

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Les Planes d'Hostoles

Document per a l'aprovació inicial

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG)

Estiu 2021



AJUNTAMENT DE
LES PLANES D'HOSTOLES

**col·lectiu
ccrs**

EQUIP REDACTOR:**COL·LECTIU CCRS**

David Barreto Expósito, arquitecte, màster en urbanisme i postgraus en SIG (co-direcció dels treballs)
Gara Barreto Expósito, graduada en belles arts i màster en producció artística
Sara Batista Hernández, enginyera tècnica industrial
Isabel Castiñeira Palou, doctora arquitecta, assessora
Iago Choi Ko, arquitecte i diplomad en turisme
Miquel Corominas Ayala, doctor arquitecte, assessor
Júlia Corominas Castiñeira, ambientòloga i màster en SIG
Pilar Llop Ripollès, arquitecta paisatgista
Ayoze Martín Castellano, enginyer tècnic d'obres públiques
Marta Molins Paronella, advocadessa, postgraus en direcció mediambiental i en dret urbanístic
Pedro Monzón Mendoza, enginyer tècnic d'obres públiques i graduat en enginyeria civil
Sandra Núñez Malavé, arquitecta, postgraus en urbanisme i SIG (co-direcció dels treballs)
Martín Portilla Cardona, enginyer agroambiental i del paisatge
Lorenzo Quesada Ruiz, doctor geògraf i màster en SIG
Joaquim Sabaté Bel, doctor arquitecte i economista, assessor
Gloria Sabaté Fernández, arquitecta
Cristina Seseras López, gestió administrativa
Omar Sosa Garcia, doctor arquitecte (co-direcció dels treballs)
Pedro José Sosa Ramos, sociòleg
Alberto Zaragoza i Talamantes, arquitecte i màster en projectació urbanística (co-direcció dels treballs)

ENS DESTINATARI:

AJUNTAMENT DE
LES PLANES D'HOSTOLES

AJUNTAMENT DE LES PLANES D'HOSTOLES

Josep Arnau i Arnau, regidor d'urbanisme, obres públiques, camins, agricultura i pesca
Joan Carles i Roqué, arquitecte del Consell Comarcal de La Garrotxa
Eduard Llorà i Cullet, alcalde i responsable de mobilitat, governació, recursos humans, entitats, consum i suport a urbanisme
Isidre Lluçà Sabarich, secretari interventor
Ester Peracaula Baró, tècnica d'administració general
Rafel Planas Mayolas, arquitecte tècnic de l'Ajuntament

Índice

1	Introducció	7
1.1	Objecte i àmbit d'estudi	7
1.2	Marc normatiu	8
2	Dades generals del municipi	9
2.1	Situació	9
2.2	Escenari socioeconòmic	11
2.2.1	El conjunt d'activitats econòmiques al municipi	12
2.3	L'eix industrial a la Vall d'Hostoles	15
2.4	La nova oferta de sòl industrial	15
2.5	Característiques de l'habitatge	16
3	El nou POUM per a Les Planes d'Hostoles	19
3.1	Projecte i estructura del nou POUM	19
3.1.1	Projecte de territori	19
3.1.2	Projecte de ciutat	19
3.2	Sistema d'espais lliures i equipaments	20
3.3	Àmbits de desenvolupament	21
4	Infraestructures per a la mobilitat	23
4.1	L'accessibilitat territorial	23
4.2	Trets principals per caracteritzar la mobilitat del municipi	23
4.3	Mobilitat a peu	25
4.4	Mobilitat amb bicicleta	26
4.5	Mobilitat en transport públic	27
4.6	Mobilitat amb transport privat	27
4.6.1	La variant de Les Planes d'Hostoles	27
4.6.2	Aparcaments	28
4.7	Una síntesi global, línies estratègiques i propostes de millora	29
4.8	Proposta	31
5	Mobilitat generada	33
5.1	Xarxes viària, lleugera i de transport col·lectiu	34
5.2	Viatges al dia generats pel nou POUM	36
5.2.1	Ús residencial	36
5.2.2	Ús industrial	38
5.2.3	Equipaments	38
5.2.4	Espais lliures	38
5.3	Aparcaments	38
5.4	Nombre de vehicles	39
5.5	Reserves d'aparcament	40
5.6	Càrrega i descàrrega	41
6	Xarxa d'itineraris	43
6.1	Paràmetres generals	43
6.2	Xarxa d'itineraris per a vehicles privats	44
6.3	Xarxa de mobilitat lleugera	44
6.4	Xarxa d'itineraris per al transport públic	49
7	Annex: plànols	53

1 INTRODUCCIÓ

1.1 OBJECTE I ÀMBIT D'ESTUDI

En relació a la mobilitat, aquest estudi d'avaluació de mobilitat generada (EAMG) s'inscriu en el marc de diversos textos legislatius, reglamentaris i tècnics, entre els quals destaquen la Llei 9/2003 de mobilitat, el Decret 344/2006 de regulació dels estudis de mobilitat generada,

Àmbit d'estudi
(municipi de Les
Planes d'Hostoles)
Elaboració pròpia



les Directrius Nacionals de Mobilitat. Els objectius a assolir, que venen fixats per aquest marc, i principalment són:

- Prioritzar els modes no motoritzats (a peu i en bicicleta) en el disseny urbà del municipi, tant en la vialitat futura prevista amb els creixements del POUM com en l'existent.
- Disposar d'una xarxa d'itineraris per a vianants accessible que connecti els principals centres atractors de mobilitat del municipi.
- Desenvolupar una xarxa de carrils bici amb la qual millorar l'accessibilitat del transport lleuger del municipi.
- Garantir l'accessibilitat per a vianants i també per a bicicletes.
- Garantir la connexió en les diferents xarxes de transport (vianants, bicicletes, vehicle privat, transport públic) a escala municipal i supramunicipal.
- Garantir l'accés a la xarxa de transport col·lectiu.
- Racionalitzar l'ús del vehicle privat.
- Preveure una dotació mínima d'aparcament fora de la via pública tant per les bicicletes com pel vehicle privat.
- Regular el trànsit de vehicles pesants i distribució de mercaderies per dins del nucli urbà.

L'informe de mobilitat es desenvolupa sobre el terme municipal de Les Planes d'Hostoles, àmbit d'actuació del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal. El terme municipal té 37'5 km² i hi resideixen 1.712 habitants l'any 2020, segons dades

de l'Idescat.

1.2 MARC NORMATIU

El Reglament de la Llei d'urbanisme de Catalunya (Decret 305/2006) estableix, en el seu article 71, que la documentació del POUM ha d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, amb el contingut que determina la legislació sobre mobilitat.

En aquest sentit, la Llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat estableix el principal document de referència, proponent, de la seva aprovació, un canvi de tendència en el model de mobilitat. La Llei estableix els principis i els objectius als quals ha de respondre la gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies, dirigida a la sostenibilitat i la seguretat, i determinar els instruments necessaris perquè la societat catalana assoleixi els dits objectius i per garantir a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles

La Llei 9/2003 parteix de la determinació de millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport, i dibuixa les línies mestres d'una estratègia que respon als principis de competitivitat, integració social, qualitat de vida, salut, seguretat i sostenibilitat.

Tal i com s'especifica a l'article 18 de la Llei, com a mínim els plans territorials d'equipaments o serveis, els plans directors, els plans d'ordenació municipal i els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament han d'incloure un estudi d'avaluació de mobilitat generada.

Els EAMG es troben regulats pel Decret 344/2006, de 19 de setembre, el qual vol donar resposta a una realitat canviant en la gestió de la mobilitat, en la qual les xarxes per a vianants, bicicletes i transport col·lectiu incrementen el seu protagonisme en la satisfacció de les necessitats de mobilitat de la ciutadania, i

en el qual també els valors de la qualitat de vida, seguretat en els desplaçaments i sostenibilitat han d'estar cada dia més presents en el disseny i la gestió de la xarxa viària.

Amb els EAMG s'avalua l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu. També, valora la viabilitat de les mesures proposades per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor per a col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

A l'hora de desenvolupar l'avaluació de la mobilitat generada pel planejament urbanístic general o derivat, cal tenir en compte els estudis i documents anteriors que podrien ajudar a analitzar el marc territorial i les tendències en matèria de mobilitat. En el cas de Les Planes d'Hostoles els principals documents de referència són el Pla d'infraestructures i Transport de Catalunya (PITC) 2006-2026, el Pla director territorial de la Garrotxa, el Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines i el Pla director urbanístic de les activitats de càmping.

2 DADES GENERALS DEL MUNICIPI

L'objectiu d'aquest capítol és situar Les Planes d'Hostoles en el seu marc territorial i oferir algunes dades agregades amb els quals explicar les dinàmiques internes del municipi així com aquelles que desenvolupa amb la resta del territori més a prop.

2.1 SITUACIÓ

La singular orografia de la vall, origina un vincle comú entre els diferents municipis que trobem al llarg de la mateixa, amb força trets comuns, tant a la comarca de la Garrotxa com a la de La Selva.

Cal entendre que la vall del Brugent pertany a un sistema funcional, constituint la comunicació natural entre l'àrea de les valls d'Olot i d'en Bas i Vic, Girona i Barcelona. Constitueix un eix estructurant

de la xarxa d'infraestructures que durant molts anys ha recollit el trànsit entre Olot, Girona i Barcelona i que s'ha vist modificat per l'obertura dels túnels de Bracons.

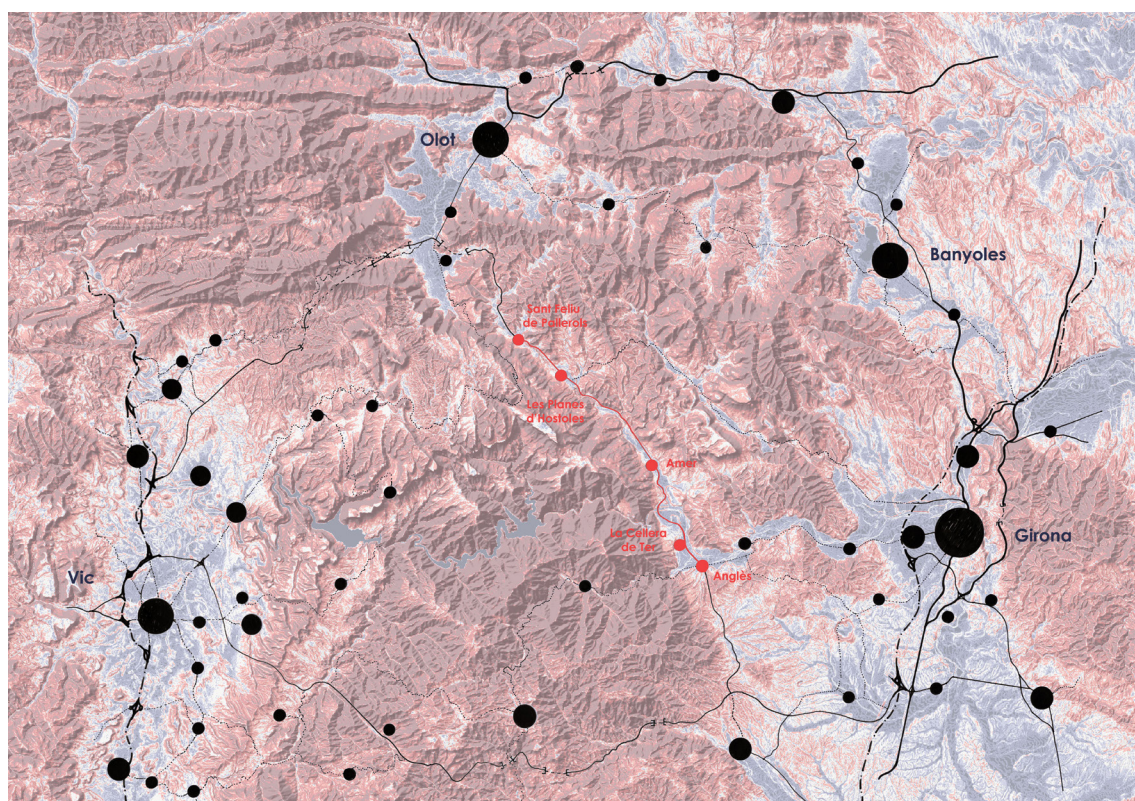
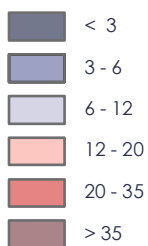
Aquest eix, paral·lel al curs fluvial del Brugent, travessa un total de cinc municipis en el seu recorregut fins a desembocar al riu Ter. El Brugent fa per tant d'element conductor del sistema estructural, connectant els nuclis de Sant Feliu de Pallarols, Les Planes d'Hostoles, Amer, La Cellera del Ter i Anglès.

El vall del Brugent limita al nord amb las serres del Corb i de Múrria, que separen les aigües del Fluvià i del Brugent. Es desplega en línia recta de nord-oest a sud-est i queda encaixat entre la plataforma estructural del Cabrerès i el massís herciniana de les Guillerries, en el vessant més

Encaix territorial.
Relació de Les
Planes d'Hostoles
amb Olot, Vic i
Girona

Elaboració pròpia

Pendents (%)



oriental del horst de la baixa Garrotxa amb les serres de Finestres, Medes i de Rocacorba.

És el punt d'unió entre la Serralada Transversal i la Prelitoral, el que fa de la vall del Brugent un espai de confluència ambiental a nivell territorial, alhora que punt d'inflexió dels eixos connectors principals que travessen els espais oberts de les Serres del Montnegre-Corredor, com i els espais PEIN de les capçaleres del Ter i del Freser al Ripollès i de l'Alta Garrotxa, amb la comarca de la Selva.

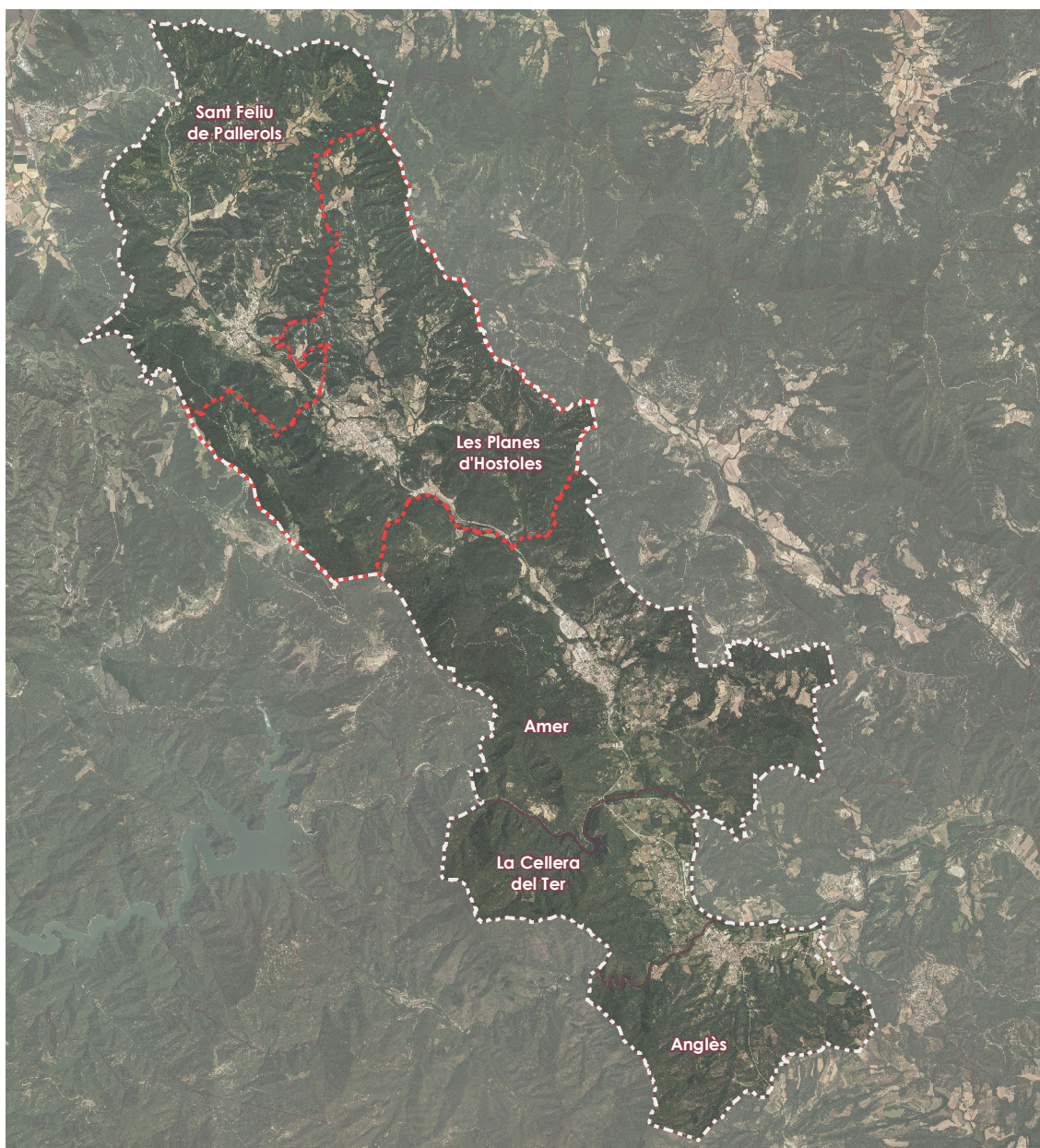
Aquesta vall està formada per materials compactats i plegats que originen, en

enfonsar-se lentament sota el horst de la baixa Garrotxa, la gran falla d'Amer. Això dona origen a l'activitat volcànica característica de la zona, que en reblir el fons de la vall mitjançant successives colades de laves basàltiques, ha creat els diferents espais plans on s'assenten els principals usos i activitats.

Tots aquests elements, el riu, l'orografia, les planes volcàniques i l'eix viari, fan de la vall del Brugent un entorn singular amb característiques comunes dels seus nuclis, un corredor a partir del qual neixen els que poblen la vall, responent a la lògica dels camins de l'aigua (rieres,

Sistema territorial funcional de Les Planes d'Hostoles

Base municipal de Catalunya 1:5.000 de l'ICGC i Ortofoto de màxima actualitat del PNOA del CNIG



- Terme municipal de Les Planes d'Hostoles
- Sistema funcional de Les Planes d'Hostoles

rierols i torrents) i als dipòsits volcànics i/o sedimentaris (les planes). La vall disposa d'una fauna i flora molt rica, de corredors biològics, i espais naturals i productius, que ja sigui per l'orografia del terreny, o per ser models agrícoles tradicionals han mantingut una relació directa amb la naturalesa.

Quant al municipi de Les Planes d'Hostoles es troba a la part sud de la comarca de la Garrotxa, en el límit amb la de la Selva. La Garrotxa té una superfície de 734,62 km² i inclou un total de 21 municipis, amb una població total de 57.590 habitants (IDESCAT 2020). Les Planes d'Hostoles té 1.683 habitants (IDESCAT 2020), i una densitat de 44,9 hab/km².

La comarca de la Garrotxa Garraf representa el 2,29% de l'extensió de Catalunya i el 0,75% de la seva població, ocupant el lloc numero vint-i-u quant a població (d'un total de 42 comarques) i és la cinquena més poblada de Girona.

El municipi s'assenta en un territori accidentat i muntanyós, a la meitat d'un espai ambiental de notable qualitat i que durant les últimes dècades ha vist com el seu creixement ha estat congelat, afa-

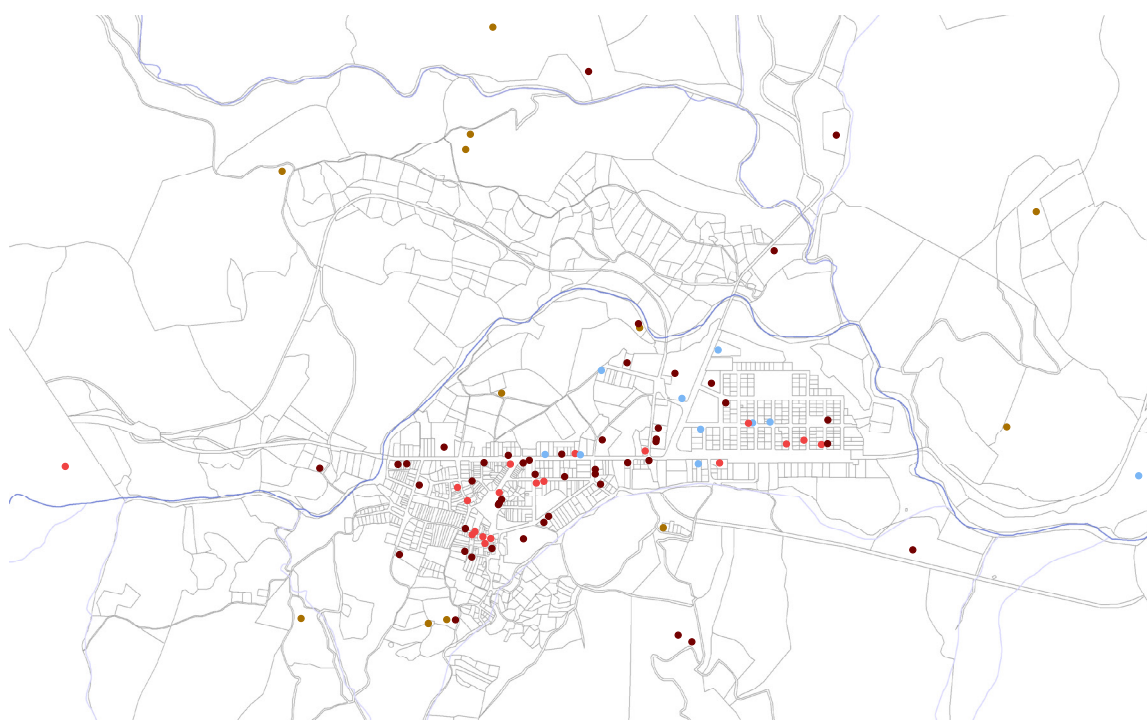
vorint un paisatge agrícola singular, entre espais naturals de gran valor ecològic. Exemple d'aquests són els espais de la Zona Volcànica de la Garrotxa al Nord del municipi, el de Collsacabra i les Guillerries al Sud o els PEIN del Riu Brugent i l'EIN de Riera de Cogolls, que continuen el seu curs fins a desembocar en el Baix Ter.

2.2 ESCENARI SOCIOECONÒMIC

Resulta lògic pensar que creixement demogràfic, ordenació urbanística i activitat econòmica guarden una certa relació, que les mesures urbanístiques poden tenir un cert pes en les decisions relatives a l'establiment d'empreses, al impuls o fre, de determinades iniciatives. La relació més obvia la podem trobar en el funcionament del mercat immobiliari. Cal tenir ben present però, que les grans transformacions urbanístiques es produeixen en períodes de temps llargs, en tant que lleugeres modificacions normatives, per exemple, poden incidir immediatament, afavorint un tipus o un altre d'implantació.

Les activitats econòmiques a Les Planes per sectors

Elaboració pròpia a partir del llistat d'activitats de l'Ajuntament



2.2.1 El conjunt d'activitats econòmiques al municipi

Si s'analitzen les activitats registrades a l'Ajuntament s'observa un total de 132 activitats a data d'11 de febrer de 2020. Es classifiquen les activitats en quatre grups diferenciant per sectors:

- Activitats agropecuàries: agrícola, apícola, pecuària o ramadera
- Activitats comercials: Alimentació, automoció i carburants, equipaments per a la llar o per a la persona, lleure i cultura
- Activitats industrials: alimentació, fusteria i producció i transformació de metalls.
- Serveis: administratius, estètica, docents, emmagatzematge, restauració, turisme, esportius, financers, sanitaris i tallers de reparació de vehicles.

Com es pot apreciar al plànol de densitat de Kernel, la major concentració d'activitats es produeix al voltant del nucli històric i les Cases Barates fins la carretera C-61. Al llarg d'aquesta es perllonga certa activitat cap al Mas Jonquer, i afavoreix l'aparició d'alguna activitat més dintre del mateix. De forma molt més aïllada s'ubiquen en sòl no urbanitzable altres activitats puntuals majorment d'ex-

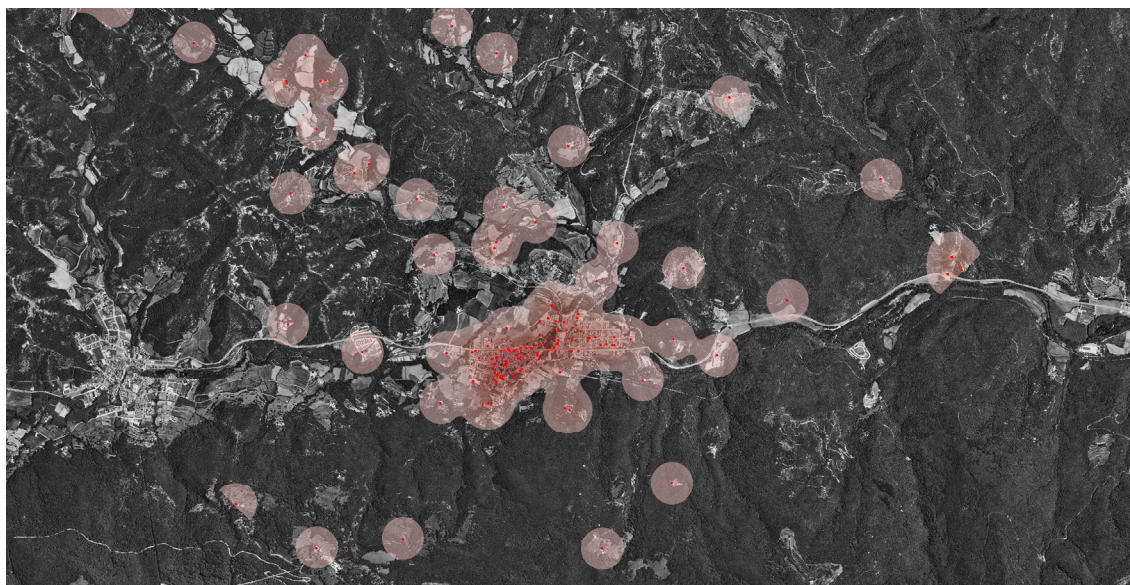
plotacions agropecuàries o activitats associades al turisme rural.

Aquesta distribució global es veu motivada pels distints tipus de teixit que componen Les Planes d'Hostoles. El teixit que compon el nucli històric així com part del seu eixample està format per tipologies plurifamiliars que augmenten la densitat poblacional i donen cabuda a l'aparició de comerços en planta baixa.

Un altre factor fonamental es la visibilitat que atorga el pas de la C-61. Aquest fet motiva l'aparició de molts establiments al llarg de la mateixa perllongant l'activitat que es dona dintre del teixit antic fins el barri del Mas Jonquer. Aquí, l'aparició de comerços és molt més limitada ja que la tipologia d'habitatge unifamiliar dificulta l'aparició de locals comercials.

Si analitzem el llistat d'activitats econòmiques donades d'alta a l'Ajuntament observem que existeix un gran nombre d'activitats de tipus agropecuari (44 unitats donades d'alta) així com de serveis (55 unitats).

Pel que fa a les primeres, s'observa una tendència a concentrar-se al llarg de la riera de Cogolls. Pràcticament la totalitat d'aquestes tenen que veure amb la ramaderia i, de forma més esporàdica, l'avicultura. Tan sols una d'elles es dedica a l'apicultura. Sembla curiós que en



Densitat de Kernel
(nombre d'activitats / Ha)

Elaboració pròpia a partir del llistat d'activitats de l'Ajuntament

Agropecuari	44	Serveis	55
Apícola	1	Administratiu	4
Pecuari o ramader	43	Altres	2
		Bellesa i estètica	5
Comercial	20	Docents	5
Alimentació	11	Emmagatzematge (no alimentació)	4
Automoció i carburants	1	Entitats i polivalents	2
Equipaments per a la llar	2	Establiments de restauració	10
Equipaments per a la persona	3	Establiments de turisme	15
Lleure i cultura	3	Establiments esportius	1
		Establiments financers	1
Industrial	13	Establiments sanitaris	5
Alimentació	2	Tallers de reparació de vehicles de motor	1
Fusteria, del suro i de mobles	2		
Producció i transformació de metalls	9		
		Total general	132

cap d'aquestes es produeixi algun tipus d'activitat econòmica relacionada amb l'agricultura. Aquest fet ens indica certa monofuncionalitat de les activitats en sòl no urbanitzable.

Pel que fa a les activitats relacionades amb els serveis trobem la major part d'ells dedicats a establiments de turisme (cases rurals, hostals...etc.) així com a la restauració, que va molt lligat al mateix. La resta podem considerar-los com a activitats derivades de les necessitats diàries per als veïns com ara establiments sanitaris (farmàcia, fisioteràpia...), establiments de bellesa i estètica (perruqueries i centres d'estètica), establiments docents (llars d'infants, escola d'idiomes, escola de música...) entre altres. Cal te-

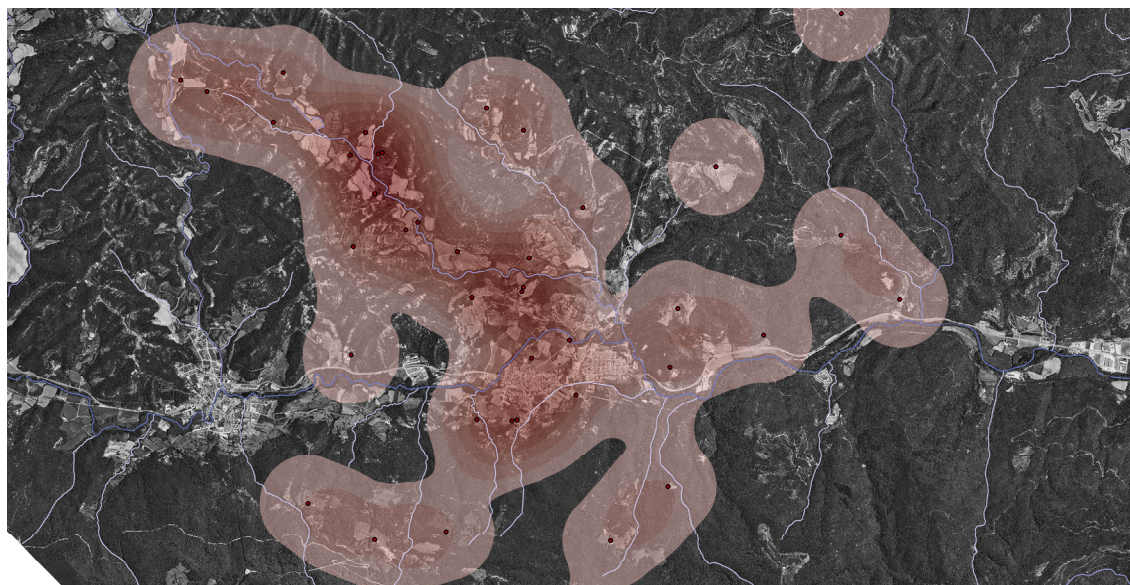
nir en compte que en aquest apartat es comptabilitzen també aquells serveis públics que, tot i que no generen una activitat econòmica, si ofereixen serveis rellevants per als veïns del municipi.

Com és d'esperar, tots aquests serveis es concentren dintre del nucli urbà, allà on més nombre d'habitants hi ha. Tan sols els establiments que tenen relació amb el turisme rural es situen en sòl no urbanitzable i generen activitats aïllades que gaire no es vinculen a l'activitat urbana que pugui tenir el nucli principal.

Dintre del propi nucli urbà, es detecta una mancança de serveis al barri del Jonquer. És evident si s'observa el mapa de densitat de Kernel per a les activitats referents a serveis. El nucli més històric

Densitat de Kernel per a activitats agropecuàries (nombre d'activitats / Ha)

Elaboració pròpia a partir del llistat d'activitats de l'Ajuntament



ofereix molts més serveis que al barri del Jonquer o que a la urbanització de Pocafarina.

Pel que fa al sector comercial està compost per tots aquells establiments necessaris per satisfer la compra-venda de necessitats bàsiques. Trobem establiments principalment de venda d'aliments (11 dels 20 establiments), un parell d'establiments d'electrònica i jardineria per la llar, alguna petita tenda de roba i merceria, així com establiments de lleure (material esportiu, llibreria i fotografia).

Tot i no haver un nombre excessiu de locals comercials, si que es mostra una distribució més homogènia arreu del nucli urbà. A diferència dels serveis, amb els comerços si trobem una distribució més repartida entre la zona del nucli històric i el barri del Jonquer. Es segueix trobant a faltar l'aparició d'algun establiment comercial a la zona de Pocafarina.

Pel que fa a les activitats industrials del municipi, es reparteixen entre indústries d'alimentació, fusteria i producció i transformació de metalls (2, 2, i 9 empreses respectivament).

Si bé és cert que trobem instal·lacions industrials en alguns punts del municipi, s'ha de tenir en compte que, sobretot d'aquelles classificades com a producció i transformació de metalls, algunes les hem trobat localitzades en habitatges unifamiliars del barri del Jonquer. Probablement fan referència a petites empreses familiars que tenen seu en habitatges particulars i que desenvolupen feines a domicili. Tot i això, sí que trobem un grup d'empreses que ocupen instal·lacions industrials on desenvolupen les seves activitats. Aquestes es troben en punts diversos del municipi, però la majoria ho fan dintre del sòl urbà del municipi, amb els conflictes veïnals que això comporta.

Sembla estrany no trobar en el llistat les empreses autoritzades en sòl no urbanitzable junt al torrent del Pou.

Fent un balanç general del total de les

activitats econòmiques del municipi, les agropecuàries i els serveis suposen el 75% del nombre d'activitats econòmiques del municipi. El 25% restant el componen les activitats comercials (15,5%) i les industrials (9,5%). No obstant, tot i que la indústria representa un nombre molt baix d'activitats al municipi, suposa una de les majors fonts d'ocupació del mateix. De fet, si consultem les últimes dades de l'IDESCAT s'observa que les activitats agropecuàries, que representen el 33,3% de les activitats econòmiques del municipi, generen tan sols un 4,5% d'ocupació al municipi, mentre que les activitats industrials, que suposen el 9,5% de les empreses del municipi, generen el 39% de l'ocupació (306 llocs de treball d'un total de 785 al municipi).

Si a aquesta xifra sumem l'ocupació generada per la construcció (13%) obtenim que el sector secundari del municipi, segons les últimes dades a l'IDESCAT, genera el 52% de l'ocupació total del municipi.

Aquestes dades atorguen una gran rellevància al sector transformació per a l'economia del municipi. El POUM ha dissenyat el marc físic i legal òptim per donar-li cabuda dins del model de ciutat que conjuntament amb els veïns s'ha d'elaborar.

Les dades de l'IDESCAT també ens confirmen el creixement del sector serveis al municipi, probablement associat a l'adaptació de finques d'explotació pecuària en establiments per al turisme rural i restauració (amb una disminució d'empreses vinculades al sector primari). S'observava un gran nombre d'establiments del sector serveis, i aquestes dades confirmen que, a més a més, aquest sector genera el 43% de l'ocupació del municipi.

2.3 L'EIX INDUSTRIAL A LA VALL D'HOSTOLES

La Vall d'Hostoles presenta unes condicions òptimes per conformar un corredor econòmic complementari al que genera l'anell Olot-Vic-Girona. En aquestes ciutats trobem la major part del sòl industrial ofert al territori gironés.

Tanmateix, l'eix fluvial del Riu Brugent sempre ha estat un eix d'activitat industrial rellevant dins del seu àmbit d'influència, Testimonis d'això són els vestigis que resten de les antigues colònies tèxtils Dussol i Majem de principis del s.XX. La primera en estat d'abandonament i la segona transformada per albergar una nova activitat industrial de productes càrnics.

La reincorporació gradual de noves indústries als municipis del Riu Brugent fa pensar que l'eix fluvial pugui recuperar la seva identitat com a corredor industrial.

Tot i l'arribada d'aquestes noves empreses, resten municipis com Les Planes d'Hostoles o Sant Feliu de Pallerols que no disposen d'una bona oferta de sòl industrial i, per tant, estan veient minvades les seves possibilitats per oferir ocupació a la seva població respecte a

la dels municipis veïns.

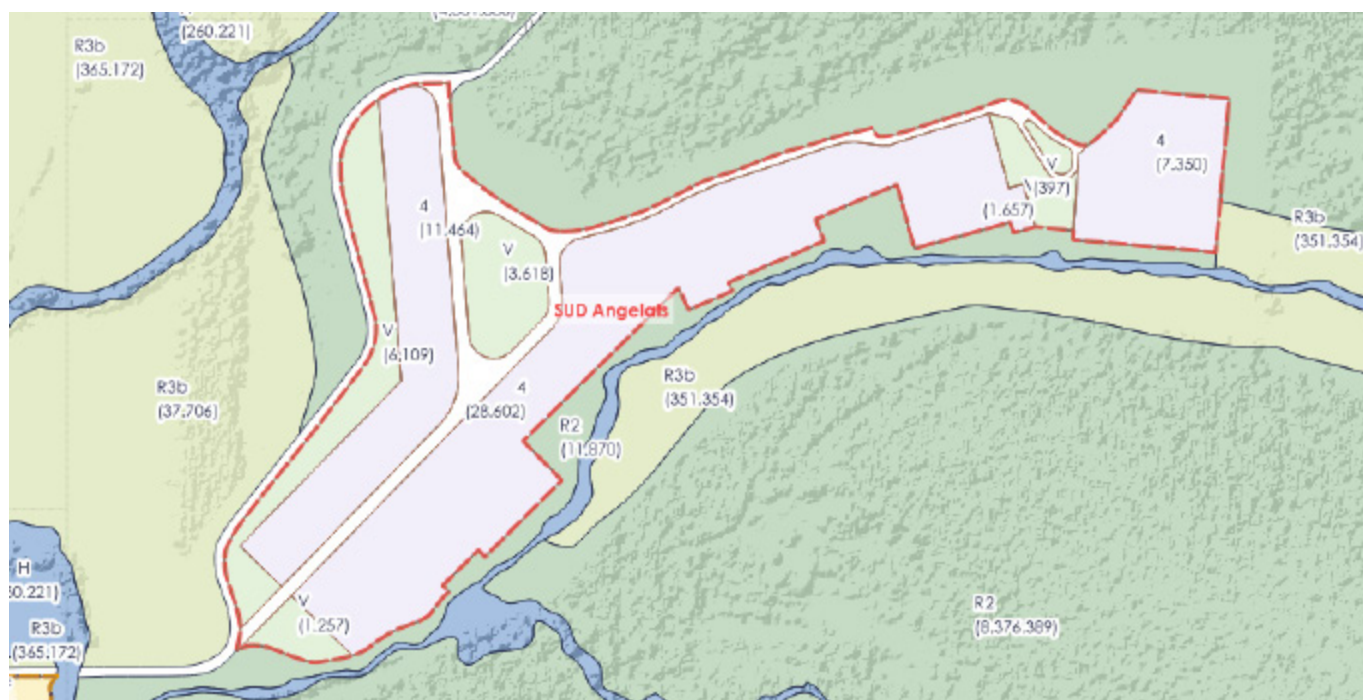
2.4 LA NOVA OFERTA DE SÒL INDUSTRIAL

En aquest apartat tan sols es vol fer un breu esment d'allò que es desenvolupa més detalladament en la memòria d'ordenació del POUM. La prioritat és recuperar l'activitat d'alguns sectors industrials ja consolidats però que han quedat en desús o es troben en una situació d'il·legalitat. En un segon lloc es proposa la creació d'un nou sector industrial. És una de les peticions més consensuades en les enquestes de participació i el POUM ofereix la possibilitat que pugui ser factible.

Pel que fa a aquest nou sector industrial, el plànol d'aptitud industrial ens ha permet obtenir una valoració dels llocs més adients per implantar el nou sector.

Aquest POUM proposa un nou àmbit industrial entre el torrent dels Angelats i la GI-531. Aquest sòl es troba segregat del teixit residencial, conté algunes naus industrials i està ben connectat. Es tracta d'una oferta de més de 77.806 m² on es poden edificar al voltant de 57.000 m².

Nou sòl industrial a Les Planes d'Hostoles POUM



2.5 CARACTERÍSTIQUES DE L'HABITATGE

Segons les últimes dades del cens del 2011 a Les Planes d'Hostoles predomina l'habitatge principal amb un 72,93% (679) del total. Els habitatges secundaris suposen el 11,06% (103) mentre que aquells que es troben buits suposen el 16% (149).

Si s'analitza l'evolució en les darreres dues dècades amb dades (1991-2011), és clar com a Les Planes d'Hostoles, l'habitatge principal i de segona residència ha anat guanyant pes i ha anat disminuint el nombre d'habitatges buits. Tot i això, en els darrers deu anys (2001-2011) les xifres marquen una lleugera disminució de la segona residència conjuntament a un augment considerable dels habitatges buits al municipi (passem de 129 habitatges buits a 149).

Si es comparen les últimes dades amb les de la resta de municipis del sistema fun-

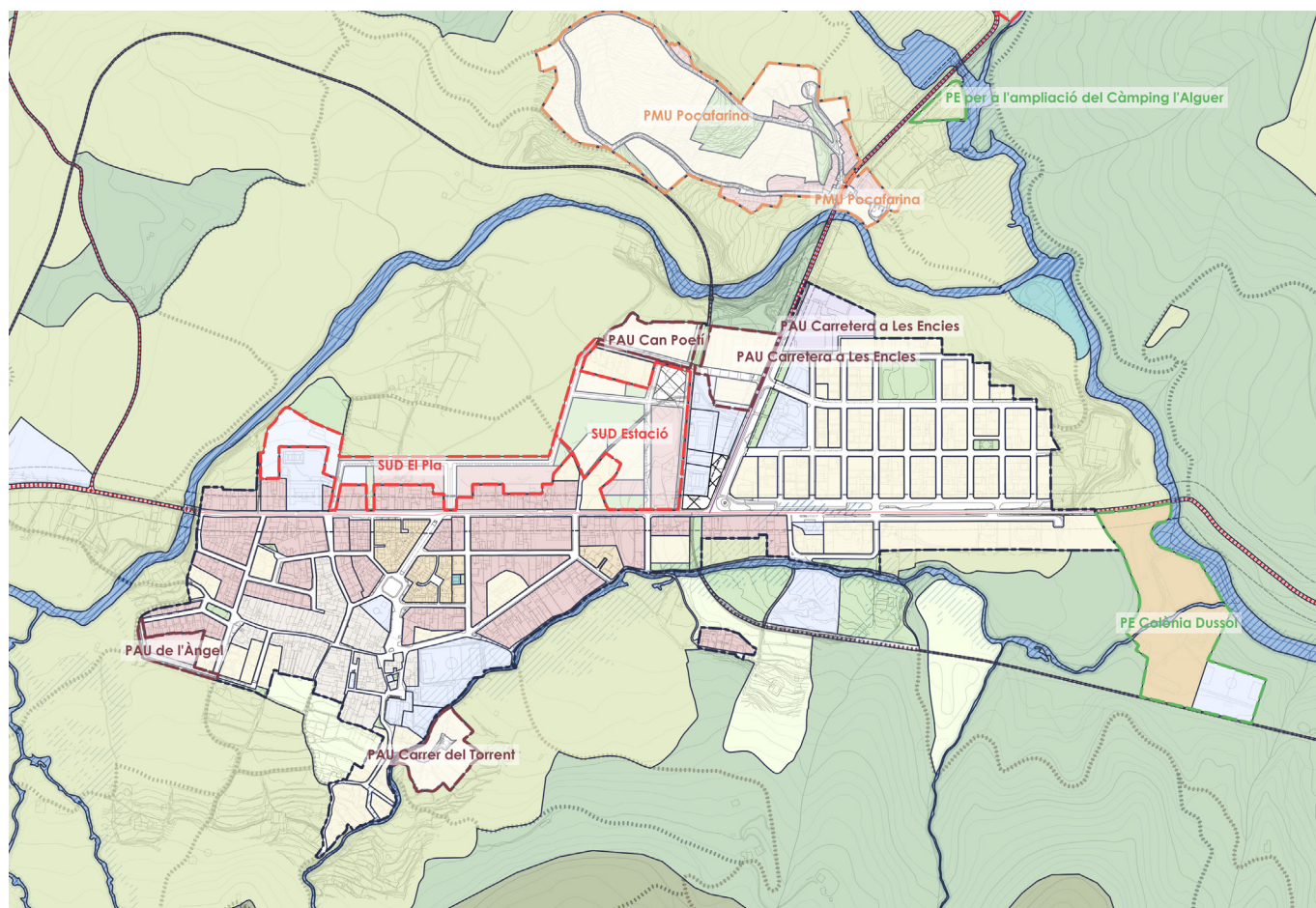
cional observem que Les Planes d'Hostoles i Amer mantenen una proporció semblant d'habitatges principals i buits (71,5% i 72,9% respectivament per als principals i 14,8% i 16% per als habitatges buits), mentre que Anglès i La Celler del Ter obtenen uns percentatges d'habitatge principal majors (85,3% i 81,7% respectivament) amb un menor percentatge d'habitatges buits (12,4% i 11,1%). En este sentit, el municipi més diferenciat és Sant Feliu de Pallerols que experimenta un percentatge d'habitatge principal considerablement més baix que la resta.

Pel que fa a l'habitatge secundari, Les Planes d'Hostoles posseïx el percentatge més baix amb un 11,1% (Sant Feliu de Pallerols amb un 23,8% i Amer amb un 13,6%).

Si es comparen les dades respecte a les del conjunt de Catalunya, s'observen percentatges d'habitatge principal semblants (72,9% per a Les Planes d'Hostoles i

Àmbits de desenvolupament residencials proposats

POUM de Les Planes d'Hostoles.



70,1% per a Catalunya). Per altra banda, mentre a Catalunya s'experimenta un major nombre d'habitatges secundaris (17% front al 11,06%), a Les Planes s'experimenta un major nombre d'habitatges buits (16% front al 12,5%).

Quan al règim de finança l'habitatge propi és el més comú (76,5 %) tot i que més d'una tercera part d'aquestes tenen pagaments pendents per hipoteques. Gairebé una setena part del total d'habitatges són de lloguer (14% del total).

Pel que fa a l'edat del parc d'habitatges es pot dir que és relativament antic. Si s'analitzen els habitatges del municipi segons l'any de construcció, s'observa que més de la meitat (56,5%) tenen més de 50 anys i un 73,25% és anterior a la democràcia espanyola, el que fa que des dels anys 80 tan sols s'hagin construït un 26,7% dels habitatges.

Existeix així un conjunt d'habitatges compostat majorment per immobles amb més de quaranta anys d'antiguitat que necessitaran força manteniment i transformacions per adaptar-se a les noves polítiques en matèria de sostenibilitat energètica.

Pel que fa a les propostes que es fan des d'aquest POUM en matèria d'habitatge, el nombre total ascendeix a 177, dividides entre els 7 àmbits de desenvolupament residencials proposats.

L'únic àmbit que no conté habitatges és el SUD-Angelats (industrial), mentre la resta presenta una àmplia varietat de propostes, depenent de la densitat residencial existent als voltants.

Les dues propostes amb major nombre d'habitatges són els sectors de sòl urbanitzable SUD-El Pla (45) i SUD-Estació (42). El primer tracta de rematar les illes amb front a la C-63, mentre que la segona funciona com a espai de transició entre el teixit residencial i el sòl no urbanitzable que continua cap als gorgs del riu Brugent. Aquest últim cas es localitza, pràcticament, en la trobada entre la C-63 i la GI-531, el que al costat de l'altre sector revela la importància estructural d'aquestes vies.

L'àmbit amb el major nombre d'habitatges és, realment, el PAU-Pocafarina (55), encara que el seu objectiu principal és dotar de les infraestructures necessàries a un nucli ja consolidat, de manera que a la pràctica no es tracta realment de nou sòl a desenvolupar sinó de la seva reforma interior.

La resta àmbits de desenvolupament conté un menor nombre d'habitatges, per al qual es proposa acabar de rematar l'estructura viària existent i d'ús interior al nucli urbà.

Sobre i nombre d'habitatges proposades en el POUM
Elaboració pròpia

RESUM	SOSTRE RESIDENCIAL (m²)	TOTAL D'HABITATGES	% HPO	SOSTRE HPO (m²)	% HPO (per m² de sostre)	HABITANTS	HPO*	% HPO (per nombre d'habitatges)
PAU - L'Àngel	2.736	12	30%	821	30%	22	8	68%
PAU - Carretera de les Encies	3.300	11	0%	0	0%	20	0	0%
PAU - Can Poetí	2.880	8	0%	0	0%	14	0	0%
PAU - Carrer del Torrent	3.000	4	0%	0	0%	7	0	0%
SUD - Angelats	0	0	0%	0	0%	0	0	0%
SUD - Estació	13.461	42	8%	1.077	8%	76	11	26%
SUD - El Pla	11.086	45	8%	887	5%	81	9	20%
PMU - Pocafarina	16.890	55	15%	2.533	15%	99	25	46%
Total/mitja	53.353	177	30,09%	5.318	9,97%	319	53	30,09%

*Considerant un habitatge tipus de 100 m²

3 EL NOU POUM PER A LES PLANES D'HOSTOLES

3.1 PROJECTE I ESTRUCTURA DEL NOU POUM

Aquest apartat cerca de presentar, de la forma més resumida possible, un nombre acotat de línies d'actuació, que s'estimen adequades per debatre amb l'administració, els agents urbans i el conjunt de la població sobre com construir Les Planes d'Hostoles del futur.

Totes elles tenen un element en comú, el pretendre en definitiva, defensar un urbanisme més sostenible, que menen a apostar per la recuperació del patrimoni natural i construït, per regenerar els teixits, per cercar operacions ajustades d'escala i ambició, capaces però, de requalificar Les Planes d'Hostoles.

Sota el lema sintètic "De la extensió a la reestructuració", el conjunt de propostes s'estructura en onze qüestions, set relatives al nucli de Les Planes d'Hostoles, que agrupem sota l'epígraf projecte de ciutat i altres quatre al conjunt del territori. Aquestes exposen sintèticament les conclusions bàsiques de l'anàlisi propositiu realitzat a la Memòria Informativa d'aquest POUM, i alguns suggeriments d'actuació, per tal d'incorporar diverses sensibilitats i enriquir les fases posteriors del projecte de futur de Les Planes d'Hostoles.

Els enunciats volen emfasitzar les idees fonamentals que donen sentit a les línies d'actuació proposades, i són, pel que fa al nucli de Les Planes d'Hostoles i el seu entorn, les següents:

3.1.1 Projecte de territori

- Reconèixer la riquesa i diversitat del territori rural

- De la protecció del patrimoni a posar en valor els paisatges culturals
- Cap a una infraestructura verda d'escala territorial
- Cap a una connectivitat més equilibrada i sostenible

3.1.2 Projecte de ciutat

- Adequar Les Planes d'Hostoles a diversos escenaris de creixement
- Passar del creixement a la regeneració: operacions modestes d'ajust urbà
- De les places i passeigs a una xarxa estructurada d'espais lliures
- Un municipi ben equipat i amb bona qualitat de vida
- Una aposta per equilibrar i maximitzar les activitats econòmiques del municipi
- Del projecte al pla
- Alguns altres aspectes de caràcter transversal

Tots ells són conseqüència de l'anàlisi realitzada i recollida en aquestes pàgines i en la Memòria Informativa. Tot i que la diagnosi l'abordem segons àmbits temàtics i escales (de projecte territorial a projecte urbà), la major part de les qüestions tractades tenen dimensió i implicacions transversals i afecten alhora al contingut de diversos dels deu capítols. Un Pla d'Ordenació Urbanística és un instrument amb un contingut i abast força reglats, segons una molt precisa legislació vigent, i alhora, en consonància amb documents de planejament territorial o sectorial, al que aquest s'ha d'ajustar.

3.2 SISTEMA D'ESPAIS LLIURES I EQUIPAMENTS

Tal i com es descriu a la memòria informativa, a Les Planes s'aprecia un estàndard quantitatiu bastant inferior al rati marcat per el TRLUC. Tanmateix, sí trobem una molt bona distribució dels espais lliures en un escenari d'alt valor natural que permet pensar en una immillorable xarxa de camins i espais oberts territorials.

El nou POUM proposa una millora d'aquesta condició, integrant el conjunt de parcs i jardins urbans en aquesta xarxa d'espais oberts territorial, afavorint les continuïtats entre els espais lliures del nucli amb els de caràcter rural. Es tracta de passar d'un conjunt de parcs i jardins aïllats a una xarxa estructurada d'espais lliures.

Troblem un ampli repertori d'elements

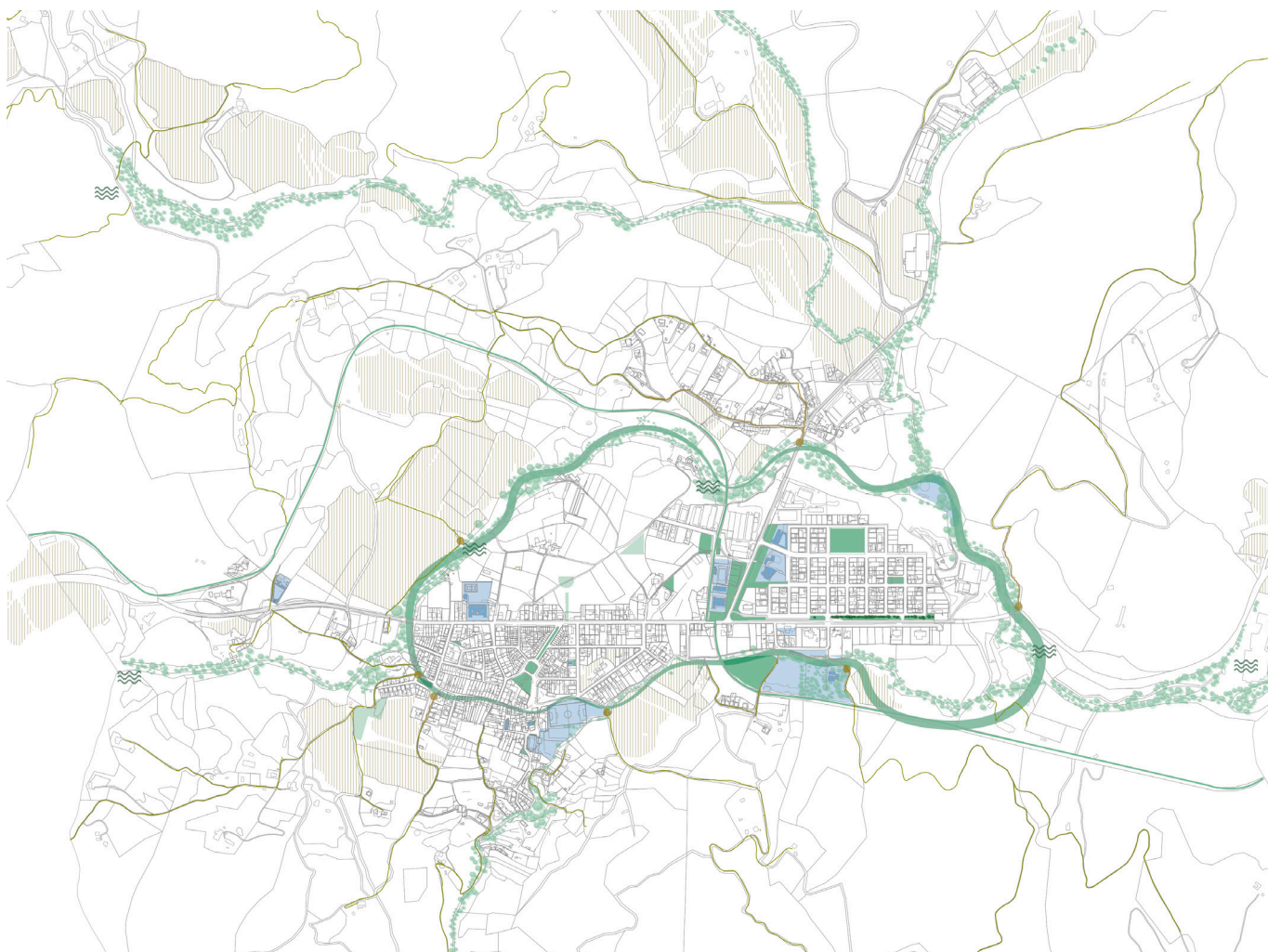
diferenciats per poder generar aquesta xarxa disposant d'itineraris junt als torrents, d'espais periurbans d'horta recreativa, d'antics molins a la vora del riu i de diverses zones de lleure en la natura. Tot plegat presenta un ric escenari per configurar una veritable xarxa estructurada d'espais urbans, periurbans i naturals al municipi.

Aquest ha sigut un dels temes cabdals del POUM i varies de les figures plantejades volen garantir una continuïtat entre els diferents espais lliures del poble.

Tenint en compte que gran part dels espais lliures i itineraris d'interès es troben al voltant del nucli principal, una primera consideració rau en generar una anella verda que inclogui aquests elements i que constitueixi la base del sistema d'espais lliures proposat. Aquesta anella enllaça diversos itineraris periurbans que, a

Hipòtesi de la xarxa territorial d'espais lliures

Col·lectiu CCRS



més de millorar l'accessibilitat als espais rurals des del nucli urbà, ajuda a configurar façanes més amables cap al territori, evitant donar l'esquena al paisatge rural que envolta el nucli, la plana agrària de les Valls d'Olot.

Es proposa que tant el conjunt d'espais lliures urbans com de camins i senders es connectin a través de l'anella de forma que aquesta funcioni com l'element estructurador principal.

Construir aquesta anella no ha estat una tasca senzilla. S'han realitzat diferents reunions amb l'Ajuntament per tal d'anar encaixant les diverses peces, impulsant petites intervencions basades en el desplegament progressiu d'aquesta xarxa, dels polígons i sectors i de les actuacions aïllades promogudes per l'Ajuntament.

3.3 ÀMBITS DE DESENVOLUPAMENT

Amb una alta consolidació dels entorns urbans, i un alt nivell de dotacions i serveis ja assolits i amb una cultura urbanística extensa en tot allò que fa referència a l'ordre i a la normalització reglada del procés constructiu de la ciutat, l'atenció a la gestió esdevé una eina clau en l'avaluació de les capacitats de portar a terme el POUM.

En el cas del POUM de Les Planes d'Hostoles, aquesta atenció ha d'anar enfocada a plantejar noves alternatives menys expansives en el camp de l'habitatge i apostar per resoldre temes tan cabdals, com la qualitat dels espais de convivència. Tot això en un context climàtic, on es urgent preservar els recursos naturals dels que es disposa per tal de construir un projecte comú en el que es prioritzi la qualitat de vida de la població per sobre del creixement.

És per això, que el POUM ha suposat una oportunitat per avaluar la necessitat de mantenir certes figures de planejament i instruments que han estat definits en un context social, econòmic i climàtic molt

diferent a l'actual, molts d'ells bloquejats durant el temps de vigència de les NN.SS.

L'adaptació del model urbanístic de Les Planes d'Hostoles a aquest nou context ha portat al POUM a treballar sobre unes figures de planejament i instruments molt concrets amb l'objecte de desenvolupar i completar l'ordenació establerta per les determinacions del mateix.

Aquest POUM determina algunes figures de planejament derivat, la creació i manteniment de catàlegs i la delimitació d'alguns instruments de gestió i execució que comentem breument.

El Pla inclou un pla de millora urbana, tres plans especials urbanístics i tres sectors en sòl urbanitzable:

- PMU Pocafarina
- PEU del nucli rural de Cogolls
- PEU del nucli rural de Les Encies
- PEU de la Colònia Dussol
- SUD El Pla
- SUD Estació
- SUD Angelats

4 INFRAESTRUCTURES PER A LA MOBILITAT

Les Planes d'Hostoles no disposa d'un pla de mobilitat municipal. Existeix però, planejament d'àmbit superior (Pla Territorial General de Catalunya i Pla Territorial de les Comarques Gironines) que contenen les línies generals que aquest hauria de seguir.

L'objectiu, d'aquest capítol, és doncs sintetitzar, a partir d'un conjunt de documents i dels canvis posteriors a la seva aprovació, les principals característiques de la mobilitat actual i futura al municipi (xarxa viària, de vianants, bicicletes, transport públic, trànsit actual i previsible); fer una diagnosi tècnica, i dibuixar el projecte de mobilitat que conté el POUM, assegurant una mobilitat sostenible i segura.

Les Planes d'Hostoles gaudeix d'una posició estratègica, ja que es troba en la cruïlla de tres comarques: La Garrotxa, Osona i la Selva. Aquesta situació implica una mobilitat afegida en el municipi a l'hora per raons de serveis i treball. El nucli es troba a 21 km d'Olot, 33,6 km de Girona, 16 km fins a Anglès i 65 km fins a Vic. Tot i estar més propera a Olot que a Girona, la població té tendència en cercar aquells serveis que no troba al municipi a Girona, degut a la reduïda qualitat de la xarxa viària que existia entre Olot i Les Planes.

4.1 L'ACCESSIBILITAT TERRITORIAL

Les Planes d'Hostoles gaudeix d'una bona comunicació amb les dos capitals comarcals (Olot i Girona), el que permet l'accés a serveis inexistents al municipi.

Les principals connexions es fan a través

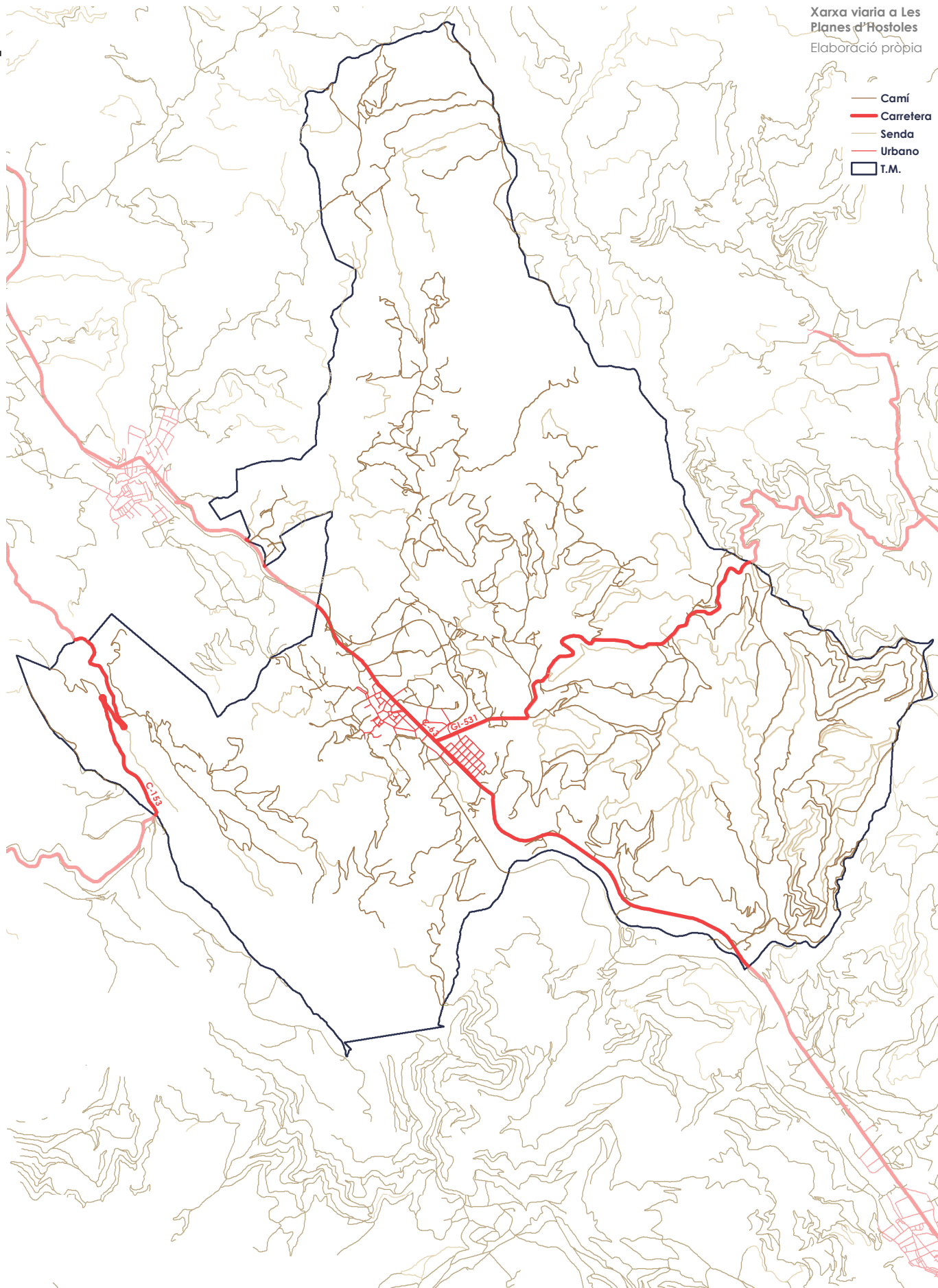
de la carretera C-63, que uneix Olot i Santa Coloma de Farners amb Girona. Del nucli de Les Planes d'Hostoles surt la carretera GI-531 que arriba fins a Sant Aniol de Finestres. També passa pel municipi la carretera G-153, que arrenca a La Vall d'en Bas i arriba fins a Vic.

4.2 TRETS PRINCIPALS PER CARACTERITZAR LA MOBILITAT DEL MUNICIPI

Aquests són, entre d'altres: els tipus de desplaçaments, els diferents modes de transport i les condicions en que aquests es despleguen, la distinció entre moviments interns i externs, i les característiques topològiques (extensió, permeabilitat, xarxa suport, pendent...).

Alguns d'aquests aspectes, tot i no existir un estudi o pla de mobilitat urbana, es poden analitzar a partir de les dades disponibles. A continuació sintetitzarem alguns d'ells:

- Segons les últimes dades de l'IDESCAT, dels 235 residents que seguien estudis no universitaris durant el curs 2018-2019, 130 ho feien propi al municipi i altres 105 desplaçaven fora, el que comporta que el 44,7% dels estudiants es veuen amb la necessitat diària de desplaçar-se per motius d'estudis no universitaris. Probablement aquesta xifra fa referència als alumnes de secundària que disposen de servei de transport escolar des del municipi, gratuït per als alumnes d'ESO, fins l'Institut Castell d'Estela del municipi d'Amer.



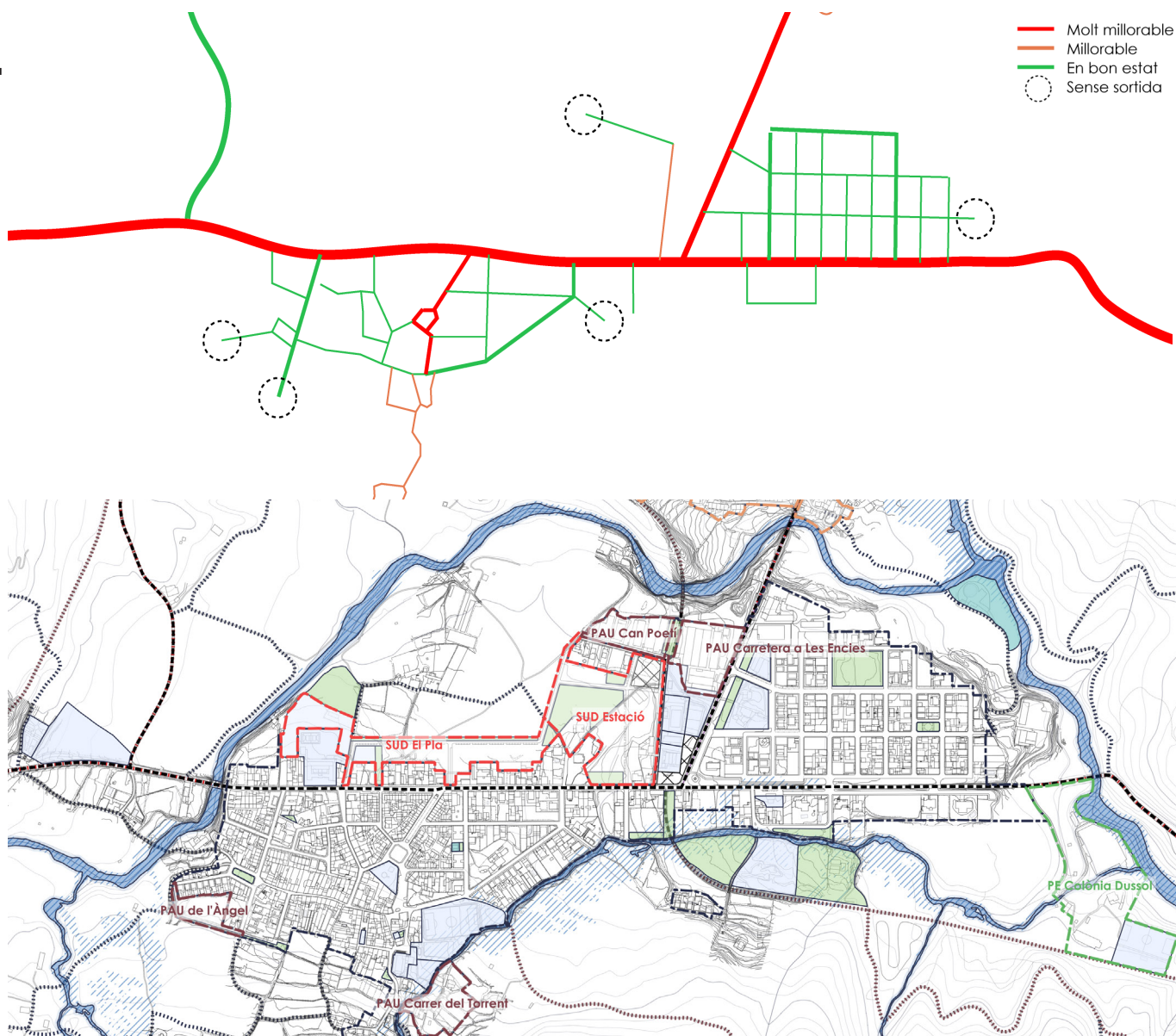
- El 21% dels alumnes que estudien al municipi venen de fora del mateix, és a dir, quasi una quarta part de l'alumnat de l'escola prové de fora del municipi. Probablement aquests són els alumnes que provenen de Sant Aniol o de Sant Esteve de Llémna. Per a aquests i per al nucli de Les Encies es disposa de transport escolar (línia Hostal del Fang, el Jonquer, Sant Esteve, Sant Aniol, Les Encies i Poca Farina). Els alumnes de Cogolls disposen d'ajuts individuals de desplaçament.
- De les respostes a l'enquesta de participació efectuada, es dedueix que tan sols un 10% dels residents fa la compra de forma integral al municipi. Això implica que el 90% d'ells es veu amb la necessitat de desplaçar-se fora del municipi per fer algun tipus de compra.
- El parc de vehicles a Les Planes d'Hostoles és, segons dades de l'IDESCAT, de 1.533 vehicles respecte als 1.660 habitants censats l'any 2018. Això suposa un rati de 923 vehicles/1.000 habitants molt superior a la mitjana de la comarca de La Garrotxa (852 vehicles/1.000 habitants). Algunes respostes de l'enquesta de participació ja avançaven la excessiva presència de automòbils als carrers.
- L'enquesta mostra que la mobilitat interna del municipi es distribueix en un 55% dels desplaçaments a peu, un 36% amb vehicle privat i solament un 8% ho fa amb bicicleta. Per tant, es pot afirmar que, en línies generals, la mobilitat interna del municipi és majoritàriament a peu, tot i que encara existeix un excessiu percentatge de desplaçaments amb vehicle privat per tractar-se d'un nucli de dimensions reduïdes.

4.3 MOBILITAT A PEU

25

El nucli principal de Les Planes d'Hostoles és prou planer, les construccions estan prou concentrades i no presenta obstacles rellevants en ser travessat. En recorre'l d'un extrem a l'altre no es requereix més de quinze minuts. De l'anàlisi efectuat i de les respostes recollides en l'enquesta es poden deduir alguns trets millorables per fomentar la mobilitat a peu al municipi:

- Existeix una sèrie de carrers que requereixen una adequació per tal de respondre a les necessitats bàsiques dels vianants, o a la seva importància dins la mobilitat general del nucli. Dins d'aquest grup trobem l'eix principal que travessa el nucli (C-63), per al qual els veïns reclamen una millora de l'espai per al vianant. La disposició de fanals i parterres en voreres molt estretes disminueix considerablement l'espai per als vianants en molts punts. El mateix passa al tram urbà de la carretera a Les Encies, que alguns veïns ja demanen millorar, sobretot pel que fa a la seguretat dels vianants que es dirigeixen a les piscines de l'Alguer. Finalment, el cas més visible és la Rambla Dolors Moreno, on sembla evident que cal treure els aparcaments. Com es palès i ens han transmès moltes ciutadanes i ciutadans, la Rambla es veu colonitzada per cotxes estacionats, tot i ser l'eix urbà principal que connecta amb l'àmbit més actiu de la zona del casc antic.
- Hi ha un segon grup de carrers, menys importants pel que fa a la mobilitat de vianants, que resulten fàcilment millorables, sobretot pel que fa a la seva urbanització, ja sigui al barri dalt l'Església (carrer Aiguaneix) i als de Pocafarina i Puigsestorres. Son carrers amb fortes pendents que generalment no disposen de voreres o aquestes són



insuficients, com ho és l'enllumenat. Tot això els fa poc amables i segurs per al vianant.

- Un tercer grup el podem considerar en bon estat, i pràcticament no és necessari realitzar grans actuacions de millora pel que fa a la mobilitat a peu dels residents.

4.4 MOBILITAT AMB BICICLETA

Força de les característiques que afavoreixen, i poden afavorir encara molt més la mobilitat a peu a Les Planes d'Hosto-

les, constitueixen factors positius per fer del municipi un nucli molt més amigable per recorre'l en bicicleta (pendents majoritàriament moderades, baix volum de trànsit, distàncies curtes...).

La connectivitat entre municipis amb bicicleta és realment bona amb la Via Verda que connecta Olot amb Girona i tots els municipis al llarg de la Vall d'Hostoles.

Pel que fa a la mobilitat interna amb bicicleta ja hem vist que tan sols un 9% de les respostes a l'enquesta confirmen la utilització de la bicicleta per desplaçar-se per dins del municipi. La infrautilització d'aquest mode de transport cal veure'l

Estat dels carrers respecte a la mobilitat a peu. Relació amb la xarxa d'equipaments i espais lliures
Elaboració pròpia

com una manifestació del molt a guanyar esperonant aquesta modalitat.

En moltes ocasions s'observen iniciatives basades en la construcció de carrils bici inconnexes i discontinus. Per tant, aquest POUM proposa una mobilitat més sostenible rau en l'elaboració d'itineraris continus que connectin els principals espais d'interès del municipi i tinguin molta relació amb la xarxa d'equipaments i espais lliures. A més a més, aquesta xarxa ha continuïtat amb els camins i sendes que connecten el nucli de Les Planes d'Hostoles amb la resta de nuclis habitats com Les Encies i Cogolls.

4.5 MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

Pel que fa a la connectivitat de Les Planes d'Hostoles amb altres municipis en transport públic, trobem bones connexions amb Olot, Girona i Barcelona, i no tant amb Vic. Les línies que donen servei al municipi són:

- L9 - Olot-Barcelona
- L18- Olot-Lloret de mar (101)
- L62 Olot-Girona (152)

Aquestes donen un bon servei al llarg de tot el corredor de la Vall d'Hostoles connectant tots els municipis al seu pas.

Les Planes d'Hostoles disposa d'una única parada per a autobús a la carretera principal (C-63), amb una marquesina que aixopluga de les inclemències, però amb mancances importants d'accessibilitat (espai insuficient per permetre el pas de cadires de rodes).

Pel que fa al transport públic urbà, les distàncies tan curtes no compensen els temps d'espera, raó per la qual no existeix cap tipus d'oferta, més enllà dels serveis de transport escolar abans esmentats.

4.6 MOBILITAT AMB TRANSPORT PRIVAT

El model viari de Les Planes es pot esquematitzar amb el dibuix d'un eix longitudinal que travessa el nucli urbà i des d'on es dona accés a cadascun dels barris del mateix. El trànsit a la major part dels barris del nucli es quasi inexistent i fàcilment podrien implementar-se polítiques de velocitat reduïda i plataformes úniques.

Donat que no existeix un estudi específic de mobilitat, ens remetem a moltes de les respostes de les ciutadanes i ciutadans, i a l'anàlisi de la trama viària per valorar algunes problemàtiques.

Moltes persones coincideixen en que hi ha una excessiva presència de cotxes als carrers. I més al casc antic on aquests tenen seccions molt estretes i, en moltes ocasions, es converteixen en obstacles importants per als vianants.

Un segon aspecte a corregir és la existència de diversos carrers sense sortida, on es concentren aparcaments improvisats de força residents.

Més enllà d'aquests, no detectem grans problemes referents al trànsit, que en general no és gaire intens al municipi.

4.6.1 La variant de Les Planes d'Hostoles

El Pla sectorial d'infraestructures del transport de Catalunya inclou la carretera C-63, dins la xarxa viària bàsica. Tot i no pertànyer a la xarxa primària estructurant ha recollit durant molts anys tot el trànsit que connectava Olot amb Girona i/o Barcelona, amb una intensitat mitja de 7.000 vehicles diaris.

Com a conseqüència dels problemes de seguretat generats pel pas la C-63 travessant els municipis, el Pla territorial parcial de les Comarques Gironines, planteja una sèrie de variants que desplacen el trànsit des de l'interior al perímetre dels diferents nuclis.



Les Normes Subsidiàries (NN.SS.) de Les Planes ja preveien el traçat d'aquesta variant per la zona nord del nucli. Aquest traçat ha estat, però, molt qüestionat per les repercussions que tindria sobre l'espai d'interès natural del Riu Brugent. Amb l'elaboració d'aquest POUM s'aprofitat per debatre i consensuar amb la ciutadania una alternativa a la que plantegen les vigents NN.SS. És una qüestió amb poc de marge donades les condicions topogràfiques i naturals del nucli, que es troba a cavall entre muntanya-riu minimitzant les opcions de encaixar una infraestructura viària d'aquestes dimensions.

Cal reconsiderar aquesta variant, atinent al canvi que ha produït en la intensitat de trànsit, l'obertura dels túnels en l'eix Vic-Olot (reducció quasi a la meitat). En tot cas s'ha estimat que, al menys per ara, és millor obviar aquesta proposta, en tant que, donats les dades d'intensitat d'ús, no sembla essencial i condicionaria massa les condicions paisatgístiques i ambientals del municipi, principals valors que han regit l'ordenació d'aquest POUM.

4.6.2 Aparcaments

Hi ha un nombre reduït d'activitats (fires i mercats) o dotacions (consultori, escola, camps d'esports, ajuntament...), que

demanden puntualment places d'aparcament i, segons l'enquesta, sembla suficient amb l'oferta actualment existent al municipi. Un 87% dels enquestats afirma que no cal augmentar les places perquè és suficient amb el que hi ha.

Les bosses principals d'aparcament es distribueixen entre la Plaça d'Espanya i el consultori municipal al Passeig de la Estació. La resta de places es distribueixen al llarg d'alguns carrers de major secció.

Tot i disposar en condicions habituals d'una oferta adequada, l'atracció dels gorgs en èpoques estivals, o el turisme rural a les masies, genera molts cops problemes puntuals. Així ho han reflectit alguns enquestats que demanen adequar traçats perquè els turistes no envaeixin les petites vies rodades.

En els darrers anys s'han dut a terme iniciatives públiques per tal de regular l'aparcament durant els períodes crítics de visites turístiques, habilitant algunes zones temporalment. Aquesta dinàmica s'inclou en les estratègies de desenvolupament econòmic del POUM, generant una major interacció entre les visites i els serveis i comerços locals.

La presència de l'automòbil a la Plaça 1 d'Octubre de Les Planes d'Hostoles

Elaboració pròpia



Bossa d'aparcament a la Plaça d'Espanya a Les Planes d'Hostoles
Elaboració pròpia

4.7 UNA SÍNTESI GLOBAL, LÍNIES ESTRATÈGIQUES I PROPOSTES DE MILLORA

Les conclusions més destacables es poden sintetitzar en els següents punts:

- És necessària una millora dels eixos principals pel que fa als espais per als vianants.
- Hi ha un predomini excessiu del cotxe privat.
- Els desplaçaments en bicicleta i del transport públic en els desplaçaments interns són pràcticament inexistent.

Vehicles mal aparcats a la zona del Gorg del Molí d'en Murrís a Les Planes d'Hostoles
gerio.cat

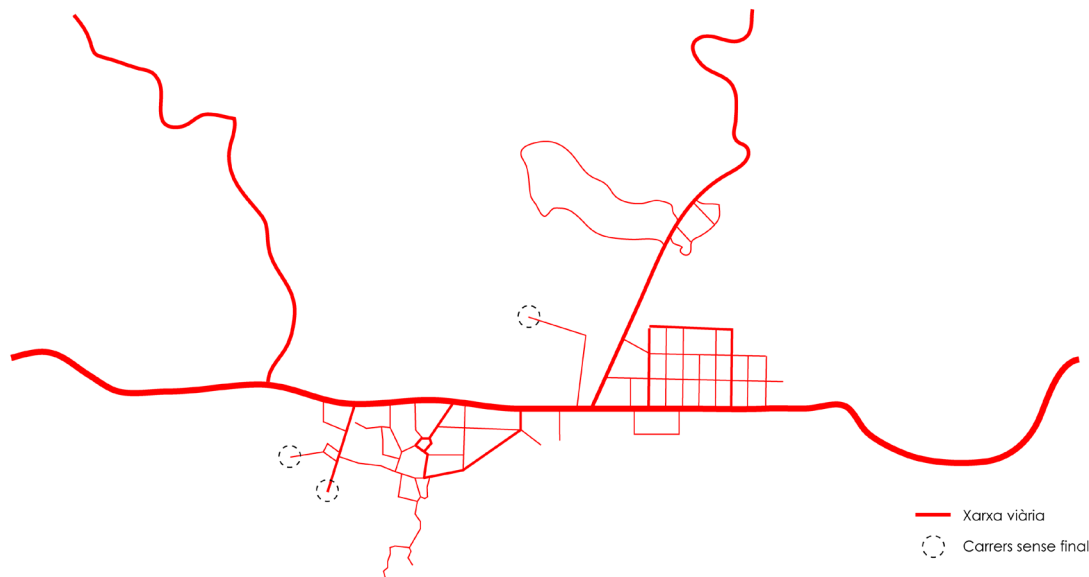


- La proximitat i bona connexió amb Olot i Girona afavoreix la oferta de transport públic entre municipis (autobusos).
- L'aparcament no constitueix cap problema rellevant en condicions habituals. En períodes estivals, existeixen problemes derivat de l'afluència als gorgs.

Com a últim apunt cal mencionar algunes línies estratègiques que es consideren oportú integrar o complementar amb mesures del propi POUM.

Pel que fa a la mobilitat a peu:

- Definir una xarxa principal d'itineraris per a vianants, amb continuïtat amb la de itineraris patrimonials de l'entorn (rutes Garrotxa Cultour i Itineraris saludables)
- Intervenció en la urbanització i en la normativa de edificació dels eixos cívics més rellevants, per tal d'afavorir una major continuïtat d'activitats, una adequada mixtura d'usos i una densitat i intensificació suficients.
- Ampliació de voreres i creació de plataformes úniques, particularment als carrers més estrets del nucli antic.



Xarxa viària actual
a Les Planes
d'Hostoles
Elaboració pròpia

Pel que fa a la mobilitat amb bicicleta:

- Adoptar mesures acotades i progressives, tot començant per fer campanyes de promoció i facilitar més places d'aparcament segures (s'han establert reserves en els nous desenvolupaments residencials en el perímetre del nucli).
- Fomentar la continuïtat dels recorreguts en bicicleta al llarg dels camins rurals, connectant amb els nuclis veïns, o senzillament gaudint de passejades en un entorn rural.
- Preveure, en darrer lloc, carrils bici que connectin amb els principals equipaments i municipis veïns.

Pel que fa al transport públic entre municipis:

- Millora en l'accessibilitat de la parada d'autobús del municipi.

Pel que fa a la mobilitat en vehicle privat:

- Descartar el traçat actual de la variant i apostar per completar la xarxa rodada actual.
- Plantejar solucions al problema estacional dels aparcaments turístics al municipi.

Altres propostes de millora de caràcter més general:

- Cal potenciar els modes no motoritzats de desplaçaments, tant externs, com, molt fonamentalment, interns, apostant per millorar la qualitat de determinats eixos cívics i proposant una xarxa de bicicletes, interna i de connexió amb els nuclis veïns.
- Encoratjar l'ús dels transport públic i mantenir una política modesta d'aparcaments.
- Millorar la ordenació i establir una clara jerarquització de carrers, adequant el ús a les seves condicions, tot introduint mesures de pacificació del trànsit, plataforma única, o àrees 30.

Finalment, mai esta de més insistir en qualsevol mesura que contribueixi a millorar la seguretat viària i a reduir la sinistralitat:

- Cal segregar tot el possible la circulació de vehicles pesats i l'accés a les zones industrials.
- Cal finalment discriminar positivament pel que fa a temes de gènere i grups d'edat.

4.8 PROPOSTA

El nou POUM de Les Planes s'**allunya de grans operacions viàries** per donar encaix a la seva proposta. De fet, les previsions de creixement del teixit urbà i la necessitat de protegir els valors naturals del municipi han esdevingut, fins i tot, a la desestimació de la variant de la C-63.

Com a conseqüència d'aquesta aproximació, i tal com es desprèn de l'esquema adjunt, s'aposta per l'ús dels àmbits de desenvolupament com a eina principal per **completar l'estructura viària existent** i que, en diversos punts, presenta carrers en cul de sac.

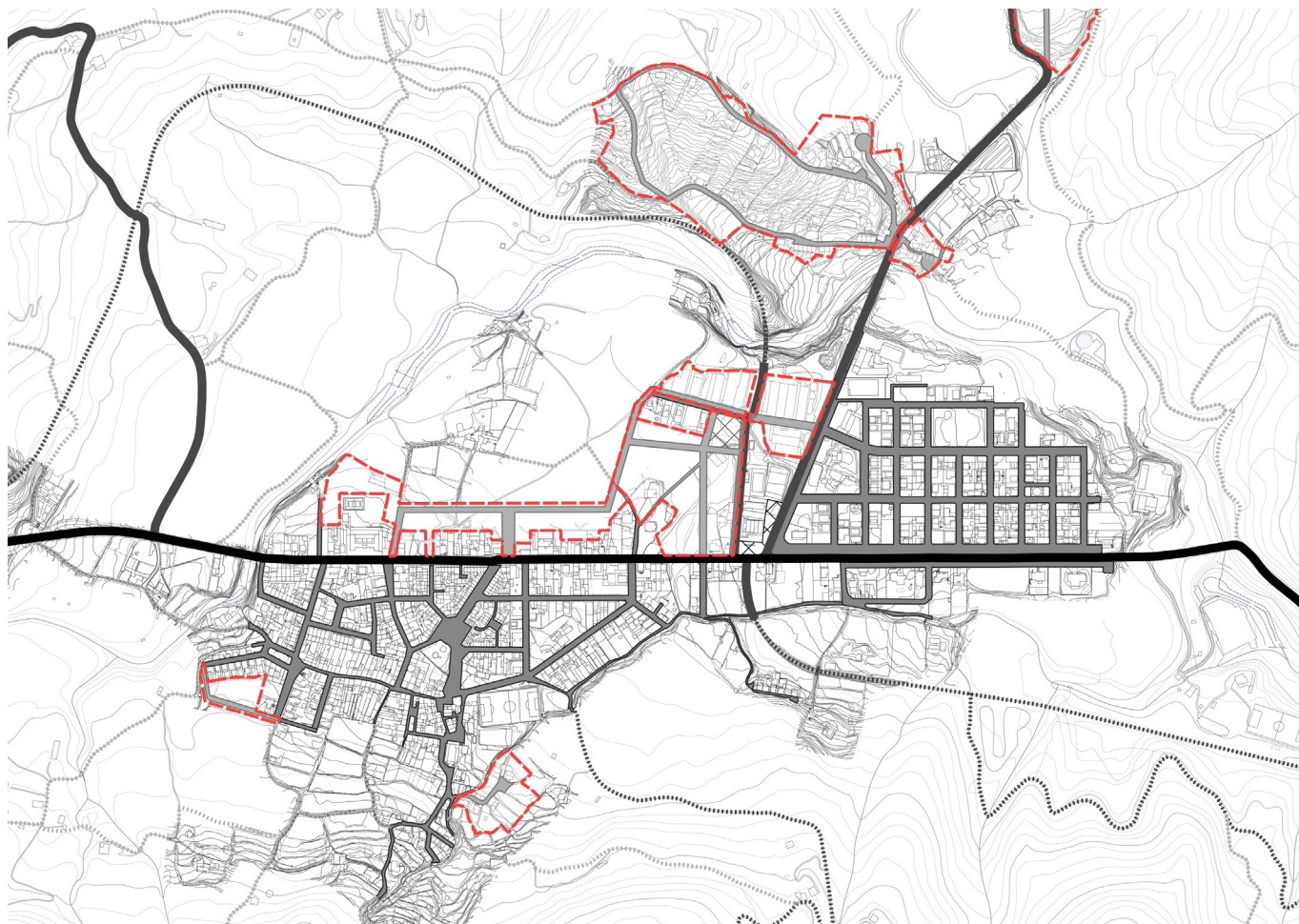
El primer cas, **PMU - Pocafarina**, és un tant excepcional, ja que es persegueix garantir les infraestructures bàsiques d'un teixit pobrament urbanitzat. Per tant, l'anell viari actual ha de ser reurbanitzat, respectant unes noves alineacions que

garanteixen tant l'amplada de la calçada com el de les voreres.

Entre la prolongació del carrer de les Medes fins al col·legi Sant Cristòfol, on es troben els sectors **SUD - Estació** i **SUD - El Pla**, aquest POUM dibuixa un límit més amable entre teixit construït i l'àmbit rural. Per a això es planteja una via perimetral que s'acompanya en gran part d'espai lliure, connectant per tant el gran paquet d'equipaments del nord-oest del nucli amb el gran espai lliure proposat en el SUD - Estació, que serveix d'avantsala als diferents equipaments que es localitzen en la trobada entre la C-63 i la GI-531. Aquesta nova via funciona com a alternativa a la C-63, reduint el trànsit en tant que ja no cal transitar pel vessant nord-est de la mateixa.

Un altre cas semblant al de Pocafarina és el **PAU - Carrer de l'Torrent**, que té com a objectiu la urbanització del carrer homò-

Els àmbits de desenvolupament ajuden a tancar l'estructura viària del nucli urbà
Elaboració pròpia



32

nim, dibuixant en el seu extrem un espai on realitzar la inversió i incloent algunes parcel·les que no estaven recollides en el mateix àmbit de gestió de les NNSS.

Finalment, el **PAU - de l'Àngel** proposa unir el carrer homònim amb el carrer dels Remences. Aquesta nova via s'acaba de rematar, fora del PAU, fins al carrer de Les Roses, quedant sempre acompanyada per un espai lliure en el seu contacte amb l'espai rural.

5 MOBILITAT GENERADA

Com a primera qüestió, cal destacar la pràctica absència de dades relacionades amb les principals carreteres de connexió amb les Planes d'Hostoles (C-63 i GI-531).

D'una banda trobem la Intensitat Mitjana Diària (IMD) de l'any 2015 en l'Hipermapa de la Generalitat, que identifica entre 2.000 i 5.000 vehicles al dia a través de la C-63 i entre 1.000 i 2.000 vehicles al dia a través de la GI-531.

Da l'altra banda, existeix una Enquesta de mobilitat quotidiana (EMQ) de Catalunya realitzada el 2006 i que podem prendre com a referència en alguns aspectes, com el motiu dels desplaçaments o la seva distribució horària.

Aquestes dades serveixen per conèixer la quantitat de vehicles que circulen per les Planes d'Hostoles, així com les seves dinàmiques, que aparenten ser, sobretot, d'escala supramunicipal.

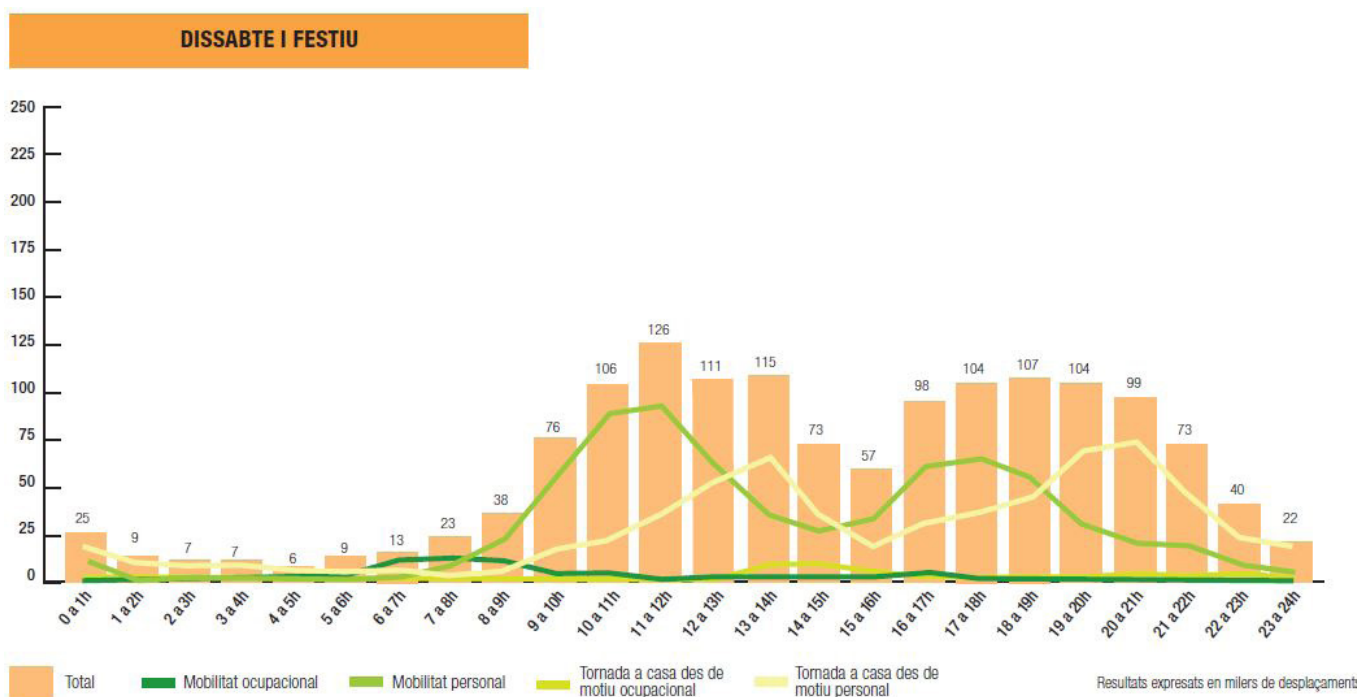
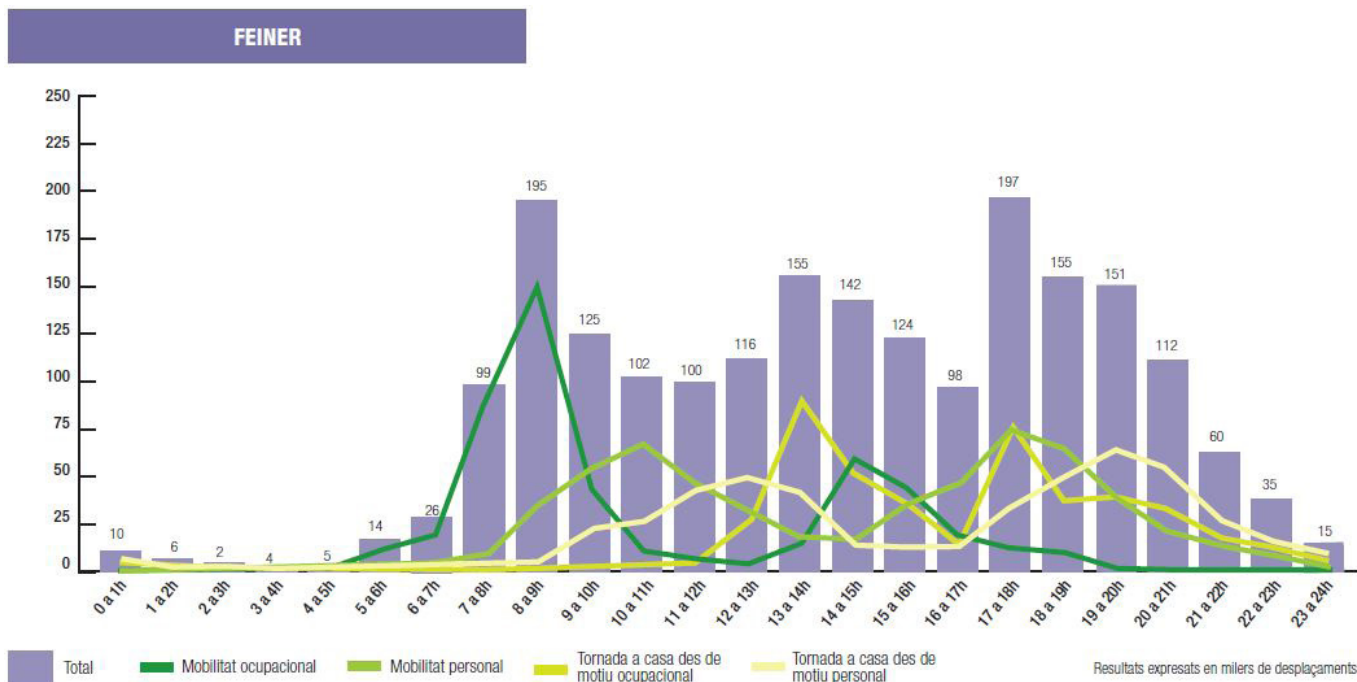
En els següents apartats s'explicaran quins són els projectes i objectius que es deriven de l'execució d'aquest POUM i que tindran una especial incidència sobre aquestes dades.

Aquestes dades serveixen per conèixer la quantitat de vehicles que circulen per les Planes d'Hostoles, així com les seves dinàmiques, que aparenten ser, sobretot, d'escala supramunicipal.

Motius dels desplaçaments a les Comarques Gironines

Reelaboració de les dades presents en l'Enquesta de mobilitat quotidiana de Catalunya 2006

MOTIU	FEINER	DISSABTE I FESTIU	TOTAL SETMANAL	FEINER (%)	DISSABTE I FESTIU (%)	TOTAL SETMANAL (%)
Treball	335.276	72.569	1.821.515	16,4	5,0	13,9
Estudis	169.385	3.994	854.912	8,3	0,3	6,5
Mobilitat ocupacional	504.661	76.562	2.676.427	24,6	5,3	20,4
Compres quotidianes	144.583	121.008	964.930	7,1	8,4	7,3
Compres no quotidianes	9.757	12.616	74.020	0,5	0,9	0,6
Acompanyar persones	85.768	14.491	457.820	4,2	1,0	3,5
Oci/diversió	86.783	176.078	786.070	4,2	12,2	6,0
Passejar	86.861	164.556	763.417	4,2	11,4	5,8
Visita amic/familiar	47.760	91.978	422.754	2,3	6,4	3,2
Gestions personals	60.242	37.968	377.143	2,9	2,6	2,9
Metge/hospital	29.026	3.597	152.323	1,4	0,2	1,2
Formació no reglada	15.416	3.598	84.276	0,8	0,2	0,6
Menjar fora no d'oci	11.466	27.077	111.484	0,6	1,9	0,8
Altres	6.710	26.124	85.795	0,3	1,8	0,7
Mobilitat personal	584.371	679.089	4.280.033	28,5	46,9	32,6
Tornada a casa de motiu ocupacional	450.800	70.914	2.395.828	22,0	4,9	18,2
Tornada a casa de motiu personal	509.576	621.310	3.790.499	24,9	42,9	28,8
Tornada a casa	960.376	692.224	6.186.326	46,9	47,8	47,1
Total Desplaçaments	2.049.408	1.447.875	13.142.786	100	100	100



5.1 XARXES VIÀRIA, LLEUGERA I DE TRANSPORT COL·LECTIU

L'estructura viària principal deriva de les C-63 i GI-531, que es relacionen de diferents maneres segons els tres àmbits de sòl urbà: travessa i condiona el creixement del nucli principal, connecta tangencialment la urbanització de Pocafari-

na i limita per l'oest el teixit industrial dels Angelats.

Això és especialment visible en la jerarquia de les vies. Al nucli principal, la C-63 travessa i defineix l'estructura de la xarxa viària més recent, condicionant fins i tot els nous desenvolupaments proposats en aquest POUM. Per la seva banda, la GI-531 toca en un punt l'anell que dona servei a la urbanització de Pocafarina. Pel

Distribució horària dels desplaçaments
Enquesta de mobilitat quotidiana de Catalunya 2006

VIATGES GENERATS/DIA

Ús d'habitatge	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100 m ² de sostre
Ús comercial	50 viatges/100 m ² de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m ² de sostre
Ús industrial	5 viatges/100 m ² de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m ² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m ² de sòl
Franja costanera	5 viatges/m de platja

funcional. Aquesta oferta s'entén com suficient en tant que, per les reduïdes dimensions del nucli urbà, resulta innecessària la mobilitat rodada dins del mateix.

Per la mateixa raó, la xarxa lleugera (viants i de bicicletes) del municipi es limita, dins el nucli urbà, als carrers del centre històric. Així, la proposta del POUM és la de prioritzar la connexió de la mateixa amb la xarxa d'espais lliures i equipaments, tractant de minorar l'impacte de la C-63, al mateix temps que planteja noves oportunitats de connexió amb l'espai rural. Els camins rurals i, especialment, el carrilet, juguen aquí un paper fonamental.

En aquesta xarxa, la bicicleta i el viant poden conviure en el mateix espai. Aquest és el cas de vials de plataforma única ja existents al centre històric, però també d'alguns dels nous viaris a executar i de vies ja existents que poden ser pacificades.

5.2 VIATGES AL DIA GENERATS PEL NOU POUM

Els nous viatges derivats de l'execució dels àmbits de desenvolupament proposats es calculen a partir de la mobilitat generada i segons les ràtios mínims de viatges/dia que apareixen en l'annex 1 del Decret 344/2006.

D'altra banda s'estima que el nombre mitjà de persones per habitatge a les Planes d'Hostoles és de 1'81, considerant tan el padró de població de l'any 2019 com l'última dada d'habitatges ofert per la Generalitat de Catalunya (2011).

5.2.1 Ús residencial

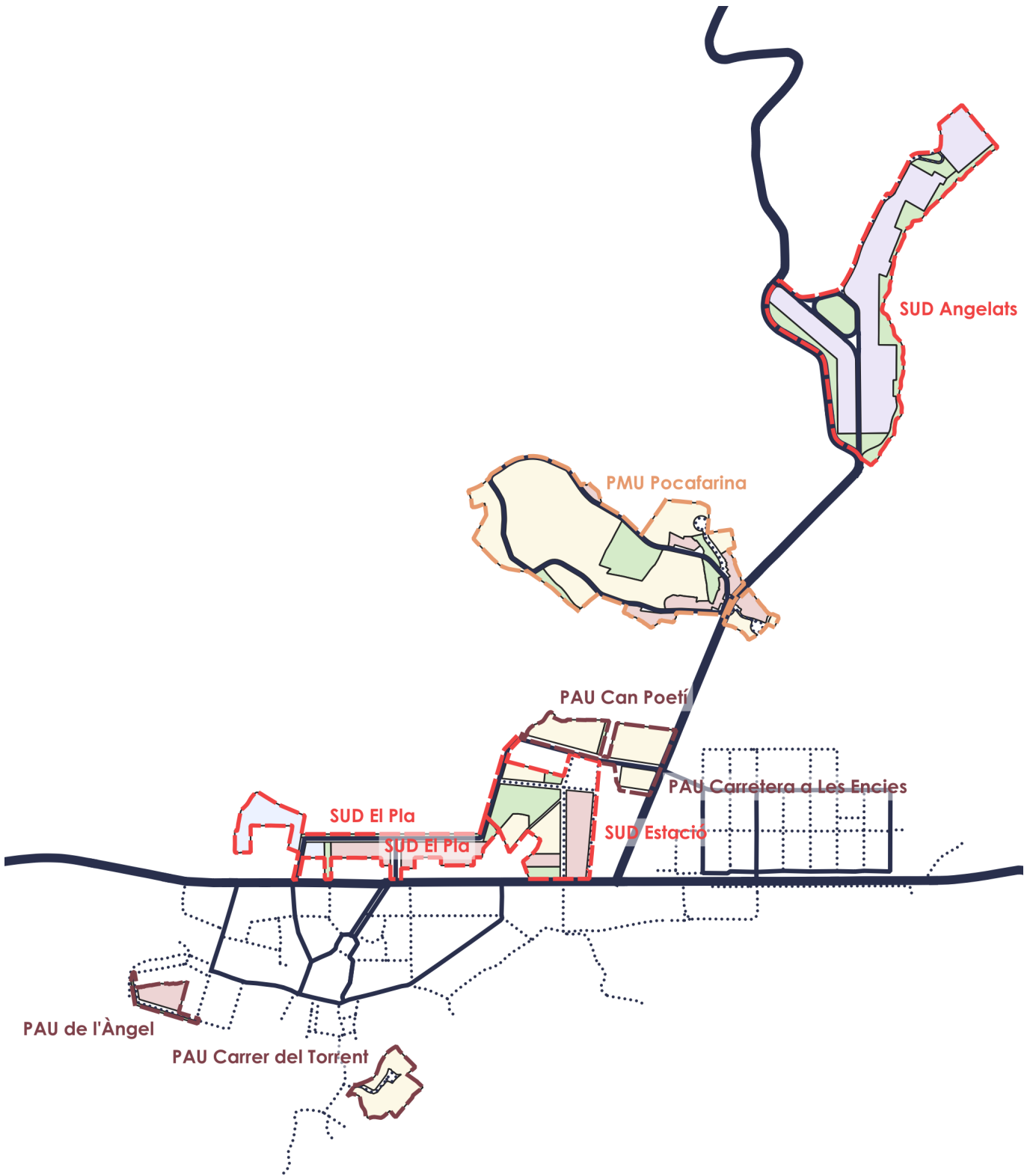
La previsió d'aquest POUM és la d'incrementar el nombre d'habitatges existents a Les Planes d'Hostoles fins a, aproximadament, les 177. Per tant, i considerant la mitjana municipal de 1'81 habitants per habitatge, la població s'incrementaria en 319 persones.

Ràtios mínims segons l'annex 1 del Decret 344/2006
Elaboració pròpia

Resum dels usos del sòl en el nou POUM
Elaboració pròpia

ÀMBIT	SOSTRE RESIDENCIAL (m ²)	HABITATGES*	HABITANTS	SOSTRE INDUSTRIAL (m ²)	EQUIPAMENTS (m ²)	ESPAIS LLIURES (m ²)
PAU - L'Àngel	2.736	12	22	0	0	680
PAU - Carretera de les Encies	3.300	11	20	0	776	0
PAU - Can Poetí	2.880	8	14	0	0	428
PAU - Carrer del Torrent	3.000	4	7	0	0	0
SUD - Angelats		0	0	56.942	0	23.075
SUD - Estació	13.461	42	76	0	0	8.823
SUD - El Pla	11.086	45	81	0	8.323	3.363
PMU - Pocafarina	16.890	55	99	0	0	10.825
Total/mitja	53.353	177	319	56.942	9.099	47.194

*Considerant un habitatge tipus de 100 m²



ÚS	RÀTIOS	VIATGES / DIA	TIPO DE MOBILITAT	MOTIU	PER MOTIU	PERCENTATGE
Residencial	7 viatges / habitatge	1.239	Urbana i interurbana	Viatges / dia urbans	446	36,00%
				Viatges / dia interurbans	793	64,00%
			Ocupacional i altres motius	Viatges / dia ocupacionals	621	50,10%
				Viatges / dia altres motius	618	49,90%
Industrial	5 viatges / 100 m ² de sostre	2.847	No es diferencia entre urbana i interurbana, i s'estableix que el 100% dels casos són ocupacionals			
Equipaments	20 viatges / 100 m ² de sostre	1.820	S'estima que tots els desplaçaments als equipaments seran urbans			
			Ocupacional i altres motius	Viatges / dia ocupacionals	227	12,49%
				Viatges / dia altres motius	1.593	87,51%
Espais lliures	5 viatges / 100 m ² de sòl	455	En relació als espais lliures, tota la mobilitat generada es considera urbana			

Aquesta dada, multiplicat pel corresponent ràtio recollit en el Decret 344/2006, resulta en **1.239 nou viatges diaris**.

D'aquests, 446 viatges (extrapolant el 36% de l'EMQ 2006) són de mobilitat urbana i els restants 793 (64%) són de mobilitat interurbana. D'altra banda, 621 viatges (50'1%) corresponen a motius ocupacionals, mentre que 618 (49'90%) s'originen per altres motius.

5.2.2 Ús industrial

El desenvolupament del POUM preveu un total de 56.942 m² construïts de sòl industrial, recollits tots ells en el sector SUD - Angelats.

Aquest sostre, multiplicat per la ràtio de 5 viatges per cada 100 m² de sostre (segons el Decret 344/2006), donaria com a resultat un increment de **2.847 nous viatges diaris** al municipi.

Donada la naturalesa d'aquest ús, no es diferencia entre urbana i interurbana, i s'estableix que el 100% dels casos són ocupacionals.

5.2.3 Equipaments

La quantitat de sòl qualificat com a equipament que està inclòs en àmbits de desenvolupament ascendeix a 9.099 m², dels quals 4.722 m² ja tenen un ús futur definit i són els següents:

- Poliesportiu junt a l'Escola
- Projecte d'habitatges públics a la Plaça Nova
- Projecte d'habitatges assistits al carrer de La Roureda

Viatges generats per ús i motiu
Elaboració pròpia

La resta de terra qualificat com a equipament no té encara un ús assignat, de manera que s'assigna l'edificabilitat més usual (1 m²/m²). D'aquesta manera, per calcular el sostre, la superfície de sòl destinada a equipament i el sostre assignat coincideixen en 9.099 m².

Considerant que s'estableixen 20 viatges per cada 100 m² de sostre, el nombre de viatges generats és de **1.820**.

5.2.4 Espais lliures

La superfície d'espais lliures s'incrementarà amb aquest POUM en 47.194 m², el que, multiplicat per la ràtio de 5 viatges per cada 100 m² de sòl d'Decret 344/2006, arriba als 455 nous viatges.

Per als espais lliures es considera que tota la mobilitat generada o atreta és urbana.

5.3 APARCAMENTS

Cal afegir que s'ha prestat especial atenció als paquets d'aparcaments en superfície, sobretot aquells propers a espais d'atracció de visitants estacionals,

com els gorgs.

Tot i que no hi ha problemes d'aparcament al municipi (veure el gràfic resum de la participació ciutadana), això evita problemes de coll d'ampolla a l'estiu, quan el nombre d'usuaris s'incrementa considerablement, però són més reduïts la resta de l'any.

Per tant, una de les propostes que es fan des d'aquest document és la previsió d'usos temporals i alternatius dels aparcaments quan aquests no estiguin a ple

rendiment. Per exemple, una superfície de sòl destinada a l'aparcament per als visitants dels gorgs pot acollir, en èpoques de menor ús turístic, concerts, cinema a l'aire lliure, mercats o tallers locals.

El seu seguiment i gestió correspondria a l'Ajuntament, per la qual cosa s'adaptaria a les necessitats de cada moment.

5.4 NOMBRE DE VEHICLES

No existeixen dades de la distribució territorial o modal de mobilitat de les Planes d'Hostoles. Per tant, s'utilitzen uns percentatges que, segons l'enquesta realitzada durant el procés participatiu, poden oferir unes dades fiables.

D'altra banda, i per tal d'evitar el doble comptatge dels viatges, s'ha de tenir en comte la distribució dels mateixos segons la mobilitat interna, la mobilitat relacionada amb el teixit industrial, els espais lliures i els equipaments.

En aquest sentit, i per extrapolar amb experiències prèvies que sí compten amb estudis d'escala municipal, la nova mobilitat en vehicle privat ascendeix als **3.502 viatges per dia**.

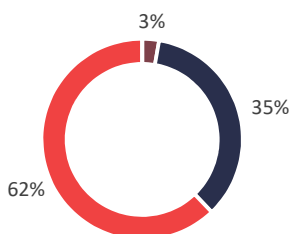
Si s'exclou el nombre de viatges a peu i d'opció lliure de l'enquesta, obtenim que el percentatge destinat a vehicle privat és del 73'91% i del 15'22% per a bicicleta.

Atès que aquestes dades es refereixen a la mobilitat interna i que no existeixen dades de l'ús del transport públic que connecta amb altres municipis, es proposen els següents percentatges i viatges per dia segons distribució modal:

- Vehicle privat: 75% i **2.626 viatges per dia**.
- Bicicleta: 10% i **350 viatges per dia**.
- Transport públic: 15% i **525 viatges per dia**.

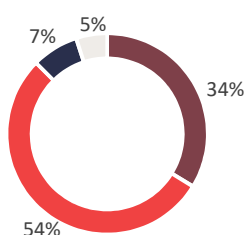
Finalment, i extrapolant les dades de l'EMQ 2006, els vehicles es reparteixen en

En quina d'aquestes afirmacions estàs més d'acord



- En general, tinc dificultats per trobar aparcament al municipi i crec que s'hauria d'ampliar l'oferta als diferents barris
- En general, existeix una bona oferta tot i que existeixen punts concrets on l'oferta és millorable
- No cal augmentar l'aparcament al municipi perquè crec que és suficient
- Opció lliure

Com et desplaçes pel municipi habitualment?



- Agafa el vehicle privat de forma habitual per desplaçar-me pel municipi
- Em desplaço a peu
- Agafa la bicicleta per desplaçar-me
- Opció lliure

DISTRIBUCIÓ MODAL

Modalitat (%)	Vehicle privat	En bicicleta	Transport públic
	75	10	15
Viages/dia	2.626	350	525

un 93'30% de cotxes i un 6'70% de motos, fet que suposa un nombre de viatges generats a el dia de **2.450 i 176** respectivament.

5.5 RESERVES D'APARCAMENT

Segons el Decret 344/2006, les reserves mínimes d'aparcament de vehicles (turismes, motocicletes i bicicletes) situats fora de la via pública són les de les taules al final d'aquesta pàgina.

Aplicant aquests ràtios al POUM s'obté una reserva de places d'aparcament fora de la via pública de **177 turismes, 88 motocicletes i 353 bicicletes** per al conjunt de l'oferta residencial. La resta d'usos, segons el Decret 344/2006, requereix tan sols d'aparcaments per a bicicletes, amb 569 atribuïdes al sòl industrial, 141 als nous equipaments i 472 a el sòl destinat a espais lliures.

	EMQ 2006	(%)	GENERAT
Cotxes	537.255	93,30	2.450
Motos	38.579	6,70	176

Això fa un total de 1.536 bicicletes, la qual cosa s'entén com sobredimensionat en un municipi amb les característiques de les Planes d'Hostoles. Per això es proposa començar amb una oferta del 10% i incrementar aquest nombre a mesura que augmenta la demanda.

D'altra banda cal complir amb el Reial Decret 1053/2014 sobre les dotacions mínimes de l'estructura destinada a la recàrrega de vehicles elèctrics en noves construccions i vies públiques o, com a mínim, deixar la seva preinstal·lació d'acord a l'esmentat decret.

La disposició addicional primera, sobre dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicle elèctric en edificis o estacionaments de nova construc-

PLACES MÍNIMES D'APARCAMENT		
	Turismes (places mín. 4,75 x 2,4 m)	Motocicletes (places mín. 2,20 x 1,00 m)
Ús d'habitatge	màx. d'1 plaça/habitatge o 1 plaça/100 m ² sostre o fracció	màx. d'0,5 plaça/habitatge o 1 plaça/200 m ² sostre o fracció
Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans	5 places/ 30 places ofertes de circulació	5 places/ 30 places ofertes de circulació

PLACES MÍNIMES D'APARCAMENT PER A BICICLETES	
Ús d'habitatge	màx. de 2 places/habitatge o 2 places/100 m ² sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús d'oficines	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús industrial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Equipaments docents	5 places/100 m ² sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 places d'aforament de l'equipament
Altres equipaments públics	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Zones verdes	1 plaça/100 m ² sòl
Franja costanera	1 plaça/100 m ² de platja
Estacions de ferrocarril	1 plaça/100 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos	0'5 plaça/100 m ² places ofertes de circulació

RESERVES D'APARCAMENT					
	Residencial	Industrial	Equipaments	Espais lliures	Total
Turismes	177				177
Motocicletes	88				88
Bicicletes	353	569	141	472	1.536

ció i en vies públiques, diu:

- 1. En edificis o estacionaments de nova construcció s'haurà d'incloure la instal·lació elèctrica específica per a la recàrrega dels vehicles elèctrics, executada d'acord amb el que estableix la referida (ITC) BT-52, "Instal·lacions amb fins especials. Infraestructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics", que s'aprova mitjançant el Reial Decret 1053/2014, amb les següents dotacions mínimes:
 - a) En aparcaments o estacionaments col·lectius en edificis de règim de propietat horitzontal, s'haurà d'executar una conducció principal per zones comunitàries (mitjançant, tubs, canals, safates, etc.), de manera que es possibiliti la realització de derivacions fins a les estacions de recàrrega ubicada a les places d'aparcament, tal com es descriu en l'apartat 3.2 de la (ITC) BT-52,
 - b) en aparcaments o estacionaments de flotes privades, cooperatives o d'empresa, o els d'oficines, per al seu propi personal o associats, o dipòsits municipals de vehicles, les instal·lacions necessàries per a subministrar a una estació de recàrrega per cada 40 places i
 - c) en aparcaments o estacionaments públics permanents, les instal·lacions necessàries per a subministrar a una estació de recàrrega per cada 40 places.
- 2. A la via pública, s'han d'efectuar les instal·lacions necessàries per a donar subministrament a les estacions de recàrrega ubicades a les places destinades a vehicles elèctrics que estiguin previstes en els plans de mobilitat sostenible supramunicipals o municipals.

5.6 CÀRREGA I DESCÀRREGA

41

Les reserves mínimes de càrrega i descàrrega també es recullen en el Decret 344/2006, que preveu, per als nous desenvolupaments, unes condicions mínimes. Aquestes consisteixen en delimitar zones del viari destinades a la distribució urbana de mercaderies, establir que comerços han de disposar de molls de càrrega i descàrrega i definir un mínim de superfície comercial dedicat a l'emmagatzematge, amb l'objectiu que les operacions de càrrega i descàrrega no es multipliquin.

Aquest POUM recull la possibilitat de disposar ús comercial en les plantes baixes de les claus 2 i 5. Així i tot, els últims desenvolupaments de les Planes d'Hostoles confirmen el **poc interès en aquest ús en planta baixa**, de manera que és més que probable acabi sent residencial en la seva major part, si no completament.

Per tant, desd'aquest document es proposen unes ràtios mínims amb els que hauran de complir els futurs desenvolupaments i que són els definits pel Decret 344/2006:

- Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.
- Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre.

Les places han de tenir unes dimensions mínimes de 3 x 8 metres.

6 XARXA D'ITINERARIS

6.1 PARÀMETRES GENERALS

En relació a les diferents xarxes de transport, el Decret 344/2006 recull les següents **recomanacions**:

- 4.1 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han de tenir en compte els paràmetres següents:
 - a) L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable amb la senyalització corresponent a zona 30, d'acord amb el que estableix el Reglament general de circulació, ha de ser de 10 metres.
 - b) L'amplada mínima dels carrers planificats coma xarxa bàsica en sòl urbanitzable, així com dels trams de carretera definits com a trams urbans, ha de ser d'11 metres.
 - c) L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari de la xarxa bàsica de bicicletes han de tenir una amplada addicional de 2 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà a l'establert als apartats anteriors.
 - d) Els carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari per al transport públic han de tenir una amplada addicional de 5 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà al que estableixen els apartats anteriors.
 - e) El pendent màxim dels nous carrers en sòl urbanitzable no ha de superar el 8%, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%.
 - En qualsevol cas, el pendent del 8% no serà acceptable per a llargades superiors a 300 metres. Cas que es superi aquesta llargada, es construiran espais de descans amb pendent màxim de 2% que continguin, com a mínim, un cercle d'1,5 metres de radi. La construcció d'escaleres a la via pública resta condicionada a què hi hagi un itinerari alternatiu adaptat a la normativa d'accessibilitat. Quan l'itinerari alternatiu sigui desproporcionat en temps i/o recorregut, d'acord amb el que estableix la citada normativa, es construiran ascensors o elements elevadors segurs i accessibles.
 - f) El pendent màxim dels itineraris per a bicicletes no pot superar, amb caràcter general, el 5%. Només en supòsits excepcionals, degudament justificats, aquest pendent pot arribar al 8%.
 - g) La previsió de places per a aparcament de bicicletes i de vehicles inclosa en els instruments de planejament urbanístic s'ha d'ajustar a les reserves mínimes establertes als annexos 2 i 3 d'aquest Decret, respectivament.
- 36
- 4.2 En l'elaboració dels estudis es poden proposar, en base a condicionants geomètrics, pel conjunt d'un àmbit i en coherència amb els sectors continguts o amb base a les característiques de l'entorn, paràmetres diferents als

fixats en l'apartat anterior, sempre que es justifiqui que es compleixen els objectius de sostenibilitat de la mobilitat i la normativa d'accessibilitat.

6.2 XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES PRIVATS

Segons l'article 18 del Decret 344/2006 els criteris per a definir la **xarxa bàsica per a vehicles** és:

- 18.2 La xarxa bàsica per a vehicles prevista en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i com a mínim els següents:
 - a) Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.
 - b) Equipaments comunitaris com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.
- 18.3 La xarxa bàsica per a vehicles ha de ser contínua i, si s'escau, ha de procurar assegurar la continuïtat dels itineraris amb la dels municipis veïns.

La xarxa viària d'aquest POUM s'estructura entorn a 4 grups segons la següent jerarquia:

- Carretera
- Camí
- Via urbana bàsica
- Via urbana complementària

La xarxa actual d'itineraris per a vehicles privats té una capacitat suficient per absorbir la pràctica totalitat dels nous desenvolupaments previstos. Tanmateix, la intenció ha estat la de donar continuïtat a aquelles àrees inacabades i amb vies en cul de sac.

Per això s'han entès les carreteres com

les vies de primer ordre, sobretot pel que fa a la connexió de les Planes d'Hostoles amb l'exterior.

D'altra banda, a una escala entre la municipal i la territorial, es troben els camins existents, que donen accés als espais fora dels teixits urbans, com les parcel·les agrícoles o els nuclis rurals.

Per tant, la proposta fonamental es basa en el que aquest POUM concep com a via urbana bàsica, que reflecteix l'estructura actual de l'entramat urbà i ajuda a consolidar-lo en si mateix. En ocasions es plantegen com a eixos de connexió transversal, com la nova via des de la C-63 cap a l'interior de el sector SUD - El Pla, i en altres com vora i espai de transició entre l'urbà i el rural, com la via exterior del PAU de l'Àngel.

La resta de vies conformen la xarxa urbana complementària, constituïdes bàsicament per la xarxa existent i algunes vies noves que serveixen per garantir un accés adequat a les noves edificacions, espais lliures i equipaments plantejats en el POUM, com per exemple succeeix en el sector SUD - l'Estació.

6.3 XARXA DE MOBILITAT LLEUGERA

La xarxa de mobilitat lleugera, a les Planes d'Hostoles, està composta per la xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes.

La proposta per al municipi es basa en considerar els principals eixos destinats als vianants com a eixos també prioritaris per a la xarxa de bicicletes, mantenint la resta al marge encara que sempre pot passar a formar part de la mateixa, segons noves previsions o necessitats.

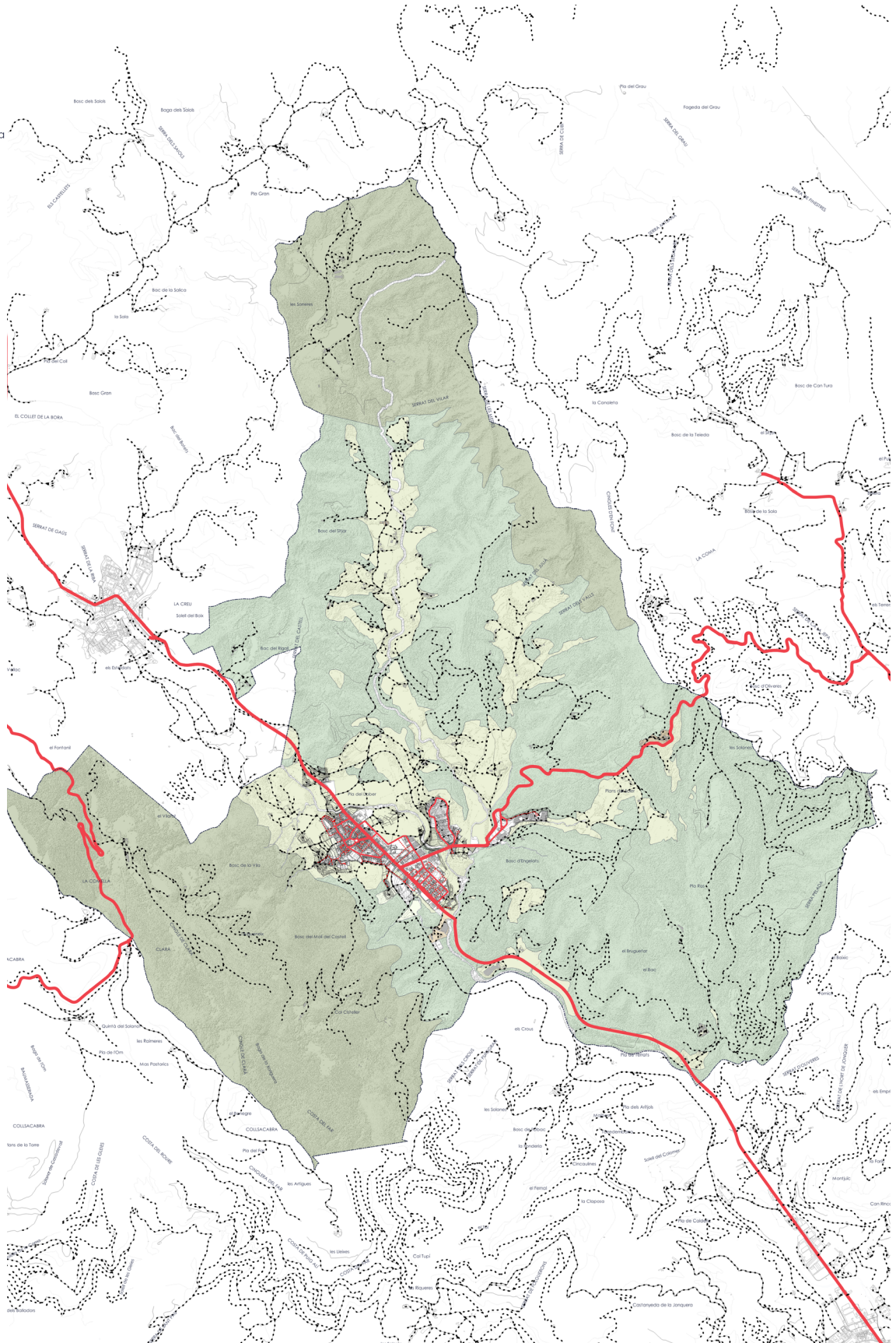
L'article 15 de Decret 344/2006 estableix els criteris i requisits que ha de complir la **xarxa d'itineraris principals per a vianants**, que té prioritat sobre la resta de modes de transport:

- 15.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir

Xarxa d'itineraris per a vehicles privats

Elaboració pròpia

- Carretera
- - - Camí
- Via urbana bàsica
- - - Via urbana complementària



una xarxa d'itineraris principals per a vianants, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article. Als efectes d'aquest Decret, s'entén per vianant la persona que es desplaça a peu o amb cadira de rodes amb o sense motor.

- 15.2 La xarxa d'itineraris principals per a vianants, a la qual s'ha de donar prioritat sobre la resta de modes de transport, ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu o amb mitjans auxiliars i com a mínim els següents:

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

- 15.3 La xarxa d'itineraris principals per a vianants s'ha de definir en base a criteris que permetin evitar els accidents de trànsit. A aquests efectes:

- a) Es consideren els carrers d'ús exclusiu per a vianants, els carrers de convivència i els carrers de zona 30, en aquest ordre, com a més idonis per establir els itineraris per a les persones vianants.
- b) Els eixos en planta d'aquests itineraris han de tenir un traçat el més directe i natural possible i, en

conseqüència, tant la reordenació de les cruïlles com la seva concepció han de tenir en compte aquest criteri.

· c) En rambles i passejos centrals destinats a la circulació de les persones vianants, s'han d'evitar els canvis de trajectòria deguts a la manca de passos de vianants alineats amb l'eix principal de la circulació de les persones vianants.

- 15.4 Els itineraris principals per a vianants han de ser continus, formant una xarxa que, de manera complementària amb la resta de voreres, doni una total accessibilitat al municipi per a les persones vianants. Si s'escau, aquesta xarxa s'ha de coordinar amb la dels municipis veïns.

- 15.5 Els itineraris principals per a vianants han d'estar coordinats amb els itineraris per a transport públic i col·lectiu.

- 15.6 Els itineraris principals per a vianants fora de població s'han de segregar i protegir adequadament quan transcorrin pel costat de la xarxa viària.

- 15.7 Tots els itineraris per vianants seran adaptats d'acord amb les normes d'accessibilitat urbanística previstes al Codi d'accessibilitat.

D'altra banda, i per a la **xarxa de bicicletes**, el Decret 344/2006 estableix que:

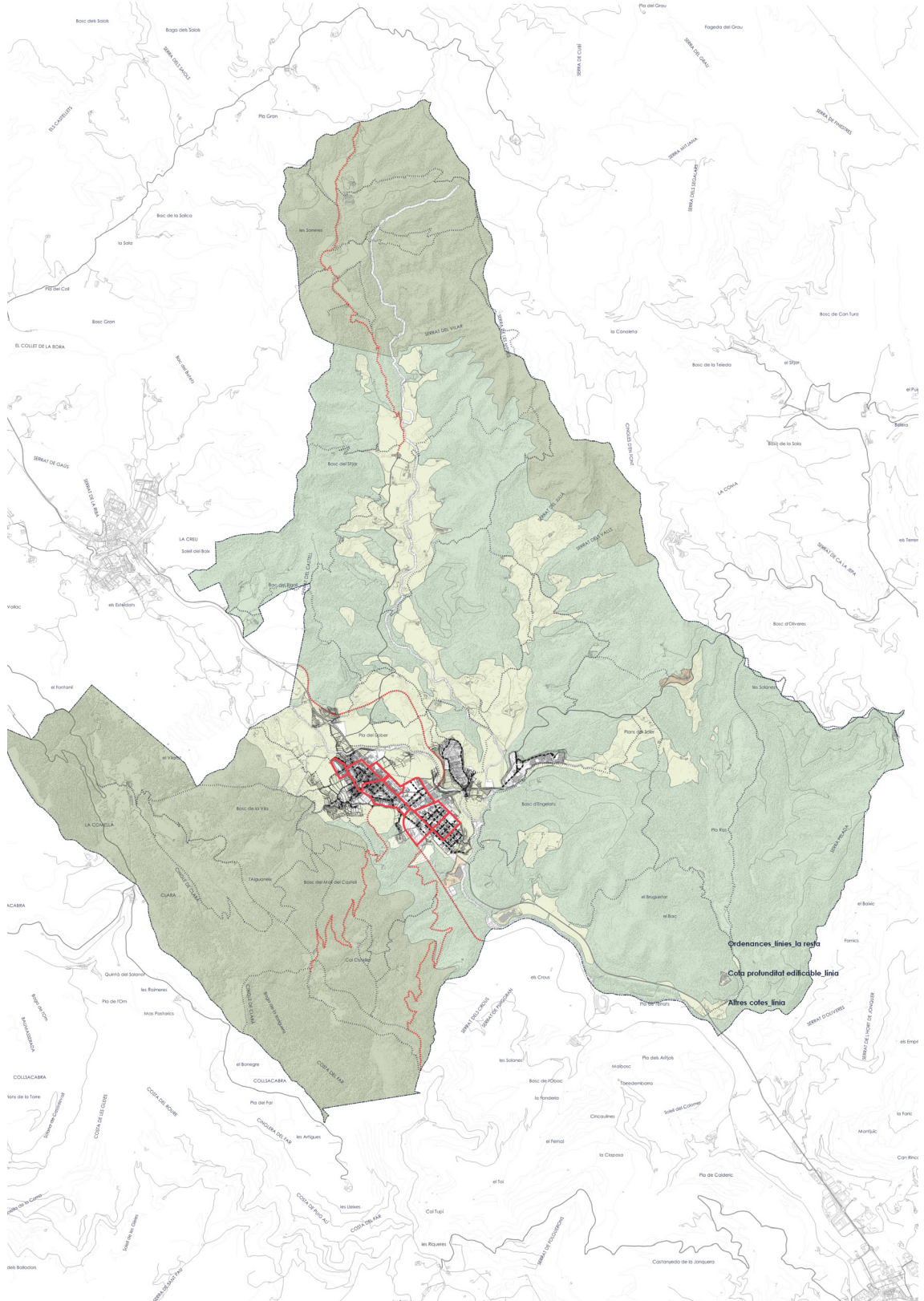
- 17.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a bicicletes, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

- 17.2 La xarxa d'itineraris per a bicicletes han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2.

Xarxa de mobilitat lleugera

Elaboració pròpia

- Eix urbà bàsic
- - - Eix urbà complementari
- · · · Camí rural estructurant
- · · · · Altres camins rurals



- 17.3 Els itineraris per a bicicletes han de ser continus, formant una xarxa i preferentment hauran de discórrer per vies ciclistes segregades o carrils-bici protegits.
- 17.4 La xarxa d'itineraris per a bicicletes s'ha de preveure connectada amb la xarxa de bicicletes de la resta del municipi i, si s'escau, amb la dels municipis veïns i s'ha de coordinar amb la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu.
- 17.5 Els itineraris per a bicicletes no es poden fer passar per carreteres de doble calçada ni per carreteres de calçada única amb una intensitat mitjana diària superior a 3.000 vehicles, llevat que es segreguin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció.
- 17.6 Es poden preveure itineraris de bicicletes per carrers de zona 30 en cohabitació amb la resta dels vehicles.

La xarxa de mobilitat lleugera d'aquest POUM s'estructura entorn a 4 grups segons la següent jerarquia:

- Eix urbà bàsic
- Eix urbà complementari
- Camí rural estructurant
- Altres camins rurals

Com s'ha explicat en apartats anteriors, la major part de la mobilitat interna al municipi es realitza a peu o amb bicicleta. Tot i així, s'entén que els carrers no compten amb les condicions òptimes per a aquest ús, supeditat generalment a estretes voreres que envolten les actuals illes.

Per tant, des d'aquest EAMG es proposa una xarxa urbana bàsica sobre la qual haurà de construir-se una mobilitat tova adequada.

En aquest sentit, la peatonalització de

vies, el canvi d'aparcaments per voreres de més amplada i la interconnexió dels principals pols d'activitat, atreta pels comerços, els equipaments i els espais lliures, han de ser apostes prioritàries.

L'estructura d'aquesta xarxa urbana bàsica defineix tres eixos longitudinals:

- La nova ronda definida pels sectors SUD - El Pla, SUD - l'Estació i els PAU Can Poeti i Carretera a Les Encies.
- La carretera C-63.
- La via perimetral que neix en el PAU de l'Àngel, continua pel centre històric, segueix el torrent i acaba a la zona de pícnic de la Parada del Jonquer.

D'altra banda, s'identifica una sèrie de vies transversals amb el potencial de tancar i interconnectar la proposta. Aquestes vies són el carrer Nou de la Vedruna, la rambla de Dolors Moreno, el carrer Noguers, el Carrilet, la GI-531 i el carrer Rocacorba.

La identificació d'aquestes vies està relacionada amb els espais lliures i equipaments definits en aquest POUM, facilitant la seva interconnexió i garantint la major accessibilitat possible.

Aquesta xarxa urbana es complementa amb la resta de vies, més relacionades amb el transport rodat (llevat del cas del centre històric). La major part d'aquesta xarxa està constituïda per carrers convencionals (espai segregat entre el vianant a les voreres i el vehicle a la calçada) amb una velocitat màxima de 30 km/h. Aquestes vies han de comptar, en tot cas, amb voreres i senyalització adequats per facilitar la mobilitat dels viants.

A escala territorial, tota l'atenció recau sobre el Carrilet, tant per transcendència històrica, com per formar part d'un entramat regional.

Finalment, la resta de camins rurals completen la xarxa municipal de vies no ur-

banes, que donen servei, en la majoria de les ocasions, també al trànsit rodat.

A continuació es relacionen paràmetres a tenir en compte a l'hora de definir itineraris de vianants:

- Els carrers nous haurien de reservar un mínim de 2,5 m per vianant a cada costat.
- Per facilitar el creuament dels vials nous proposats el POUM per part dels vianants es proposa pintar passos per vianants distants 100 metres un de l'altre, que és la distància recomanada.
- L'amplada mínima dels passos de vianants ha d'estar compresa entre 2 i 4 metres, en funció de la velocitat dels vehicles, si és superior a 50 km/h o no. La velocitat màxima permesa serà de 50 km/h i per tant serà suficient una amplada de 3 metres. La llargada màxima que els vianants poden superar amb plena seguretat és de 10 metres.
- Pas de vianants als quatre costats d'una cruïlla.
- Rampes i rebaixos de les voreres a tots els passos de vianants que es mantinguin a nivell de calçada, tal i com estableix el "Codi d'Accessibilitat de la Generalitat de Catalunya de supressió de barreres arquitectòniques", per millorar l'accessibilitat de les persones de mobilitat reduïda
- Als passos de vianants amb carril bici s'hi afegiran agregats durs i blancs per augmentar la resistència al lliscament.

En les vies locals que formin part d'un itinerari de vianants es fan les següents propostes:

- Limitar la velocitat a 30 Km/h.
- Aparcament en zig-zag (desviació de l'eix de la trajectòria) per fer complir la velocitat màxima.

6.4 XARXA D'ITINERARIS PER AL TRANSPORT PÚBLIC

49

El transport públic i col·lectiu funciona tan sols a nivell supramunicipal, per la qual cosa no hi ha autobusos amb itineraris interiors al municipi. Des d'aquesta perspectiva, i considerant que els teixits urbans són molt propers a Les Planes d'Hostoles, no cal proposar una nova xarxa d'autobusos internes, pràcticament limitant-se aquest EAMG a reconèixer l'oferta existent.

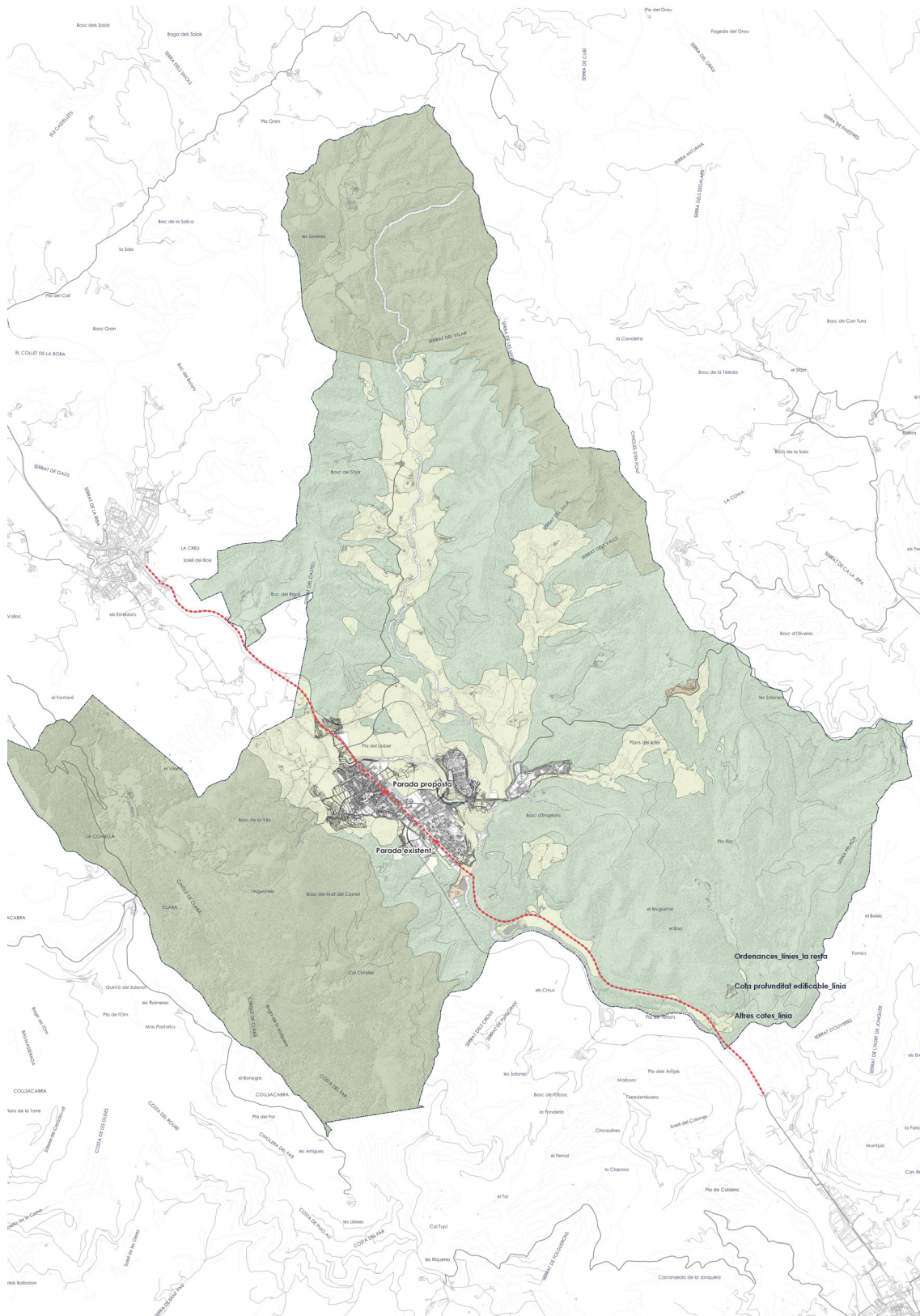
Per a la xarxa d'itineraris de l'transport públic i col·lectiu en superfície, l'article 16 de Decret 344/2006 estableix que:

- *16.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.*
- *16.2 La xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície, urbà i interurbà, s'ha de definir tenint en compte les línies d'autobús, de tramvies i d'altres sistemes de transport col·lectiu, existents i previstos en el moment de redacció del pla urbanístic. La xarxa també ha d'incorporar la previsió de carrils bus, la implantació de noves línies, el perllongament o el canvi de traçat de les existents.*
- *16.3 Aquests itineraris han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre de desplaçaments molt elevat i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2 i s'han de connectar amb la xarxa per a transport públic i col·lectiu de la resta del municipi i, si s'escau, dels municipis veïns.*
- *16.4 En la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu, les parades de les línies s'han de situar de manera coordinada amb els itineraris per a vianants i per a*

Xarxa de mobilitat lleugera

Elaboració pròpia

- Transport col·lectiu
- Parades



bicicletes i s'han de situar de manera que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.

- 16.5 L'espai destinat a parades per al transport col·lectiu i/o parades de taxi s'ha de configurar de manera que es respecti l'espai destinat als itineraris per a vianants i per a bicicletes i que es garanteixi la seguretat de les persones vianants i dels i de les ciclistes.
- 16.6 En carrers amb molt trànsit de vehicles que puguin dificultar la circulació del transport col·lectiu, s'han de preveure carrils bus-taxi a partir de 20 circulacions d'autobusos en l'hora punta o 120 circulacions diàries. En qualsevol cas, per freqüències inferiors, es farà l'estudi particular sobre la conveniència de la seva implantació.

Atès que els itineraris d'autobús a Les Planes d'Hostoles es limiten a recórrer la C-63, tant cap a Olot com a Girona, diversos aspectes de l'article 16 no són aplicables.

D'altra banda es tracta de connexions interurbanes, el traçat pot ser modificat per ser més amable amb la xarxa de mobilitat lleugera.

Els teixits urbans estan tan a prop els uns dels altres que fa innecessària la seva interconnexió amb autobús.

Per tant, una proposta que es pot fer des d'aquest EAMG és la substitució de l'actual parada d'autobús a l'altura del Jonquer per una altra assenyalada en el plànol annex.

Aquesta parada, molt més cèntrica i enfrontada a l'actual en sentit contrari, facilitaria una connexió directa amb la xarxa de mobilitat lleugera i, per tant, milloraria l'accessibilitat.

La proximitat a un carrer tan transitat

com la rambla de Dolors Moreno i el fet de situar-se en una via que connecta la C-63 amb la part posterior del SUD - de l'Àngel, ajuden a relacionar la xarxa de mobilitat lleugera amb la xarxa de transport públic.

7 ANNEX: PLÀNOLS

- Xarxa d'itineraris per a vehicles privats.
- Xarxa de mobilitat lleugera.
- Xarxa d'itineraris per al transport públic.