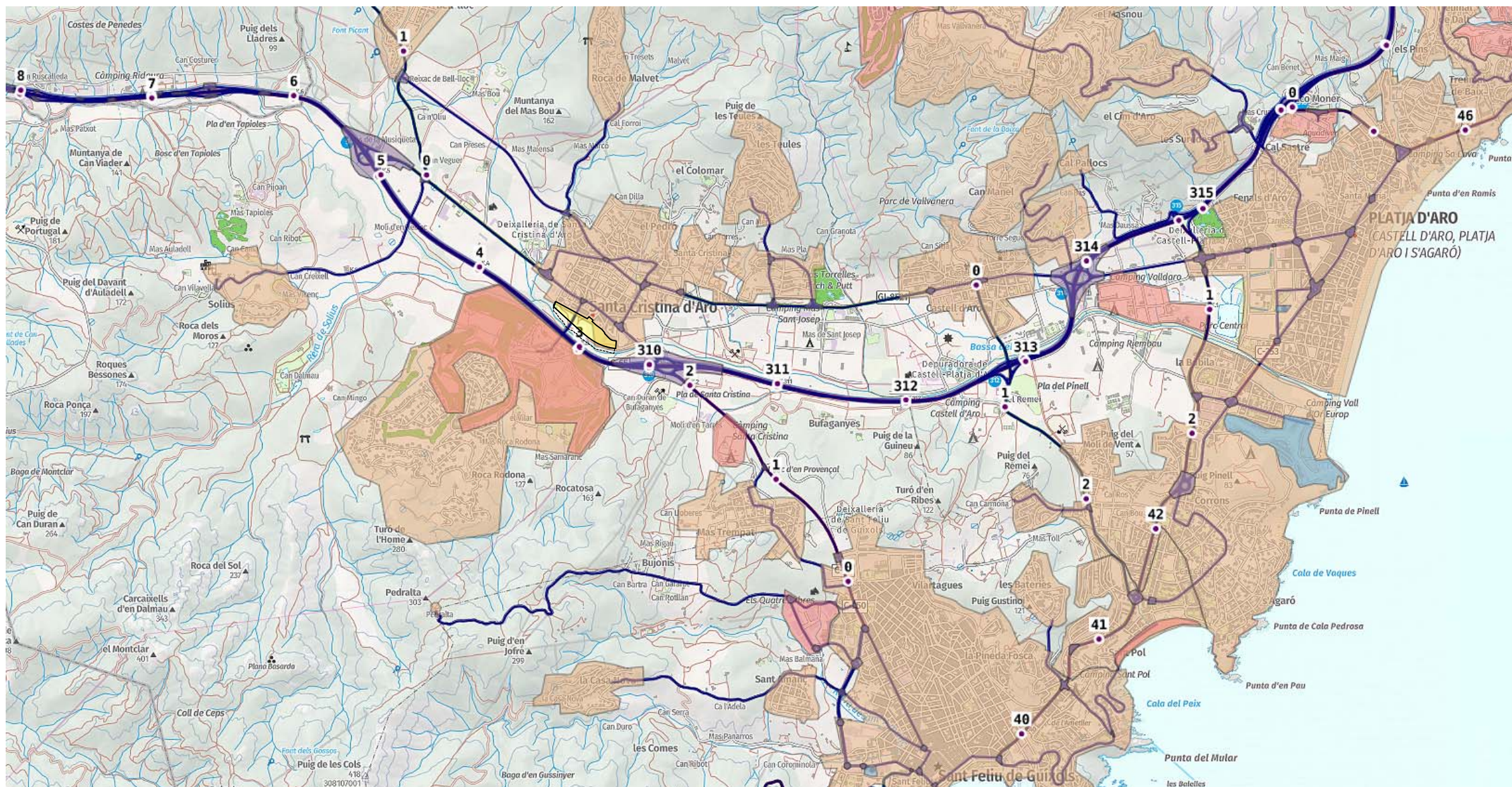




INFORME DE MOBILITAT

A L'ÀMBIT DEL **PLA PARCIAL URBANÍSTIC DEL SECTOR SUD 01 RIDAURA**, A SANTA CRISTINA D'ARO

JUSTIFICACIÓ DEL COMPLIMENT DE LES DETERMINACIONS DEL PLANEJAMENT URBANÍSTIC GENERAL SOBRE LA MOBILITAT SOSTENIBLE



Jordi Marcè International
Architecture & Engineering



Ajuntament de
Santa Cristina d'Aro

MAIG 2025

1. INTRODUCCIÓ.....	3
1.1. DADES GENERALS	3
1.1.1. IDENTIFICACIÓ DEL DOCUMENT	3
1.1.2. AGENTS DEL PROJECTE	3
1.2. ANTECEDENTS.....	3
1.3. MARC NORMATIU.....	4
1.4. OBJECTE	5
1.4.1. MARC GENERAL DEL PLA PARCIAL SUD 01 RIDAURA	5
1.5. OBJECTIUS.....	6
1.5.1. DETERMINACIONS DEL PLANEJAMENT URBANÍSTIC GENERAL SOBRE LA MOBILITAT SOSTENIBLE	6
1.5.2. OBJECTIUS DE L'ESTUDI DE MOBILITAT (EAMG).....	6
2. GENERALITATS DE L'ENTORN	7
2.1. SITUACIÓ.....	7
2.2. DESCRIPCIÓ DEL SECTOR	9
2.2.1. ESTAT ACTUAL	9
2.2.2. DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA DE PLANEJAMENT	10
3. CARACTERITZACIÓ DEL TERRITORI I LES XARXES. MOBILITAT ACTUAL.....	12
3.1. INFORMACIÓ GLOBAL.....	12
3.1.1. ÀMBIT GEOGRÀFIC DE LA MOBILITAT	12
3.1.2. DISTRIBUCIÓ HORÀRIA DE LA MOBILITAT	13
3.1.3. DISTRIBUCIÓ PER GÈNERE I EDAT	13
3.1.4. EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ I DEL PARC DE VEHICLES	14
3.2. MOBILITAT ACTUAL.....	15
3.2.1. XARXA VIÀRIA ACTUAL.....	15
3.2.2. TRANSPORT PÚBLIC	22
3.2.3. ITINERARIS A PEU.....	23
3.2.4. ITINERARIS EN BICICLETA.....	29
3.2.5. APARCAMENT	31
4. PROJECCIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA	32
4.1. MOBILITAT GENERADA SEGONS L'ORDENACIÓ PREVISTA.....	32
4.2. MOBILITAT FUTURA.....	33
4.3. PROJECCIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA	33

5. XARXES DE MOBILITAT I PROPOSTES PER ASSOLIR EL REPARTIMENT MODAL OBJECTIU	34
5.1. CONFIGURACIÓ DE L'ESPAI PER A VIANANTS	34
5.1.1. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS.....	34
5.1.2. ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS	35
5.2. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETA	36
5.2.1. XARXA ACTUAL.....	36
5.2.2. ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA DE BICICLETA	36
5.3. TRANSPORT COL·LECTIU	37
5.3.1. OFERTA ACTUAL.....	37
5.3.2. ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA DE TRANSPORT COL·LECTIU	38
5.4. XARXA VIÀRIA.....	38
5.4.1. XARXA ACTUAL.....	38
5.4.2. ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA VIÀRIA	40
5.5. RESERVES D'ESPAIS PER APARCAMENT	41
5.5.1. OFERTA ACTUAL.....	41
5.5.2. ACTUACIONS EN RELACIÓ A L'APARCAMENT	43
6. COSTOS APROXIMATS DE LES PROPOSTES	44
7. ANNEX CARTOGRÀFIC.....	45

1. INTRODUCCIÓ

1.1. DADES GENERALS

1.1.1. IDENTIFICACIÓ DEL DOCUMENT

Projecte:	Informe de Mobilitat a l'àmbit del Pla Parcial Urbanístic SUD 01 Ridaura - Santa Cristina d'Aro. Justificació del compliment de les determinacions del planejament urbanístic general sobre la mobilitat sostenible
Emplaçament:	Av. Ridaura, C. Salvador Espriu, C. de la Plataneda
Municipi:	Santa Cristina d'Aro

1.1.2. AGENTS DEL PROJECTE

Promotor:	TURISTIME SL, NIF B17537440 Av. Orça s/n, 17251 Calonge i Sant Antoni, Girona
Redactor:	JORDI MARCÈ ARQUITECTES INTERNATIONAL SL, NIF B66200825 Via Augusta 9, 2-2, 08006 Barcelona

1.2. ANTECEDENTS

El present Informe de Mobilitat es redacta en el marc de tramitació del **Pla Parcial SUD 01 Ridaura** de Santa Cristina d'Aro. S'estructura com un estudi d'avaluació de la mobilitat generada i inclou la justificació del compliment de les determinacions del POUM sobre la mobilitat sostenible.

La revisió del POUM de Santa Cristina d'Aro ha estat aprovada provisionalment el 28/03/2023. El planejament general està doncs actualment en la fase final de tramitació; per tant, el Pla Parcial el pren com a base normativa, justificant al mateix temps el compliment de la normativa urbanística anterior, encara vigent.

El POUM de Santa Cristina d'Aro defineix el sector de planejament SUD 01 - Ridaura amb els objectius declarats de ***“completar el teixit urbà entre el nucli urbà de Santa Cristina i el Ridaura, conformant l'Avinguda del Ridaura com un dels eixos estructuradors del nucli central de Santa Cristina d'Aro”*** i ***“completar el sistema d'espais lliures d'aquest nucli central amb la formació del Parc Ridaura”***. Es tracta d'un sector vital pel creixement del municipi, per la seva ubicació estratègica a prop del centre del nucli urbà i com a futura façana fluvial de Santa Cristina d'Aro.

1.3. MARC NORMATIU

D'acord amb l'establert en l'article 66 del TRLUC (DL 1/2010), els plans parcials urbanístics han d'incloure la justificació que es compleixen les determinacions del planejament urbanístic general sobre mobilitat sostenible. El present informe es redacta com a justificació en el marc de la llei i s'estructura com un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, amb un apartat específic de justificació de compliment de les normes del POUM.

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat, significa un canvi de tendència en el model de mobilitat. La Llei estableix els principis, els objectius i els altres requisits específics que han de desenvolupar els corresponents instruments de planificació de la mobilitat i, entre aquests, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada (en endavant EAMG).

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 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 EAMG.

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 del Pla Parcial d'aquest sector, cal tenir en compte com a antecedents els estudis i altres documents anteriors referents a la mobilitat que s'hagin desenvolupat al municipi, especialment en relació als estudis de mobilitat generada publicats al registre de planejament únic de la Generalitat de Catalunya.

1.4. OBJECTE

1.4.1. MARC GENERAL DEL PLA PARCIAL SUD 01 RIDAURA

El sector SUD 01 Ridaura és un àmbit de 46.800m², és una àrea d'especial importància pel municipi de Santa Cristina d'Aro, per la seva ubicació en la façana del nucli urbà de Santa Cristina, cap a l'eix hídric vertebrador del Ridaura i la carretera C-31/C-65, principal via d'accés que creua el municipi.

Es tracta d'un àmbit de planejament molt antic, definit ja des del 2007 en el POUM del municipi; donat que no s'havia desenvolupat, la revisió del POUM per donar compliment a la sentència 114/2013 del TSJC en redueix la superfície d'aquest sector, així com d'altres sectors SUD que no s'havien desenvolupat. Es passa així dels 6,95Ha inicials a 4,64Ha, però mantenint la vinculació d'un àmbit de SNU de 2,50Ha com a zona verda.

Finalment, el POUM de Santa Cristina d'Aro, aprovat en el ple de l'Ajuntament el 25 de novembre de 2024, defineix el sector com un àmbit de 4,68Ha de sòl urbanitzable que té associat un àmbit de 2,22Ha de sòl no urbanitzable, resultat de la primera definició del sector. Aquest sòl no urbanitzable representa la franja més propera a la llera del Ridaura i es preveu conservar com a zona verda. Amb la urbanització del sector s'aconseguirà donar un accés correcte a l'actual equipament construït (procedent d'una cessió anticipada) de l'Espai Ridaura.

El POUM de Santa Cristina d'Aro es va aprovar l'any 2008 i actualment s'està tramitant una revisió de POUM, amb aprovació provisional 28/03/2023. L'antic planejament (encara vigent) havia quedat tocat per diverses sentències i va ser tombat definitivament el 2013. Després de set anys de tramitació per restituir el planejament, al novembre de 2024 el ple de l'Ajuntament va aprovar per unanimitat el Text Refós de la revisió del POUM (el nou POUM), que ha incorporat les esmenes derivades de nombrosos informes tècnics i judicials.

El document espera ara l'aprovació definitiva per part d'Urbanisme de la Generalitat i un dictamen pendent de Costes de l'Estat.

El POUM de Santa Cristina d'Aro defineix el SUD 01 Ridaura amb l'objectiu de completar el teixit urbà de Santa Cristina i preveu que es desenvoluparà al primer i segon sexenni; aquest sector ja estava inclòs al planejament anterior POUM 2007, que ja establia en la agenda l'execució en 4 anys. L'actual POUM redueix la extensió en el sòl urbanitzable delimitat, i manté els terrenys del parc fluvial del Ridaura classificats com a sòl no urbanitzable vinculats al sector. De les 6,95ha del sector del POUM 2007, es passarà a 4,68ha en sòl urbanitzable i 2,22ha en SNU.

Es tracta, doncs, d'un sector que el municipi preveu desenvolupar des de fa 15 anys, una zona vital pel creixement del municipi, per la seva situació contigua al sòl urbà consolidat, al costat de l'Ajuntament i en primer pla mirant des de la carretera C-31, que acompanya el Ridaura en aquest tram.

El sector del Pla Parcial té la particularitat de que la reserva de sòl per a equipaments queda ja consolidada després de l'aprovació definitiva del primer Pla Parcial del sector, de l'any 2006, quan en la zona corresponent s'edifica l'equipament cultural Espai Ridaura. Una altra particularitat és el fet d'incorporar 2,22Ha de SNU que es preveu conservar en el seu estat natural com a zona verda – filtre de protecció cap a la llera del riu i la carretera.

Amb aquestes premisses, el nou Pla Parcial del sector proposa una ordenació basada en les consideracions fonamentals següents:

- L'àmbit té el paper de completar el creixement de la ciutat en base als dos eixos viaris estructurals;
- Completar el sistema d'espais lliures d'aquest nucli central amb la formació del Parc Ridaura;
- Crear unes connexions per a vianants entre el nucli urbà i el nou Parc Ridaura;
- Soterrar totes les instal·lacions aèries existents;
- Allunyar l'edificació del límit amb la riera de Ridaura;
- Es consolidarà la parcel·la d'equipaments, creant uns accessos correctes a l'edifici.

Criteris d'ordenació del Pla Parcial per al Sistema Viari

Es mantindrà com a principals eixos viaris estructurals el carrer Salvador Espriu i l'Avinguda Ridaura, i es crearà un vial nou, també d'accés rodat al sud del sector des de la zona d'equipaments fins a l'Avinguda Ridaura. Aquest nou vial també resoldrà correctament l'accés a l'equipament.

La resta de carrers tindran l'accés restringit de vehicles i es facilitaran els accessos de vianants des del nucli urbà fins al parc Ridaura.

1.5. OBJECTIUS

1.5.1. DETERMINACIONS DEL PLANEJAMENT URBANÍSTIC GENERAL SOBRE LA MOBILITAT SOSTENIBLE

El principal document normatiu de base per la redacció del present estudi és **el document de mobilitat del POUM**, de l'any 2023.

Susana Vega
Roca - DNI
40536247N
(SIG)

Es tracta de l'**Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada** realitzat per l'equip tècnic de **GeoServei SL** en el marc de tramitació del POUM (2017).



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA (EAMG)



El POUM incorpora conclusions i recomanacions de l'EAMG entre els seus objectius estratègics. L'apartat de memòria inclou un anàlisi detallat de l'estat actual de la xarxa viària i la mobilitat del municipi. El document normatiu inclou previsions concretes sobre els aparcaments, el sistema viari, el sistema d'espais lliures i els projectes d'urbanització, entre altres.

L'anàlisi de l'EAMG del POUM es pren com a base per redactar l'apartat **4.2.3.1 Infraestructures de mobilitat**. El compliment de les determinacions del POUM es justifica en els Capítols **5 Xarxes de mobilitat i propostes per assolir el repartiment modal objectiu** i **6 Aparcament** d'aquest document.

L'apartat **4.2** de la memòria descriptiva i justificativa del POUM, **Propòsits i determinacions de caràcter general**, inclou un propòsit específic relacionat amb una mobilitat més sostenible. La descripció d'aquesta estratègia és molt general, però es veu reflectida en la proposta de desenvolupament de la xarxa viària del municipi, dels carrils bici i la via verda, amb els criteris i objectius següents:

- *Mantenir l'estructura general bàsica del POUM-CS heretades del POUM/2008*
- *Adaptar la xarxa viària a la nova situació resultant de la revisió dels sòls urbanitzable*
- *Actuar sobre la mobilitat local amb mesures de pacificació i millora en la qualitat de l'espai públic*
- *Potenciar el Ridaura com a eix estructurador reforçant el Parc Fluvial*
- *Millorar la connexió entre les zones verdes urbanes i integrar els espais lliures que resulten dels tres sectors de sòl urbanitzable ordenats*
- *Planificar de forma unificada el sistema territorial d'espais oberts i els espais lliures urbans*
- *Reforçar l'anella verda que estructura espais lliures amb la via verda i connectar els espais centrals amb els EIN.*

4.2.3.1 INFRAESTRUCTURES DE MOBILITAT

Es manté l'ordenació d'una estructura viària bàsica que connecti les diferents àrees urbanes a partir de les vies d'accés al municipi i de les vies transversals i eixos nord-sud que, en el seu conjunt, constitueixen la xarxa bàsica del municipi. Aquesta xarxa permet la superposició d'una trama viària per a vianants i de carril bici en bona part del seu recorregut, per tal de connectar les principals zones verdes, espais lliures urbans i equipaments i connectar amb els principals camins i vies rurals.

L'Ajuntament de Santa Cristina, en els últims anys, ha procurat millorar les condicions de la xarxa local i reduir o anular part de les afectacions viàries que el planejament vigent determinava sobre elements principals de la xarxa bàsica, com les actuacions sobre les carreteres de Girona a Sant Feliu i de Santa Cristina a Castell d'Aro, en alguns casos amb intervencions d'urbanització i millora, i en alguns altres procedint a modificacions puntuals del POUM per tal d'evitar afectacions innecessàries sobre edificacions i activitats situades en front les carreteres.

L'estructura viària, mes enllà de les actuacions de millora i/o reurbanització fetes en diferents àmbits del sòl urbà consolidat, s'ha reforçat amb les aportacions fetes gràcies al desenvolupament dels quatre sectors de sòl urbanitzable que en aquests període s'han executat.

1.5.2. OBJECTIUS DE L'ESTUDI DE MOBILITAT (EAMG)

Amb relació a la mobilitat, l'EAMG del Pla Parcial del sector SUD 01 Ridaura de Santa Cristina d'Aro 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 i les Directrius Nacionals de Mobilitat.

Els objectius a assolir, que venen fixats per aquest marc, principalment són:

- Prioritzar els modes no motoritzats (a peu i en bicicleta) en el disseny urbà del municipi, tant en la vitalitat actual com en la prevista en futurs desenvolupaments urbanístics.
- Disposar d'una xarxa d'itineraris per a vianants accessible que connecti els principals centres atractors de mobilitat del municipi.
- Desenvolupar una xarxa d'itineraris per a bicicletes que garanteixi la cobertura de tot el municipi.
- Garantir la connexió en les diferents xarxes de transport (vianants, bicicletes, vehicle privat, transport col·lectiu) del sector en relació a la resta del nucli urbà.
- Garantir l'accés a la xarxa de transport col·lectiu (tant en cobertura territorial com en capacitat de l'oferta de transport col·lectiu).
- Fomentar l'ús racional 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.
- Definir els espais necessaris per a les operacions de càrrega i descàrrega.
- Garantir l'impuls de la mobilitat elèctrica.

2. GENERALITATS DE L'ENTORN

2.1. SITUACIÓ

El sector **SUD 01 Ridaura** està ubicat en el límit sud del nucli urbà principal de Santa Cristina d'Aro, al costat de l'Ajuntament i a la vora del riu, just a l'entrada al nucli urbà des de la carretera comarcal C-65/C-31 i des de l'Avinguda Ridaura, que connecta amb la urbanització del Golf Costa Brava.

Té la particularitat, explicada en l'apartat anterior, que la reserva de sòl per a equipaments queda ja consolidada després de l'aprovació definitiva del primer Pla Parcial del sector, de l'any 2006, quan en la zona corresponent s'edifica l'equipament cultural Espai Ridaura. Una altra particularitat és el fet d'incorporar 2,22Ha de SNU que es preveu conservar en el seu estat natural com a zona verda – filtre de protecció cap a la llera del riu i la carretera.



FIGURA 1 FOTO AÈRIA I MAPA BASE (HIPERMAPA SIG.GENCAT) DEL NUCLI URBÀ PRINCIPAL DE SANTA CRISTINA D'ARO AMB LA UBICACIÓ DE L'ÀMBIT. S'OBSERVA LA ESTRATÈGICA EL SECTOR – FUTURA FAÇANA DEL NUCLI URBÀ CAP AL RIU I LA CARRETERA. 1_ SÒL URBANITZABLE 2_ SNU (ZONA VERDA)

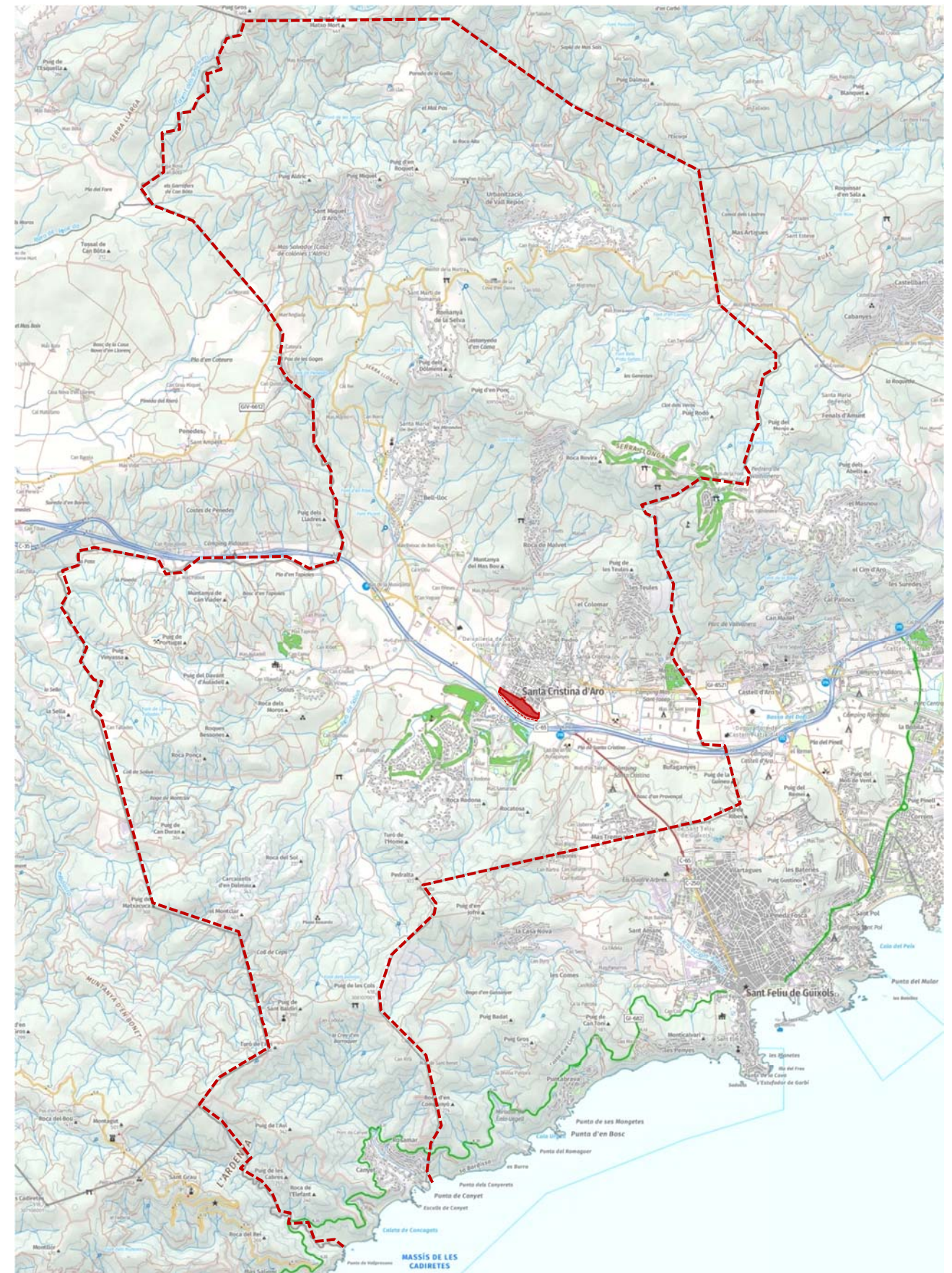


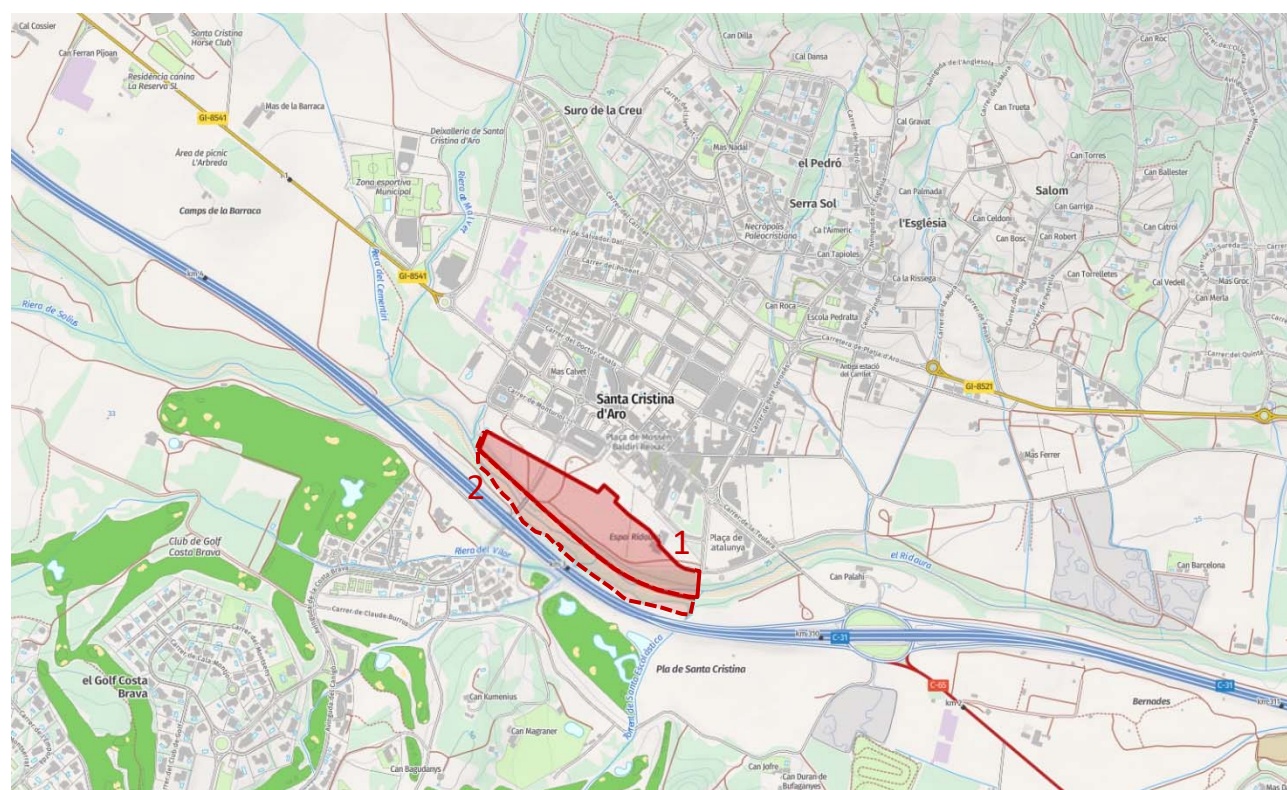
FIGURA 2 MAPA DE LOCALITZACIÓ DEL SECTOR SUD 01 RIDAURA EN L'ÀMBIT MUNICIPAL. ORIGEN: ICGC



FIGURA 3 MAPA DE LOCALITZACIÓ DEL SECTOR SUD 01 RIDAURA EN RELACIÓ AMB LES XARRES DE CARRETERES I EL SISTEMA URBÀ (SANT FELIU DE GUÍXOLS – SANTA CRISTINA D'ARO – CASTELL D'ARO, PLATJA D'ARO I S'AGARÓ)

2.2. DESCRIPCIÓ DEL SECTOR

2.2.1. ESTAT ACTUAL



FIGURES 4 I 5 ESTAT ACTUAL DEL SECTOR – FOTO AÈRIA DE L'ÀMBIT I MAPA DE SITUACIÓ AMB L'ENTORN URBÀ. ORIGEN: MEMÒRIA DEL PLA PARCIAL

El sector del Pla Parcial és l'àmbit definit en el POUM, que l'anomena SUD 01 Ridaura.

El sector està ubicat en el límit del nucli urbà principal de Santa Cristina d'Aro, una zona urbana consolidada coneguda com La Teulera. És un terreny sensiblement pla, amb una inclinació inferior al 2%. El punt més alt (vèrtex Nord del sector) es troba a la cota +30,86 i el punt més baix de la zona de sòl urbà, a l'extrem sud-est, es troba a la cota +26,96. El terreny SNU baixa fins a la cota +25,00 i és igual de pla, fins arribar just al límit amb la llera del riu, on es forma un petit vessant de baixada.

El terreny té forma irregular allargada, de dimensions aproximades de 560x120m, més estret als extrems. Està orientat amb el costat llarg paral·lel al Ridaura i a la carretera, en direcció NO-SE. És en gran part un terreny agrícola sense ús, antics camps de cultius amb vegetació baixa ruderal i arbres aïllats, que s'ubiquen en general cap al límit sud-oest, en la futura zona verda i en una àrea del centre del sector.

L'única edificació existent al sector és l'equipament cultural Espai Ridaura. També s'ha identificat una construcció auxiliar corresponent a una estació transformadora. El cable elèctric de mitja tensió que dona servei al centre de Santa Cristina passa pel sector en sentit longitudinal i connecta amb aquesta ET.

L'àmbit limita amb sòls urbans consolidats, carrers, l'espai fluvial del Ridaura (futur parc fluvial), terrenys del sistema hídric i futura vialitat. Aquests són els límits del sector, a nivell de detall, considerant la franja de SNU associada com a part del sector SUD i aproximant l'orientació de l'eix principal longitudinal del sector com a est-oest (en realitat és ESE-ONO):

- Al **Nord** limita amb carrers i sòls urbans consolidats:
 - el carrer de Salvador Espriu i, a l'altre costat del carrer, amb illes edificades de sòl urbà consolidat, amb ús predominant residencial;
 - en un tram de 42m de longitud, amb la parcel·la de la casa de la Vila;
 - en un tram de 115m, amb les parcel·les de la Carretera Antiga – tram pendent d'urbanitzar que continuarà el carrer Salvador Espriu;
- Al **Nord-Est** limita amb la prolongació del carrer Gaziel;
- A l'**Est** limita amb la Plaça Catalunya i la seva àrea d'aparcament de superfície;
- Al **Sud i Sud-Oest** limita amb l'espai fluvial del Ridaura;
- A l'**Oest** limita amb terrenys del sistema hídric i futura vialitat (prolongació prevista del carrer Salvador Espriu cap a la rotonda del carrer de la Teulera – oest).

Globalment el sector té una superfície de 46.800m² i comprèn 7 parcel·les de propietat privada, 1 parcel·la d'equipament municipal (cessió del sector vinculada a l'aprovació d'un Pla Parcial anterior en el mateix àmbit) i una zona de sistema viari.

La zona urbana contigua és predominant residencial, amb edificis en general de PB+3PP, amb alineació a vial i locals comercials en planta baixa; destaquen els equipaments, edificis destacats de volumetria específica, com la casa de la Vila o el mateix Espai Ridaura.

FIGURES 6 I 7 ESTAT ACTUAL DEL SECTOR – FOTO DE L'EQUIPAMENT PÚBLIC (ESPAI RIDAURA) AMB L'APARCAMENT INFORMAL EXISTENT AL SEU VOLTANT I FOTO DE L'AVINGUDA RIDAURA EN EL CENTRE DE L'ÀMBIT, MIRANT CAP AL FRONT URBÀ



2.2.2. DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA DE PLANEJAMENT

La premissa fonamental del Pla Parcial és que aquest creixement necessari del nucli urbà principal de Santa Cristina s'ha de produir amb criteris de sostenibilitat i integració ambiental i paisatgística, segons els criteris dels documents normatius d'abast territorial com el PTPCG o el PDURSNS_LG. Així doncs, respecte a propostes de planejaments anteriors, l'actual proposta de Pla Parcial es basa en els criteris següents:

- **Allunyar les edificacions de la llera del Ridaura**, la zona inundable i la carretera, concentrant tot el sostre en la franja més propera al casc urbà consolidat; d'aquesta manera, la trama urbana té continuïtat i es genera **un gran espai de transició – frontissa cap al riu**; el resultat és una **edificació compacta** i una superfície més gran de terreny sense alterar;
- Completar la zona verda prevista en el SNU amb una àrea que connecta amb el centre urbà, com a **eix verd transversal**;
- Fer possible la construcció de parcs-parkings en l'espai lliure de les parcel·les edificables; aquest criteri respon a la voluntat d'anticipar-nos a futurs efectes del canvi climàtic, que podrien incrementar els riscos d'inundació, i mitigar aquests efectes de la manera més natural i respectuosa amb el medi ambient – **els parcs-parkings seran àrees drenants**; el Pla Parcial no prohibeix la construcció de soterranis, però farà possible en el seu marc normatiu la creació d'aquests parkings verds en superfície.

La proposta d'ordenació manté la trama viària prevista en els documents de planejaments anteriors, amb ajustos puntuals: es mantenen els carrers perimetrals i la majoria dels carrers transversals, es manté la parcel·la d'equipaments i es proposen noves zones verdes. El resultat és una zonificació que permet l'edificació compacta, en la franja nord de l'àmbit.



Els habitatges de protecció pública seran ubicats en 2 illes situades a l'extrem nord del sector (al final del carrer Jacint Verdaguer) i al costat de la parcel·la d'equipament amb l'espai Ridaura (al final del carrer Gaziel). El criteri és la ubicació disseminada en el sector, en edificis 100% de protecció per facilitar la gestió i accelerar-ne la construcció; s'ha buscat també la proximitat de zones verdes i equipaments.

Els habitatges destinats al mercat lliure es disposen en 3 illes, simètricament davant del front edificat del carrer longitudinal Salvador Espriu, amb la voluntat de completar el paisatge urbà d'aquest carrer que ens fa de límit del sector cap al centre de Santa Cristina.

Els edificis estaran ubicats a la part nord de les parcel·les respectives (i del sector), amb accés des del carrer Salvador Espriu, i cap al sud l'espai lliure de la parcel·la serà a tots els efectes una zona verda privada, on es podrà preveure aparcaments verds drenants tipus parc-parking.

El desenvolupament del sector suposarà una nova mobilitat vinculada a:

- **Nou sostre residencial: 29.016m² de sostre**, corresponents a **290 habitatges** (174 habitatges lliures i 116 HPO), ocupant una superfície de sòl de 24.660m² (16.465m² – habitatges lliures i 8.195m² – HPO);
 - **6.234m² de sòl destinats a zones verdes**, a més de la zona de 2,12Ha de SNU que formava part del sector amb el planejament anterior i va ser desclassificat (parc fluvial);
 - **5.451m² destinats a equipament**;
 - **6.823m² de sòl destinat a vialitat**.
- Qualificació



Qualificació urbanística

Superfície Parcel·la

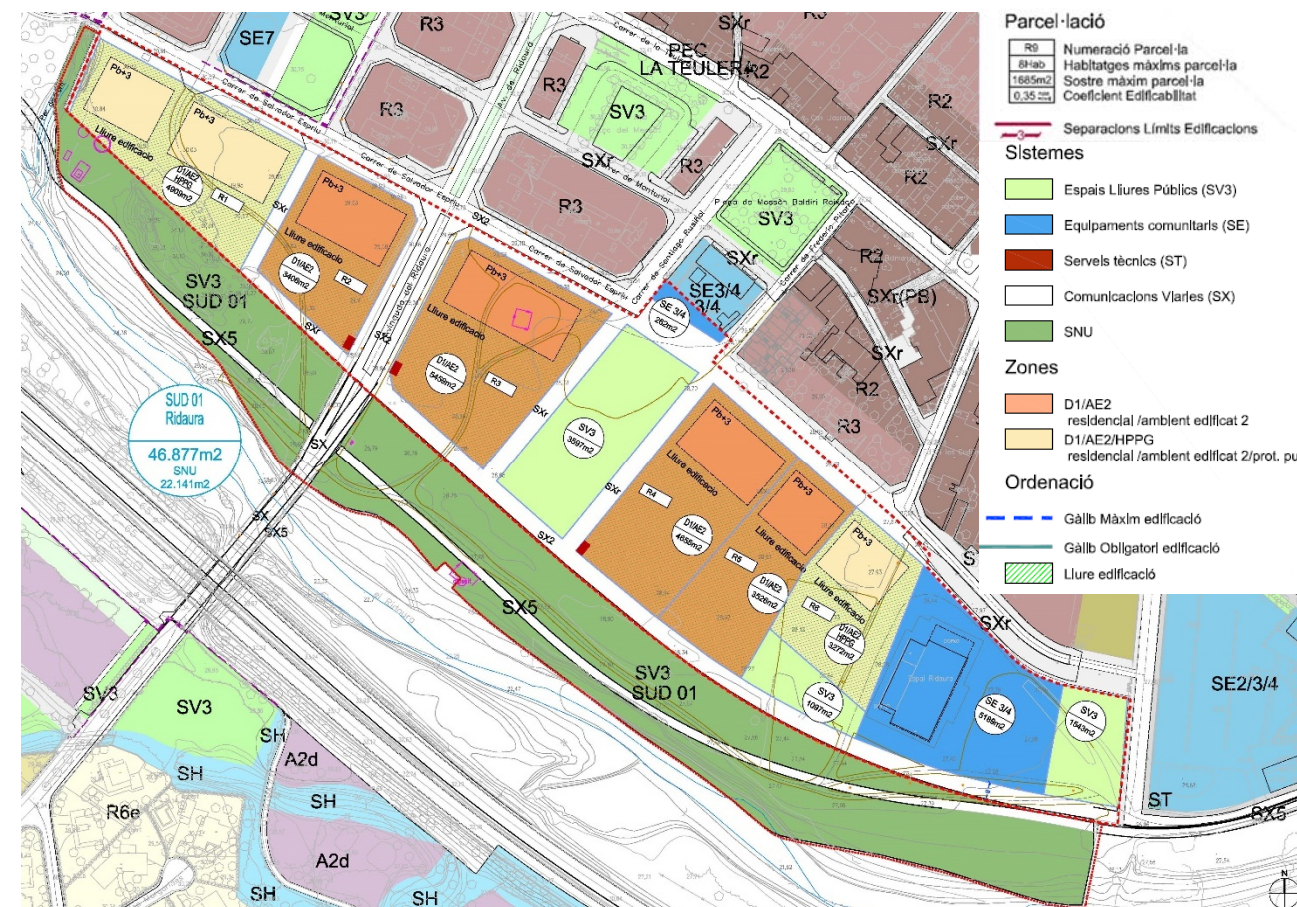


FIGURA 8 PROPOSTA D'ORDENACIÓ – ZONIFICACIÓ. ORIGEN: PLA PARCIAL

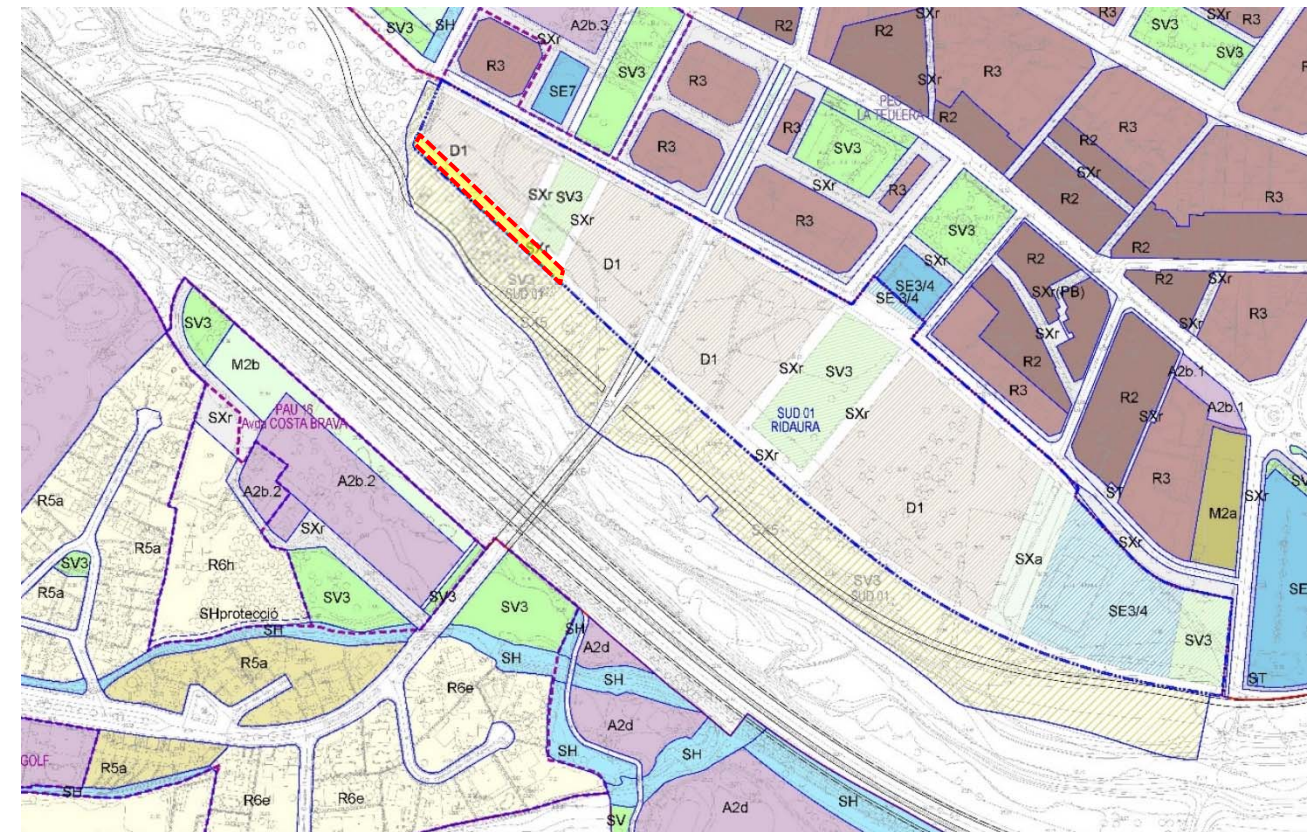


FIGURA 9 ESQUEMA VIARI DEL POUM

TRAM DE CARRER QUE EL PLA PARCIAL NO PREVEU (INNECESSARI)

L'esquema viari proposat a l'interior del sector per connectar la trama viària de l'entorn s'aprecia en els plànols normatius del POUM. És un esquema que estén els carrers del centre urbà i els eixos verds. Els carrers actuals que es perllonguen són:

- Vials que creuen el sector en [sentit transversal](#):
 - Carrer de Josep Pla;
 - Carrer de Santiago Rusiñol;
 - Carrer de Frederic Pitarra.
- Vial que creua el sector en sentit longitudinal:
 - Carrer de Salvador Espriu.

Les alternatives estudiades i la proposta d'ordenació escollida del Pla Parcial examinen aquest traçat proposant una millora puntual, d'acord amb la nova ordenació proposada. Com a resultat de la zonificació proposada, es considera innecessari el tram de carrer longitudinal del límit sud del sector (previst inicialment en el POUM) i en canvi altres trams adquireixen més importància, d'acord amb els usos proposats. El Pla parcial proposa redistribuir les zones verdes del sector per millorar l'encaix amb l'edificació prevista; l'esquema viari proposat és coherent amb aquesta proposta d'ordenació.

3. CARACTERITZACIÓ DEL TERRITORI I LES XARXES. MOBILITAT ACTUAL

3.1. INFORMACIÓ GLOBAL

3.1.1. ÀMBIT GEOGRÀFIC DE LA MOBILITAT

En aquest apartat es presenten les dades referents al comportament de la mobilitat de la zona del projecte i del municipi de Santa Cristina d'Aro. Com a informació de base disposem de l'estudi de mobilitat (EAMG) del POUM, realitzat per GeoServei l'any 2023 i de dos fonts estadístics amb informació oficial no massa actualitzada: l'Enquesta de Mobilitat Obligada 2001 (que analitza el comportament del primer desplaçament del dia per raó de treball o d'estudis de la població de més de 16 anys) i de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2006 (que analitza la mobilitat quotidiana dels residents a les comarques gironines de 4 anys i més).

L'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2006 (EMQ) de les Comarques Gironines indica que es realitzen un total de 2.049.407 desplaçaments en un dia feiner (etapes de desplaçament). D'aquests el 67% són desplaçaments intramunicipals, mentre que el 33% són desplaçaments intermunicipals.

MODE	DISTRIBUCIÓ
No motoritzat	43,6%
Transport col·lectiu	4,6%
Vehicle privat	51,8%

TAULA 1 DISTRIBUCIÓ MODAL DE LA MOBILITAT EN DIA FEINER A LES COMARQUES GIRONINES (2006). ORIGEN: ENQUESTA DE MOBILITAT QUOTIDIANA (2006)

L'Enquesta de Mobilitat Obligada (EMO) per motius de treball de Santa Cristina d'Aro mostra un predomini de l'ús del vehicle privat en tots els desplaçaments. Cal destacar que ens els desplaçaments interns, destaca l'ús dels modes no motoritzats, sent de 29%. L'ocupació del vehicle privat és d'1,20 ocupants/vehicle.

MODE	DESPLAÇAMENTS INTERNS	DESPLAÇAMENTS EXTERN ATRETS	DESPLAÇAMENTS EXTERN GENERATS	TOTAL
No motoritzat	29,05%	1,02%	0,29%	7,63%
Transport col·lectiu	0,28%	2,30%	2,17%	1,73%
Vehicle privat	70,67%	96,68%	97,54%	90,64%
TOTAL	24,83%	27,18%	47,99%	

TAULA 2 DISTRIBUCIÓ MODAL DE LA MOBILITAT PER MOTIUS DE TREBALL 2001. ORIGEN: IDESCAT - EMO (2001)

L'índex d'autocontenció (relació entre els desplaçaments laborals dins del municipi i els desplaçaments totals, dins i fora) és a Santa Cristina d'Aro de 39%. En el cas dels desplaçaments per raó d'estudis, aquest índex és de 10%. En total, l'índex d'autocontenció per a mobilitat obligada és de 26,4%; és un valor baix, que indica una alta dependència del vehicle privat i explica també, en part, les altes xifres de l'índex de motorització municipal (veure apartat 3.1.4).

Segons dades de l'EMO de 2001, a Santa Cristina d'Aro es realitzaven uns 1.744 desplaçaments diaris per raons d'estudis o de treball, dels quals només 26,43% eren interns i la resta de connexió amb altres municipis: la meitat del total, 50,29%, eren desplaçaments dels residents de santa Cristina d'Aro a altres municipis de la zona i el 23,8% restant eren persones d'altres municipis que es desplaçaven cap a Santa Cristina d'Aro. Entre els desplaçaments de connexió, la mobilitat atreta al municipi té doncs menys pes que la mobilitat generada cap a altres municipis, amb un 23,28% i un 50,29% respectivament.

TIPUS DE DESPLAÇAMENT	NÚM.	%
Interns	461	26,43%
Homes	274	15,71%
Dones	187	10,72%
A altres municipis	877	50,29%
Homes	515	29,53%
Dones	362	20,76%
Des d'altres municipis	406	23,28%
Homes	264	15,14%
Dones	142	8,14%
TOTAL	1.744	100,00%

TAULA 3 MOBILITAT GENERADA I ATRETA A SANTA CRISTINA D'ARO PER RAÓ DE TREBALL O D'ESTUDIS (2001). ORIGEN: IDESCAT - EMO (2001)

POBLACIÓ	TOTAL
Residents ocupats a dins	448
No residents ocupats a dins	402
Residents ocupats a fora	750
Residents ocupats a diversos municipis	202
Llocs de treball localitzats	850
Població ocupada resident	1.400
Diferència llocs localitzats - residents	-550

TAULA 4 POBLACIÓ OCUPADA RESIDENT I LLOCS DE TREBALL LOCALITZATS – SANTA CRISTINA D'ARO (2001). ORIGEN: IDESCAT

Mobilitat Obligada en viatges/dia						
Desplaçaments	Per motius de feina			Per motius d'estudis		
	Homes	Dones	Total	Homes	Dones	Total
Desplaçaments						
Desplaçaments interns	265	183	448	9	4	13
Desplaçaments a altres municipis	449	301	750	66	61	127
Desplaçaments des d'altres municipis	263	139	402	1	3	4
Total generats*	714	484	1198	75	65	140
Total atrets*	263	139	402	1	3	4
Diferència entrades i sortides	-451	-345	-796	-74	-62	-136

Nombre de desplaçaments diaris amb origen o destinació Santa Cristina d'Aro. Font: elaboració pròpia a partir de dades EMO 2001

*Total generats: Suma dels desplaçaments interns i dels desplaçaments cap a altres municipis

*Total atrets: Desplaçaments des d'altres municipis

TAULA 5 NOMBRE DE DESPLAÇAMENTS DIARIS AMB ORIGEN O DESTINACIÓ SANTA CRISTINA D'ARO (BASAT EN DADES D'EMO 2001). ORIGEN: EAMG – POUM (2023) GEOERVEI

Per altra banda, segons dades de l'EMQ de 2006 de les comarques gironines, les principals relacions intercomarcals de major magnitud del Baix Empordà en dia feiner es produeixen amb; el Gironès (32.000 desplaçaments/dia), l'Alt Empordà (8.800 desplaçaments/dia) i la Selva (4.300 desplaçaments/dia).

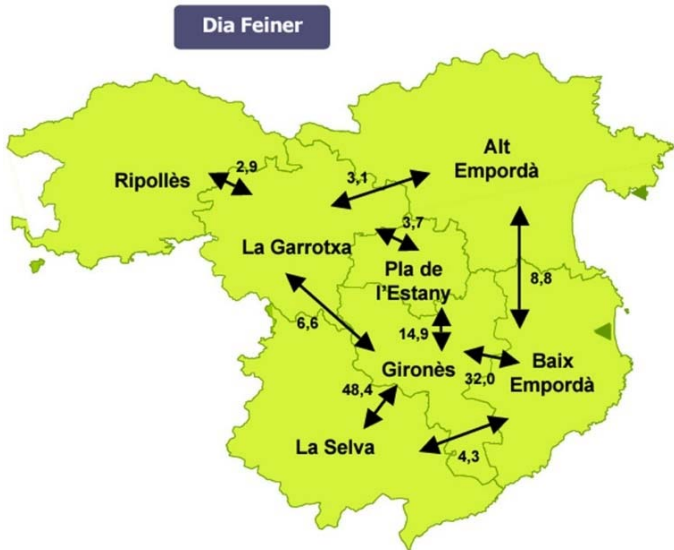


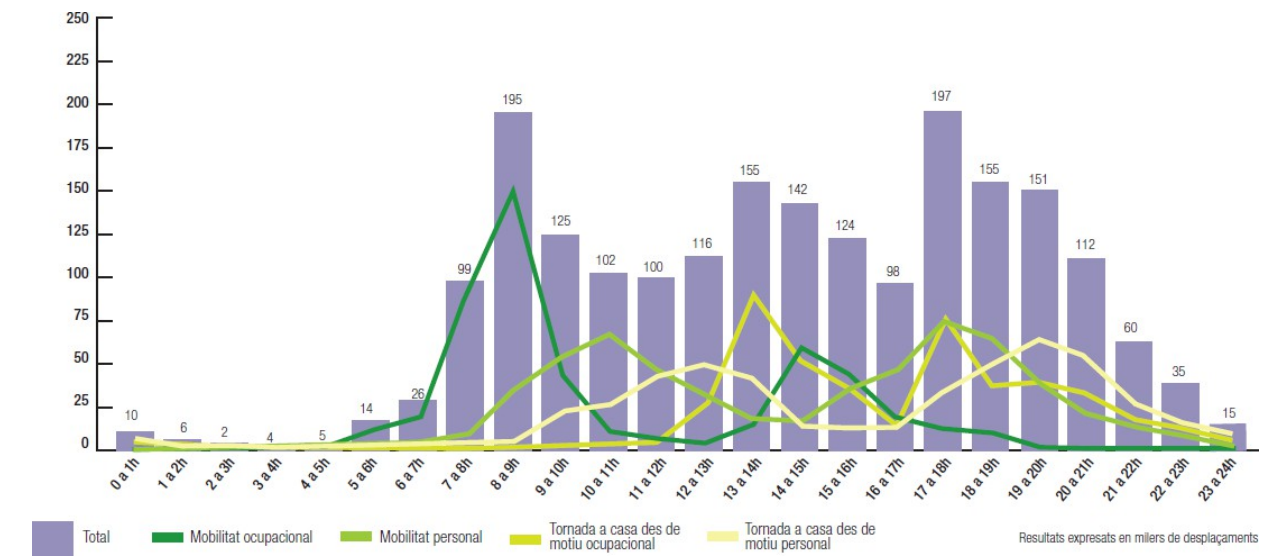
FIGURA 10 RELACIONS INTERCOMARCALS DE LES COMARQUES GIRONINES. ORIGEN: ENQUESTA DE MOBILITAT QUOTIDIANA (2006)

L'EAMG del POUM, realitzat per GeoServei l'any 2023, inclou una anàlisi de la mobilitat generada al municipi, contemplant el nucli principal, les 7 urbanitzacions històriques i els nous sectors urbanístics previstos en el POUM. Segons l'estudi, en el marc del POUM, a Santa Cristina d'Aro es realitzaran uns 12.052 desplaçaments diaris, dels quals 86,8% es realitzaran en vehicle privat, 3,9% en transport públic i 9,3% seran desplaçaments no motoritzats: 10.461 desplaçaments en vehicle privat, 470 en transport públic i 1.121 a peu o en bicicleta.

3.1.2. DISTRIBUCIÓ HORÀRIA DE LA MOBILITAT

Segons l'EMQ 2006, a les comarques gironines, la major part dels desplaçaments es realitzen entre les 7 i les 21 hores, amb puntes a les franges horàries de 8h a 9h del matí, de 13h a 15h del migdia i de 17h a 20h de la tarda. En hora punta el valor màxim de desplaçaments representa el 9,5% dels desplaçaments diaris, sent entre les 8h i les 9h del matí.

Pel què fa a la mobilitat ocupacional, la majoria de desplaçaments es fan entre les 8h a 9h del matí, sent el responsable de l'hora punta de màxims desplaçaments totals. Tot i així, de 14h a 16h també es registra una segona punta deguda a la mobilitat ocupacional. Els períodes de tornada a casa des de motiu ocupacional es fan de manera més gradual al llarg de la tarda, conformant dues franges de màxims desplaçaments entre 13h i 14h i entre les 17h i les 18h.



GRÀFIC 1 DISTRIBUCIÓ HORÀRIA DE LA MOBILITAT EN DIA FEINER A LES COMARQUES GIRONINES. ORIGEN: EMQ 2006

3.1.3. DISTRIBUCIÓ PER GÈNERE I EDAT

Segons l'EMQ de 2006, els homes fan una mitjana de 3,40 desplaçaments al dia, mentre que les dones en fan 3,56. A nivell del conjunt català els homes en fan 3,56 i les dones 3,71 (població mòbil major de 4 anys).

Per grups d'edat, les franges compreses entre els 16 i els 29 anys i entre les 30 i 64 anys són els que fan un major nombre de desplaçaments (3,73 i 3,74 respectivament).

Segons gènere i grup d'edat destaca que mentre que en el cas dels homes, la franja horària amb major nombre de desplaçaments és entre els 16 i els 29 anys, amb una mitjana de 3,55 desplaçaments al dia, en el cas de les dones la franja amb major nombre de desplaçaments és entre els 30 i les 64 anys, amb 3,81 desplaçaments diaris de mitjana.

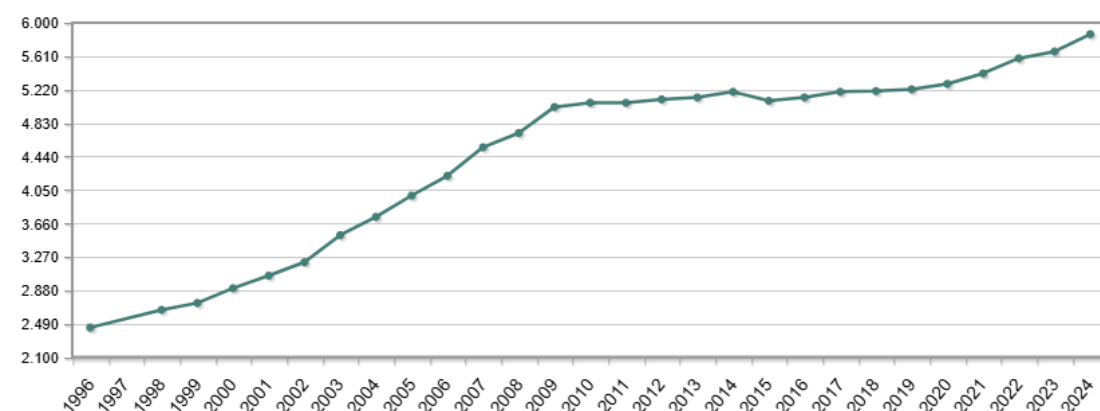
Analitzant el motiu de desplaçament s'observa que la mobilitat ocupacional és major en el cas dels homes (28,1%) que en el de les dones (21,1%). Aquesta tendència s'inverteix si s'analitza la mobilitat personal.

Pel que fa a les franges en edat de treballar (entre 16 i 29 anys i entre 30 i 64 anys), s'observa que tant en el cas dels homes com en les dones la franja d'edat amb major mobilitat ocupacional és entre els 16 i els 29 anys (31,2% en el cas dels homes i 28,5% en el cas de les dones). Tot i així, en el cas dels homes, la franja d'edat entre els 30 i els 64 anys el percentatge de mobilitat ocupacional és del 30,2% (semblant a la franja d'edat anterior), mentre que en les dones la mobilitat ocupacional es redueix en 10 punts, passant a ser del 18,6% a la franja compresa entre els 30 i els 64 anys.

3.1.4. EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ I DEL PARC DE VEHICLES

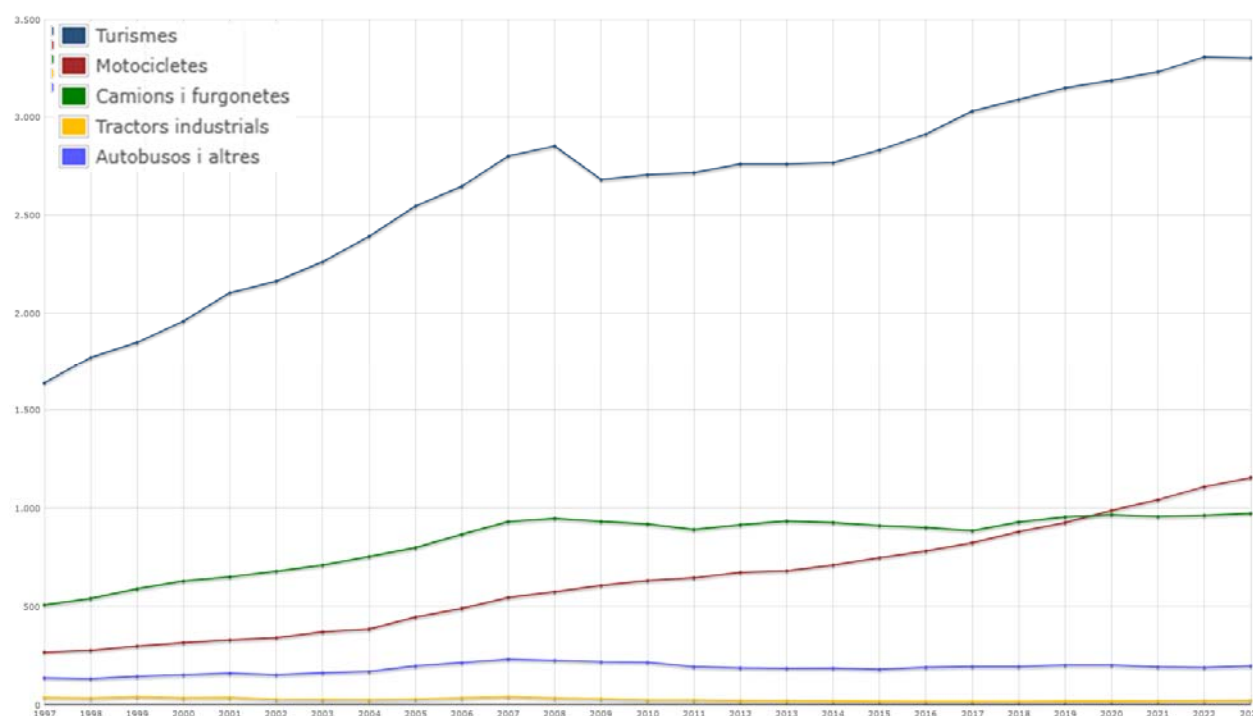
Al municipi de Santa Cristina d'Aro viuen 5.833 persones a l'any 2024. El creixement poblacional dels últims anys és situa entre el 2% i el 3% anual, superant el ritme de la dècada anterior.

Entre 1991 i 2001 la població va créixer un 55%, arribant de 1.859 habitants (1991) a 2.873 (2011); en la dècada següent el creixement va ser de 75%, arribant a 5.027 persones l'any 2011. En canvi entre 2011 i 2021 es registra un creixement de només 8%, arribant a 5.419 persones l'any 2021. Aquest creixement es torna a accentuar en els últims 4 anys, arribant a 8%, entre 2021 i 2024.



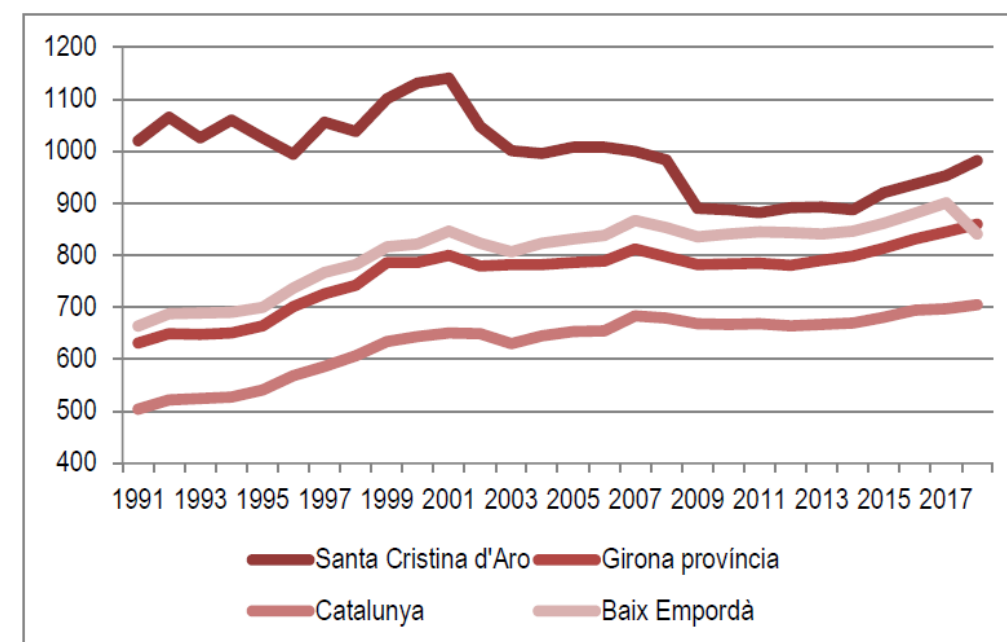
GRÀFIC 2 EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ AL MUNICIPI. ORIGEN: INE/IDESCAT

L'evolució del parc de vehicles registrats al municipi segueix una tendència similar. El número de turismes ha crescut en els últims 5 anys amb 7%, arribant a 3.302 l'any 2023 (5 menys que l'any anterior). El número de motocicletes té un creixement constant de 20% en l'última dècada, arribant a 1.155 vehicles l'any 2023. Els altres tipus de vehicles es mantenen en els mateixos nivells, sense variacions en els últims anys.



GRÀFIC 3 PARC DE VEHICLES, PER TIPUS, A SANTA CRISTINA D'ARO 1997-2023. ORIGEN: IDESCAT/DGT

L'índex de motorització del municipi (nombre de vehicles per 1.000 habitants) **és de 981,36** l'any 2023. Aquest valor és superior a la mitjana de les comarques gironines (840,66) i lleugerament superior als municipis veïns. Suposa gairebé un vehicle per habitant.



Evolutió de l'índex de motorització 1991.2018. Font: Elaboració pròpia a partir d'IDESCAT

GRÀFIC 4 ÍNDEX DE MOTORITZACIÓ (2023). ORIGEN: EAMG – POUM (2023) GEOSERVEI

L'evolució d'aquest índex no segueix la mateixa dinàmica que el creixement de població. Segons explica l'EAMG del POUM, el valor més gran el trobem l'any 2001 (1.140,27) i a partir d'aquest any es registra una baixada fins l'any 2003, després un període estable fins al 2008, quan disminueix la relació entre vehicles i població, per la crisi econòmica, i l'índex arriba a valors inferiors a 900. Des de l'any 2014 torna el creixement sostingut, tot i que no s'ha arribat als valors d'abans de la crisi econòmica. Les previsions del POUM són que aquest augment continuï de forma sostinguda els propers anys, amb la tendència actual.

3.2. MOBILITAT ACTUAL

3.2.1. XARXA VIÀRIA ACTUAL

El POUM de Santa Cristina d'Aro inclou l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada redactat l'any 2023, que consisteix, a dia d'avui, el document tècnic més detallat des del punt de vista de la configuració espacial de la xarxa viària municipal. A nivell general, per analitzar l'encaix amb la xarxa viària del municipi, ens hem de remetre doncs a l'EAMG del POUM i als plànols informatius i normatius del propi POUM.

A nivell territorial, l'EAMG del POUM de Santa Cristina d'Aro descriu les connexions viàries del municipi seguint la terminologia del TR de la Llei de carreteres (DL 2/2009):

- La **xarxa bàsica** (representada amb els colors **blau** i **vermell** al mapa) utilitzada per a la circulació de pas i la circulació interna de llarga distància;
- La **xarxa comarcal** (representada amb el color **verd** al mapa) utilitzada per a la circulació general entre els centres comarcals i entre d'altres nuclis importants de població;
- La **xarxa local i rural** (representada amb el color **groc** al mapa) formada per vies d'àmbit local que s'utilitzen per a la circulació entre municipis propers.

A Santa Cristina d'Aro, el vial de connexió principal és la C-65 que connecta el municipi amb l'AP-7 i amb la N-II a través de la C-35 (Vidreres) i de la C-25 (Cassà de la Selva). Per la part sud del municipi passa també la carretera GI-682, que connecta els municipis de la costa, des de Tossa de Mar a Sant Feliu de Guíxols.

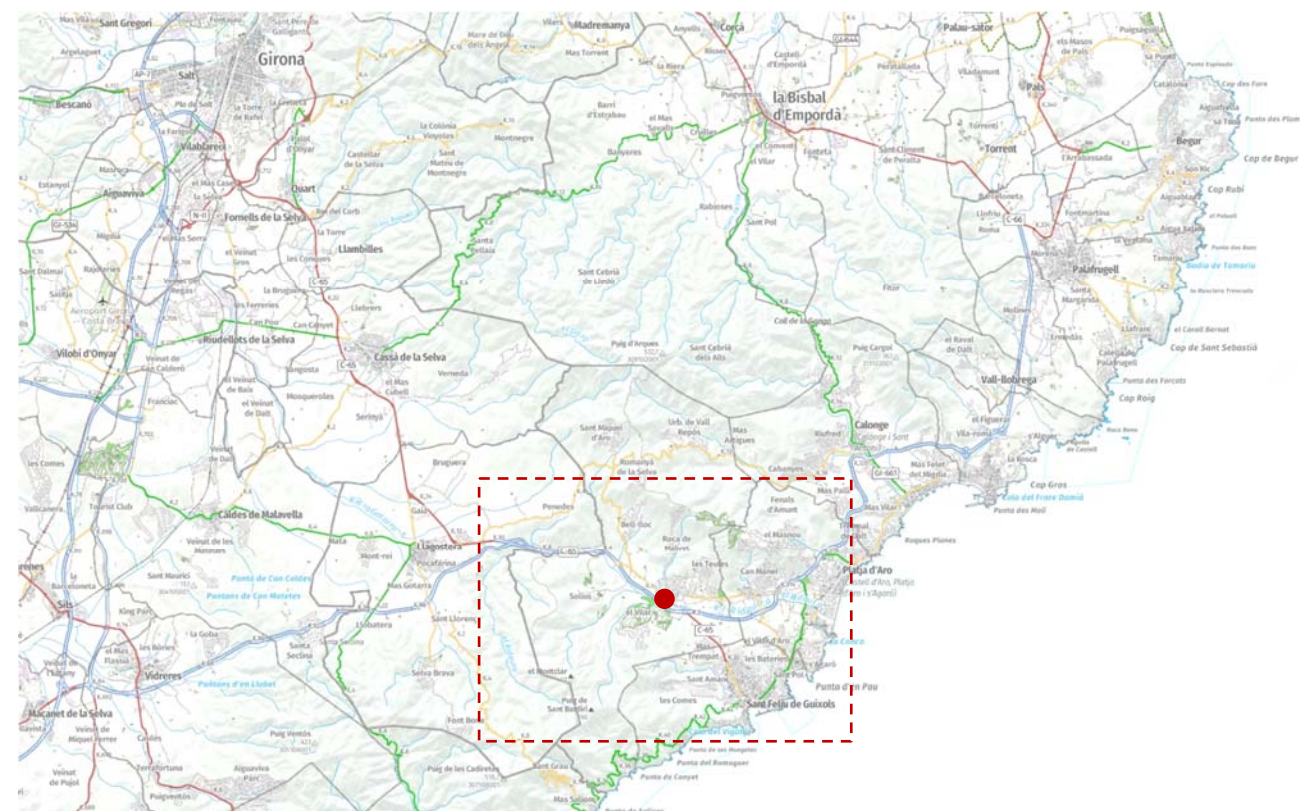


FIGURA 11 XARXA DE CARRETERES – ESCALA TERRITORIAL. ORIGEN: ICGC/HIPERMAPA

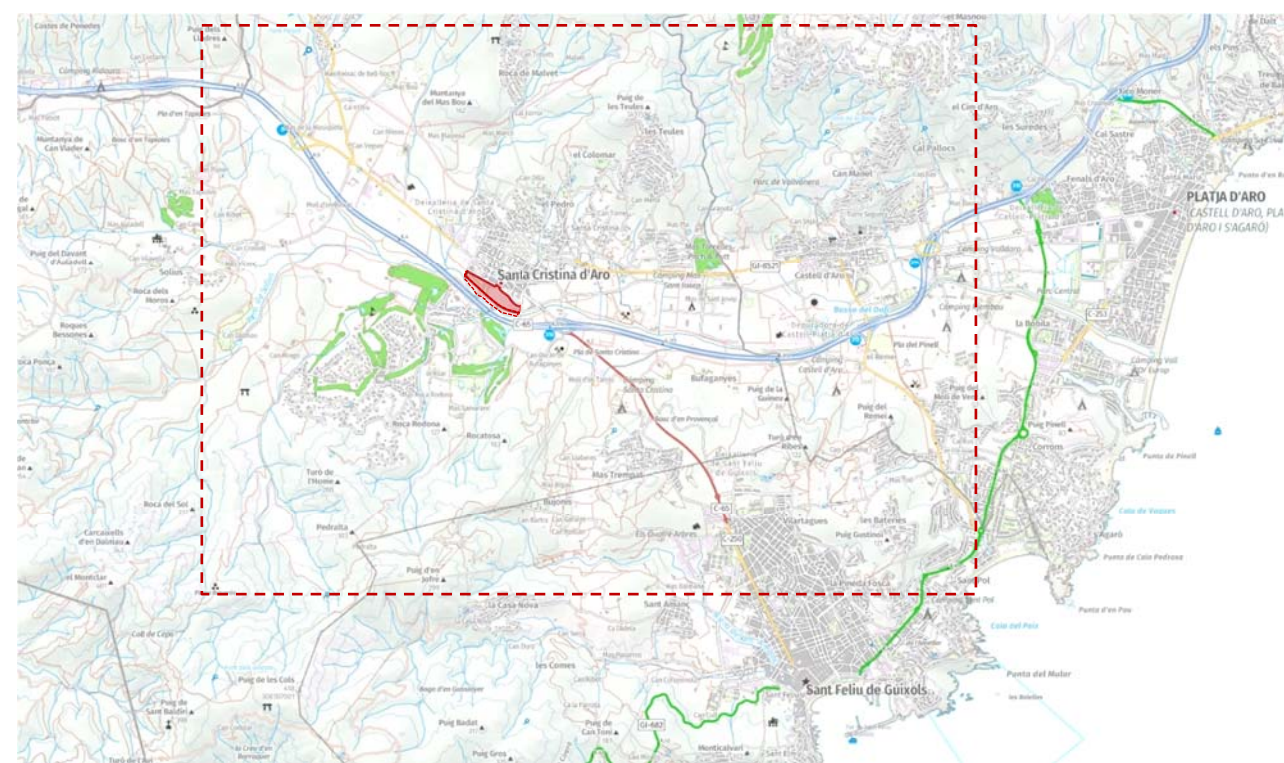


FIGURA 12 XARXA DE CARRETERES – ESCALA LOCAL. ORIGEN: ICGC/HIPERMAPA

En sentit est-oest, en paral·lel a l'eix principal viari, existeix una ruta alternativa que passa pel centre del nucli urbà de Santa Cristina d'Aro (GI-8541), fet que genera problemes en els moments de màxim trànsit a les carreteres (anada i tornada de caps de setmana i festius). En aquests moments, la carretera C-31 (eix costaner) acumula llargues retencions de vehicles que condueixen cap a Barcelona o Girona des del Baix Empordà, especialment des de Palafrugell, Calella, Palamós o Platja d'Aro. Per evitar aquestes cues, molts conductors opten per sortir de l'autovia a l'altura de Platja d'Aro i prendre una drecera per les carreteres interiors que travessen Castell i Santa Cristina d'Aro, fins a reincorporar-se més avall de nou a la C-31, a l'altura de Bell-lloc. Aquesta pràctica ha acabat provocant importants problemes de circulació a dins dels municipis, amb embussos en carrers estrets i poc preparats per assumir aquest volum de trànsit, fet que altera la normalitat dels veïns. Per resoldre aquest problema, el Servei Català de Trànsit (SCT) i l'Ajuntament de Santa Cristina d'Aro estan estudiant diferents mesures: controlar l'accés a la C-31 per als no residents durant els dies de més concentració de cotxes, tallar l'entrada a la C-31 a l'altura Bell-lloc, filtratges a la sortida 314 amb aparell i informació, incidir en les dades dels navegadors dels cotxes per tal que no ofereixin el pas per dins de Santa Cristina com una via alternativa.

Els eixos viaris estructurants del nucli urbà principal del municipi són:

- **Carretera C-65** o Autovia Sant Feliu de Guíxols – Llagostera és una autovia autonòmica catalana, que uneix Santa Cristina d'Aro i Llagostera. És el principi del recorregut entre Sant Feliu de Guíxols i Girona i connecta la C-31 que uneix els municipis de la costa, fins a Palafrugell. El node més proper (sortida 310) es troba a 500m a l'est del sector.
- **Carretera GI-8541**, eix viari de la xarxa comarcal que connecta el centre del nucli urbà de Santa Cristina d'Aro (Carrer de la Teulera) amb la C-65 i amb el nucli veí de Castell d'Aro. El carrer de la Teulera és paral·lel a l'eix longitudinal del sector i es troba a 100m al nord.
- **Avinguda Ridaura** i el **carrer de Pere Geronès**, eixos viaris de la xarxa local del municipi.

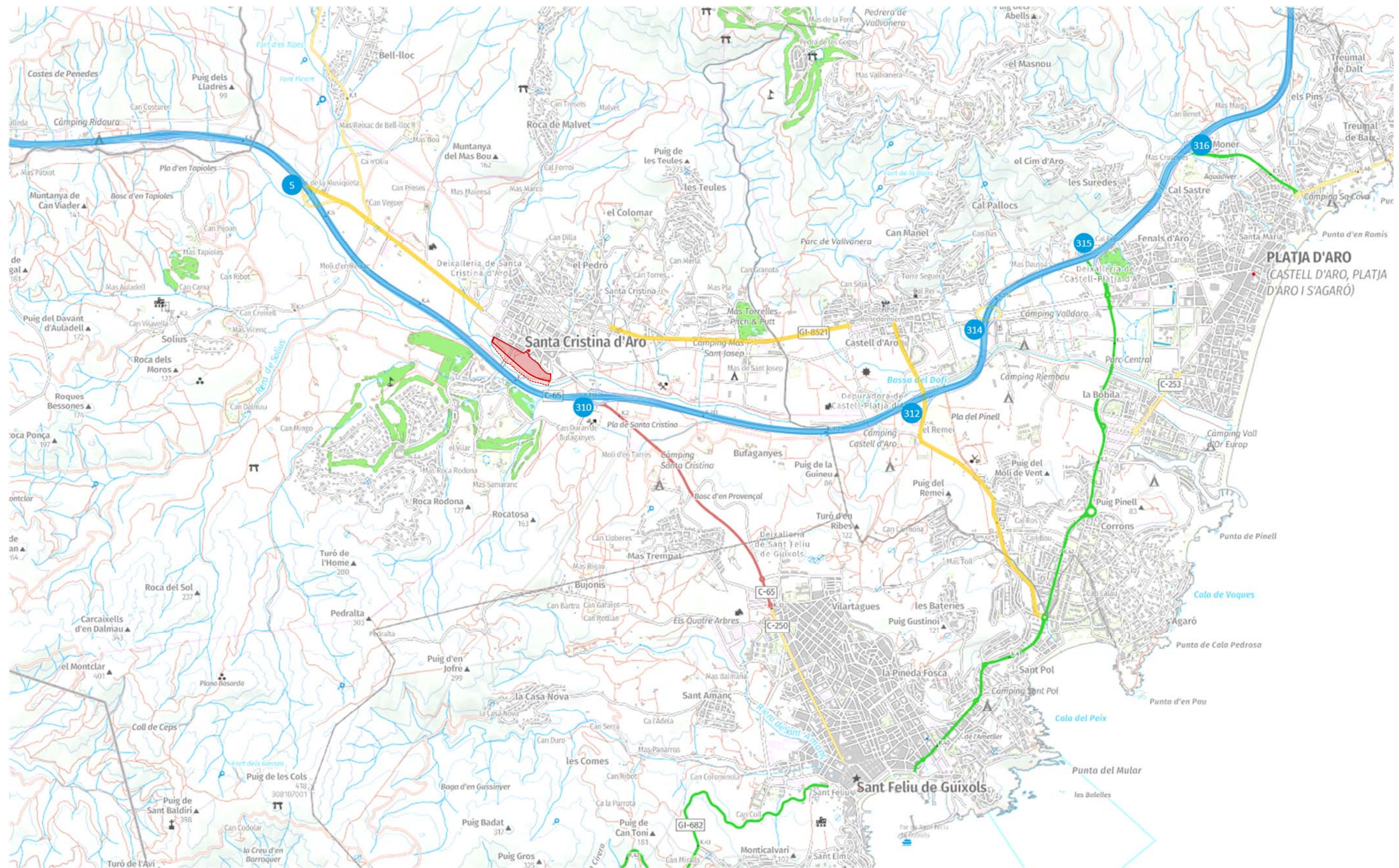
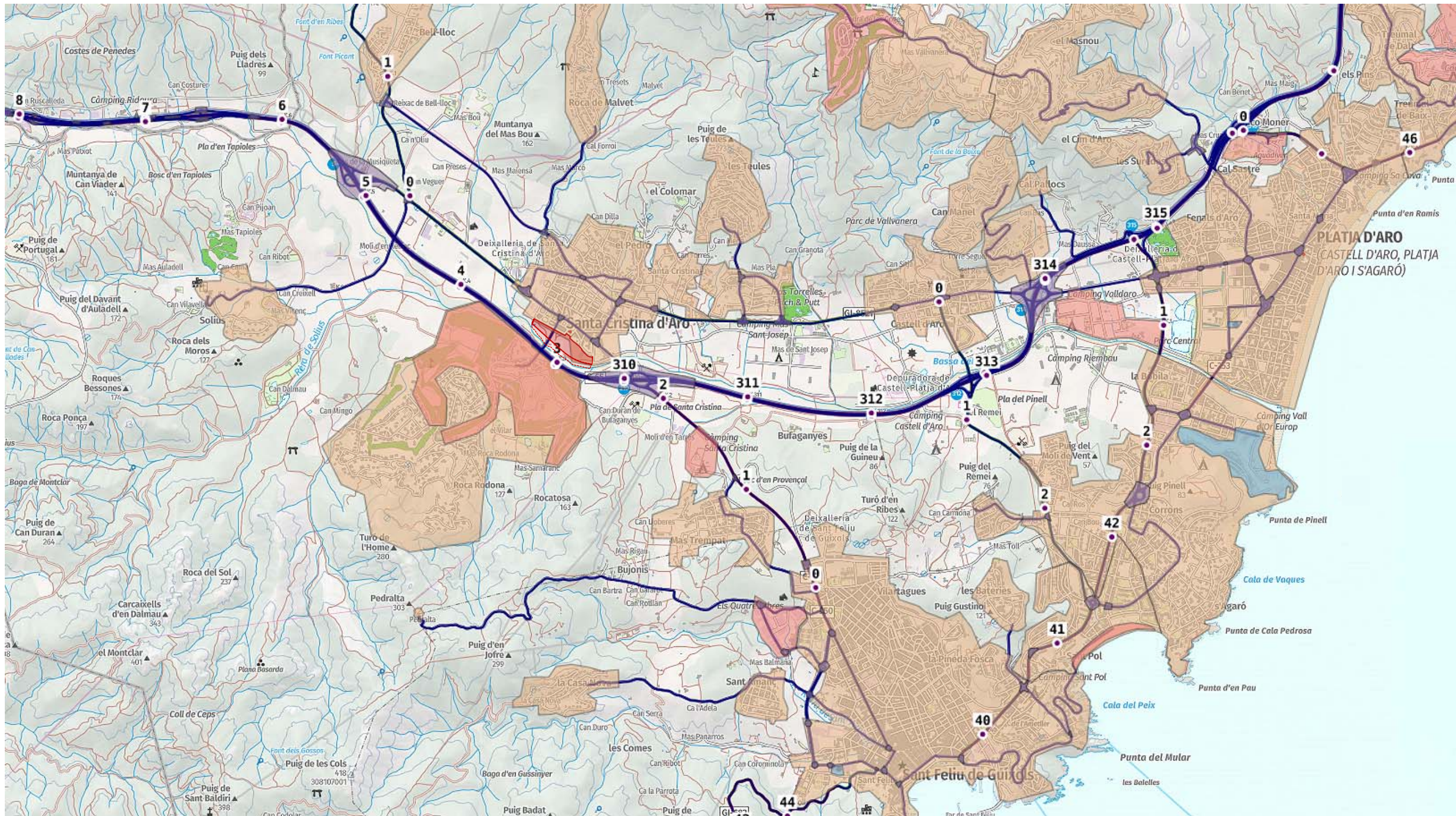
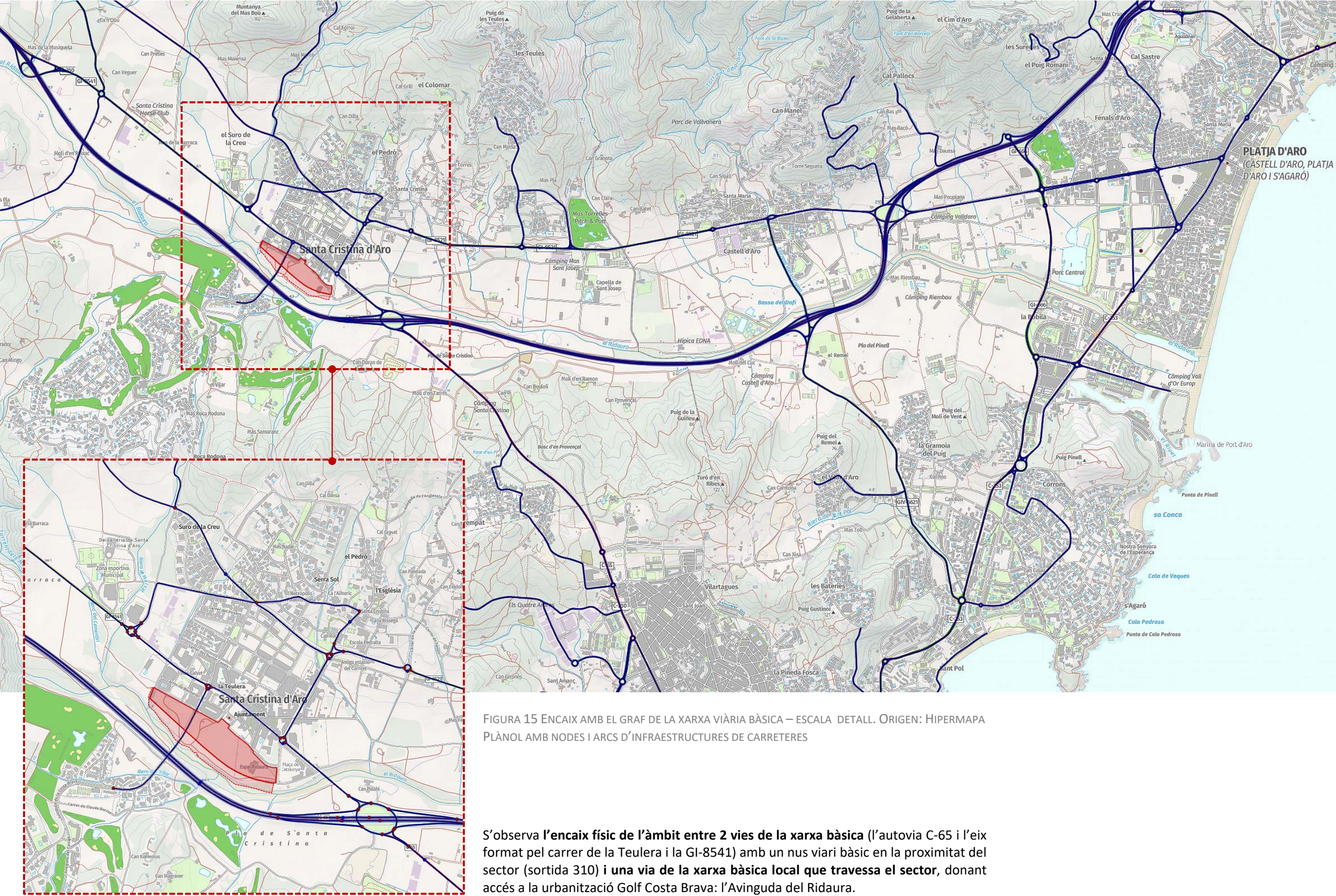


FIGURA 13 EIXOS ESTRUCTURANTS I XARXA DE CARRETERES A ESCALA LOCAL. ORIGEN: ICGC/HIPERMAPA

FIGURA 14 ENCAIX AMB EL GRAF DE LA XARXA VIÀRIA BÀSICA. ORIGEN: HIPERMAPA - PLÀNOL AMB POLS, NODES, FITES I ARCS D'INFRAESTRUCTURES DE CARRETERES





El sector es troba en la zona urbana i periurbana delimitada per 2 eixos estructurants de diferent categoria en sentit longitudinal i amb un 3r eix que creua pel mig el sector en sentit transversal:

1. **Carretera C-65** o Autovia Sant Feliu de Guíxols – Llagostera: autovia que uneix Santa Cristina d'Aro i Llagostera. És el principi del recorregut entre Sant Feliu de Guíxols i Girona i connecta la C-31 que uneix els municipis de la costa, fins a Palafrugell. El node més proper (sortida 310) es troba a 500m a l'est del sector.
2. **Carretera GI-8541**, eix viari de la xarxa comarcal que connecta el centre del nucli urbà de Santa Cristina d'Aro (**Carrer de la Teulera**) amb la C-65 i amb el nucli veí de Castell d'Aro. El carrer de la Teulera és paral·lel a l'eix longitudinal del sector i es troba a 100m al nord del sector
3. **Avinguda Ridaura**, eix viari de la xarxa local del municipi que dona accés a la urbanització Golf Costa Brava; creua el sector pel mig i passa per sota la carretera C-65, per arribar al camp de golf i la urbanització que es troben a l'altre costat de l'autovia.

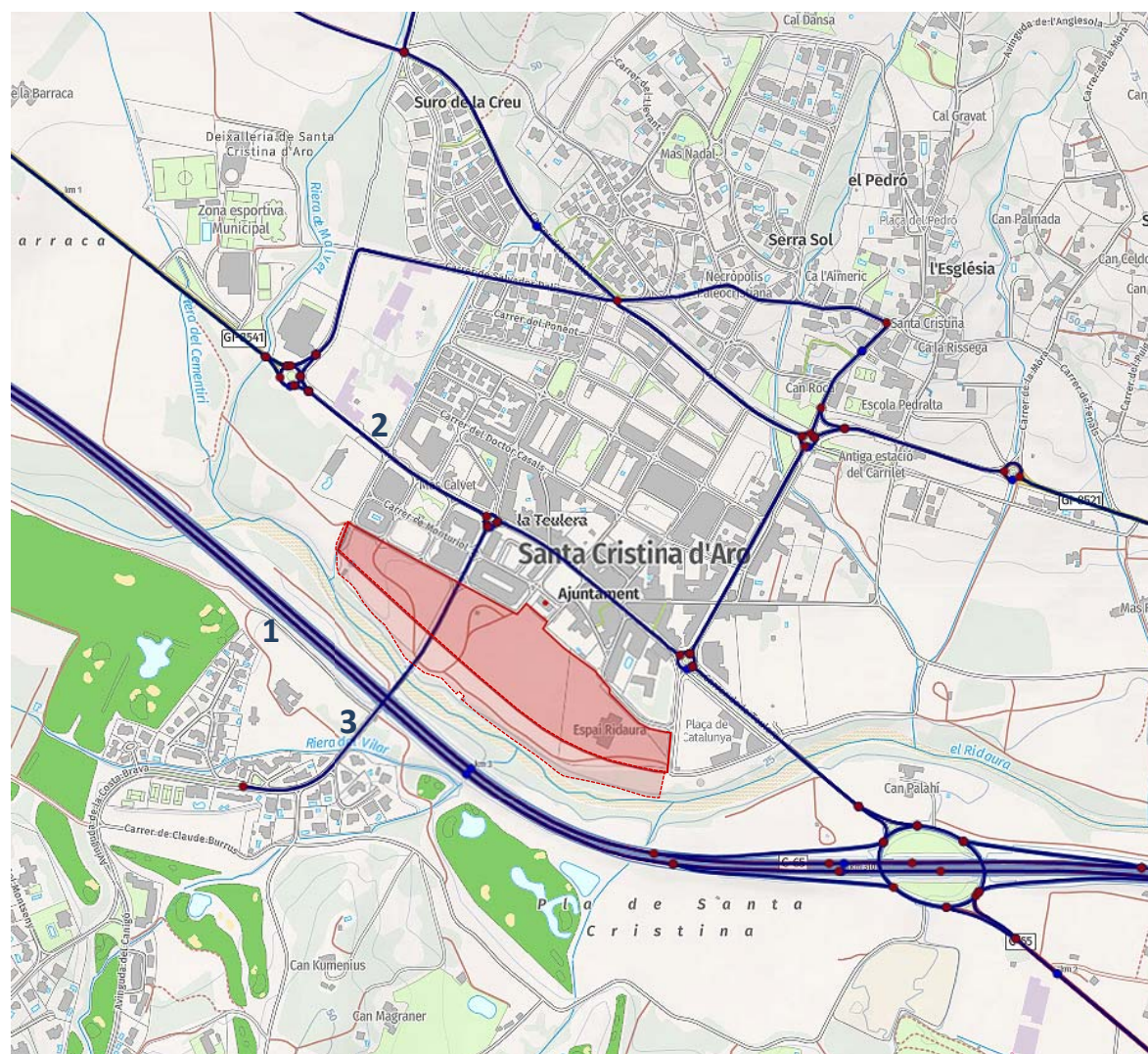


FIGURA 16 EIXOS VIARIS ESTRUCTURANTS. ORIGEN: HIPERMAPA

Donada la mida del sector i la proximitat de les vies de la xarxa bàsica, la connexió amb aquesta xarxa es pot realitzar de diferents maneres, a partir de diferents punts de l'àmbit, no només per l'Avinguda Ridaura, que és actualment el principal eix viari. Considerant aquest accés principal com a "eix 0", la resta de carrers del sector entre del barri de la teulera que es perllonguen en el sector són:

1. Carrer del Rec del Forn, a l'oest del sector –de doble sentit, de 15,70m d'amplada, amb aparcament en fila a cada costat del carrer;
2. Carrer de Jacint Verdaguer – de sentit únic (cap al centre urbà), de 9,60m d'amplada, amb aparcament en fila a cada costat del carrer;
3. Carrer de Josep Pla – de similars característiques amb l'anterior, però amb el sentit únic cap al sector;
4. Carrer de Santiago Rusiñol – de sentit únic (cap al sector), amb 2 carrils, de 17,60m d'amplada, amb aparcament en semi-bateria a cada costat; .
5. Carrer de Frederic Pitarra, de 9m d'amplada, amb un tram pendent d'urbanitzar;
6. Carrer Gaziol – de sentit únic (cap al sector), de 9m d'amplada, amb aparcament en fila a una banda i un tram final de doble sentit (per connectar l'àrea de parking informal del carrer de la Plataneda amb la Carretera Antiga);
7. Carrer de Pere Geronès / Plaça de Catalunya a l'extrem est del sector.

Cal destacar la importància de l'esquema viari proposat pel sector per continuar la trama viària del centre urbà en aquesta nova zona residencial: els carrers enllacen amb les zones verdes i donen accés a les parcel·les residencials seguint un esquema coherent i equilibrat.

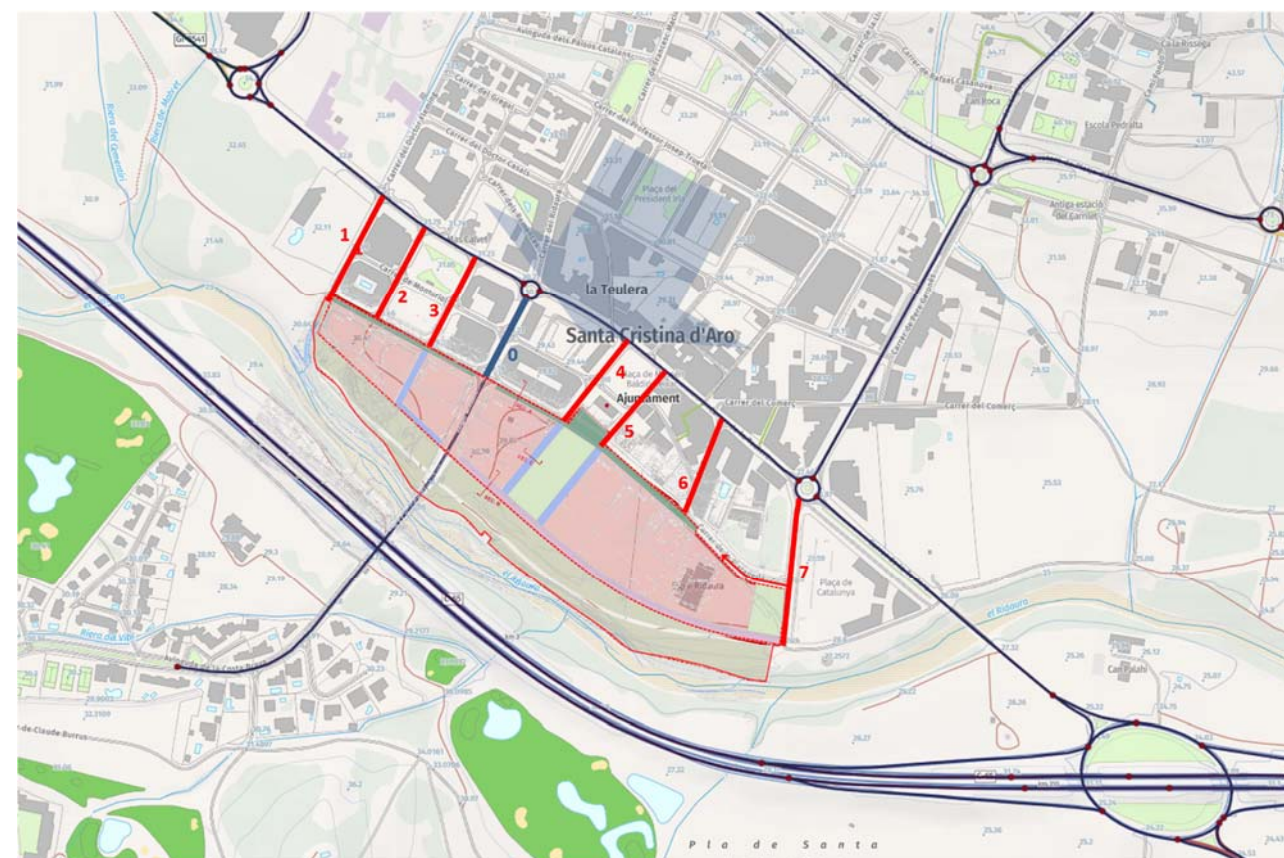


FIGURA 16 ENCAIX AMB LA XARXA LOCAL – VIES D'ACCÉS A L'ÀMBIT



FIGURES 17 I 18 ACCÉS PRINCIPAL AL SECTOR (AVINGUDA DEL RIDAURA) I EL CARRER LONGITUDINAL QUE SEPARA ELS ECTOR DEL CENTRE URBÀ: CARRER DE SALVADOR ESPRIU



FIGURES 20 I 21 VISTES DE LA PART CENTRAL DEL SECTOR AMB L'AVINGUDA DEL RIDAURA



FIGURA 19 VISTA DE L'EXTREM EST (SUD-EST) DEL SECTOR: ACCÉS DES DE LA PLAÇA DE CATALUNYA, EQUIPAMENT PÚBLIC (ESPAI RIDAURA)

Resumint la caracterització de la xarxa viària actual del municipi, la comunicació de Santa Cristina d'Aro amb els municipis veïns i amb la capital provincial i Barcelona són bones. Es troba a 31km de Girona per la C-65 i a 99km de Barcelona per l'AP-7/E-15. A més està a només a 8,2Km de Sant Feliu de Guíxols per la C-65, a a 3Km del nucli de Castell d'Aro i a 6,7Km de Platja d'Aro per la Gi-662 o a 9,8Km de Llagostera per la mateixa carretera C-65.

Per la seva localització, unint el sistema litoral amb la capital provincial de Girona, el trànsit d'aquestes vies diàriament és força important. Tot i que amb dades de l'any 2001 (any de l'última Enquesta de Mobilitat Obligada, EMO), les vies més importants tenen la següent intensitat mitjana diària:

- C-32 entre Santa Cristina d'Aro i la C.-250 de més de 18.000 vehicles;
- entre Santa Cristina i el trencant de la Gi-662 de 20.783 vehicles;
- entre la Gi-662 i la Giv-6612 poc més de 16.000 vehicles;
- la C-65 entre la C-41 i la C-250 la intensitat mitjana diària era de 18.782 vehicles i entre la C-250 i la C-35 de 28.533;
- entre Sant Feliu de Guíxols i la C-31 es comptabilitzaren uns 7.500 vehicles diaris.

Aquestes xifres augmenten de manera significativa durant els mesos d'estiu. La C-31 / C-65 enregistra un trànsit entre 66% i un 98% superior al mes d'agost respecte al gener; durant tot l'any s'observa una lleugera punta els dissabtes.

Carretera C-31 (PQ 317,75)

IMD	Dia	Gener	Agost	Mitjana	Δ Mitjana (gener)	Δ Mitjana (agost)	Δ Gener-Agost
TOTAL	Total	17.391	30.860	21.584	-19,4%	43,0%	1,77
	DI-Dv	18.137	31.330	21.845	-17,0%	43,4%	1,73
	Diss.	16.078	31.777	21.971	-26,8%	44,6%	1,98
	Diug	14.975	27.591	19.894	-24,7%	38,7%	1,84
PESANTS	Total	1.178	1.259	1.250	-5,8%	0,7%	1,07
	DI-Dv	1.553	1.552	1.592	-2,4%	-2,5%	1,00
	Diss.	319	657	521	-38,8%	26,1%	2,06
	Diug	159	398	270	-41,1%	47,4%	2,50

TAULA 6 VARIACIÓ IMD A LA C-31 (2007)

Pel que fa a la xarxa viària dins del municipi, destaca la comunicació entre les diverses urbanitzacions, bàsicament amb vies que surten des del nucli més important de Santa Cristina d'Aro; a la urbanització de Rosamar s'accedeix des del terme municipal de Sant Feliu de Guíxols.

Segons l'EAMG del POUM (2023) les vies de comunicació internes de Santa Cristina d'Aro més importants per al trànsit rodat són:

- Gi-6611, que dona accés a Solius;
- GIV-6613, que dona accés a la urbanització Bell-lloc i enllaça amb la GIV-6612, que dona accés a la Vall Repòs, Romanyà i Sant Miquel d'Aro;
- Avinguda de la Roca de Malvet i carretera de Malvet, que porten a la urbanització Roca de Malvet;
- **Avinguda Ridaura que permet accedir al Vilar i el Club de Golf Costa Brava;**
- La carretera de Romanyà al Mas Nou, que permet la comunicació entre les urbanitzacions de Golf d'Aro i Mas Nou amb Romanyà;
- Camí de les Teules, que dona accés a la urbanització del mateix nom;
- Camí de Mas Trempat, que comunica la urbanització de Mas Trempat i la C-65;
- La Gi-682, que permet l'accés a rosa mar des de Sant Feliu de Guíxols i Tossa de Mar;
- La via de l'antic Carrilet de Girona a Sant Feliu de Guíxols.

Aquesta xarxa principal es complementa amb d'altres carrers que formen la xarxa urbana municipal, dels quals cal destacar, pel volum de trànsit que suporten els següents:

- El carrer Puig, que permet accedir al barri de Salom;
- El carrer del camí de la Mora per accedir al barri del Colomar;
- L'avinguda de la Sureda i el Camí de Pedrells;
- **El carrer del Ridaura i Francesc Macià;**
- El carrer Doctor Josep Trueta;
- El carrer Salvador Dalí;
- El carrer Doctor Casals;
- **Carrers Teulera i Carrilet - principals eixos transversals d'est a oest.**

Ja fora del nucli pròpiament urbanitzat, es troba tota una xarxa de camins rurals i pistes forestals d'entre els quals cal destacar per exemple el camí de Sant Benet, el de Sant Baldiri i el de Solius a Can Cabanyes de Montagut; el camí de la Casa nova a Sant Benet o el camí Vell de Sant Feliu de Guíxols a Pedralta, entre d'altres.

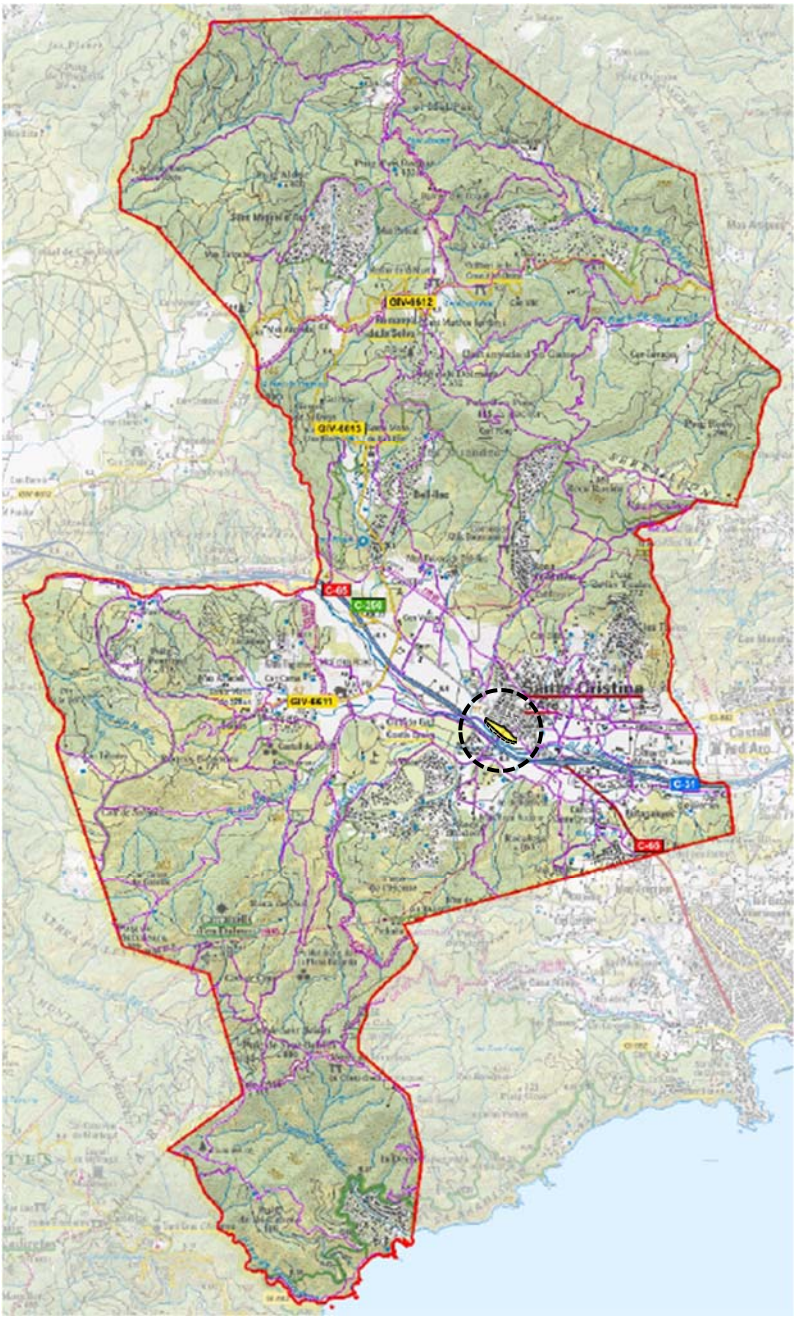


FIGURA 22 XARXA VIÀRIA ACTUAL DEL MUNICIPI. FONT: EAMG – POUM (2023)

3.2.2. TRANSPORT PÚBLIC

La xarxa de transport públic a Platja d'Aro és bàsicament interurbana; es tracta dels busos que connecten el municipi amb els municipis veïns de la costa i, a més llarga distància, amb Barcelona, Girona i altres ciutats de l'interior. Cal esmentar que el municipi no disposa de transport ferroviari ni tampoc de servei de bus urbà.

Les línies de bus interurbà que connecten amb els municipis veïns (Sant Feliu de Guíxols, Castell d'Aro, Platja d'Aro i S'Agaró, Girona o Palamós) són:

- Línia 105 (Teisa): estació d'origen: Girona cap a Santa Cristina d'Aro: 23 freqüències diàries entre setmana (des de les 7:08, primera arribada fins les 21:53, última arribada). 15 freqüències els dissabtes feiners (des de les 7:08, primera arribada fins les 20:53, última arribada) i 13 freqüències els diumenges i festius (des de les 9:53, primera arribada a les 20:53, última arribada). A partir del març del 2020, tres freqüències no tenen sortida a Girona, si no a l'Hospital de Santa Caterina de Salt.
- Línia 105 (Teisa): estació origen Santa Cristina d'Aro cap a Girona: 24 freqüències els dies feiners (primera sortida a les 6:37, última sortida de Santa Cristina a les 21:22), 15 freqüències els dissabtes feiners (primera sortida Santa Cristina a les 7:37, última sortida 21:22), i 14 freqüències els diumenges i festius (primera sortida de Santa Cristina a les 7:37, última sortida a les 21:22. A partir del març del 2020, tres freqüències no tenen destinació final a Girona, si no que continuen fins a l'Hospital de Santa Caterina de Salt.
- Línia 105 (Teisa) estació origen Santa Cistina d'Aro cap a Sant Feliu, Castell i Platja d'Aro. Des de Santa Cristina d'Aro, 23 freqüències cap a Sant Feliu els dies feiners (primera sortida a les 7:08 i última sortida a les 21:53), de les quals només 4 freqüències que arriben a Castell i Platja durant tot l'any. La resta son freqüències estacionals. 15 freqüències els dissabtes feiners (primera a les 7:05, última a les 20:53. D'aquests només 4 arriben tot l'any a la resta dels municipis. La resta són estacionals). Els diumenges i festius la primera sortida a Sant Feliu de Guíxols és a les 9:53 i la última a les 20:53 amb una freqüència total de 13 desplaçaments diaris, només 4 arriben a la resta de municipis.
- Línia 105 (Teisa): origen Sant Feliu de Guíxols cap a Santa Cristina d'Aro. 24 freqüències diàries (primera arribada a Santa Cristina a les 6:37 i última a les 21:22. Només 4 provenen de Platja d'Aro, la resta directament des de Sant Feliu de Guíxols). Els dissabtes hi ha 15 freqüències des de Sant Feliu de Guíxols, amb la primera arribada a les 7:37 i la última a les 21:22. Finalment, els diumenges i festius es compta amb 14 freqüències. La primera arriba a Santa Cristina a les 7:37 i la última a les 21:22, igual que els dissabtes feiners.

Les línies de bus interurbà que connecten els municipis de la Costa Brava amb Barcelona són:

- Línia Costa Brava-Barcelona (Sarfa). Aquesta línia ofereix un servei diari amb 7 freqüències diàries els dies feiners, amb la primera sortida a les 7:15 i la última a les 19:30. Aquest servei incrementa en una freqüència més a les 20:30 els diumenges i festius; i durant el mes de juny i els primers quinze dies de setembre s'afegeix el viatge de les 5:10 del matí.
- Línia Costa Brava-Barcelona (Sarfa). Des de l'Escala i cap a Santa Cristina d'Aro, el servei ofereix les mateixes freqüències, tot i que des de l'escala només en surten 3 freqüències diàries,. La resta tenen el seu punt d'origen a Palafrugell, essent la primera sortida a les 6:15 i la última a les 18:30 els dies feiners i a les 19:20 els diumenges i festius. Cal afegir també el mes de juny i els primers quinze dies de setembre el viatge que surt de Palafrugell a les 4:15.

- Línia Barcelona- Costa Brava (Sarfa). En sentit invers, començant el recorregut a la T2 de l'aeroport de Barcelona, arriben a Santa Cristina d'Aro 8 viatges diaris, tot i que 3 d'ells tenen l'origen a l'estació del Nord de Barcelona, amb la primera arribada a Santa Cristina a les 9:45 i la última a les 2:15 (només el mes de juny i la primera quinzena de setembre). Cal afegir un nou viatge els diumenges i festius amb arribada a les 0:00.
- Línia Barcelona-Costa Brava (Sarfa). Tots els viatges que arriben a Santa Cristina d'Aro des de Barcelona segueixen el seu recorregut fins a Palafrugell, exceptuant 3 freqüències diàries que continuen fins a l'Escala. Així, el primer viatge que surt de Santa Cristina és el de les 9:45, i l'últim a les 21:30, horari que augmenta a les 00:00 els diumenges i festius i a les 2:15 el mes de juny i la primera quinzena de setembre.

El transport públic interurbà circula pel carrer Teulera, on es troben la parada més propera al sector. En l'entorn proper hi ha dos aprades més, una a la carretera de Platja d'Aro (GI-662) i l'altra al carrer Pedró, a la part nord del nucli urbà de Santa Cristina. El bus no arriba a les urbanitzacions, fet que influeix de manera important en l'ús del vehicle privat per als desplaçaments tant municipals com supramunicipals de la població.

La parada més propera al sector es troba a menys de 500m de tots els punt de l'àmbit.

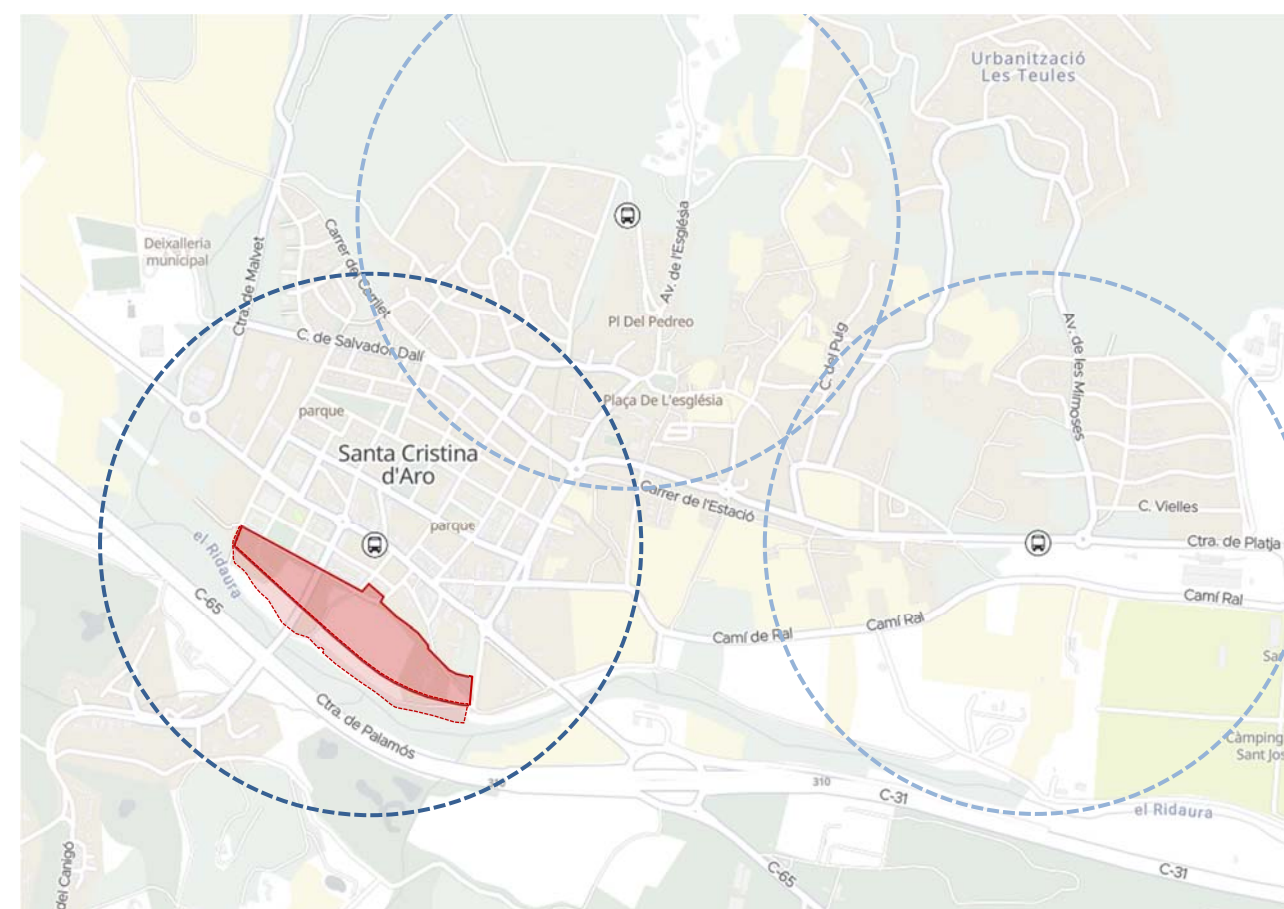


FIGURA 23 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC. ORIGEN: BASE DE DADES MOU-TE.GENCAT.CAT

El POUM 2008 (encara vigent) descriu les diferents xarxes viàries i itineraris de vianants en el plànol *I-2 Estructura General i Orgànica del Territori*. S'observa que, a part de l'eix del carrer teulera, l'Avinguda Ridaura també forma part de la xarxa principal d'itineraris de vianants. A més, pel sud del sector passa una via verda que segueix l'eix del Ridaura, enllaçant el nucli urbà de Santa Cristina amb el Molí d'en Reixach, cap a l'oest, riu amunt.

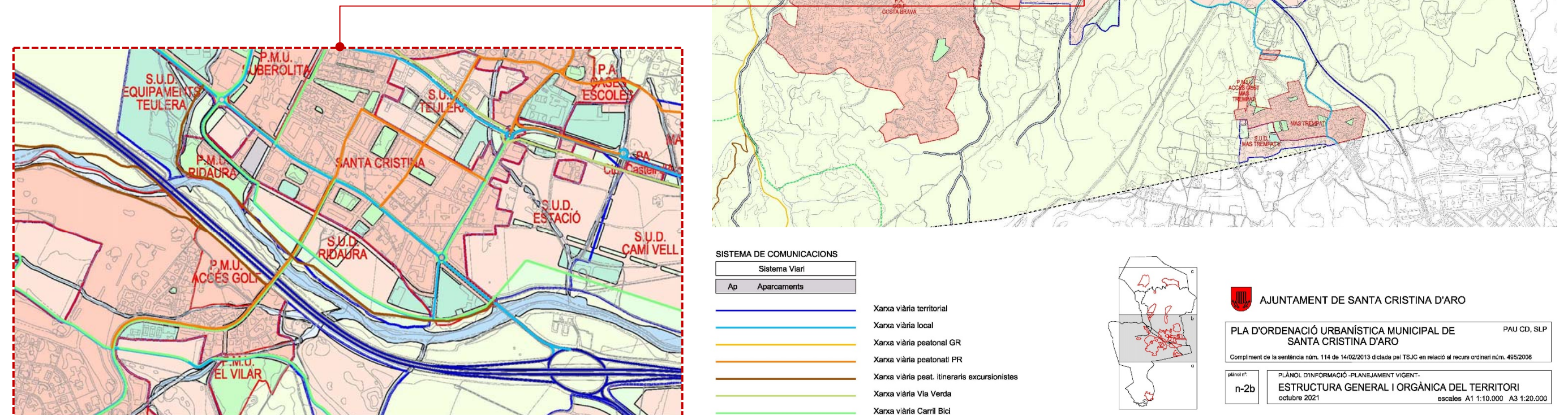


FIGURA 24 XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS. ORIGEN: POUM 2008 I-2 ESTRUCTURA GENERAL I ORGÀNICA DEL TERRITORI

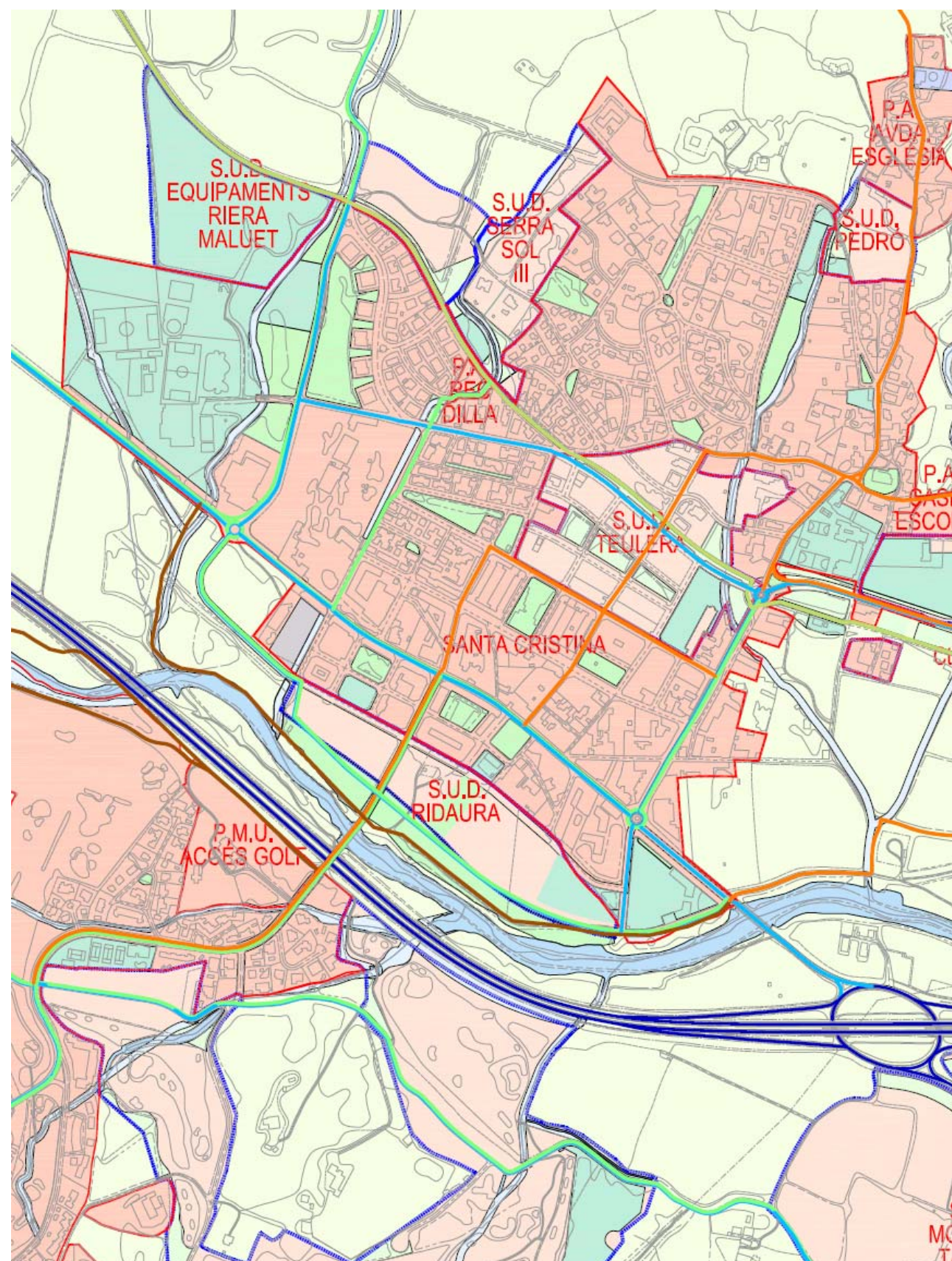


FIGURA 25 XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS. ORIGEN: POUM 2008 O-2 ESTRUCTURA GENERAL I ORGÀNICA DEL TERRITORI

PREVISIONS DEL POUM

El POUM 2008 defineix una xarxa d'itineraris de vianants i d'itineraris saludables que inclou la Ridaura com a eix vertebrador i connector destacat de les zones residencials que rodegen el sector de Pla Parcial. Els itineraris a peu i en bicicleta es complementen, per connectar de manera sostenible totes les zones i els nuclis del municipi.

El plànol normatiu O-2 del POUM marca un itinerari de vianants que creua el sector en sentit transversal (Avinguda del Ridaura) i l'itinerari que segueix la vora del riu, passant pel sud del sector (àrea del futur parc fluvial).

A nivell general urbà, els itineraris de la xarxa de vianants previstos en el POUM estan relacionats amb els espais lliures i equipaments, enllaçant també el centre de Santa Cristina amb la urbanització del camp de golf (creuant el sector).

El POUM en curs d'aprovació, en la memòria descriptiva i d'ordenació, defineix les infraestructures de mobilitat i l'estructura dels espais lliures com una superposició de la trama viària bàsica amb una *trama viària per a vianants i de carril bici en bona part del seu recorregut, per tal de connectar les principals zones verdes, espais lliures urbans i equipaments i connectar amb els principals camins i vies rurals.*

L'estructura del sistema d'espais lliures de Santa Cristina d'Aro ve condicionada per les dinàmiques urbanístiques de desenvolupament que entre els anys 1.963 i 1.972 varen consolidar les urbanitzacions històriques desconexes del nucli, que han configurat l'actual morfologia urbana. El municipi disposa de diferents zones destinades a espais lliures, bona part d'elles, fruit de cessions de terrenys provinents del desenvolupament dels anteriors Plans parcials i que el POUM/2008 completava i, preveient la seva connexió a través de la xarxa viària i de passejos de vianants, estructurava com un conjunt funcional únic, vinculat a les rieres i torrents existents, enllaçant i facilitant l'accés als tres eixos principals que formen en sentit transversal el carril bici Girona - Sant Feliu, l'eix comercial del carrer Teulera i el parc fluvial del Ridaura.

ITINERARIS DE VIANANTS I ACCESSOS AL SECTOR DE PLA PARCIAL

El centre del nucli urbà de Santa Cristina es troba molt a prop del sector SUD 01 Ridaura: la Plaça del Mossèn Baldiri Reixach es troba a menys de 100m al nord i el clúster d'equipaments que inclou l'Ajuntament es troba a l'est del sector, que limita amb la de Plaça Catalunya.

Donada la proximitat del centre i dels principals equipaments públics, les condicions per als desplaçaments a peu són bones. En la majoria dels casos, els carrers compten amb voreres amples, accessibles, sense barreres arquitectòniques. Però també tenim algun eix important, com la pròpia Avinguda del Ridaura, amb mancances greus: voreres estretes i amb arbres al mig, d'accessibilitat deficient.

A l'àmbit s'hi pot accedir des del centre urbà a través dels 7 vials que s'han identificat en l'apartat 3.2.1. *Xarxa Viària Actual*. A continuació s'inclou una breu descripció dels diferents itineraris.

L'anàlisi de la xarxa d'itineraris per a vianants s'ha efectuat a partir de la informació de treball de camp.

S'han analitzat els següents itineraris d'accés al sector de Pla Parcial:

1. Avinguda del Ridaura;
2. Carrer del Rec del Forn (arribant al límit oest del sector);
3. Carrer de Jacint Verdager;
4. Carrer de Josep Pla;
5. Carrer de Santiago Rusiñol;
6. Carrer de Frederic Pitarrà;
7. Carrer Gaziel;
8. Carrer de Pere Geronès / Plaça de Catalunya (a l'extrem est del sector);
9. Carrer de Salvador Espriu (sentit longitudinal).

1. Avinguda del Ridaura



FIGURA 26 PUNTS DE L'ITINERARI D'ACCÉS DES DEL CENTRE URBÀ. AV. RIDAURA

En el tram que creua el sector, l'Avinguda del Ridaura té una accessibilitat deficient: voreres estretes i amb arbres al mig. En canvi en el tram que arriba al sector, des del centre urbà, les voreres són ample si l'itinerari és accessible.

Aquest camí és el que marca el POUM com a itinerari de la xarxa de vianants.



FIGURES 27 I 28 PUNTS DE L'ITINERARI D'ACCÉS DES DEL CENTRE URBÀ. AV. RIDAURA

2. Carrer del Rec del Forn

Accés des del centre (eix viari C. Teulera – Pont de la Font del Rei) amb itinerari accessible, amb una vorera de 4m d'amplada i guals adaptats.



FIGURA 29 PUNTS DE L'ITINERARI D'ACCÉS DES DEL CENTRE URBÀ. CARRER DEL REC DEL FORN

3. Carrer de Jacint Verdaguer

Aquest carrer forma part d'un eix d'espais lliures i equipaments que comença en la Plaça de Salvador Bonet i segueix amb l'illa d'equipaments, actualment buida, delimitada a l'altre costat pel carrer de Josep Pla, i arriba al sector connectant amb el carrer de Salvador Espriu (límit longitudinal). És un itinerari vorera de 1,50m als dos costats del carrer i guals adaptats.



FIGURES 30 I 31 PUNTS DE L'ITINERARI D'ACCÉS DES DEL CENTRE URBÀ. C. JACINT VERDAGUER

4. Carrer de Josep Pla

Igual que el carrer Jacint Verdaguer, aquest carrer forma part de l'eix d'espais lliures i equipaments que comença en la Plaça de Salvador Bonet i segueix amb l'illa d'equipaments, actualment buida, i arriba al sector connectant amb el carrer de Salvador Espriu (límit longitudinal). És un itinerari vorera de 1,50m als dos costats del carrer i guals adaptats.



FIGURES 31 I 32 PUNTS DE L'ITINERARI D'ACCÉS DES DEL CENTRE URBÀ. C. JOSEP PLA

En aquesta zona, el nou POUM aprovat provisionalment (2023) preveu canviar l'ordenació. Es defineix el polígon d'actuació urbanística PAU 17 Jacint Verdaguer, que inclou els 2 carrers, i es reordena l'àrea de sòl urbà que els separa, creant un eix verd que arriba fins al sector.

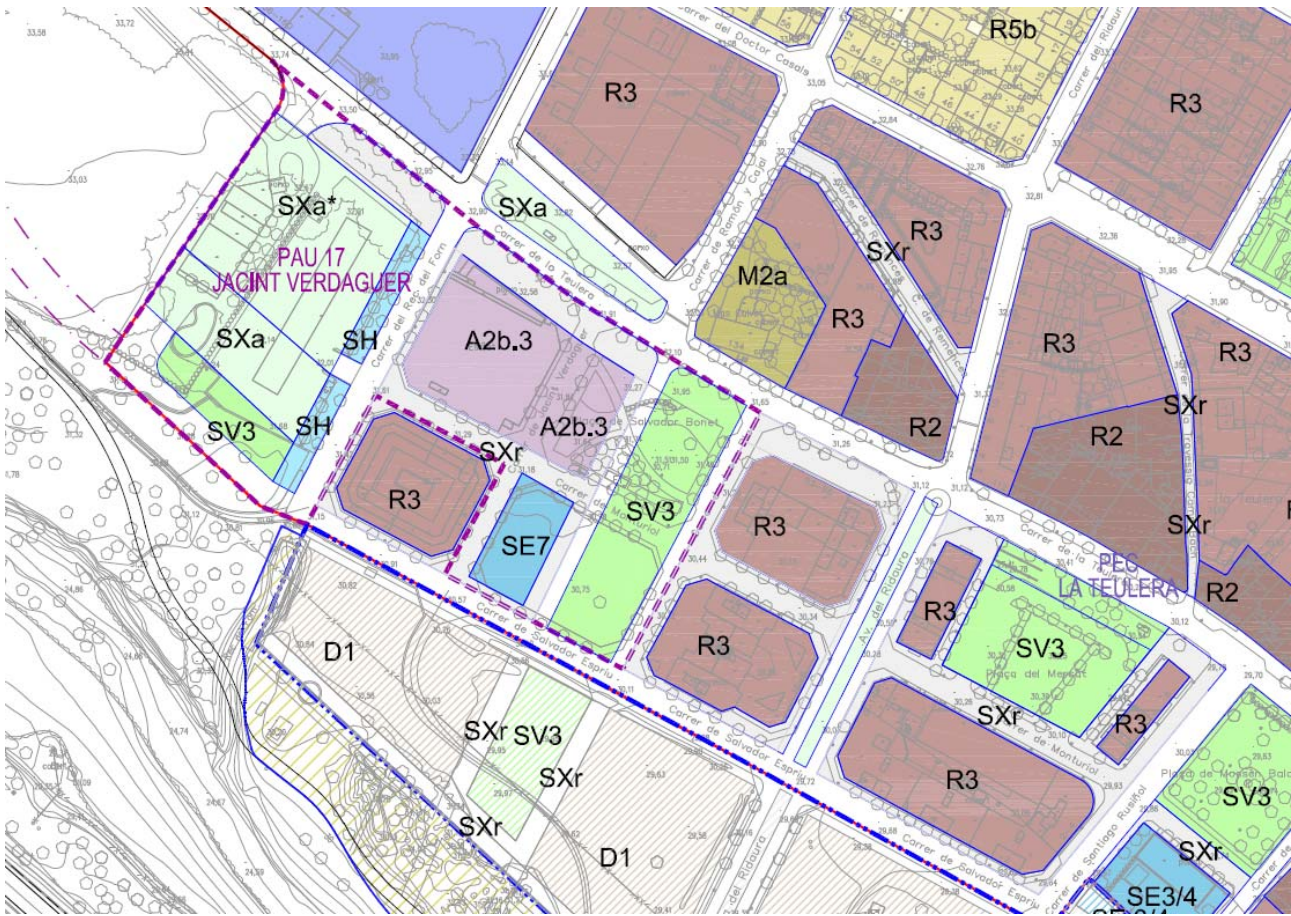


FIGURA 33 EXTRACTE DEL PLÀNOL D'ORDENACIÓ O3.3 DEL POUM 2023 (AP)



POUM
APROVACIÓ PROVISIONAL
EQUIP REDACTOR
PAU CD, SLP
GENYER 2023



Ajuntament de
Santa Cristina d'Aro

O3.3.g Nucli de Santa Cristina d'Aro
ORDENACIÓ DEL SÒL URBÀ I URBANITZABLE
QUALIFICACIÓ

5. Carrer de Santiago Rusiñol

Aquest carrer connecta directament la Plaça del Mossèn Baldiri Reixach amb el sector. És un carrer més ample, amb aparcament en semi-bateria a cada banda i vorera de 2m.



FIGURA 34 PUNTS DE L'ITINERARI D'ACCÉS DES DEL CENTRE URBÀ. C. SANTIAGO RUSIÑOL

6. Carrer de Frederic Pitarra

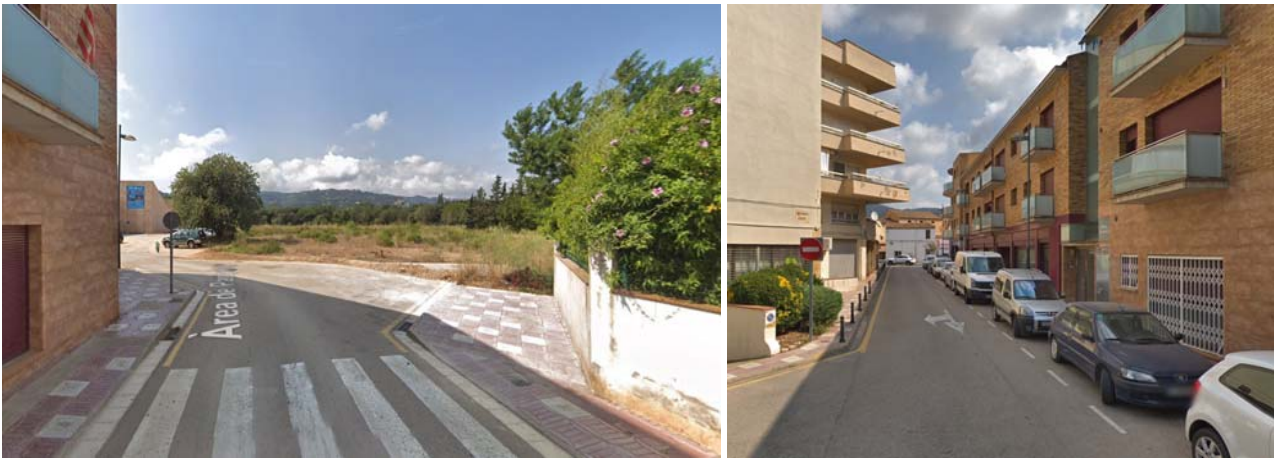
Aquest carrer també connecta directament la Plaça del Mossèn Baldri Reixach amb el sector. És un carrer de voreres estretes, amb l'últim tram, de 32m abans d'arribar al sector, pendent d'urbanitzar.



FIGURES 35 I 36 PUNTS DE L'ITINERARI D'ACCÉS DES DEL CENTRE URBÀ. C. FREDERIC PITARRA

7. Carrer Gaziel

Aquest carrer connecta el centre urbà amb l'equipament existent en el sector (Espai Ridaura). És, per tant, un itinerari de vianants a considerar, però físicament és deficient: un carrer de voreres molt estretes i amb barreres arquitectòniques que dificulten el pas.



FIGURES 37 I 38 PUNTS DE L'ITINERARI D'ACCÉS DES DEL CENTRE URBÀ. C. GAZIEL

8. Carrer de Pere Geronès / Plaça de Catalunya

El triangle format per la Plaça de Catalunya i els edificis d'ús públic que s'hi troben és un punt neuràlgic del nucli urbà. Aquí hi ha l'Ajuntament, el CAP i un dels aparcaments més grans del municipi. En el costat sud d'aquest triangle hi ha la via verda i l'itinerari de bicicletes marcat en el POUM.



FIGURES 39 I 40 PUNTS DE L'ITINERARI D'ACCÉS DES DEL CENTRE URBÀ. PLAÇA DE CATALUNYA

9. Carrer Salvador Espriu / carrer de la Plataneda

El carrer que separa el sector del centre urbà té importància com a itinerari de vianants en sentit longitudinal, tot i que no és un dels itineraris de vianants principals de la zona. Es preveu continuar el carrer amb un perfil similar a la zona ja urbanitzada, connectant-lo amb el carrer de la plataneda a l'est. Si costat nord (centre urbà) el carrer té vorera de 2,50m i guals adaptats.



FIGURES 41 I 42 PUNTS DE L'ITINERARI D'ACCÉS DES DEL CENTRE URBÀ. TRAM URBANITZAT DEL CARRER SALVADOR ESPRIU

ITINERARIS SALUDABLES

A Santa Cristina hi ha 3 itineraris saludables inclosos en la xarxa de la Diputació de Girona. El sector es troba entre aquests itineraris amb forma d'anell i 2 L'Avinguda Ridaura és la que els connecta.

-  L'itinerari curt, de 2,4Km, recorre el centre de santa Cristina, entre el carrer de Pere Geronès, la via verda del carrilet, la carretera de Malvet i el carrer de la Teulera.
-  L'itinerari mitjà, de 3,7Km, comença en l'Avinguda del Ridaura, al sud del sector, segueix el Ridaura i la riera de Solius cap a l'oest i torna pel camí rural que porta cap a la riera del vilar i la urbanització Golf Costa Brava, on agafa el carrer Costa Brava per tornar al punt de partida de l'Avinguda del Ridaura.
-  L'itinerari llarg, de 5,5Km, comença en el punt de trobada de l'Avinguda Ridaura amb el carrer de la Teulera, segueix aquest carrer cap a l'est fins a la sortida del nucli urbà, on es desvia justa abans d'arribar al riu i va seguint la llera del Ridaura cap avall fins al càmping Mas Sant Josep. Donant la volta al càmping, es gira cap al nord, seguint el torrent de Canyet, fins arribar al pitch & putt Mas Torrellas. Aquí s'agafa la via verda del carrilet per tornar al poble; en aquest tram, la via verda va en paral·lel a la carretera GI-662 que connecta Santa Cristina i Castell d'Aro.

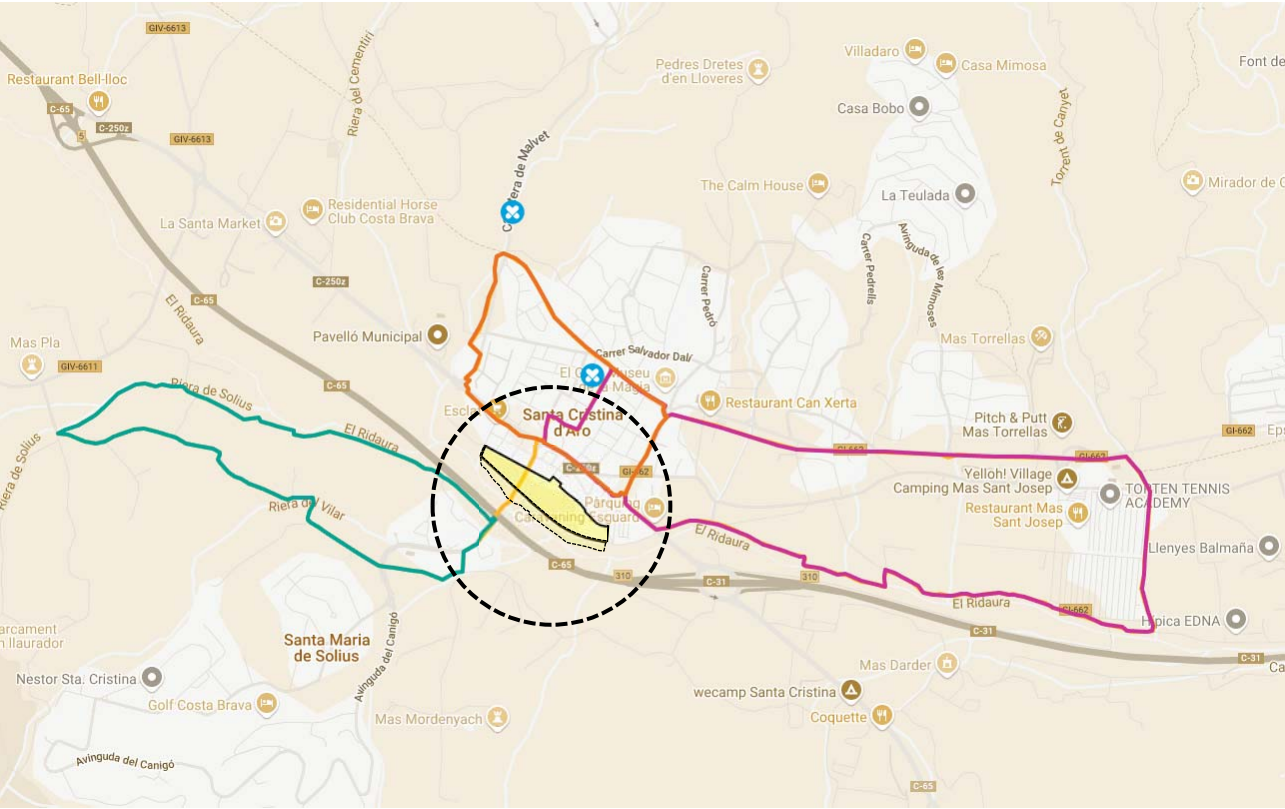


FIGURA 43 ITINERARIS SALUDABLES. ORIGEN: XARXA D'ITINERARIS SALUDABLES DE LA DIPUTACIÓ DE GIRONA

3.2.4. ITINERARIS EN BICICLETA

El carril bici, és del tot inexistent a dins del municipi, deixant de banda el carril bici de Girona a Sant Feliu de Guíxols: l'anomenada **via verda del Carrilet**.

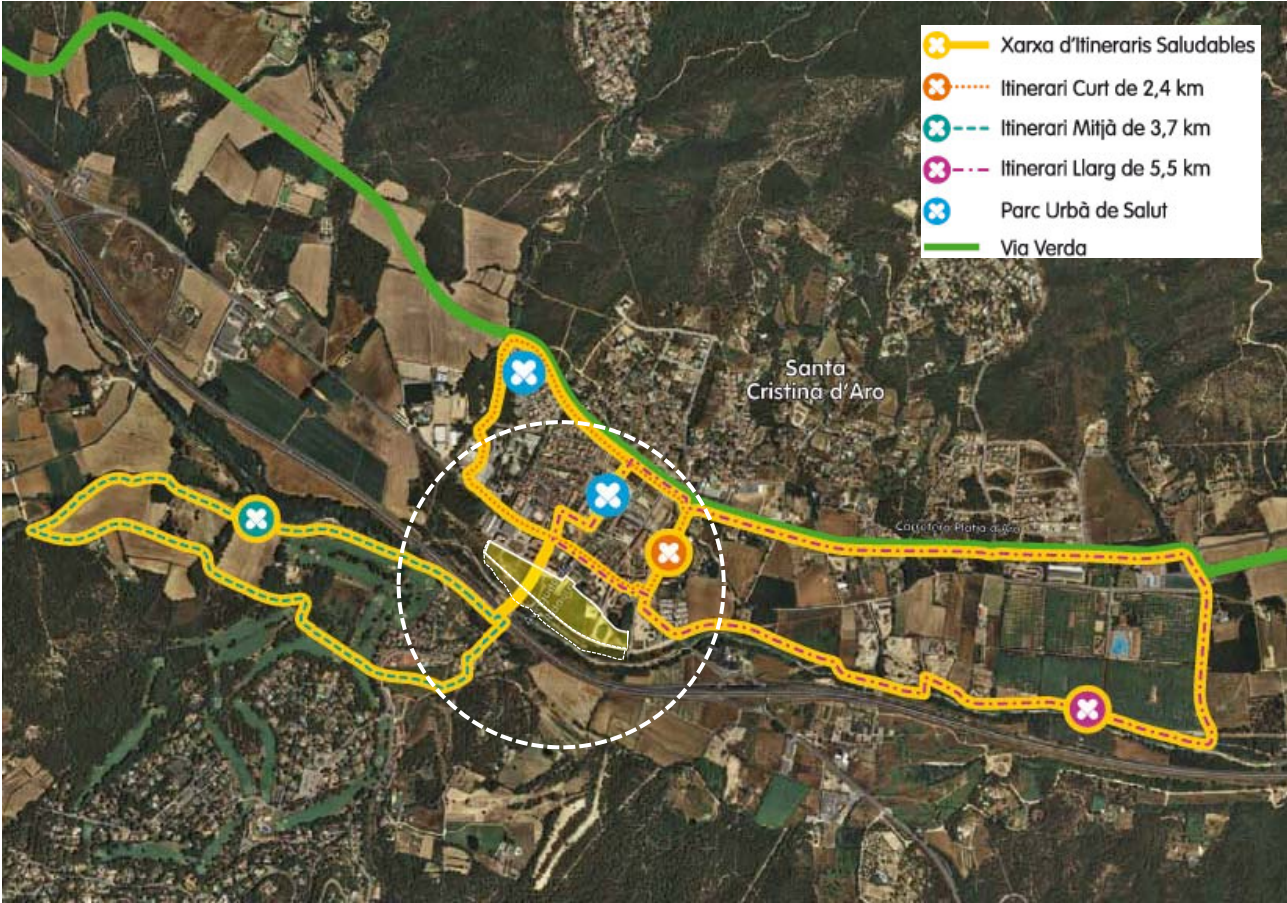


FIGURA 44 LA VIA VERDA DEL CARRILET EN RELACIÓ AMB ELS ITINERARIS SALUDABLES. ORIGEN: XARXA D'ITINERARIS SALUDABLES DE LA DIPUTACIÓ DE GIRONA



FIGURES 45 I 46 LA VIA VERDA DEL CARRILET A SANTA CRISTINA D'ARO (FOTO EAMG – POUM) I L'ANTIGA ESTACIÓ DEL CARRILET, ACTUALMENT OFICINA DE TURISME

Les condicions orogràfiques faciliten els desplaçaments en bicicleta per Santa Cristina i tota la zona de la Vall d'Aro, ja que la major part dels carrers del nucli urbà principal i les urbanitzacions properes tenen molt poc pendent.

A Santa Cristina d'Aro hi ha diversos itineraris pedalables que estan formats per vials de plataforma única o zones enjardinades. A part, pel municipi hi passen diferents rutes cicloturístiques: **Pirinexus** i la **Via Verda**, que permeten la connexió amb municipis de l'entorn com ara Sant Feliu de Guíxols, Castell d'Aro, Platja d'Aro i S'Agaró, Calonge i Sant Antoni de Calonge, Palamós, Palafrugell, Castelló d'Empúries, Cassà de la Selva o Girona. Alguns d'aquests itineraris transcorren per carreteres locals, amb poc trànsit associat.

La ruta **Pirinexus** és una ruta cicloturística que enllaça les comarques gironines amb el Rosselló. El total de la xarxa és de 351km. Al seu pas pel nucli urbà de Santa Cristina, aquesta ruta passa per la **Via Verda del Carrilet**, a menys de 500m del sector.



FIGURA 47 TRAÇAT DE LA RUTA PININEXUS A LA ZONA. ORIGEN: VIES VERDES GIRONA

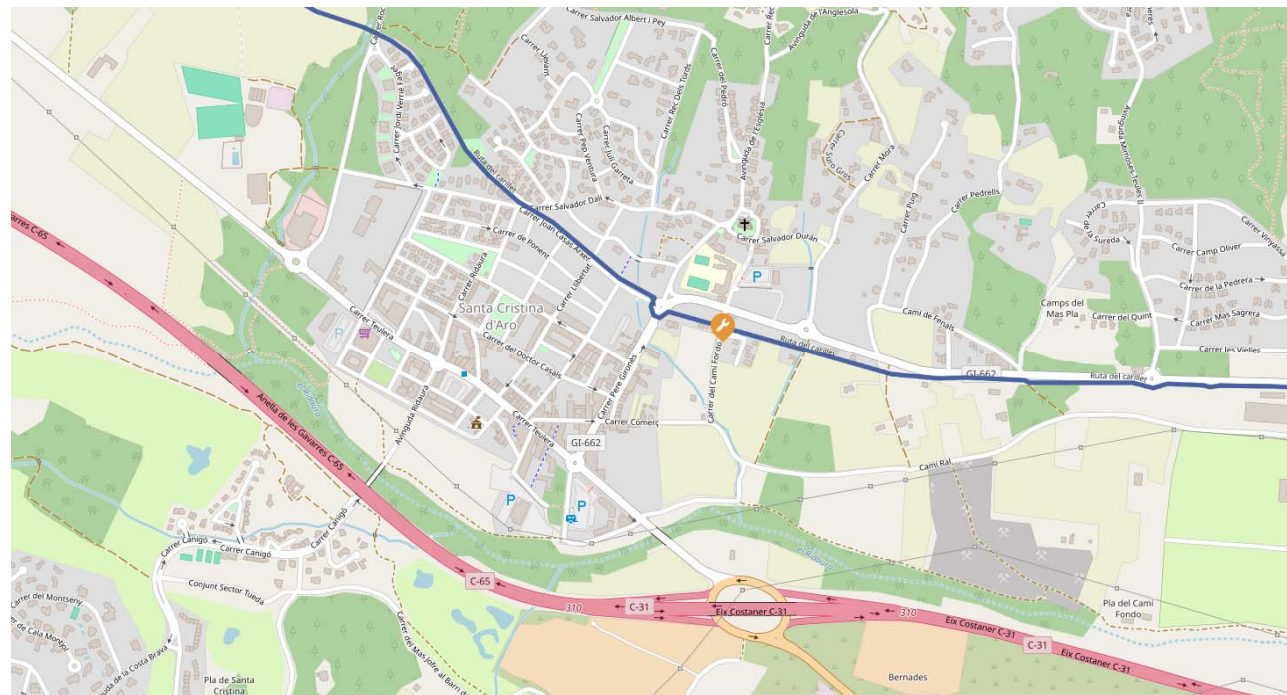


FIGURA 48 TRAÇAT DE LA RUTA PIRINEXUS – VIA VERDA DEL CARRILET A LA ZONA. ORIGEN: VIES VERDES GIRONA. S'OBSEVA EL PUNT D'AUTOREPARACIÓ DE BICICLETES EXISTENT A L'ANTIGA ESTACIÓ DEL CARRILET (OFICINA DE TURISME).

La Via Verda és una xarxa cicloturística que està desenvolupada sobre corredors de comunicació no motoritzats, fàcils, agradables de recórrer i segurs. El seu traçat és accessible i integrat en el medi natural. El tram de Via Verda de Santa Cristina d'Aro és el tram de la Ruta del Carrilet – Ruta del Tren Petit, que uneix Llagostera i el nucli de Castell d'Aro, baixant després cap a sant Feliu de Guíxols i Platja d'Aro.

Més enllà de la Via Verda del Carrilet i els itineraris saludables promoguts per l'Ajuntament i la Diputació, hi ha una gran varietat de routes en bici que creuen el centre de Santa Cristina passant per carrers pedalables sense carril bici diferenciat; algunes d'aquestes routes creuen el sector per l'Avinguda Ridaura, altres recorren la via verda programada al sud del sector.

A l'antiga estació del carrilet, en la via verda, està funcionant un punt d'autoreparació i manteniment de bicicletes. No hi ha aparcaments de bicicletes al centre, donat que actualment la xarxa d'itineraris pedalables no és una xarxa urbana, de proximitat, sinó una xarxa cicloturística, de més llarg recorregut, que creua el centre de Santa Cristina i enllaça amb nuclis veïns.



FIGURES 49-51 PUNT D'AUTOREPARACIÓ I MANTENIMENT DE BICICLETES A L'ANTIGA ESTACIÓ DEL CARRILET (ACTUALMENT OFICINA DE TURISME) A LA VIA VERDA

3.2.5. APARCAMENT

En general, Santa Cristina d'Aro disposa d'una important quantitat d'aparcament. **La major part dels carrers disposen d'aparcament lliure a la calçada.** A més, existeixen zones expressament reservades per a l'estacionament de vehicles, d'autobusos i taxis al costat dels principals equipaments i serveis municipals: zona esportiva, Ajuntament o Policia.



FIGURA 52 APARCAMENT A LA VORA DE L'AJUNTAMENT. ORIGEN: EAMG-POUM (FOTO 2022)



FIGURES 53 I 54 APARCAMENT DEL PAVELLÓ, LA PISCINA MUNICIPAL I EL CAMP DE FUTBOL. ORIGEN: EAMG-POUM (2022)



FIGURA 52 APARCAMENT AL VOLTANT DE L'EQUIPAMENT DEL SECTOR (ESPAI RIDAURA). FOTO 2024

A part dels aparcaments il·lustrats a les imatges anteriors, es troben també zones d'aparcament prop d'altres equipaments com és el cas de l'Escola Bressol o l'Escola Peralta que disposen d'un aparcament municipal al carrer Camí Fondo.

A prop del sector hi ha l'aparcament del supermercat Esclat, al carrer Rec del Forn, a 30m de l'extrem ord-oest del sector.

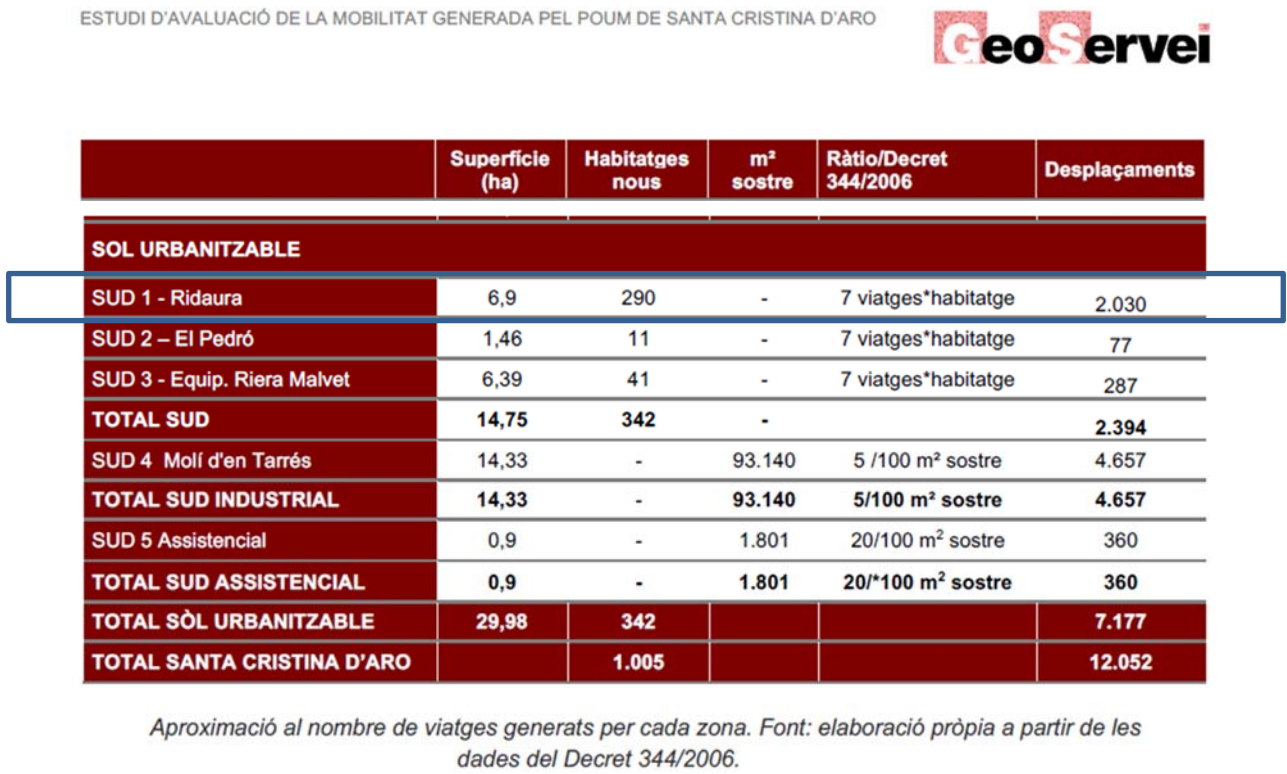


FIGURES 53 I 54 APARCAMENT DEL CARRER REC DEL FORN (APARCAMENT DEL SUPERMERCAT ESCLAT)

4. PROJECCIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

4.1. MOBILITAT GENERADA SEGONS L'ORDENACIÓ PREVISTA

Pel sector SUD 01 Ridaura, L'EAMG del POUM prevé un total de 2.030 viatges generats; el càlcul es realitza en funció dels paràmetres de la fitxa urbanística del sector, aplicant uns coeficients que s'han de confirmar amb el càlcul per donar compliment al Decret 344/2006. Aquest valor de l'EAMG correspon als 290 habitatges previstos, sense considerar l'equipament del sector ni els espais comercials que es puguin ubicar en les plantes baixes.



TAULA 7 MOBILITAT GENERADA SEGONS L'ORDENACIÓ PREVISTA DEL SECTOR. ORIGEN: EAMG – POUM (2023) GEOSERVEI

L'EAMG del POUM aplica com a criteri de càlcul una ràtio de 7 viatges/habitatge. En el present estudi hem aplicat, segons l'Annex 1 del D344/2006, la ràtio de 5 viatges/100m² zona verda, 20 viatges/100m² sostre d'equipament i el valor més gran entre 7 viatges /habitatge o 3 viatges / persona pels 290 habitatges previstos. El Pla Parcial no defineix el sostre comercial però deixa la possibilitat d'ubicar aquest us en les plantes baixes dels edifici. Per tant, el present estudi contemplarà també l'alternativa on tots els edificis tindran locals comercials en planta baixa, considerant un coeficient de 50 viatges/100m² sostre comercial.

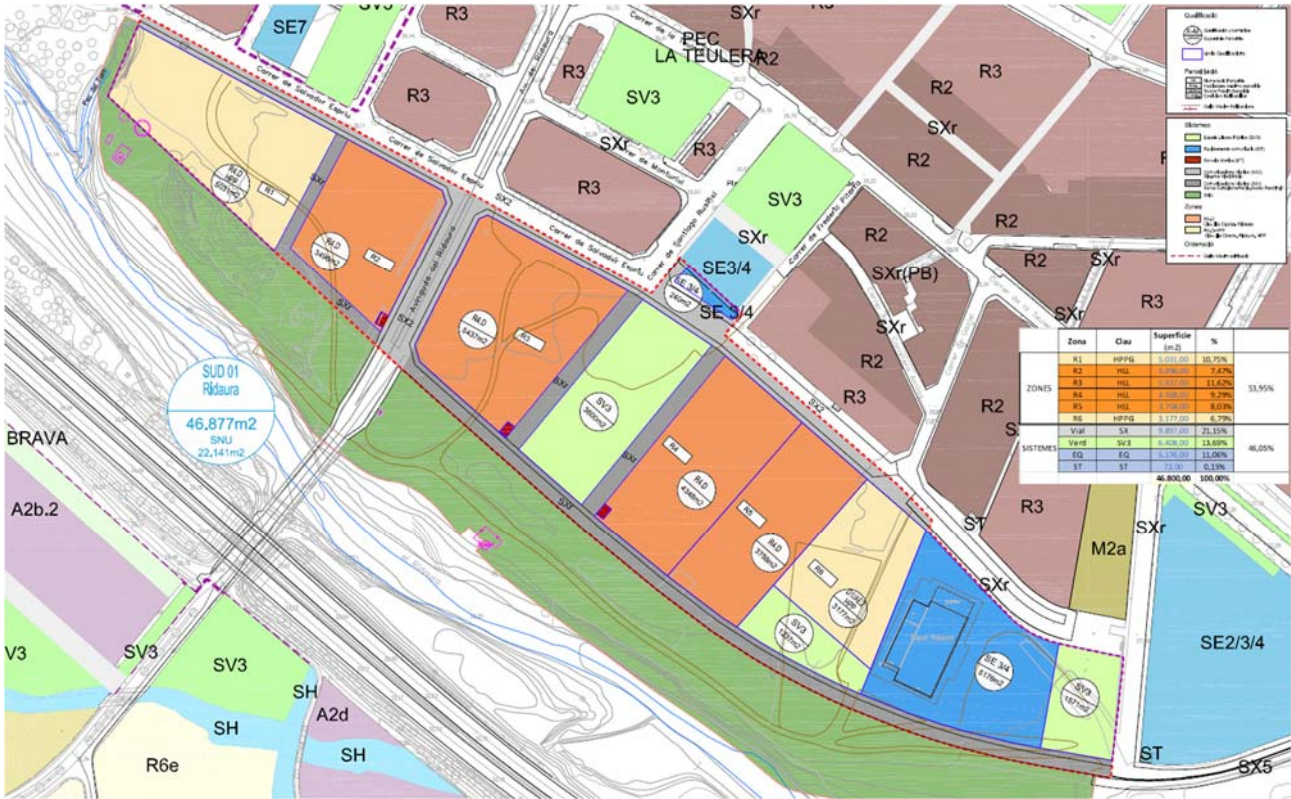


FIGURA 55 ESQUEMA VIARI DEL POUM I USOS DE SÒL. VISTES DE LA URBANITZACIÓ PROPOSADA. ORIGEN: MUC I PP



FIGURA 56 PROPOSTA VIÀRIA DETALLADA - PROJECTE D'URBANITZACIÓ

4.2. MOBILITAT FUTURA

Per avaluar la mobilitat generada del present Pla Parcial, cal aplicar les ràtios que proposa el Decret 344/2006 de regulació d'EAMG a les diferents superfícies i usos del sòl citats en el Pla Parcial, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors.

Les ràtios marcades pel Decret 344/2006 pels usos previstos en el desenvolupament del sector són:

ÚS	RÀTI
Residencial	10 viatges/100 m² de sostre 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Comercial	50 viatges/100 m² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m² de sòl
Equipament	20 viatges/100 m² de sostre

TAULA 8 RÀTIO A APLICAR PER CALCULAR LA MOBILITAT GENERADA PER DIA. ORIGEN: DECRET 344/2006 DE REGULACIÓ D'ESTUDIS D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Pels usos residencials, el Pla Parcial preveu la creació d'un màxim de 290 habitatges, dels quals 116 seran habitatges de protecció oficial; en les plantes baixes hi pot haver locals comercials. La dimensió mitjana de les llars del municipi és de 2,6 habitants/llar (any 2021). Tenint en compte que resulta complicat una ocupació simultània del 100% dels nous habitatges construïts i la mida dels habitatges previstos, d'uns 80m² construïts de mitjana, s'ha aplicat una reducció de 15% del valor de càlcul més gran.

Pel que fa a l'equipament, l'espai Ridaura ja existeix i està funcionant com a pavelló multiús, fruit d'una cessió anticipada de la parcel·la corresponent. Té un sostre de 1.215m².

Amb aquests paràmetres, s'estima una nova mobilitat generada de **2.585 desplaçaments diaris**: 2.030 generats pels usos residencials, 243 per l'equipament i 778 per la zona verda.

USOS	SÒL (M²)	SOSTRE (m²)	HABITATGES	COEFICIENT	VIATGES GENERATS / DIA
Habitatge*	24.660,00	29.016,00	290	7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona	2.030
Zones verdes	6.234,00	--	--	5 viatges/100m²sòl	778
Equipament	5.451,00	1.215,00	--	20 viatges/100m²sostre	243
Vialitat	--	--	--	--	--
Serveis Generals	--	--	--	--	--
TOTAL VIATGES					2.585

* Càlcul sense espai comercials; els eventuais locals comercials en planta baixa seran part del sostre residencial considerat de 24.660m².

TAULA 9 MOBILITAT GENERADA SEGONS USOS DEL SÒL. ELABORACIÓ PRÒPIA SEGONS DADES DEL PLA PARCIAL

Per quantificar els desplaçaments vinculats als espais comercials, hem de tenir en compte que el perfil dels locals permesos és de comerços de proximitat, no grans superfícies. Aquest perfil determinarà el tipus de desplaçaments, que seran en general no motoritzats. Aplicant el coeficient de 50 viatges/100 m² de sostre, comptarem amb **1.451 viatges addicionals** corresponents als locals comercials que es puguin instal·lar en les plantes baixes dels edificis d'habitatges. El total de viatges generats passarà, en aquest cas, a **4.036 viatges**.

4.3. PROJECCIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Per definir la distribució modal dels desplaçaments generats al nou sector s'ha considerat que els desplaçaments interns representen el 67% i els de connexió el 33% restant (excepte en el cas de les zones verdes, espais comercials i l'equipament que s'ha considerat 100% interns).

Les dades de repartiment modal de l'EMQ de 2006 s'han tingut en compte com a punt de partida, però per definir la hipòtesi que hi haurà en el nou sector s'han considerat les modificacions realitzades a les diferents xarxes des de 2006, així com els nous usos previstos al sector i els patrons de mobilitat actual. Alhora, el present estudi contempla una situació on es promogui i faciliti els mitjans de transport més sostenibles, a partir de la nova ordenació i les mesures proposades.

Amb aquestes consideracions, el repartiment modal previst pel nou sector és el següent:

USOS		DESPLAÇAMENTS	NO MOTORITZAT	TRANSPORT COL·LECTIU	VEHICLE PRIVAT
Habitatge	Intern	1.360 (67%)	190 (14%)	14 (2%)	1.156 (85%)
	Extern	670 (33%)	7 (1%)	67 (10%)	596 (89%)
Comercial	Intern	1.451 (100%)	1.277 (88%)	29 (2%)	145(10%)
	Extern	0%	0	0	0
Zona Verda	Intern	312 (100%)	312 (100%)	0	0
	Extern	0%	-	-	-
Equipament	Intern	243 (100%)	207 (85%)	24 (10%)	12 (5%)
	Extern	0%	-	-	-
TOTAL		4.036	1.992 (5%)	134 (3%)	1.910 (47%)

TAULA 10 DISTRIBUCIÓ MODAL DE LA NOVA MOBILITAT GENERADA

Tenint en compte aquesta hipòtesi, el present Pla Parcial generarà un màxim de **1.992 nous desplaçaments en modes no motoritzats, 134 en transport col·lectiu i 1.910 en vehicle privat**.

Aquesta proposta de repartiment modal prevista pel nou sector, incrementa l'ús dels modes més sostenibles, en comparació al repartiment modal analitzat de l'Enquesta de Mobilitat Obligada del 2001.

En la distribució horària dels desplaçaments s'ha considerat que l'hora punta del sector residencial es pot concentrar entre les 07:30h i les 08:30h del matí. Tenint en compte que el factor d'hora punta considerat en l'EMQ de 2006 és del 9,5%, en el marc d'aquests treballs, s'ha considerat un escenari més conservador, segons el qual l'hora punta considerada serà del 12% (valor més d'un 25% superior al de l'EMQ).

Referent a la mobilitat en termes de gènere, el desenvolupament del nou sector haurà de garantir carrers amb bona il·luminació i zones de descans per facilitar l'accessibilitat i la seguretat de l'àmbit.

Considerant una taxa d'ocupació d'1,24 persones/vehicle, considerant els valors de l'EMQ de 2006, s'estima que dels 1.910 desplaçaments previstos en vehicle privat i la distribució horària, hi haurà **770 nous vehicles a la xarxa viària**.

5. XARXES DE MOBILITAT I PROPOSTES PER ASSOLIR EL REPARTIMENT MODAL OBJECTIU

5.1. CONFIGURACIÓ DE L'ESPAI PER A VIANANTS

El **Decret 209/2023**, de 28 de novembre, pel qual s'aprova el Codi d'accessibilitat de Catalunya, estableix requisits dels itineraris de vianants accessibles. L'annex *2a Normes d'accessibilitat al territori*, en el seu **primer article, apartat 1.1.1. Condicions generals** (dels itineraris de vianants accessibles) estableix (**punt b**) que l'amplada de pas lliure d'obstacles ha de ser d'1,80m com a mínim.

A més, segons, l'apartat 1.1.2, les voreres situades a diferent nivell de la calçada han de tenir una amplada de 2,40m o superior.

Al mateix temps cal remarcar que l'article 18 *Elements d'urbanització i mobiliari urbà* del Decret 209/2023 estableix criteris diferenciats per a vies i espais públics existents i de nova creació:

- A les vies i als espais lliures de nova creació, l'espai d'interacció dels elements d'urbanització i mobiliari urbà no es pot superposar amb l'amplada mínima lliure de pas de l'itinerari accessible.*
- A les vies i als espais lliures existents, l'espai d'interacció dels elements d'urbanització i mobiliari urbà es pot superposar amb l'itinerari accessible i practicable quan es garanteixin les amplades lliures mínimes que indica l'annex 2a i es justifiqui l'absència d'ubicacions alternatives o la dificultat de traslladar l'element.*

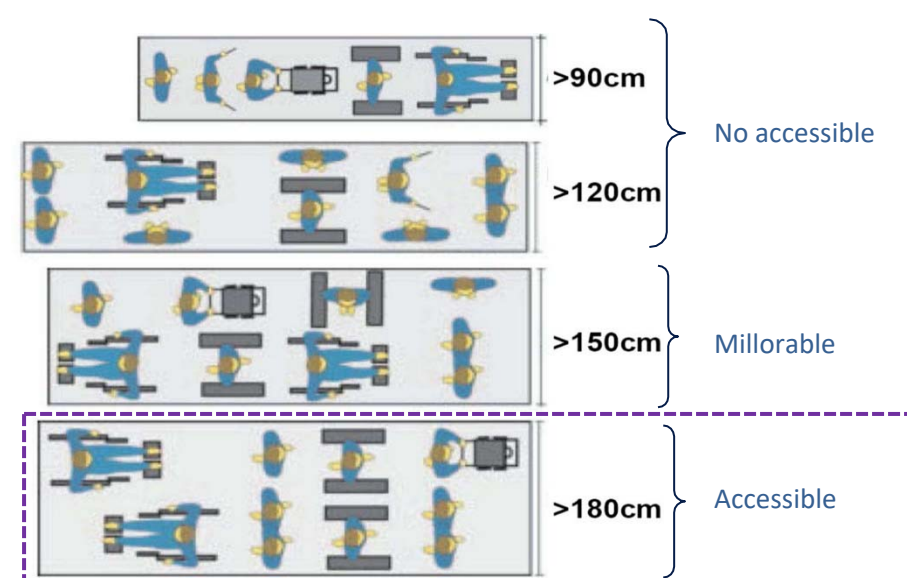


FIGURA 57 POSSIBILITAT DE MOVIMENTS A PEU SEGONS LES DIMENSIONS DE LA VORERA. ORIGEN: OFICINA TÈCNICA DE MOBILITAT I SEGURETAT VIÀRIA LOCAL DE LA DIPUTACIÓ DE BARCELONA. SECCIÓ D'ACCESSIBILITAT

5.1.1. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS

El centre del nucli urbà de Santa Cristina compta amb diversos vials de convivència a prop del sector.

Les condicions per als desplaçaments a peu són més bones com més recent és la urbanització; els carrers més pròxims al sector tenen voreres amples i guals accessibles. Dels itineraris a peu estudiats al punt 3.2.3 que donen accés al sector, destaquem mancances d'accessibilitat i voreres estretes al carrer Gaziol.

L'Avinguda Ridaura, futur eix viari estructurant del sector, és al mateix temps una part important dels itineraris de vianants que connecten el centre de Santa Cristina amb la urbanització Golf Costa Brava; també connecta els 3 itineraris saludables de Santa Cristina. Alguns dels carrers transversals que creuen el sector són importants com a itineraris de vianants associats a zones verdes i equipaments. En aquest sentit, destaca el camí de vianants de davant de l'espai Ridaura.

En sentit longitudinal, l'itinerari de vianants més important es troba fora del sector, en l'àrea del futur parc fluvial; es tracta del camí existent que serà una via verda.

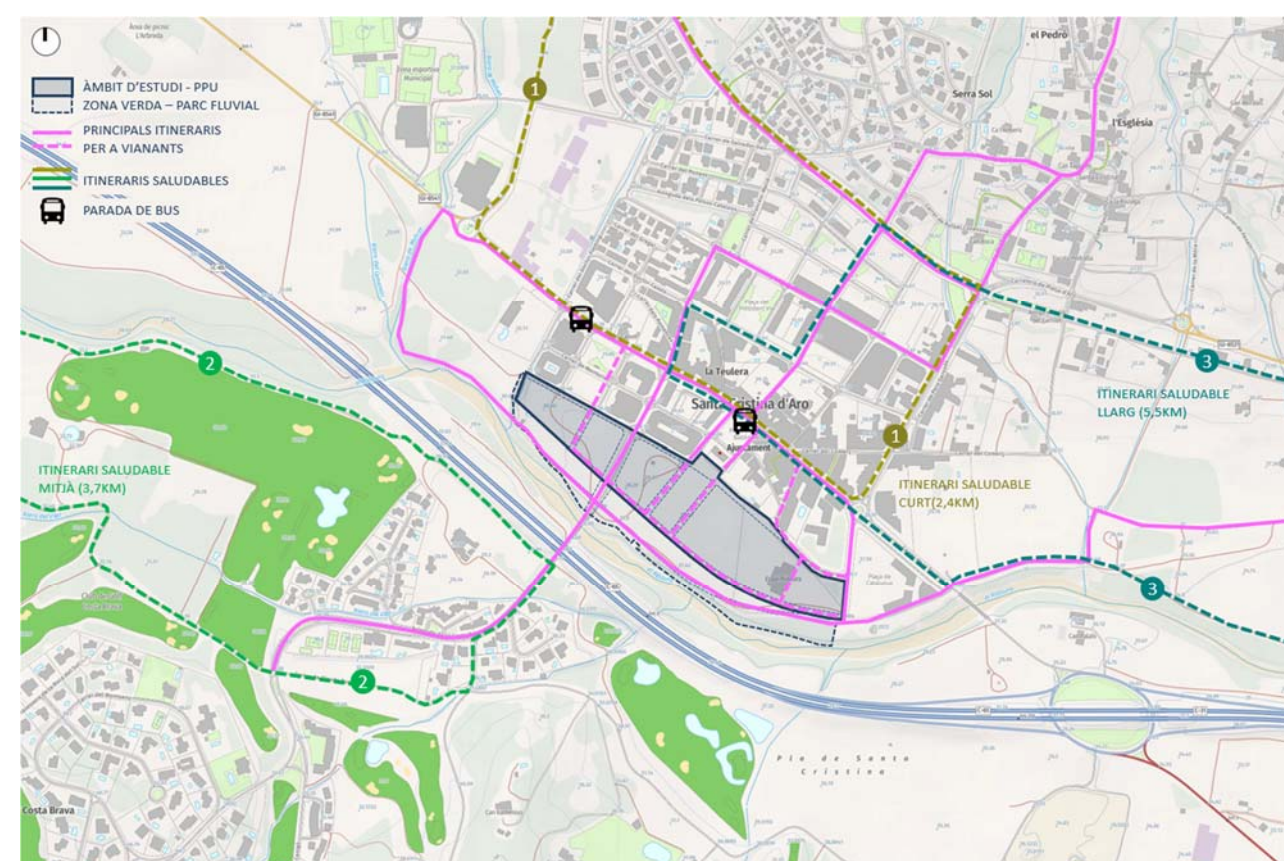


FIGURA 58 PRINCIPALS ITINERARIS D'ACCÉS PER A VIANANTS

A l'interior del sector, totes les voreres dels carrers proposats disposen l'amplada de pas lliure d'obstacles d'1,80m com a mínim; les voreres situades a diferent nivell de la calçada (les dels vial principals) tenen una amplada de més de 2,40m. Els carrers secundaris són de convivència, amb plataforma única. En el perímetre, totes les voreres noves es dissenyen amb el mateix criteri.

Els carrers que rodegen el sector tenen una secció accessible, amb voreres de 2-3m d'amplada, a cota diferent de la calçada, amb passos de vianants senyalitzats i guals adaptats. L'accessibilitat de la zona és en general bona. L'esquema viari proposat a l'interior dona continuïtat als itineraris de vianants existents al voltant.

ASPECTES CLAU DE DIAGNOSI

- Condicions bones d'accessibilitat a l'àmbit, tant per connectar amb l'oferta de transport col·lectiu proper com per connectar amb el nucli urbà de Santa Cristina d'Aro.
- Es garanteix l'accés a l'àmbit per voreres amples (>2,40m), tot i que n'hi ha algunes amb amplades inferiors.
- Les cruïlles dels eixos viaris principals disposen de passos per a vianants, la majoria dels quals són adaptats amb guals.

5.1.2. ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS

La xarxa per a vianants actual que permet l'accés al nou sector en desenvolupament té un bon nivell d'accessibilitat i seguretat. A la zona falten camins de vianants separats de la vialitat

rodada, però els carrers de convivència i el disseny de les voreres i guals satisfan les necessitats de desplaçament a peu.

Amb el nou increment de mobilitat previst, es consideren algunes actuacions per tal de fomentar i millorar els desplaçaments a peu, a tot l'àmbit del sector, com s'explica a continuació.

V.1. NOVA XARXA DE VIANANTS



FIGURA 59 NOVA XARXA DE VIANANTS DE LA PROPOSTA VIÀRIA DETALLADA - PROJECTE D'URBANITZACIÓ

L'esquema viari del Pla Parcial continua els carrers principals del centre de Santa Cristina: carrers transversals que connecten el sector amb el carrer de la Teulera, eix viari principal del centre, carrer longitudinal al nord i al sud del sector, via verda en l'àrea del futur parc fluvial (fora de l'àmbit).

L'Avinguda Ridaura té una amplada de 17m, amb voreres de 2.40m i places d'aparcament en fila.

La resta de vials en sentit transversal són de convivència, amb plataforma única i prioritat de vianants, i aniran continuant la trama viària del centre, relligant el carrer de Salvador Espriu (límit nord del sector) amb el vial paral·lel de la part sud, establint una pauta de disseny urbà accessible que millorarà la connectivitat a peu a l'interior de la zona residencial, més enllà del propi sector.

A petita escala, el Pla Parcial es centra en fomentar l'accessibilitat universal, dissenyant uns perfils viaris que faciliten els desplaçaments a peu i en bici i proposant limitacions de velocitat per als vehicles i preferència al pas de vianants. Amb l'excepció dels eixos viaris principals, tots els carrers tindran plataforma única, sense barreres arquitectòniques, i disseny de zona residencial / de prioritat de vianants.

Les 3 zones verdes proposades estan ubicades al centre, al sud i a l'est del sector. La zona verda central és un espai cívic per la nova àrea residencial, un punt d'atracció per molt dels futurs desplaçaments a peu a la zona. El tractament proposat és el de parc urbà / plaça / àrea de jocs infantils..

En el projecte es té en compte la perspectiva de gènere interseccional i, per això, es preveu que aquesta zona sigui una zona amb seguretat i llibertat de moviments, d'ús de l'espai com a punt de trobada i socialització, d'autonomia i accessibilitat global i de salut i natura.

Es preveu una bona il·luminació en tota la zona, sense punts cecs ni àrees amagades sense visibilitat, continuïtat entre tots els espais i sense espais per a la circulació rodada.

Es proposa que tots els itineraris de vianants tinguin una amplada mínima lliure de 2,40m i es garanteixi, en tot moment, una bona il·luminació, així com diversos punts de descans per tal de permetre unes bones condicions de seguretat i confort.

Caràcter de l'actuació: obligatori a incorporar al projecte d'edificació.

Cost de l'actuació: caldrà contemplar-lo en els costos d'urbanització del projecte.

V.2. CONNEXIONS ACCESSIBLES ALS PUNTS SIGNIFICATIUS

En compliment del Decret 209/2023, els itineraris accessibles han de connectar la xarxa d'itineraris per a vianants amb els accessos a les edificacions proposades (accés parcel·les habitatges, residència, equipament). S'han verificat les connexions accessibles als punts significatius del sector: accessos des de les voreres dels nous carrers proposats, accessos a l'espai lliure previst, a totes les zones d'estada, així com les connexions dels espais lliures amb les edificacions proposades.

Caràcter de l'actuació: obligatori a incorporar als projectes d'edificació i al projecte d'urbanització.

Cost de l'actuació: caldrà contemplar-lo en els costos d'urbanització del projecte.

5.2. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETA

5.2.1. XARXA ACTUAL

Tal com hem explicat al punt 3.2.4 de l'estudi, la xarxa actual de vies pedalables de Santa Cristina d'Aro és poc desenvolupada, i cal tenir en compte que hi ha la previsió de construcció de diversos carrils bici i millores de carrers, que permetran la connexió amb bicicleta de les urbanitzacions i nuclis del municipi.

A l'entorn del sector no s'han identificat aparcaments per a bicicletes a la via pública.

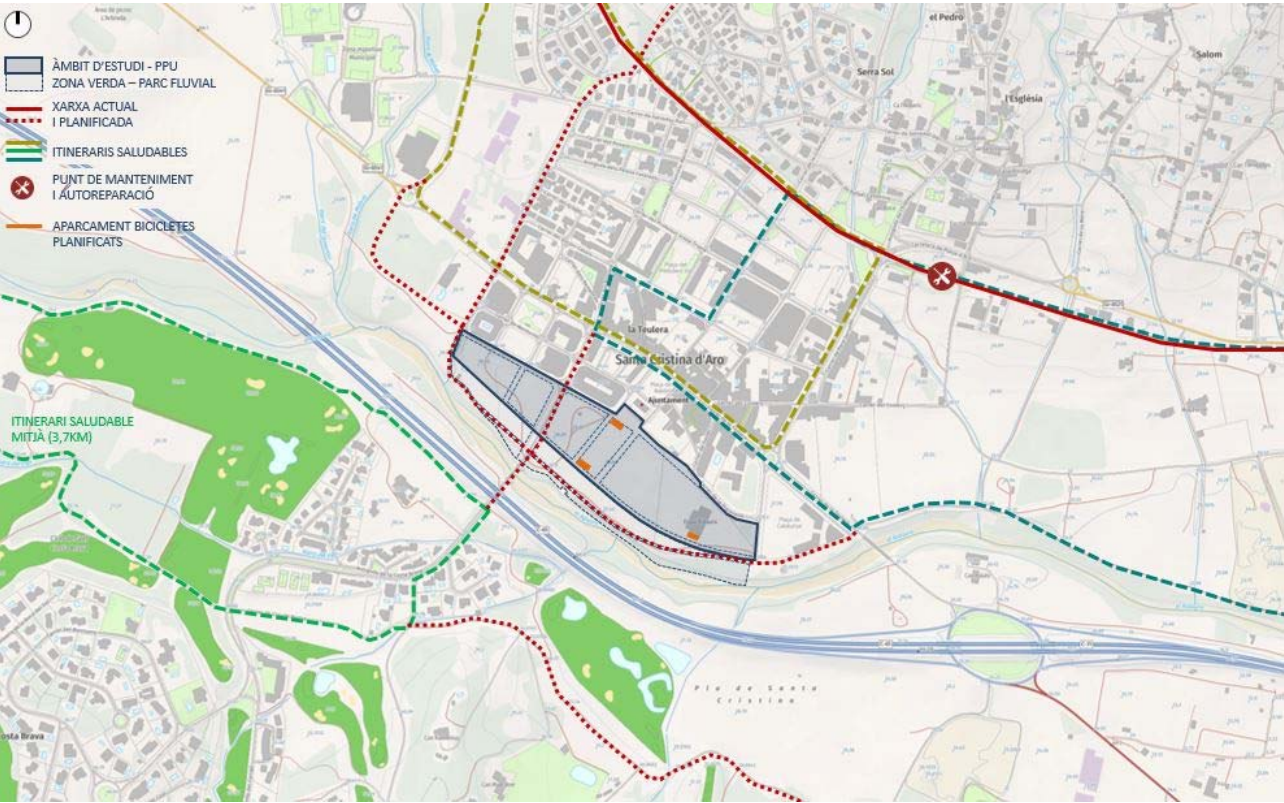


FIGURA 60 XARXA EXISTENT D'ITINERARIS PEDALABLES

ASPECTES CLAU DE DIAGNOSI

- Hi ha la previsió d'ampliació de la xarxa de carrils bici del municipi que permetran una connexió amb bicicleta de les urbanitzacions i els nuclis del municipi.
- A part de l'oferta urbana actual i prevista, hi ha diferents rutes cicloturístiques a la zona que permeten la connexió de Santa Cristina d'Aro amb els municipis de l'entorn.
- Bona orografia pels desplaçaments en bicicleta, amb excepcions puntuals.
- No hi ha oferta d'aparcaments per a bicicletes pròxima al sector d'estudi.

5.2.2. ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA DE BICICLETA

Es desplega una estratègia gradual per potenciar la mobilitat en bicicleta, que combina la consolidació de la xarxa cicloturística existent amb la creació de serveis i infraestructures urbanes de proximitat. En primer lloc, es preveu l'ampliació de la xarxa de carrils bici municipals per facilitar la connexió directa entre les urbanitzacions i el nucli històric. Aquests nous carrils, que s'afegiran als itineraris saludables ja impulsats per l'Ajuntament, permetran que més veïns puguin desplaçar-se amb seguretat i comoditat sense necessitat de recórrer trams de via verda concebuts principalment per a cicloturisme de llarg recorregut.

D'altra banda, es manté i es promociona activament la Via Verda del Carrilet – Ruta del Tren Petit, que uneix Llagostera amb Castell d'Aro i baixa fins a Sant Feliu de Guíxols i Santa Cristina d'Aro. Aquest corredor, integrat en el medi natural i sense motorització, es reforçarà amb una millor senyalització i punts informatius perquè tant els visitants com els habitants coneguin les alternatives de rutes saludables i cicloturístiques disponibles.

Una de les mancances detectades és l'absència d'aparcaments de bicicletes al nucli urbà. Per cobrir aquesta demanda, es projecta la instal·lació d'estacionaments al centre de l'àmbit i al costat de l'equipament de l'Espai Ridaura.

B.1. RESERVA D'APARCAMENT PER A BICICLETES

Tal com fixa el Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, cal preveure unes ràtios mínimes d'aparcament per a bicicletes **fora de la via pública**:

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

TAULA 11 RÀTIO A APLICAR PER CALCULAR LA RESERVA D'APARCAMENT PER A BICICLETES. ORIGEN: DECRET 344/2006 DE REGULACIÓ DELS ESTUDIS D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Per determinar el nombre de places d'aparcament s'han utilitzant les ràtios del Decret per a tots els usos.

USOS	ÀREA (M²)	SOSTRE (M²)	HABITATGES	COEFICIENT	APARCAMENTS BICICLETA
Habitatge	24.660	29.016	290	2 places/habitatge o 2 places/100m² sostre	580
Comercial*	--	--	--	1 plaça/100m² sostre	
Zones verdes	6.234	--	--	1 plaça/100m² sòl	62
Equipament	5.451	1.215		1 plaça/100m² sostre	12
TOTAL					655

* Sostre comercial inclòs en el sostre d'ús residencial del punt anterior: aparcaments ja calculats amb el mateix rati.

TAULA 12 RESERVA PROPOSADA D'APARCAMENTS DE BICICLETA

Es proposa que les places d'aparcament a implementar a les zones verdes siguin barres tipus U-invertida (10 unitats). De forma orientativa cal preveure una reserva d'un espai d'1-1,5 m² per cada plaça d'aparcament per a bicicletes.

Caràcter de l'actuació: normatiu

Cost de l'actuació: la instal·lació de les 580 places per a usos residencials s'inclouen dins els costos d'edificació. Pel que fa a les 62 places per a zones verdes i les 12 places a l'equipament, la instal·lació de 74 unitats U-invertida té un cost aproximat de 7.000€, el qual anirà a càrrec del propi sector.

B.2. RESERVA D'APARCAMENT PER A PATINETS

La mobilitat en modes no motoritzats cada vegada s'està diversificant més; els modes de transport disponibles, com en aquest cas els patinets (elèctrics o no), estan en augment.

És per aquest motiu que, tot i que el Decret 344/2006 no obliga a la reserva d'aparcament per altres modes no motoritzats que no siguin les bicicletes; en aquest context, es proposa instal·lar **6 places d'aparcament per a patinets**. En funció de la demanda caldrà incrementar-ne l'oferta.



FIGURA 61 - EXEMPLES D'APARCAMENT PER A PATINETS

Caràcter de l'actuació: recomanació

Cost de l'actuació: 400€ que aniran a càrrec dels promotors.

5.3. TRANSPORT COL·LECTIU

5.3.1. OFERTA ACTUAL

Com s'ha explicat en l'apartat 3.3.2, Santa Cristina d'Aro té una gran oferta de línies de transport col·lectiu interurbanes. Totes les línies són operades per l'empresa Moventis.

Les parades d'autobús més properes a l'àmbit estan ubicades a la Plaça del Mercat i al Carrer de la Teulera nº 148 (davant de l'Esclat). La més propera es troba a una distància de 165m de la part central del sector.



FIGURA 62 PARADES I COBERTURA DEL SERVEI DE TRANSPORT COL·LECTIU. LA PARADA MÉS PROPERA ÉS DOBLE (UBICACIÓ DIFERENCIADA PER SENTIT DE CIRCULACIÓ) I DONA COBERTURA A LA TOTALITAT DEL SECTOR EN UN RADI DE MENYS DE 500M

Les parades d'autobús existents cobreixen totalment, dins d'un radi de 500m, la totalitat del sector en desenvolupament. Això implica que qualsevol punt del nou àmbit queda a una distància a peu d'entre 165 i 500 m d'almenys una parada. Aquest grau de cobertura garanteix que els usuaris tinguin un accés còmode i ràpid al transport públic.

Per tot això, des del punt de vista de la planificació de la mobilitat, no es considera necessari ni la creació de noves parades ni l'ajustament dels recorreguts d'autobús. Mantenir l'estructura de línies vigents optimitza la inversió i evita impactes innecessaris sobre el trànsit i l'espai urbà. Alhora, es recomana revisar periòdicament els registres d'usuaris i estudis d'afluència per confirmar que, amb la implantació efectiva del desenvolupament, es mantinguin els nivells de servei i confort previstos.

ASPECTES CLAU DE DIAGNOSI

- El municipi disposa d'una bona oferta d'autobús, bàsicament interurbà i de connexió amb els municipis veïns; pràcticament totes les rutes connecten amb el municipi de Girona i una ruta connecta amb Barcelona.
- Les parades existents cobreixen totalment l'àmbit d'uns 500m.

5.3.2. ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA DE TRANSPORT COL·LECTIU

Respecte a la xarxa de transport col·lectiu actual no es preveu cap actuació, ja que es considera que les dues parades més properes (en realitat una parada única, separada físicament en els dos sentits de circulació) cobreixen la totalitat de l'àmbit.

Un punt de millora que seria recomanable respecte a la informació i la senyalització de la xarxa existent, seria la instal·lació de cartelleria actualitzada i panells informatius en parades, així com el desenvolupament d'una app mòbil per conèixer temps d'arribada en temps real.

Caràcter de l'actuació: recomanació

Cost de l'actuació: no es valora.

5.4. XARXA VIÀRIA

5.4.1. XARXA ACTUAL

El Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines classifica la xarxa viària d'abast supramunicipal de l'entorn de l'àrea d'estudi de la següent manera:

- **Vies estructurants primàries:** Garanteixen l'accessibilitat amb bones prestacions en termes de velocitat de recorregut i de capacitat, i impliquen la necessitat de variants ben integrades a les necessitats d'accessibilitat del nucli i al seu desenvolupament urbà. La principal via estructurant amb incidència a l'àmbit d'estudi és la carretera C-65/C-31, que és l'eix coster que connecta Tarragona amb Figueres passant per Barcelona, més la connexió de Santa Cristina amb Llagostera (tram C-65).
- **Vies integrades:** Garanteixen l'accessibilitat a zones del territori amb demandes febles i formen una xarxa entre nuclis petits. La integració a l'entorn físic on transcorren és molt elevada i contempla les carreteres:
 - GI-662 connecta Santa Cristina d'Aro amb Platja d'Aro.
 - C-250z connecta amb l'autovia C-65, l'anella de les Gavarres.



FIGURA 63 XARXA VIÀRIA DE L'ENTORN DEL NUCLI URBÀ DE PLATJA D'ARO. ORIGEN: ICGC

Les darreres dades públiques de la intensitat de trànsit d'aquesta xarxa són les següents:

- C-65, al punt de trobada amb la C-31, compta amb una intensitat de 19.411 vehicles/dia (any 2024), dels quals un 10,87% correspon a vehicles pesants.

XARXA VIÀRIA AMB INCIDÈNCIA A L'ÀMBIT DE L'ESTUDI

L'accés principal del sector correspon als dos punts extrems de la futura Ridaura, és a dir, l'extrem nord-oest del sector, el més proper al centre urbà, i l'extrem sud-est, de connexió amb la Carretera de Circumval·lació. S'han estudiat també 3 connexions amb el sector, corresponent a carrers de zones residencials, perpendiculars al futur eix estructurant.

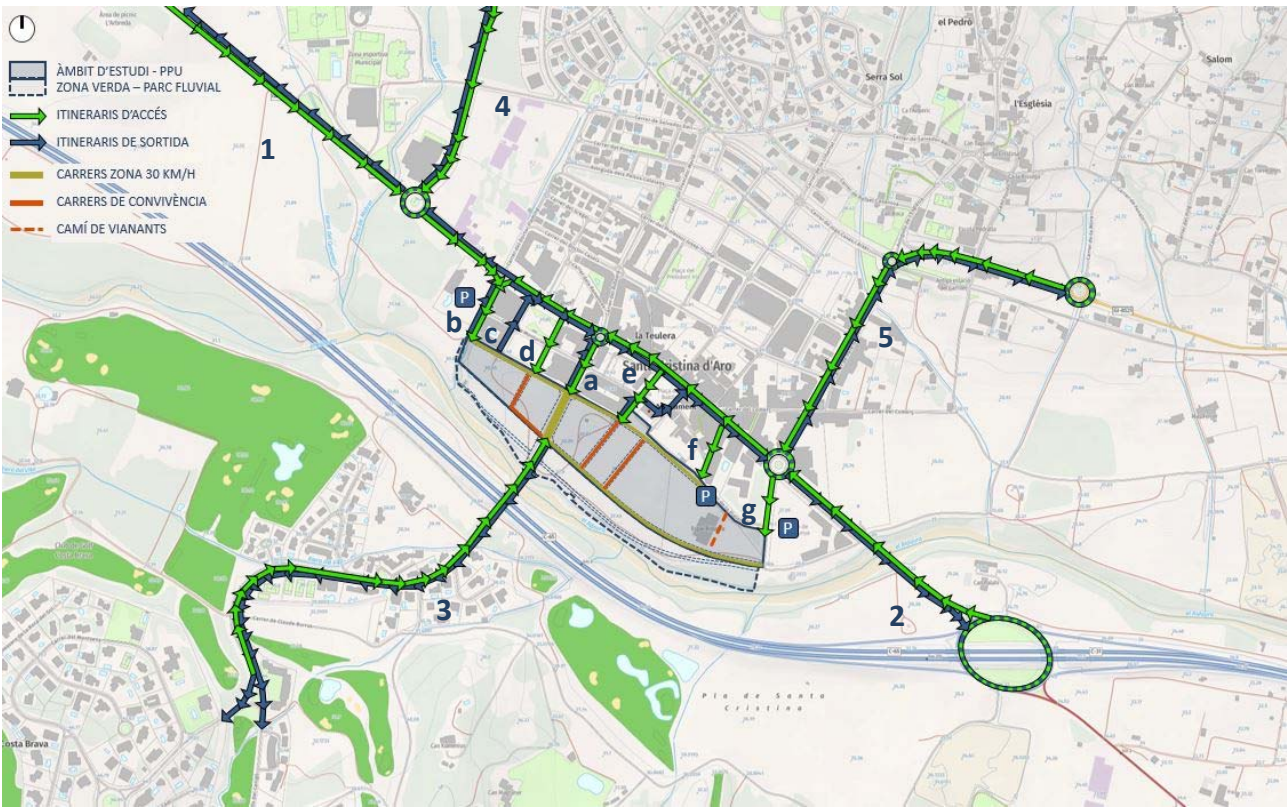


FIGURA 64 XARXA VIÀRIA D'ACCÉS I SORTIDA A L'ÀMBIT D'ESTUDI

- L'accés principal oest:** és l'accés més directe i pràctic, es pot arribar des de la C-35, la qual es converteix en C-65 passat la Llagostera a la sortida 5. Sta Cristina d'Aro – Solius – Romanyà. L'itinerari segueix per una carretera convencional GI-8541 / C-250z passada la rotonda correspon al carrer Pont de la Font del Rei / carrer Teulera, a la tercera rotonda es segueix per a la primera sortida i correspon a l'Avinguda Ridaura.
- L'accés est:** des de la C-35, continua per la C-65 i es converteix en la C-31 passat Santa Cristina d'Aro a la sortida 310 Sta. Cristina d'Aro – St. Feliu de Guíxols sud. A la rotonda es surt pel carrer Pont de la Font del Rei / carrer Teulera, a la segona rotonda es segueix per a la segona sortida fins a l'Avinguda Ridaura.
- Connexió sud:** trobem una connexió directa amb la urbanització Golf Costa Brava passant el pont del Ridaura. Es tracta d'una via de doble sentit de circulació i que connecten al nostre sector per l'Avinguda Ridaura.
- Connexió nord** que connecta la urbanització Jardí Residencial La Roca de Malvet i llocs d'interès turístics com el Dolmen del Mas Bousserenys o Can Malvet.
- Connexió est** amb les urbanitzacions i amb direcció a Castell d'Aro.

6. Circulació al voltant del sector – en trobem diversos carrers perpendiculars al sector. Al centre l'Avinguda Ridaura (a) de doble sentit de circulació i eix principal de connexió, el carrer Salvador Espriu (b) de doble sentit de circulació, el carrer Jacint Verdaguer (c) amb únic sentit de circulació al nord, el carrer de Josep Pla (d) únic sentit de circulació al sud, la circulació al voltant de la Plaça Mossèn Baldori Reixac (e), el carrer Gaziel (f) únic sentit de circulació al sud i el carrer que dona accés a l'aparcament de l'Ajuntament de nova construcció i de doble sentit de circulació (g).

En conclusió, l'accessibilitat en vehicle privat del sector és bona. L'autovia C-31/C-65 és a menys d'1km del sector d'estudi i el recorregut fins a enllaçar amb ella és directa i ràpid.

Amb la nova mobilitat generada, a la xarxa viària es generaran 1.910 nous desplaçaments (1.752 per al nou residencial). Tal i com s'ha mencionat en el punt 3.2.1 del present estudi, l'hora punta del sector residencial es concentra entre les 7:30h i 8:30h. Tenint en compte aquests aspectes i considerant un factor d'hora punta del 12% s'estima que en hora punta, hi hauran **105 nous vehicles per sentit**.

	DESPLAÇAMENTS	FACTOR HP	DESPLAÇAMENTS HP	DESPLAÇAMENTS PER SENTIT (HP)
Residencial	1.752	12%	210	105
Total usos	1.910	12%	229	115

TAULA 16 NOUS DESPLAÇAMENTS EN HORA PUNTA (HP)

Es conclou que aquest increment de mobilitat no farà variar pràcticament el nivell de servei de la principal via d'accés al municipi (C-65/C-31), ja que aquesta via té una capacitat d'uns 1.200 vehicles per hora, i tenint en compte el factor d'hora punta del sector (12%), es considera que no hi haurà gaires variacions en el nivell de servei de les diferents vies que donen accés a l'àmbit d'estudi. Per això, es conclou que la nova mobilitat generada pel sector podrà ser garantida i millorada amb total seguretat per les vies actuals.

Es preveu que el desenvolupament del nou sector generi un increment de la mobilitat, però aquest serà assumible per la xarxa viària existent, que disposa de la capacitat suficient per absorbir aquest augment sense afectar significativament el nivell de servei actual. A més, l'esquema viari proposat a l'interior del sector s'integra de manera coherent amb la xarxa viària actual, responent adequadament a les noves necessitats de mobilitat. Per tot això, es pot concloure que la mobilitat generada pel nou sector quedarà garantida amb seguretat i eficàcia, amb possibilitats reals de millora de la funcionalitat global del sistema viari.

XARXA VIÀRIA PROPOSADA A L'INTERIOR DE L'ÀMBIT

La circulació a l'interior de l'àmbit es concentra en l'eix viari principal, la futura Ridaura. Es tracta d'una vialitat prevista en el POUM, que enllaça al nord i est amb els carrers Pont de la Font del Rei i el Teulera i al sud amb aquest mateix carrer, que travessa paral·lelament al sector d'estudi. Els carrers secundaris proposats connecten amb l'eix viari principal i donen accés a les parcel·les residencials, aquests, esdevindran carrers de convivència, vials de plataforma única amb limitació de velocitat a 30km/h. A més, s'afegeix un camí de vianants per a la seguretat i el correcte trànsit de vianants a l'equipament de l'Espai Ridaura.

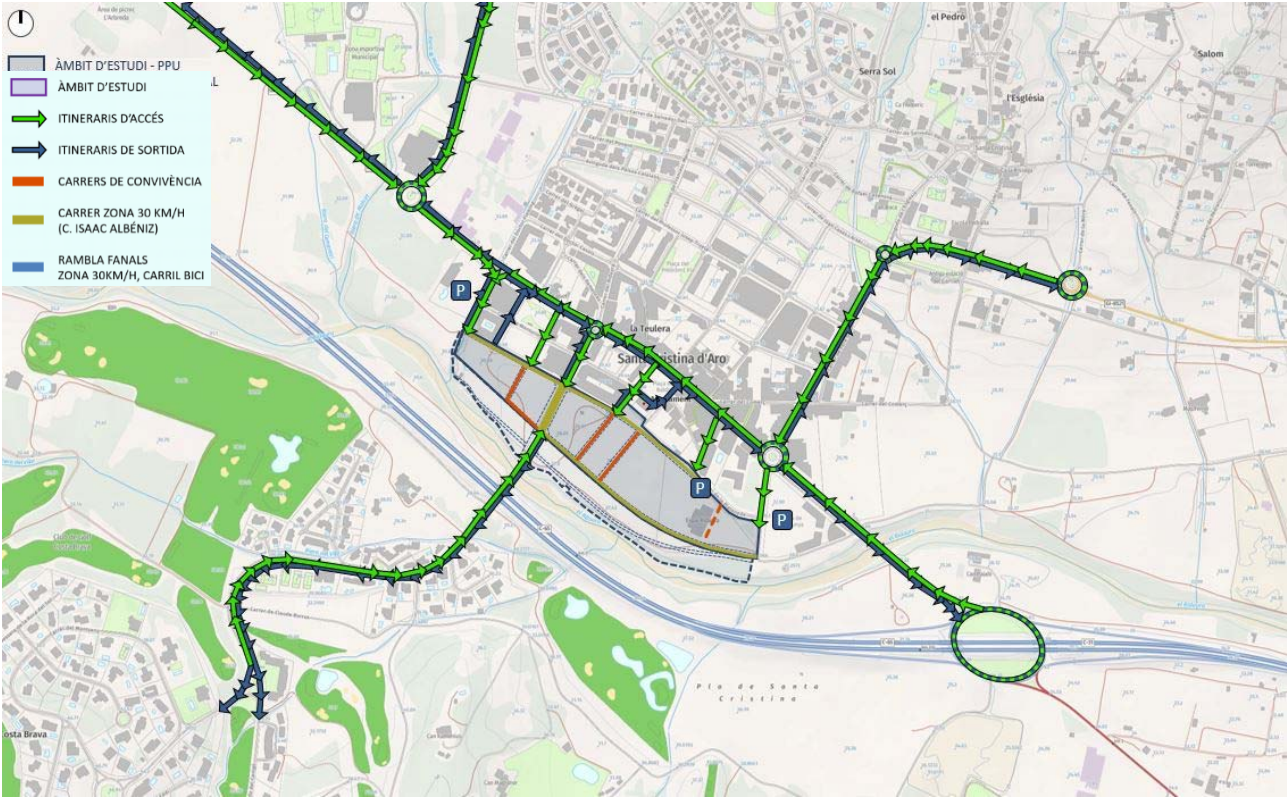


FIGURA 65 XARXA VIÀRIA PROPOSADA A L'INTERIOR DE L'ÀMBIT D'ESTUDI

ASPECTES CLAU DE DIAGNOSI

- Es preveu un augment de mobilitat derivat del nou sector.
- La xarxa viària existent pot assumir amb seguretat i eficàcia la nova mobilitat generada, garantint-ne la funcionalitat i fins i tot la millora.
- L'esquema viari proposat a l'interior del sector és coherent amb la xarxa actual i les necessitats de la nova mobilitat generada.

5.4.2. ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA VIÀRIA

Es preveu un increment de 115 vehicles nous per sentit en hora punta (en total es tracta de 180 turismes i 49 motocicletes), els quals es preveu que utilitzaran diferents itineraris d'entrada i sortida. Així, no cal preveure cap mesura ja que es considera que la nova mobilitat podrà ser absorbida sense cap problema, donada la proximitat de la via estructurant primària (C-65/C-31).

La xarxa viària actual està en bones condicions, permet l'accés a l'àmbit d'estudi i pot assumir l'increment de mobilitat previst en aquest mitjà. Per això, no s'inclouen propostes de millores de la xarxa viària de l'entorn de l'àmbit d'estudi.

XV.1. DESENVOLUPAMENT DE LA NOVA XARXA VIÀRIA

Es preveu el desenvolupament de la xarxa viària segons l'esquema del POUM i els detalls del projecte d'urbanització. El nous vials proposats respecten les previsions legals sectorials (Decret 344/2006, Codi d'Accessibilitat etc.) i locals (POUM).

Caràcter de l'actuació: normatiu

Cost de l'actuació: costos d'urbanització i edificació.

XV.2. SENYALITZACIÓ DELS VIALS DE L'ENTORN COM A ZONA 30 KM/H

Actualment la vialitat de l'entorn ja compta amb la corresponent senyalització de velocitat màxima regulada a 30 km/h i per tant en principi, aquesta resulta suficient. No obstant això, es manté aquesta actuació per si l'Ajuntament de Santa Cristina d'Aro considera que la implantació del sector ha de fer algun reforç en la senyalització viària de l'entorn del sector.

Caràcter de l'actuació: recomanació

Cost de l'actuació: costos d'urbanització i edificació.

5.5. RESERVES D'ESP AIS PER APARCAMENT

5.5.1. OFERTA ACTUAL

Actualment l'àmbit d'estudi compta amb una gran oferta d'aparcament per a vehicles en superfície.



FIGURA 66 FOTO ÀERIA DE L'ÀMBIT AMB ELS APARCAMENTS EXISTENTS

A l'entorn del sector, tots els carrers disposen d'aparcament en línia i semi-bateria. A la Plaça Mossèn Baldri Reixac (1) en trobem places d'aparcament en bateria i cordó paral·lel de càrrega i descàrrega i zona "blava", no diferenciada mitjançant parquímetres específics a la plaça ni al voltant i únicament es troben senyalitzades amb les marques viàries convencionals al paviment però es consideren **gratuïtes**, i sense limitacions de temps. La disponibilitat es alta fora de l'horari comercial amb més del 70 % de places lliures, i en hores punta l'ocupació s'aproxima al 80 %, degut a usuaris dels comerços propers.

A part d'aquests aparcaments als carrers, a menys de 30m al nord del sector es troba l'aparcament en superfície del supermercat Esclat (2) amb un total de 104 places, de les quals, 3 són accessibles, 2 són familiars, 1 per a persones amb mobilitat reduïda i 50 places sota cobert, amb una ocupació de mitjana a baixa, sense barreres d'entrada i sortida, per tant, totalment gratuït i amb horari ininterromput.



FIGURES 67 I 68 FOTO ÀERIA DE PLAÇA MOSSÈN BALDIRI REIXAC I L'APARCAMENT DELS SUPERMERCAT ESCLAT

A la part sud de l'àmbit, a 15m, es troba l'aparcament municipal gratuït de l'Ajuntament de Santa Cristina d'Aro (3), a la plaça de Catalunya. Té més de 100 places, compta amb una ocupació alta, és gratuït tot l'any i sense limitació horària.



FIGURA 69 FOTO AÈRIA DE L'APARCAMENT DE LA PLAÇA DE CATALUNYA

Per últim, trobem un aparcament existent dins de l'àmbit: es tracta de l'aparcament de l'Espai Ridaura, un espai molt ampli al voltant de l'equipament. Es tracta d'un aparcament a l'aire lliure amb places en bateria, totalment gratuït, amb ocupació baixa fora d'esdeviments o espectacles i durant les sessions programades (teatre, concerts, conferències), pot arribar a un 70-80 % d'ocupació. L'ús es concentra sobretot una hora abans i fins a una hora després de l'inici de les activitats culturals. En jornada ordinària, el flux és molt moderat.



FIGURA 70 FOTO AÈRIA DE L'ESPAI RIDAURA. ORIGEN: MAPS

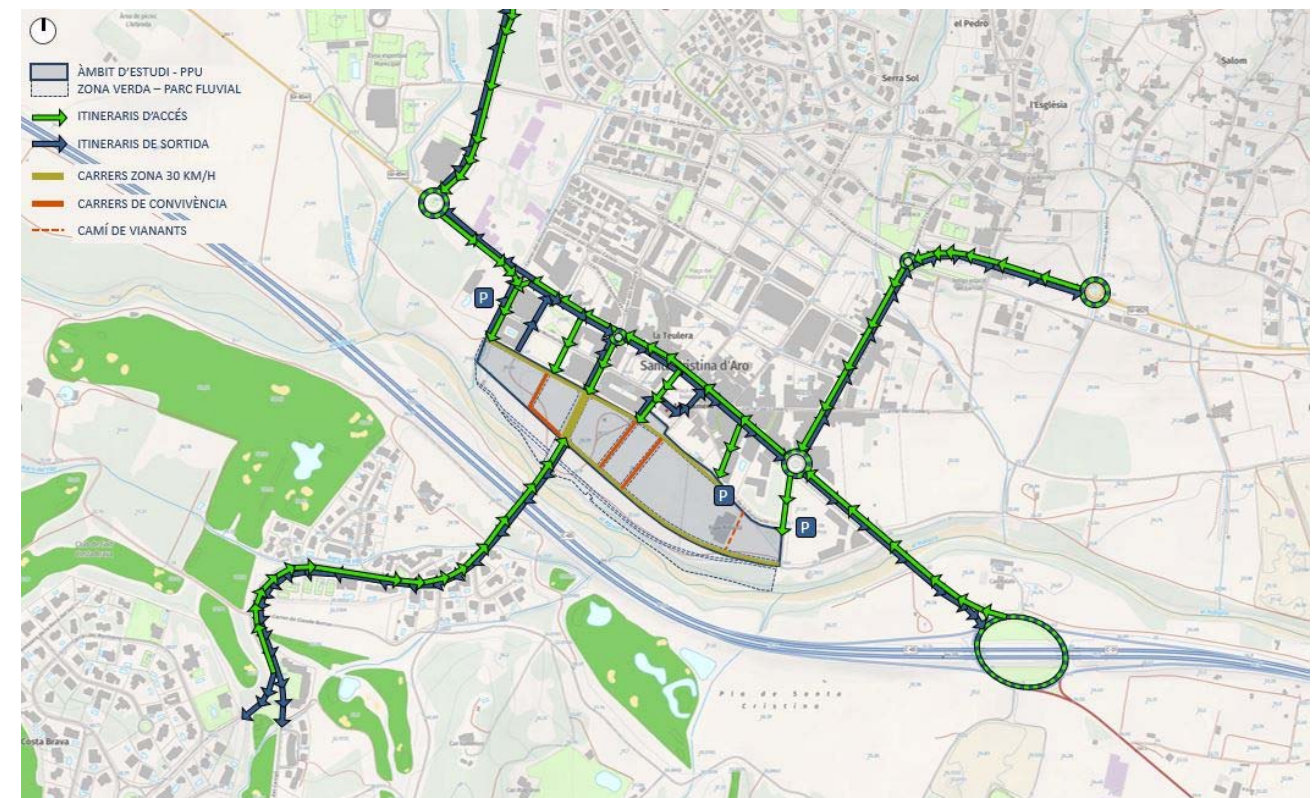


FIGURA 71 XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLE PRIVAT

ASPECTES CLAU DE DIAGNOSI

- Hi ha una gran oferta d'aparcament lliure a la via pública;
- L'oferta d'aparcament es totalment gratuïta;
- No hi ha limitacions horàries.

5.5.2. ACTUACIONS EN RELACIÓ A L'APARCAMENT

Tenint en compte el perfil viari dels carrers del voltant del sector i l'oferta de places d'aparcament en la proximitat, es considera que no cal dur preveure cap mesura amb relació a l'aparcament a la via pública.

Per altra banda, es preveu que l'ús residencial (i eventualment comercial) i el futur equipament disposin d'aparcament propi en les parcel·les corresponents, fora de la via pública.

Per tal de concretar l'oferta necessària i la ubicació de la reserva d'aparcament a realitzar, a continuació es proposen un seguit d'actuacions.

El Pla Parcial preveu la següent reserva de places d'aparcament (turismes) fora de la via pública:

- Habitatges: 1 plaça/habitatge, sense comptar els HPO o 1 plaça/100m² sostre residencial lliure;
- Equipament: 1 plaça/ 100m² sostre (turismes).

El Pla Parcial preveu també la següent reserva de places d'aparcament de motocicletes fora de la via pública:

- Habitatges: 0,5 places/habitatge /sense comptar els HPO) o 1 plaça/200m² sostre residencial lliure.

L'aparcament de bicicletes és el descrit al punt 5.2.2 d'aquest estudi.

A.1. APARCAMENT TURISMES I MOTOCICLETES

Segons el Decret 344/2006 s'estableix la necessitat que totes les noves promocions urbanístiques residencials prevegin un mínim de places d'aparcament per a turismes i motocicletes. El Decret estableix les següents reserves mínimes d'aparcament de vehicles situats fora de la via pública:

- Ús d'habitatge: Turismes (places mín. 4,75x2,4m) - màx. d'1 plaça/habitatge o 1 plaça/100m² sostre o fracció, Motocicletes (places mín. 2,20x1,0m) - màx. de 0,5 plaça/habitatge o 1 plaça/200m² sostre o fracció.

Per tant, pels 290 habitatges previstos en el Pla Parcial, amb un sostre total de 29.016m², restant el 40% d'habitatges de protecció pública, on no es requereix un mínim d'aparcaments segons el POUM, es requerirà un total de **174 places d'aparcament per a turismes i 87 places per a motos** (l'equivalent a unes 44 places per a turismes). Aquestes places d'aparcament està previst que ubiquin en les plantes subterrànies dels edificis residencials o en l'espai lliure de les parcel·les.

Caràcter de l'actuació: normatiu

Cost de l'actuació: cal contemplar-lo en els costos d'edificació.

A.2. RESERVA DE PLACES AMB RECÀRREGA DE VEHICLES ELÈCTRICS

Segons el Real Decret 450/2022 s'estableix que *"Els edificis de nova construcció han de disposar d'una infraestructura mínima que possibiliti la recàrrega de vehicles elèctrics"*.

Per tant, es proposa que l'àmbit residencial inclogui la infraestructura per a la instal·lació elèctrica específica per a la recàrrega de vehicles elèctrics per a cada plaça prevista (realització de les canalitzacions, passa murs i arquetes per preparar i facilitar la instal·lació posterior dels punts de recàrrega).

Caràcter de l'actuació: normatiu

Cost de l'actuació: cal contemplar-lo en els costos d'edificació.

A.3. SENYALITZACIÓ D'ENTRADES I SORTIDES DELS APARCAMENTS

Per tal de garantir la seguretat dels usuaris que accedeixin i sortin dels aparcaments, es recomana que es senyalitzi horitzontalment a les voreres l'entrada i sortida de vehicles per tal de garantir la seguretat dels vianants.

Caràcter de l'actuació: recomanació

Cost de l'actuació: caldrà contemplar-lo en els costos d'urbanització i edificació.

6. COSTOS APROXIMATS DE LES PROPOSTES

Com indica l'article 19.1 del Decret 344/2006 sobre estudis d'avaluació de la mobilitat generada, l'estudi ha d'incorporar una proposta de finançament dels costos generats per l'increment de la mobilitat generada degut a l'actuació. Així, s'estableix l'obligació a les persones propietàries de costejar i executar les accions que siguin pertinents com a conseqüència de l'actuació.

A continuació s'adjunta un resum dels costos aproximats de les propostes:

CODI	ACCIÓ	COST APROXIMAT	CARÀCTER
XARXA DE VIANANTS			
V.1	Nova xarxa de vianants	Costos d'urbanització i edificació	Obligatori
V.2	Connexions accessibles als punts significatius	Costos d'urbanització i edificació	Obligatori
XARXA PER A BICICLETES			
B.1	Reserva d'aparcament bicicletes	7.000€	Obligatori
B.2	Reserva d'aparcament VMP	400€	Recomanació
XARXA VIÀRIA			
XV.1	Desenvolupament xarxa viària	Costos d'urbanització i edificació	Obligatori
XV.3	Senyalització dels vials com a zona 30Km/h	Costos d'urbanització i edificació	Recomanació
APARCAMENT			
A.1	Aparcament turismes i motocicletes	Costos d'urbanització i edificació	Obligatori
A.2	Reserva de places amb recàrrega de vehicles elèctrics	Costos d'urbanització i edificació	Obligatori
A.3	Senyalització d'entrades i sortides dels aparcaments	Costos d'urbanització i edificació	Obligatori
TOTAL		7.000€	Obligatori
		400€	Recomanació
TOTAL GENERAL		7.400€	

7. ANNEX CARTOGRÀFIC

1. SITUACIÓ
2. MOBILITAT GENERADA
3. XARXA PER A VIANANTS
4. XARXA DE BICICLETES
5. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC
6. XARXA VIÀRIA
 - 6.1. VEHICLE PRIVAT – XARXA ACTUAL
 - 6.2. VEHICLE PRIVAT – XARXA PROPOSADA

