

1774

**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT  
GENERADA (EAMG)**

**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL TEXT REFÓS DEL PGOU  
NÚM 59 PER A LA DELIMITACIÓ DELS POLÍGONS  
D'ACTUACIÓ URBANÍSTICA**

**PAU 116 C/BARCELONA - AVELLANEDA -CLÍNICA I  
PAU 117 C/BARCELONA SECTOR NORD**

**GIRONA**

*Juliol de 2015*

## I. MOBILITAT

---

AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA  
MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL TEXT REFÓS DEL PGOU NÚM 59  
PER A LA DELIMITACIÓ DELS POLÍGONS D'ACTUACIÓ URBANÍSTICA  
PAU 116 C/BARCELONA - AVELLANEDA -CLÍNICA I  
PAU 117 C/BARCELONA SECTOR NORD

### MEMÒRIA

1. **Dades de partida**
2. **El planejament supramunicipal. Criteris i determinacions al sistema d'infraestructures de mobilitat**
3. **Determinació de la mobilitat generada**
4. **La mobilitat a peu i de bicicletes**
5. **La mobilitat en transport públic**
6. **La xarxa viària bàsica. Itineraris principals de vehicles**
7. **L'espai viari. Utilització i reserves d'espai per als diferents medis**
8. **Indicadors de gènere**
9. **Finançament**

### ANNEX I - PLÀNOLS

- M 01 Localització i Índex
- M 02 Xarxa viària regional
- M 03 Zones d'atracció/generació de viatges
- M 04 Ordenació urbanística de l'àmbit
- M 05 Mobilitat generada
- M 06 Proposta xarxa bàsica vianants i bicicletes
- M 07 Proposta xarxa bàsica de transport públic
- M 08 Proposta xarxa viària bàsica

1776

## I. INFORME DE MOBILITAT

---

El present informe es redacta d'acord amb el que s'estableix en l'article 66.1 del Decret Legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, i en l'article 85 del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el reglament de la Llei d'urbanisme. Tanmateix, l'informe respecta el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, en compliment a la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

L'objectiu de l'informe és analitzar i proposar mesures correctores per a una mobilitat més sostenible, tant per els sectors com per al seu entorn. Aquest informe de mobilitat sostenible incorpora una anàlisi de les necessitats futures de mobilitat generades pel desenvolupament del sector i proposa mesures d'actuació. Les mesures que afecten al sector hauran d'ésser aplicades en les determinacions del Projecte d'urbanització que es desenvolupin.

Per a la mobilitat de les persones i les mercaderies a la ciutat s'utilitzen diferents medis de transport, de vegades compatibles sobre un mateix espai, però de vegades reduint uns la seguretat i rapidesa dels altres. Tots els medis de mobilitat són importants a la ciutat perquè es complementen entre sí. L'error de força plans de mobilitat ha estat posar l'èmfasi tan sols en un d'aquests sistemes, el trànsit motoritzat, i freqüentment només en una part d'aquest, el vehicle privat. L'enfocament amb què es planteja el present informe busca, potenciar totes les possibilitats de mobilitat mitjançant l'especialització de parts de la xarxa viària per als diferents medis, de forma que no s'interfereixin en el seu funcionament, i es resolguin les incompatibilitats que poguessin sorgir entre ells. És aquest el sentit recollit pel concepte mobilitat sostenible.

## 1. DADES DE PARTIDA

---

Les dades bàsiques per la redacció d'aquest informe són les aportades per l'Ajuntament de Girona, el Pla de mobilitat de la ciutat de Girona, l'Institut d'Estadística de Catalunya, el Pla d'aforament de la Direcció de Carreteres, el Mapa de Tràfic del Ministeri de Foment, entre d'altres. A més, s'ha seguit les indicacions i ratis que s'estableixen en el Decret 344/2006.

L'operació urbanística prevista pel sector PMU 13 Carrer Barcelona té com objectiu fer-la més gestionable arran de la l'actual situació econòmica i financera i la voluntat d'integrar la Clínica Girona en aquets terrenys. La solució urbanística va resultar d'una certa complexitat generant un polígon d'actuació discontinu conformat per tres espais físicament separats, que incorpora la seva ordenació detallada per a la seva execució immediata.

El PMU 13 es divideix en dos àmbits el nord i sud. El nord es concentren els usos residencials, un espai d'equipament (antiga fàbrica Simon). Aquet àmbit es denomina PAU 117 amb una superfície bruta total de 2.97Ha.

El sud anomenat PAU 116 – BAC, anomenat "a" de caràcter discontinu, inclou dos espais més físicament separats, el anomenat "b" que correspon al bosc de l'avellaneda i l'anomenat "c" que inclou els terrenys del carrer Joan Maragall on actualment hi ha la seu de la Clínica Girona. Aquet àmbit té una superfície de 1.52 Ha.

Per un anàlisis coherent dels diferents moviments que es produeixen o atrauen als polígons es divideix l'estudi en tres àmbits:

- a) El PAU 116a i el PAU 117, l'antic PMU-13 "Carrer Barcelona". El seu desenvolupament generarà una important transformació urbanística i per a la mobilitat sectorial i local de Girona.

Aquet indret gaudeix d'un emplaçament estratègic a la porta d'entrada sud de la ciutat de Girona. De desenvolupament longitudinal, paral·lel a la Carrer Barcelona i les vies de ferrocarril. Actualment la imatge de l'àmbit és d'un polígon industrial pràcticament en ruïnes.



b) El PAU 116 b denominat bosc d'Avellaneda, és una zona boscosa a l'entorn del Barri Avellaneda, considerats idonis per configurar un parc urbà. És una illa envoltat de terreny envoltada de sòl urbà i urbanitzable.



c) I finalment, el PAU 116 c, recull la parcel·la de l'actual Clínica Girona. Es destinarà a equipament comunitari que s'ha d'incorporar com ampliació del centre docent del col·legi Verd, una zona destinada a espai lliure públic i a usos comercials.



Per determinar les característiques bàsiques de la mobilitat urbana, es mostren en la taula següent les principals dades socioeconòmiques que intervenen en la generació i la distribució espacial dels desplaçaments per la ciutat:

1780

Taula 1. Dades bàsiques del municipi

	Dada	%
Població (2013)	97 292	
Taxa interanual de creixement demogràfic	2.21%	
Total habitatges de caràcter permanents (2011)	38 245	
Població ocupada (2013)	54 059	
Estructura laboral de la població resident (2001)	Indústria	2 847 5.27%
	Serveis	50 116 92.71%
	Construcció	1 023 1.89%
	Agricultura	73 0.14%
Població en edat escolar	16 662	
Taxa de motorització, vehicles per mil habitants (2013)	673	

Font: IDESCAT – Institut d'Estadística de Catalunya

El parc mòbil actual del municipi es compon en un 67% de turismes, un 15% de motocicletes, un 16% de vehicles industrials, i la resta de tractors i autobusos.

Taula 2. Composició del parc mòbil (2013)

	Total	%
Motocicletes	9 890	15.09%
Turismes	43 828	66.89%
Industrials	10 311	15.74%
Altres	1 491	2.28%
<b>Total</b>	<b>65 520</b>	<b>100%</b>

Font: IDESCAT – Institut d'Estadística de Catalunya

La mobilitat obligada –desplaçaments residència-treball/estudi- s'utilitza com indicador de la mobilitat urbana del municipi de **Girona**. La taula següent detalla aquestes dades:

Taula 3. Mobilitat obligada per raons de treball – estudi

	Treball	Estudi	Total	%
Total desplaçaments diaris dins el municipi	26 245	20 326	46 571	
Total desplaçaments d'origen al municipi amb destinació cap a fora	16 502	2 286	18 788	
Total desplaçaments d'origen de fora amb destinació al municipi	21 738	12 399	34 137	
Desplaçaments interns amb transport públic	8 722	3340	12062	18.05%
Desplaçaments interns amb vehicle privat	37 588	4940	42 528	63.63%
Desplaçaments interns amb altres mitjans	10 369	1879	12248	18.32%
Desplaçaments amb destinació cap a fora en transport públic	2163	336	2499	20.64%
Desplaçaments amb destinació cap a fora en vehicle privat	9 443	166	9 609	79.36%
Desplaçaments des de fora en transport públic	3151	2474	5625	21.56%
Desplaçaments des de fora en vehicle privat	16 988	3483	20 471	78.44%

Font: IDESCAT – Institut d'Estadística de Catalunya

Aquestes dades socioeconòmiques del municipi permet categoritzar i quantificar la demanda de desplaçaments i la seva distribució segons els diferents medis de transport. A més s'ha considerat les dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006, la qual per les comarques gironines dona la següent distribució modal.

*Taula 4. Distribució modal de la mobilitat generada en dies feiner*

Vehicle privat	51,80%
Transport Públic	4,60%
A Peu – Bicicleta	43,60%

Els àmbits d'estudi es vinculen mitjançant un conjunt molt important d'infraestructures de transport regional, l'autopista AP 7, les carreteres N-II, N-IIa i C-65 a més de la línia de ferrocarril Madrid – Saragossa – Barcelona – Frontera Francesa. Tot això donen als sectors una excel·lent centralitat regional.

En el plànol núm. M.02 es mostra la ubicació dels sectors amb relació a la xarxa viària regional i al teixit urbà consolidat.

Les variables que es tenen en compte per la definició de les principals àrees de generació/atracció de desplaçaments es la discretització dels usos de sòl tal com es mostra en el plànol M.03. Els espais destinats a equipaments comunitaris, els sectors adreçats a activitats econòmiques, els parcs i espais verds i els sectors comercials, de serveis i hotelers, es consideren els principals punts d'atracció dels desplaçaments. Els sectors residencials es consideren àrees de generació de desplaçaments interns.

La càrrega actual de trànsit a les vies de connexió dels nous desenvolupaments són les següents:

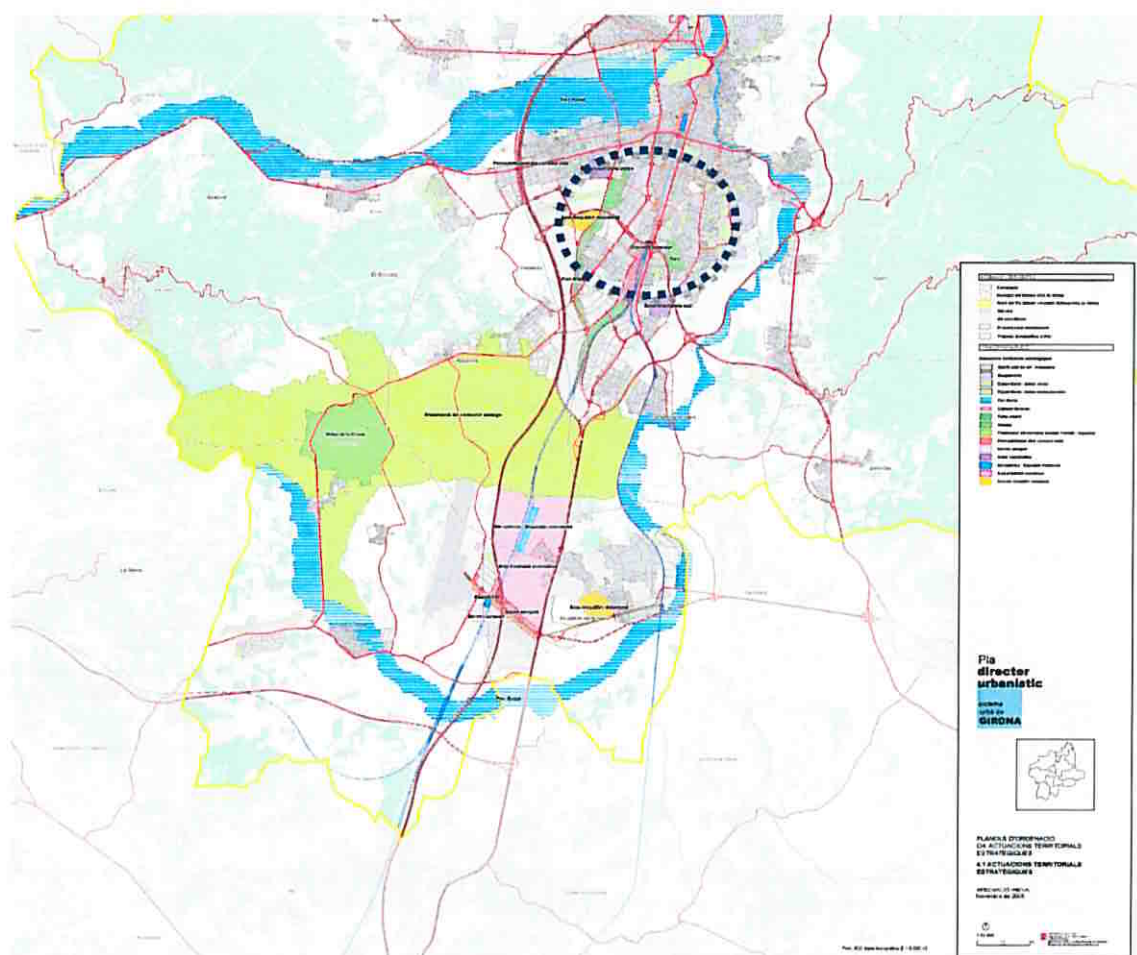
- a) Carrer Barcelona: és la principal via de connexió exterior i articulació interior del municipi té una IMD d'entre 22.000 i 38.000 vehicles en un dia laborable en els dos sentits. El tram més carregat correspon al tram entre la C-65 i el carrer Regió Emilia que canalitza 38.000 veh/dia. Al tram entre Regió Emilia i Caldes de Montbui la IMD disminueix fins a uns 21.000 veh/dia i torna a pujar fins a 31.000 veh/dia entre Caldes de Montbui i carrer Emili Grahit. En el tram entre Emili Grahit i el carrer de Santa Eugènia en transporta uns 28.000 veh/dia.<sup>1</sup>
- b) Carrer Regió Emilia: té un IMD de 18.000 veh/dia amb una composició de trànsit pesat de 6%.

<sup>1</sup> Font: Pla de mobilitat urbana.



## 2. EL PLANEJAMENT SUPRAMUNICIPAL. CRITERIS I DETERMINACIONS AL SISTEMA D'INFRAESTRUCTURES DE MOBILITAT

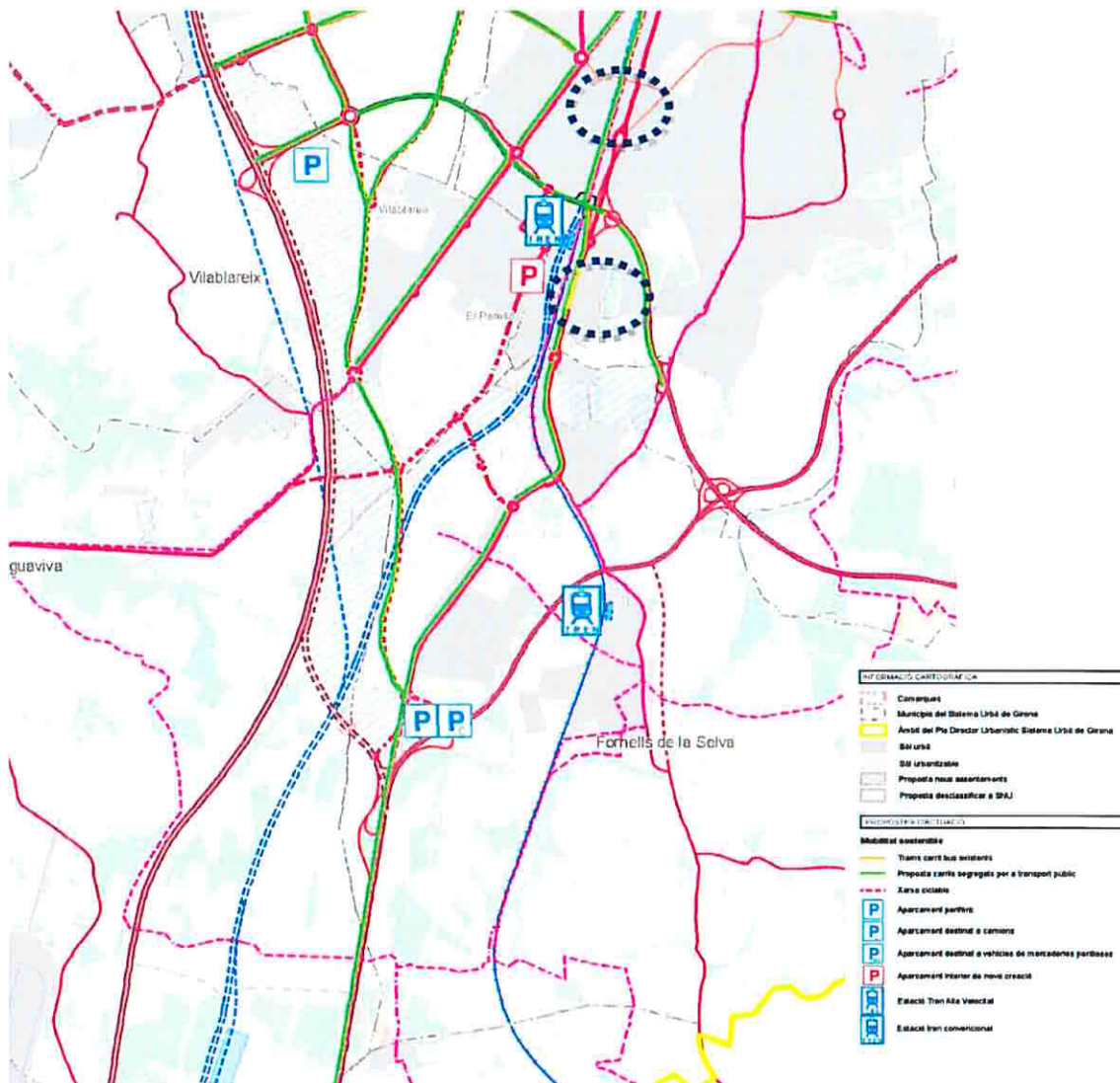
El Pla Director Urbanístic del Sistema Urbà de Girona aprovat inicialment el 10 de desembre de 2008 i vigent a partir de l'1 de setembre de 2010, defineix com actuacions territorials estratègiques en el PAU 116a i 117 un àmbit que afavoreixi a la permeabilització dels corredors viaris lligat al soterrament de la línia de ferrocarril i al PAU 116 b l'inclou com sistema d'espais lliures.



Imatge 11. Pla Director Urbanístic del Sistema Urbà de Girona.

A la imatge següent es mostra la proposta del PDU.

1783



Imatge 12. Pla director urbanístic del sistema urbà de Girona

Les propostes urbanístiques al PMU 13 C/Barcelona lligades al soterrament de la línia de ferrocarril comportava nous escenaris per a la cohesió de l'estructura urbana en general i l'àmbit en particular.

El PGOU de Girona, aprovat definitivament el 2002, recull aquest escenari de supressió dels viaductes i vies a nivell i proposa un conjunt d'actuacions urbanístiques destinades en el seu conjunt a adaptar el teixit urbà en un escenari de noves interrelacions de connexió est-oest. Específicament la proposta urbanística era la de crear un parc lineal a on estan ara les vies del tren i específicament amb relació a la mobilitat la continuïtat del teixit viari a banda i banda del traçat.

Posteriorment, la versió preliminar del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI 2012-2014) estableix que les inversions vinculades a les millores de integració urbana són obres de caràcter urbanístic pel qual hauran de ser assumides directament per les administracions locals i autonòmiques. Per la qual cosa el soterrament resta posposat indefinidament.

Aquesta situació comporta la impossibilitat d'executar el planejament derivat aprovat inicialment, la proposta urbanística d'ordenació inclosa a aquest estudi s'ajusta aquesta nova realitat, adaptant la viabilitat i xarxes bàsiques de transport a la situació actual de les vies del ferrocarril.

### 3. DETERMINACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

La proposta de modificació del text refós del Pla General d'ordenació urbana de Girona se'n deriven sintèticament els objectius següents:

- *Dividir el sector PMU 13 C/Barcelona en dos àmbits diferenciats de manera que es possibiliti una facilitat en la gestió i que s'agilitzi la intervenció en la part sud, amb l'objectiu de millorar la imatge de l'accés sud de la ciutat.*
- *Delimitar un nou sector PMU 13 C/Barcelona denominat PAU 117*
- *Delimitar un polígon d'actuació discontinu PAU 116 – BAC de caràcter discontinu.*

La proposta d'ordenació viària es pot diferenciar segons:

- a) El PAU 116 i el PAU 117 a, l'antic PMU-13 "Carrer Barcelona" es desenvolupa amb una ordenació de l'edificació resseguint el Carrer Barcelona, un nou carrer paral·lel i funcions més d'accessibilitat a les parcel·les i complementen l'ordenació un seguit de carrers perpendiculars que donen continuïtat als carrers Manuel Cazorro Ruiz, del Riu Cardener i del Riu Fluvià
- b) El PAU 117 b i c no generen nova vialitat tenint en compte que s'adapten al teixit viari existent.

Tal com es mostra en el plànol M.04, l'ordenació del sector preveu com ús principal l'equipament, específicament sanitari privat, complementats amb els usos residencials, comercial i d'oficines més zones verdes i equipament públic. En la taula següent es mostren les intensitats d'edificació i superfícies segons els usos previstos al sector:

Taula 6. Aprofitament urbanístic dels sectors

	Total (m <sup>2</sup> )	116			117
		a	b	c	
Sostre d'ús residencial	52 883.00	14 940.00		3 292.00	34 651.00
Sostre d'ús comercial, industrial i oficines	69 313.95	55 024.20		1 508.00	12 781.75
Sostre d'equipaments	5 054.40			246.00	4 808.40
Sòl de zones verdes	24 854.08	2 022.83	19 214.00		3 617.25

Per determinar el nombre de desplaçaments que generaran les diferents activitats i usos de sòl previstos, s'utilitzen els ràtios de desplaçaments generats per dia tal com són definits en el Annex 1 del Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

A la taula següent es mostra els viatges totals generats i atrets per a cada sector i al plànol M.05 es mostra la distribució geogràfica dels desplaçaments.

Taula 7.1. Mobilitat generada per àmbit (desplaçaments generats / dia)

Usos	PAU 116			PAU 117
	a	b	c	
Ús residencial	1 494			3 465
Comercial, Industrial i Oficines	27 512		754	6 391
Equipaments			49	962
Zones verdes		961	0	181
<b>Total</b>	<b>29 006</b>	<b>961</b>	<b>803</b>	<b>10 999</b>

1785

Taula 7.2. Mobilitat generada total (desplaçaments generats / dia)

Usos	Desplaçaments generats/dia	Mobilitat viatges/dia
Ús residencial	10 viatges/100m <sup>2</sup> de sostre	4 959
Comercial, Industrial i Oficines	50 viatges/100m <sup>2</sup> de sostre	34 657
Equipaments	20 viatges/100m <sup>2</sup> de sostre	1 011
Zones verdes	5 viatges/100m <sup>2</sup> de sòl	1 142
<b>Total</b>		<b>41 769</b>

La distribució modal de la mobilitat es considera segons la composició actual de la mobilitat al municipi, sense correccions temporals, urbanístiques ni de localització. La proposta de distribució modal es mostra en la taula següent.

Taula 9. Proposta de composició modal del trànsit

Vehicle privat	51,80%
Transport públic	4,60%
A peu i bicicletes	43,60%

Font: Elaboració pròpia

La carrega en hora punta al teixit viari actual es determinarà aplicant els indicadors de distribució modal assignat als vehicles privats, l'ocupació mitja d'aquet mode i considerant la distribució temporal dels viatges es mostra en el taula següent.

Taula 10. Assignació de vehicles a la Xarxa en hora punta

	Ocupació	PAU 117 -			
		PAU 116a	PAU 116b	PAU 116c	
Vehicles privats	1.2	17269	415	347	Vehicles/dia
		1727	42	35	Vehicles/Hora

L'àmbit **116.b** produirà un impacta a la mobilitat molt baix tenint en compte que:

- Els 42 vehicles/hora es distribueixen en una xarxa viària amb capacitat suficient per absorbir aquest flux de vehicles.
- Els ratis d'atracció de viatges establert al Decret 344 estan més lligat a espais verds urbans, amb més intensitat d'us major que els que produirà la zona verda perifèrica de tipus bosc natural proposada.
- Els usos d'espai lliure tenen una distribució temporal dels viatges no coincident amb els usos perifèrics (zona industrial).

La proposta urbanística a l'àmbit **116.c** de transformar els usos actual de la clínica Girona per usos d'equipaments (com ampliació de l'escola existent), zona comercial i espai verd (interior), redueix l'impacta a la mobilitat actual de l'entorn.

Finalment, la màxima càrrega a la xarxa viària es produeix pel desenvolupament del antic PMU 113, ( sectors PAU 117 i PAU 116a) es determina en 1.750 veh/hora que es fa totalment pel carrer Barcelona ja sigui els moviments d'entrada com de sortida.

L'assignació de la mobilitat a la xarxa viària ha estat realitzada amb el supòsit que es mantingui l'actual distribució dels medis de transport al municipi, per ser el cas més desfavorable als efectes de les càrregues futures en els carrers de la xarxa viària bàsica.

Els desplaçaments previsibles en vehicle privat han estat assignats a la xarxa en simple assignació al camí de temps mínim, sempre que la càrrega futura estigués per sota d'un 75% de la capacitat de l'àrea –supòsit que es compleix en tota l'assignació-, no havent estat necessària l'aplicació d'altres algorismes de transposició de càrrega d'un a altre arc per motius de congestió.

Les dades de sol·licitació de trànsit futur, en l'horitzó de l'any 2024, elaborades en base a una taxa anual acumulativa d'increment del 2%, taxa prudencial que estableix el llindar màxim d'estudi.

Taula 11. Distribució de la mobilitat generada (vehicles/h) per carrer

Viari	Trànsit actual punta (veh/hora)	Projecció	Increment	Total	Capacitat
		Any 2020 (2%)			
Carrer Barcelona (2+2)	2 100	2 560	1 600	4 310	5 000

Amb aquestes dades, els carrers de la xarxa viària bàsica previstos per al sector es troben dins dels marges de capacitat de les vies.

## 4. LA MOBILITAT A PEU I DE BICICLETES

---

La mobilitat a peu i amb bicicletes es presenten com els medis òptims per als desplaçaments curts i mitjans. Pel la mida del municipi de **Girona**, per les característiques topogràfiques, per la disposició dels punts d'atracció dels desplaçaments –equipaments, comerç, etc.- i pels seus beneficis mediambientals, és possible fomentar aquests medis de mobilitat en el sector.

### ***Xarxa de vianants actual***

La xarxa de vianants actuals de Girona es concentra principalment al barri del centre a on predominen els vials d'accés exclusiu per al vianant o de plataforma única i prioritat invertida, per la qual cosa les condicions del vianant en aquesta zona són generalment molt bones i on es localitza l'àmbit PAU 116c.

Als eixamples els recorreguts bàsics de vianants es recolzen en voreres majors a 0.90m i carrers de plataforma única. Específicament el sector de l'eixample sud a es localitzen els PAU 116a i 117 hi ha una evident discontinuïtat a la xarxa de voreres principalment per la manca de pas de vianants no adaptats a més d'obstacles a les voreres.

Finalment, el sector Avellaneda a on es localitza el PAU 116b les voreres tenen generalment amplades suficients amb guals per a vianants i passos senyalitzats.

### ***Xarxa de bicicletes actual***

Actualment, el municipi disposa d'uns 70km de espais per a la circulació segura de bicicletes de diferents tipologia, per una banda hi ha un total de 18km de carrils bici executats, carrers de limitació de velocitat 30km/h i carrers de plataforma única uns 50km i carrils compartits bus – bicicletes uns 2km.

Els àmbits PAU 116a i c i PAU 117 estan perfectament connectat a xarxa i espais segurs de circulació de bicicletes ja sigui ja sigui mitjançant carrils bici segregats o bé a les zones 30 i vials de circulació restringida. Per altre banda, el PAU 116b, parc de l'Avellaneda actualment no té una vinculació adequada a la xarxa de bicicletes.

Girona disposa d'un servei de bicicleta pública anomenat Girocleta, va començar a operar el mes de setembre de 2009 i actualment compta amb 200 bicicletes, 324 aparcaments individuals i 12 estacions.

El servei està operatiu tots els dies de l'any entre les 6:30h i les 23:30h els dies feiners i entre les 8:00h i les 23:30h els dissabtes i festius.

La xarxa d'aparcaments per a bicicletes a la via pública es localitza principalment en el barri de l'Eixample (on s'agrupa el 43%de la població i el 33% dels equipaments del municipi). En total es poden trobar, l'any 2012, 193 emplaçaments amb una capacitat total per a 1.802 places.

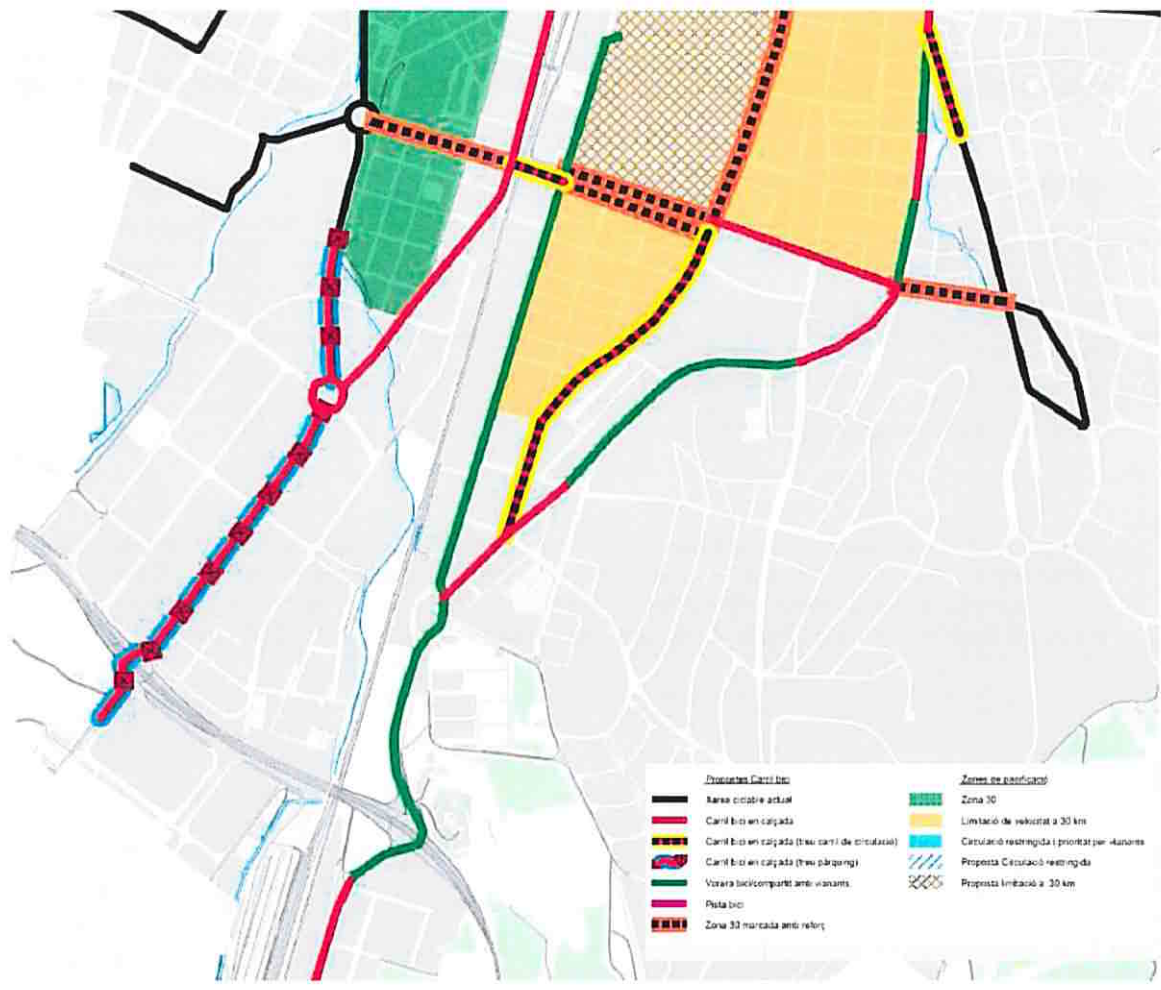
### ***La proposta Pla de Mobilitat de Girona pels mitjans no motoritzats***

Les propostes del PMG amb relació a la desplaçament no motoritzats segueixen els següents objectius generals:

- Per una banda afavorir els desplaçaments a peu, fent els itineraris i espais d'estada amples, còmodes, atractius, segurs, adaptats i ràpids a totes les necessitats de les persones.
- Per altre banda, dotar a la ciutat de les infraestructures per a circulació i estacionament segurs en bicicleta sense detriment d'altres modes de mobilitat sostenible.

A la imatge següent es pot observar les línies principals de les propostes llistades al PMG i que tenen una incidència més significativa als sectors d'estudi. La creació d'un eix de vianants i bicicletes per el carrer Barcelona i la pacificació de gran part de l'eixample sud permetrà millorar considerablement la connexió dels diferents àmbits d'estudi amb la proposta de xarxa bàsica de vianants i bicicletes definida.

1788



La proposta del sector amb relació a la xarxa de vianants per tal de garantir l'accessibilitat als diferents usos previstos, s'adapta a les determinacions del PMUG amb connexió a la resta del teixit viari del municipi així com a les zones o intercanviadors de transports com parades de busos, zones d'aparcament entre d'altres.

A l'àmbit PAU 116 c (Carrer Maragall) es proposa ampliar 1.00m la vorera (banda esquerra) del Carrer Joan Maragall entre el carrer Bisbe Lorenzana i Ronda Sant Antoni Maria Claret amb l'objectiu de millorar la capacitat tenint en compte els nous usos i a la vegada compatible amb la proposta de l'àrea de mobilitat de l'Ajuntament de Girona de transformació de la secció transversal d'aquet carrer.

El recorregut principal de vianants i bicicletes als àmbits PAU 116a i PAU 117 es desenvolupen al Carrer de Barcelona amb una vorera de 10,00m d'amplada amb zona exclusiva de vianants i delimitació de carril per a bicicletes de 2,00m. Complementen aquest eix el carrer del Riu Fluvià i Carrer Manuel Cazorro Ruiz amb voreres de més de 7.00 m amb carril bicicletes de 2.00m.

S'afegeixen dos vials exclusiu de vianants que voreja el parc central que limita els sectors PAU 116a i 117. La resta de voreres proposades tenen amplades superiors als 6.00m.

La xarxa principal d'itineraris per a vianants s'ha dissenyat donant prioritat sobre la resta de medis de transport, i garantint l'accessibilitat a l'equipament sanitari, parada de transport públic, zones d'aparcament i zones residencials. (Veure plànol núm. M.06)

D'altra banda, tots els itineraris seran adaptats d'acord amb les normes vigents d'accessibilitat, el seu disseny es definiran i especificaran al projecte d'urbanització respectiu.

1789

Tanmateix, en la taula següent es mostra les reserves de places d'aparcament per a bicicletes fora de la via pública, en parcs i equipaments, de conformitat amb el que s'estableix el Decret 344/2006.

*Taula 12. Aparcament per a bicicletes fora de la via pública*

Aparcament per a bicicletes	PAU 116			PAU 117
	a	b	c	
Ús residencial	299	0	66	693
Ús comercial, industrial i oficines	550	0	15	128
Equipament	0	0	2	48
Zones Verdes	20	192	0	36
<b>Total places fora de la via pública</b>	<b>869</b>	<b>192</b>	<b>83</b>	<b>905</b>

La distribució de les places es farà seguint el criteri de concentrar l'oferta d'aparcament en les zones d'atracció de viatges com els equipaments i zones verdes. Dintre de la varietat i tipologies d'aparcaments (aïllats, suport agrupats, zones, etc.) s'ha triat els agrupats en línia la qual cosa implica la reserva de una superfície de 12m<sup>2</sup> per cada 10 places (0.6m x 2,0m per plaça).



## 5. LA MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

---

Girona està servida per 6 línies d'autobús urbà, 4 línies d'autobús suburbà, 22 línies d'autobús interurbà (dues de les quals nocturnes) i 2 línies de ferrocarril (un servei convencional i un d'alta velocitat).

La localització de l'estació ferroviària, en el centre de la ciutat lligada a l'estació d'autobusos interurbans, garanteix una molt bona accessibilitat en els diferents modes de transport. A més disposa de zones d'aparcament de vehicles, estació de girocleta i connexió amb les línies d'autobús urbà L8 i L10 (les altres línies del servei urbà i suburbà també efectuen parada molt a prop de l'estació, encara que no sigui a la mateixa plaça) fan aquet lloc un centre de intermodalitat excel·lent.

Les línies que donen servei als àmbits d'estudi són les següents:

a) Els sectors PAU 116a i 117:

- Línia 2: L2 (Hospital Josep Trueta - Estació d'autobusos / RENFE – Avellaneda) travessa igualment la ciutat de nord a sud, dels sectors d'Avellaneda (al sud) fins al sector de Sant Ponç (on es troba l'Hospital Dr. Trueta, al nord), però l'eix principal que segueix és el de l'av. Barcelona – Jaume I – av. França. Alguns dels punts d'interès connectats són la zona comercial Mas Gri, el Parc del Migdia, l'estació de tren / bus, el Mercat del Lleó, els Jutjats, l'hospital Dr. Trueta i la zona comercial propera a l'hospital (GiroNord).
- Línia 10: L10 (Estació d'autobusos / RENFE - Fornells) connecta el centre urbà de Girona amb el municipi de Fornells de la Selva, al sud de Girona. L'itinerari al municipi de Girona s'inicia a l'estació de tren / bus i segueix pels carrers Creu – Emili Grahit, Migdia, Albí i Camí Vell de Fornells, recorrent els sectors d'Eixample Sud i Palau. Al municipi de Fornells de la Selva es localitzen polígons industrials al voltant de l'N-II, lloc de treball de residents a Girona.

b) El Sector PAU 116b:

- Línia 1: L1 (Montjuïc - Ramon Folch (Jutjats) – Avellaneda) comunica els sectors d'Avellaneda (al sud del municipi) amb Montjuïc (al nord del municipi), travessant tot el centre urbà per l'eix Camí Vell de Fornells – Migdia i Jaume I. Connecta amb el Mercat del Lleó, el Parc del Migdia, la Pl. Catalunya i els Jutjats.

1792



Tots els tres sectors es troben perfectament comunicats amb la xarxa de transport públic i tenen parades a menys de 750m mesurada sobre la xarxa de vianant.

La proposta de transport públic no modifica cap recorreguts ni freqüència al disseny del servei actual, això no obstant es proposa la distribució de les parades de busos al nou sector les que s'afegiran al disseny del projecte d'urbanització dels àmbits.

## 6. LA XARXA VIÀRIA BÀSICA. ITINERARIS PRINCIPALS DE VEHICLES

Per tal de garantir una mobilitat rodada sostenible, amb seguretat i sense conflictes amb la resta de medis de transport es distingeix els viaris que componen el teixit urbà en xarxa viària bàsica i xarxa viària secundària o local.

- Xarxa viària de connexió regional: Inclou les autopistes, les carreteres tant nacionals com comarcals de alta capacitat que uneix ciutats d'importància regional amb accés a la ciutat.
- Xarxa bàsica urbana: inclou les principals carreteres i vies que es consideren fonamentals per a l'estructura urbana. Donant accessibilitat i mobilitat a la trama urbana.
- Xarxa secundària: Es componen dels carrers que estructuraven el teixit urbà de la ciutat.

La **xarxa viària de connexió regional** està formada que dona accessibilitat al sectors són l'autopista AP-7 i la carretera N-II. Les dues vies són de titularitat estatal i conformen un eix d'alta capacitat que enllaça Girona amb la Regió Metropolitana de Barcelona (al sud) i l'Empordà i França (pel nord). A més la carretera C-65 de titularitat de la Generalitat dona accés a Girona pel sud-est connectant amb Quart, Cassà de la Selva i Llagostera fins a Sant Feliu de Guíxols.

La **Xarxa bàsica urbana** de la ciutat de Girona té una forma allargada formada per tres eixos verticals definits pels carrers de Barcelona, Riu Güell i l'avinguda Lluís Pericot. Aquests tres vials canalitzen la major part del trànsit rodat del municipi i connecten amb els accessos a l'AP-7, la C-65 i la N-II en el costat sud amb el carrer Pedret i els ponts de Josep Tarradellas, Avinguda França i Fontajau en el costat nord.

Es proposa viària del sector es desenvolupa mitjançant la construcció d'un nou carrer en sentit nord-sud paral·lel al Carrer Barcelona amb una jerarquia de xarxa viària secundària o de distribució. Complementen en sentit est-oest un seguit de carrers que donen continuïtat als carrers del Riu Fluvià, del Riu Cardener i Carrer Manuel Cazorro Ruiz. Finalment es proposa dos carrer exclusiu de vianants a banda i banda del parc central dels àmbits.

Aquesta diferenciació suposa una especialització formal dels carrers definits d'una o altra manera a tal efecte, aplicant convenientment els següents criteris d'intervenció:

- Diferenciar dins del sector els àmbits i eixos viaris especialitzats per a cada tipus de mobilitat, i definir xarxes coherents de prioritats de cadascuna d'elles.
- Estudiar les condicions d'ús i sol·licitació d'aquests espais, per si en ells fora precis reservar espais per altres formes de mobilitat.
- Analitzar les compatibilitats i incompatibilitats, en cada tipus de carrer especialitzat, entre les formes de mobilitat que les sol·liciten i amb la resta de funcions urbanes que els carrers exerceixen.
- Plantejar solucions d'organització formal per a cada carrer i per als principals accessos a l'interior del sector.

Al plànol M.08 es mostra la proposta d'ordenació viària. Tenint en compte que l'àmbit es preveu el desenvolupament d'activitat comercial i en conformitat l'art. 6 del Decret 344/2006 s'ha de destinar un 10% del sostre a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar com a reserva de places reservades per a càrrega i descàrrega de mercaderies de 3x8 metres cadascuna amb l'objecte de aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies.

La proposta viària es complementa amb la regulació semaforitzada de totes interseccions al Carrer de Barcelona, aquesta proposta millora les connexions transversals pels medis més tous (vianants i bicicletes) a la vegada que regularà la circulació rodada al tronc principal donant-li condicions de circulació més urbana i pacificada.

Tots els carrers de nova construcció proposats a l'àmbit del PAU 116 b i PAU 117 tenen una sol sentit de circulació, coherent amb circuits d'entrada i sortida a l'àmbit i accessibilitat dels diferents parcel·les.

## 7. L'ESPAI VIARI. UTILITZACIÓ I RESERVES PER ALS DIFERENTS MEDIS

El disseny geomètric de la xarxa viària garanteix amb seguretat i capacitat tots els moviments, mitjançant criteris d'especialització de la xarxa viària per als diferents tipus de desplaçaments, de forma que no s'interfereixin en el seu funcionament, i es puguin resoldre les incompatibilitats que poguessin sorgir entre els diferents medis de mobilitat.

Així, es diferencia una xarxa bàsica d'accés al sector i de relació amb la ciutat i regió, una xarxa de distribució interna del sector. Amb aquest objectiu, el present informe i el Pla proposen les següents xarxes especialitzades dins del sector:

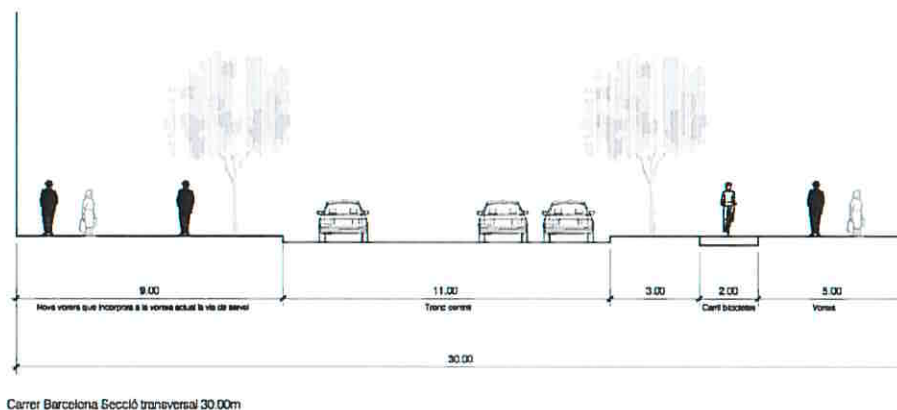
- Xarxa viària bàsica de circulació de vehicles.
- Xarxa viària complementària, secundària, de distribució interior i d'accés.
- Espais reservats per a l'ús de vianants i per a bicicletes o carrers de prioritat invertida.

Les seccions transversals són indicatives i s'han de definir geomètricament i constructivament al projecte d'urbanització corresponent.

### La xarxa viària bàsica – Carrer de Barcelona

La proposta viària de l'àmbit no modifica el tronc principal del Carrer Barcelona, la nova ordenació permet la construcció d'una nova vorera que incorpora un carril per a bicicletes.

La secció geomètrica asimètrica es pot dividir en dos trams diferenciat. El primer té una secció de total 30.00m d'ample. El tronc principal de 11.00m d'amplada de 2+2 carrils, la proposta integra la calçada lateral actual de 4.70m i la illeta divisòria de 3.10m d'amplada a la vorera existent transformant-lo en una rambla per a vianants de 9.00m d'ample, més pacificada i coherent amb els usos que es proposen. A l'àmbit l'àmbit PAU 116a i 117 la vorera plantejada inclou una zona de vianants, carril segregat per a bicicletes i arbrat urbà. En la imatge següent es mostra aquesta secció.

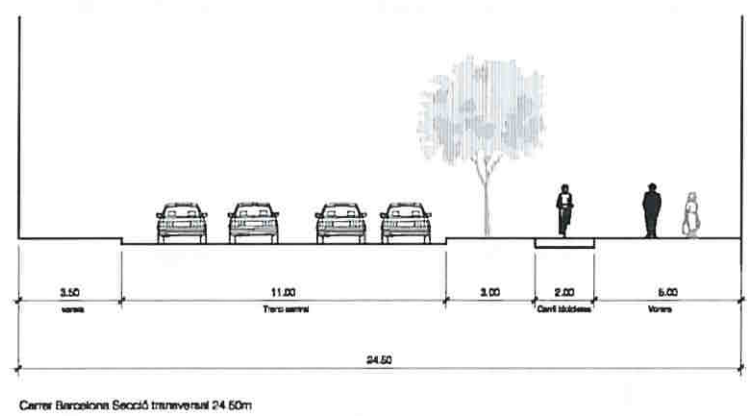


Carrer Barcelona Secció transversal 30.00m

Imatge 1. Secció tipus Carrer Barcelona 30.00m.

Paral·lelament al desenvolupament del Projecte d'urbanització corresponent s'ha d'analitzar puntualment la mesura de eliminar el carril de servei d'aquet carrer, particularment per que fa a la modelització i micro-simulació del trànsit en tot l'entorn, incloent el Carrer Barcelona, Regia Emilia i el giratori de connexió i el seu impacte a la mobilitat de pas i accessibilitat als comerços del voltant.

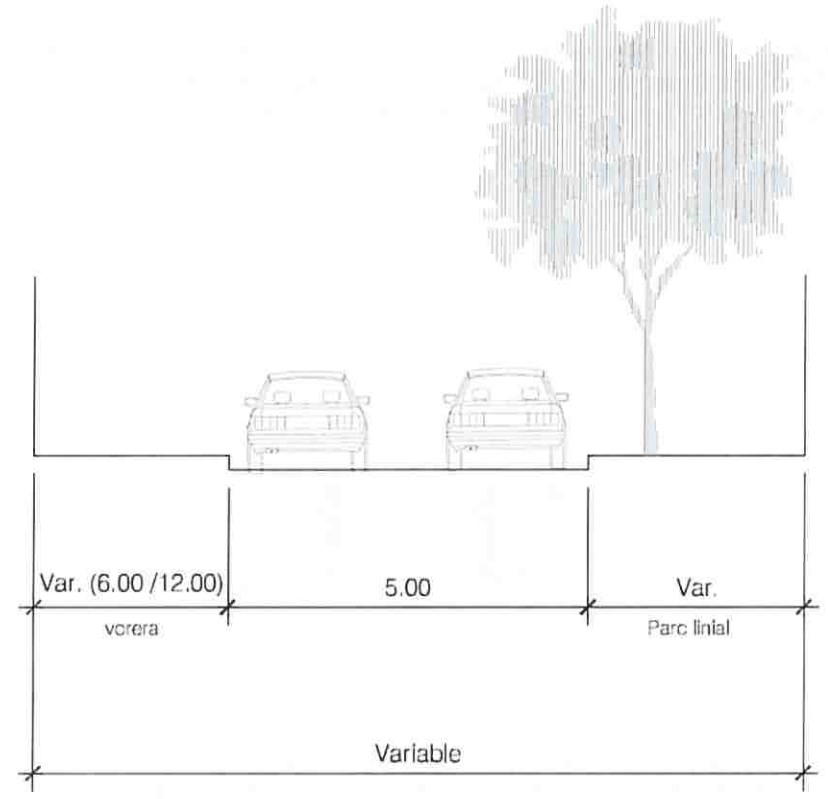
El segon tram del carrer Barcelona, amb una amplada total de 24.50m, es compon d'un tronc principal de 2+2 de 11.00m d'amplada i vorera asimètrica a banda i banda una vorera existent de 3.50m i la proposada al sector de 10.00m amb carril per a bicicletes de 2.00m.



Imatge 8. Secció tipus Carrer Barcelona 24.50m.

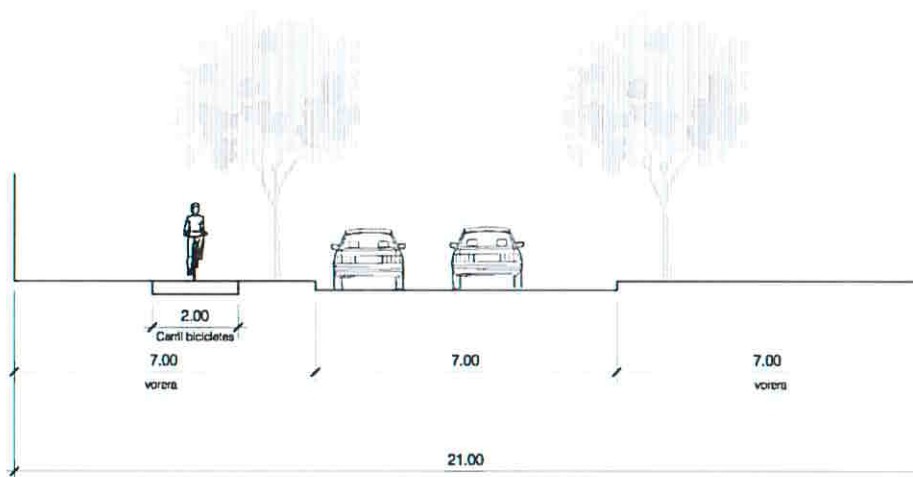
### Carrers secundari paral·lel al carrer Barcelona

Es proposa una secció geomètrica asimètrica amb vorera d'ample variable de 6.00m a la zona comercial (coincident amb el futur establiment sanitari ) fins a 12m a la zona residencial, calçada principal de 5.5m amb la possibilitat d'aparcament i una vorera d'ample variable arran de l'espai verd linier a la banda de les vies de ferrocarril amb pantalla acústica de protecció.



1795

Els carrers que donen permeabilitat transversal al sector i serveixen d'accés i sortida donant connexió al Carrer Barcelona, es proposen amb una calçada d'entre 7.00 i 8.00m d'amplada amb possibilitat d'aparcament i càrrega i descàrrega amb voreres amples de entre 6.00 a 8.00 m amb la carril bicicletes segregats.

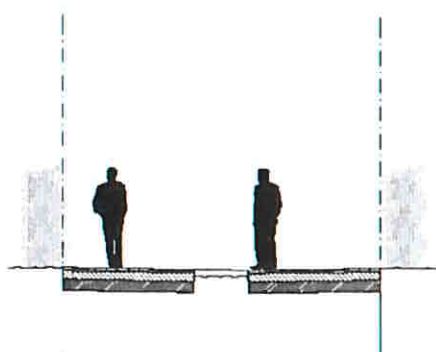


Carrers transversals

### Carrers cívics

Els vials cívics proposat es localitzen a banda i banda del parc central de l'àmbit, es resol amb una amplada de 6 metres per donar resposta a un recorregut de vianants, un pas rodat de 6.0 metres d'accés restringit però que permeti el pas d'un camió de bombers.

La secció següent recullen aquests criteris:



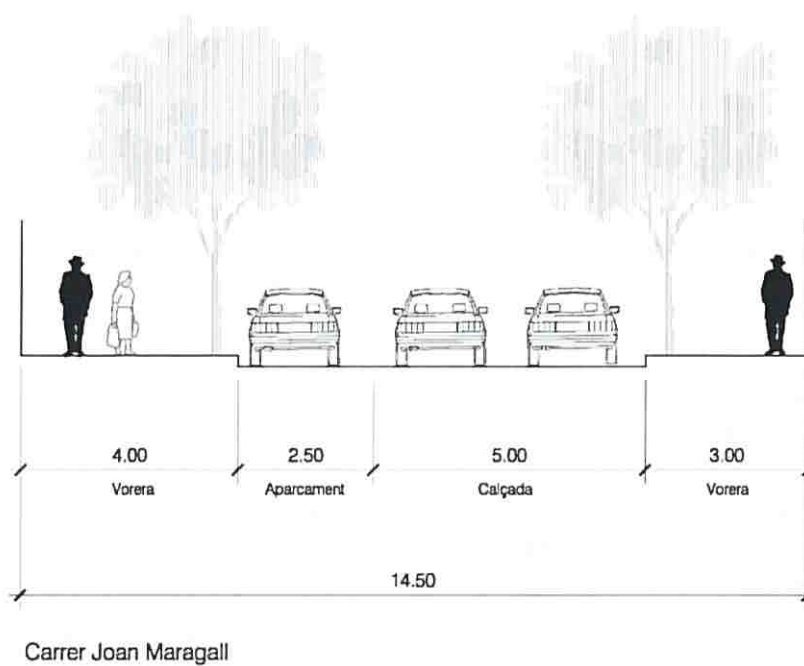
Imatge 9. secció tipus vials cívics

Aquesta proposta pretén generar espais per a la circulació i l'estada principalment per a vianants, també amb recorreguts per a bicicletes i amb restriccions per a la circulació de vehicles, determinant la seva velocitat màxima de circulació a 20Km/h.

### Carrer Joan Maragall

El carrer Joan Maragall es proposa ampliar la vorera esquerra a 1.00m més entre el carrer Bisbe Lorenzana i la Ronda Sant Antoni Maria Claret. La secció proposada serà amb dos voreres asimètriques de 4.0 i 3.0 m, una zona d'aparcament de vehicles i càrrega i descàrrega de 2.50m i una calçada amb una amplada de 6.00m.

La secció següent recullen aquests criteris:



1797

## 8. INDICADORS DE GÈNERE

---

L'execució dels sectors aconseguirà una millora de les condicions de desplaçament, en quan a visibilitat, il·luminació i seguretat de les zones. Tot i així la millora de la xarxa de vianants farà dels àmbits uns llocs que permetrà que els desplaçaments de tots els col·lectius (inclosos els més fràgils) principalment aquells que es realitzen de forma no motoritzada siguin més fàcils de fer.

Cal dir que els desplaçaments de les dones es donen en un entorn més proper al lloc de residència, tant pel motiu com per la menor disponibilitat de l'automòbil.

Amb la millora de la xarxa de vianants (i bicicletes), es garantirà unes possibilitats de mobilitat més equitatives, ja que la dona presenta una major utilització d'aquests modes. L'any 2003 les dones representaven només el 38% dels carnets de conduir (DGT, 2004), el que comporta un impediment a l'hora de moure's (sobretot a mitja i llarga distància) ja que el model de mobilitat actual de la majoria de Catalunya atorga un rol preponderant a l'automòbil en detriment del transport públic i els mitjans no motoritzats.

Per tant, les propostes de mobilitat i la tipologia de vies urbanes que es creen amb itineraris de vianants, a part de potenciar aquests mitjans vers el cotxe, l'objectiu de facilitar la mobilitat a les dones, sobretot a petita escala, està aconseguida.

## 9. FINANÇAMENT

---

La viabilitat proposada que donarà suport als diferents medis de mobilitat, tant vehicular com per a vianants i bicicletes, articulada, donant connectivitat i accessibilitat als sectors no generen conflictes ni col·lapsen les xarxes bàsiques urbanes.

Considerant que no es modifiquen els recorreguts ni freqüència del transport públic urbà de passatgers per la qual cosa no es realitza al càlcul del dèficit anual de transport públic d'acord a les determinacions del Decret 344/2006

Per aquets motius aquest estudi no afegeix mesures de finançament de les intervencions addicionals per increment de mobilitat del sector.

Això no obstant es proposen un seguit d'actuacions que afecten a la mobilitat fora de l'àmbit com la transformació de la secció transversal i semaforització del carrer Barcelona, l'ampliació de la vorera del carrer Joan Maragall i la construcció d'un punt de girocleta.

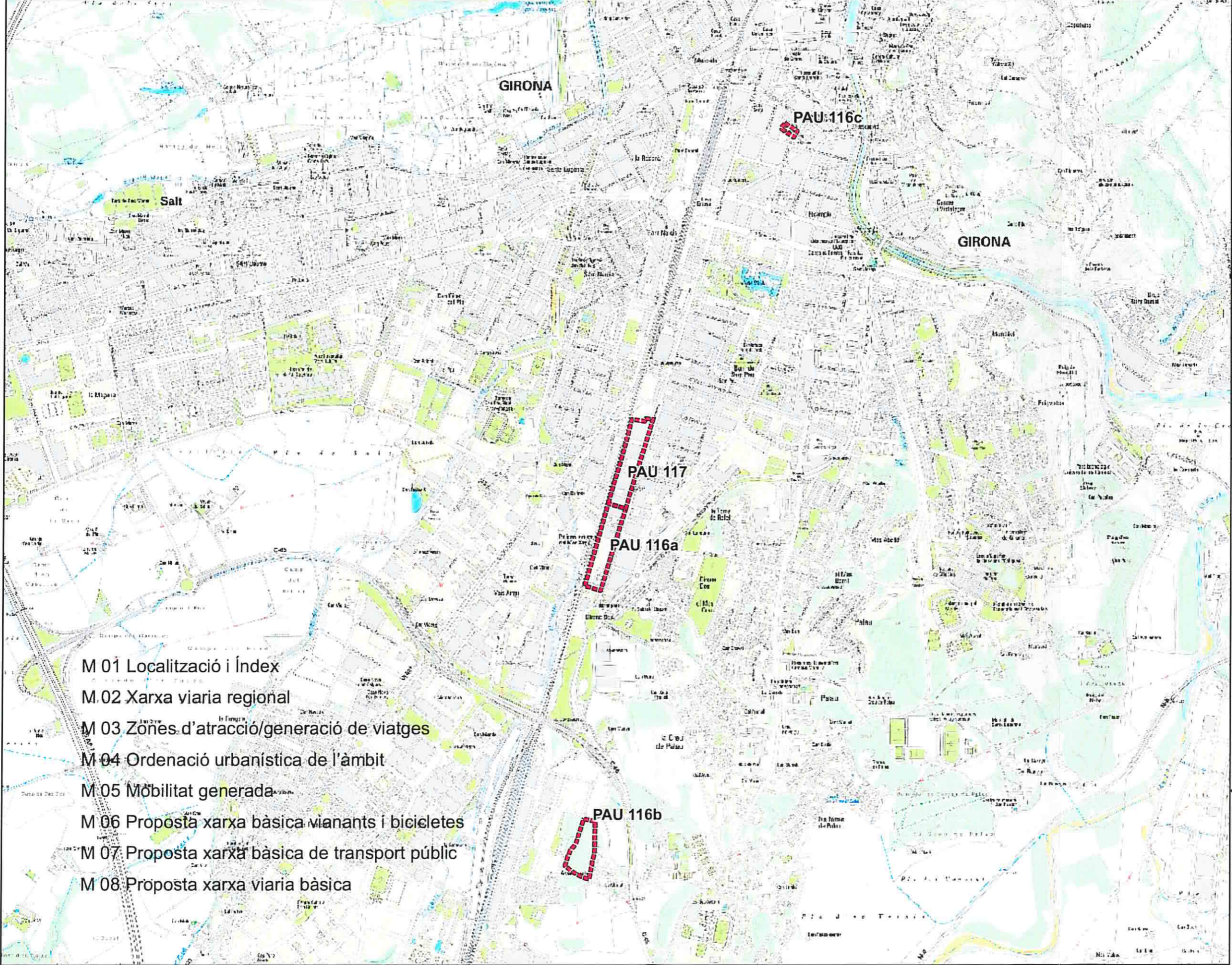
Calonge, Juliol de 2015

Gustavo Traverso Lochmann  
Enginyer de Camins, Canals i Ports

DILIGÈNCIA.- Per fer constar que el present Text Refós, verificat pel Ple en sessió del dia 19/10/2015, conté les prescripcions imposades per l'acord adoptat per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona de data 30/09/2015.  
EL SECRETARI GENERAL EN FUNCIONS,

Ajuntament de Girona





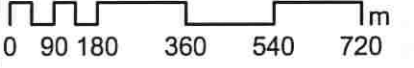
**Llegenda**  
 Sectors

**ESTUDI D'AVUVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**

Modificació puntual del TR del PGOU núm 59 per a la delimitació dels PAUs PAU 116 c/Barcelona - Avellaneda - Clínica i PAU 117 c/Barcelona Sector nord

Plànol:  
Localització i Índex

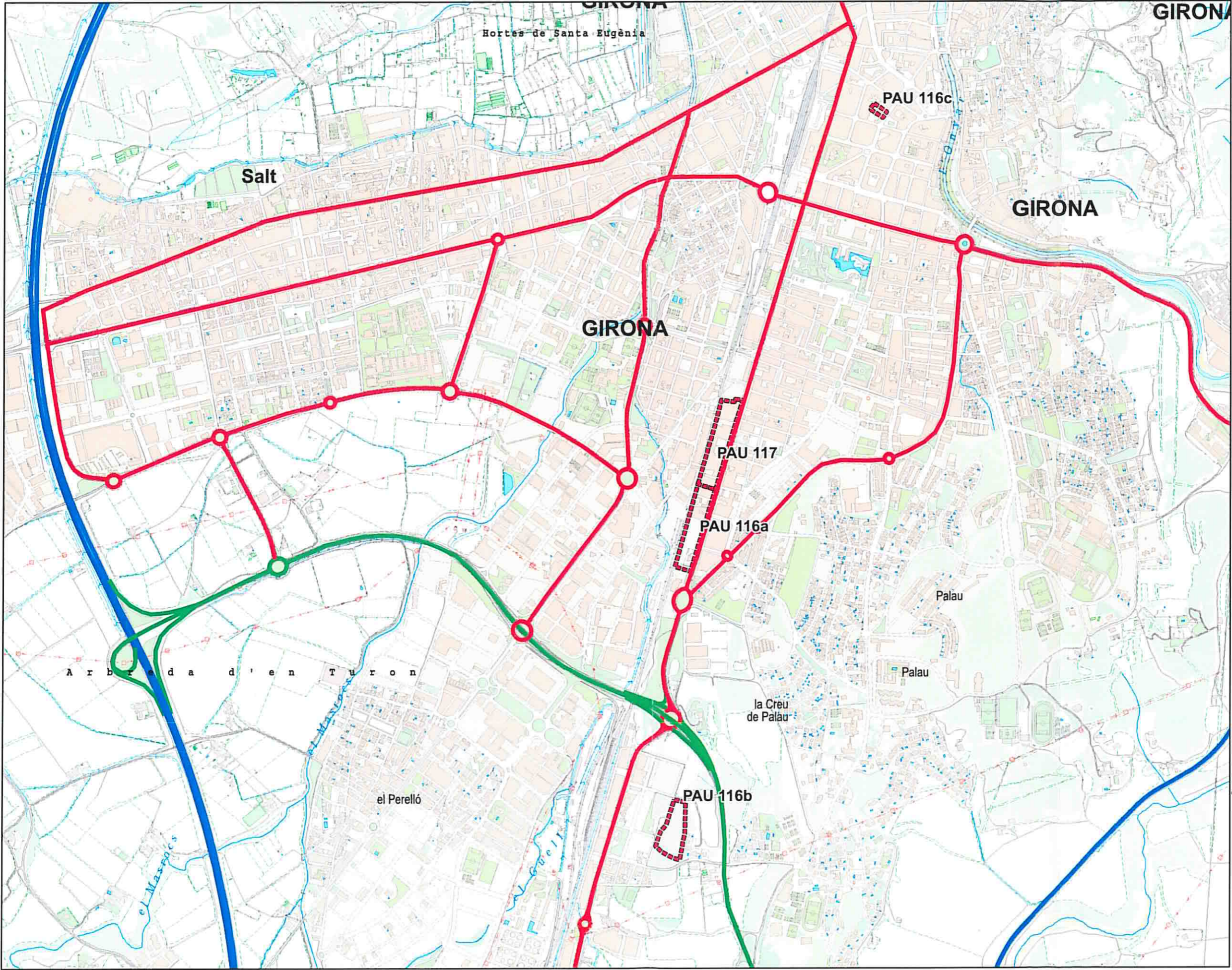
**M.01**   
 escala 1:15000

data Juliol de 2015  
 0 90 180 360 540 720 m

La propietat  
 Ajuntament de Girona

redactor EAMG  
 Gustavo Traverso Lochmann  
 enginyer de camins, canals i ports

- M 01 Localització i Índex
- M.02 Xarxa viària regional
- M 03 Zones d'atracció/generació de viatges
- M 04 Ordenació urbanística de l'àmbit
- M 05 Mòbilitat generada
- M 06 Proposta xarxa bàsica manants i bicicletes
- M 07 Proposta xarxa bàsica de transport públic
- M 08 Proposta xarxa viària bàsica



**Llegenda**

- Xarxa bàsica regional
- Xarxa comunal
- Xarxa bàsica urbana
- Àmbit d'estudi

**ESTUDI D'AVALUACIO DE LA MOBILITAT GENERADA**

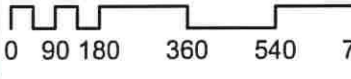
Modificació puntual del TR del PGOU núm 59 per a la delimitació dels PAUs PAU 116 c/Barcelona - Avellaneda - Clínica i PAU 117 c/Barcelona Sector nord

Plànol:  
Xarxa viaria regional

**M.02**

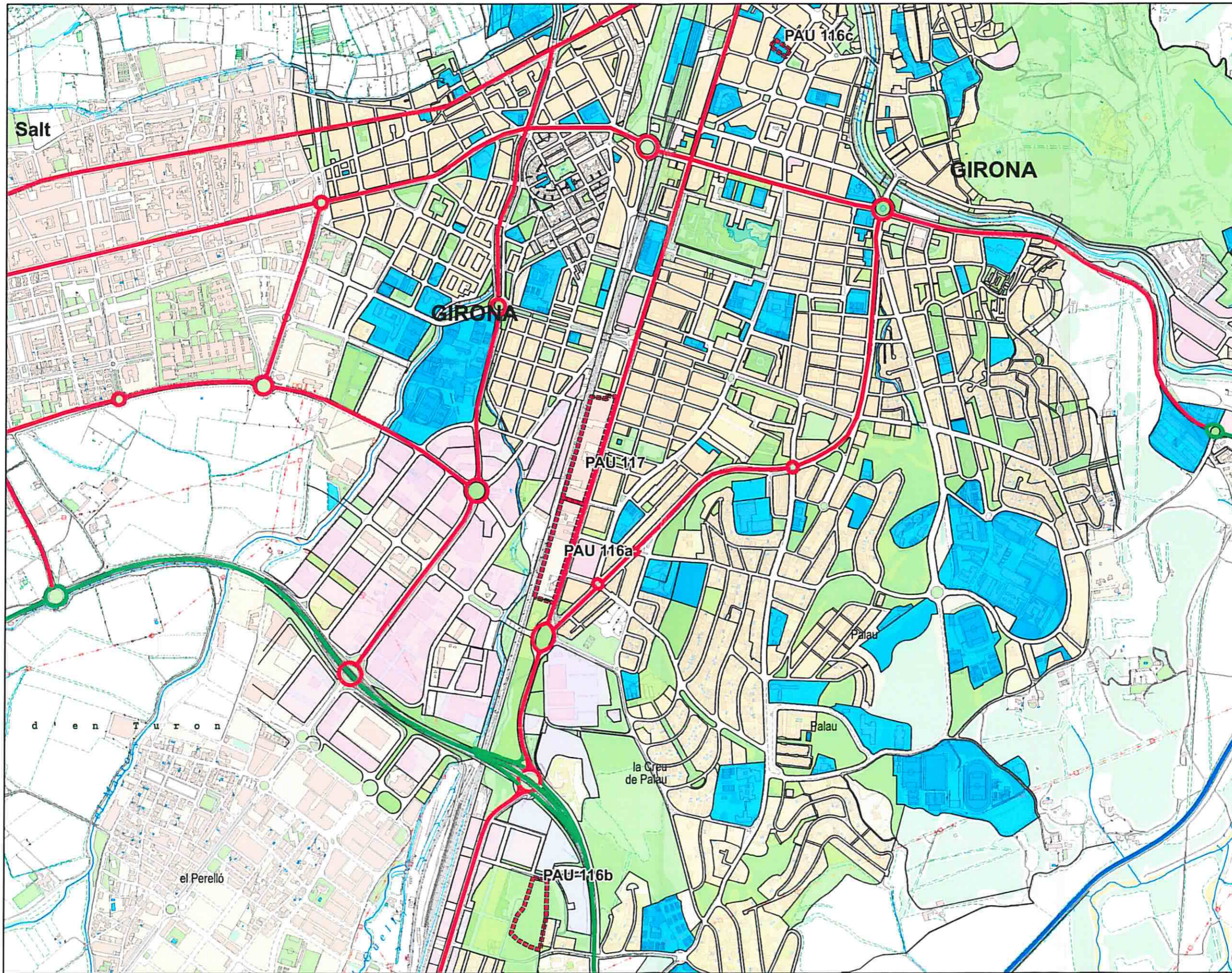
escala  
1:15000

data  
Juliol de 2015



La propietat  
Ajuntament de Girona

redactor EAMG  
Gustavo Traverso Lochmann  
enginyer de camins, canals i ports



- Llegenda**
- Atracció de viatges**
- Comercial - Industria
  - Espais verds
  - Equipaments
- Generació de viatges**
- Residencial
  - Xarxa bàsica regional
  - Xarxa comunal
  - Xarxa bàsica urbana
  - Àmbit d'estudi

**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**

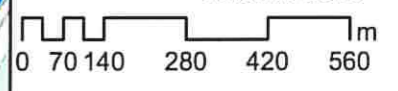
Modificació puntual del TR del PGOU núm 59 per a la delimitació dels PAUs PAU 116 c/Barcelona - Avellaneda - Clínica i PAU 117 c/Barcelona Sector nord

Plànol:  
Zones d'atracció/generació de viatges

**M.03**

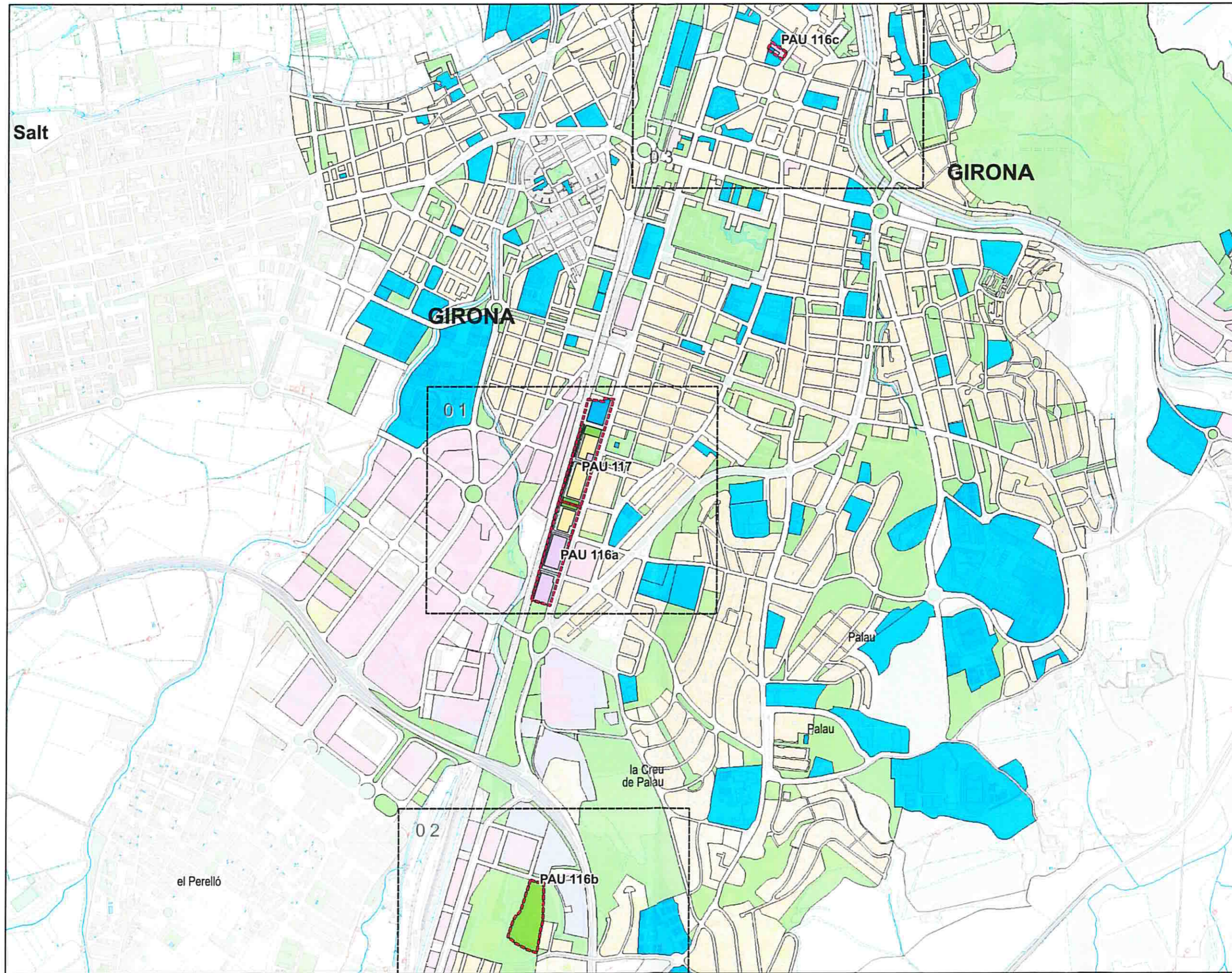
escala  
1:12500

data  
Juliol de 2015



La propietat  
Ajuntament de Girona

redactor EAMG  
Gustavo Traverso Lochmann  
enginyer de camins, canals i ports



**Llegenda**

- Residencial
- Comercial
- Espai Lliure
- Equipament
- Àmbit d'estudi

**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**

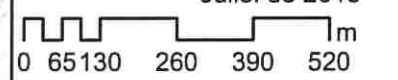
Modificació puntual del TR del PGOU núm 59 per a la delimitació dels PAUs PAU 116 c/Barcelona - Avellaneda - Clínica i PAU 117 c/Barcelona Sector nord

Plànol:  
Ordenació urbanística

**M.04**

escala  
1:12500

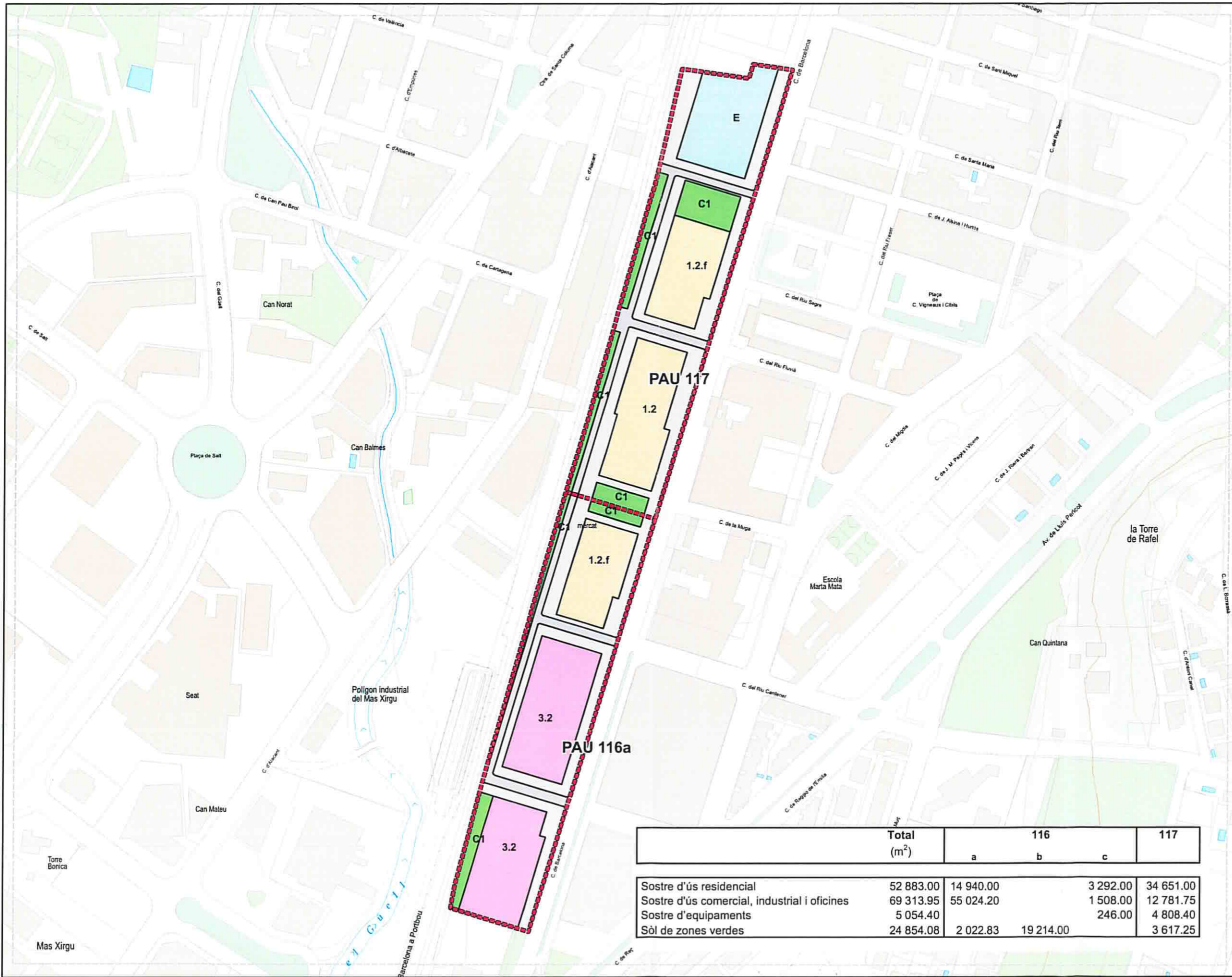
data  
Juliol de 2015



La propietat  
Ajuntament de Girona

redactor EAMG  
Gustavo Traverso Lochmann  
enginyer de camins, canals i ports

1802



- Llegenda**
- Residencial
  - Comercial
  - Espai lliure
  - Equipament
  - Àmbit d'estudi

**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**

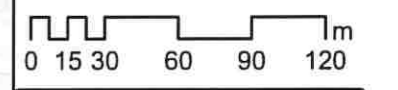
Modificació puntual del TR del PGOU núm 59 per a la delimitació dels PAUs PAU 116 c/Barcelona - Avellaneda - Clínica i PAU 117 c/Barcelona Sector nord

Plànol: Ordenació urbanística

**M.04.1**

escala 1:3000

data Juliol de 2015



La propietat Ajuntament de Girona

redactor EAMG Gustavo Traverso Lochmann enginyer de camins, canals i ports

	Total (m <sup>2</sup> )	116			117
		a	b	c	
Sostre d'ús residencial	52 883.00	14 940.00		3 292.00	34 651.00
Sostre d'ús comercial, industrial i oficines	69 313.95	55 024.20		1 508.00	12 781.75
Sostre d'equipaments	5 054.40			246.00	4 808.40
Sòl de zones verdes	24 854.08	2 022.83	19 214.00		3 617.25



- Llegenda**
- Residencial
  - Comercial
  - Espai lliure
  - Equipament
  - Àmbit d'estudi

**ESTUDI D'AVALUACIO DE LA MOBILITAT GENERADA**

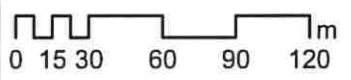
Modificació puntual del TR del PGOU núm 59 per a la delimitació dels PAUs PAU 116 c/Barcelona - Avellaneda - Clínica i PAU 117 c/Barcelona Sector nord

Plànol:  
Ordenació urbanística

**M.04.2**

escala  
1:3000

data  
Juliol de 2015

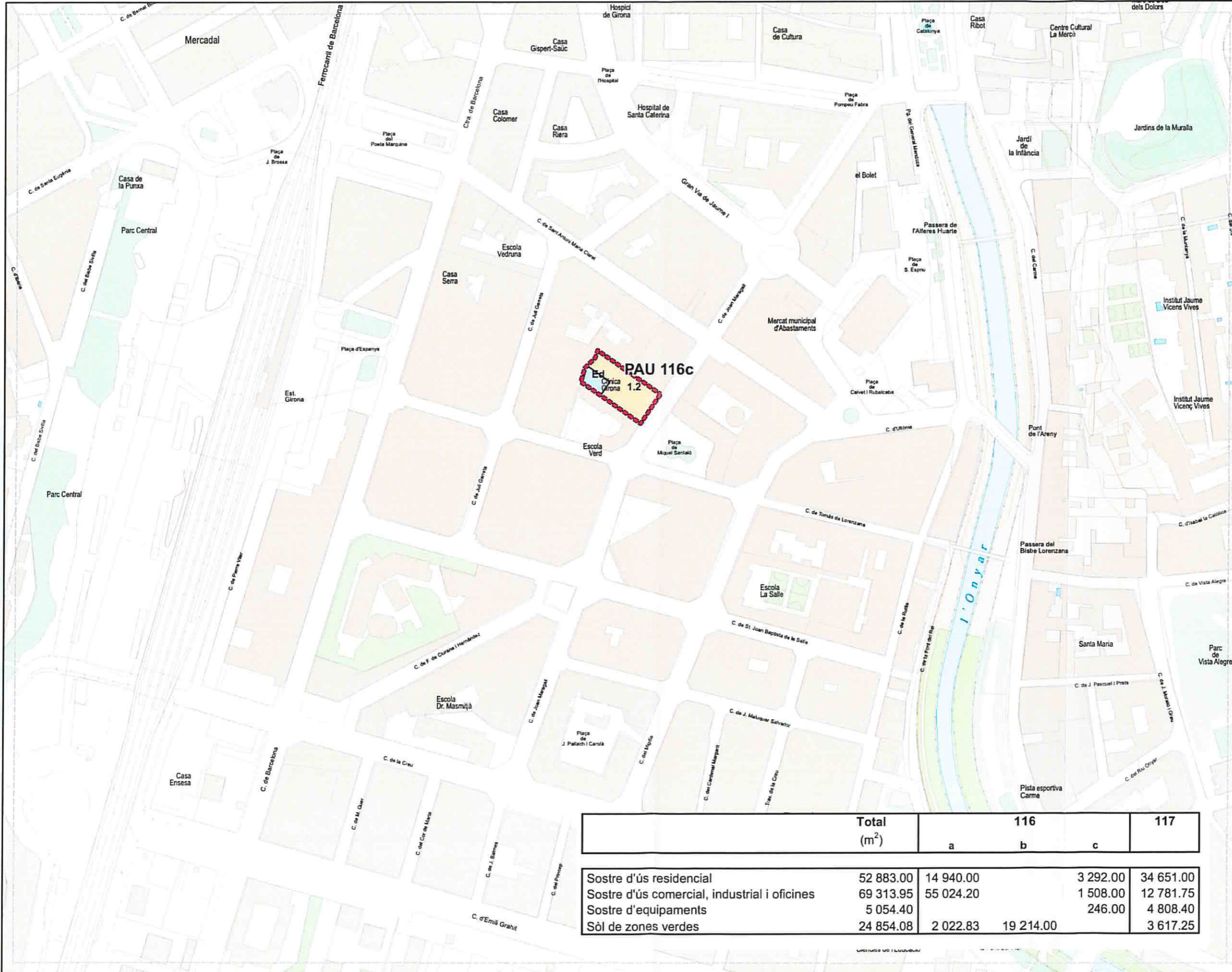


La propietat  
Ajuntament de Girona

	Total (m <sup>2</sup> )	116			117
		a	b	c	
Sostre d'ús residencial	52 883.00	14 940.00		3 292.00	34 651.00
Sostre d'ús comercial, industrial i oficines	69 313.95	55 024.20		1 508.00	12 781.75
Sostre d'equipaments	5 054.40			246.00	4 808.40
Sòl de zones verdes	24 854.08	2 022.83	19 214.00		3 617.25

redactor EAMG  
Gustavo Traverso Lochmann  
enginyer de camins, canals i ports

1804



- Llegenda**
- Residencial
  - Comercial
  - Espai lliure
  - Equipament
  - Àmbit d'estudi

**ESTUDI D'AVALUACIO DE LA MOBILITAT GENERADA**

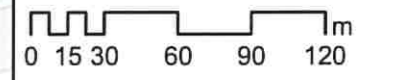
Modificació puntual del TR del PGOU núm 59 per a la delimitació dels PAUs PAU 116 c/Barcelona - Avellaneda - Clínica i PAU 117 c/Barcelona Sector nord

Plànol:  
Ordenació urbanística

**M.04.3**

escala  
1:3000

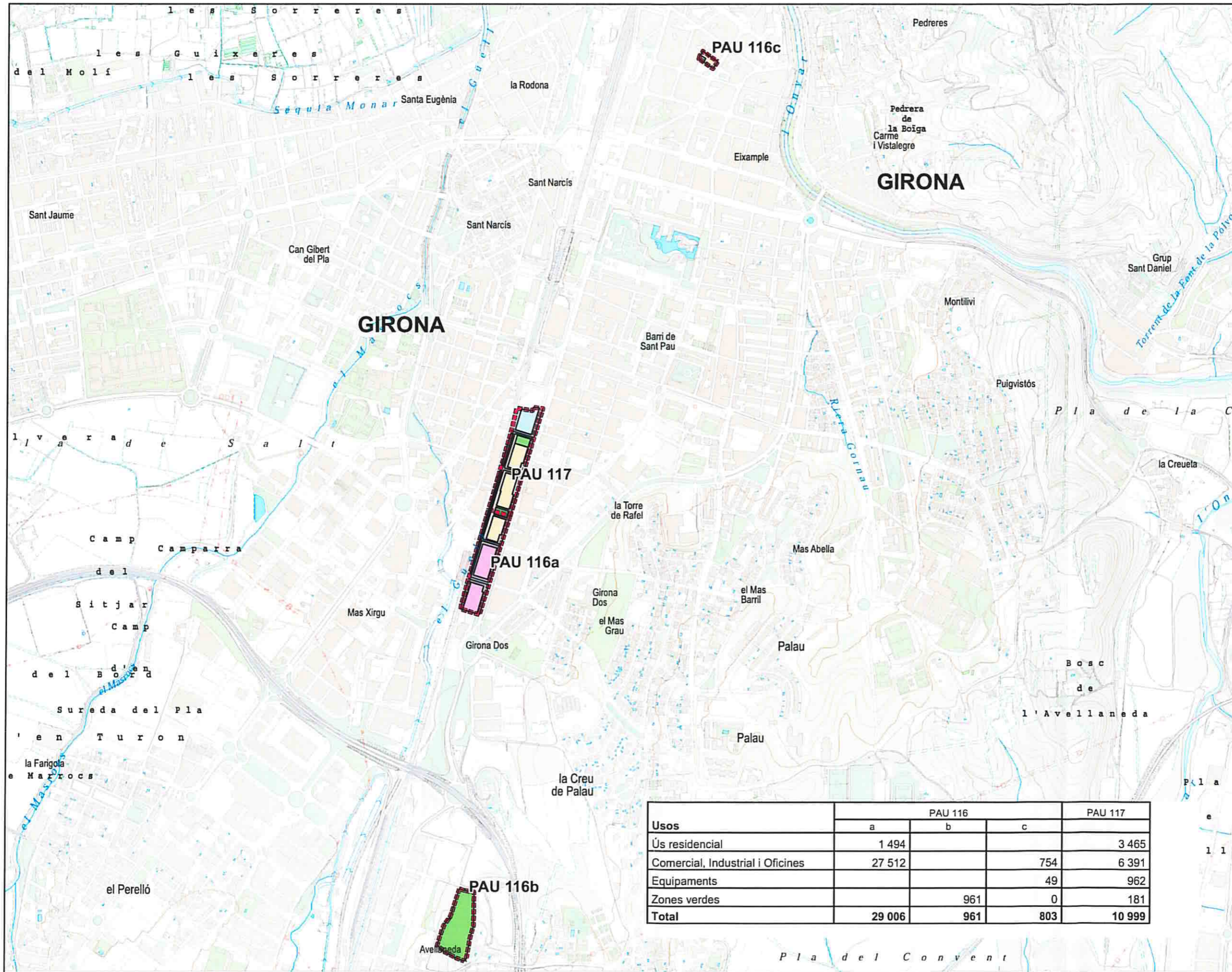
data  
Juliol de 2015



La propietat  
Ajuntament de Girona

redactor EAMG  
Gustavo Traverso Lochmann  
enginyer de camins, canals i ports

	Total (m <sup>2</sup> )	116			117
		a	b	c	
Sostre d'ús residencial	52 883.00	14 940.00		3 292.00	34 651.00
Sostre d'ús comercial, industrial i oficines	69 313.95	55 024.20		1 508.00	12 781.75
Sostre d'equipaments	5 054.40			246.00	4 808.40
Sòl de zones verdes	24 854.08	2 022.83	19 214.00		3 617.25



- Llegenda**
- Residencial
  - Comercial
  - Espai lliure
  - Equipament
  - Àmbit d'estudi

**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**

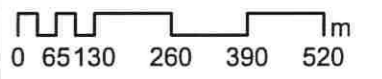
Modificació puntual del TR del PGOU núm 59 per a la delimitació dels PAUs PAU 116 c/Barcelona - Avellaneda - Clínica i PAU 117 c/Barcelona Sector nord

Plànol:  
Mobilitat generada

**M.05**



escala  
1:12500  
data  
Juliol de 2015

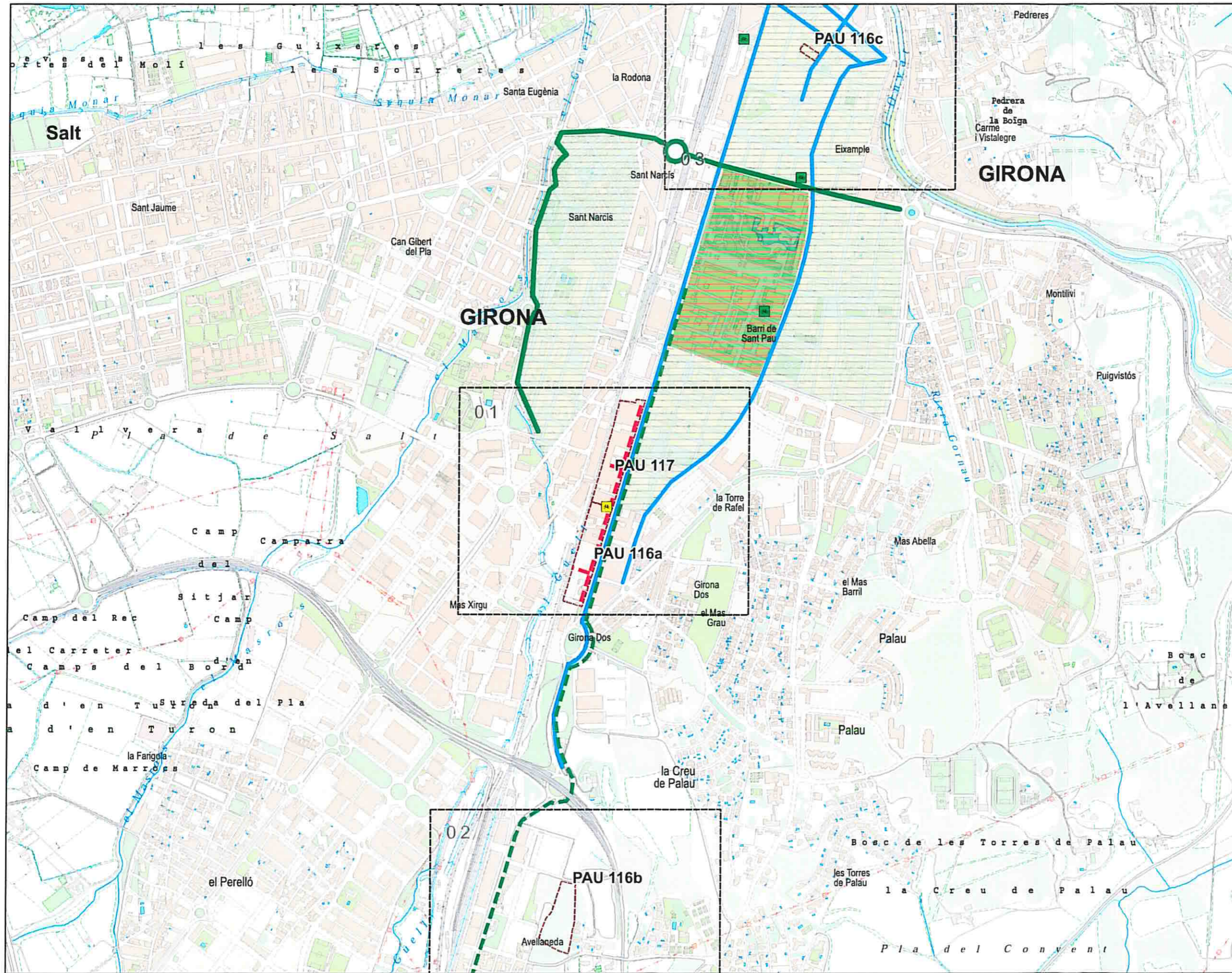


La propietat  
Ajuntament de Girona

redactor EAMG  
Gustavo Traverso Lochmann  
enginyer de camins, canals i ports

Usos	PAU 116			PAU 117
	a	b	c	
Ús residencial	1 494			3 465
Comercial, Industrial i Oficines	27 512		754	6 391
Equipaments			49	962
Zones verdes		961	0	181
<b>Total</b>	<b>29 006</b>	<b>961</b>	<b>803</b>	<b>10 999</b>





- Llegenda**
- Estacions girocleta
  - Estacions girocleta proposta
  - Vorera Bici
  - Xarxa vianant proposada PMUG
  - Xarxa bicicletes proposada PMUG
  - Xarxa bàsica vianants i bicicletes proposada
  - Àmbit d'estudi
  - Zones pacificades
  - Proposta de zones pacificades PMUG

**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**

Modificació puntual del TR del PGOU núm 59 per a la delimitació dels PAUs PAU 116 c/Barcelona - Avellaneda - Clínica i PAU 117 c/Barcelona Sector nord

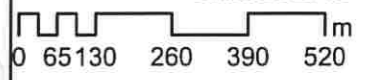
Plànol: Xarxa bàsica vianants i bicicletes

**M.06**



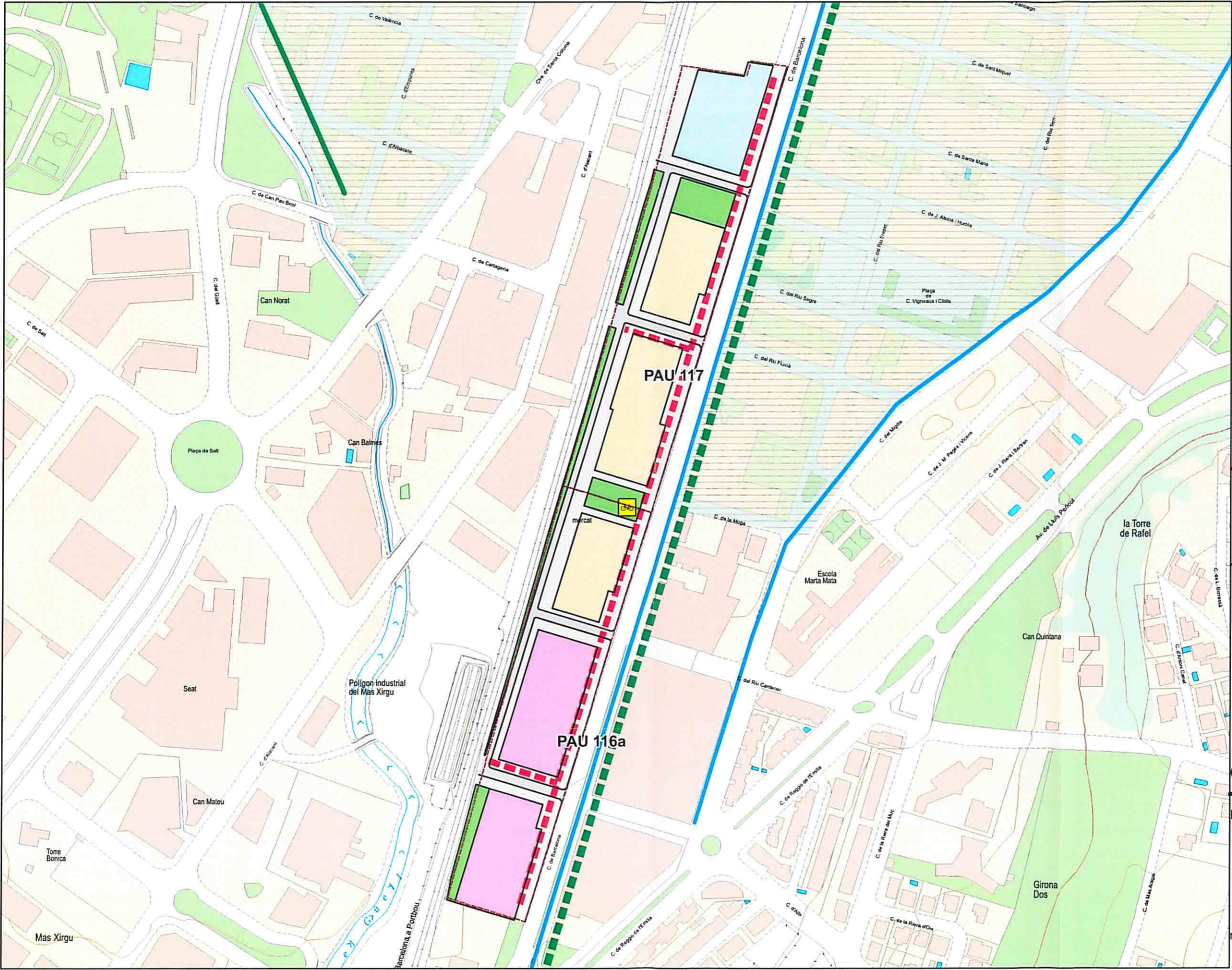
escala 1:12500

data Juliol de 2015



La propietat Ajuntament de Girona

redactor EAMG Gustavo Traverso Lochmann enginyer de camins, canals i ports



- Llegenda**
- Voreira Bici
  - Xarxa vianant proposada PMUG
  - Xarxa bicicletes proposada PMUG
  - - - Xarxa bàsica vianants i bicicletes proposada
  - Zones pacificades
  - Proposta de zones pacificades PMUG
  - Estacions girocleta
  - Estacions girocleta proposta
- Ordenació**
- Residencial
  - Comercial
  - Espai lliure
  - Equipament
  - Voreira
  - Vialitat
  - Àmbit d'estudi

**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**

Modificació puntual del TR del PGOU núm 59 per a la delimitació dels PAUs PAU 116 c/Barcelona - Avellaneda - Clínica i PAU 117 c/Barcelona Sector nord

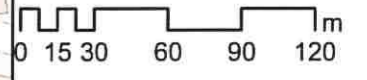
Plànol:  
Xarxa bàsica vianants i bicicletes

**M.06.1**



escala 1:3000

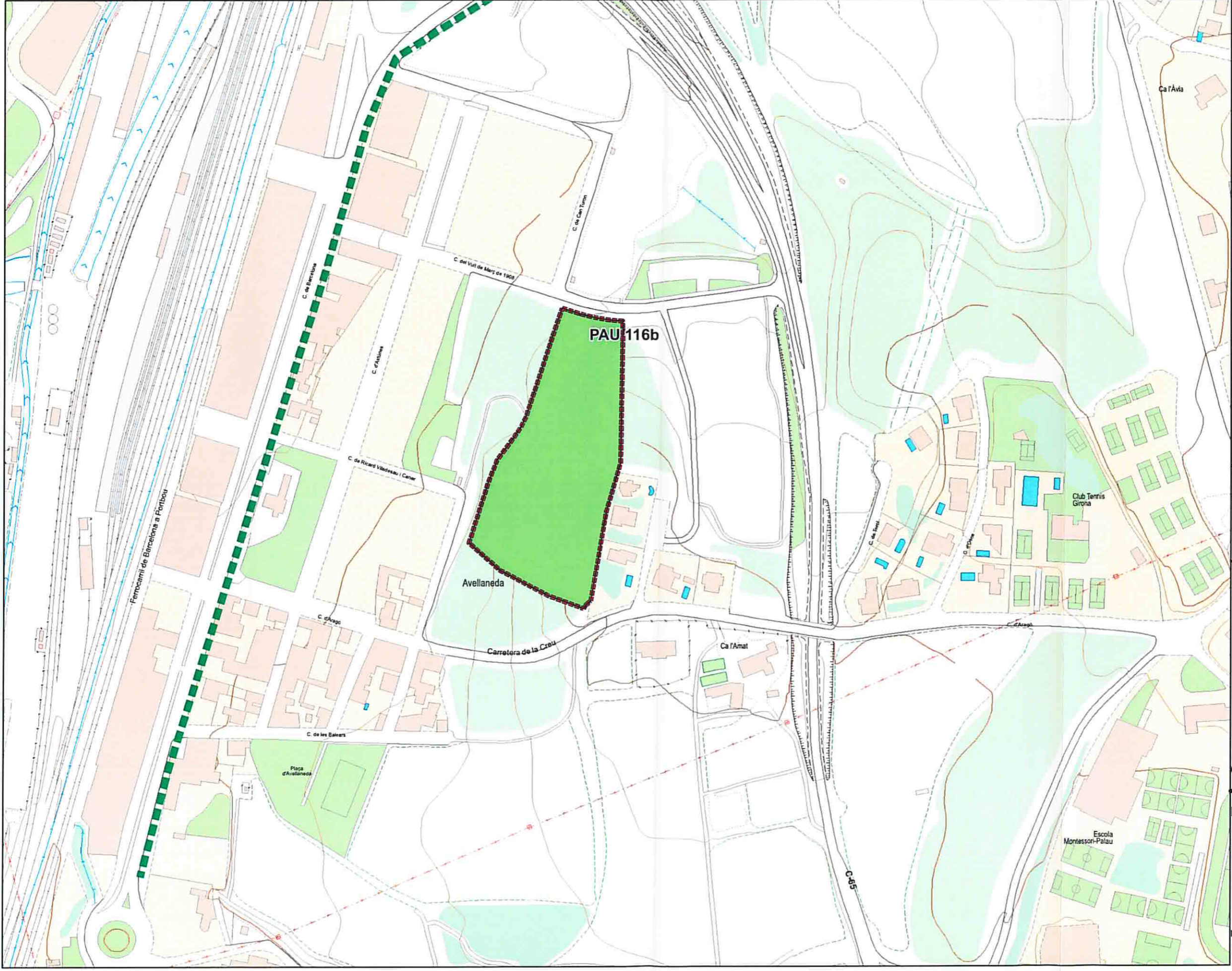
data Juliol de 2015



La propietat  
Ajuntament de Girona

redactor EAMG  
Gustavo Traverso Lochmann  
enginyer de camins, canals i ports

1808



- Legenda**
- Voreira Bici
  - Xarxa vianant proposada PMUG
  - Xarxa bicicletes proposada PMUG
  - Xarxa bàsica vianants i bicicletes proposada
  - Zones pacificades
  - Proposta de zones pacificades PMUG
  - Estacions girocleta
  - Estacions girocleta proposta
- Ordenació**
- Residencial
  - Comercial
  - Espai lliure
  - Equipament
  - Voreira
  - Vialitat
  - Àmbit d'estudi

**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**

Modificació puntual del TR del PGOU núm 59 per a la delimitació dels PAUs PAU 116 c/Barcelona - Avellaneda - Clínica i PAU 117 c/Barcelona Sector nord

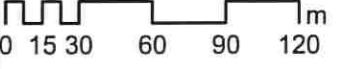
Plànol: Xarxa bàsica vianants i bicicletes

**M.06.2**



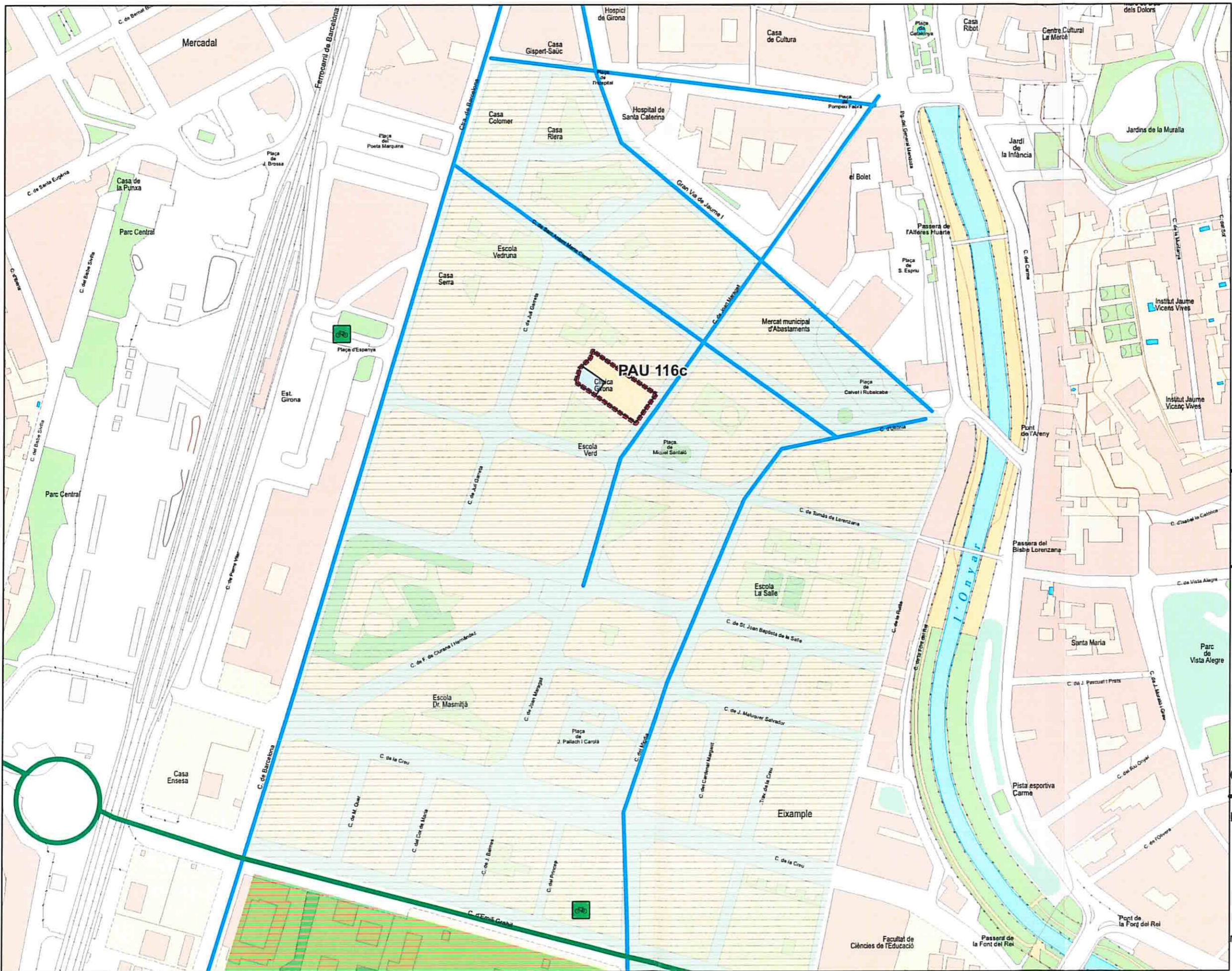
escala 1:3000

data Juliol de 2015



La propietat Ajuntament de Girona

redactor EAMG Gustavo Traverso Lochmann enginyer de camins, canals i ports



- Llegenda**
- Verora Bici
  - Xarxa vianant proposada PMUG
  - Xarxa bicicletes proposada PMUG
  - Xarxa bàsica vianants i bicicletes proposada
  - Zones pacificades
  - Proposta de zones pacificades PMUG
  - Estacions girocleta
  - Estacions girocleta proposta
- Ordenació**
- Residencial
  - Comercial
  - Espai lliure
  - Equipament
  - Verora
  - Vialitat
  - Àmbit d'estudi

**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**

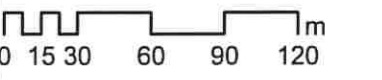
Modificació puntual del TR del PGOU núm 59 per a la delimitació dels PAUs PAU 116 c/Barcelona - Avellaneda - Clínica i PAU 117 c/Barcelona Sector nord

Plànol: Xarxa bàsica vianants i bicicletes

**M.06.3**

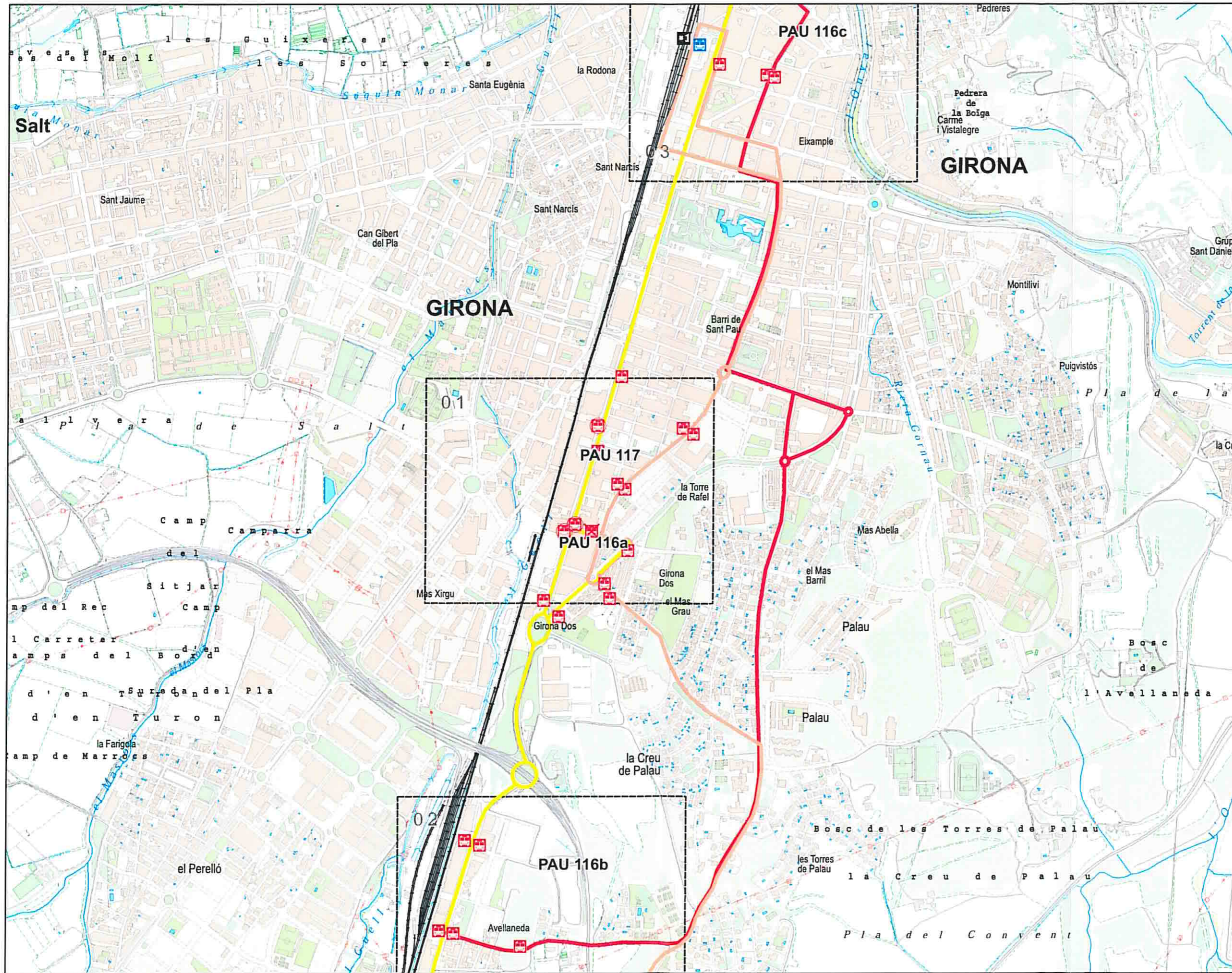
escala 1:3000

data Juliol de 2015



La propietat Ajuntament de Girona

redactor EAMG Gustavo Traverso Lochmann enginyer de camins, canals i ports



- Llegenda**
- Estació autobusos
  - BUS
  - renfe
  - Noves parades proposades
  - Parades a treslladar
  - L1
  - L2
  - L10

**ESTUDI D'AVALUACIO DE LA MOBILITAT GENERADA**

Modificació puntual del TR del PGOU núm 59 per a la delimitació dels PAUs PAU 116 c/Barcelona - Avellaneda - Clínica i PAU 117 c/Barcelona Sector nord

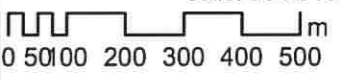
Plànol:  
Xarxa bàsica  
Transport públic

**M.07**

escala  
1:12600

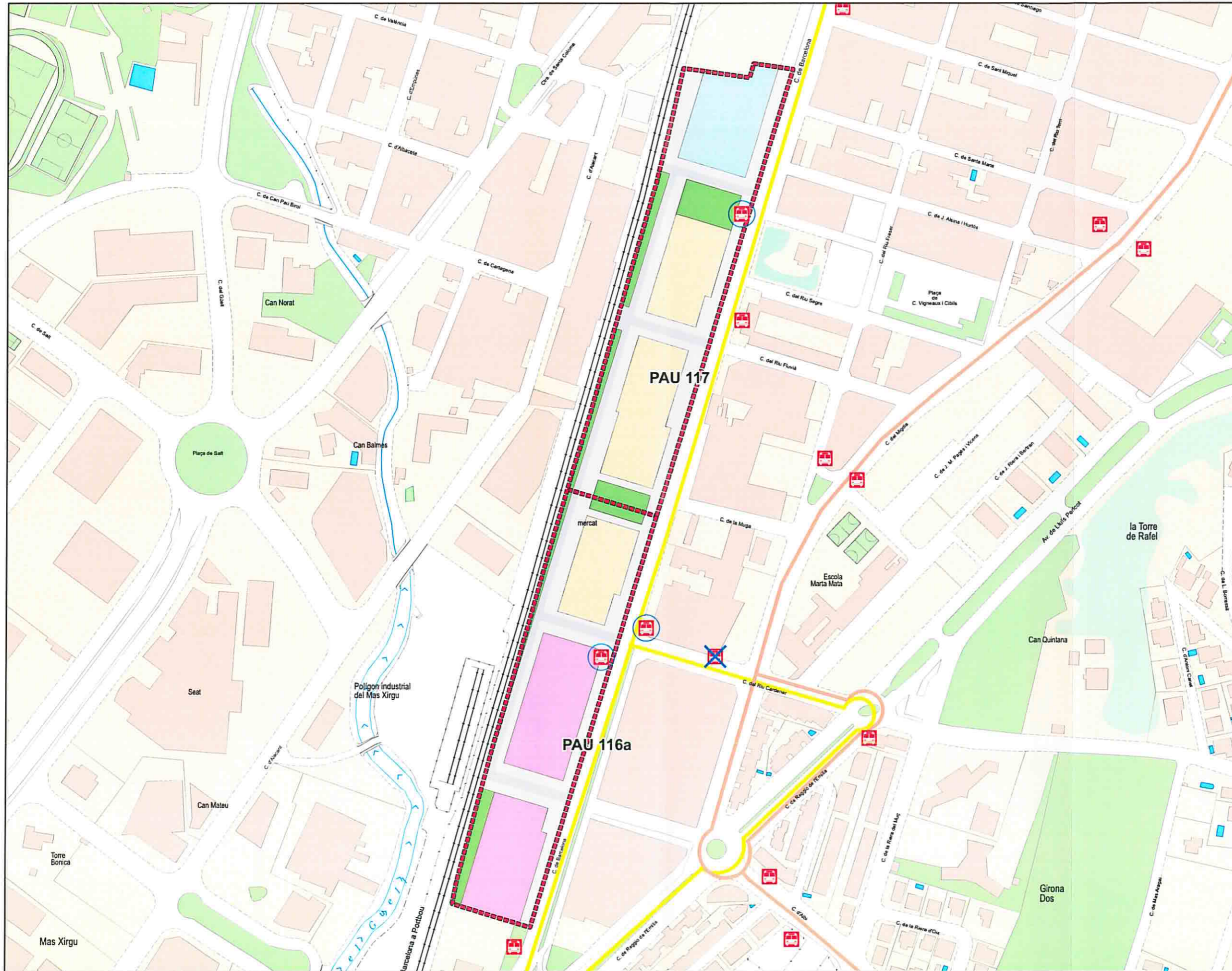
data

Juliol de 2015



La propietat  
Ajuntament de Girona

redactor EAMG  
Gustavo Traverso Lochmann  
enginyer de camins, canals i ports



**Llegenda**

- Noves parades proposades
- Parades a treslladar
- Estació Renfe
- Estació autobusos
- BUS

**Recorregut Transport públic**

- L1
- L2
- L10

**Ordenació**

- Residencial
- Comercial
- Espai lliure
- Equipament

Àmbit d'estudi

**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**

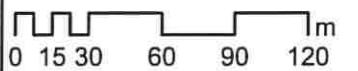
Modificació puntual del TR del PGOU núm 59 per a la delimitació dels PAUs PAU 116 c/Barcelona - Avellaneda - Clínica i PAU 117 c/Barcelona Sector nord

Plànol:  
Xarxa bàsica  
Transport públic

**M.07.1**

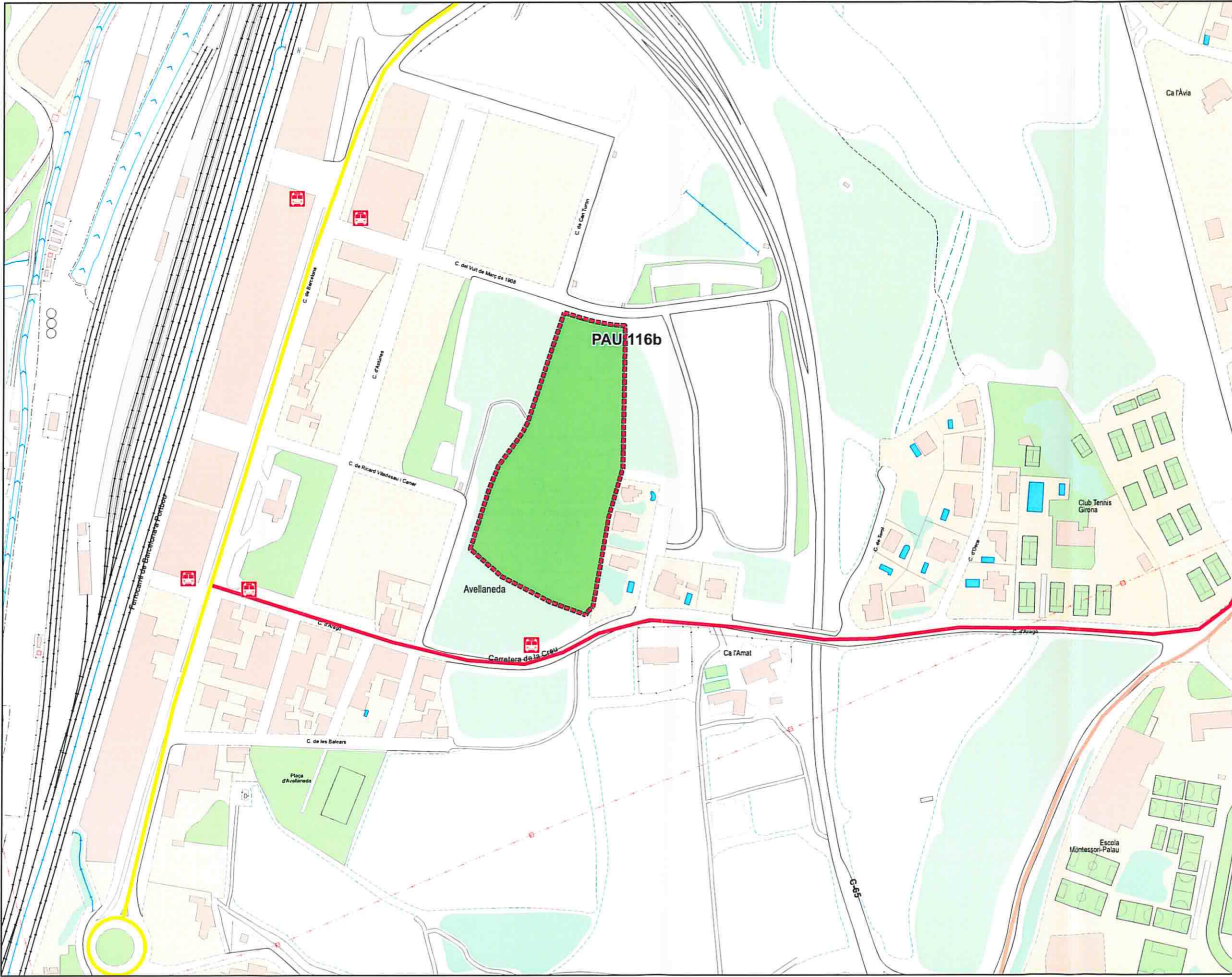
escala  
1:3000

data  
Juliol de 2015



La propietat  
Ajuntament de Girona

redactor EAMG  
Gustavo Traverso Lochmann  
enginyer de camins, canals i ports



- Llegenda**
- Noves parades proposades
  - Parades a treslladar
  - Estació Renfe
  - Estació autobusos
  - BUS
- Recorregut Transport públic**
- L1
  - L2
  - L10
- Ordenació**
- Residencial
  - Comercial
  - Espai lliure
  - Equipament
- Àmbit d'estudi

**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**

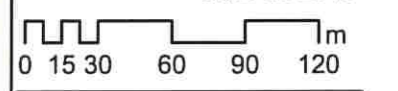
Modificació puntual del TR del PGOU núm 59 per a la delimitació dels PAUs PAU 116 c/Barcelona - Avellaneda - Clínica i PAU 117 c/Barcelona Sector nord

Plànol:  
Xarxa bàsica  
Transport públic

**M.07.2**

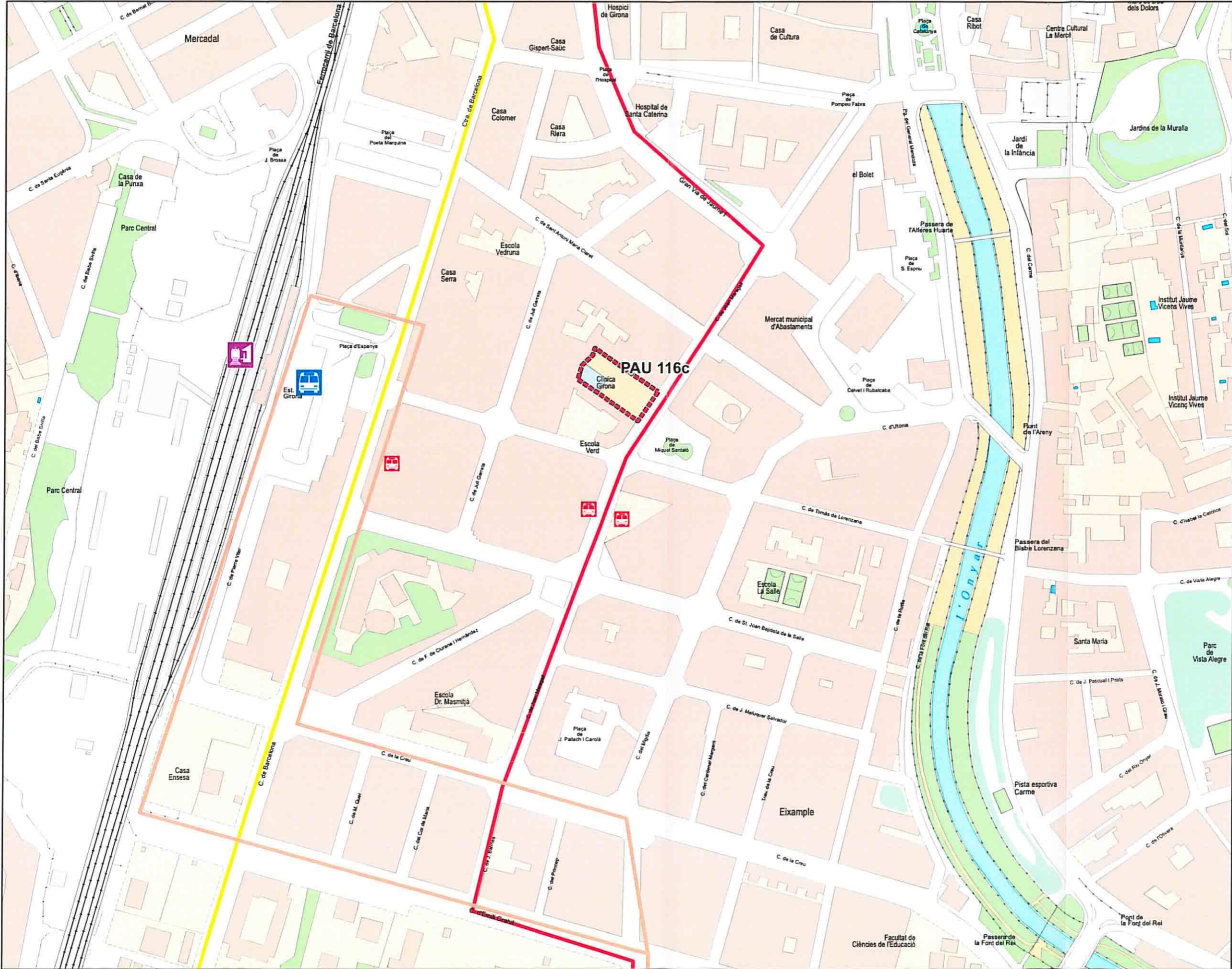
escala  
1:3000

data  
Juliol de 2015



La propietat  
Ajuntament de Girona

redactor EAMG  
Gustavo Traverso Lochmann  
enginyer de camins, canals i ports



**Legenda**

- Noves parades proposades
- Parades a treslladar
- Estació Renfe
- Estació autobusos
- BUS

**Recorregut Transport públic**

- L1
- L2
- L10

**Ordenació**

- Residencial
- Comercial
- Espai lliure
- Equipament

Àmbit d'estudi

**ESTUDI D'AVALUACIO DE LA MOBILITAT GENERADA**

Modificació puntual del TR del PGOU núm 59 per a la delimitació dels PAUs PAU 116 c/Barcelona - Avellaneda - Clínica i PAU 117 c/Barcelona Sector nord

Plànol:  
Xarxa bàsica  
Transport públic

**M.07.3**

escala  
1:3000

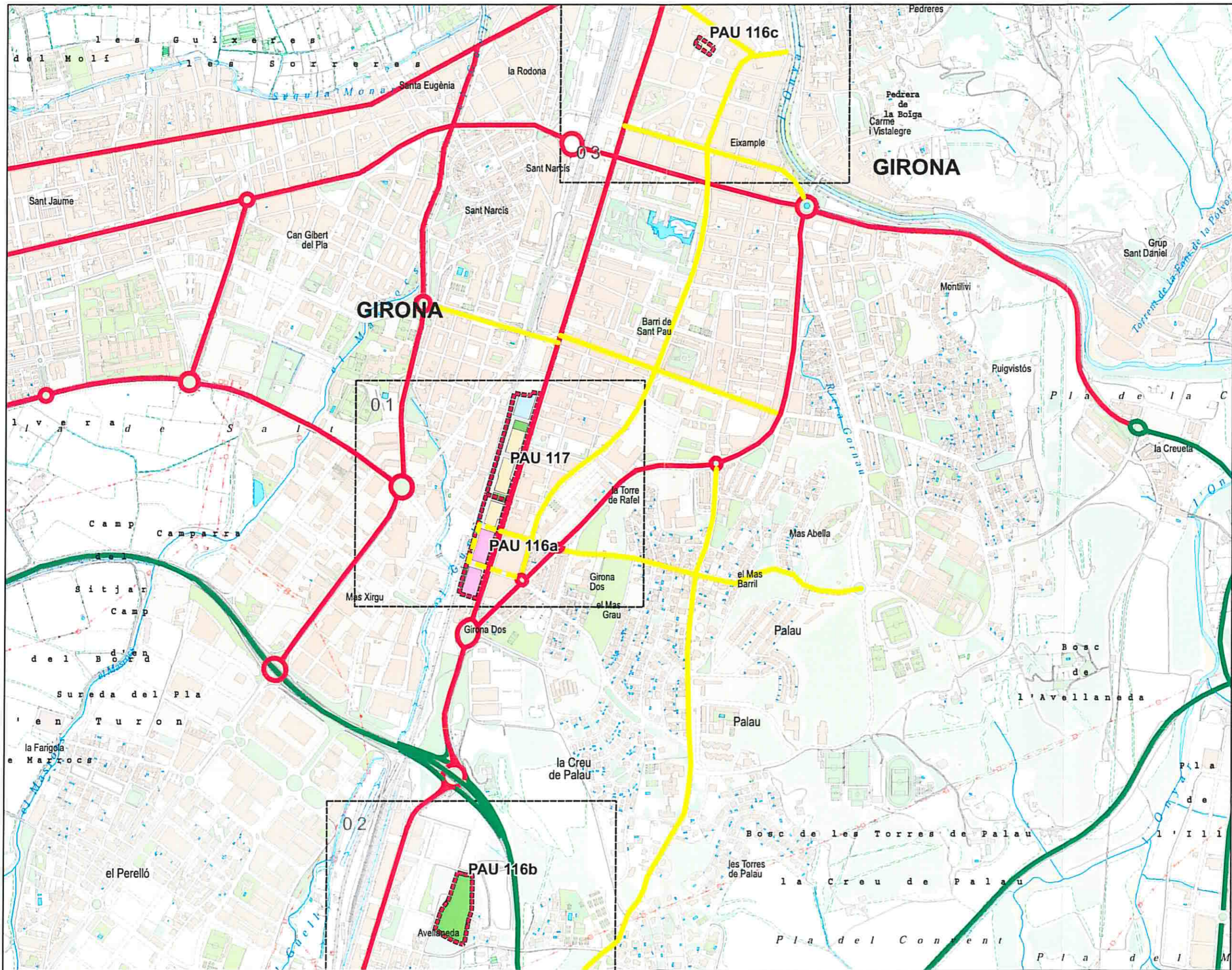
data  
Juliol de 2015

La propietat

Ajuntament de Girona

redactor EAMG  
Gustavo Traverso Lochmann  
enginyer de camins, canals i ports





- Llegenda**
- Xarxa interurbana
  - Xarxa bàsica urbana
  - Xarxa secundària
  - Xarxa secundària proposada
- Ordenació**
- Residencial
  - Comercial
  - Espai lliure
  - Equipament
  - Àmbit d'estudi

**ESTUDI D'AVALUACIO DE LA MOBILITAT GENERADA**

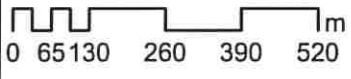
Modificació puntual del TR del PGOU núm 59 per a la delimitació dels PAUs PAU 116 c/Barcelona - Avellaneda - Clínica i PAU 117 c/Barcelona Sector nord

Plànol:  
Xarxa bàsica  
Vehicles motoritzats

**M.08**

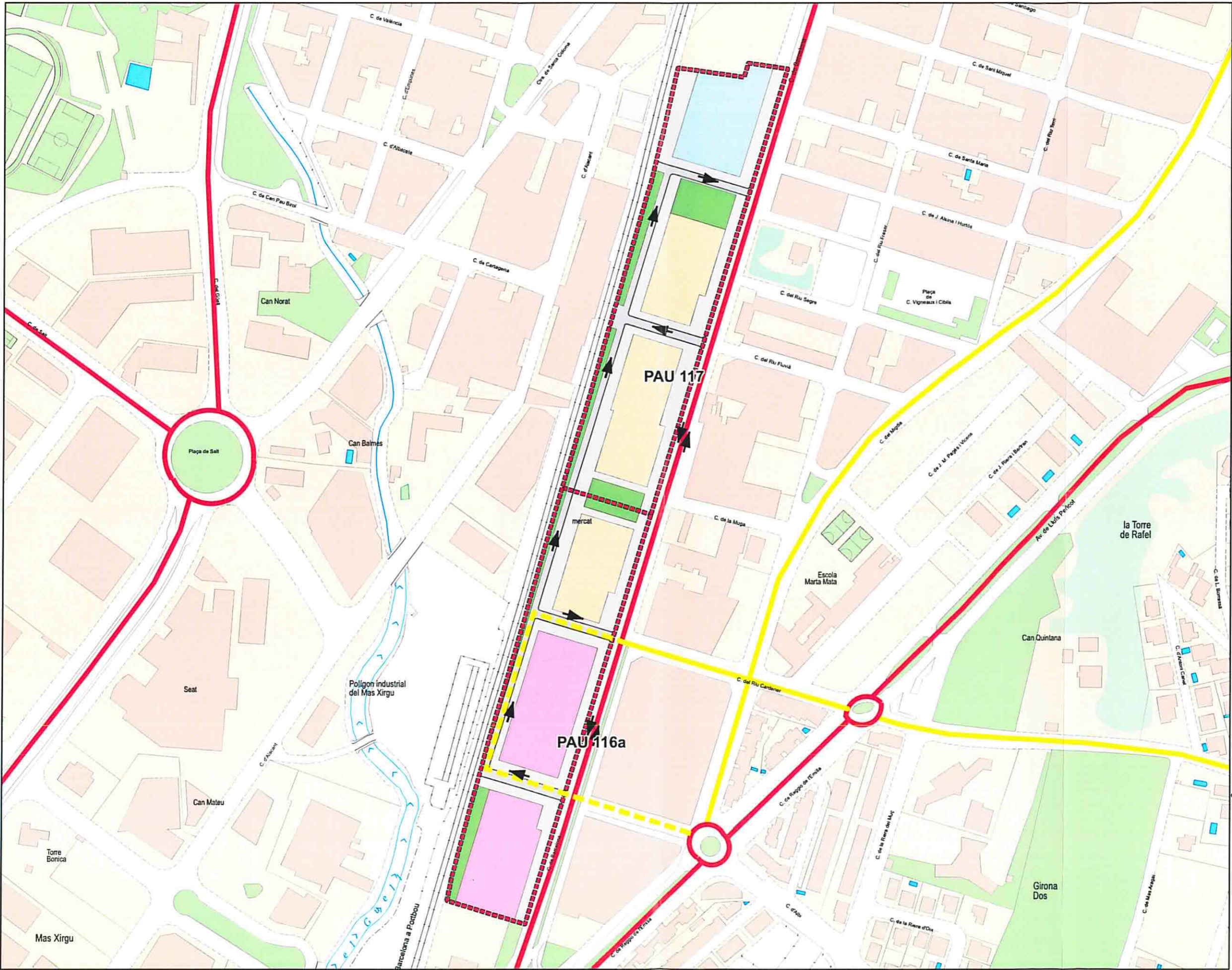
escala 1:12500

data Juliol de 2015



La propietat  
Ajuntament de Girona

redactor EAMG  
Gustavo Traverso Lochmann  
enginyer de camins, canals i ports



- Llegenda**
- Xarxa interurbana
  - Xarxa bàsica urbana
  - Xarxa secundària
  - Xarxa secundària proposada
  - ↔ Sentits\_circulació
- Ordenació**
- Residencial
  - Comercial
  - Espai lliure
  - Equipament
  - Àmbit d'estudi

**ESTUDI D'AVALUACIO DE LA MOBILITAT GENERADA**

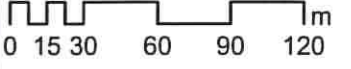
Modificació puntual del TR del PGOU núm 59 per a la delimitació dels PAUs PAU 116 c/Barcelona - Avellaneda - Clínica i PAU 117 c/Barcelona Sector nord

Plànol:  
Xarxa bàsica  
Vehicles motoritzats

**M.08.1**

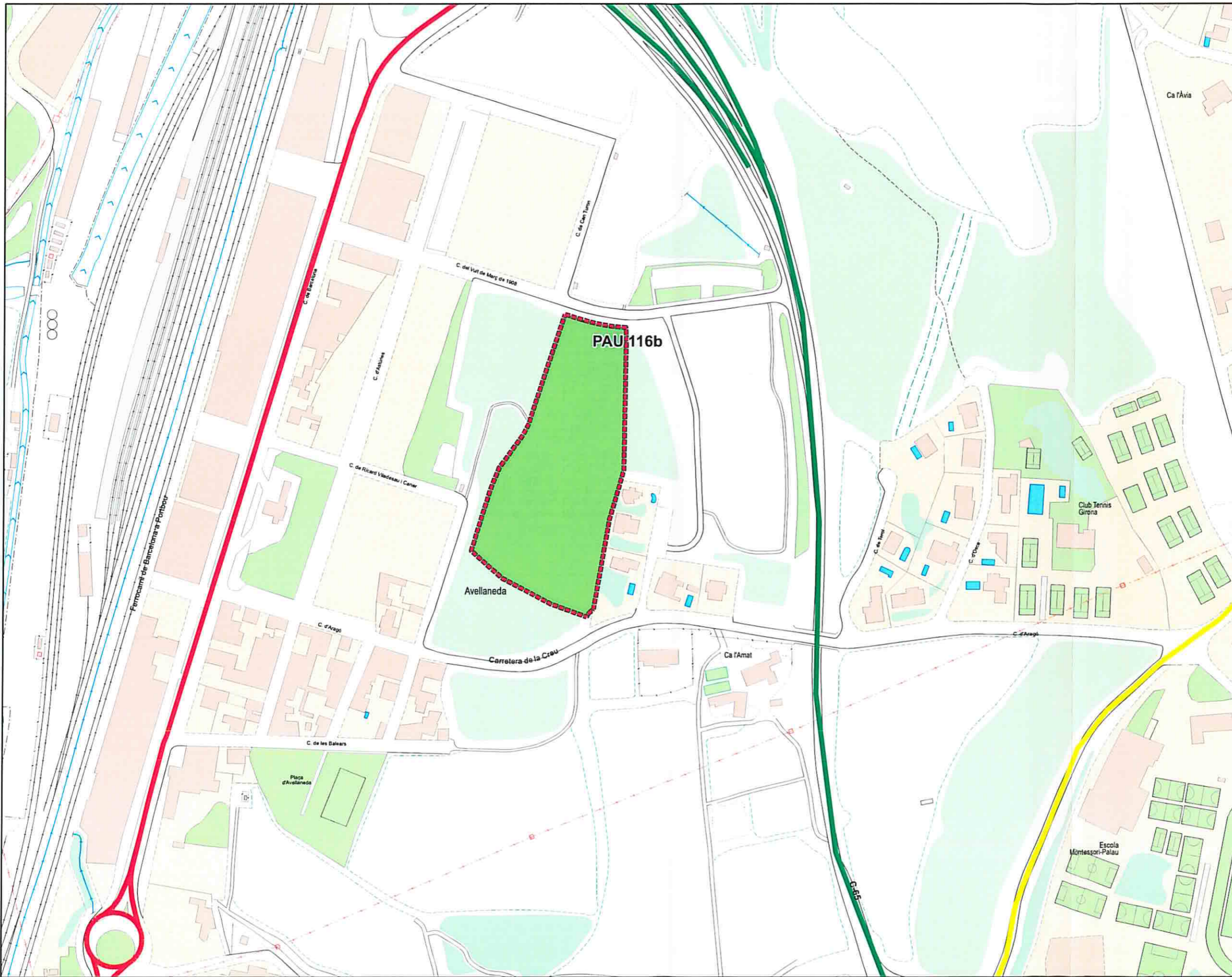
escala 1:3000

data Juliol de 2015



La propietat  
Ajuntament de Girona

redactor EAMG  
Gustavo Traverso Lochmann  
enginyer de camins, canals i ports



- Llegenda**
- Xarxa interurbana
  - Xarxa bàsica urbana
  - Xarxa secundària
  - Xarxa secundària proposada
  - ◀ Sentits\_circulació
- Ordenació**
- Residencial
  - Comercial
  - Espai lliure
  - Equipament
  - Àmbit d'estudi

**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**

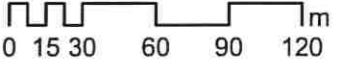
Modificació puntual del TR del PGOU núm 59 per a la delimitació dels PAUs PAU 116 c/Barcelona - Avellaneda - Clínica i PAU 117 c/Barcelona Sector nord

Plànol:  
Xarxa bàsica  
Vehicles motoritzats

**M.08.2**

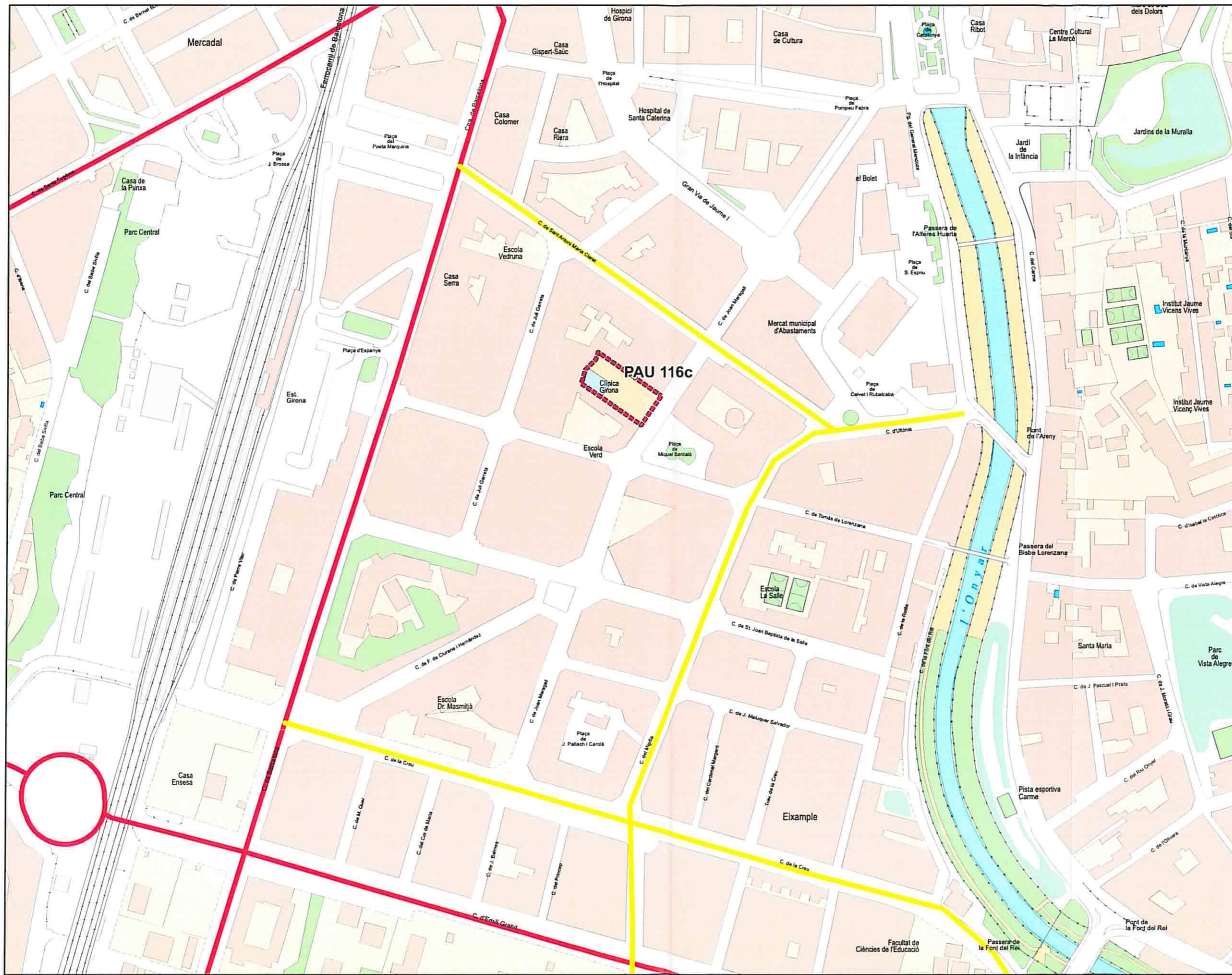
escala 1:3000

data Juliol de 2015



La propietat  
Ajuntament de Girona

redactor EAMG  
Gustavo Traverso Lochmann  
enginyer de camins, canals i ports



- Llegenda**
- Xarxa interurbana
  - Xarxa bàsica urbana
  - Xarxa secundària
  - Xarxa secundària proposada
  - ← Sentits\_circulacio
- Ordenació**
- Residencial
  - Comercial
  - Espai lliure
  - Equipament
  - Àmbit d'estudi

**ESTUDI D'AVALUACIO DE LA MOBILITAT GENERADA**

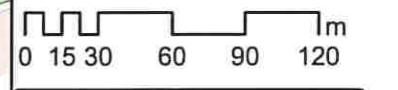
Modificació puntual del TR del PGOU núm 59 per a la delimitació dels PAUs PAU 116 c/Barcelona - Avellaneda - Clínica i PAU 117 c/Barcelona Sector nord

Plànol:  
Xarxa bàsica  
Vehicles motoritzats

**M.08.3**

escala 1:3000

data Juliol de 2015



La propietat  
Ajuntament de Girona

redactor EAMG  
Gustavo Traverso Lochmann  
enginyer de camins, canals i ports