



# PLA DE MILLORA URBANA DEL POLÍGON B-04

T.M. CASSÀ DE LA SELVA

ABRIL 2021

## ANNEX: ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

El Promotor:

**FREIXAS I FREIXAS, S.L.**

Carrer Can Pou, 23  
17459 - CAMPLLONG  
NIF. B17146465

L' Autor del Document:

**Xavier Frigola Mercader**  
Enginyer de Camins - Urbanista  
Núm Col·legiat: 19.014

Consultor:

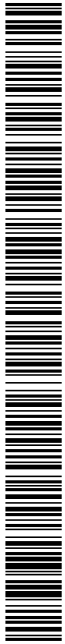
 **TECPLAN**  
Enginyeria i urbanisme





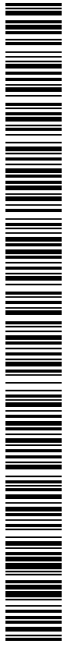
## ÍNDEX GENERAL

<b>I. MEMÒRIA .....</b>	<b>3</b>
1. ANTECEDENTS I JUSTIFICACIÓ DE LA REDACCIÓ .....	4
2. OBJECTE DEL PROJECTE I METODOLOGIA. ....	4
3. NORMATIVA D'APLICACIÓ. ....	5
4. SITUACIÓ I EMPLAÇAMENT DE L'ÀMBIT D'ESTUDI.....	5
5. DESCRIPCIÓ PROPOSTA ORDENACIÓ DEL SECTOR. ....	6
6. DESCRIPCIÓ DE L'ESTAT ACTUAL DE LES INFRAESTRUCTURES I DE LA MOBILITAT A L'ENTORN DE L'ÀMBIT.....	8
6.1 INFRAESTRUCTURES DE MOBILITAT.....	8
6.2 MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT .....	12
6.3 MOBILITAT DE LES BICICLETES .....	12
6.4 MOBILITAT DE VIANANTS.....	14
6.5 EL TRANSPORT PÚBLIC.....	14
7. DETERMINACIÓ DE L' INCREMENT DE MOBILITAT. ....	15
8. REPARTIMENT MODAL. ....	16
9. ACTUACIONS DERIVADES DE L'EAMG DEL POUM .....	16
9.1 ACTUACIONS XARXA DE VIANANTS.....	16
9.2 ACTUACIONS XARXA TRANSPORT COL·LECTIU. ....	17
9.3 ACTUACIONS XARXA BICICLETES.....	17
9.4 XARXA DE VEHICLES I APARCAMENT.....	18
10. DETERMINACIÓ DE LA QUANTITAT D'APARCAMENT PELS DIFERENTS MODES DE TRANSPORT. ....	18
11. PROPOSTA ACTUACIONS PER A LA XARXA VIÀRIA VEHICLES PRIVATS. ....	22
12. PROPOSTA ACTUACIONS ACCÉS PEATONAL.....	22
13. PROPOSTA ACTUACIONS ACCÉS BICICLETES. ....	22
14. ANALISI ITINERARIS DEL TRANSPORT PÚBLIC. ....	22
15. PROPOSTA DE FINANÇAMENT DELS COSTOS GENERATS PER L'INCREMENT DE MOBILITAT. ....	22
16. CONCLUSIONS .....	23
<b>II. PLÀNOLS .....</b>	<b>24</b>



Codi Segur de Verificació: 0094583c-1e83-4ec8-a8f8-5e4053d0f86b  
Origen: Ciutadà  
Identificador document original: ES\_L01081000\_2021\_14024277  
Data Impressió: 07/10/2021 13:29:56  
Pàgina 3 de 36

**SIGNATURES**  
1.- FRIGOLA MERCADER XAVIER, 06/05/2021 23:39  
2.- Joan Bataller Garriga (TCAT) (Secretari accidental - Acord d'aprovació definitiva acordat pel Ple en sessió de data 30-09-2021.),  
06/10/2021 13:20



# I. MEMÒRIA

## 1. ANTECEDENTS I JUSTIFICACIÓ DE LA REDACCIÓ

Es redacta el present estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada com a document annex al Pla de Millora Urbana B-04, en el T.M. de Cassà de la Selva.

En l'apartat 3.3. a) de l'article 3 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat, es determina en quins projectes cal incorporar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

### **Article 3**

#### *Àmbit d'aplicació*

*3.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure, com a document independent, en els instruments d'ordenació territorial i urbanística següents:*

- a) Plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis.*
- b) Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.*
- c) Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.*

*3.2 No és obligatori realitzar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada en les figures de planejament urbanístic derivat dels municipis de població inferior a 5.000 habitants, excepte que formin part d'un sistema urbà plurimunicipal, en el següents supòsits:*

- 1. Actuacions que suposin la implantació de nous usos residencials fins a un màxim de 250 habitatges.*
- 2. Actuacions que suposin la implantació d'usos comercials o terciaris en sectors d'una superfície de fins a 1 ha, sempre que no suposin una implantació singular, d'acord amb l'article 3.3 d'aquest Decret.*
- 3. Actuacions que suposin la implantació d'usos industrials en sectors d'una superfície de fins a 5 ha, sempre que no suposin una implantació singular, d'acord amb l'article 3.3 d'aquest Decret.*

(...)

En aquest cas es tracte d'un planejament derivat en un municipi de més de 5.000 habitants.

Així doncs, es redacta aquest Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada que s'adjunta com a document annex al PMU B-04.

## 2. OBJECTE DEL PROJECTE I METODOLOGIA.

Els objectius d'aquest estudi són avaluar i justificar les propostes del Pla de Millora Urbana relatives al model de mobilitat proposat per tal de promoure d'acord amb la Llei 9/2003, de la mobilitat, els valors de seguretat, sostenibilitat i integració social, lligant el desenvolupament urbanístic amb la mobilitat necessària per a fer-hi front.

Aquest estudi analitza diferents aspectes de la mobilitat i avalua el sistema de mobilitat i la generació de mobilitat que se'n deriva de la implantació d'un nou sector urbanístic tenint en compte el seu context social i territorial. Incorpora mesures correctores, proposant recomanacions per a què millori la sostenibilitat del sistema de mobilitat, especialment tractant els aspectes relacionats amb la seva organització.

Aquest estudi s'estructura en els següents apartats:

- Emplaçament de l'estudi i descripció de la proposta del Pla de Millora.
- Estat actual de les Infraestructures i de la mobilitat en l'entorn del sector
- Determinació increment mobilitat.





- Repartiment Modal.
- Actuacions derivades del EAMG del POUM.
- Determinació de la quantitat d'aparcaments.
- Propostes de millora en xarxa viària, transport col·lectiu, itineraris de bicicletes i itineraris de vianants.
- Propostes de finançament de la mobilitat.
- Conclusions.

### 3. NORMATIVA D'APLICACIÓ.

La normativa vigent en matèria de mobilitat a tenir en compte és:

- Llei 9/2003 de 13 de juny, de la Mobilitat.
- Decret 344/2006 de 19 de setembre, de Regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

### 4. SITUACIÓ I EMPLAÇAMENT DE L'ÀMBIT D'ESTUDI

L'àmbit d'estudi es situa en el terme municipal de Cassà de la Selva, en un terreny que té accés a través del Carrer de la Selva pel nord i el Camí del Cementiri pel sud. Dit sector es troba limitat en l'àmbit sud-oest per la ctra. C-65 (carretera de Girona a Sant Feliu), pel nord i nord-est pel polígon industrial i al sud-est per espai verd públic.

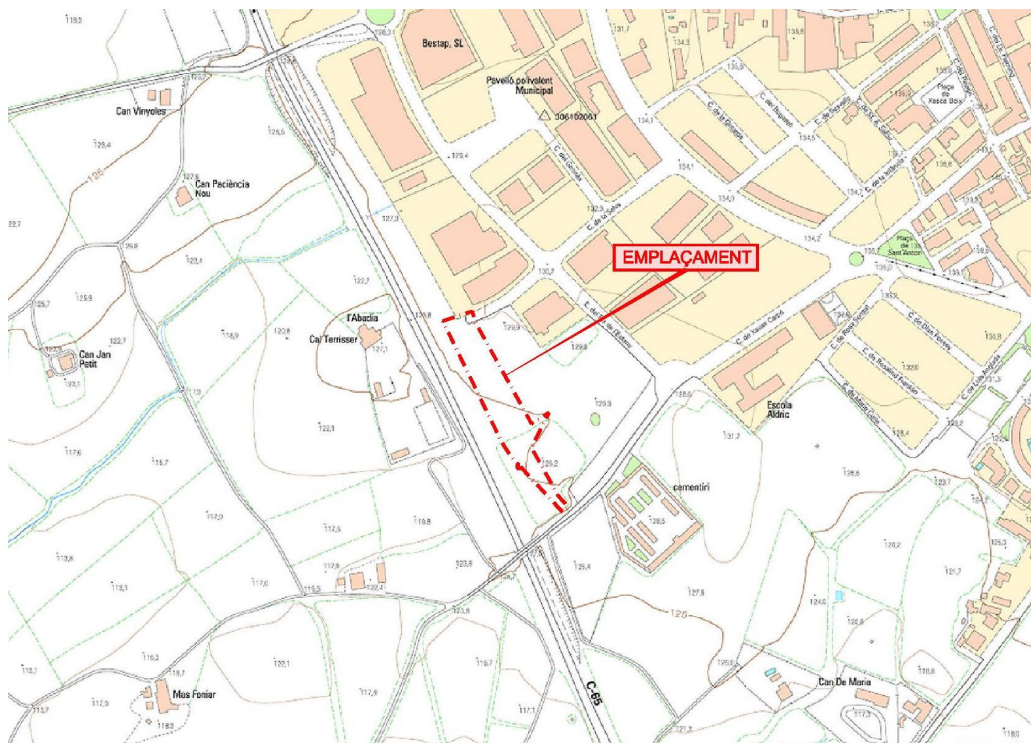


Figura 1. Plànol de situació



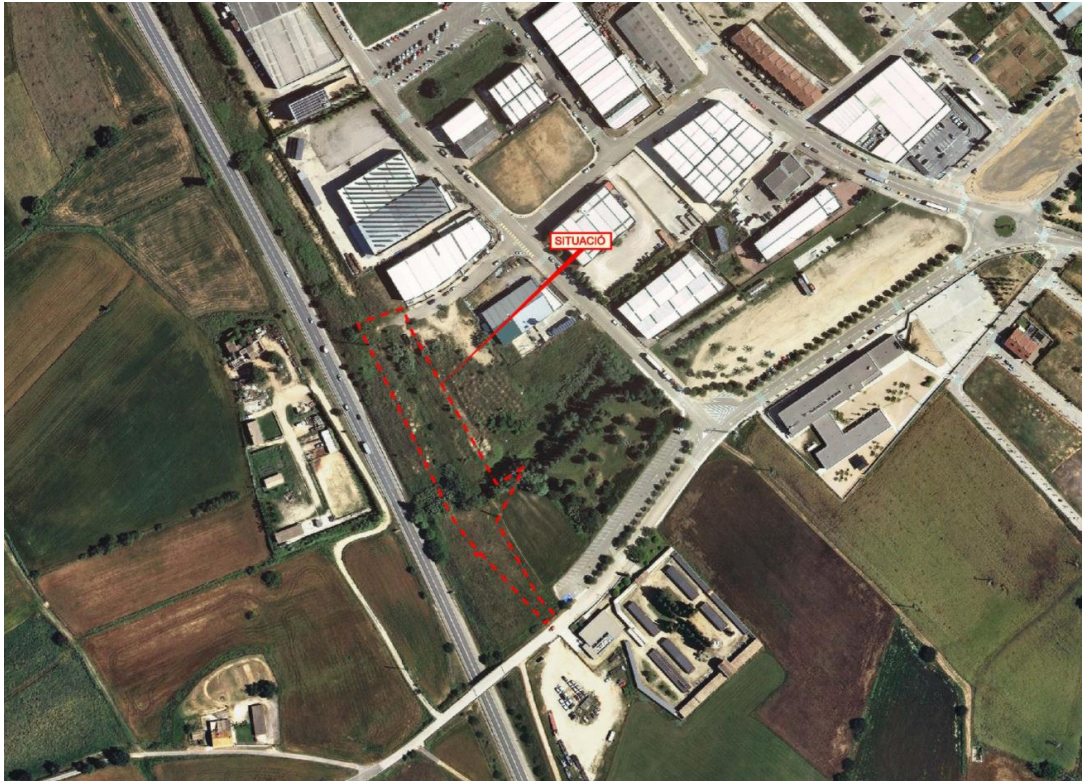


Figura 2. Plànol d'emplaçament

## 5. DESCRIPCIÓ PROPOSTA ORDENACIÓ DEL SECTOR.

La descripció que fa l'Estudi d'Avaluació de Mobilitat Generada del POUM respecte Cassà de la selva és:

*A l'any 2005 Cassà de la Selva presenta un parc mòbil de 6.635 vehicles, el que suposa un índex de motorització (IdM), o dit d'una altra manera, una ràtio de 770 vehicles per cada 1.000 habitants. Els turistes representen el 69,4% del total de vehicles del parc, establint-se una relació de 534 turismes per cada 1.000 habitants.*

*El creixement compacte, al no crear segregacions ni noves centralitats, contribueix a racionalitzar el desenvolupament urbanístic amb criteris de sostenibilitat, fet que repercuteix de manera directa en la futura mobilitat, pal·liant-ne el potencial impacte.*

*Les dades indiquen que l'ús del vehicle privat en els viatges interns és majoritari en el municipi de Cassà de la Selva, amb un 63% del total, seguit pels desplaçaments realitzats a peu o en bici, amb un 35%. Els efectuats amb transport públic tenen un caràcter gairebé testimonial del 2%.*

*Els viatges que relacionen el municipi de Cassà de la Selva amb altres municipis es realitzen essencialment en automòbil. Tanmateix, el transport públic interurbà (bus) representa un 8% en els viatges generats i un 6% en els atrets.*



*El municipi més important, tant en destí com en origen, és la ciutat de Girona.*

*Destaca la forta intensitat de la carretera C-65, amb un trànsit proper als 16.200 vehicles/dia.  
El trànsit en la vialitat interna es troba entre els 500 i els 3000 vehicles.*

El Planejament aplicable al sector és:

### **PMU B04 CARRER DE LA SELVA**

#### **1. Àmbit:**

*Situat en una franja de contacte del sòl urbà amb la variant entre el carrer de la Selva i el carrer de Xavier Carbó. La seva superfície és de 6.181 m<sup>2</sup>.*

#### **2. Objecte**

- *Obrir un vial per tal de donar accés a la parcel·la industrial i resoldre el cul de sac existent.*
- *S'obté una petita edificabilitat que ajudarà a compensar els costos d'urbanització del nou vial.*

#### **3. Condicions d'ordenació, edificació i ús:**

C DE LA SELVA		PMU. B04
àmbit (m <sup>2</sup> )		6.182
SÒL PRIVAT (m <sup>2</sup> )	<i>màxims</i>	59,3 % 3.669
SÒL PÚBLIC (m <sup>2</sup> )	<i>mínims</i>	40,7 % 2.513
	Zones verdes i espais lliures (2)	5,5 %
	Viaari (1)	35,2 %
edificabilitat bruta (m <sup>2</sup> sl/m <sup>2</sup> s)		1.050 0,17
densitat (habitatges/ha)		
nº màxim d'habitatges (hab)		

- *Cessió del sòl amb aprofitament: Els propietaris cediran a l'Ajuntament el sòl corresponent al 10% de l'aprofitament urbanístic del sector.*
- *Relació de zones del sòl d'aprofitament privat a considerar:*
  - o *Industrial aïllada (clau J)*
- *Condicions específiques de l'ordenació: quan s'amplia la zona de sòl privat, s'obté aprofitament fora de l'àmbit del PMU, tenint en compte la separació dels 5 metres a carrer respecte al planejament anterior i respecte a la línia dels 50 metres d'afectació de la variant.*
- *Ús predominant industrial. Veure també Capítol IV, Títol III: Paràmetres reguladors d'usos i activitats.*

#### **4. Condicions de Gestió:**

- *Es determina el sector que s'executarà pel sistema de compensació bàsica. Existirà un conveni entre la propietat i l'Ajuntament d'acord amb el model de gestió que es pacti.*
- *El desenvolupament d'aquest sector comportarà que els propietaris inclosos dins el mateix es faran càrrec dels costos d'urbanització del sistema viari, i dels espais lliures públics i zones verdes.*
- *Es considera obligatòria la constitució d'una junta de conservació d'acord amb l'article 201 i subsegüents del Reglament de la Llei d'Urbanisme.*



Per tant es tracta d'un sector que té una superfície de **6.214 m<sup>2</sup>** sobre el que s'ordena un sistema viari, una petita zona destinada a serveis urbans i zona verda i una altra zona per a realitzar-hi una implantació industrial.

Pel que fa al sistema viari s'ordena un nou vial que comunica el carrer de la Selva i el camí del Cementiri, permetent l'eliminació del Fons de Sac existent en el carrer de la Selva.

La secció del nou vial es preveu amb una amplada total de 8.00 metres i amb una calçada de 6.00 metres d'amplada amb doble sentit de circulació i una vorera en un dels costats de 2.00 metres d'amplada.

Pel que fa al nou centre transformador, aquest es preveu d'ubicar en una zona de serveis urbans ubicada en el tram central del nou carrer, al mig de les parcel·les industrials i una petita zona verda. En aquesta zona de serveis urbans també s'hi preveu ubicar-hi el sistema de bombament del clavegueram.

Es preveu:

- El soterrament de la línia elèctrica aèria existent dins el sector.
- El bombament de la xarxa de sanejament.
- El desviament i soterrament d'un rec de desguàs de la zona verda adjacent al sector.

## 6. DESCRIPCIÓ DE L'ESTAT ACTUAL DE LES INFRASTRUCTURES I DE LA MOBILITAT A L'ENTORN DE L'ÀMBIT.

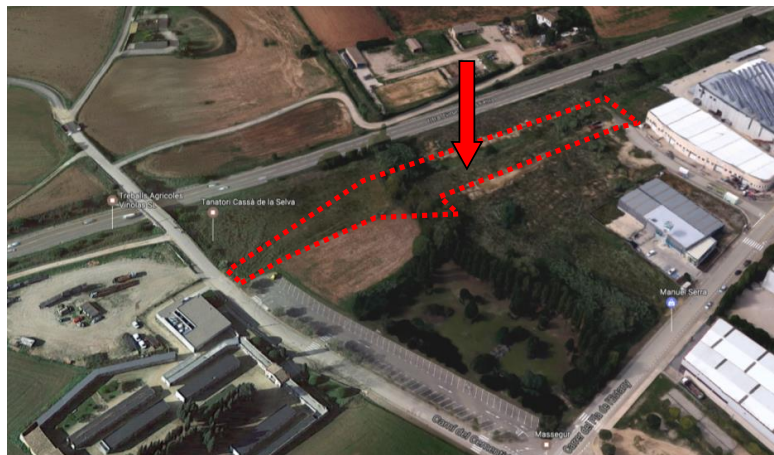


Figura 3. Imatge aèria àmbit de projecte.

### 6.1 INFRASTRUCTURES DE MOBILITAT.

Segons el EAMG del POUM, Cassà de la Selva compta amb la següent xarxa viària, la qual es classifica segons la seva funcionalitat:

- **Xarxa d'accessos**, de forma tangencial al nucli urbà i que està representada per la C-65, la ctra. De Girona a Sant Feliu de Guíxols.
- **Xarxa Bàsica**, amb tres gran artèries que circumval·len i travessen el casc antic.
- **Xarxa local**, de tipus radial.







**TR** PLA DE MILLORA URBANA DEL POLÍGON B-04 – T.M.CASSÀ DE LA SELVA  
ANNEX: ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA



Figura 6. Imatge des del Camí del Cementiri.



Figura 7. Imatge des del Camí del Cementiri.



Figura 8. Imatge des del Camí del Cementiri.



## SIGNATURES

1.- FRIGOLA MERCADER XAVIER, 06/05/2021 23:39  
2.- Joan Bataller Garriga (TCAT) (Secretari accidental - Acord d'aprovació definitiva acordat pel Ple en sessió de data 30-09-2021.),  
06/10/2021 13:20

Figura 9. Imatge carrer de la Selva.



Figura 10. Imatge des del carrer de la Selva.

Com es pot veure en les imatges anteriors i en els croquis següents, el sector té accés des del carrer de la Selva, el qual té una calçada de doble sentit de circulació de 8 metres d'amplada, voreres peatonals de 2.00 metres d'amplada a banda i banda i amb una amplada total de 12.00 m.

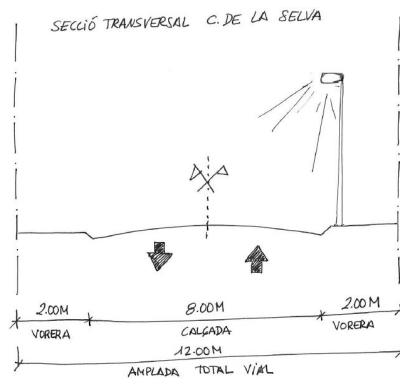


Figura 11. Croquis secció transversal C. de la Selva.



El tram del vial Camí del Cementiri on es connecta el nou vial del sector es troba parcialment urbanitzat i té una amplada total de 12.00 metres, amb 8 metres de calçada de doble sentit de circulació i voreres de 2.00 metres d'amplada a banda i banda. Amb tot, en la franja on hi ha ubicat l'aparcament municipal, l'amplada de 2.00 metres de vorera s'ha convertit en un escocell continu amb arbrat viari. Així mateix, hi ha algun tram del costat dret on la vorera no es troba pavimentada.

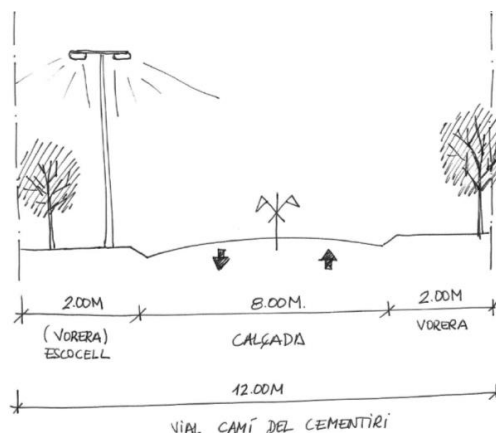


Figura 12. Croquis secció transversal Camí del Cementiri.

## 6.2 MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

La mobilitat amb vehicle privat es desenvolupa a partir del nou vial a executar dins el sector i a partir dels dos vials existents que li donen accés:

- Carrer de la Selva.
- Camí del Cementiri
- Nou vial a executar dins el sector.

Els tipus de vehicles utilitzats són bàsicament cotxes, amb tot, al tractar-se d'una zona industrial, també hi tindrà una especial importància el vehicle pesat.

Pel que fa al tipus de desplaçaments pràcticament la totalitat dels mateixos són externs, és a dir entre l'àmbit i altres poblacions. També es pot donar el cas de desplaçaments interns del nucli de Cassà de la Selva, però amb una proporció molt més petita.

## 6.3 MOBILITAT DE LES BICICLETES

En l'àmbit de projecte, la mobilitat de les bicicletes es porta a terme pels mateixos carrers per on circulen els vehicles privats.

Amb tot, els carrers principals de l'entorn disposen d'un espai reservat a l'ús exclusiu de bicicletes, pel qual hi transcorre la Ruta del Carrilet.

L'ús de la bicicleta o el patinet al poble ha anat creixent. En el municipi es disposen de diferents punts on estacionar la bicicleta de forma segura. També es disposa de pàrquings de bicicleta als punts del poble amb més moviment.



**PLA DE MILLORA URBANA DEL POLÍGON B-04 – T.M.CASSÀ DE LA SELVA**  
**ANNEX: ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**



Figura 13. Imatge de punt d'estacionament per a bicicleta de forma segura en el municipi.



Figura 14. Imatge carril bici ubicat en el Carrer del Pla de l'Estany.

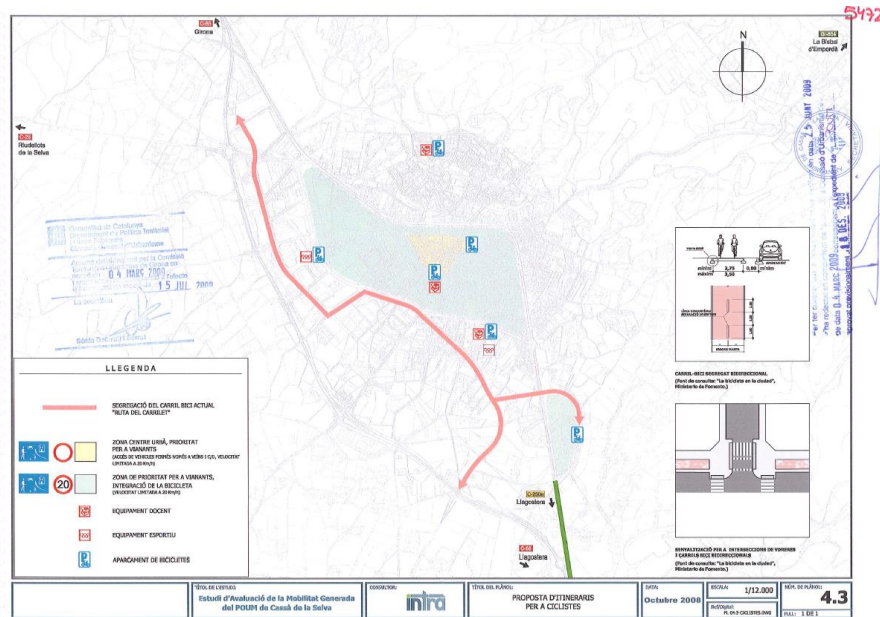


Figura 15. Plànol proposta d'itineraris per a ciclistes de l'EAMG del POUM.



## 7. DETERMINACIÓ DE L'INCREMENT DE MOBILITAT.

La determinació de l'increment de mobilitat o el que és el mateix, la mobilitat generada pel sector objecte del present estudi, es realitza amb base a les determinacions del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

Concretament el Decret estableix en l'annex 1 els coeficients a aplicar per cada tipus de ús especificat en la zonificació del Pla de Millora Urbana. Concretament el present sector té assignat l'ús INDUSTRIAL, clau J1.

### 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 m <sup>2</sup> de sostre
Ús comercial	50 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
<b>Ús industrial</b>	<b>5 viatges/100 m<sup>2</sup> de sostre</b>
Equipaments	20 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m <sup>2</sup> de sòl
Franja costanera	5 viatges/m de platja

Figura 17. Taula Annex I del Decret 344/2006.

En l'ús **industrial** el Decret pren una dotació de **5 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre**.

En les zones verdes, el decret preveu un coeficient de 5 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sòl, amb tot, en aquest cas, al tractar-se d'una franja molt petita de zona verda, associada a una franja de major superfície existent en el sòl urbà consolidada al costat del sector i que actualment no es troba ordenada, no es tindrà en compte a efectes de mobilitat generada, ja aquesta de moment no generarà cap tipus de viatge.

A continuació es presenta el quadre on es calcula el total de viatges generats pel sector:

SECTOR =	B-04				
Superfície Total =	6.214,00				
Superfície zona industrial =	3.586,00				
VIATGES GENERATS	SUPERFÍCIE	SOSTRE	COEF DE VIATGES GENERATS	Coeficient reductor	TOTAL
Zona industrial	3.586,00	1.020,00	5 viatges / 100 m <sup>2</sup> sost.		51
<b>TOTAL SECTOR</b>					<b>51</b>

Figura 18. Taula càlcul mobilitat generada.

Per tant s'estima un nombre de viatges de **51 Unitats**, entenent com a viatge l'entrada i la sortida.



## 8. REPARTIMENT MODAL.

El repartiment modal consisteix en veure del conjunt de viatges generats amb quins modes de transport es reparteixen.

Donat que es tracta d'un sector industrial situat a l'entorn del nucli urbà de Cassà de la Selva amb una bona comunicació, s'hauria de preveure inicialment que el 65 % dels viatges que es poden generar serien en cotxe i/o moto i d'aquests viatges rodats, un 10% es faran amb moto.

Pel que fa al transport públic, la parada de bus existent més propera està situada a més de 1.000 metres de l'àmbit, per tant, no es preveuen viatges generats amb transport públic.

I si tenim en compte que el sector està situat molt a prop de la Ruta del Carrilet i al costat del nucli urbà del municipi, es preveu que un 35% dels viatges que es poden generar serien a peu o amb bicicleta.

Així doncs, el percentatge del repartiment modal que es preveu és:

- 65 % amb vehicle privat ( cotxe i/o moto ).
- 0 % amb transport públic.
- 35 % a peu o amb bicicleta.

I el repartiment modal resultant és:

- Mobilitat amb **cotxe** → 51 moviments x 55 % = **28 moviments**
- Mobilitat amb **moto** → 51 moviments x 10 % = **5 moviments**
- Mobilitat amb **transport públic** → **0 moviments**
- Mobilitat amb **bicicleta** → 51 moviments x 10% = **5 moviments**
- Mobilitat a **peu** → 51 moviments x 25% = **13 moviments**

## 9. ACTUACIONS DERIVADES DE L'EAMG DEL POUM

En els següents apartats es relacionen les principals determinacions de l'EAMG del POUM.

### 9.1 ACTUACIONS XARXA DE VIANANTS

La proposta de mesures correctores de l'EAMG del POUM pel que fa a la xarxa de vianants, són:

- *La creació de diversos itineraris per a vianants: que enllacin els equipaments docents i esportius, i transitables de forma segura i confortable, eixamplant, en aquells trams que convingui, algunes voreres actualment molt reduïdes.*
- *Es recomanen voreres de no menys de 2.00 metres d'ample. Encara que el mobiliari necessari és menor que quan es tracta d'un nucli urbà, cal tenir present a l'hora de col·locar-lo que no es constitueixi en obstacles a la vorera. Bancs, papereres, pals de senyalització, enllumenat, etc.. han de permetre franges còmodes de desplaçament a peu per les voreres.*
- *Respecte els itineraris, cal que el vianant disposi de continuïtat en els seus trajectes en condicions segures i còmodes i tenint en compte les necessitats d'adaptar els espais per a tots els usuaris.*







- *Instal·lació d'elements transversals de reducció de velocitat en la xarxa local i veïnal per tal de pacificar i calmar el trànsit rodat.*
- *Liberalització de les voreres eliminant els obstacles que entorpeixen i dificulten la mobilitat dels vianants (mobiliari urbà, contenidors, suports de l'enllumenat elèctric, etc.).*
- *Caldrà evitar l'estacionament en bateria junt a voreres. Aquest aparcament, resta espai de vorera, ja que els vehicles apuren l'espai fins que les rodes topen amb la pròpia vorera, envaint aquesta amb la part del vehicle que va des de la roda fins l'extrem anterior o posterior de la carrosseria.*
- *Cal tenir especial cura envers la disposició de guals en els passos de vianants per tal de que permetin desplaçar-se a persones amb mobilitat reduïda.*

### 9.2 ACTUACIONS XARXA TRANSPORT COL·LECTIU.

El POUM, i les seves àrees de creixement, no preveuen la ubicació de cap parada de transport públic col·lectiu als diferents sectors urbanístics. Amb tot, i amb la voluntat de millora del transport públic, les propostes orientatives establertes en el EAMG del POUM pel que fa a la xarxa de transport públic són:

- *Dotar d'una infraestructura de transport públic urbà als nous sectors a desenvolupar i dels existents, així com la seva connexió amb el nucli central i el polígon industrial.*
- *Localitzar les noves parades de manera estratègica per servir el major nombre de població, utilitzant criteris de justícia espacial, eficients i solidaris.*
- *Millorar les freqüències de pas, amb intervals de 8 a 10 minuts, garantint que les principals hores punta de desplaçaments quedin cobertes pel transport públic. Aquesta millora de freqüències és més que justificable tenint en compte l'augment en la demanda de transport públic dels nous sectors i dels existents (industrial, residencial, comercial, equipaments, etc..)*

### 9.3 ACTUACIONS XARXA BICICLETES

La proposta de mesures correctores de l'EAMG del POUM pel que fa a la xarxa de bicicletes són:

- *Instal·lació d'elements transversals de reducció de velocitat en la xarxa local i veïnal per tal de pacificar i calmar el trànsit rodat.*
- *Millora i segregació, en els trams que no garanteixen seguretat viària (polígon industrial, etc.), de l'actual carril bici que forma part de la Ruta del Carrilet.*
- *Cal aprofitar també la potencialitat del carril bici existent i desenvolupar-lo, ramificar-lo, per enllaçar els nous sectors projectats i la resta del nucli urbà: eixample i casc antic.*
- *A l'interior del polígon industrial, ja que les voreres previstes són de 2.50 metres d'amplada, no es recomana que s'utilitzin també per bicicletes. Aquests usuaris poden compartir calçada amb els vehicles. Pel que fa a l'itinerari i connexions exteriors (ruta del Carrilet), tot i que no correspon a l'àmbit d'aquest projecte, es recomana que s'adopti l'opció de carrils de bicicleta segregats.*
- *Atenent al que fixa el decret ja esmentat, ha de contemplar-se a la nova àrea una reserva per aparcament de bicicletes. El nombre de treballadors de cada àrea serà un bon criteri per establir una distribució equilibrada amb la possible demanda. La ubicació dels aparcaments*



(barres, espais tancats o altres tipus d'ancoratge) es recomana dins de les instal·lacions de cada parcel·la.

#### 9.4 XARXA DE VEHICLES I APARCAMENT.

Pel que respecta als aparcaments, existeix un dèficit palès en els sectors centrals i en les àrees industrials, tal i com diu el planejament.

La proposta de mesures correctores de l'EAMG del POUM pel que fa a la xarxa de vehicles són:

- Creació d'aparcaments públics.
- Reduir el volum de cotxes mitjançant polítiques de promoció de transport públic i d'un ús més racional del vehicle privat.

### 10. DETERMINACIÓ DE LA QUANTITAT D'APARCAMENT PELS DIFERENTS MODES DE TRANSPORT.

En el present apartat es calcula la previsió d'aparcaments per a vehicles de quatre rodes, de dues rodes i per bicicletes.

La determinació de la previsió d'aparcaments es realitza amb base a les determinacions del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

Amb tot, degut a l'existència del POUM que ja ha establert normativament la previsió d'aparcament per a vehicles de 4 rodes, es pren els ràtios definits en l'Art.III.4.20. de la normativa del POUM, pel que fa a la previsió mínima de places d'aparcament obligatòria dels vehicles de 4 rodes.

#### SECCIÓ QUARTA. REGULACIÓ PARTICULAR DE L'ÚS D'APARCAMENT

##### Art. III. 4.18

##### Reserva d'espais públics per aparcaments

1. Qualsevol àmbit de Planejament derivat (Pla Parcial, Pla Especial de Millora Urbana, Pla Especial o Polígon d'Actuació Urbanística) ha de preveure sòl per a aparcaments, en funció dels usos i de l'edificabilitat, de manera que s'asseguri l'espai suficient determinat en aquest POUM. La reserva d'aquest espai es farà en funció de les determinacions de la Legislació vigent.

##### Art. III. 4.19

##### Condicions generals sobre la reserva d'aparcaments en les edificacions

1. En totes les edificacions de nova planta, en les reformes amb augment del nombre d'habitatges i en les ampliacions que suposin un increment de sostre o volum sobre el construït del cinquanta per cent, s'hauran de preveure en el projecte, com a requisit indispensable per a l'obtenció de la llicència, la reserva d'espai per a les places d'aparcament assenyalades en l'article següent (ja sigui a l'interior del mateix solar o parcel·les adjacents del propi edifici).
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.
3. En les promocions unitàries d'habitatges unifamiliars en filera, en qualsevol de les zones d'aquest POUM que sol·licitin la construcció de més de cinc habitatges contigus, en una o més promocions successives, serà obligatòria la reserva de l'espai comú necessari per a les places d'aparcament que assenyalen aquest POUM. Aquest espai disposarà d'una entrada i sortida comuna per a totes les places d'aparcament.
4. Mitjançant Plans Especials que comprenguin un sector urbà significatiu i amb la suficient extensió, es podran ajustar les exigències d'aparcament als usos, edificis i carrers que conformin l'àmbit del Pla Especial, tot garantint els mínims determinats per aquest POUM.

**PLA DE MILLORA URBANA DEL POLÍGON B-04 – T.M.CASSÀ DE LA SELVA**  
**ANNEX: ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**

19

**Art. III. 4.20****Previsió mínima de places d'aparcament obligatòries**

Aquest POUM determina la necessitat de disposar d'un nombre mínim de places d'aparcament en funció dels usos i del sostre permessos en cada zona.

## 1. Habitatges:

- a. En Sòl Urbà:
    - Una plaça per cada habitatge de superfície útil menor o igual a 120 m<sup>2</sup>.
    - Dues places per a cada habitatge de superfície útil superior a 120 m<sup>2</sup>.
  - b. En Sòl Urbanitzable:
    - S'observarà allò que especifiqui el propi Pla Parcial amb un mínim d'una plaça i mitja per a cada 100 m<sup>2</sup> de sostre potencial.
2. Hotels, residències i similars: Una plaça per a cada 8 habitacions.
  3. Comercial: Una plaça per a cada 50 m<sup>2</sup> o fracció de superfície construïda.
  4. Oficines i serveis: Una plaça per a cada 50 m<sup>2</sup> o fracció de superfície construïda.
  5. Industrial: Una plaça per a cada 100 m<sup>2</sup> de superfície útil.
  6. Magatzems: Una plaça per a cada 300 m<sup>2</sup> de superfície construïda.
  7. Restauració i recreatiu:
    - a. Als tipus 1, 2 i 3 si la superfície construïda del local és inferior a 100 m<sup>2</sup>, els correspon una plaça per a cada 50 m<sup>2</sup>. Si és igual o superior a 100 m<sup>2</sup>, els correspon una plaça per a cada 10 persones d'aforament.
    - c. Als tipus bars, bars-restaurant o restaurant una plaça per a cada 50 m<sup>2</sup> de superfície construïda.
  8. Dotacions cíviques i usos culturals:
    - a. Teatres, auditoris, cinemes i similars: una plaça cada 15 localitats o fracció d'aquest mòdul.
    - b. Biblioteques, museus, centres cívics, escoles universitàries, etc.: una plaça per a cada 100 m<sup>2</sup> de superfície construïda en establiments de més de 1500 m<sup>2</sup> de superfície construïda.
  9. Dotacions sanitàries i assistencials: Una plaça per a cada 10 llits o fracció d'aquest mòdul.
  10. Instal·lacions esportives: Una plaça per a cada 15 persones d'aforament o d'usuaris potencials o fracció d'aquest mòdul.
  11. En el supòsit que un projecte d'edificació no tingui un ús assignat concretament en les plantes baixes d'un edifici residencial, es preveurà genèricament una plaça d'aparcament per cada 50m<sup>2</sup> construïts.

**Art. III. 4.21****De les llicències d'edificació en relació als aparcaments**

1. No serà concedida llicència municipal per a la construcció dels edificis o instal·lacions compreses en l'article anterior, si no es compleixen les reserves d'espais per aparcaments ordenades en ells.
2. Tampoc es concedirà llicència per elevar, ampliar, modificar o subdividir l'ús dels edificis o instal·lacions compreses en l'article anterior, sense que es compleixin les obligacions de reserva d'espai per aparcaments aplicables, si més no, limitades a la part a que representi l'elevació, ampliació modificació, menys quan de manera excepcional, es demostrï l'impossibilitat material de complir-les per manca d'espai.

**Art. III. 4.22****Causas d'exempció de les previsions d'aparcament**

## 1. Causes de dimensió o tècniques:

- a. Quan per les seves característiques geomètriques o per raons tècniques demostrables (per les característiques del subsòl) impossibilitin la ubicació d'un nombre inferior o igual a 6 places.
- b. Quan de l'aplicació dels mòduls de l'article III.4.20 l'exigència de places d'aparcament sigui menor a dues places, s'eximeix de l'obligació de reserva d'aparcament.
- c. Quan el nombre màxim de places d'aparcament possibles per planta soterrani sigui inferior a deu places, sols serà obligatòria la construcció de la primera planta soterrani
- b. Quan mitjançant un projecte i com a conseqüència de les condicions de la parcel·la, ubicació en la trama urbana o edifici catalogat, es demostrï la impossibilitat tècnica d'encabir les places d'aparcament previstes, l'Ajuntament podrà reduir o exonerar el compliment de les places exigides.
- e. Per a tots els casos, el límit de plantes soterrànies no sobrepassarà el de tres nivells o l'equivalent a nou metres, podent ampliar-se mitjançant la redacció d'un Pla Especial on es justifiqui que no es produeixin perjudicis per a l'ús públic del subsòl. En qualsevol cas si amb

els tres soterranis no s'arriba a assolir el nombre de places obligatòries, es podrà menysprear el sobrant d'aquestes places.

2. Causes tècniques: Quan per raons tècniques demostrades (aquífers, mètodes d'excavació extraordinaris, apuntaments de terres exagerats, etc.) no es pogués complir amb el nombre de places exigides, es podrà eximir parcialment del compliment de les places exigibles.
3. Altres causes: Excepcionalment, es podran substituir total o parcialment les previsions d'espais per aparcament en el propi edifici, per una major previsió de places d'aparcament a l'exterior, quan el sector o l'àrea urbana, per les seves peculiaritats i funcions urbanes els ho permetés o ho exigís. En aquests casos serà preceptiu un informe positiu per part dels corresponents serveis tècnics municipals.
4. En cap cas l'exempció de la necessitat de places d'aparcament es permetrà, si la causa que obliga a la previsió de major nombre de places d'aparcament, es produeix per una evident densificació del nombre d'habitatges a realitzar en la parcel·la, derivada d'una superfície construïda per habitatge inferior a 70 m<sup>2</sup>.
5. El disseny de l'accés als espais d'aparcament privat i la disposició i mida de les places atendran a allò que determinin les diferents normatives competents i especialment el Codi Tècnic d'Edificació (CTE). En qualsevol cas la superfície destinada a aparcament tindrà un mínim de 20 m<sup>2</sup> per plaça, incloses rampes d'accés, àrees de maniobra, etc. La dimensió mínima de cada plaça serà de 2,5 x 5m., l'espai de maniobra serà de 5m. davant de la plaça i l'amplada del passadís de recorregut serà de 3m.. Els aparcaments que disposin de més de 25 places hauran de preveure dos accessos de 3m. cadascun o bé un sol accés de 5m.

### Aparcaments Cotxes

Pel que fa a la previsió de places d'aparcament situades en la via pública, tal i com s'aconsella en el EAMG del POUM, no es preveu ubicar-hi aparcaments en línia en cap dels costats de la calçada de 6.00 metres d'amplada, ja que inicialment es preveu que aquesta sigui de dos sentits de circulació i les places d'aparcament es preveuran a l'interior de la parcel·la industrial. D'aquesta manera s'evita que els vehicles envaeixin l'espai de vorera pública destinada als vianants.

Pel que fa a la previsió de places d'aparcament de cotxes situades fora de la via pública es calcularan en base als ratios de la normativa del POUM, el qual determinen el següents ratios:

Zona Industrial Aïllada ( Clau J ):

*Una plaça d'aparcament de cotxe per a cada 100 m<sup>2</sup> de superfície útil.*

Superfície sostre industrial = 1.050,00 m<sup>2</sup>

Núm. total places garatge =	sostre industrial x 1 places/100 m <sup>2</sup> superfície útil =	<b>10 places garatge</b>
-----------------------------	--	--------------------------

Per tant, es preveu un total de **10 places d'aparcament per a cotxes** situades fora de la via pública.

### Aparcaments Motos

Pel que fa a la previsió de places d'aparcament de motos situades fora de la via pública es calcularan en base als ratios de la normativa del POUM, el qual determinen el següents ratios:

#### ANNEX 3

##### *Aparcament de vehicles*

S'estableixen les següents 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)
Us d'habitatge	màx. d'1 plaça/habitatge 1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció	màx. de 0,5 places/habitatge 1 plaça/200 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans	5 places/30 places ofertes de circulació	5 places/30 places ofertes de circulació

Figura 19. Annex 3 del Decret 344/2006.



Zona Industrial Aïllada ( Clau J ):

*Una plaça d'aparcament per a motos per a cada 200 m<sup>2</sup> de sostre.*

Superfície sostre industrial = 1.050,00 m<sup>2</sup>

Núm. total places aparcament motos =	sostre industrial x 1 places/200 m <sup>2</sup> superfície útil =	<b>5 places aparcament motos</b>
---	--	--------------------------------------

Per tant, es preveu un total de **5 places d'aparcament per a motos** situades fora de la via pública.

### Aparcaments Bicicletes.

Pel que fa a la previsió de places d'aparcament per a bicicletes situades fora de la via pública es calcularan en base als ratios del Decret 344/2006 i que determinen el següent:

#### ANNEX 2

##### *Aparcament de bicicletes*

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

##### *Places mínimes d'aparcament per a bicicletes*

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

Figura 20. Taula Annex 2 del Decret 344/2006.

Zona industrial Aïllada ( Clau J ):

*Una plaça d'aparcament per a bicicletes per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre.*

Sostre total industrial (Clau J) = 1.050 m<sup>2</sup>

Núm. total places aparcament bicicletes =	sostre industrial x 1 places/100 m <sup>2</sup> superfície útil =	<b>10 places aparcament bicicletes</b>
--	--	--

Per tant, es preveu un total de **10 places d'aparcament per a bicicletes** situades fora de la via pública.

### **Aparcaments de Càrrega i Descàrrega.**

La càrrega i descàrrega es preveu de realitzar per la part frontal de la façana de les parcel·les industrials.

No es necessari habilitar una zona específica ja que es tracta d'un espai on no s'hi preveu aparcament i la seva utilització serà molt puntual durant l'horari de repartiment.

### **11. PROPOSTA ACTUACIONS PER A LA XARXA VIÀRIA VEHICLES PRIVATS.**

Tal i com s'ha explicat en la descripció del projecte el sector preveu urbanitzar el nou vial ubicat dins l'àmbit, connectant-lo amb els carrers existents fora del sector: el carrer de la Selva i el Camí del Cementiri; eliminant així el fons de sac existent en el carrer de la Selva i donant accés a la parcel·la i circulació viària en tot l'entorn de la illa formada per parcel·les industrials, espai verd públic i sistema d'aparcament públic.

### **12. PROPOSTA ACTUACIONS ACCÉS PEATONAL**

Tal i com s'ha explicat en la descripció del projecte es preveu urbanitzar el vial ubicat dins l'àmbit preveient una vorera a diferent nivell en un dels costats de la calçada per permetre el pas segur dels vianants, amb una amplada de 2.00 metres.

Aquestes voreres donaran compliment a la ORDEN VIV 561/2010 que determina una amplada mínima de vorera de 1,80 metres.

### **13. PROPOSTA ACTUACIONS ACCÉS BICICLETES.**

Dins l'àmbit del sector les bicicletes faran servir la mateixa xarxa que els vehicles rodats. Amb tot, aprofitant que a poca distància de l'àmbit objecte del present projecte i passa la Ruta del Carrilet, s'ha fet una previsió de nombre d'aparcaments per a bicicletes a l'interior de la parcel·la, per tal de potenciar la utilització d'aquest mitjà de transport.

Amb aquesta proposta es preveu diversificar el repartiment modal a favor de modes de transport més sostenibles.

### **14. ANALISI ITINERARIS DEL TRANSPORT PÚBLIC.**

En el sector no hi ha de passar el transport públic ja que aquest arriba a la travessera de la C-250a. En cas de desplegament d'un bus urbà dins el municipi en un futur, es preveu que aquest pugui passar a l'entorn del sector.

### **15. PROPOSTA DE FINANÇAMENT DELS COSTOS GENERATS PER L'INCREMENT DE MOBILITAT.**

En quan als costos generats per l'Estudi d'Avaluació de Mobilitat Generada segons el prescrit en l'Article 19 del Decret 344/2006, els nous àmbits d'actuació hauran de fer-se càrrec dels





costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'explotació del servei.

En aquest cas, al tractar-se d'un nou àmbit d'actuació que no afecta el transport públic en aquests moments, i que per tant, no comporta un increment del mateix servei, NO serà necessari preveure un import pel finançament dels costos generats per l'increment de mobilitat.

## 16. CONCLUSIONS

El present estudi conclou:

- Que es preveu un total de **51 moviments generats**.
- No es preveuen **places d'aparcament per a cotxes** situades en via pública.
- Es preveu una dotació mínima **10 places d'aparcament per a cotxes** situades fora de la via pública.
- Es preveu una dotació mínima de **5 places d'aparcament per a motos** situades fora de la via pública.
- Es preveu una dotació mínima de **10 places d'aparcament per a bicicletes** situades fora de la via pública.
- Que per les característiques del sector, no es creu necessària la previsió de zones de càrrega i descàrrega dins de l'àmbit objecte del present estudi.
- Que al tractar-se d'un nou àmbit d'actuació que no afecta el transport públic, no es preveuen costos generats per l'increment de mobilitat.

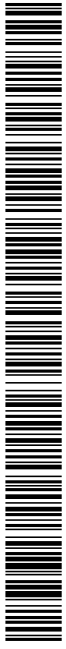
Autor de l'Estudi

Xavier Frigola i Mercader  
Enginyer de Camins, Canals i Ports  
Núm. Col·legiat 19014

Cassà de la Selva, Abril de 2021

FRIGOLA  
MERCADER  
XAVIER -  
77917065B

Firmado digitalmente por FRIGOLA  
MERCADER XAVIER - 77917065B  
Nombre de reconocimiento (DN):  
c=ES,  
serialNumber=IDCES-77917065B,  
givenName=XAVIER, sn=FRIGOLA  
MERCADER, cn=FRIGOLA  
MERCADER XAVIER - 77917065B  
Fecha: 2021.05.06 23:39:23 +02'00'



## II. PLÀNOLS



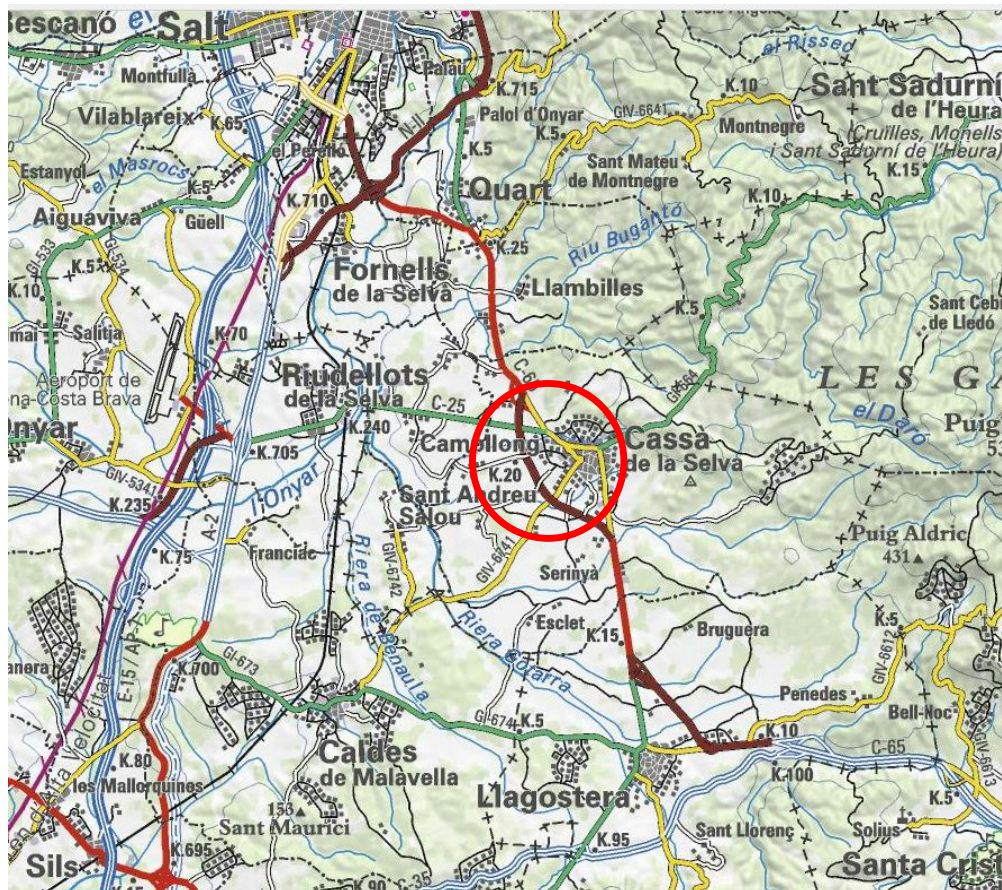


## ÍNDEX DE PLÀNOLS

PLÀNOL Nº1.1.	SITUACIÓ
PLÀNOL Nº2.1.	EMPLAÇAMENT – I
PLÀNOL Nº2.2.	EMPLAÇAMENT - II
PLÀNOL Nº3.1.	ORTOFOTOPLÀNOL
PLÀNOL Nº4.1.	PLANEJAMENT POU
PLÀNOL Nº5.1.	MOBILITAT GENERADA
PLÀNOL Nº6.1.	ITINERARIS VEHICLES
PLÀNOL Nº7.1.	ITINERARIS PEATONALS
PLÀNOL Nº8.1.	ITINERARIS BICICLETES
PLÀNOL Nº9.1.	ITINERARIS TRANSPORT PÚBLIC
PLÀNOL Nº10.1.	DEMANDA D'APARCAMENT



PLA DE MILLORA URBANA DEL POLÍGON B-04 – T.M.CASSÀ DE LA SELVA  
 ANNEX: ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA



PLA DE MILLORA URBANA  
 DEL POLÍGON B-04  
 T.M. CASSÀ DE LA SELVA  
**Estudi Avaluació Mobilitat Generada**

**SITUACIÓ**

**1**

## SIGNATURES

1.- FRIGOLA MERCADER XAVIER, 06/05/2021 23:39

2.- Joan Bataller Garriga (TCAT) (Secretari accidental - Acord d'aprovació definitiva acordat pel Ple en sessió de data 30-09-2021.),  
06/10/2021 13:20
**PLA DE MILLORA URBANA DEL POLÍGON B-04 – T.M.CASSÀ DE LA SELVA**  
**ANNEX: ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**

27



PLA DE MILLORA URBANA  
DEL POLÍGON B-04  
T.M. CASSÀ DE LA SELVA

**Estudi Avaluació Mobilitat Generada**

**EMPLAÇAMENT - I**

**2.1.**







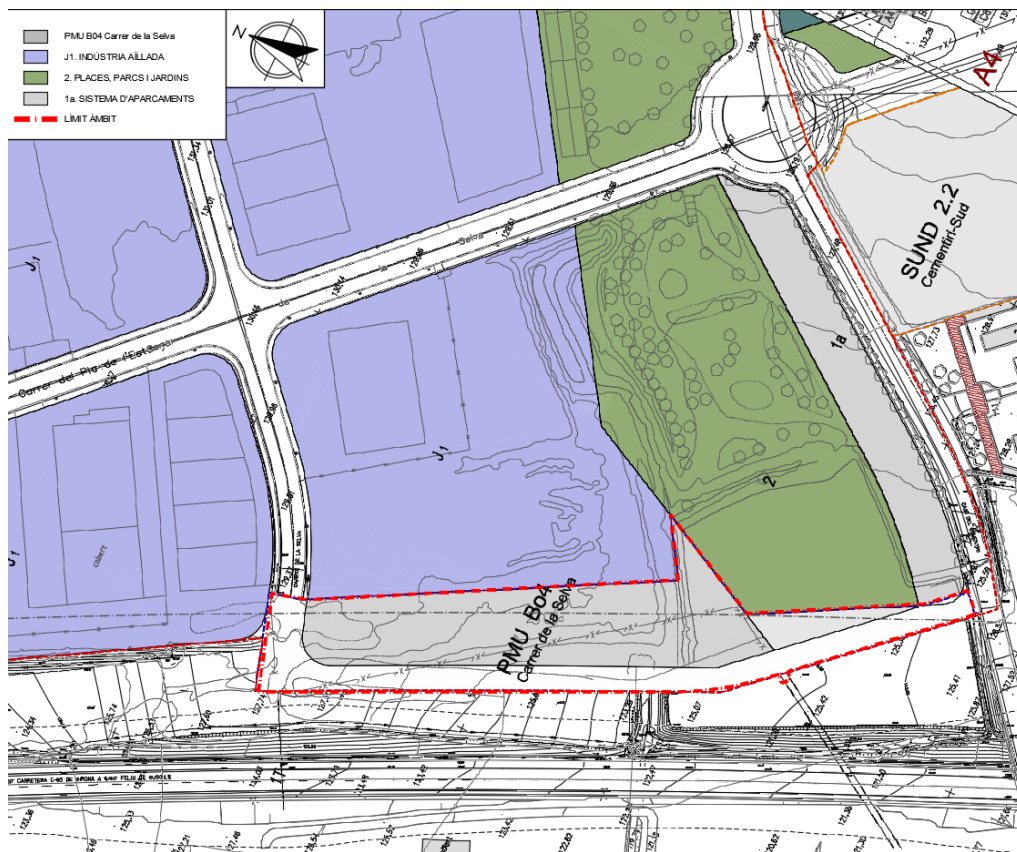


- - - - - Límit àmbit

PLA DE MILLORA URBANA  
DEL POLÍGON B-04  
T.M. CASSÀ DE LA SELVA  
**Estudi Avaluació Mobilitat Generada****ORTOFOTOPLÀNOL****3**



**PLA DE MILLORA URBANA DEL POLÍGON B-04 – T.M.CASSÀ DE LA SELVA**  
**ANNEX: ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**



--- Límit àmbit

PLA DE MILLORA URBANA  
DEL POLÍGON B-04  
T.M. CASSÀ DE LA SELVA  
**Estudi Avalució Mobilitat Generada**

**PLANEJAMENT POU**

**4**

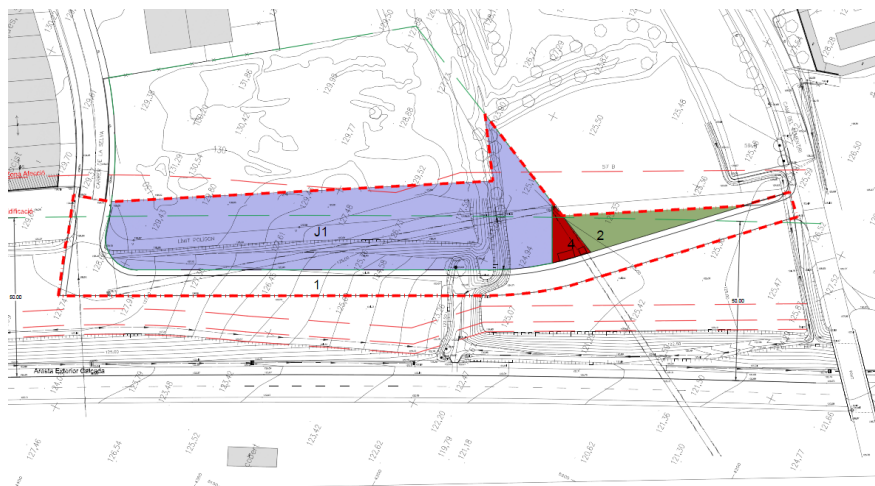


## SIGNATURES

1.- FRIGOLA MERCADER XAVIER, 06/05/2021 23:39

2.- Joan Bataller Garriga (TCAT) (Secretari accidental - Acord d'aprovació definitiva acordat pel Ple en sessió de data 30-09-2021.),  
06/10/2021 13:20PLA DE MILLORA URBANA DEL POLÍGON B-04 – T.M.CASSÀ DE LA SELVA  
ANNEX: ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

31



— ÁMBIT B04 c/ La Selva  
SUPERFÍCIE: 6.214 m2

1	SISTEMA VIARI	2.171,00 m2	34,94 %
2	SISTEMA DE PLACES, PARCS I JARDINS	342,00 m2	5,50 %
3	SISTEMA DE SERVEIS URBANS	115,00 m2	1,85 %
TOTAL SÒL PÚBLIC		2.628 m2	42,29 %
J1*	ZONA INDUSTRIAL AÏLLADA TIPUS J1*	3.586 m2	57,71 %
TOTAL SÒL PRIVAT		3.586 m2	57,71 %
TOTAL ÀMBIT		6.214 m2	100,00 %

Mobilitat Generada = 51 moviments

PLA DE MILLORA URBANA  
DEL POLÍGON B-04  
T.M. CASSÀ DE LA SELVA

Estudi Avaluació Mobilitat Generada

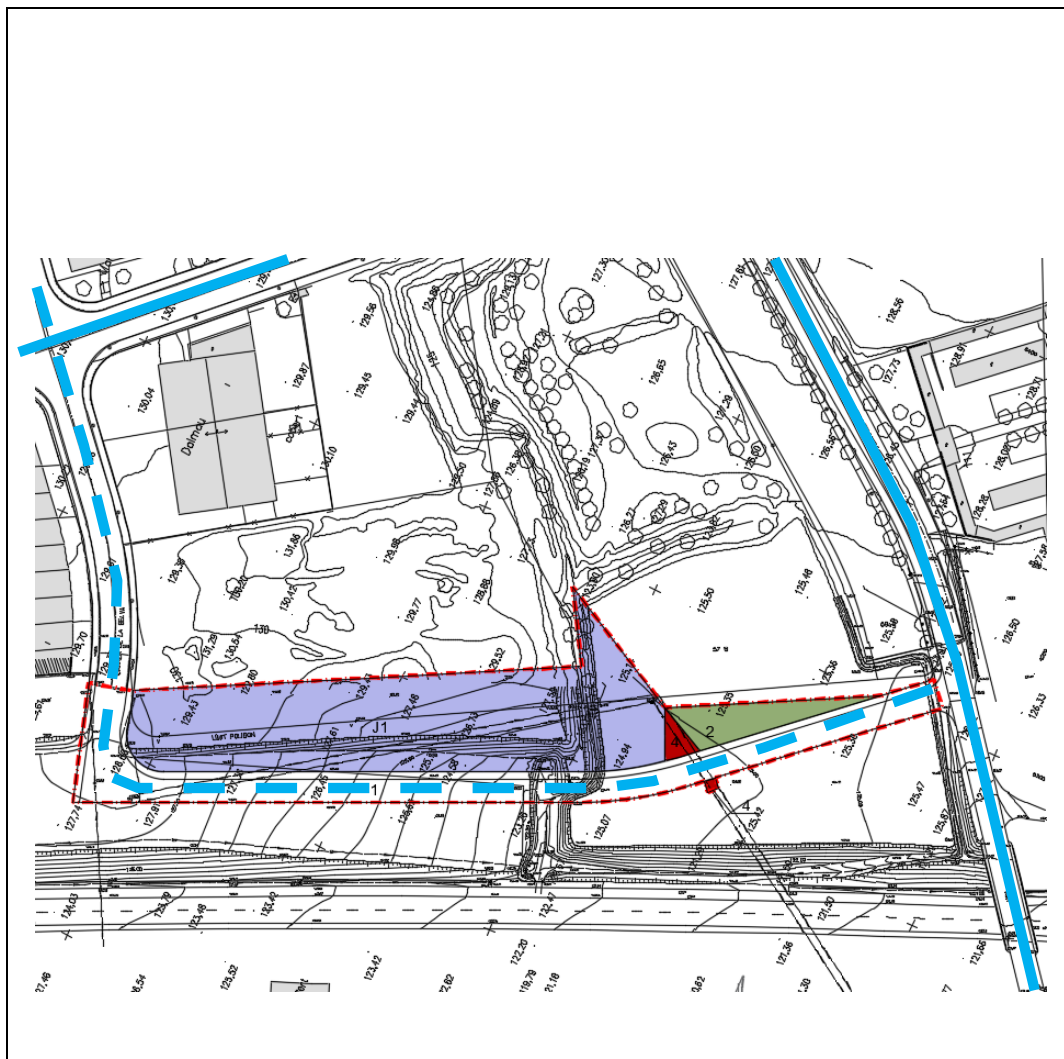
**MOBILITAT GENERADA**

**5**





**PLA DE MILLORA URBANA DEL POLÍGON B-04 – T.M.CASSÀ DE LA SELVA**  
**ANNEX: ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**



**ITINERARIS VEHICLES**

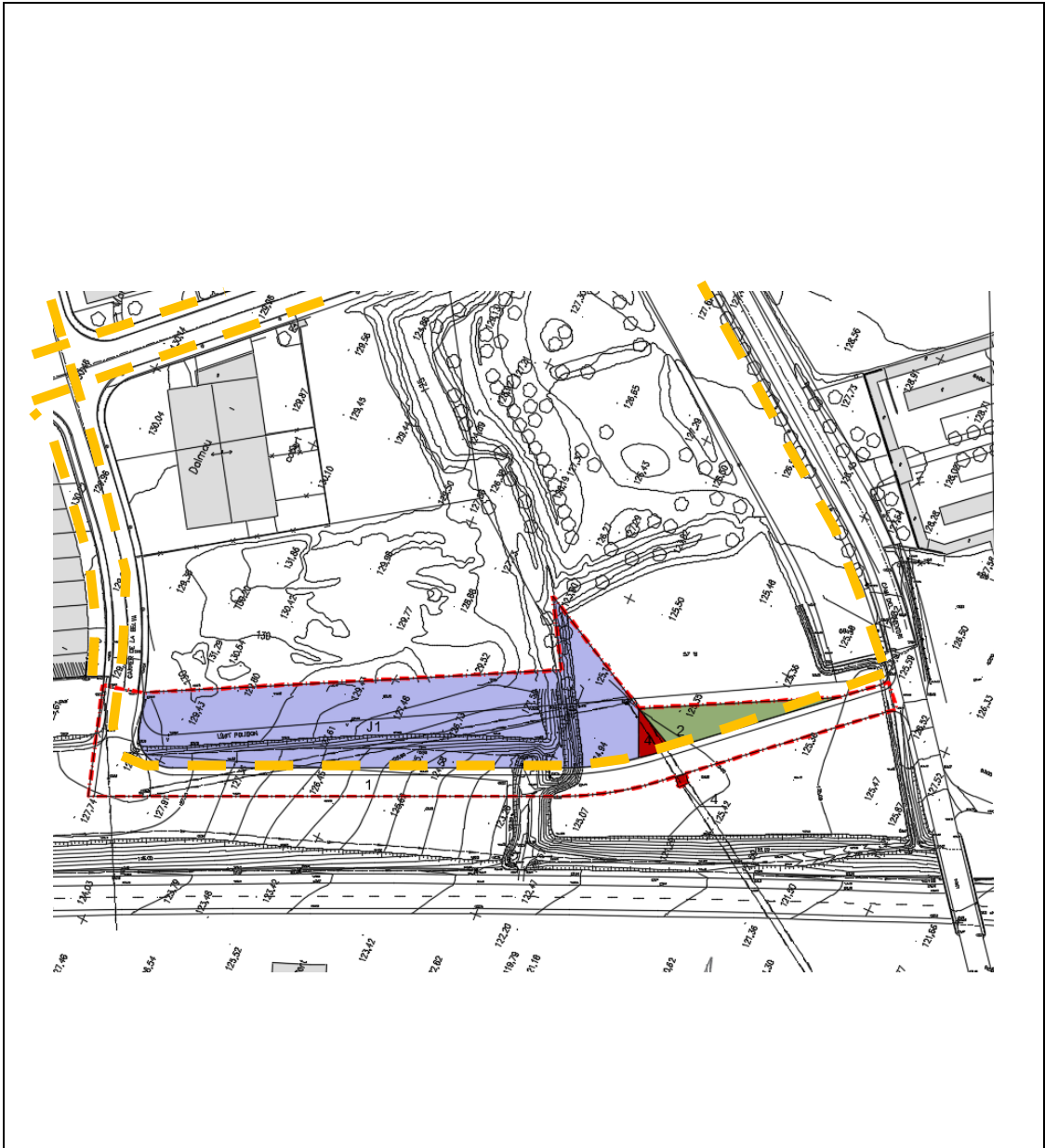
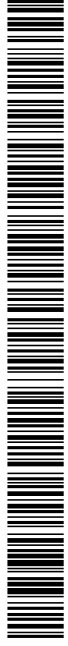
- Itinerari vehicles troncal
- Itinerari vehicles secundari
- Límit àmbit

PLA DE MILLORA URBANA  
 DEL POLÍGON B-04  
 T.M. CASSÀ DE LA SELVA  
**Estudi Avaluació Mobilitat Generada**

**ITINERARIS VEHICLES**

**6**

**PLA DE MILLORA URBANA DEL POLÍGON B-04 – T.M.CASSÀ DE LA SELVA**  
**ANNEX: ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**



**ITINERARIS PEATONALS**

-  Itinerari Peatonal
-  Límit àmbit

PLA DE MILLORA URBANA  
DEL POLÍGON B-04  
T.M. CASSÀ DE LA SELVA

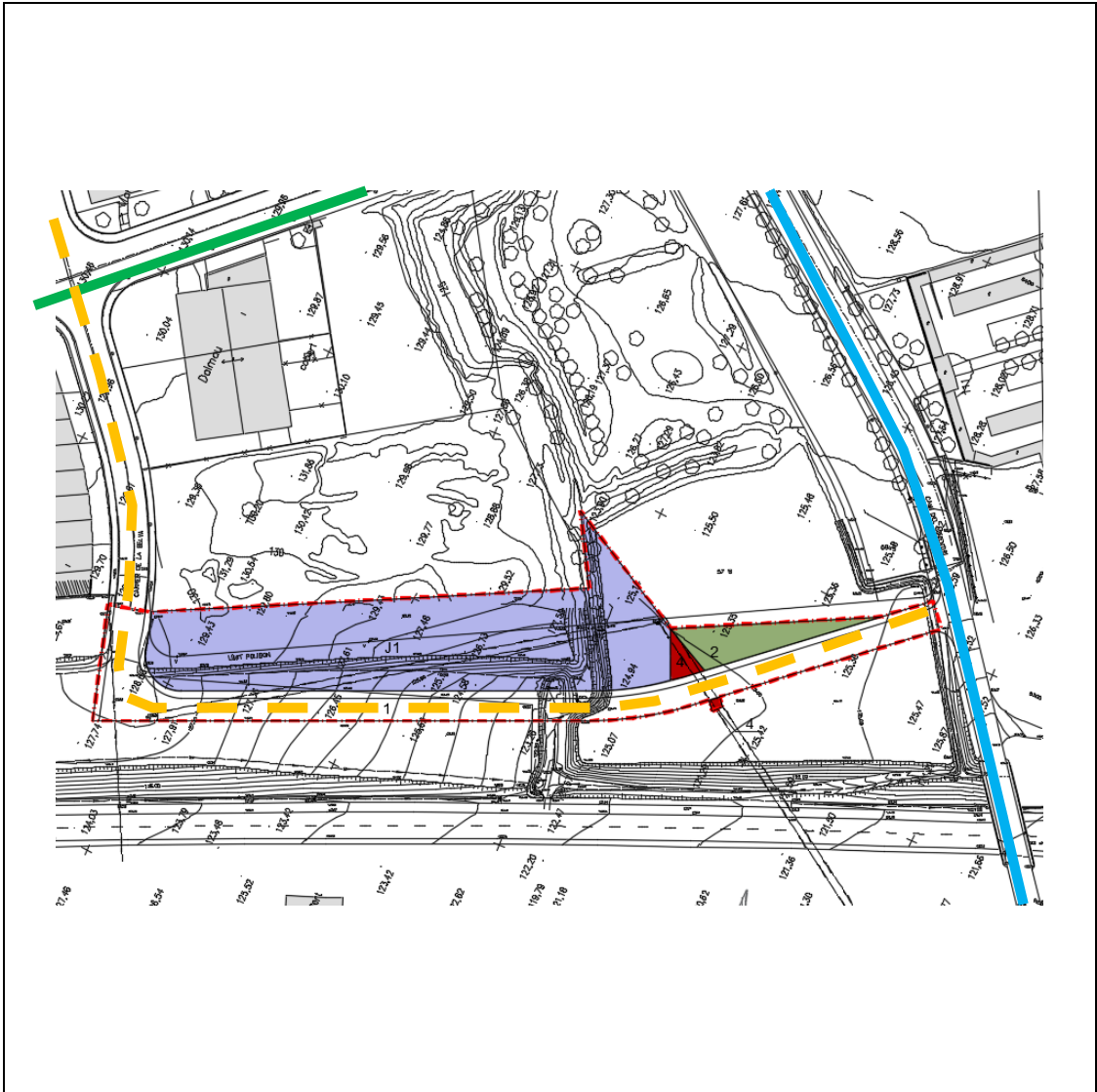
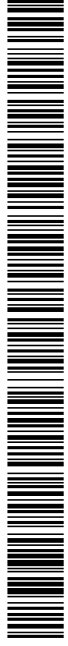
**Estudi Avaluació Mobilitat Generada**

**ITINERARIS PEATONALS**





**7**



**PLA DE MILLORA URBANA DEL POLÍGON B-04 – T.M.CASSÀ DE LA SELVA**  
**ANNEX: ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**



**ITINERARIS BICICLETES**

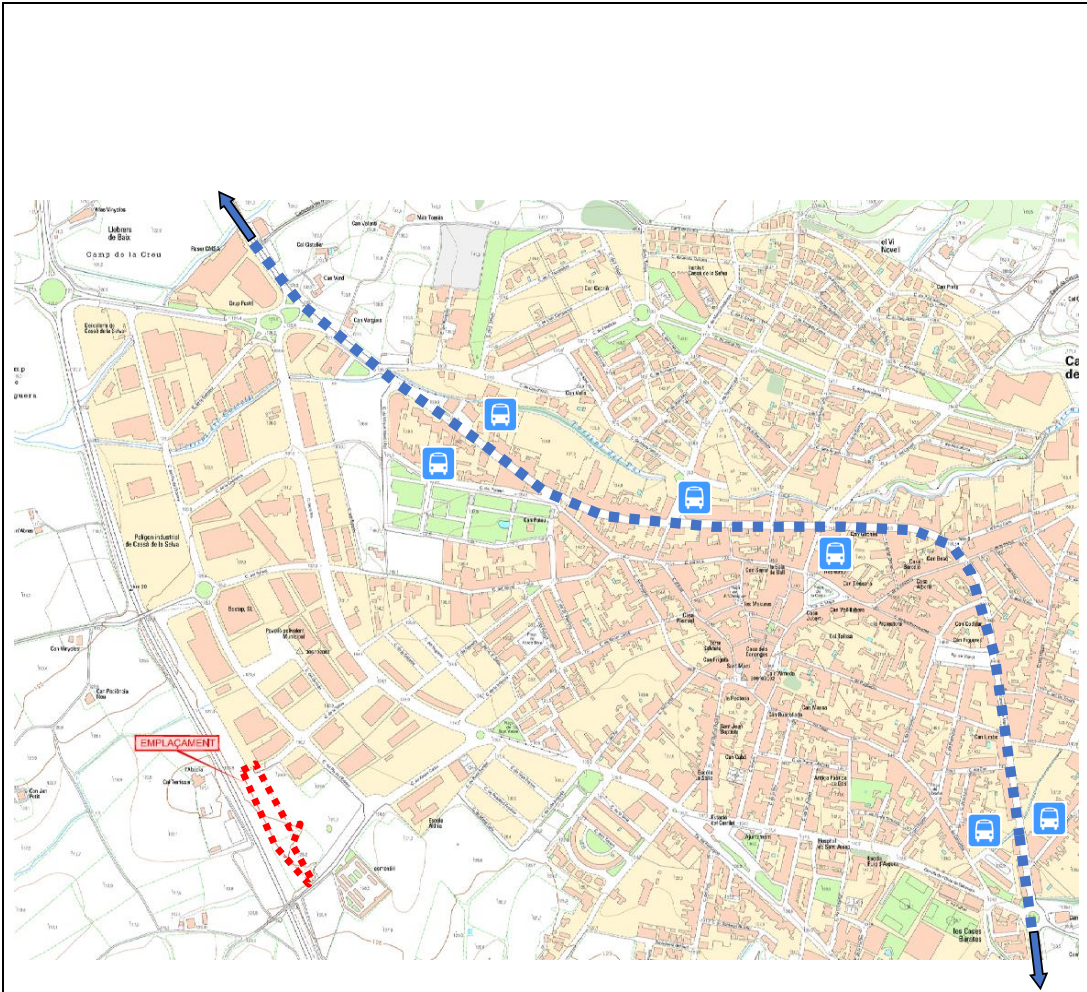
-  Itinerari vehicles troncal
-  Itinerari vehicles secundari
-  Itinerari Ruta del Carrilet
-  Límit àmbit

PLA DE MILLORA URBANA  
DEL POLÍGON B-04  
T.M. CASSÀ DE LA SELVA  
**Estudi Avaluació Mobilitat Generada**

**ITINERARIS BICICLETES**

**8**

**PLA DE MILLORA URBANA DEL POLÍGON B-04 – T.M.CASSÀ DE LA SELVA**  
**ANNEX: ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**



**ITINERARIS TRANSPORT PÚBLIC**



Itinerari autobús



Parada d'autobús



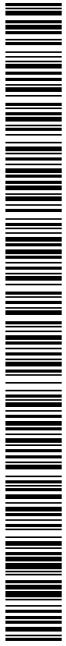
Límit àmbit

PLA DE MILLORA URBANA  
DEL POLÍGON B-04  
T.M. CASSÀ DE LA SELVA

**Estudi Avaluació Mobilitat Generada**

**ITINERARIS TRANSPORT  
PÚBLIC**

**9**

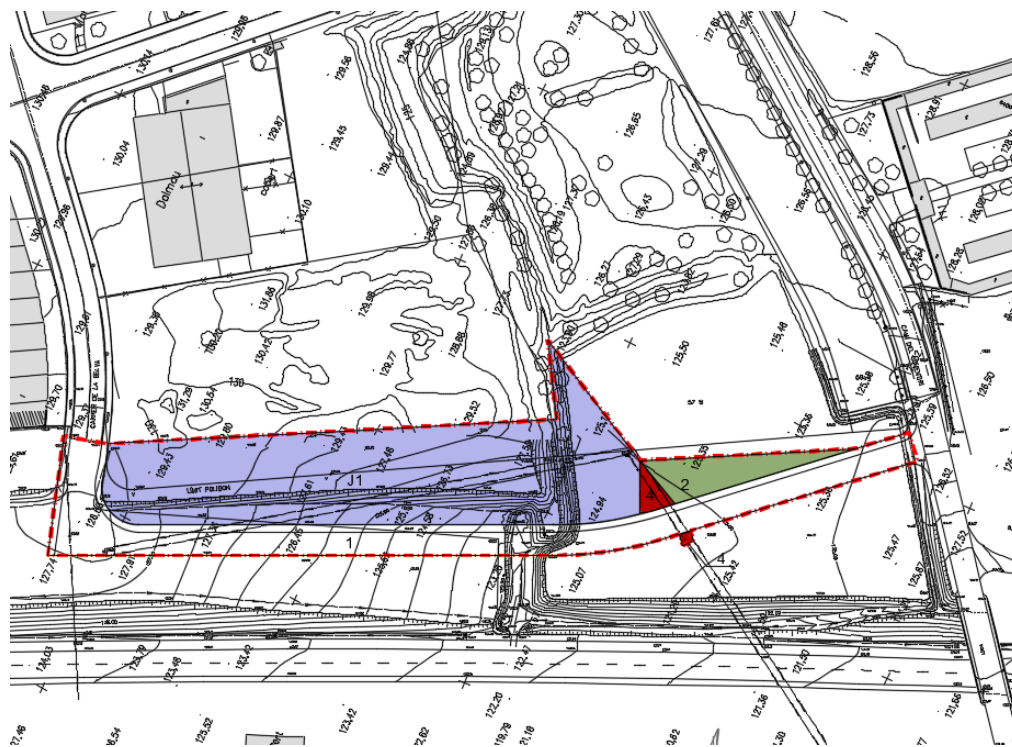


## SIGNATURES

1.- FRIGOLA MERCADER XAVIER, 06/05/2021 23:39

2.- Joan Bataller Garriga (TCAT) (Secretari accidental - Acord d'aprovació definitiva acordat pel Ple en sessió de data 30-09-2021.),  
06/10/2021 13:20PLA DE MILLORA URBANA DEL POLÍGON B-04 – T.M. CASSÀ DE LA SELVA  
ANNEX: ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

36



ÀMBIT B04 c/ La Selva  
SUPERFICIE: 6.182m2

1	SISTEMA VIARI	2.127,00 m2	34,13 %
2	SISTEMA DE PLACES, PARCS I JARDINS	343,00 m2	5,57 %
4	SISTEMA DE SERVEIS URBANS	74,00 m2	1,20 %
TOTAL SÒL PÚBLIC		2.544 m2	40,90 %
J1	ZONA INDUSTRIAL AÏLLADA TIPUS 1	3.638 m2	59,10 %
TOTAL SÒL PRIVAT		3.638 m2	59,10 %
TOTAL ÀMBIT		6.182 m2	100,00 %

## APARCAMENT fora via pública

Cotxes = 10 places aparcament

Motos = 5 places aparcament

Bicicletes = 10 places aparcament

PLA DE MILLORA URBANA  
DEL POLÍGON B-04  
T.M. CASSÀ DE LA SELVA

Estudi Avaluació Mobilitat Generada

DEMANDA APARCAMENTS

10