

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL VERGES

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada

text refós-juliol 2023

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL POUM DE VERGES

1. INTRODUCCIÓ	4
1.1 Antecedents	4
1.2 Objectiu	4
1.3 Contingut de l'estudi de mobilitat generada	4
2. UBICACIÓ I DESCRIPCIÓ DE L'ÀMBIT D'ESTUDI	4
2.1 El municipi de Verges	4
3. DADES BÀSIQUES DE LA MOBILITAT	5
2.10. Xarxa de carreteres	5
3.1 Motorització	9
3.2 Mobilitat	10
3.3 El nou POUM	11
4. MOBILITAT GENERADA PEL POUM	11
4.1 Capacitat i potencial de viatges generats i aparcaments	13
4.2 Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants	15
4.3 Proposta de xarxa d'itineraris amb transport públic	16
4.4 Proposta de xarxa d'itineraris principals per a bicicletes	16
4.5 Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vehicles	17
5. CONCLUSIONS	18
6. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA	
1. Situació	
2. Mobilitat generada	
3. Xarxa d'itineraris principals per a vianants	
4. Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes	
5. Oferta de transport públic	
6. Xarxa d'itineraris principals per a vehicles	

1. INTRODUCCIÓ

1.1 Antecedents

Aquest document es redacta en compliment del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació d'avaluació de la mobilitat generada, en el que es determinen els instruments i projectes que han d'incorporar un Pla d'ordenació urbanística municipal. Així s'estableix, les directrius per a la seva elaboració, el seu contingut i el procediment per a la seva tramitació.

1.2 Objectiu

L'objectiu del present EAMG és definir quines són les mesures i actuacions necessàries per tal de garantir que la nova mobilitat generada pel nou planejament segueixi unes pautes caracteritzades per l'augment dels mitjans de transport més sostenibles, i així acomplir amb el canvi de model de mobilitat, tal com estableix la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

1.3 Contingut de l'estudi de mobilitat generada

El contingut del document, d'acord amb el que s'estableix en l'article 12 del Decret i les necessitats pròpies del Pla, és el següent:

- Estimació del nombre de desplaçaments que generen els diferents àmbits del Pla en funció de les superfícies, dels usos permesos i de l'índex d'edificabilitat.
- Definició de les xarxes d'itineraris principals per a vianants, per a transport col·lectiu de superfície, per a bicicletes i per a vehicles, en els termes establerts als articles 15, 16, 17, i 18 del Decret 344/2006.

2. UBICACIÓ I DESCRIPCIÓ DE L'ÀMBIT D'ESTUDI

2.1 El municipi de Verges

Verges és un municipi de 9,70 km² que es troba situat a la comarca del Baix Empordà, a la llera nord del riu Ter, a 8 km de distància de Torroella de Montgrí, i a 30 km de Girona.

Limita a l'oest amb el municipi de Jafre, al nord amb Garrigoles, a l'est amb la Tallada d'Empordà, i al sud amb Foixà, Ultramort i Serra de Daró.

Les primeres referències de la població daten de principis del segle XI, i l'existència del castell de Verges a partir del segle XII. El nucli primitiu de la població s'aglutinà al voltant de l'església i de la fortalesa.

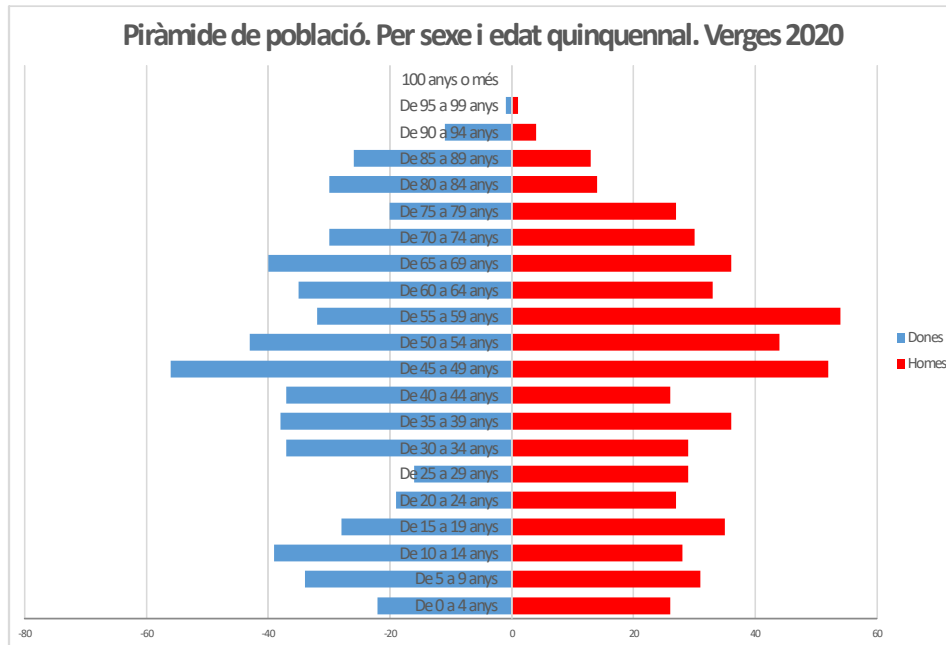
Actualment, el nucli antic ha quedat situat al sud-est de l'encreuament entre les carreteres C-31, C-252 i GI-634, que uneix la costa amb Girona, i la Bisbal amb l'Alt Empordà.

El Ter fa de divisòria meridional del terme, que limita a l'oest amb Jafre, al nord-oest amb Garrigoles, a l'est amb la Tallada d'Empordà, al sud amb Serra de Daró i Ultramort i al sud-oest amb Foixà. A més del cap de municipi, al terme hi ha el petit veïnat de la Vall.

Segons el padró municipal del 2020 al municipi hi viuen 1.169 habitants (dades Idescat 2020). Amb una densitat de població de 120,5 hab./km².

Pel que fa al creixement demogràfic, aquest es manté entre el llindar dels 1.100 i 1.200 habitants en els darrers anys (1998-2020).

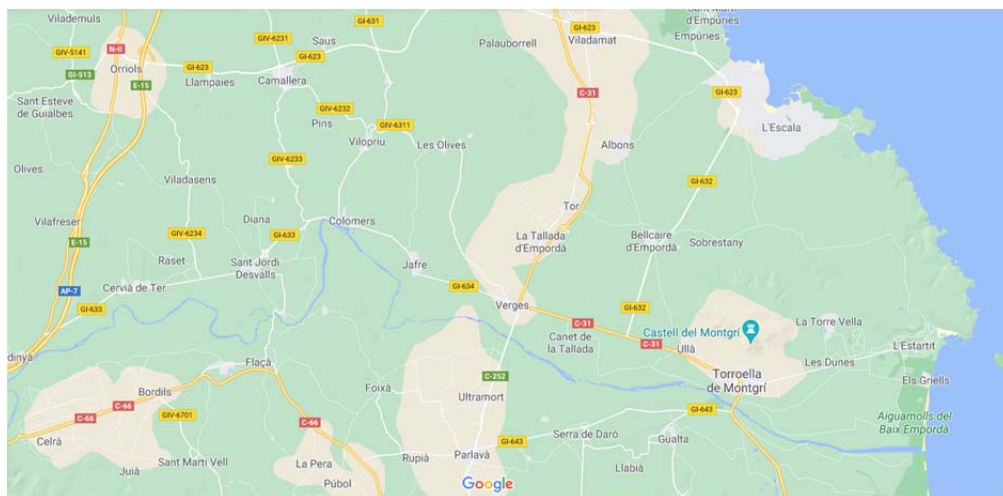
La seva estructura de població és la típica de la resta de Catalunya, mostrant un decreixement de població en les edats inferiors.



3. DADES BÀSIQUES DE LA MOBILITAT

3.1 Xarxa de carreteres existent

La xarxa viària d'accés al municipi de Verges, s'estructura amb la carretera C-31, que va a Figueres cap al nord, i a Torroella de Montgrí cap a l'est. També hi ha la carretera GI-634 en direcció oest, cap a Jafre i Colomers, i la carretera C-252 cap al sud, en direcció a Parlavà i la Bisbal de l'Empordà.

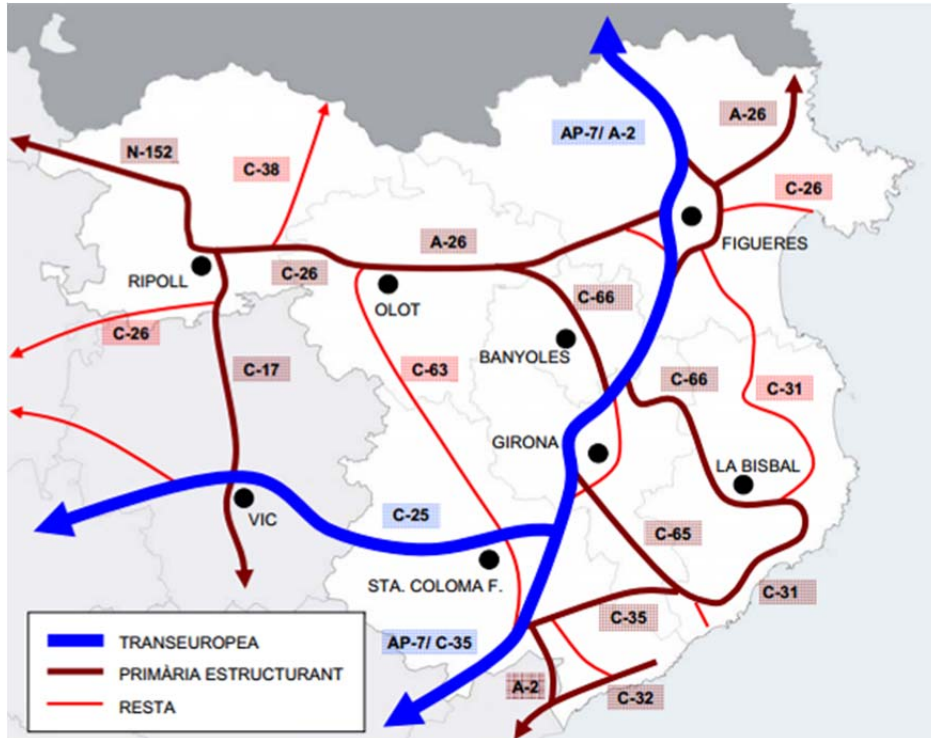


Vies estructurants primàries

C-31 (Figueres – Palafrugell)

Vies estructurants secundàries C-252 (Verges – Corçà)
Vies locals Gi-634 (Verges – Colomers)

Jerarquizació funcional de la xarxa viària bàsica



Font: Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines

Taula de distàncies

De la Bisbal de l'Empordà a Verges: 13 km
De Torroella de Montgrí a Verges: 8 km
De Girona a Verges: 32 km
De Barcelona a Verges: 128 km
De França a Verges: 55 km

3.2 Previsions de futur en els Plans sectorials

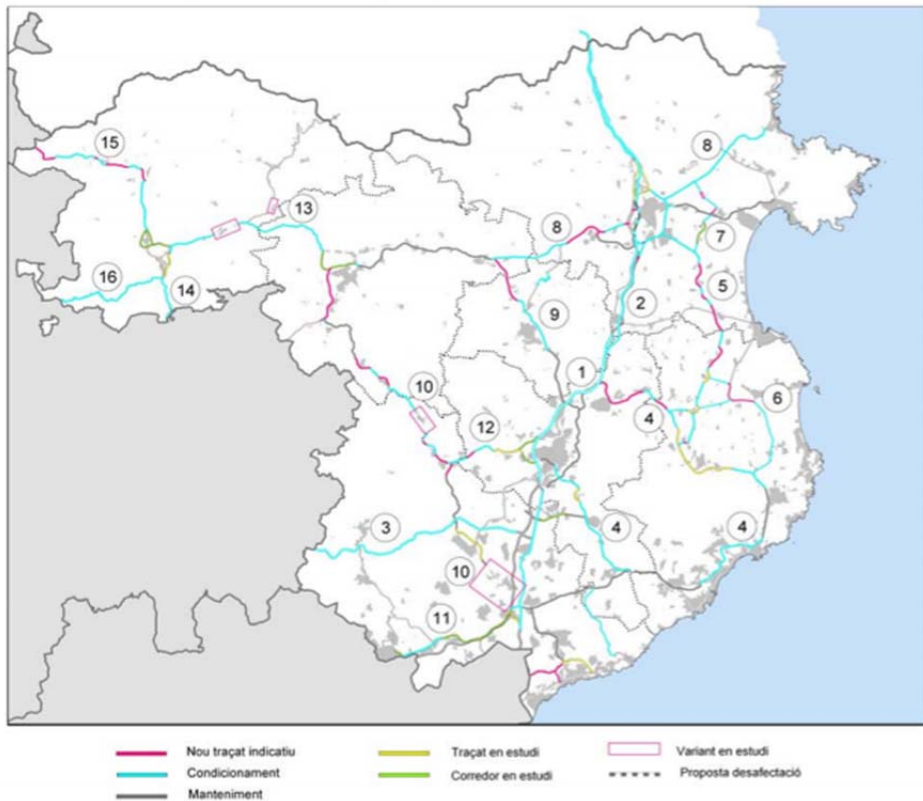
El Pla Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC) a l'àmbit de les comarques gironines planteja a la xarxa viària bàsica les següents accions:

- Reforçar els corredors existents (amb condicionaments i desdoblaments)
- Crear noves variants als principals eixos que millorin la mobilitat global, tant la de pas com la interna
- Crear un nou corredor que millori l'accessibilitat a la Selva Marítima, no només des del Maresme sinó també des de la resta de les comarques gironines per l'A-2

En aquest sentit, el PITC recull una sèrie d'actuacions de millora de la xarxa viària bàsica. Aquestes actuacions estan dividides en dues fases. La més prioritària, amb l'obra acabada o en curs el 2016. I la segona fase, per les obres posteriors al 2016.

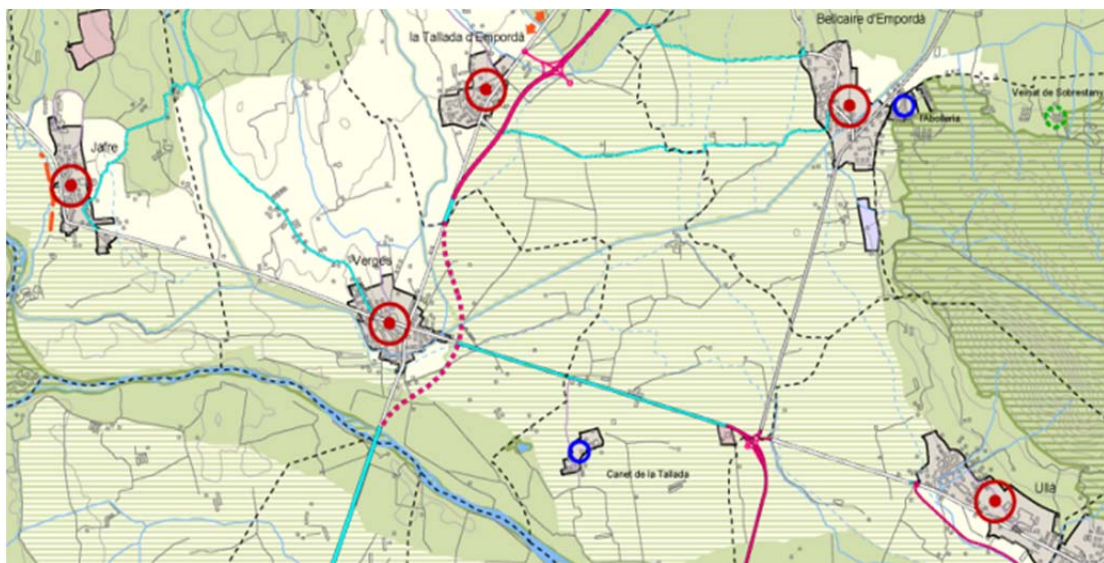
Pel que fa al terme de Verges, el PITC proposa el condicionament de la carretera C-31 de Torroella fins a Figueres, i en el Pla territorial es preveu una variant d'aquesta carretera al seu pas per Verges.

Actuacions previstes en el PITC



Font: Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines

El Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines (PTPCG) proposa per al terme municipal de Verges una variant pel costat est del nucli urbà.



3.3- Transport públic

A l'actualitat existeixen l'empresa d'Autobusos AMPSA i l'empresa SARFA que disposen de dos línies interurbanes, dintre de les quals la principal seria la de Girona a l'Estartit, que enllaça els pobles situats al nord del riu Ter, per un costat amb Girona i per l'altra costat amb Torroella de Montgrí i l'Estartit, amb una freqüència de fins a 12 autocars diaris en dies feiners.

D'altra banda, SARFA disposa de la línia Figueres-Palafrugell, que té menys freqüència amb dues sortides diàries, comunicant el municipi amb Palafrugell i Figueres.

- ESTARTIT – TORROELLA DE MONTGRÍ – VERGES – HOSPITAL JOSEP TRUETA - GIRONA
- FIGUERES – VERGES – LA BISBAL D'EMPORDÀ – PALAFRUGELL

3.4 Xarxa de bicicletes



L'itinerari que pot tenir característiques de via verda com a ruta ciclable propera al nucli urbà de Verges, es la que discorre paral·lel al riu Ter, per la part nord del mateix, i que enllaça amb Jafre per l'oest i amb Canet de la Tallada pel l'est.

L'itinerari es pot considerar com una ruta de llarg recorregut que podria enllaçar els diferents pobles propers al Ter i situats a la banda nord del riu, i que aniria des de Cervià de Ter a Torroella de Montgrí. En el tram que discorre pel terme municipal de Verges passa en bona part per damunt de la mota.

El Departament de territori i sostenibilitat té previst per altra part, la construcció de la via verda de Figueres amb el Baix Empordà, que discorrerà sensiblement paral·lela a la carretera C-31, enllaçant Figueres amb Verges, i de la qual ja s'està executant el primer tram de Figueres a Vilamalla.

3.5 Xarxa de vianants

No existeixen en el casc urbà recorreguts específics per a vianants. Les amplades de les voreres són variables, i en molts casos inexistentes, cohabitant en la majoria de carrers els

vehicles motoritzats i els vianants. Aquesta coexistència es produeix de forma natural donada la baixa intensitat de trànsit que es dona en tot el municipi.

3.6 Aparcaments

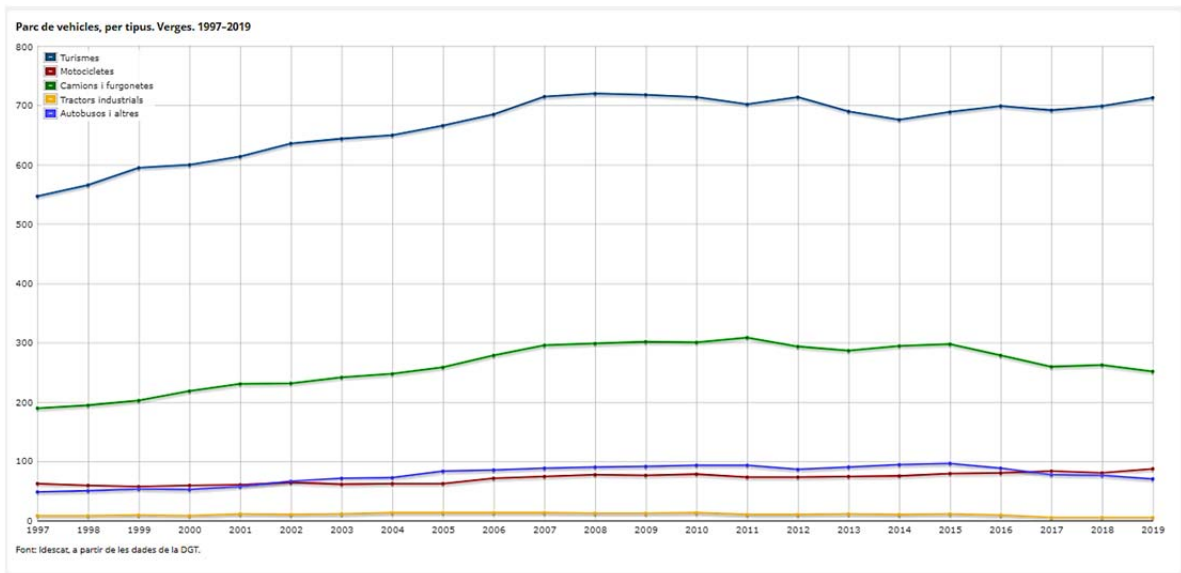
En el nucli antic i l'àrea urbana central situada al seu voltant, la reduïda dimensió dels carrers fa que moltes edificacions no disposin d'aparcament propi, per les dificultats d'accedir-hi. L'ajuntament des de fa anys, habilita espais d'aparcament al voltant d'aquest nucli històric, a partir dels terrenys buits existents i dels acords subscrits amb la propietat d'aquests.

En els àmbits dels nous creixements des de la segona meitat del S XX, que inclou els pocs edificis plurifamiliars existents i els àmbits de ciutat jardí unifamiliar, la majoria del parc automobilístic s'aparca dins els habitatges, per la qual cosa la necessitat d'aparcament en aquests àmbits urbans es baixa.

En els moments de màxima demanda, previsible per la organització d'esdeveniments al municipi, com la Processó, la Sopa o altres, s'habiliten espais destinats a cobrir la demanda, que solen ser els terrenys no edificats propers a la cruïlla de carreteres o altres solars no edificats.

3.7 Motorització

El 63% dels vehicles de Verges corresponen a turismes, un 7,78% a motocicletes, un 22,8% a vehicles industrials. Aquestes dades es donen pel fet, que hi ha una part important dedicada al sector primari, amb una important motorització, i al fet que gran part de la mobilitat obligada es doni en vehicle privat, que resulta que l'índex de vehicles per persona major de 18 anys, és superior a 1,30 vehicles/persona adulta.



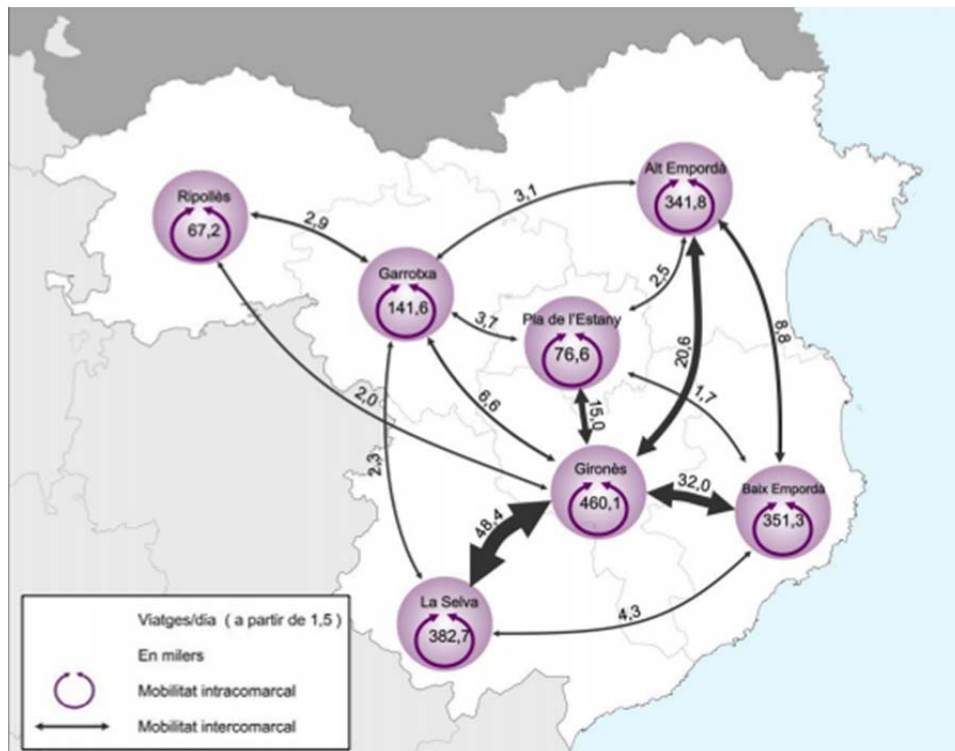
Font Idescat

3.8 Mobilitat

3.8.1- Fluxos de mobilitat comarcal

Els fluxos de la mobilitat quotidiana de les comarques gironines, podem observar dos comportaments complementaris. En primer lloc el pol d'atracció que representa el sistema urbà de Girona, amb importants desplaçaments des de totes les comarques. I l'altre, el fet que el nivell d'autocontenció comarcal és bastant elevada, amb nivells superiors al 70%. Concretament, a la comarca del Baix Empordà hi ha uns 360.000 desplaçaments a dins de la comarca, en front dels 30.000 que van al sistema de Girona. Els desplaçaments a d'altres comarques ja són molt inferiors, amb desplaçaments de 8.000 viatges/dia a l'Alt Empordà, i 4.000 a la comarca de la Selva.

Mobilitat comarcal



Font: Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines

Dels diferents carreteres que passen pel municipi de Verges, el Departament de Territori i Sostenibilitat ha fet recomptes del número de vehicles que hi circulen diàriament.

- Per a la carretera C-31 en direcció nord (la Tallada d'Empordà) hi circulen 8.076 vehicles diaris, i en direcció est (Torroella de Montgrí) hi circulen 10.788 vehicles diaris.
- Per a la carretera GI-634 en direcció cap a Jafre hi circulen 3.806 vehicles diaris.

3.8.2 Fluxos de mobilitat quotidiana local

Pel que fa a la mobilitat, segons les dades més recents disponibles, les principals pautes de mobilitat obligada i quotidiana mostren una clara relació amb el municipi de Torroella de Montgrí, però també es generen desplaçaments des de Verges a La Girona, L'Escala, La Tallada, i La Bisbal. Pel que fa als desplaçaments atrets, aquests provenen, a més de Torroella, de La Bisbal i Girona, principalment.

El balanç final és una major proporció de desplaçaments cap a fora (256) que no pas dels que venen a Verges (179)

La Taula 1 que segueix, mostra els detalls de la mobilitat obligada.

Taula 1 Desplaçaments residència-treball. Per mitjans de transport						
	NOMÉS INDIVIDUAL	NOMÉS COL·LECTIU	A PEU	NO ES DESPLAÇA	NO APLICABLE	TOTAL
Desplaçaments interns	111	2	54	38	3	208
Desplaçaments des de fora	174	0	0	0	5	179
Torroella de Montgrí	27	0	0	0	1	28
La Bisbal	20	0	0	0	0	20
Girona	19	0	0	0	0	19
Altres municipis	108	0	0	0	4	112
Desplaçaments a fora	214	7	0	0	35	256
Torroella de Montgrí	49	0	0	0	1	50
Girona	21	2	0	0	10	33
L'Escala	20	0	0	0	1	21
Tallada d'Empordà	13	0	0	0	0	13
La Bisbal	12	0	0	0	0	12
Altres municipis	99	2	0	0	0	101
Desplaçaments a diversos municipis	0	0	0	0	19	19
TOTAL desplaçaments	887	13	54	38	79	1071

Font: Idescat, a partir del Cens de població i habitatges 2011 de l'INE. (1) Total atrets: desplaçaments interns + des de fora + no consta l'origen (lloc de residència). (2) Total generats: desplaçaments interns + a fora

El mitjà de transport preferit en els desplaçaments interns és l'individual (cotxe, moto o bicicleta) i, en segon lloc, els desplaçaments a peu.

En el cas de la mobilitat externa, els desplaçaments s'efectuen en una gran majoria amb vehicle privat, només en un 1,5% d'aquests desplaçaments externs s'utilitza el transport col·lectiu (bus).

4. MOBILITAT GENERADA PEL POUM

4.1 El nou POUM

El POUM proposa mantenir sensiblement l'estructura viària existent en el nucli urbà, ja que la càrrega de vehicles que actualment suporta, és en general inferior a la seva capacitat.

El POUM, determina no obstant, un nou vial en el límit nord del sector urbanitzable SUD 1 Mas Nou, que comportarà un nou enllaç amb la carretera C-31, lo que permetrà facilitar el recorregut

del bus escolar que va al nou Institut, i que actualment només pot accedir des de la carretera GI-634 (carretera de Jafre), amb les dificultats de gir i circulació que això comporta per un vehicle d'aquestes característiques.

El nou POUM de Verges classifica el sòl en Sòl Urbà, Sòl Urbanitzable, i Sòl No Urbanitzable. Els sectors de creixement residencial es situen tant en sòl urbà, com en sòl urbanitzable. A la taula següent es detallen els paràmetres urbanístics dels nous polígons i sectors de creixement residencial.

Polígons residencials en sòl urbà:

Polígons residencials nom	Sup. m2 polígon	total sostre residencial	Habitatges nova implantació		
			Hab. Lliures	HPP	totals
PAU 2 C/ Girona	4.030,00	1.064,70	3	0	3
PAU 3 C/ de la Pau 1	4.417,00	1.156,40	4	0	4
PAU 4 Ciutat jardí est	8.390,00	2.766,40	16	0	16
PAU 5 C/ de la Pau 2	2.435,10	958,00	8	0	8
PAU 7 C/Ter	1.547,33	0	0	0	0
PAU 8 Rec de l'Estany	2.488,13	1.028	6	0	6
PAU 10 c/ dels Valls	1.324,04	540,00	3	0	3
PAU 11 Vial Nou	14.228,00	0,00	0	0	0
totals	38.859,60	7.513,37	40	0	40

Sector de sòl urbanitzable residencial:

Sòl urbanitzable delimitat	Sostre total residencial	Sostre resid. hab. Lliure	Sostre resid. hab. HPP	núm. hab. Lliures	núm. hab. HPP	hab. totals
SUD 1 Mas Nou	11.061,25	7.742,88	3.318,38	60	28	88

El POUM també estableix nous polígons i sectors per a activitats econòmiques, que s'indiquen a la següent taula.

Sectors i polígons activitats econòmiques						
Polígons actuació urbanística nom	Sup. m2 polígon	ús	règim	edif. Bruta	sostre total	
PAU 1 Industrial C/ del Pedró	3.215,88	industrial	no consolidat		4.502,23	
PAU 6 Camí vell de Belcaire	1.536,41	serveis	consolidat	1,00	1.018,42	
PAU 9 Industrial Nord	2.405,00	industrial	consolidat		2.573,20	
Sòl urbanitzable delimitat						
SUD 2 Camí del Puig	14.678,00	industrial	urbanitzable	0,65	9.540,70	
TOTAL	21.835,29				17.634,55	

4.2 Capacitat i potencial de viatges generats i aparcaments

Viatges generats

La mobilitat generada pel POUM es calcula en base als criteris establerts en el Decret. A l'annex 1 del Decret estableix que en els Estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'estimarà en nombre de desplaçaments que generin les diferents activitats i usos del sòl amb els següents ràtios mínims de viatges generats/dia, llevat que es puguin justificar 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 m ² de sostre
Ús comercial	50 viatges/100 m ² de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m ² de sostre
Ús industrial	5 viatges/100 m ² de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m ² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m ² de sòl
Franja costanera	5 viatges/m de platja

De l'estudi del creixement proposat pel POUM i aplicant aquests paràmetres es dedueix que el total de desplaçaments generals serà de 4.839 viatges per dia.

El principal focus de desplaçament serà el desenvolupament dels nous sectors urbanitzable, i en especial el sector residencial SUD 1 Mas Nou.

Viatges generats en els nous sectors o polígons del POUM

Sector o polígon

nom	Sup. m2 polígon	sostre residencial	sostre industrial	sostre comercial	espais lliures	equip.	nº viatges/dia
PAU 1 Industrial C/ del Pedró	3.215,88	0	4.502,23	0	495,40	336,06	317
PAU 2 C/ Girona	4.030,00	1.064,70	0	0	1.570,00	0	185
PAU 3 C/ de la Pau 1	4.417,00	1.156,40	0	0	2.220,00	0	227
PAU 4 Ciutat jardí est	8.390,00	2.766,40	0	0	1300,00	408,00	423
PAU 5 C/ de la Pau 2	2.435,10	958,00	0	0	227,27	0	107
PAU 6 Camí vell de Bellcaire	1.536,41	0	0	1.018,42	0,00	0	509
PAU 7 C/Ter	1.547,33	0	0	0	0,00	0	0
PAU 8 Rec de l'Estany	2.488,13	733,15	0	0	0,00	0	73
PAU 9 Industrial Nord	2.405,00	0	2.573,20	0	0,00	0	129
PAU 10 c/ dels Valls	1.324,04	540,00	0	0	0,00	0	54
PAU 11 Vial Nou	14.228,00	0,00	0	0	0,00	0	0
Total en polígons de sòl urbà							2.024
SUD 1 Mas Nou	44.245,00	11.061,25			8.849,00	2.212,25	1.191
SUD 2 Camí del Puig	14.678,00	0,00	0	0	2.935,60	733,90	294
Total en sectors urbanitzables							1.485
TOTAL viatges generats							3.509

Aparcaments

L'annex 2 del Decret estableix les reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situades fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors.

Places mínimes d'aparcament per a bicicletes

Ús d'habitatge	màx. de 2 places/habitatge 2 places/100 m ² sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús d'oficines	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús industrial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Equipaments docents	5 places /100 m ² sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 places d'aforament de l'equipament
Altres equipaments públics	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Zones verdes	1 plaça/100 m ² 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

Reserves d'aparcament per a bicicletes

Sector o polígon							
nom	Sup. m2 polígon	sostre residencial	sostre industrial	sostre comercial	espais lliures	equip.	places aparcament
PAU 1 Industrial C/ del Pedró	3.215,88	0	4.502,23	0	495,40	336,06	67
PAU 2 C/ Girona	3.802,59	742,39	0	0	1.419,56	0	29
PAU 3 C/ de la Pau 1	4.417,12	787,83	0	0	2.632,23	0	42
PAU 4 Ciutat jardí est	9.221,03	3.627,43	0	0	603,25	650,97	111
PAU 5 C/ de la Pau 2	2.435,10	958,00	0	0	227,27	0	21
PAU 6 Camí vell de Bellcaire	1.536,41	0	0	1.018,42	0	0	10
PAU 7 C/Ter	1.547,33	0	0	0	0	0	0
PAU 8 Rec de l'Estany	2.488,13	733,25	0	0	210	0	17
PAU 9 Industrial Nord	2.317,26	0	2.571,09	0	0	0	26
PAU 10 c/ dels Valls	1.324,04	540,00	0	0	0	0	11
PAU 11 Vial Nou	14.228,00	0	0	0	0	0	0
Total en sòl urbà							334
Sectors urbanitzables							
SUD 1 Mas Nou	42495,43	10.623,86	0	0	10.198,90	2.549,73	442
SUD 2 Camí del Puig	15069,5	0	8288,23	0	2.260,43	753,48	143
Total en sòl urbanitzable							585

Alhora, el mateix Decret regula les reserves mínimes d'aparcament de vehicles situats fora de la via pública.

Places mínimes d'aparcament

	Turismes (places mín. 4,75 x 2,4 m)	Motocicletes (places mín. 2,20 x 1,00 m)
Ús d'habitatge	màx. d'1 plaça/habitatge 1 plaça/100 m ² sostre o fracció	màx. de 0,5 places/habitatge 1 plaça/200 m ² sostre o fracció

D'acord amb aquests paràmetres s'han establert les reserves d'aparcament per a bicicletes i vehicles per a l'àrea urbana de Verges.

Reserves d'aparcament per a turismes i motocicletes

Sector o polígon					
nom	Sup. m2 polígon	sostre residencial	nº habitatges	places aparcament turismes	places aparcament motociclets
PAU 1 Industrial C/ del Pedró	3.215,88	0	0	0	0
PAU 2 C/ Girona	3.802,59	742,39	3	7	4
PAU 3 C/ de la Pau 1	4.417,12	787,83	4	8	4
PAU 4 Ciutat jardí est	9.221,03	3.627,43	12	36	18
PAU 5 C/ de la Pau 2	2.435,10	958,00	6	10	5
PAU 6 Camí vell de Bellcaire	1.536,41	0	0	0	0
PAU 7 C/Ter	1.547,33	0	0	0	0
PAU 8 Rec de l'Estany	2.488,13	733,25	6	7	4
PAU 9 Industrial Nord	2.317,26	0	0	0	0
PAU 10 c/ dels Valls	1.324,04	540,00	3	5	3
PAU 11 Vial Nou	14.228,00	0	0	0	0
Total en sòl urbà				74	37
Sectors urbanitzables					
SUD 1 Mas Nou	42495,43	10.623,86	84	106	53
SUD 2 Camí del Puig	15069,5	0	0	0	0
Total en sòl urbanitzable				106	53

4.3 Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants

El Decret, d'avaluació de la mobilitat generada, entén com a vianant la persona que es desplaça a peu, o amb cadira de rodes amb motor o no.

Formen part d'aquesta xarxa d'itineraris principals per a vianants els carrers d'ús exclusiu per a vianants, els carrers de convivència i els carrers de zona 30. La xarxa d'itineraris principals per a vianants ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu o amb mitjans auxiliars.

En el disseny de la xarxa per a vianants s'han tingut en compte les característiques de l'àrea urbana, amb carrers molts estrets en el nucli antic i els eixamples tradicionals, i lleugerament més amples (8 i 10 m.) en els nous creixements. Tenint en compte a més el reduït volum dels viatges que es generen, i aquesta estructura urbana existent, s'implanta com a carrers de convivència (zona 30) tots els carrers del àrea urbana del municipi, exceptuant-ne les carreteres que travessen l'àrea urbana, la GI-634, C-31 i C-252.

Les travessies d'aquestes carreteres per l'àrea urbana venen regulades per les corresponents administracions competents, D.G. Carreteres de la Generalitat i Diputació de Girona, i formen

part dels carrers segregats, on hi ha separació entre els vehicles i els vianants, i amb regulacions de velocitats de 50 i 40 km/h.

Pla Especial de les travessies urbanes: Atesa la forta incidència que tenen aquestes travessies urbanes de les carreteres C-31 de Figueres a Torroella, carretera C-252 de la Bisbal a Verges, i carretera GI-634 de Girona a Verges, en la funcionalitat, seguretat i qualitat ambiental de l'àrea urbana, el POUM preveu la necessitat de redactar un Pla especial que determini les característiques d'aquestes vies al seu pas pel nucli urbà, establint les seccions viàries, encreuaments i paviments més adients, mesures pel pas de vianants i seguretat viària, voreres, plantació d'arbrat, i altres determinacions que s'hauran de tenir en compte en els projectes i intervencions corresponents.

Es especialment rellevant en aquest aspecte, el tram de la carretera C-634 (carrer Girona) que travessa l'àrea urbana fins a la rotonda d'encreuament de carreteres.

En aquest tram la carretera parteix l'àrea urbana tradicional (situada al sud de la mateixa), dels creixement residencials i principals equipaments (CAP, Pavelló, IES, camp d'esports, deixalleria,...) situats al nord de la mateixa.

Amb aquesta configuració, aquest tram de carretera es converteix en la travessia més utilitzada per als vianants en l'un i l'altre sentit, i per tant el tram de més urgència d'intervenir amb mesures pel pas de vianants i de seguretat viària, així com per a la seva incorporació dins la trama urbana, amb ampliació de voreres i plantació d'arbrat.

4.4 Proposta de xarxa d'itineraris amb transport públic

L'article 16 del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per al transport públic i col·lectiu de superfície, tenint en compte les línies existents en el moment de la redacció del POUM. Aquests itineraris, a més, han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre de desplaçaments molt elevat. Estableix, a més, que les parades de les línies s'han de situar de manera coordinada amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes i a una distància màxima d'accés inferior a 750m.

Tal com s'ha descrit en el punt 2.1 d'aquesta memòria, Verges disposa de 2 línies regulars d'autobús interurbà. El Decret estableix en l'article 16.6 la recomanació de la implantació de carril bus a partir de 120 circulacions diàries o 20 en hora punta. Donat les característiques del municipi de Verges no es considera necessària la implantació d'un carril bus.

El principal punt d'atracció i generació de nous viatges serà el SUD 1 Mas Nou, situat al nord-oest de l'encreuament de carreteres, completant l'àrea urbana actual. Aquest nou creixement té una implantació molt propera a la parada d'autobús existent. Fet que no fa necessari la proposta d'una nova ubicació de parada d'autobús.

4.5 Proposta de xarxa d'itineraris principals per a bicicletes

Actualment no hi ha xarxa de bicicletes establerta en el municipi. Existeixen circuits de lleure que es recolzen en els camins rurals existents.

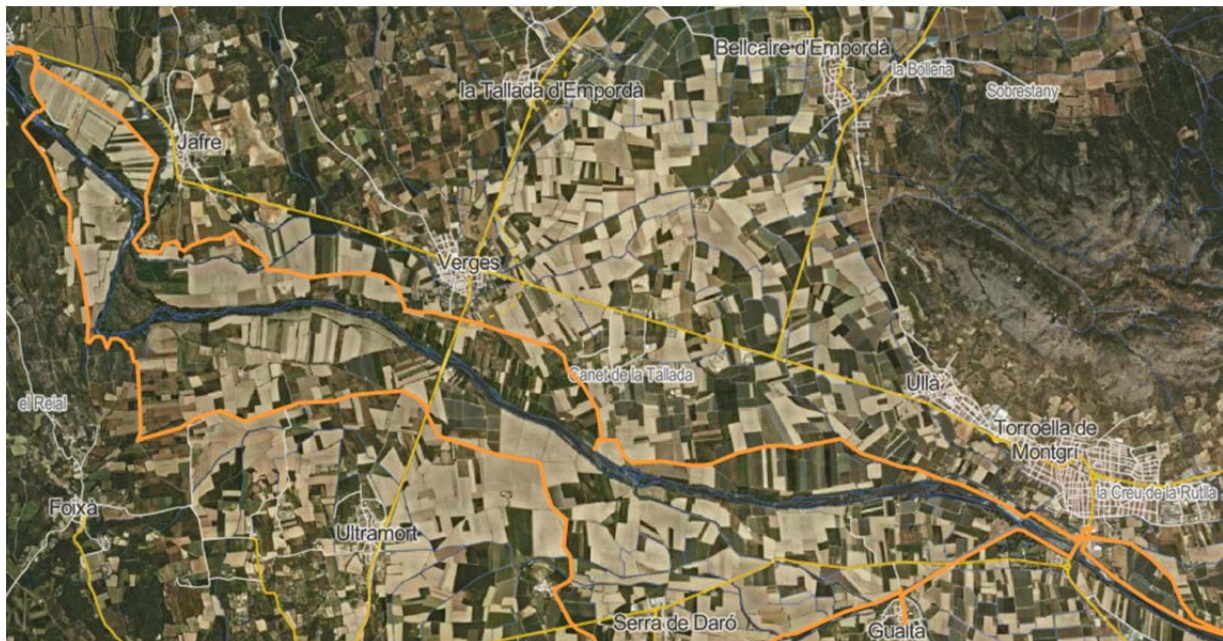
L'itinerari que té característiques de via verda com a ruta ciclable propera al nucli urbà, es la que discorre paral·lel al riu Ter, per la part nord del mateix i passa en bona part per damunt de la mota. La via enllaça amb Jafre per l'oest i amb Canet de la Tallada pel l'est.

El Departament de territori i sostenibilitat te previst per altra part, la construcció de la via verda de Figueres amb el Baix Empordà, que discorrerà sensiblement paral·lela a la carretera C-31, enllaçant Figueres amb Verges, i de la qual ja s'està executant el primer tram de Figueres a Vilamalla.

El POUM preveuen aquest cas l'enllaç d'aquestes dos vies clicables, reservant els terrenys mes adequats pel recorregut i funcionalitat d'aquest enllaç, partint de la previsió que la via verda de la C-31 que construirà la Generalitat, tindrà un recorregut sensiblement paral·lel a l'actual carretera, i aprofitarà el traçat de l'antic pas d'aquesta carretera pels nuclis urbans de la Tallada, Tor, Vilademà i la resta de poblacions.

Aquestes dos vies ciclables bàsiques, la de la carretera C-31 amb direcció nord-sud (de Figueres al Baix Empordà) i la transversal est-oest pel costat nord del riu Ter (de Jafre a Canet de la Tallada), configuraran una xarxa bàsica que permetrà en el cas de Verges, l'enllaç amb tota la xarxa de camins rurals, i la connexió directe amb el camí vell de Bellcaire que transcorre pel costat del rec del Molí, i a través d'aquest, amb la via verda transpirenaica "Pirinexus".

En el nucli urbà de Verges i donades les característiques pròpies de la població, s'estableix la convivència entre els vehicles, les bicicletes i els vianants, per dins de tot el nucli de població.



4.6 Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vehicles

A nivell general, donada la configuració de l'encreuament de carreteres que parteix en 4 parts l'àrea urbana, s'ha de considerar que les travessies urbanes de les carreteres C-31 de Figueres a Torroella, carretera C-252 de la Bisbal a Verges, i carretera GI-634 de Girona a Verges, tenen una incidència gran en la circulació dels vehicles del municipi, ja que son el pas obligat de connexió dels diferents àmbits urbans.

El Pla Territorial Parcial de les comarques Gironines estableix la proposta d'una variant de Verges pel costat est de l'àrea urbana, que el POUM també recull, i que facilitaria la incorporació d'aquestes travessies urbanes dins la xarxa de carrers del municipi, amb una funcionalitat més pròpiament urbana.

El POUM proposa completar aquesta xarxa per a vehicles, amb un nou vial en el límit nord del sector urbanitzable SUD 1 Mas Nou, que comportarà un nou enllaç amb la carretera C-31, lo que permetrà facilitar un millor accés a tot l'àmbit urbà situat al nord de la carretera de Jafre (C-634) i en especial als principals equipaments municipals allà situats. Aquest nou vial, facilitarà especialment el recorregut del bus escolar que va al nou Institut, i que actualment només pot accedir des de aquesta carretera GI-634, amb les dificultats de girs i circulació que això comporta per a un vehicle d'aquests característiques.

Per altra part, donada la baixa intensitat de trànsit actual dins la població i les previsions existents, a fi de preservar el caràcter propi del nucli urbà de Verges, un nucli petit amb una relació dins-fora dels espais domèstics molt estreta, s'han classificat la major part dels carrers com a carrers de convivència, sense segregació de circulació vianant-vehicles, mantenint les característiques actuals. D'aquesta manera es preserven els carrers estrets i sense voreres, la circulació lliure dels veïns i alhora es vetlla per a l'accés a la població dels vehicles d'emergència.

5. CONCLUSIONS

El nou POUM de Verges preveu àmbits de gestió en sòl urbà i en sòl urbanitzable que emplenen buits urbans i complementen la trama urbana actualment existent. El nou sector residencial SUD 1 Mas Nou, es el què es preveu un major increment de la mobilitat, que es situa en un àmbit lateral del nucli actual.

El present Estudi d'avaluació de la mobilitat generada, preveu una xarxa viària bàsica de distribució de la circulació interna de la població.

La circulació de vianants i els accessos dels veïns als seus habitatges es garanteix amb els carrers de convivència.

La circulació de bicicletes es garanteix amb la xarxa viària de convivència.

El sistema de transport públic actualment no es valora com una necessitat dins el casc urbà. A nivell interurbà queda cobert amb les línies d'autobús existent.

Esteve Corominas i Noguera – Joan Carles i Roqué
LAND Urbanisme i Projectes SLP
Verges, juliol 2023