaies:

- Acció 1. Definir la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes.
- Acció 2. Preveure una important dotació d'aparcament fora de la via pública.

Acció 1. Definir la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes

Definir la xarxa d'itineraris per a bicicletes. Aquests recorreguts han de comptar amb unes condicions mínimes de qualitat i característiques urbanes. En aquest sentit, en el disseny dels itineraris per a bicicletes previstos al municipi es prendrà com a referència els criteris i recomanacions que fixa el Manual per al Disseny de Vies Ciclistes de Catalunya, publicat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

La proposta de la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes de Saus, Camallera i Llampaies està format principalment per:

- Vials de convivència entre el trànsit motoritzat i la bicicleta. Aquests vials compten amb intensitats de trànsit baixes (inferiors a 3.000 vehicles/dia) i són d'un sol sentit de circulació, fet que permet la convivència entre el trànsit motoritzat i la bicicleta en un mateix espai, sempre i quan comptin amb una limitació efectiva de la velocitat de circulació en 30 km/h.
- La creació d'un camí verd entre els diversos nuclis del municipi, a través dels camins existents.

Aquesta xarxa d'itineraris principals per a bicicletes, ha de comptar amb un pendent màxim del 5%, només en supòsits excepcionals, degudament justificats, aquest pendent pot arribar al 8%, essent aquest un criteri d'obligat compliment per a tots els vials de nova urbanització.

Acció 2. Preveure una important dotació d'aparcament fora de la via pública

Preveure una important dotació fora de la via pública. A l'interior de l'edificació cal complir amb les indicacions que planteja el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, segons el qual fixa els següents mínims d'aparcament per a bicicletes a fora de la via pública:

Places mínimes d'aparcament per a bicicletes

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

Tot i això, tenir en compte les característiques del municipi i dels futurs sectors de desenvolupament del POUM es proposa modificar algunes de les ràtios que fixa el decret per adaptar-se a la realitat del municipi de Saus, Camallera i Llampaies:

- S'ha reduït la reserva de places d'aparcament per a bicicletes en els espais lliures fins a 0,5 places per cada 100 m² de sòl. Aquesta reducció es justifica amb la baixa densitat del municipi, amb una demanda de desplaçaments molt baixa.
- S'ha reduït la reserva de places d'aparcament per a bicicletes en l'ús industrial fins a 0,5 places per cada 100 m² de sòl. Aquesta reducció es justifica amb la baixa densitat del municipi, amb una demanda de desplaçaments molt baixa.

En aplicar les ràtios anteriors a les diferents superfícies de sol previstes en el POUM de Saus, Camallera i Llampaies s'obté una previsió total de **439 places d'aparcament per a bicicletes fora de la via pública**. A la via pública únicament es preveu la dotació per a 144 places dins l'ús d'espais lliures.

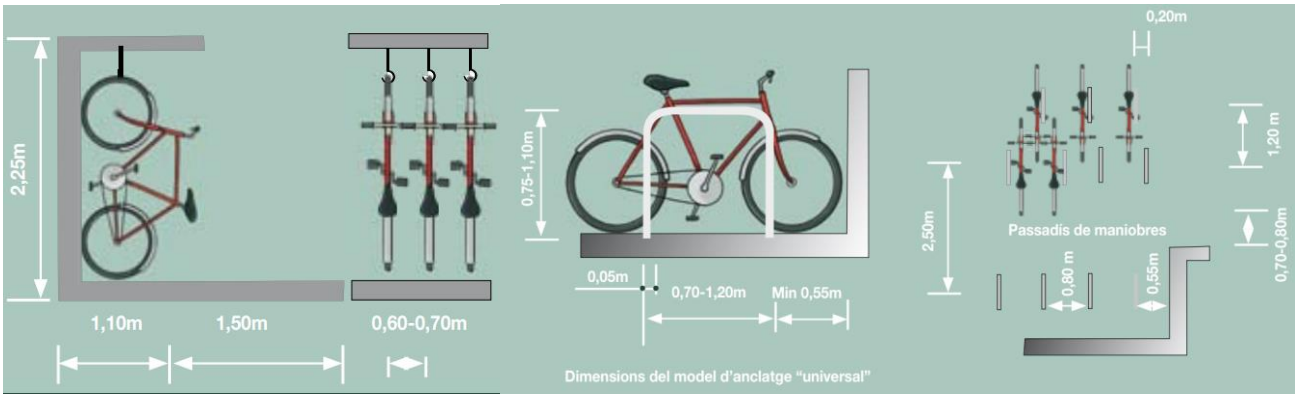
NOM SECTOR	NUCLI	ÚS DEL SÒL	SUPERFÍCIE (m²)	DENSITAT	RÀTIO	VIATGES/DIA
PAU 01	Camallera	Espais lliures	680		0,5 plaça/100m² d	3
		Serveis tècnics	-		0 plaça/100m² d	-
		Vialitat	680		0 plaça/100m² d	-
		Sòl privat	1.358	5	1 plaça/100m² d	5
PAU 02	Camallera	Espais lliures	3.316		0,5 plaça/100m² d	17
		Serveis tècnics	-		0 plaça/100m² d	-
		Vialitat	1.252		0 plaça/100m² d	-
		Sòl privat	11.825	0	1 plaça/100m² d	118
PAU 03	Camallera	Espais lliures	-		0,5 plaça/100m² d	-
		Serveis tècnics	-		0 plaça/100m² d	-
		Vialitat	790		0 plaça/100m² d	-
		Sòl privat	1.862	4	1 plaça/100m² d	4
PAU 04	Camallera	Espais lliures	643		0,5 plaça/100m² d	3
		Serveis tècnics	-		0 plaça/100m² d	-
		Vialitat	1.584		0 plaça/100m² d	-
		Sòl privat	4.371	12	1 plaça/100m² d	12
PAU 05	Camallera	Espais lliures	3.016		0,5 plaça/100m² d	15
		Serveis tècnics	-		0 plaça/100m² d	-
		Vialitat	2.167		0 plaça/100m² d	-
		Sòl privat	6.291	16	1 plaça/100m² d	16
PAU 06	Saus	Espais lliures	5.451		0,5 plaça/100m² d	27
		Serveis tècnics	-		0 plaça/100m² d	-
		Vialitat	1.165		0 plaça/100m² d	-
		Sòl privat	2.474	4	1 plaça/100m² d	4
PAU 07	Saus	Espais lliures	1.672		0,5 plaça/100m² d	8
		Serveis tècnics	-		0 plaça/100m² d	-
		Vialitat	799		0 plaça/100m² d	-
		Sòl privat	3.477	4	1 plaça/100m² d	4
PAU 08	Saus	Espais lliures	-		0,5 plaça/100m² d	-
		Serveis tècnics	419		0 plaça/100m² d	-
		Vialitat	949		0 plaça/100m² d	-
		Sòl privat	7.084	1	1 plaça/100m² d	1
PAU 09	Saus	Espais lliures	-		0,5 plaça/100m² d	-
		Serveis tècnics	-		0 plaça/100m² d	-
		Vialitat	773		0 plaça/100m² d	-
		Sòl privat	2.041	4	1 plaça/100m² d	4
PAU 10	Saus	Espais lliures	741		0,5 plaça/100m² d	4
		Serveis tècnics	-		0 plaça/100m² d	-
		Vialitat	185		0 plaça/100m² d	-
		Sòl privat	530	1	1 plaça/100m² d	1

PAU 11	Llampaies	Espais lliures	723		0,5 plaça/100m² d	4
		Serveis tècnics	-		0 plaça/100m² d	-
		Vialitat	1.348		0 plaça/100m² d	-
		Sòl privat	1.608	3	1 plaça/100m² d	3
PAU 12	Llampaies	Espais lliures	1.352		0,5 plaça/100m² d	7
		Serveis tècnics	-		0 plaça/100m² d	-
		Vialitat	462		0 plaça/100m² d	-
		Sòl privat	1.637	2	1 plaça/100m² d	2
PMU 01	Camallera	Espais lliures	983		0,5 plaça/100m² d	5
		Serveis tècnics	-		0 plaça/100m² d	-
		Vialitat	1.845		0 plaça/100m² d	-
		Sòl privat	4.756	7	1 plaça/100m² d	7
PMU 02	Camallera	Espais lliures	1.302		0,5 plaça/100m² d	7
		Serveis tècnics	-		0 plaça/100m² d	-
		Vialitat	1.628		0 plaça/100m² d	-
		Sòl privat	3.582	12	1 plaça/100m² d	12
PMU 03	Camallera	Espais lliures	8.903		0,5 plaça/100m² d	45
		Serveis tècnics	-		0 plaça/100m² d	-
		Vialitat	4.334		0 plaça/100m² d	-
		Sòl privat	10.426	24	1 plaça/100m² d	24
SUD 01	Lluena		362.384	78	1 plaça/100m² d	78
TOTAL		**Espais lliures**	**28.782**		0,5 plaça/100m² d	**144**
		Serveis tècnics	**419**		0 plaça/100m² d	**-**
		Vialitat	**19.961**		0 plaça/100m² d	**-**
		Sòl privat	**63.322**	**177**	1 plaça/100m² d	**295**
TOTAL PLACES APARCAMENT						**439**

En qualsevol cas, si la demanda d'aparcament dels espais lliures supera l'oferta prevista caldrà augmentar la dotació fins a garantir la ràtio que fixa el Decret 344/2006 d'1 plaça/100 m² de sòl.

De forma orientativa la reserva d'espai prevista per l'aparcament de bicicletes serà de:

- 1,28 m² per cada plaça pels aparcament en forma d'U invertida.
- 0,91 m² en aparcaments de subjecció vertical.
- 0,61 m² en aparcaments de dos nivells.



Suports per a bicicletes.

4. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VEHICLES

4.1 SITUACIÓ ACTUAL

Parc mòbil

Dins del conjunt de Catalunya, la comarca del Baix Empordà presenta un elevat nombre de vehicles per cada 1.000 habitants (índex de motorització). La mitjana catalana és de 694 vehicles/1.000 habitants, mentre que a l'Alt Empordà és de 893 vehicles/1.000 habitants. No obstant això, el municipi de Saus, Camallera i Llampaies presenta un valor lleugerament superior a la mitjana comarcal (962 vehicles/1.000 habitants).

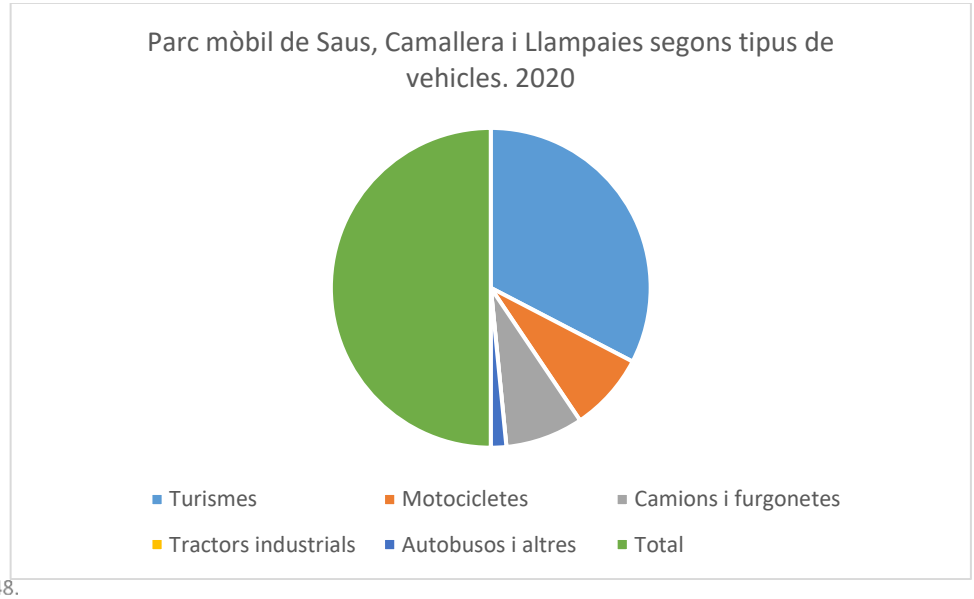


Figura 48.

Parc mòbil de Saus, Camallera i Llampaies segons tipus de vehicles. 2020.

En els darrers 22 anys, l'índex de motorització s'ha incrementat al voltant d'un 24% a causa d'un increment més ràpid del nombre de vehicles respecte el nombre d'habitants.

Any	Índex de motorització
2020	971,96
2019	977,30
2018	968,16
2017	964,24
2016	964,37
2015	959,04
2014	954,60
2013	1005,12
2012	961,59
2011	984,62
2010	980,39
2009	988,28
2008	994,74
2007	960,53
2006	933,51
2005	881,31
2004	896,21
2003	878,53
2002	856,75
2001	885,46
2000	847,38
1999	793,45
1998	783,43

Figura 49. *Evolució de l'índex de motorització (nombre de vehicles/1.000 habitants) de Saus, Camallera i Llampaies. 1998-2020.*

Finalment, un aspecte rellevant és la ràtio del nombre de turisme per llar principal. Actualment la mitjana de nombre de vehicles per llar principal és de 1,73 turismes i 0,42 motocicletes.

Vialitat interna

En analitzar la vialitat interna de Saus, Camallera i Llampaies cal destacar la rellevància dels eixos viaris que actuen com a principals distribuïdors del trànsit intern de la ciutat:

- Carrer de Banyoles, al nucli de Camallera, travessa el nucli d'oest a est.
- Carrer Josep de Ribot, al nucli de Camallera, al centre creuant el nucli d'oest a est.
- Carrer de Sant Sebastià, al nucli de Camallera, creua el nucli de sud a nord.
- Carrer de les Eres, al nucli de Saus, creua el nucli de sud a nord.
- Carrer de l'Església, al nucli de Llampaies, creua el nucli de nord a sud.

Els carrers que formen els diversos cascs antics dels nuclis del municipi es caracteritzen per tenir seccions molt estretes, fins al punt que en determinats trams la circulació de vianants i vehicles resulta dificultosa.

En els darrers anys s'ha optat per implantar mesures de pacificació del trànsit en els carrers més transitats i/o propers a equipaments públics. Per fer-ho s'ha col·locat diversos passos de vianants

elevats i bandes rugoses, amb l'objectiu de reduir la velocitat dels vehicles motoritzats i així augmentar la seguretat de tots els usuaris de la via.

D'altra banda, en la xarxa viària corresponent als nuclis del municipi es detecten dificultats de circulació a causa de problemes de senyalització. A més, el fet de disposar de l'estació de ferrocarril en el costat est del nucli de Camallera, al costat contrari de la carretera GI-623, sense una clara connexió, havent de creuar el nucli per carrers del casc antic.

Aparcament

Els diferents nuclis de Saus, Camallera i Llampaies presenten certes dificultats per garantir l'aparcament a la via pública. Cal tenir en compte que la majoria de carrers que formen l'entramat urbà no permeten l'aparcament en calçada degut a l'escassa amplada d'aquests. Com a conseqüència es detecten nombrosos casos d'irregularitats de vehicles mal aparcats. En aquest sentit cal destacar la situació de múltiples carrers, a destacar el carrer de Josep de Ribot, on l'aparcament indegut provoca l'ocupació de part de la calçada i de la vorera. Aquest fet dificulta notablement la mobilitat del trànsit rodat i peatonal.

Únicament es disposa d'espai suficient per estacionar a la via pública en els carrers de recent urbanització. En aquest sentit cal destacar el carrer Nou, que malgrat ser un vial sense una continuïtat actualment.



Carrer de Josep de Ribot i carrer Nou, al nucli de Camallera.

Per altra banda, les principals zones d'aparcament degudament senyalitzades del municipi són:

- 60 places a l'aparcament del pavelló, al nucli de Camallera.
- 30 places a l'aparcament de l'estació de ferrocarril, al nucli de Camallera.

Les principals zones d'aparcament de forma improvisada del municipi són:

- 15 places a l'espai al costat de Santa Eugènia, al nucli de Saus.
- 10 places a l'aparcament del local social, al nucli de Saus.
- 10 places a la Plaça de Feliu, al nucli de Camallera.
- 10 places a la Plaça Major, al nucli de Llampaies.
- 4 places a la Plaça de l'Església, al nucli de Llampaies.

Actualment en el municipi de Saus, Camallera i Llampaies hi ha pocs espais destinats a estacionament de vehicles de forma regulada, tots es troben en el nucli de Camallera, encara que no es cobreix del tot

la demanda. I per això, en determinats espais s'han improvisat diversos aparcaments en espais públics com places per estacionar vehicles privats.

En els nuclis de Saus i Llampaies s'han improvisat diversos aparcaments espontanis en espais públics, ja sigui al costat d'equipaments, com els dos locals socials, dels respectius nuclis, o bé, en espais públics de plaça, ocupades per vehicles privats.

4.2 PROPOSTES D'ACTUACIÓ

A continuació s'enumeren les propostes o recomanacions en relació a la xarxa d'itineraris principals per a vehicle privat que caldria incorporar en el desenvolupament del POUM de Saus, Camallera i Llampaies.

Acció 1. Definir la xarxa d'itineraris principals per a vehicles.
Acció 2. Pacificació de la resta de la vialitat del municipi.
Acció 3. Garantir una dotació mínima d'aparcament fora de la via pública.
Acció 4. Establir una nova política d'aparcament.
Acció 5. Implantar un nou giratori en la carretera GI-623.

Acció 1. Definir la xarxa d'itineraris principals per a vehicles

Es considera que la xarxa bàsica està formada únicament per:

- La carretera GI-623

D'altra banda, cal tenir en compte alguns carrers de la vialitat interna que malgrat ser de caràcter veïnal o local actuen com a distribuïdors del trànsit intern de Saus, Camallera i Llampaies:

- El carrer de Banyoles, a Camallera
- L'Avinguda de Saus, a Camallera
- El carrer de Sant Sebastià, a Camallera
- El carrer de Josep de Ribot, a Camallera
- El carrer de les Eres, a Saus
- La carretera de Llampaies, a Llampaies

En aquells vials de nova urbanització inclosos en la xarxa viària principal es recomana que dipsosi d'una amplada per carril de circulació d'entre 3,00 i 3,25 metres per tal de garantir la circulació del trànsit rodat, però alhora evitar que siguin prou ample com per permetre l'estacionament en doble filera.

Per altra banda, aquests vials han de tenir prioritat en relació a la resta dels vials del municipi.

Cal fixar com a criteri obligatori que tot vial de nova urbanització previst al POUM haurà de comptar amb la següent amplada mínima:

- 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.
- L'amplada mínima dels carrers planificats com a xarxa bàsica en sòl urbanitzable, així com dels trams de carretera definits com a trams urbans.

Acció 2. Pacificació de la resta de la vialitat del municipi

En la resta dels vials actuals i futurs del municipi es proposa establir mesures per tal de fer efectiva la seva progressiva pacificació. En aquest sentit es planteja:

- Sempre que sigui possible propiciar la seva conversió a vials de sentit únic, incrementant l'espai destinat a vianants.
- Limitar la velocitat a 30 km/h, i a l'entorn dels equipaments municipals o vials de plataforma única, reduir la velocitat màxima a 20 km/h.
- Convertir en vials de plataforma única tots els carrers amb una secció igual o inferior a 5,8 m, tot i que aquesta mesura es recomana aplicar-la als vials amb una secció inferior a 7,1 metres, quan no es pugui complir la secció de vorera de 1,80m, 3,50 metres de calçada i 3,50 metres de vorera.
- Minimitzar l'espai destinat al trànsit rodat a una amplada que no hauria de superar els 2,8 metres per carril de circulació, tenint en compte que existeix un pas de bombers de 3,50 metres.
- Implantar mesures per tal d'afavorir la pacificació dels vials (plataformes elevades, bandes rugoses, etc.)
- Valorar la necessitat de disposar de barres físiques que separin l'espai destinats a vianants de l'espai pel trànsit motoritzat, amb l'objectiu d'evitar l'aparcament indegut sobre la vorera.

Acció 3. Garantir una dotació mínima d'aparcament fora de la via pública

En aquest sentit una de les prioritats del POUM de Saus, Camallera i Llampaies és garantir que el parc mòbil residencial de la localitat no aparqui a la via pública, sinó que disposi d'aparcament a l'interior de l'edificació.

El Decret 344/2006 fixa les ràtios següents per a usos residencials i industrials, entre d'altres:

- Una dotació mínima d'1 plaça d'aparcament per a cada habitatge o d'1 plaça d'aparcament de cotxe per cada 100 m² de sostre construït o fracció.
- Una dotació mínima de 0,5 places d'aparcament de motocicleta per cada habitatge o 100 m² de sostre o fracció.
- Una dotació mínima d'1 plaça d'aparcament de cotxe per cada 100 m² de sostre construït o fracció.

Tot i això, cal tenir en compte la reserva d'aparcament que es preveu en la normativa del POUM.

SECCIÓ 3. REGULACIÓ ESPECÍFICA DE L'ÚS D'APARCAMENT

Article 89. Condicions generals sobre la reserva d'aparcaments en les edificacions.

1. *En totes les edificacions de nova planta o en les reformes i ampliacions on s'augmenti en 3 o més habitatges el nombre d'habitatges existents, s'hauran de preveure en el projecte, com a requisit indispensable per a l'obtenció de llicència, la reserva d'espai per a les places d'aparcament assenyalades en l'article següent. Ja sigui a l'interior del mateix edifici, o en terrenys edificables del mateix solar.*
2. *Quan l'edifici es destini a més d'un ús dels expressats en l'article següent, el nombre mínim de places d'aparcament serà el resultat d'aplicar els diferents paràmetres sobre cada ús. Si els usos no estan especificats en l'article següent s'aplicarà per analogia l'assenyalat en l'esmentat article.*

Article 90. Previsió mínima de places d'aparcament obligatòries.

Aquest Pla d'Ordenació Urbanística Municipal determina la necessitat de disposar d'un nombre de places d'aparcament en funció dels usos i del sostre permesos en cada zona. Un cop aplicats aquests coeficients, la fracció s'arrodonirà per sobre per tal d'obtenir la corresponent reserva d'aparcament.

1. *Ús d'habitatge:*
   a. *Una plaça per a turismes per cada habitatge inferior a 250 m^2 de superfície construïda residencial*
   b. *Dues places per a turismes cada habitatge superior o igual a 250 m^2 de superfície construïda residencial*
   c. *0,50 places de motocicletes per cada habitatge plurifamiliar o 1 plaça per cada 200 m^2 de sostre o fracció o 1 plaça per cada habitatge unifamiliar.*
2. *Ús comercial, en el que disposa el Decret Legislatiu 378/2006, de 10 d'octubre, pel que es desplega la Llei 18/2005, de 27 de desembre, d'equipaments comercials, la dotació mínima d'aparcament prevista serà:*
   a. *Ús comercial de superfície de venda total inferior a 400 m^2 no serà obligatòria la reserva de places d'aparcament.*
   b. *Ús comercial de superfície de venda total superior a 400 m^2, sempre que no estigui definida una tipologia específica que requereixi una dotació superior, s'haurà d'ajustar al que disposa la normativa específica d'un mínim de dues places d'aparcament per a cada 100 m^2 de superfície de venda.*
3. *Ús allotjament turístic. Una plaça per cada 10 places.*
4. *Ús oficines. Una plaça cada 100 m^2 de superfície construïda, si en té més de 200 m^2.*
5. *Ús de restauració. Una plaça per cada 8 places.*
6. *Ús industrial. Una plaça cada 100 m^2 de superfície útil, si en té més de 200 m^2.*
7. *Queden exempts de la dotació d'aparcaments, a més de les situacions que determini la normativa de cada zona, els edificis inclosos en el Catàleg de béns protegits d'aquest POUM ; així com en aquelles edificacions on justificadament no sigui possible tècnicament ubicar un aparcament, en aquests casos caldrà un informe favorable dels Serveis Tècnics Municipals.*

Article 91. Dimensió i ordenació de les places d'aparcament.

S'entén per plaça d'aparcament un espai mínim de 2,30 x 4,80m. L'espai mínim per les places situades als extrems serà de 2,50 x 4,80m, i per les tancades o contigües a una plaça tancada serà de 2,65 x 4,80m.

La taula següent mostra les necessitats **d'aparcament a fora de la via pública** per a cadascun dels sectors del POUM, segons els criteris del Decret 344/2006 i també segons les recomanacions de l'apartat anterior.

SECTOR	NUCLI	SUPERFÍCIE Sostre (m²)	DENSITAT	SUP. MITJANA	RÀTIO	PLACES	
PAU 01	Camallera	2.718	5	544	2 places/habitatge	10	turismes
					1 places/habitatge	5	motocicletes
PAU 02	Camallera	16.393	0	1639	0,5 places/100m² sostre	59	turismes
					0,5 places/100m² sostre	82	motocicletes
PAU 03	Camallera	2.652	4	663	2 places/habitatge	8	turismes
					1 places/habitatge	4	motocicletes
PAU 04	Camallera	6.598	12	550	2 places/habitatge	24	turismes
					1 places/habitatge	12	motocicletes
PAU 05	Camallera	11.474	16	717	2 places/habitatge	32	turismes
					1 places/habitatge	16	motocicletes
PAU 06	Saus	9.090	4	2273	2 places/habitatge	8	turismes
					1 places/habitatge	4	motocicletes
PAU 07	Saus	5.948	4	1487	2 places/habitatge	8	turismes
					1 places/habitatge	4	motocicletes
PAU 08	Saus	8.452	1	8452	2 places/habitatge	2	turismes
					1 places/habitatge	1	motocicletes
PAU 09	Saus	2.814	4	704	2 places/habitatge	8	turismes
					1 places/habitatge	4	motocicletes
PAU 10	Saus	1.456	1	1456	2 places/habitatge	2	turismes
					1 places/habitatge	1	motocicletes
PAU 11	Llampaies	3.679	3	1226	2 places/habitatge	6	turismes
					1 places/habitatge	3	motocicletes
PAU 12	Llampaies	3.175	2	1588	2 places/habitatge	4	turismes
					1 places/habitatge	2	motocicletes
PMU 01	Camallera	7.584	7	1083	2 places/habitatge	14	turismes
					1 places/habitatge	7	motocicletes
PMU 02	Camallera	6.512	12	543	2 places/habitatge	24	turismes
					1 places/habitatge	12	motocicletes
PMU 03	Camallera	23.663	24	986	2 places/habitatge	48	turismes
					1 places/habitatge	24	motocicletes
SUD 01	Lluena		78		2 places/habitatge	156	turismes
					1 places/habitatge	78	motocicletes
TOTAL		**112.208**	**177**	**634**	**2 places/habitatge**	**413**	**turismes**
					1 places/habitatge	**259**	**motocicletes**

Així doncs, els nous desenvolupaments que es proposen en el POUM de Saus, Camallera i Llampaies, hauran de dotar un total de **413 places d'aparcament per a turismes i un total de 259 places d'aparcament per a motocicletes fora de la via pública**.

Acció 4. Establir una nova política d'aparcament

Actualment una part molt important de la dotació d'aparcament de Saus, Camallera i Llampaies, tant residencial com relacionat a usos quotidians, és en superfície i a la via púbica. L'estratègia en relació a l'aparcament al municipi hauria de tenir molt en compte els següents aspectes:

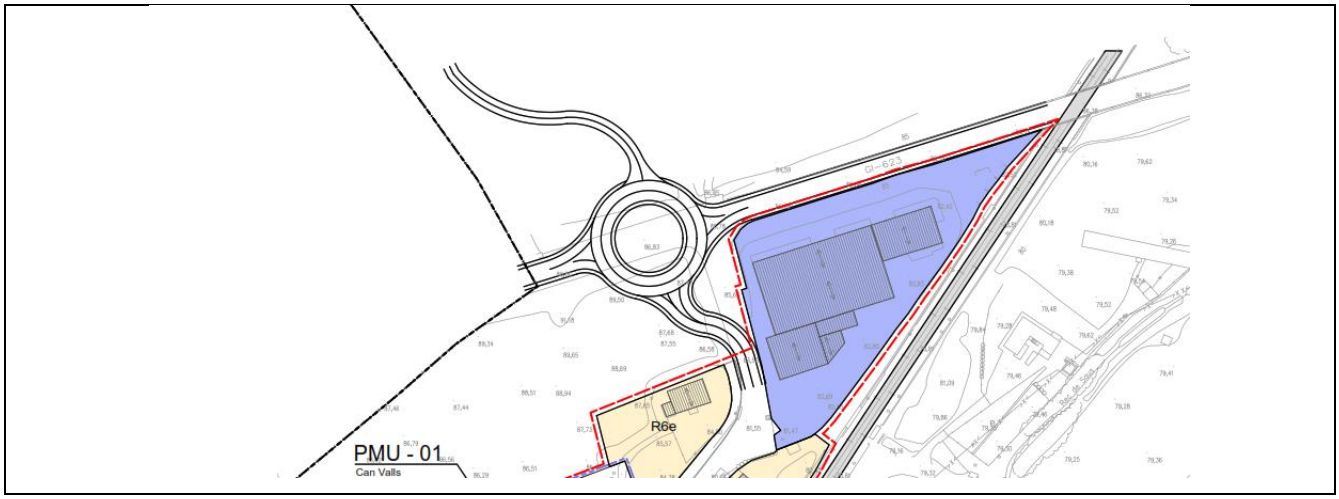
- Garantir que l'aparcament residencial s'ubiqui fora de la via pública.
- Incrementar la dotació d'aparcament públic a fora de la via pública, tant per cobrir els dèficits residencials com per cobrir les necessitats d'aparcament puntual forani.
- Garantir l'existència d'aparcament prop de les parades de transport col·lectiu per garantir la intermodalitat, en especial, a l'estació de ferrocarril.
- Potenciar l'aparcament dissuasiu perifèric als diversos nuclis, però amb una accessibilitat directe a aquesta (a menys de 250 metres) per tal d'evitar la recerca d'aparcament pels vials de l'interior dels nuclis. Aquesta actuació ha d'anar acompanyada d'una reducció de la dotació d'aparcament als centres dels nuclis, en especial de l'aparcament irregular en els carrers que els conformen.

Acció 5. Implantar un nou giratori en la carretera GI-623.

En aquests moments, una part important de la mobilitat del nucli de Camallera discorre per l'Avinguda de Saus. La seva connexió o enllaç amb la carretera GI-623 és actualment un punt negre. Degut a la perillositat de la incorporació, en una carretera amb un volum elevat de trànsit, especialment en la temporada estival. Per això, el present document, proposa implantar un nou giratori d'enllaç amb la carretera GI-623 i l'Avinguda de Saus, una de les principals artèries de comunicació del nucli de Camallera.

El nou giratori queda reflectit en els plànols d'ordenació del present POUM. El giratori doncs permetrà:

- Dotar de major seguretat en l'enllaç de l'Avinguda de Saus i la carretera GI-623.
- Minorar el trànsit rodat que discorri per l'interior del nucli de Camallera.
- Facilitar la connexió del Veïnat de Lluena i de Vilopriu
- Reduir la velocitat en la carretera de titularitat de la Diputació de Girona.



5. DISTRIBUCIÓ DE MERCADERIES

5.1 SITUACIÓ ACTUAL

Actualment, la distribució de mercaderies pels interiors dels nuclis de Saus, Camallera i Llampaies presenten dificultats de circulació pels interiors dels nuclis urbans degut a les condicions de les trames urbanes. En aquest sentit, existeixen algunes senyals viaries que prohibeixen la circulació de vehicles pesants, degut fonamentalment a disposar de seccions estretes i sinuoses. Per tant, la distribució de mercaderies es dirigeix cap a la resta de vials que compten amb una secció viària més important.



Vials estrets i sinuosos, carrer de les Eroles (Saus), carrer de l'Església (Camallera) i carrer de l'Església (Llampaies).

D'altra banda els accessos a nuclis com el dels Masos també presenten unes característiques poc adequades per facilitar la circulació de vehicles pesants. En aquest sentit el carrer dels Masos, que dona accés a un conjunt d'habitatges, es tracta d'un carrer de doble sentit amb una amplada total de calçada de 3.00 metres.



Entrada al nucli dels Masos, pel carrer dels Masos, amb una secció de 3.00m.

5.2 PROPOSTES D'ACTUACIÓ

A continuació s'enumeren les propostes o recomanacions en relació a la distribució de mercaderies en el desenvolupament del POUM de Saus, Camallera i Llampaies. Les accions proposades són:

Figura 52.

Acció 1. Desviar tot el trànsit de vehicles pesants pels carrers que formen la xarxa viària principal.
Acció 2. Distribució de mercaderies i reserva d'aparcament per les operacions de càrrega i descàrrega a fora de la via pública.

Acció 1. Desviar tot el trànsit de vehicles pesants pels carrers que formen la xarxa viària principal
Per tal de garantir unes condicions òptimes de seguretat viària per a vianants i conductors es proposa desviar el trànsit de vehicles pesants per aquells carres que formen part de la xarxa principal. D'aquesta forma es col·labora en la pacificació dels vials que no formen part d'aquesta xarxa viària de distribució. Es proposa distribuir el trànsit de vehicles pesats pels vials: • El carrer de Banyoles, a Camallera • L'Avinguda de Saus, a Camallera • El carrer Perimetral, a Saus • La carretera de Llampaies, a Llampaies

Acció 2. Distribució de mercaderies i reserva d'aparcament per les operacions de càrrega i descàrrega a fora de la via pública
En relació a la càrrega i descàrrega de mercaderies el POUM de Saus, Camallera i Llampaies haurà de tenir en compte els següents aspectes genèrics que fixa el Decret 344/2006, segons el qual: • Els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, al interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar.

- Cal fer una reserva de places per càrrega i descàrrega a la via pública. Reservar una plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments. En ús d'oficines 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre.

Aquestes actuacions caldrà tenir-les en compte en els sectors del POUM quan es conegui exactament la superfície destinada a activitats comercials, oficines o indústries. Els diferents estudis de mobilitat de les eines de planejament derivat hauran de detallar el nombre de places de càrrega i descàrrega de mercaderies a reservar, les necessitats o no de molls de càrrega i la superfície de magatzem.

6. INDICADORS DE GÈNERE

6.1 SITUACIÓ ACTUAL

En aquest apartat es tracta de definir indicadors de gènere quantitatius i qualitatiu, i estudiar la mobilitat de les dones i el seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic, per tal de donar compliment a l'article 10 del Decret 344/2006:

Article 10 Indicadors de gènere
Per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'utilitzar indicadors de gènere quantitatius i qualitatius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic.

La mobilitat generada en qualsevol espai té unes característiques concretes en funció del gènere de l'individu. Quan parlem de gènere, no significa que es tingui en compte únicament la dona, sinó que el terme "dona" engloba també tots aquells altres col·lectius més indefensos com: persones grans, infants, persones amb mobilitat reduïda, immigrants, etc.

Les dones no són un grup homogeni. No es pot parlar d'una experiència vital única de ser dona sinó d'una diversitat d'experiències. Les principals diferències entre les dones són: les diferents combinacions del gènere amb l'edat, la raça , la classe social, l'estat civil, i el tenir persones dependents a càrrec, de manera que les necessitats són majors per a les dones amb persones dependents, per a les dones cap a la família, per a les dones grans, i per a les immigrants, i es reforcen en cas de coincidir en una mateixa persona més d'una d'aquestes característiques.

En general, en el model urbà actual, la distribució zonificada i segregada ha consolidat a l'automòbil com a el mitjà de transport hegemònic i a la resta de mitjans amb un paper subsidiari, malgrat que la oferta de transport públic dins de les ciutats és molt completa. Aquest model urbà segregat no afavoreix la combinació de la vida personal i familiar amb el treball sinó tot el contrari doncs, les distàncies que han de recórrer els ciutadans per poder arribar a les serves destinacions quotidianes (treball, oci, estudi, compres, etc.) són cada vegada més grans. Aquest model urbà segregat té moltes disfuncions entre les quals destaca l'exclusió social lligada a les opcions d'accés i d'ús del vehicle privat.

Els petits municipis generalment també presenten un model urbà segregat (un casc antic, zona residencial, comercial, equipaments i industrial) on el vehicle privat é un paper encara més hegemònic que en les ciutats doncs aquests municipis petits solen tenir una mancança en l'oferta de transport públic.

El més significatiu és la diferència en el mode de transport emprat per homes i dones, en quant a les condicions, necessitats i maneres reals de desplaçar-se.

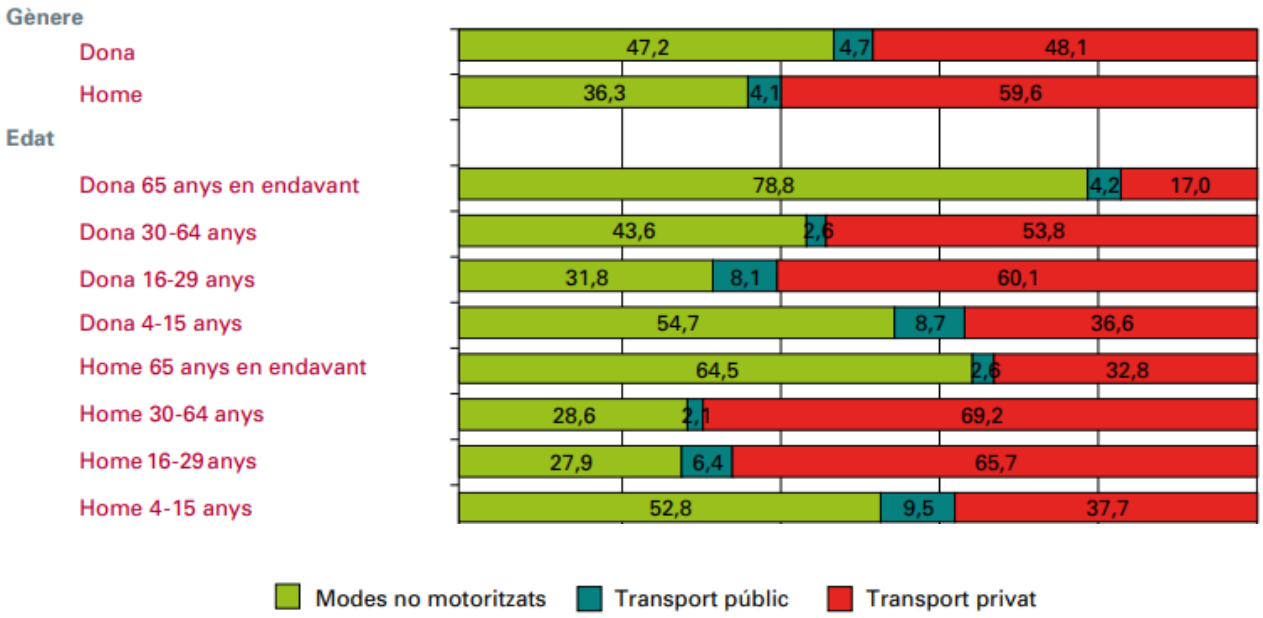


Figura 33.

Mobilitat quotidiana a Comarques Gironines, en dia feiner. Dades de l'EMQ 2006.

Els homes són els que més es mouen per temes ocupacionals: el 53,1% dels seus desplaçaments són per aquesta causa. En canvi, les dones destinen el 60% dels moviments a temes personals, que assoleixen un 65,2% en la franja dels 30 als 64 anys d'edat, cosa que fa patent les diferències per sexe en les taxes d'activitat i una activitat més elevada de dedicació femenina a les tasques familiars.

D'altra banda, l'edat escolar i la de jubilació són les que menys acusen la diferència de sexes (la primera per motius ocupacionals i la segona per motius personals).

Els homes fan servir el transport privat en un 60% dels desplaçaments, mentre que les dones només ho fan en un 48,1%. En qualsevol de les franges d'edat establertes, l'home supera la dona en l'ús d'aquest mode de transport. En canvi, la dona es desplaça més amb modes no motoritzats i amb transport públic.

L'únic grup femení que supera la mitjana masculina en l'ús del vehicle privat és el de 16 a 20 anys (60,1% dels moviments). Les dones a partir de 65 anys, el segment de població que ha tingut menys accés al permís de conduir i al vehicle propi, són les que realitzen més desplaçaments a peu (78,8%). A l'altre extrem hi ha el grup masculí de 30 a 64 anys, que només utilitza mitjans no motoritzats en un 28,6% dels desplaçaments. L'ús del transport públic té els percentatges més alts en els escolars i estudiants, especialment entre 4 i 15 anys i també en les dones de 16 a 29 anys.

Pel que fa al cas concret del municipi de Saus, Camallera i Llampaies, en dades de la mateixa Enquesta de Mobilitat de l'any 2006, es constaten diverses afirmacions:

- Els desplaçaments atrets al municipi, ja sigui per qüestions d'estudi o treball, estan igualades en qüestió de gènere, amb un 48.53% dels desplaçaments realitzats per dones, i un 51.47% per homes.
- Els desplaçaments generats al municipi, ja sigui per qüestions d'estudi o treball, es decanten més a favor del gènere masculí, que concentra un 58.42% dels desplaçaments, per un 41.58% dels desplaçaments que realitzen les dones.
- D'aquests desplaçaments generats pel municipi, 81 són externs, i un 56.79% són generats per homes, i un 43.21% generats per dones. Pel que fa als desplaçaments interns, 121, també existeix un major percentatge d'homes que els realitza, un 59.50%, per un 40.50% de les dones.



Figura 54. *Institut d'Estadística de Catalunya. Enquesta de mobilitat obligada.*

Com a resultat de la multi-diversitat de tasques que realitzen les dones en el seu doble paper en l'esfera pública i privada, les seves pautes de mobilitat es diferencien de la dels homes. Existeixen diversos estudis empírics sobre mobilitat des del punt de vista de gènere, realitzats per diferents països. Aquests estudis mostren diferències importants de gènere:

- Motius dels desplaçaments: les dones viatgen per més motius diferents.
- Pautes espacials dels viatges: les dones realitzen desplaçaments de tipus poligonal. Degut a la multi-diversitat de tasques.
- Número de viatges encadenats: les dones encadenen més viatges.
- Distància recorreguda: les dones recorren distàncies menors en cada viatge i un menor número total de quilòmetres al llarg del dia.
- Mode de transport: les dones utilitzen més el transport públic.
- Restriccions temporals i horàries: les dones depenen més dels horaris de funcionament del transport i d'obertura dels serveis públics.
- Seguretat: les dones s'auto-limiten en els seus desplaçaments per sensació d'inseguretat.
- Comoditat, ergonomia i accessibilitat: les dones no tenen les dimensions corporals per les quals es dissenyen els vehicles i les estacions.

El nou POUM ha de permetre canviar l'enfocament del planejament urbanístic i incloure en aquest la visió de gènere per tal de reconstruir una ciutat a escala humana, quotidiana i propera, on les necessitats de tots els col·lectius es vegin reflectides. S'ha de recuperar la ciutat compacta, multifuncional, diversa i heterogènia, on tot quedi a 10 minuts caminant.
Reconstruir l'espai quotidià per a rescatar el dret de tots els ciutadans, home i dona, de gaudir d'un espai que cobreix les seves necessitats d'activitat i sociabilitat i proporcioni més qualitat de vida a tots els ciutadans. Una ciutat a escala humana és caracteritza per distàncies curtes, periodicitat sincronitzada dels serveis i infraestructura i proximitat del treball, per tenir recorreguts segurs per a vianants i estar dotats de serveis públics i sistemes de transport públic freqüents i accessibles garantint la possibilitat de connexió amb àrees més allunyades i així ampliar el mercat laboral més enllà de l'espai estricte on es pot arribar a peu en un temps raonable.

Una altra estratègia per a la igualtat de gènere en els aspectes de mobilitat és garantir la seguretat en els espais públics. Hi ha una clara connexió entre el disseny urbà i la inseguretat que és el motiu pel qual les dones poden veure limitada la seva llibertat de moviment per un sentiment d'inseguretat. Integrar la seguretat urbana com atribut de l'espai físic en la planificació i desenvolupament del municipi permet promoure espais públics, carrers i perifèries urbanes més segures per a tots els habitants, tant per a homes com per a dones.

La seguretat és una condició bàsica de la qualitat de vida perquè és una necessitat corporal elemental. La seguretat inclou la protecció enfront a l'agressió física, el manteniment de la privacitat i la possibilitat de reduir les amenaces psíquiques d'altres persones.
Per tant, en el moment de planificar la ciutat és important tenir en compte tots aquests aspectes exposats anteriorment.

El municipi de Saus, Camallera i Llampaies presenta una estructura urbana composada per diversos nuclis de diverses dimensions, on les trames dels carrers no són uniformes, des de carreres estrets, en els casc antics, als nous vials del tipus d'eixamples de Saus i Camallera. La distribució onificada i segregada amb que s'han constituït els nuclis no afavoreix la pluralitat dels models familiars actuals perquè no està dissenyat tenint en compte les diverses necessitats de la població (accessibilitat, flexibilitat horària, seguretat, etc.)

6.1 PROPOSTES D'ACTUACIÓ

El desenvolupament del POUM de Saus, Camallera i Llampaies i les propostes de millora del present estudi de la mobilitat generada afavoriran els nuclis articulats, la integració territorial entre els llocs de residència, els serveis i equipaments, les àrees productives, mitjançant:

- Desenvolupament dels 12 Polígons d'Actuació Urbanística (PAU), 3 Plans de Millora Urbana (PMU), i 1 Sector de Sòl Urbanitzable Delimitat (SUD) integrant els espais amb la resta del municipi, millorant la connexió entre nuclis i tenint en compte en el seu desenvolupament la visió de gènere per tal de garantir un municipi multifuncional, a escala humana.

- Incrementant la xarxa d'itineraris per a vianants i per a bicicletes, per tal de connectar els diferents nuclis que conformen el municipi, les àrees d'equipaments, espais lliures, afavorint els desplaçaments no motoritzats (mobilitat més sostenible) dins del municipi.
- Millorant el servei del transport públic (ampliació de línies, augmentant la freqüència de pas, millorant la il·luminació i l'estat de les parades, etc.) afavorint l'ús del transport públic i el sentiment de seguretat de les dones.

Amb aquestes actuacions el desenvolupament del nou POUM comportarà que el municipi disposi d'una trama urbana integrada, compacta i equilibrada, més plurinacional, segura i accessible per a tothom, en definitiva un municipi més al amida de la quotidiana.

V. PROPOSTA DE FINANÇAMNENT DEL TRANSPORT PÚBLIC

L'oferta de transport públic de Saus, Camallera i Llampaies, entre el bus interurbà i el tren convencional és notable, i més tenint en compte els criteris que fixa el Pla de Transports de viatgers de Catalunya 2020.

Per aquest motiu es proposa que el desenvolupament del planejament derivat del POUM vagi relacionat amb un increment del nombre d'expedicions entre Saus, Camallera i Llampaies i Girona i Figueres, respectivament. Ja sigui a través del bus interurbà, o bé del tren, de rodalies, o bé, de mitja distància. En aquest sentit, es pretén que el ferrocarril de mitja distància s'aturi a la població, augmentant d'aquesta manera, el nombre de freqüències i ampliant els horaris de serveis, així com el nombre potencial de desplaçaments.

Tenint en compte aquestes consideracions, el dèficit d'explotació d'aquest increment de freqüència de transport públic s'hauria de calcular segons la fórmula proposada pel Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada en el seu Annex 4. Els valors a considerar són els següents:

- *D = Dèficit d'explotació del transport públic de superfície. El Decret fixa que aquest valor és del 70%.*
- *r = Increment dels km totals recorreguts a diari.*
- *P = Preu unitari del km recorregut*

Així, el finançament del transport públic s'hauria de calcula amb la següent fórmula:

$$Finançament = D\ (0{,}70) * r * p$$

Com que el servei és existent, i no hi ha un augment de distància del servei, no resultarà un dèficit d'explotació del transport, i per tant, no existirà un sobre cost pel municipi.

VI. ANNEX CARTOGRÀFIC

ÍNDEX DE PLÀNOLS

Plànol 1. Situació

Plànol 2 Avaluació de la Mobilitat Generada

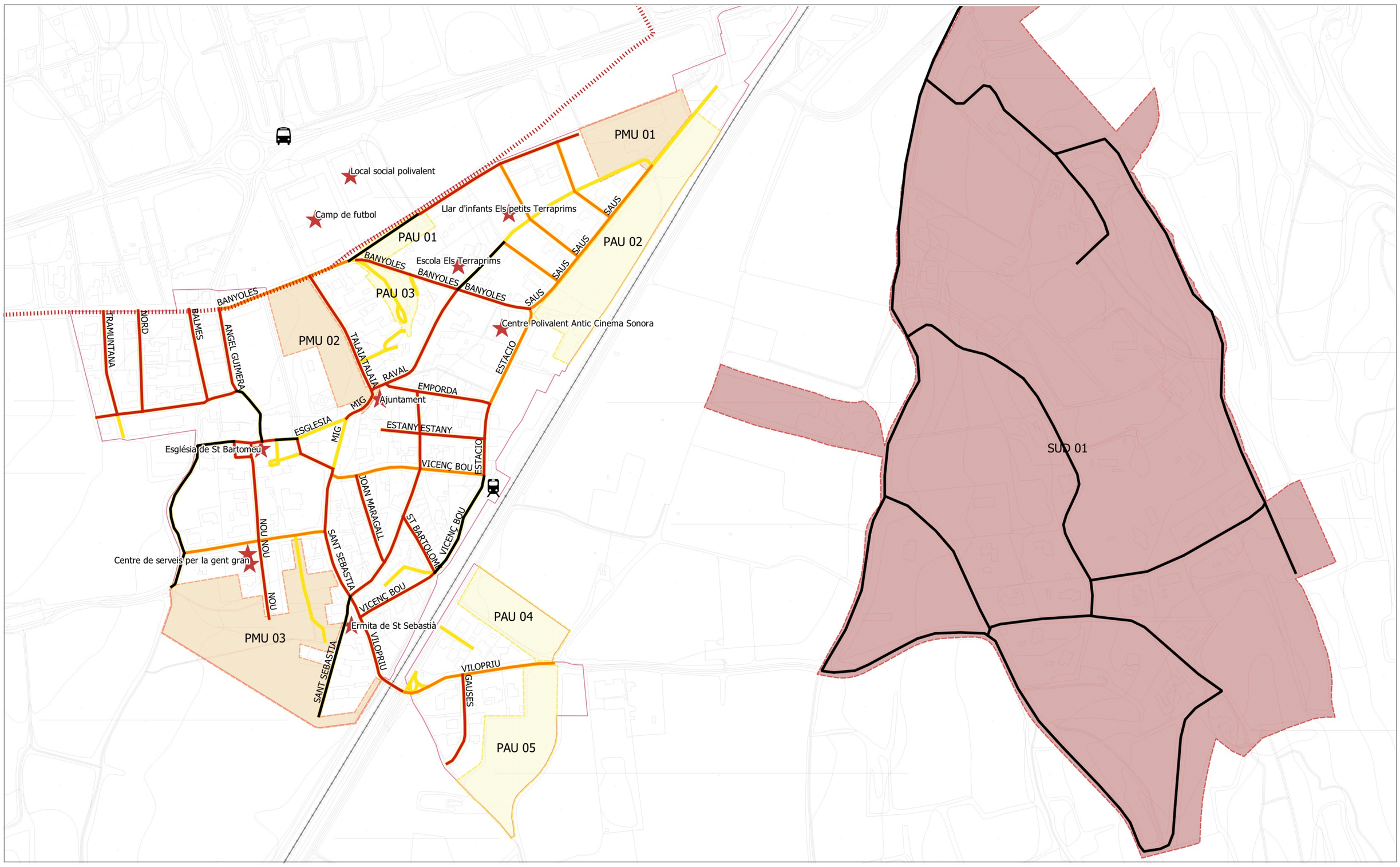
Plànol 3.1. Xarxa d'itineraris per a vianants actual
Plànol 3.2. Xarxa d'itineraris principal per a vianants

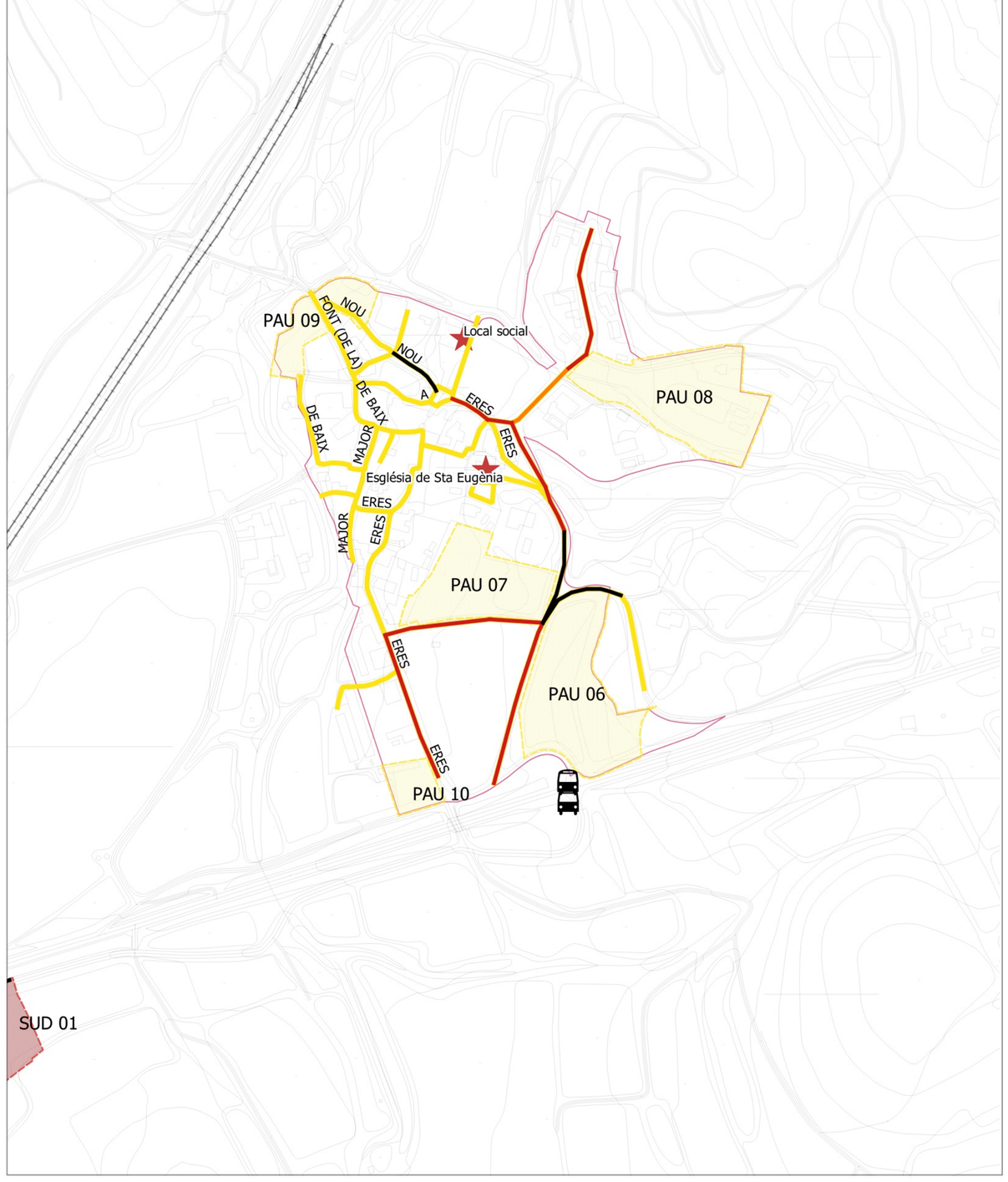
Plànol 4.1. Xarxa d'itineraris per a bicicletes actual
Plànol 4.2. Xarxa d'itineraris principal per a bicicletes

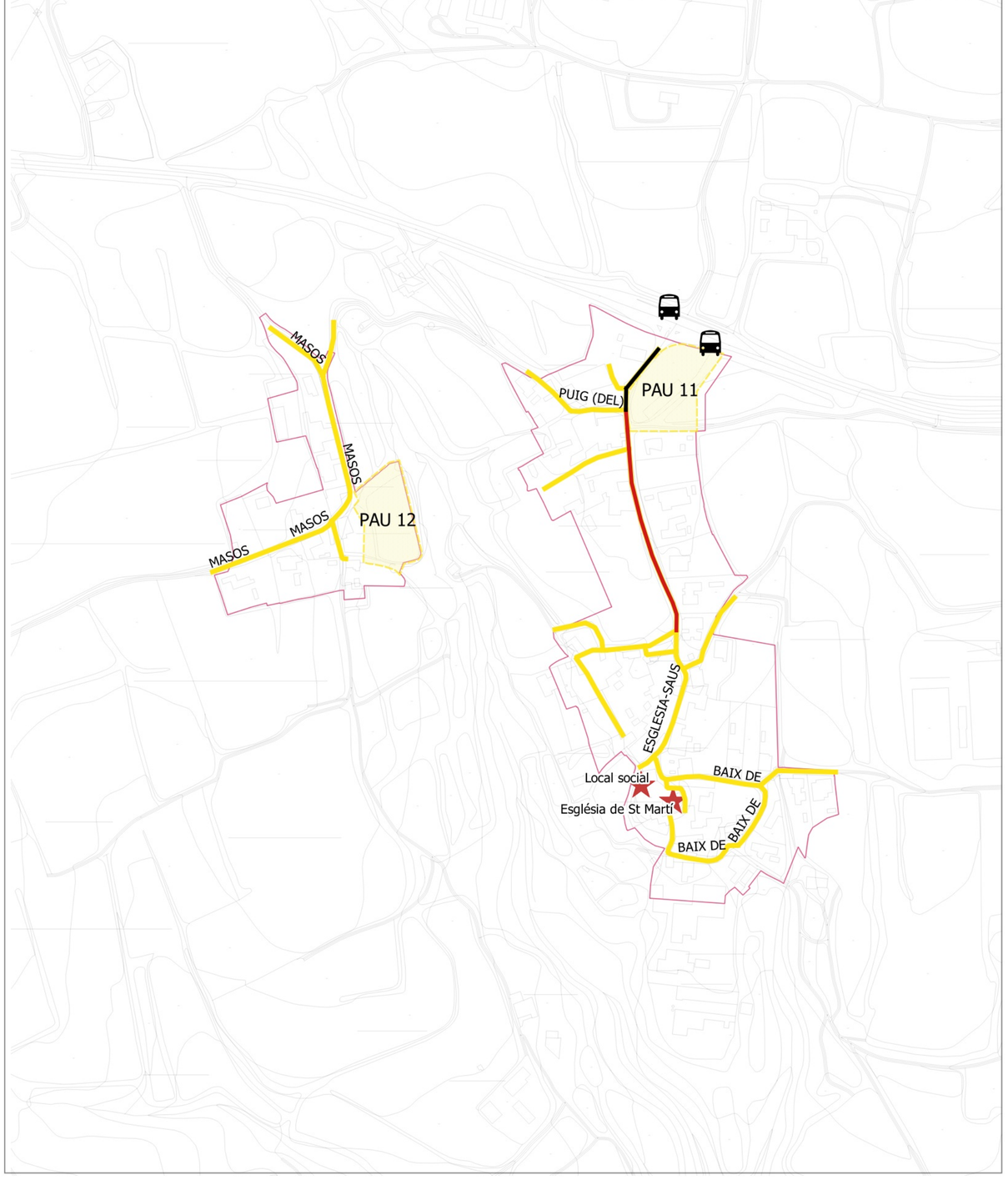
Plànol 5. Xarxa d'itineraris principal per a transport col·lectiu interurbà

Plànol 6.1. Xarxa d'itineraris per a vehicles actual. General
Plànol 6.2. Xarxa d'itineraris per a vehicles actual. Detalls

Plànol 6.3. Xarxa d'itineraris principal per a vehicles proposada. General
Plànol 6.4. Xarxa d'itineraris principal per a vehicles proposada. Detalls







Límit municpal Saus, Camallera i Llampaies
Línia ferrocarril
Centres atractors de mobilitat

Espai per a vianants
Sense vorera
Vorera inferior a 1.80m
Vorera superior a 1.80m
Plataforma única

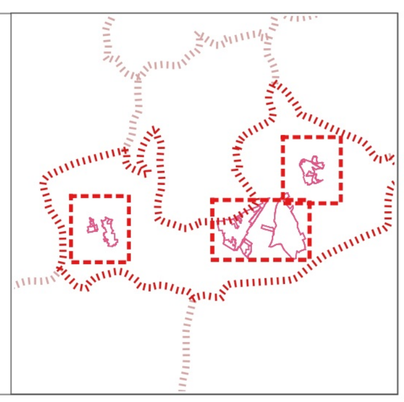
Sectors del POUM
SUD

PMU
PAU

Parades de transport col·lectiu
Parada tren existent
Parades bus existents

Cartografia topogràfica 1:1.000. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya. 2022.

Base catastral. Ministerio de Hacienda y Función Pública. 2022.



NÚMERO
03.1

TÍTOL
Xarxa d'itineraris per a vianants actual

ESCALA
DIN A1 1 / 3.000
DIN A3 1 / 6.000

ESCALA GRÀFICA

ORIENTACIÓ
N

Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal
Ajuntament de Saus, Camallera i Llampaies

MARÇ 2023

Redactors:

XAVIER FRIGOLA MERCADER, enginyer de camins
M. MERCÈ ORIOL HILARI, arquitecta

Local social polivalent
Camp de futbol
Llar d'infants Els petits Terraprims
Escola Els Terraprims
Centre Polivalent Antic Cinema Sonora
Ajuntament
Església de St Bartomeu
Centre de serveis per la gent gran
Ermita de St Sebastià
PAU 01
PAU 02
PAU 03
PAU 04
PAU 05
PMU 01
PMU 02
PMU 03
SUD 01
BANYOLES
SAUS
TRAMUNTANA
NORD
PALMES
ANGEL GUIMERA
PONENT-LLAMPAIES
ESGLESIA
MIG
TALAIA
RAVAL
EMPORDA
ESTACIO
ESTANY
JOSEP DE RIBOT
VICENÇ BOU
JOAN MARAGALL
ST BARTOLOME
SANT SEBASTIA
SANTIAGO RUSIÑOL
NOU
MIGDIA
VILOPRIU
HORTES
GAVASES
PAU 06
PAU 07
PAU 08
PAU 09
PAU 10
Local social
Església de Sta Eugènia
FRONT (DE LA)
DE BAIX
MAJOR
ERES
SUD 01
PAU 11
PAU 12
Local social
Església de St Martí
MASOS
PUIG (DEL)
MAJOR
PONENT-CAMALLERA
ESGLESIA-SAUS
BAIX DE

Límit municpal Saus, Camallera i Llampaies
Línia ferrocarril
Centres atractors de mobilitat
Xarxa d'itineraris principals per a vianants
Xarxa d'itineraris principals existents
Xarxxa d'itineraris de connexió amb els sectors del POUM
Sectors del POUM
SUD
PMU
PAU
Parades de transport col·lectiu
Parada tren existent
Parades bus existents

Cartografia topogràfica 1:1.000. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya. 2022.

Base catastral. Ministerio de Hacienda y Función Pública. 2022.

NÚMERO 03.2

TÍTOL Xarxa d'itineraris principal per a vianants

ESCALA
DIN A1 1 / 3.000
DIN A3 1 / 6.000

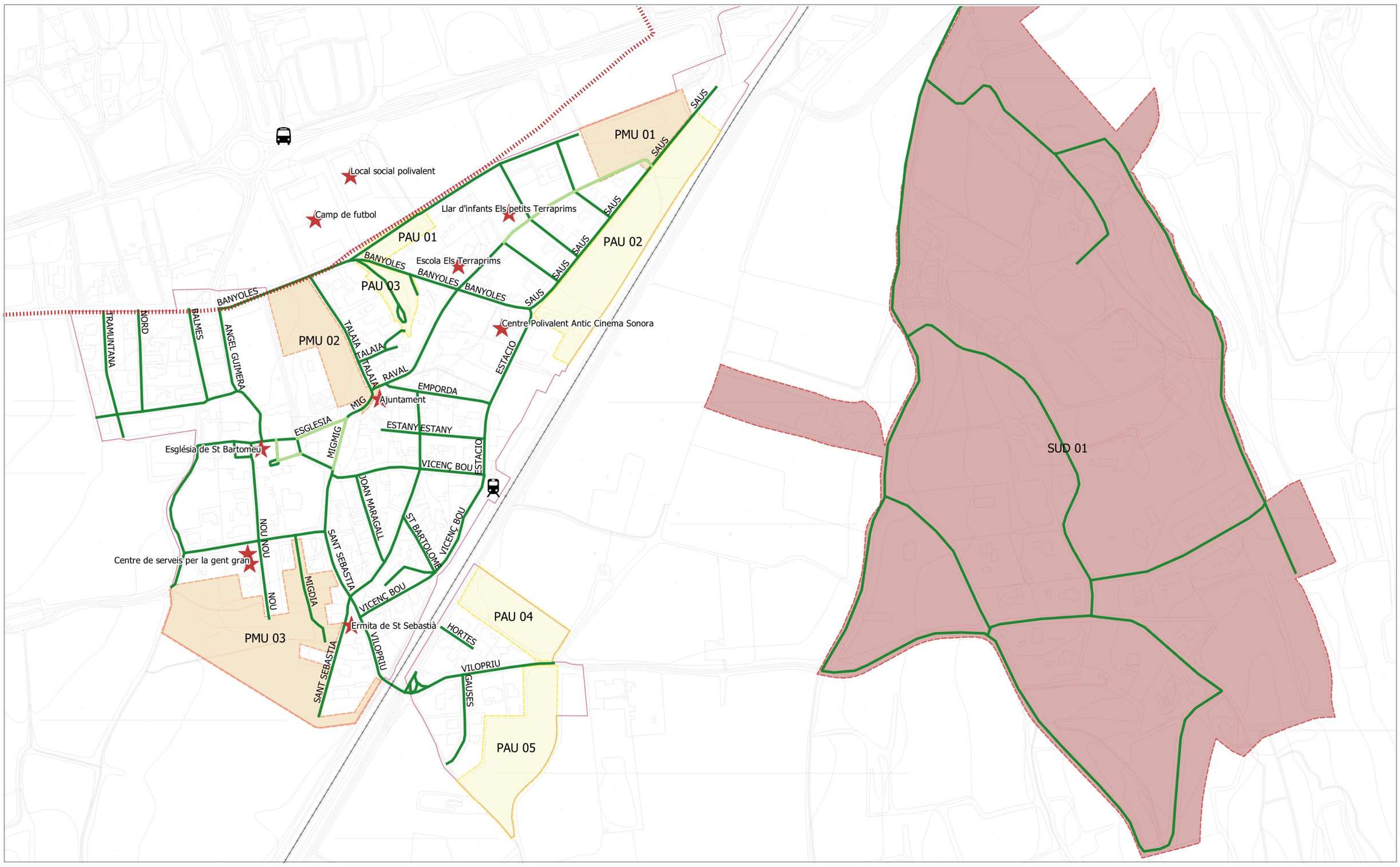
ESCALA GRÀFICA

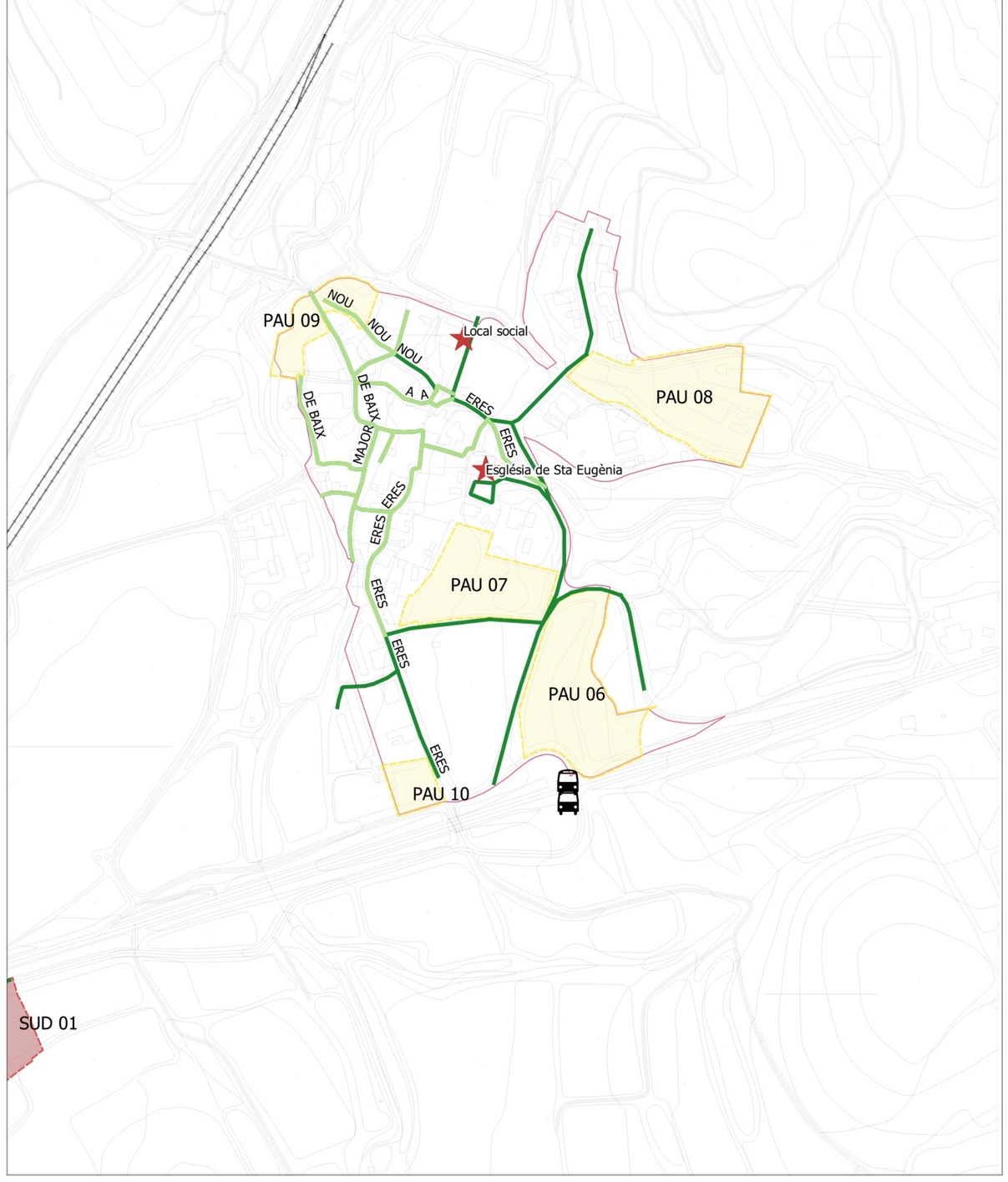
ORIENTACIÓ N

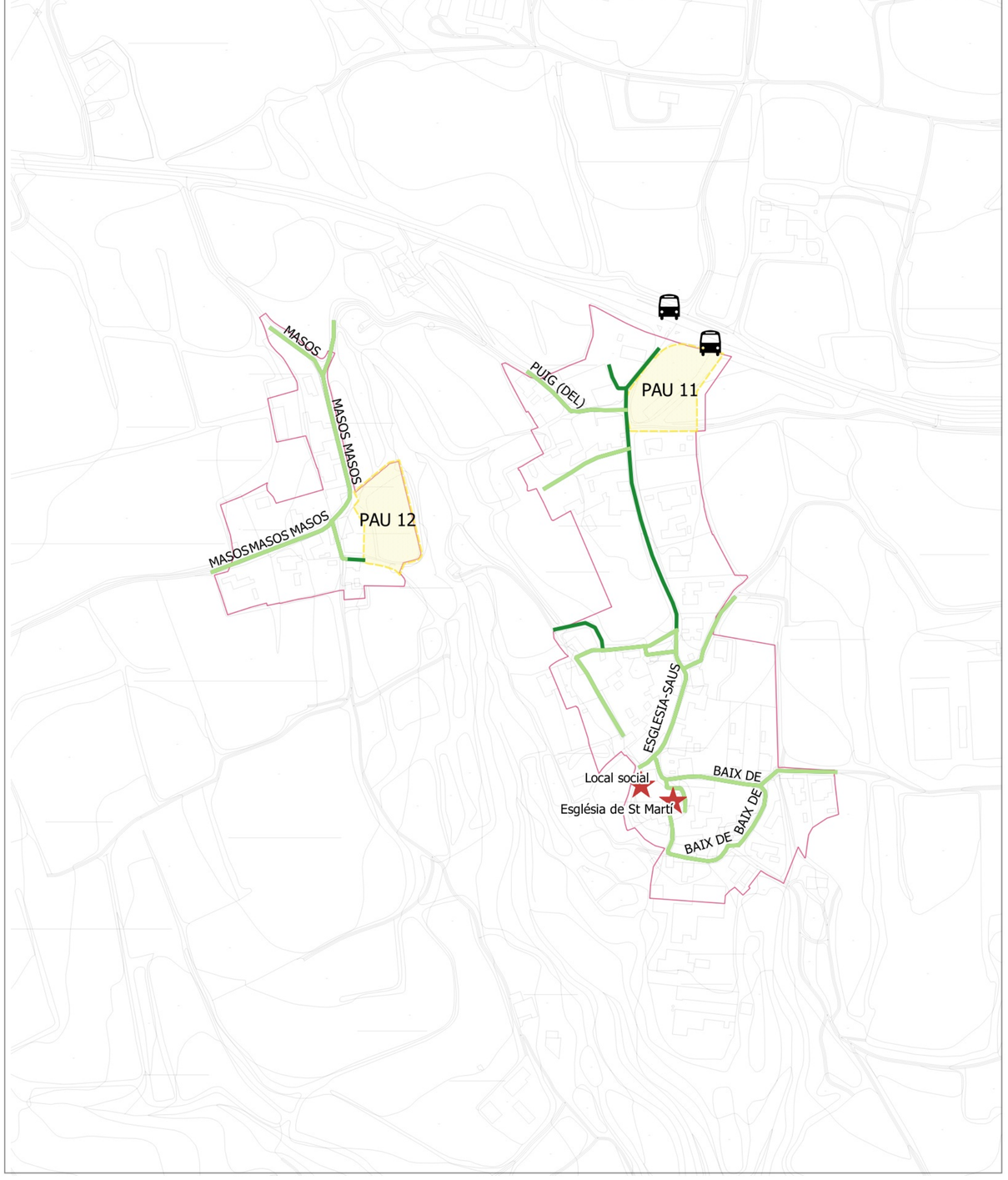
Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal
Ajuntament de Saus, Camallera i Llampaies

MARÇ 2023

Redactors:
XAVIER FRIGOLA MERCADER, enginyer de camins
M. MERCÈ ORIOL HILARI, arquitecta







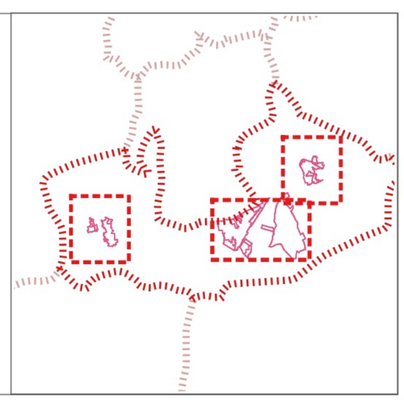
Límit municpal Saus, Camallera i Llampaies
Línia ferrocarril
Centres atractors de mobilitat

Sectors del POUM
SUD
PMU
PAU

Parades de transport col·lectiu
Parada tren existent
Parades bus existents

Cartografia topogràfica 1:1.000. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya. 2022.

Base catastral. Ministerio de Hacienda y Función Pública. 2022.



NÚMERO
04.1

TÍTOL
Xarxa d'itineraris per a bicicletes actual

ESCALA
DIN A1 1 / 3.000
DIN A3 1 / 6.000

ESCALA GRÀFICA

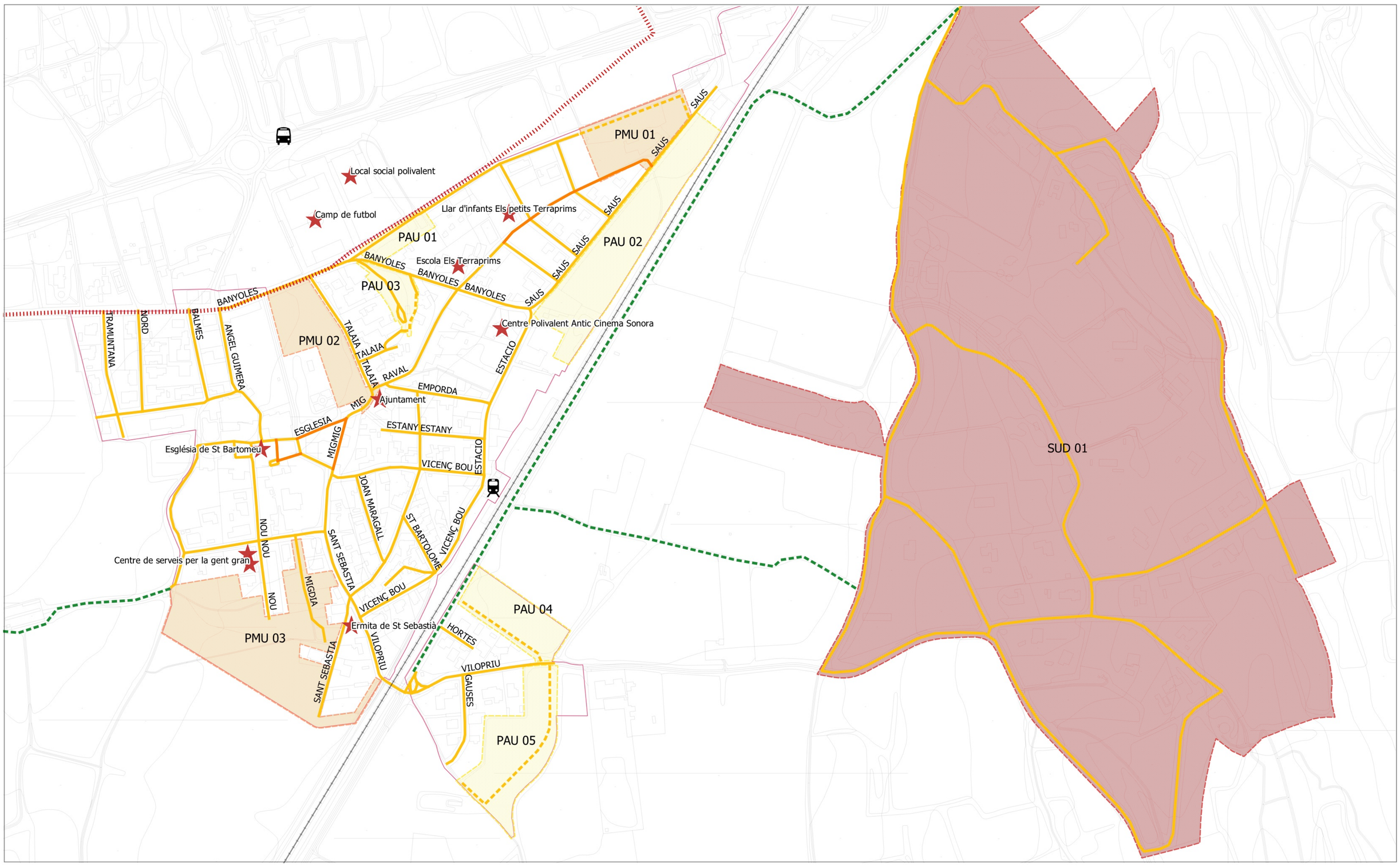
ORIENTACIÓ
N

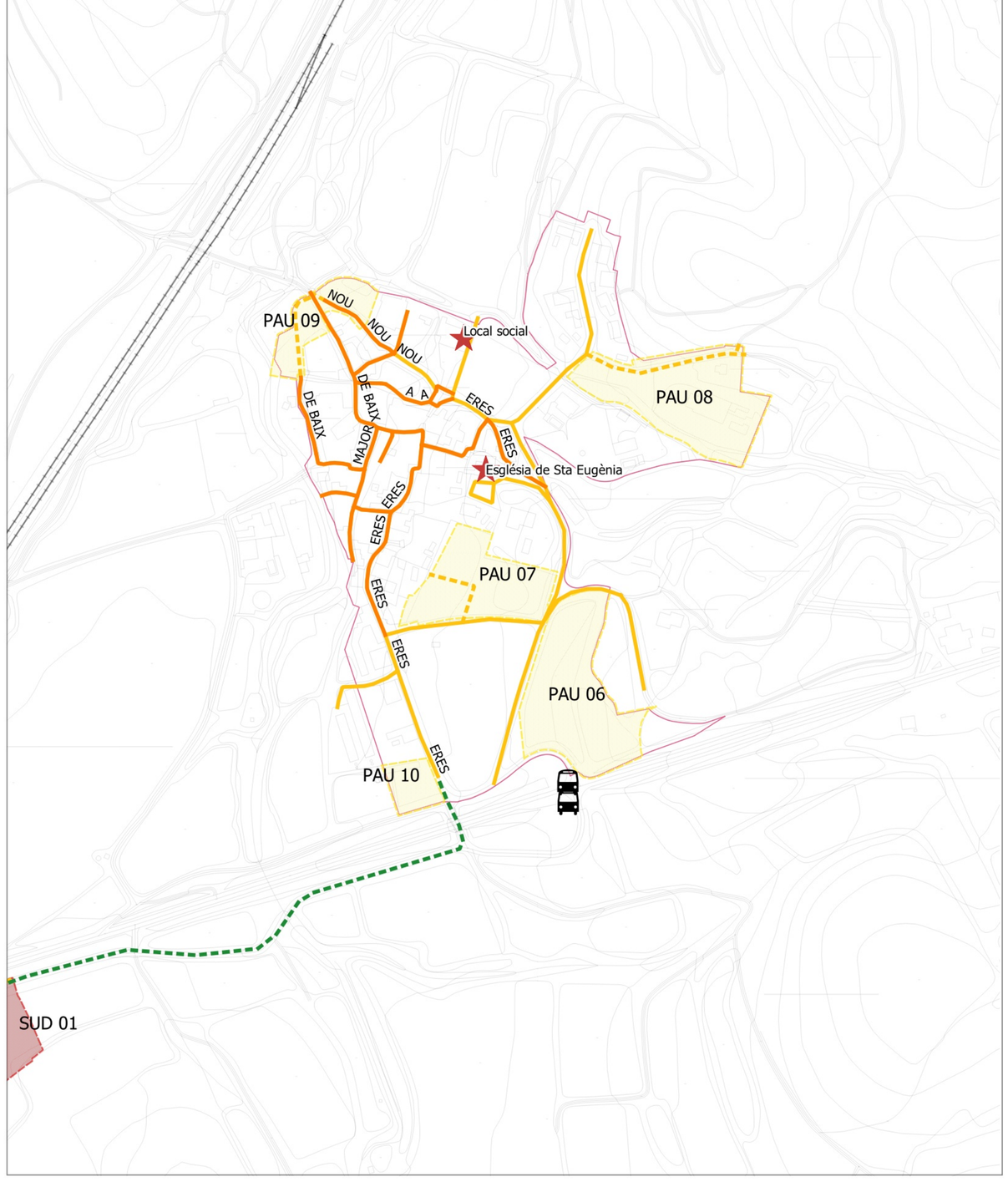
Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal
Ajuntament de Saus, Camallera i Llampaies

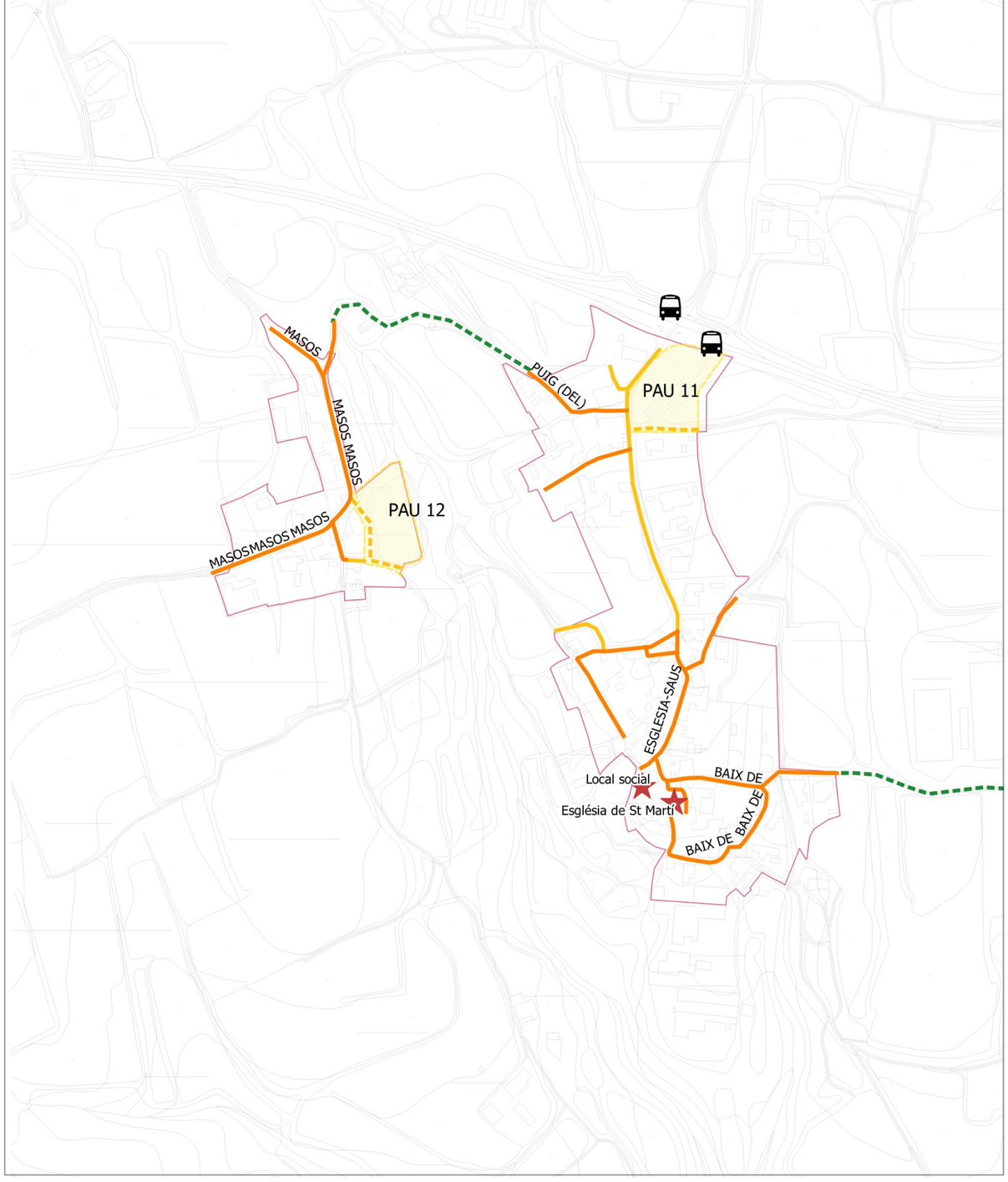
MARÇ 2023

Redactors:

XAVIER FRIGOLA MERCADER, enginyer de camins
M. MERCÈ ORIOL HILARI, arquitecta







Límit municpal Saus, Camallera i Llampaies
Línia ferrocarril
Centres atractors de mobilitat

Sectors del POUM
SUD
PMU
PAU

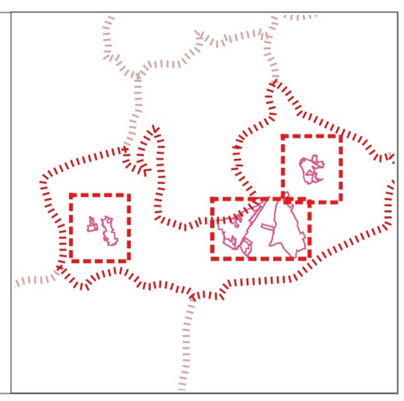
Parades de transport col·lectiu
Parada tren existent

Parades bus existents

Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes
Itinerari de convivència pacificat
Itinerari en convivència no pacificat
Proposta d'itinerari en convivència
Proposta de camí verd

Cartografia topogràfica 1:1.000. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya. 2022.

Base catastral. Ministerio de Hacienda y Función Pública. 2022.



NÚMERO
04.2

TÍTOL
Xarxa d'itineraris principal per a bicicletes

ESCALA
DIN A1 1 / 3.000
DIN A3 1 / 6.000

ESCALA GRÀFICA

ORIENTACIÓ
N

Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal
Ajuntament de Saus, Camallera i Llampaies

MARÇ 2023

Redactors:

XAVIER FRIGOLA MERCADER, enginyer de camins
M. MERCÈ ORIOL HILARI, arquitecta

L0887 Ordis-Figueres-Vilafant

L0887 Ordis-Figueres-Vilafant

L4 Lloret-Tossa-Girona-Roses-Cadaqués

PAU 11

PAU 12

Local social

Església de St Martí

PAU 09

Local social

PAU 08

Església de Sta Eugènia

PAU 07

PAU 06

PAU 10

PMU 01

Local social polivalent

Camp de futbol

PAU 01

Llar d'infants Els petits Terraprims

PAU 02

Escola Els Terraprims

PMU 02

PAU 03

Centre Polivalent Antic Cinema Sonora

Ajuntament

Església de St Bartomeu

Centre sanitari municipal

PMU 03

Ermita de St Sebastià

PAU 04

PAU 05

SUD 01

Límit municipal Saus, Camallera i Llampaies
Línia ferrocarril
Límits municipals

Sectors del POUM
SUD
PMU
PAU

Parades de transport col·lectiu
Parada tren existent
Àrea d'influència parada tren (1.000m)
Parades bus existents
Àrea d'influència parada bus (500m)
Centres atractors de mobilitat

Cartografia topogràfica 1:1.000. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya. 2022.

Base catastral. Ministerio de Hacienda y Función Pública. 2022.

NÚMERO
05

TÍTOL
Xarxa d'itineraris principal per a transport col·lectiu

ESCALA
DIN A1 1 / 7.500
DIN A3 1 / 15.000

ESCALA GRÀFICA

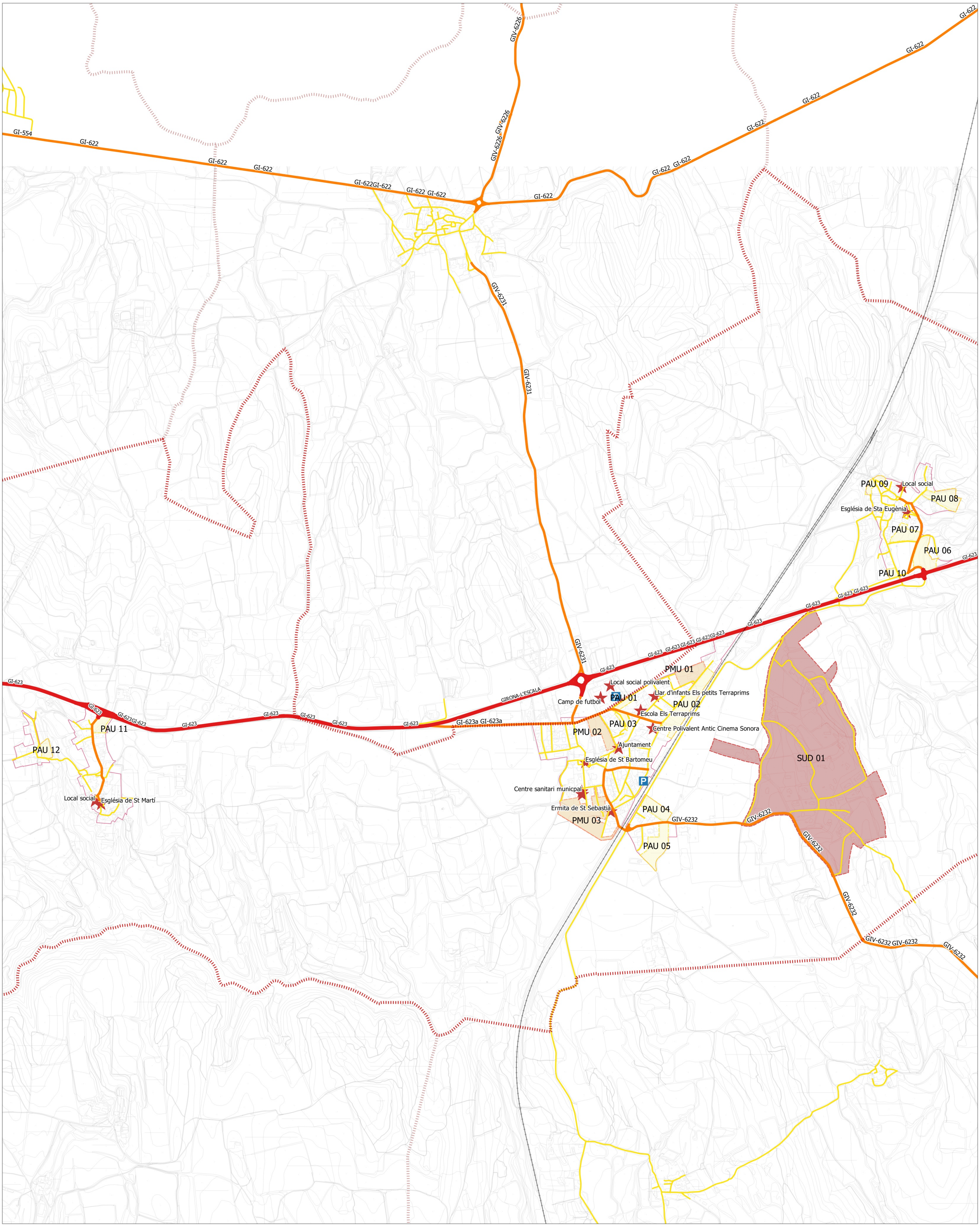
ORIENTACIÓ
N

Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal
Ajuntament de Saus, Camallera i Llampaies

MARÇ 2023

Redactors:

XAVIER FRIGOLA MERCADER, enginyer de camins
M. MERCÈ ORIOL HILARI, arquitecta



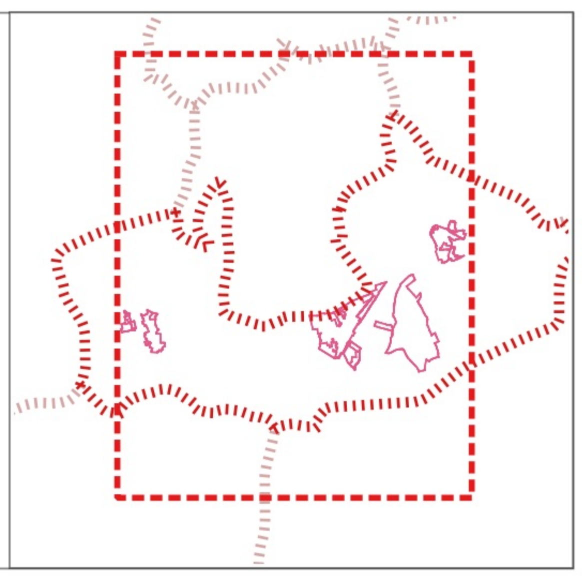
Límit municpal Saus, Camallera i Llampaies
Línia ferrocarril
Límits municipals
Centres atractors de mobilitat

Sectors del POUM
SUD
PMU
PAU

Xarxa viària
Xarxa bàsica
Xarxa local
Xarxa veïnal
Aparcament

Cartografia topogràfica 1:1.000. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya. 2022.

Base catastral. Ministerio de Hacienda y Función Pública. 2022.



NÚMERO
06.1

TÍTOL
Xarxa d'itineraris principal per a vehicles actual. General

ESCALA
DIN A1 1 / 7.500
DIN A3 1 / 15.000

ESCALA GRÀFICA

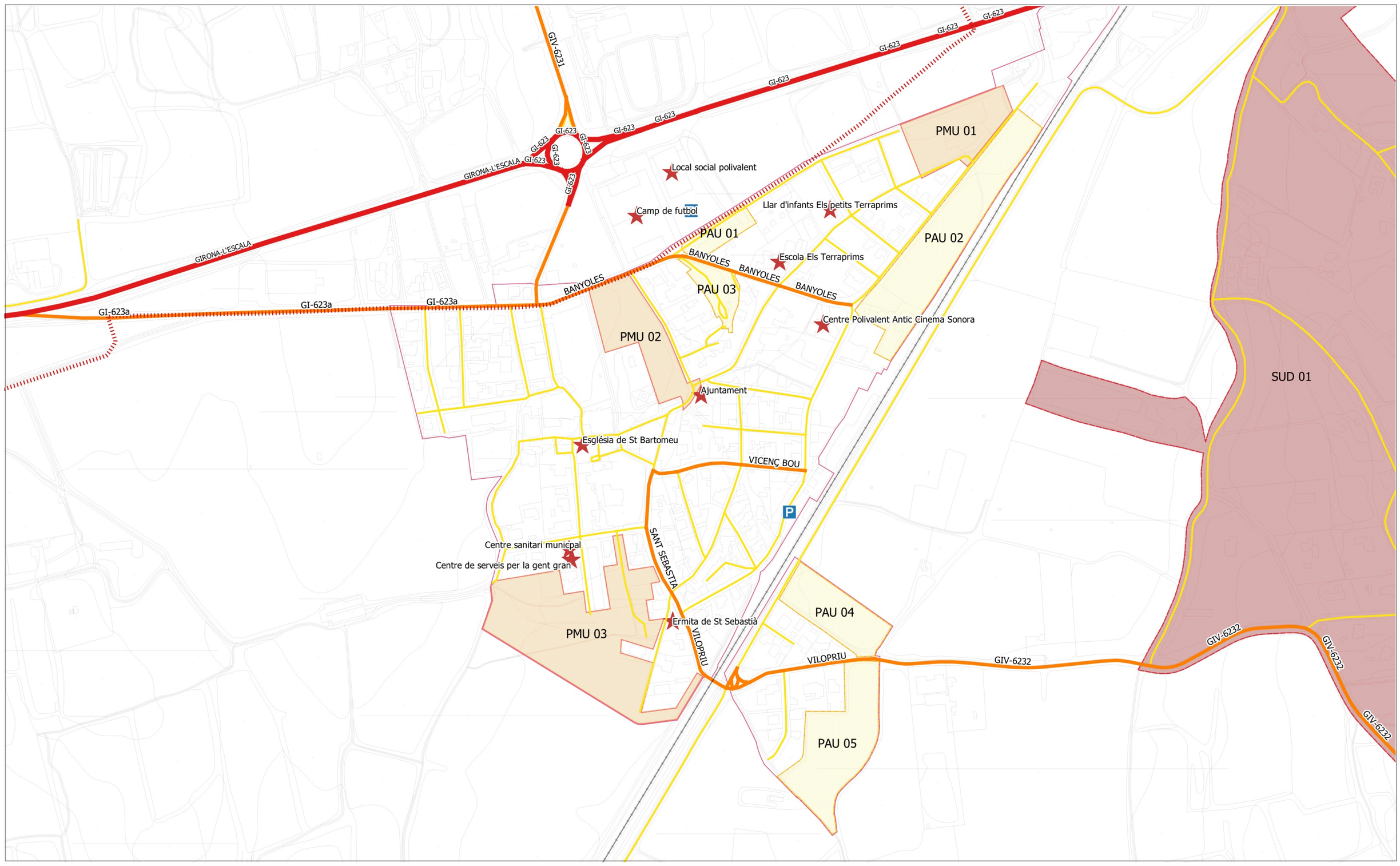
ORIENTACIÓ
N

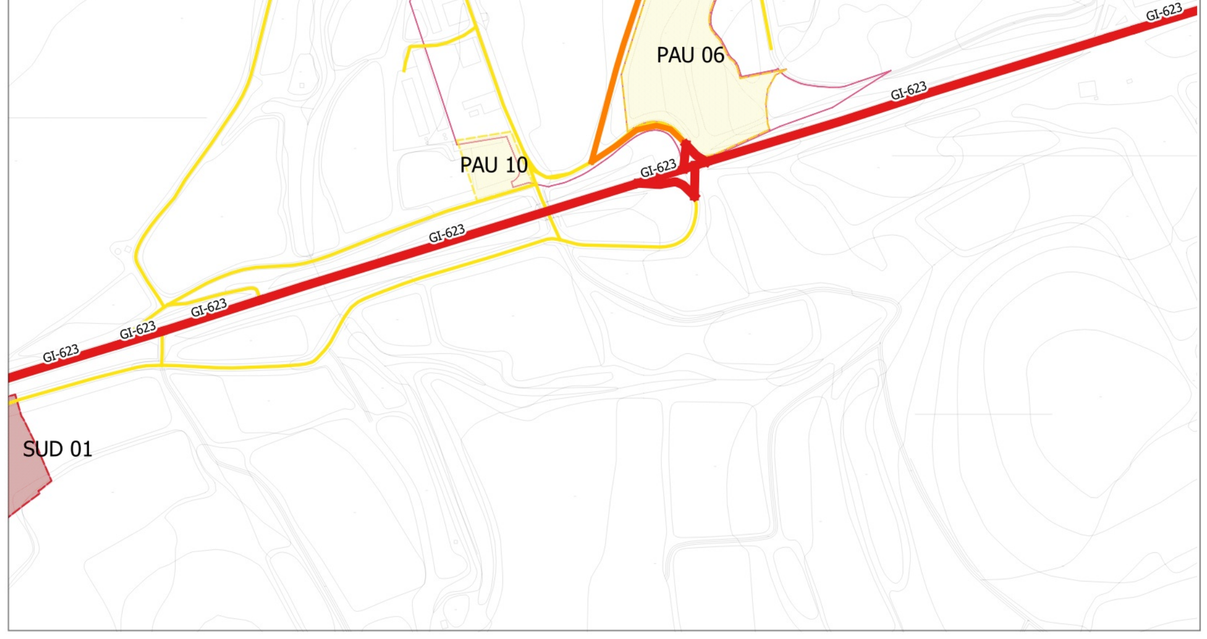
Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal
Ajuntament de Saus, Camallera i Llampaies

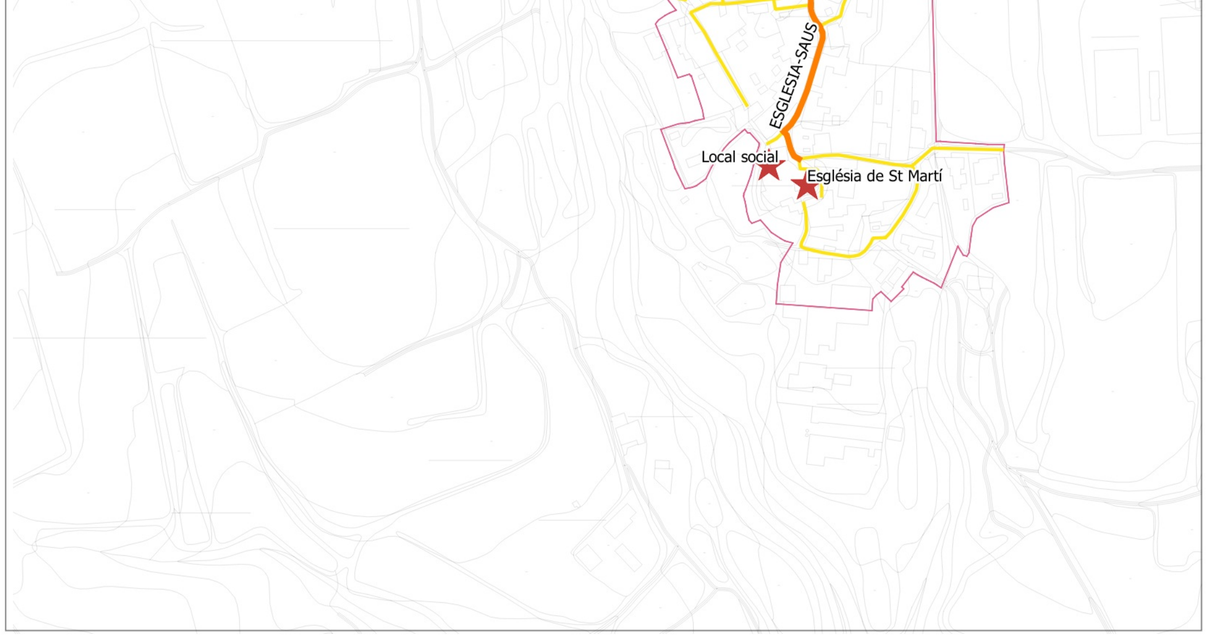
MARÇ 2023

Redactors:

XAVIER FRIGOLA MERCADER, enginyer de camins
M. MERCÈ ORIOL HILARI, arquitecta







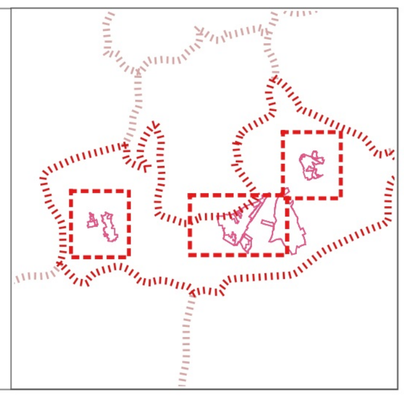
Límit municpal Saus, Camallera i Llampaies
Sòl Urbà
Línia ferrocarril
Centres atractors de mobilitat

Sectors del POUM
SUD
PMU
PAU

Xarxa viària
Xarxa bàsica
Xarxa local
Xarxa veïnal
Aparcament

Cartografia topogràfica 1:1.000. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya. 2022.

Base catastral. Ministerio de Hacienda y Función Pública. 2022.



NÚMERO
06.2

TÍTOL
Xarxa d'itineraris principal per a vehicles actual. Detalls

ESCALA
DIN A1 1 / 3.000
DIN A3 1 / 6.000

ESCALA GRÀFICA

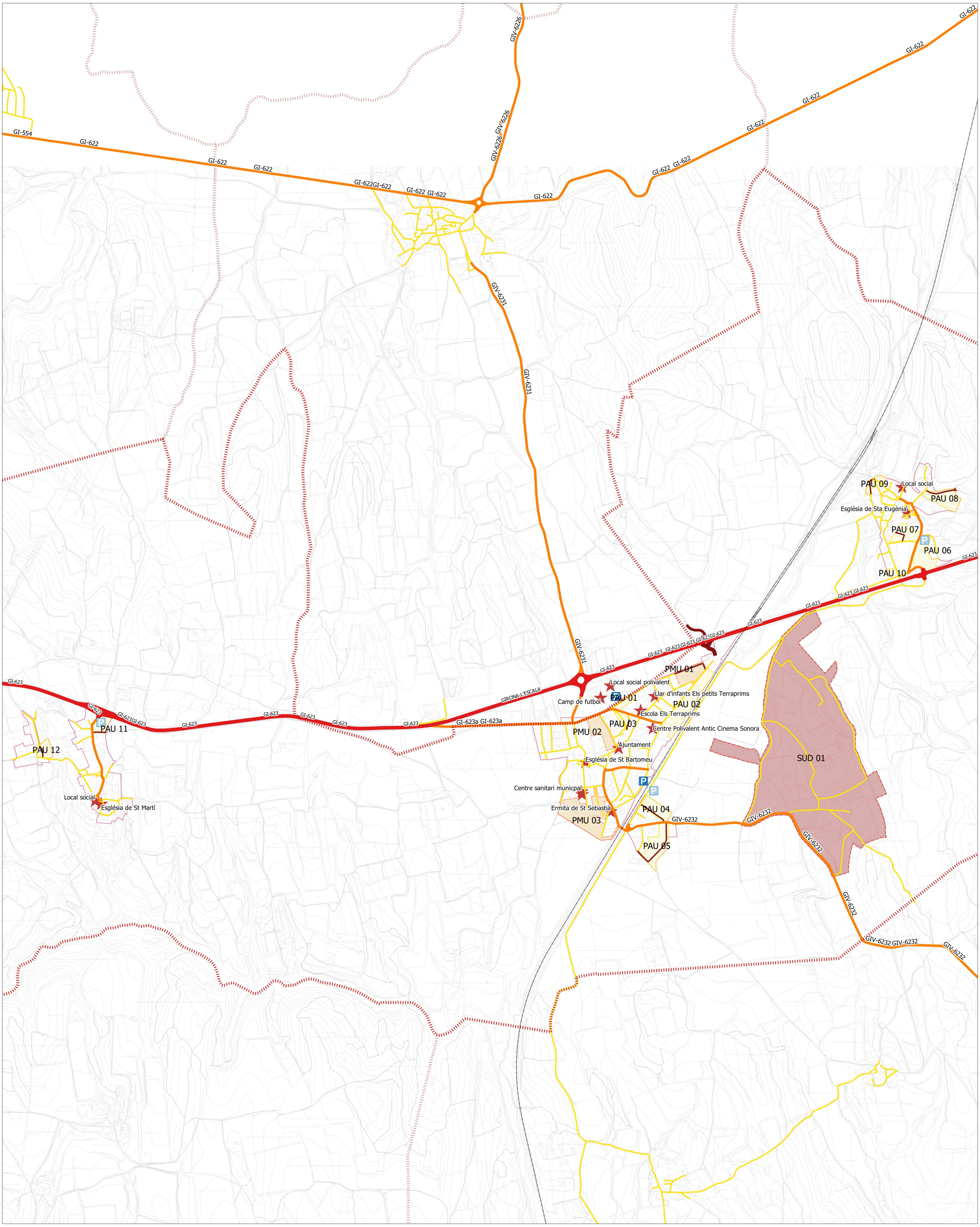
ORIENTACIÓ
N

Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal
Ajuntament de Saus, Camallera i Llampaies

MARÇ 2023

Redactors:

XAVIER FRIGOLA MERCADER, enginyer de camins
M. MERCÈ ORIOL HILARI, arquitecta



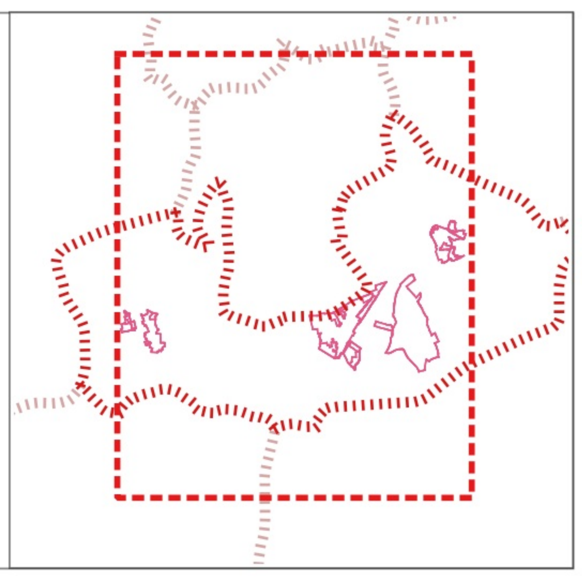
Límit municpal Saus, Camallera i Llampaies
Línia ferrocarril
Límits municipals
Centres atractors de mobilitat

Sectors del POUM
SUD
PMU
PAU

Xarxa viària
Xarxa bàsica
Xarxa local
Xarxa veïnal
Xarxa veïnal nova
Nou giratori
Aparcament
Aparcament proposat

Cartografia topogràfica 1:1.000. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya. 2022.

Base catastral. Ministerio de Hacienda y Función Pública. 2022.



NÚMERO
06.3

TÍTOL
Xarxa d'itineraris principal per a vehicles proposada. General

ESCALA
DIN A1 1 / 7.500
DIN A3 1 / 15.000

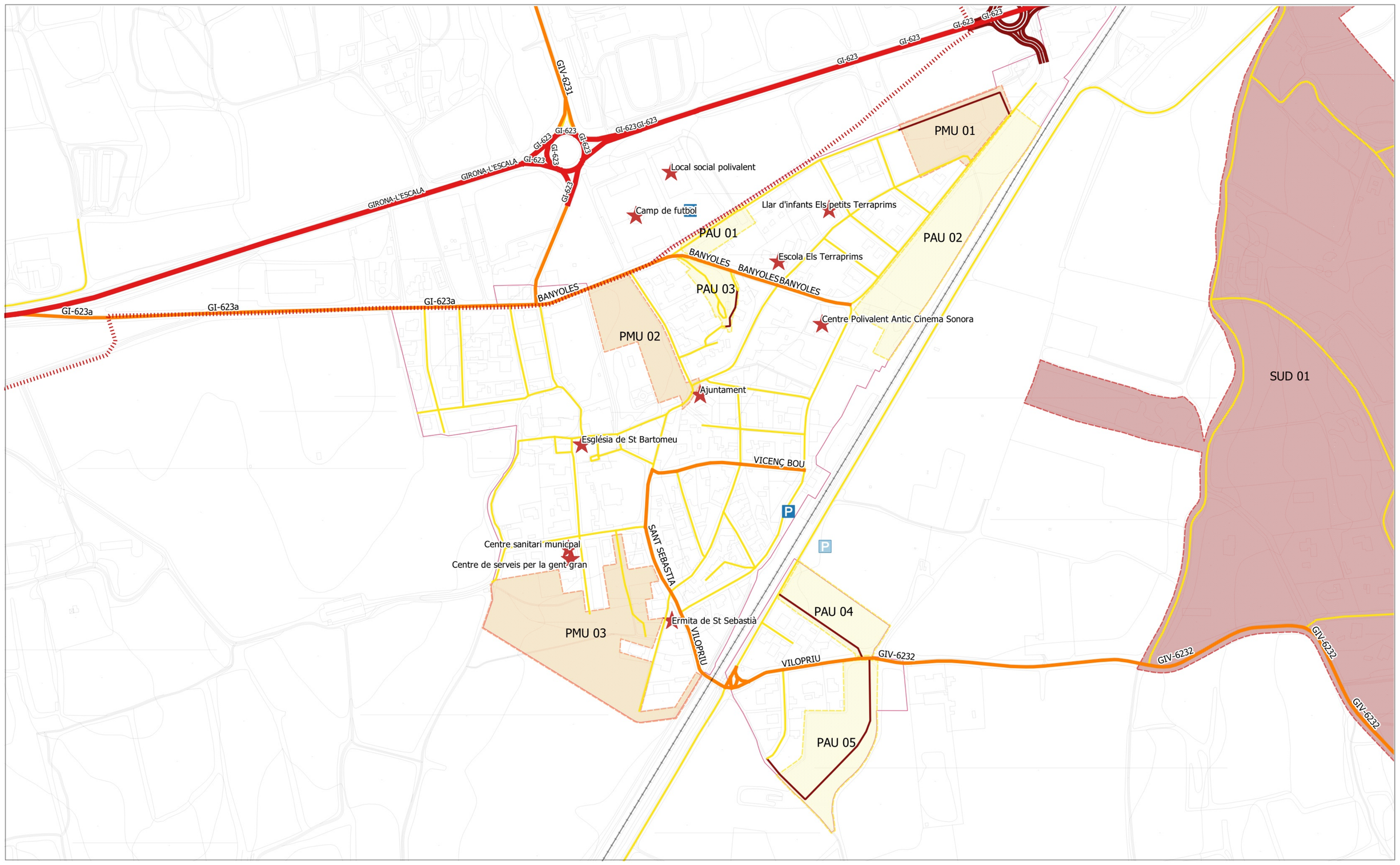
ESCALA GRÀFICA

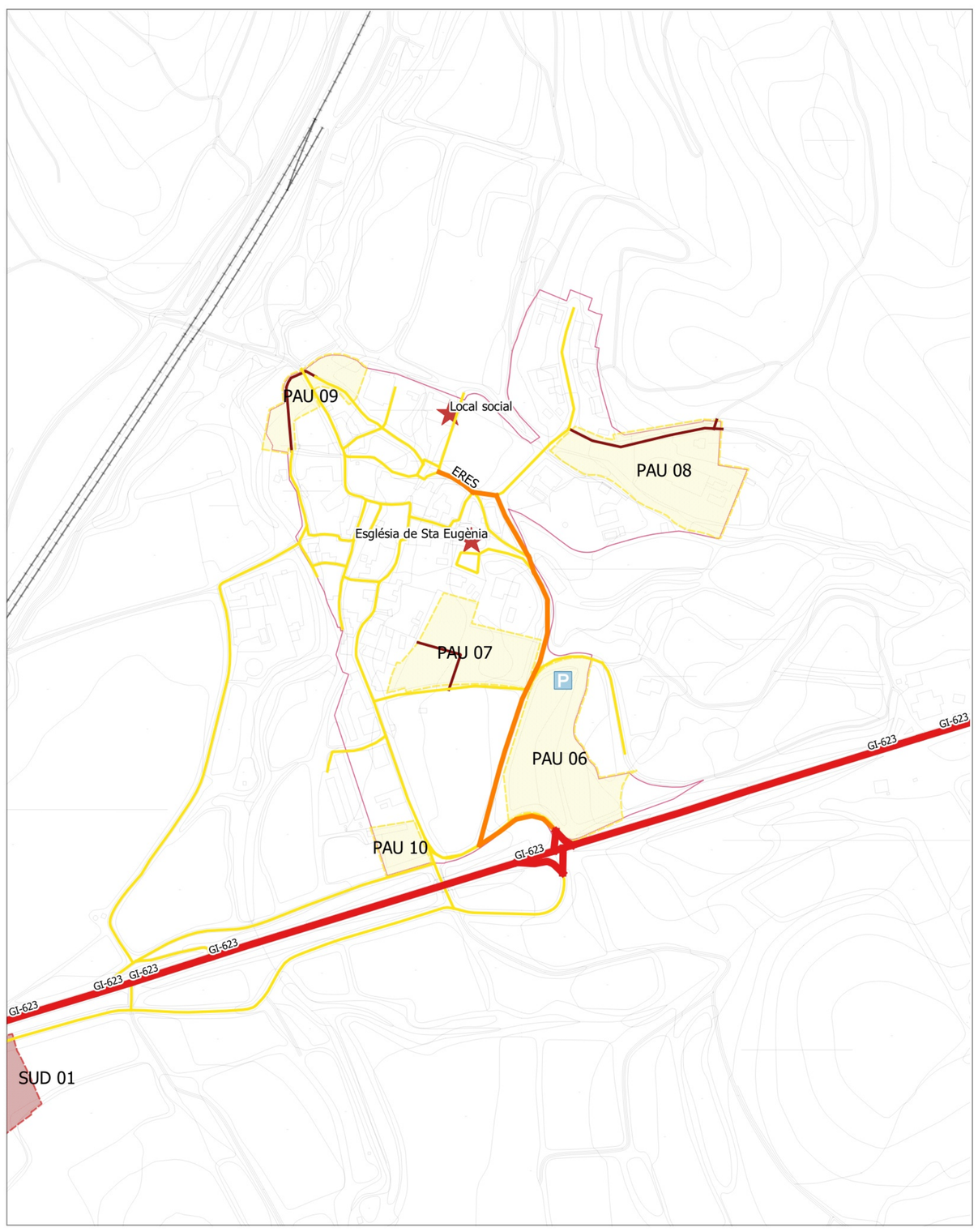
ORIENTACIÓ
N

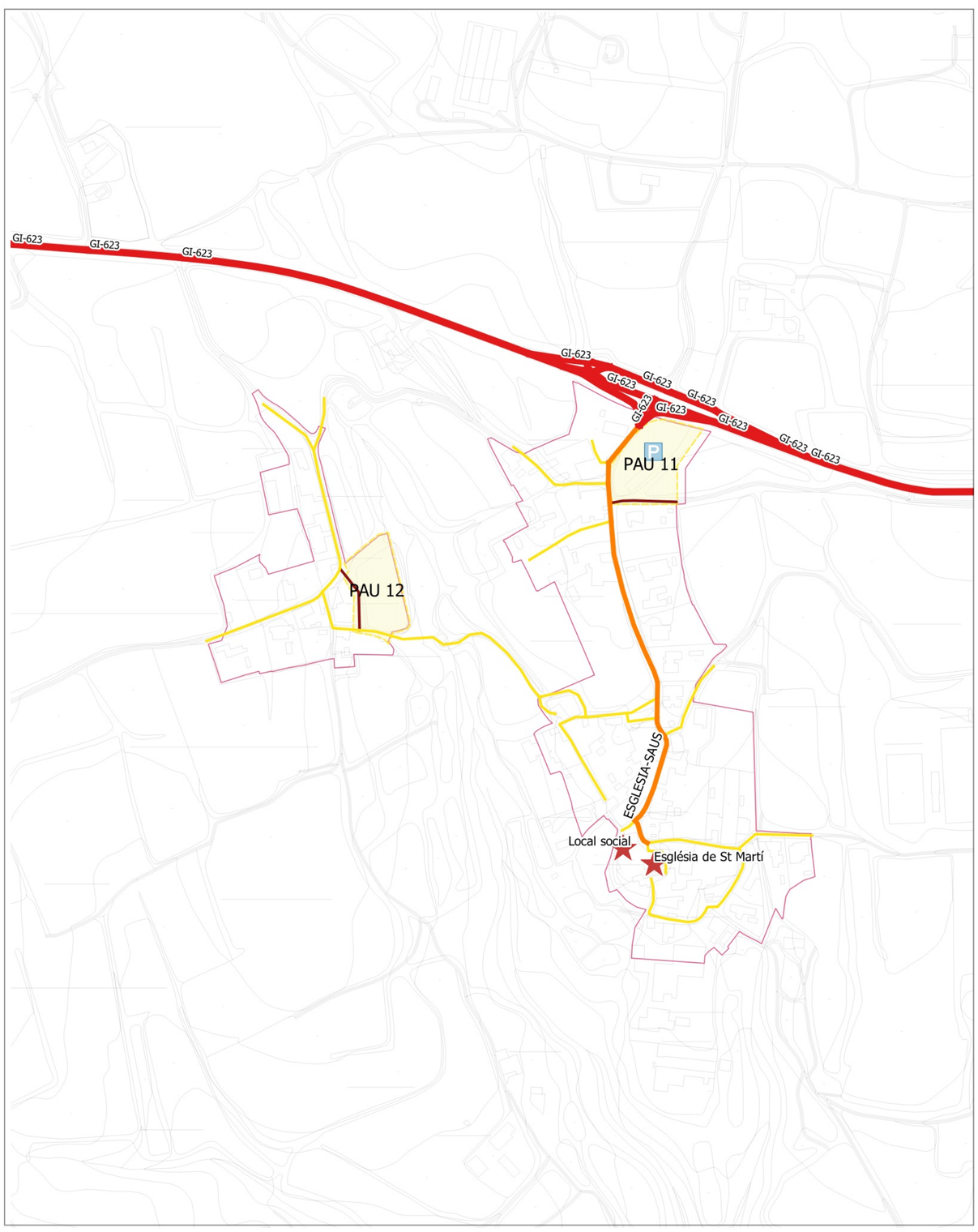
Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal
Ajuntament de Saus, Camallera i Llampaies

MARÇ 2023

Redactors:
XAVIER FRIGOLA MERCADER, enginyer de camins
M. MERCÈ ORIOL HILARI, arquitecta







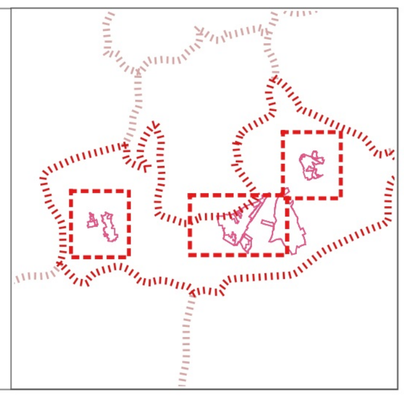
Límit municpal Saus, Camallera i Llampaies
Línia ferrocarril
Centres atractors de mobilitat

Sectors del POUM
SUD
PMU
PAU

Xarxa viària
Xarxa bàsica
Xarxa local
Xarxa veïnal
Xarxa veïnal nova
Aparcament
Aparcament proposat

Cartografia topogràfica 1:1.000. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya. 2022.

Base catastral. Ministerio de Hacienda y Función Pública. 2022.



NÚMERO
06.4

TÍTOL
Xarxa d'itineraris principal per a vehicles proposada. Detalls

ESCALA
DIN A1 1 / 3.000
DIN A3 1 / 6.000

ESCALA GRÀFICA

ORIENTACIÓ N

Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal
Ajuntament de Saus, Camallera i Llampaies

MARÇ 2023

Redactors:

XAVIER FRIGOLA MERCADER, enginyer de camins
M. MERCÈ ORIOL HILARI, arquitecta