
Contingut del Volum XII

Pla de Mobilitat

PLA DE MOBILITAT

SUMARI

1.HORITZÓ DEL PLA DE MOBILITAT	3
1.1. Documentació	3
1.2. Normativa	4
1.3. Objectius generals.....	4
2.ESTUDI DE LA POBLACIÓ	6
2.1. Projectió de la població.....	6
2.2. Piràmide d'edats	9
2.3. Implantació de la població en el territori.....	9
3.USOS	12
3.1. Usos previstos	12
3.2. Equipaments i espais lliures	12
3.3. Xarxa de comunicacions.....	15
4.CLASSIFICACIÓ DEL SÒL.....	18
5.ANÀLISI DE MOBILITAT	19
5.1. Sistema viari actual	19
5.2. El Pla de carreteres de 1996	19
5.3. Mapatge de les IMD (Intensitats Mitjanes Diàries)	22
5.4. Anàlisi de la xarxa.....	29
5.5. Comptatge de circulació	36
6.PROPOSTA DE MOBILITAT - POUPE.....	37
6.1. Quadre de carrer, estacionament i aparcament	38
6.2. Pla viari	47
6.3. Pla d'aparcament	68
6.4. Pla de transport públic.....	70
6.5. Projeccions.....	71
7.NORMATIVA.....	74
8.SENYALITZACIÓ.....	75

1. HORIZÓ DEL PLA DE MOBILITAT

El Pla de Mobilitat Parroquial, d'acord amb l'Article 24 del Reglament d'Urbanització del 10/4/2002 s'elabora com un estudi annex al Pla d'Ordenació i Urbanisme de la Parròquia d'Encamp (POUPE) i a partir de diversos estudis, informació i anàlisi de l'Agència de Mobilitat. Concretament de la xarxa proposada el 2003 en que es va acceptar com a correcta malgrat les mancances d'informació entorn als usos. Aquesta xarxa ha estat millorada i tot el pla de mobilitat ampliat i detallat.

S'incorpora un viari fruit de l'estudi del pla viari en curs d'elaboració que ajusta i concreta la xarxa proposada pel POUPE.

El contingut principal del Pla de Mobilitat és la definició d'objectius, la mobilitat sostenible i la màxima seguretat en funció dels nivells de servei previstos pel planejament.

Aquest Pla de Mobilitat Parroquial es complementa amb el planejament derivat corresponent que ajusta els paràmetres i les previsions en funció del Pla Viari que es concreti.

El Pla de Mobilitat Parroquial concreta:

- la demanda actual;
- el mapatge de les IMD existents en l'actualitat;
- l'anàlisi de l'oferta actual; els plànols de viabilitat actual, sentits de circulació i distribució geomètrica dels carrers i vials, així com possibilitats d'especialització tenint en compte el reglament d'urbanització aprovat pel Govern;
- els nivells de serveis actuals de la xarxa;
- els nivells de servei i dèficits en matèria d'alternatives de transport públic i aparcament,
- l'anàlisi de la demanda futura supeditada a un creixement dels propers 6 anys i no absolut segons obliga la Llei d'Ordenació del Territori i Urbanisme del 29/12/2000 amb el manteniment de l'edificabilitat global;
- projecció de creixement del trànsit; avaluació de generació i atracció de viatges;
- anàlisi de l'oferta futura i plànols de viabilitat futura, sentits de circulació i distribució geomètrica dels carrers i vials, així com possibilitats d'especialització i jerarquització;
- pla de transport públic; aparcament futur; definició d'indicadors de nivell de servei;
- la cobertura del transport públic i àrees d'influència;
- la definició dels nivells d'intensitat acústica admissible;
- les velocitats mitjanes de recorregut; les ordinacions de mobilitat i la definició dels nivells de qualitat de la situació futura.

1.1. Documentació

Aquest Pla de Mobilitat Parroquial es complementa amb els següents plànols annexats del POUPE:

IVA 1	INFORMACIÓ SISTEMA VIARI ACTUAL – VALL D'ENCAMP
IVA 2	INFORMACIÓ SISTEMA VIARI ACTUAL – ENVALIRA / PAS DE LA CASA
PME 1	MOBILITAT ESTRUCTURA VIÀRIA – VALL D'ENCAMP
PME 2	MOBILITAT ESTRUCTURA VIÀRIA – ENVALIRA / PAS DE LA CASA
PME 3	MOBILITAT ESTRUCTURA VIÀRIA – SECCIONS
PMT 1	MOBILITAT TRANSPORT PÚBLIC – VALL D'ENCAMP
PMT 2	MOBILITAT TRANSPORT PÚBLIC – ENVALIRA / PAS DE LA CASA
PMA 1	MOBILITAT APARCAMENTS – VALL D'ENCAMP
PMA 2	MOBILITAT APARCAMENTS – ENVALIRA / PAS DE LA CASA
PMP 1	RECORREGUTS PEATONALS – PARRÒQUIA D'ENCAMP
PMU 1	USOS – PARRÒQUIA D'ENCAMP
PMV 1	MOBILITAT VIÀRIA – VALL D'ENCAMP
PMV 2	MOBILITAT VIÀRIA – VALL D'ENCAMP
PMV 3	MOBILITAT VIÀRIA – VALL D'ENCAMP
PMV 4	MOBILITAT VIÀRIA – VALL D'ENCAMP
PMV 5	MOBILITAT VIÀRIA – VALL D'ENCAMP
PMV 6	MOBILITAT VIÀRIA – VALL D'ENCAMP
PMV 7	MOBILITAT VIÀRIA – VALL D'ENCAMP

PMV 8 MOBILITAT VIÀRIA – VALL D'ENCAMP
 PMV 9 MOBILITAT VIÀRIA – VALL D'ENCAMP
 PMV 10 MOBILITAT VIÀRIA – VALL D'ENCAMP
 PMV 11 MOBILITAT VIÀRIA – VALL D'ENCAMP
 PMV 12 MOBILITAT VIÀRIA – ENVALIRA
 PMV 13 MOBILITAT VIÀRIA – PORT D'ENVALIRA
 PMV 14 MOBILITAT VIÀRIA – PAS DE LA CASA
 PMV 15 MOBILITAT VIÀRIA – PORT D'ENVALIRA
 PMV 16 MOBILITAT VIÀRIA – PAS DE LA CASA
 PMV 17 MOBILITAT VIÀRIA – GRAU ROIG

1.2. Normativa

La normativa aplicable és la que derivi del compliment del:

- Codi de Circulació vigent;
- Reglament d'Urbanització de Govern del 10/4/2002;
- Reglament del control de la contaminació acústica del 3/5/96 de Govern;
- Planejament derivat de la Parròquia d'Encamp;
- Pla Viari de la Parròquia d'Encamp;
- Projectes sectorials de Govern;

1.3. Objectius generals

La mobilitat actual amb la Carretera de la Desviació en funcionament pels dos sentits, és satisfactòria a nivell interparroquial. A nivell parroquial, pels viatges interns hi ha una manca d'alternatives per passar del solà a l'obac i per accedir a certs punts. Encamp és l'única parròquia que ha de passar per altres per anar a dues parts de la mateixa (el Pas de la Casa i Engolasters).

Com a objectius del POUPE el Pla de Mobilitat, a nivell interparroquial, preveu la creació d'una via pel solà (col·lectora) i una interior (local) amb la consolidació de via arterial per la Carretera de la Desviació, que permeten unes capacitats remanents de viatges importants de cara al futur per a satisfer les necessitats segons els creixements que preveu el POUPE. No es tenen en compte a efectes de mobilitat parroquial els túnels previstos per la seva repercussió a nivell nacional i la conveniència que primer siguin aquestos admesos, en el futur, pel Govern, un cop els estudis escaients en confirmin la seva possibilitat, conveniència a nivell nacional i traçats precisos.

Es proposa també completar els túnels previstos de Govern per evitar els centres de les parròquies d'Andorra la Vella i Escaldes, el de La Massana a La Margineda i el de FEDA a Anyòs, fent el de FEDA a La Margineda tancant a manera de rondes les dues desviacions. Aquesta té sentit per quan completa a les anteriors i a més reforça l'eix amb més densitat de trànsit en el passat, avui i també en el futur. I naturalment és una alternativa funcional a la Carretera de l'Obac limitada per amplada i per la urbanització al seu entorn.

A nivell parroquial es completa una malla primària tant longitudinalment com transversal que permet una regulació dels sentits de circulació més convenient i sempre que faci falta, permeti recuperar els dos sentits de circulació de qualsevol carrer a la vista de les possibilitats de la mateixa malla ni que sigui malmetent algunes places d'aparcament. Això passa en zones de sòl urbà consolidat on per sort, es troba més concentració d'aparcaments en els edificis comunals o estacionaments llogats.

A nivell d'aparcament si bé la capacitat global és suficient, no es troba repartida de manera satisfactòria entre altres factors per una reducció de l'estacionament en els carrers que si bé millora la qualitat de vida, afecta la possibilitat de generar intercanvis de manera més homogènia dins de tot el teixit urbà. Per això s'introdueix la possibilitat d'estacionament en alguns trams de carrers, segons les seccions específiques, per tenir una distribució més uniforme. I es preveu situar de forma estratègica, segons les previsions de creixement de la població, una sèrie d'aparcaments públics per respondre a les necessitats futures.

Finalment el transport públic existent es millora amb una resituació i increment de parades per clípol i taxi, així com la introducció d'un nou telecabina cap al llac d'Engolasters i la zona de natura i equipaments que es pot desenvolupar a la seva vora.

Igualment es preveu el traçat del metro aeri que venint d'Escaldes, passa per la riba dreta del Riu Valira d'Orient i a través de vuit parades (FEDA, La Ribera, La Bartra, Valira Nova, Prada de Moles, Encamp Vell, Prat del Bau i Funicamp), pot alleugerir els viatges interns i externs a través d'un sistema de transport públic alternatiu i segregat de les carreteres i carrers.

També s'inclouen quatre parades d'helicòpter, una situada a Grau Roig i l'altra entre el Port d'Envalira i el Pas de la Casa; així com dues més a la Vall d'Encamp, una al Funicamp i l'altra al Roc de la Vinya pendent de confirmació les tres darreres pels estudis específics.

2. ESTUDI DE LA POBLACIÓ

2.1. Projecció de la població

Les previsions d'evolució de la població fetes per Govern a través del Ministeri d'Educació, Joventut i Esports l'any 2000 per a la Parròquia d'Encamp segons estudi del 2000 (Bases del càlcul de la projecció a 20 anys 2000-2020 per planificar els equipaments escolars) dona una població censada resident de 18.873 habitants sent a l'any 2000 de 10.576 habitants.

Els càlculs d'evolució de la població fets pels redactors del POUPE per a estimar la població l'any 2023 s'han fet preveient un creixement segons la taxa promig dels darrers 21 anys, decreixent pels propers anys d'un 0,13%. Seguint la tendència dels darrers vint anys i partint del promig de les reduccions de la taxa de creixement s'ha aplicat pels anys vinents la tendència a reduir-se arribant a un nombre d'habitants estimat el 2020 en 20.380, que és superior però similar a l'obtinguda per Govern (***veure quadres 1 i 2**). El Pla Nacional de Residus està més proper als resultats obtinguts perquè preveu pel 2020 una població resident total al país de 104.000 habitants. Mentre que la previsió del Ministeri d'Educació pel mateix any suma 100.951 habitants.

No obstant el creixement està en funció tant de l'evolució de la població com de demandes externes que actuen sobre el consum del sòl. I això és més possible en un model de creixement basat en el turisme com a principal activitat econòmica.

L'estimació de creixement (progressivament amb taxes decreixents) de la població resident és realista si es tenen en compte les possibilitats de desenvolupament de la Parròquia d'Encamp, amb unes condicions de centralitat i bon posicionament respecte a la resta del país i també per ser la seva vall oberta, a poca altura, assolellada i climàticament agraçada.

La densitat de població de la Parròquia d'Encamp l'any 2004 de 157,4 Hab/Km² darrera de la d'Andorra la Vella de 738, 2 Hab/Km² i d'Escaldes-Engordany de 497,6 Hab/Km² i per sobre de Sant Julià de Lòria de 143,3 Hab/Km², la Massana de 122,7 Hab/Km², Canillo de 38,8 Hab/Km² i Ordino 36,1 Hab/Km² (Dades de M. J. Lluelles i Larrosa a Andorra. Anuari socioeconòmic 2005. BPA).

En el cas que fos possible l'execució de tota l'edificabilitat global vigent avui, duria a la Parròquia d'Encamp a disposar (seguint la pauta del model actual de 307.299 m² de sòl ocupat a dividir entre 12.161 habitants = 25 m² per habitant i deixant de banda les 8.403 places d'allotjament turístic declarades) d'un possible nombre d'habitants censats de 219.438. Amb un nombre de turistes aproximat de 151.627 fent la proporció existent.

Aquest horitzó però al ritme de creixement promig tingut els últims 20 anys només es podria produir en uns 300 anys. La insostenibilitat del model és evident quantitativament i segons l'acceleració d'aquest. Com a referència màxima cal prendre el sostre màxim per tal que cada habitant disposi de 7 m² de sòl per equipament i 10 m² / Hab de sòl per espais lliures (espais similar que es procuren al nostre entorn). Arribant així a una població total de 62.792 habitants (residents més turistes).

POBLACIÓ ESTIMADA GOVERN¹

	CANILLO	ENCAMP	ORDINO	LA MASSANA	ANDORRA LA VELLA	SANT JULIÀ DE LORIA	ESCALDES ENGORDANY	TOTAL
2000	2.808	10.576	2.291	6.280	20.845	7.647	15.397	65.844
2001	3.128	11.788	2.422	6.915	22.753	8.317	16.379	71.703
2002	3.259	12.161	2.512	7.150	22.989	8.492	16.679	73.242
2003	3.390	12.534	2.603	7.384	23.225	8.667	16.978	74.782
2004	3.521	12.907	2.693	7.619	23.462	8.842	17.277	76.321
2005	3.652	13.280	2.784	7.853	23.698	9.017	17.576	77.860
2006	3.784	13.653	2.874	8.087	23.934	9.193	17.876	79.400
2007	3.915	14.025	2.965	8.322	24.170	9.368	18.175	80.939
2008	4.046	14.398	3.055	8.556	24.406	9.543	18.474	82.479
2009	4.177	14.771	3.146	8.791	24.642	9.718	18.773	84.018
2010	4.308	15.144	3.236	9.025	24.879	9.893	19.072	85.557
2011	4.439	15.517	3.326	9.260	25.115	10.068	19.372	87.097
2012	4.570	15.890	3.417	9.494	25.351	10.244	19.671	88.636
2013	4.701	16.263	3.507	9.729	25.587	10.419	19.970	90.176
2014	4.832	16.635	3.598	9.963	25.823	10.594	20.269	91.715
2015	4.963	17.008	3.688	10.198	26.059	10.769	20.569	93.254
2016	5.095	17.381	3.779	10.432	26.296	10.944	20.868	94.794
2017	5.226	17.754	3.869	10.666	26.532	11.119	21.167	96.333
2018	5.357	18.127	3.960	10.901	26.768	11.294	21.466	97.873
2019	5.488	18.500	4.050	11.135	27.004	11.470	21.765	99.412
2020	5.619	18.873	4.141	11.370	27.240	11.645	22.065	100.951

PROJECCIÓ DE NAIXEMENTS GOVERN²

	CANILLO	ENCAMP	ORDINO	LA MASSANA	ANDORRA LA VELLA	SANT JULIA DE LORIA	ESCALDES ENGORDANY	TOTAL
2000	31	147	37	76	225	79	152	747
2001	36	138	28	81	266	97	192	838
2002	38	142	29	83	269	99	195	855
2003	39	147	30	86	272	101	199	874
2004	41	151	31	89	275	103	202	892
2005	42	155	32	92	277	105	206	909
2006	44	160	33	94	280	107	209	927
2007	45	164	34	97	283	109	213	945
2008	47	168	35	100	286	111	216	963
2009	48	173	36	103	289	113	220	982
2010	50	177	37	105	291	116	223	999
2011	52	182	39	108	294	118	227	1.020
2012	53	186	40	111	297	120	230	1.037
2013	55	190	41	114	300	122	234	1.056
2014	56	195	42	116	302	124	237	1.072
2015	58	199	43	119	305	126	241	1.091
2016	59	203	44	122	308	128	244	1.108
2017	61	208	45	125	311	130	248	1.128
2018	62	212	46	127	313	132	251	1.143
2019	64	217	47	130	316	134	255	1.163
2020	65	221	48	133	319	136	258	1.180

¹ Projecció a partir del 2001 en base als 16 anys anteriors.

² 25,5 % de la població = dones edats fèrtil x 45 nounats per mil dones en edat fèrtil

PROJECCIÓ DE LA POBLACIÓ - POUPE

Any	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Població	4.116	4.640	4.194	4.538	5.097	5.339	5.766	6.077	6.617	7.131	7.489
Taxa de creixement	12,73 %	-9,61 %	8,20 %	12,31 %	4,74 %	7,99 %	5,39 %		8,88 %	7,76 %	5,02 %
Variació taxes	-22,34	17,91	4,11	-7,57	3,25	-2,60	3,49	-1,12	-2,74		

Any	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Població	8.680	9.654	10.184	10.099	9.360	9.800	10.163	10.385	10.595	10.576	10.627
Taxa de creixement	15,90 %	11,22 %	5,48 %	-0,83 %	-7,31 %	4,70 %	3,70 %	2,18 %	2,02 %	-0,17 %	0,48 %
Variació taxes	10,88	-4,68	-5,74	-6,31	-6,48	12,01	-1,00	-1,52	-0,16	-2,19	0,65

Any	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Població	11.122	11.626	12.137	12.655	13.179	13.738	14.240	15.309	15.843	16.375	16.904
Taxa de creixement	4,66 %	4,53 %	4,40 %	4,27 %	4,14 %	4,01 %	3,88 %	3,75 %	3,62 %	3,49 %	3,36 %
Variació taxes	-0,13	-0,13	-0,13	-0,13	-0,13	-0,13	-0,13	-0,13	-0,13	-0,13	-0,13

Any	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Població	17.426	17.426	17.943	18.452	18.953	19.442	19.918	20.380	20.826	21.255	21.665
Taxa de creixement	3,23 %	3,1 %	2,97 %	2,84 %	2,71 %	2,58 %	2,45 %	2,32 %	2,19 %	2,06 %	1,93 %
Variació taxes	-0,13	-0,13	-0,13	-0,13	-0,13	-0,13	-0,13	-0,13	-0,13	-0,13	-0,13

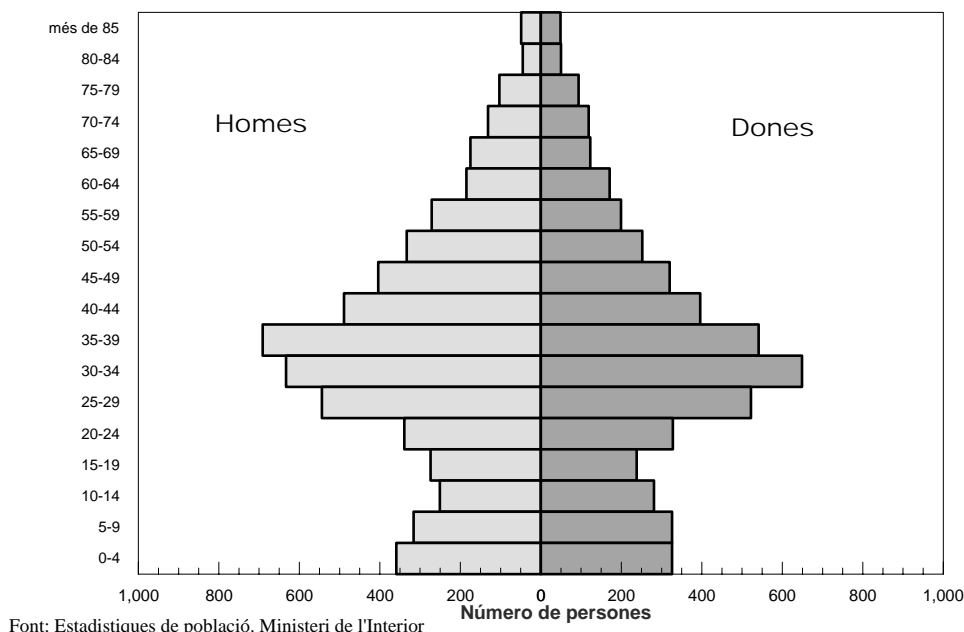
Càlcul efectuat a partir d'una taxa de creixement anual de 4,79 % (promig de les taxes de creixement entre 1980 i 2000).

El creixement anual baixa un promig de 0,13 cada any en 21 anys (Suma de la variació entre taxes dividida entre 21 anys - 1980 i 2000 -).

El càlcul de la taxa de creixement pren en consideració aquests dos paràmetres.

2.2. Piràmide d'edats

Composició per edats i sexe a Encamp (31.12.2000)



Les edats mitjanes varien en funció dels diferents grups nacionals i a l'any 2000 a Encamp, es presenten els valors següents: la mitjana parroquial és de 35 anys, els andorrans es situen per sota amb una mitjana de 32 anys, els espanyols per sobre, amb 42 anys, els francesos amb 40 i els portuguesos també per sota, amb 32.

2.3. Implantació de la població en el territori

Antigament l'home aprofitava el conjunt dels recursos que li oferia la muntanya, a través de complexos sistemes d'organització espacial que li permetien extreure energia dels diferents nivells d'utilització del sòl. L'evolució econòmica i social ha provocat que determinats sectors de la muntanya siguin utilitzats de forma intensiva, amb importants aportacions econòmiques, mentre que la resta de l'espai és deixat de banda. La població tendeix a concentrar-se en els sectors econòmicament més afavorits, en estret lligam amb la producció de bens i serveis que el propi sistema sol·licita.

La ruptura amb les formes de vida anteriors es produeix a partir dels anys cinquanta i, de forma més intensa, a partir dels anys seixanta. Assistim a uns processos de transformació dels sistemes d'explotació i de l'organització socioeconòmica sense precedent històric.

El tradicional equilibri parroquial es trenca i provoca que, després d'un procés que abraça algunes dècades, la societat tradicional entri en crisi. El canvi de model econòmic i social, l'explosió del sector terciari, la immigració i la necessitat d'habitatges, el preu del sòl, la integració de la dona en el món del treball, la millora de les vies de comunicació, els canvis tecnològics són alguns dels factors que expliquen l'evolució que experimenten els pobles d'Encamp.

El creixement urbà dels nuclis de la parròquia segueix l'eix de la carretera general. A principi del segle XX la imatge era la de pobles ben diferenciats els uns dels altres, llevat del Tremat i la Mosquera que, per la seva proximitat de la carretera general, ha estat el primer nucli de la parròquia en desenvolupar-se. La vila d'Encamp, a una certa distància de la carretera general, sofreix el desenvolupament urbanístic en una fase posterior. La nova ciutat s'instal·la sobre l'hàbitat tradicional, i ocupa els millors terrenys de conreu força desenvolupats a la cubeta de sobre excavació d'Encamp, sense mostrar massa respecte pel mateix. Els habitatges s'estenen a la manera de taques d'oli fins arribar a crear un únic espai urbà.

La vila multinuclear, que ocupa el centre geogràfic del territori nacional, evoluciona cap a una perifèria que creix al marge de la capital, coincidint amb el boom econòmic nacional de la segona meitat del segle XX. Ho fa en una època en què el creixement urbanístic és massiu, especulatiu i deshumanitzat. Actualment s'ha iniciat un procés en què, malgrat la fesomia de la vila d'Encamp sigui diferent a la de la capital, la dicotomia entre centre i perifèria es dilueix, es torna ambigua i les preocupacions per una millor gestió i un urbanisme més adient deixen sentir els seus efectes. Es comencen a oferir els mateixos serveis bàsics que a la capital com són: l'habitatge, el treball, l'educació, els serveis, l'oci i el consum. L'existència de serveis educatius, com l'escola andorrana, i de serveis financers palesa el grau d'influència.

Aquest creixement que ha seguit els eixos de la carretera general i de les carreteres secundàries –la parròquia disposa, a més de la general N2, de tres secundàries la N 210 i la N 220 i la N 221-, ha estat massiu i especulatiu. A la parròquia, malgrat les urbanitzacions tendeixen a situar-se en els indrets assolellats, la barreja de zones d'alta densitat d'edificació amb zones residencials marca el paisatge urbà.

També al Pas de la Casa, únic poble de la parròquia desconnectat de la resta de nuclis que conformen el territori parroquial, les vies de comunicació han orientat la seva expansió. En aquesta localitat fronterera predominen els blocs de pisos i no hi ha presència d'habitatge individual. La falta de planificació va exigir una circumval·lació per evitar l'estructura abocada al col·lapse d'aquest centre turístic.

El centre d'Encamp es col·lapsa amb freqüència, en especial durant la temporada d'hivern ja que recull la circulació que prové de les estacions d'esquí més importants del país, com són les del Pas de la Casa - Grau Roig i les de Soldeu- el Tarter. Aquest fet ha condicionat la construcció d'una via de circumval·lació que ja funciona.

Actualment la vila d'Encamp, de marcat caràcter perifèric, constitueix una petita aglomeració urbana de 8.213 habitants (2000), formada pels antics nuclis que van créixer a l'empara del terreny cultivable que oferia la cubeta d'Encamp. Aquesta localitat eminentment urbana ha iniciat un procés expansiu, basat en la dicotomia centre-perifèria i ha començat a diluir-se, a ser més ambigua i a traspasar la seva influència més enllà dels seus límits administratius, Malgrat això, no ha arribat a assumir encara dependències administratives en el nou procés de descentralització que afavoreix parròquies com Escaldes, per la proximitat a la capital, o en un futur immediat a Sant Julià, amb la seu de la nova universitat andorrana i del Ministeri d'Educació, Joventut i Esports.

La mateixa funció de ciutat dormitori - la vila d'Encamp actua d'emissor de nombrosos treballadors que van al Pas de la Casa i a la capital- li dóna una nova centralitat ja que actua de centre urbà amb un àrea d'influència sobre la parròquia i els pobles de Canillo i Escaldes, pel que fa a canvis de residència interparroquial. La parròquia de Canillo té com a primera opció residencial, a banda dels moviments interiors de la parròquia, a Encamp i la parròquia d'Escaldes la té com a segona opció residencial.

Els canvis de residència són freqüents per raons diverses, fins el punt que la CASS deixa de considerar la variable residència dels afiliats per la seva poca fiabilitat, una informació que de ben segur resultaria d'un gran interès sempre i quan es correspongués amb la realitat. Actualment, només coneixem la variable origen dels afiliats, que no sempre es correspon amb la seva nacionalitat jurídica. Malgrat això, s'ha produït a Encamp un fenomen similar al d'altres ciutats més grans de fixar la residència en aquestes noves perifèries que estan desenvolupant una nova centralitat, per una raó de costos comparatius de l'habitatge.

Adjuntem la taula referent al moviment d'altres i baixes interparroquials i intraparroquials de l'any 2000. Les parròquies que han experimentat moviments entrants i sortints de població més importants han estat Andorra la Vella, Escaldes i Encamp, cosa normal si es té en compte que són les més poblades. Tot i que els moviments intraparroquials resulten sempre els més importants, cal assenyalar que, a nivell de mobilitat residencial interparroquial, els habitants d'Andorra la Vella tenen com a primera opció la parròquia d'Escaldes i com a segona la de St. Julià, mentre que els d'Escaldes opten per la capital en primer lloc i en segon lloc per la Massana, els de Canillo per Encamp i Andorra la Vella i aquells que viuen a Encamp i es van canviar de parròquia ho van fer cap a Andorra la Vella i Escaldes.

MOVIMENT RESIDENCIAL ENTRE PARRÒQUIES. 2000

DE \ A	Canillo	Encamp	Ordino	La Massana	Andorra	Sant Julià	Escaldes	Total
Canillo	94	28	2	2	13	-	5	144
Encamp	31	625	13	22	83	25	61	860
Ordino	2	5	64	40	7	13	20	151
La Massana	1	7	26	327	40	11	46	458
Andorra	14	95	29	99	1094	103	273	1707
Sant Julià	9	13	5	21	98	381	34	561
Escaldes	15	40	27	51	220	37	767	1157
Total	166	813	166	562	1555	570	1206	5038

Conclusions:

- ✓ Actualment els nuclis habitats d'Encamp formen part d'una mateixa aglomeració, llevat del Pas de la Casa, ja que s'integren en un teixit urbà únic, més o menys compacte que presenta importants discontinuïtats. El caràcter perifèric de la localitat tendeix a diluir-se amb el naixement d'una nova centralitat. La parròquia d'Encamp, amb un 18% de les activitats comercials, ocupa la tercera posició com a centre de distribució al detall, després de la capital i a molt poca distància d'Escaldes-Engordany. La funció comercial més destacada, dins del conjunt parroquial, correspon al Pas de la Casa.
- ✓ El creixement, com a la resta del país, ha vingut determinat per les vies de comunicació, de marcada disposició lineal, que han actuat d'eix vertebrador. L'ordenació del territori s'ha basat en les vies de comunicació que han seguit uns trajectes supeditats, moltes vegades, a interessos particulars més que a col·lectius.
- ✓ Encamp ha desenvolupat un nou paper com a centre de referència de les valls del Valira d'Orient, que va més enllà dels seus límits administratius, com la Massana ho fa amb les del Valira del Nord.
- ✓ Estem davant una parròquia en què la *contaminació visual* és molt accentuada, producte d'un paisatge urbà que ha crescut de forma desordenada, amb un marcat caràcter perifèric i dificultats en la mobilitat interna: al dèficit general de places d'aparcament i de zones d'esbarjo cal afegir que els barris d'Encamp no queden ben connectats entre sí.

3. USOS

3.1. Usos previstos

Aquest capítol:

- concreta els usos previstos pel POUPE en les diferents unitats d'actuació, a través del plànol corresponent i la menció en les fitxes específiques de les UA (aproximació indicativa).
- indica les destinacions del sòl, actuals i previstes d'espais lliures i equipaments per Encamp i el Pas de la Casa i la Parròquia en conjunt (aproximació indicativa).
- caracteritza la xarxa de comunicacions a partir dels seus elements més importants.

Veure plànol : PMU – USOS – PARRÒQUIA D'ENCAMP (1/10.000)

Aquest plànol descriu l'organització del diferents usos previstos dins de la parròquia. S'ha considerat la màxima ocupació de persones, però aquesta és compatible amb altres usos.

3.2. Equipaments i espais lliures

SÒL RESERVAT A EQUIPAMENTS I ESPAIS LLIURES - VALL D'ENCAMP

Tipus d'Equipament	Superfície existent	Ràtio (m ² / hab)	Ràtio aconsellada (m ² / hab) (1)	Dèficit de ratio (m ² / hab)	Superfície prevista en 2020 (m ²)	Superfície a incorporar pel 2020 (m ²)
Administratiu	1.043	0,125	0,35	0,225	4.822	3.779
Cultural	909	0,109	0,20	0,091	2.755	1.846
Educatiu	5.214	0,625	3,40	2,775	46.842	41.628
Esportiu	10.298	1,235	1,75	0,515	24.110	13.812
Sanitari - Social	1.731	0,207	1,05	0,843	14.466	12.735
Religiós - Funerari	1.553	0,186	0,25	0,064	3.444	1.892
TOTAL	20.747	2,487	7,00	4,513	96.439	75.692

Espais Lliures	Superfície existent	Ràtio (m ² / hab)	Ràtio aconsellada (m ² / hab) (1)	Dèficit de ratio (m ² / hab)	Superfície prevista en 2020 (m ²)	Superfície a incorporar pel 2020 (m ²)
Espais Lliures Urbans**	59.129	7,095	10,00	2,905	137.770	78.641

* Població de la Vall d'Encamp (2001) = 8.334 habitants Dades facilitades per l'Hble Comú d'Encamp

* Població de la Vall d'Encamp (2020) = 13.777 habitants

SÒL RESERVAT A EQUIPAMENTS I ESPAIS LLIURES - PAS DE LA CASA

Tipus d'Equipament	Superfície existent	Ràtio (m ² / hab)	Ràtio aconsellada (m ² / hab) (1)	Dèficit de ratio (m ² / hab)	Superfície prevista en 2020 (m ²)	Superfície a incorporar pel 2020 (m ²)
Administratiu	262	0,087	0,35	0,263	1.784	1.522
Cultural	446	0,149	0,20	0,051	1.019	573
Educatiu	1.830	0,612	3,40	2,788	17.326	15.496
Esportiu	1.457	0,487	1,75	1,263	8.918	7.461
Sanitari - Social	750	0,251	1,05	0,799	5.351	4.601
Religiós - Funerari	376	0,126	0,25	0,124	1.274	898
TOTAL	5.121	1,711	7,00	5,289	35.672	30.551

Espais Lliures	Superfície existent	Ràtio (m ² / hab)	Ràtio aconsellada (m ² / hab) (1)	Dèficit de ratio (m ² / hab)	Superfície prevista en 2020 (m ²)	Superfície a incorporar pel 2020 (m ²)
Espais Lliures Urbans**	14.363	1,723	10,00	8,277	39.630	25.267

* Població del Pas de la Casa (2001) = 2.993 habitants Dades facilitades per l'Hble Comú d'Encamp

* Població del Pas de la Casa (2020) = 5.096 habitants

SÒL RESERVAT A EQUIPAMENTS I ESPAIS LLIURES - PARRÒQUIA D'ENCAMP

Tipus d'Equipament	Superfície existent	Ràtio (m ² / hab)	Ràtio aconsellada (m ² / hab) (1)	Dèficit de ratio (m ² / hab)	Superfície prevista en 2020 (m ²)	Superfície a incorporar pel 2020 (m ²)
Administratiu	1.304	0,115	0,35	0,235	6.606	5.301
Cultural	1.356	0,120	0,20	0,080	3.775	2.419
Educatiu	7.044	0,622	3,40	2,778	64.168	57.124
Esportiu	11.754	1,038	1,75	0,712	33.028	21.273
Sanitari - Social	2.481	0,219	1,05	0,831	19.817	17.336
Religiós - Funerari	1.929	0,170	0,25	0,080	4.718	2.790
TOTAL	25.868	2,284	7,00	4,716	132.111	106.243

Espais Lliures	Superfície existent	Ràtio (m ² / hab)	Ràtio aconsellada (m ² / hab) (1)	Dèficit de ratio (m ² / hab)	Superfície prevista en 2020 (m ²)	Superfície a incorporar pel 2020 (m ²)
Espais Lliures Urbans**	73.493	8,818	10,00	1,182	150.000	76.507

* Població de la Parròquia d'Encamp (2001) = 11.327 habitants Dades facilitades per l'Hble Comú d'Encamp

* Població de la Parròquia d'Encamp (2020) = 18.873 habitants

(1) SEGONS DADES DE " LOS DENOMINADOS STANDARDS URBANÍSTICOS Y SU APLICACIÓN AL PLANEAMIENTO " de Manuel Ribas i Piera.

** ESPAIS LLIURES URBANS : zones verdes actives (jocs per nens, repòs, zona lliure vària), zona verda urbana immediata a la residència, parc de barri, altres verdes i parc urbà ; zones esportives d'escala urbana.

3.3. Xarxa de comunicacions

El paisatge fronterer

El Pas de la Casa té el seu propi pes específic en l'economia andorrana i gaudeix d'una posició perifèrica de la qual n'obté un benefici. La localitat disposa, en l'actualitat, de dos recursos naturals: la neu i la frontera. D'un punt de vista teòric, aquesta situació trenca les normes de la geopolítica, donat que s'ha aconseguit convertir en recurs econòmic el fet fronterer, habitualment considerat com un fet negatiu.

La localitat del Pas de la Casa, a més de ser una localitat fronterera, es troba aïllada de la resta del país. Tres són els factors que condicionen el seu aïllament: geopolític, físic i d'estructura territorial. En l'àmbit geopolític, manté una escassa comunicació respecte les comarques veïnes que pertanyen a França; el medi físic condiona l'aïllament respecte la resta del país, per la seva orientació geogràfica i per trobar-se separada pel port d'Envalira de 2408 m. d'altitud; finalment, l'estructura territorial determina que aquesta localitat depengui administrativament del comú d'Encamp emplaçat a 26 Km de distància per carretera, amb un trajecte en què s'interposen el port d'Envalira i dos localitats que no depenen del mateix Comú. Aquest triple aïllament li atorga a la localitat un caire marcadament perifèric.

El paisatge fronterer és el producte d'un seguit de processos culturals i econòmics que concorren en una zona de frontera. Existeix una clara asimetria en el desenvolupament econòmic dels dos costats d'aquesta regió fronterera; les diferències entre el Pas i l'Ariège són evidents. El desenvolupament del costat andorrà contrasta amb el del costat francès, ubicat en un dels departaments més pobres de França, gairebé podríem parlar de desert humà amb només 3 hab/km², malgrat busca una alternativa a través de l'actual política de comunicacions. La Cambra de Comerç i indústria de l'Ariège va presentar com a novetat de la Fira d'Andorra la Vella, a més de l'oferta turística, les noves infraestructures viàries que milloren les comunicacions departamentals, com l'autopista A66 i la nacional 20 que alleugeriran les retencions i la distància amb Andorra. L'autopista A66 connecta Foix i Tolosa, des del 2002.

La natura de les accions entre els estats andorrà i francès inclou un ampli ventall que comprèn des de la cooperació fins l'hostilitat; els sentiments contradictoris impregnen les relacions. Crida l'atenció el fet que, en el cas andorrà, la frontera amb França resulti menys marcada que en el cas de St. Julià, pel fet de què el francès és la llengua comercial habitual del Pas de la Casa i tots els productes tradicionalment han estat marcats en francs; aquests factors sovint creen confusió entre els visitants francesos que no perceben clarament l'efecte frontera.

El túnel d'Envalira

En el domini de les comunicacions ens hem de referir obligatòriament al túnel d'Envalira. Després d'un llarg període de polèmica, el comú d'Encamp va acceptar la permuta de terrenys amb el municipi francès de Porta, zona en la qual hi ha l'accés nord del túnel, signada entre Andorra i França en data 12 de setembre de 1999. La perforació del túnel d'Envalira va permetre enllaçar les dues boques el dia 23 de febrer de 2001. A l'acte hi van assistir els ambaixadors de França i Espanya acompanyats del cap de Govern.

El pas soterrani té una longitud de 2.850 metres, una amplada de 8,25 metres i una alçada interior d'uns 5 metres. Situat a 2.050 metres d'altitud, el túnel pròpiament es va començar a construir l'1 de juny de 1999 a la boca sud, de la zona de Grau Roig, i uns mesos més tard a la del Pas de la Casa.

El túnel d'Envalira ha estat un projecte de llarga gestació que, de forma recurrent, ha planejat en l'escena política de la segona meitat del segle XX. Tradicionalment, ha tingut el seus defensors i detractors ocasionals, que han pres partit en funció de la conjuntura política de cada moment. De fet, no es va obtenir l'aprovació parlamentària fins el 16 de març de 1998; els primers moviments de terres van iniciar-se el mes de novembre del mateix any.

Existia un projecte inicial del túnel d'Envalira que l'oposició d'algunes parròquies aconseguia frenar, l'any 1963; en aquella ocasió, el projecte se sotmet a votació i, malgrat ser aprovat per majoria del Consell General, no s'arriba a executar. Posteriorment, el 23 d'octubre de 1967, en el decurs d'una visita oficial que fa a Andorra el copríncep francès Charles de Gaulle, fa al·lusió a un túnel que ha d'unir França i Andorra, sense precisar-ne la localització.

Malgrat la imprecisió del copríncep francès, l'administració francesa encarrega un informe tècnic, lliurat el desembre de 1968, sobre la possible realització d'un túnel francoandorrà. L'informe recomana fer la construcció sota el port d'Envalira, encara que hi afegeix dues possibilitats més, entre elles un traçat per la vall d'Incles. El pressupost aproximat de l'obra oscil·lava entre 64 i 103 milions de francs francesos. Posteriorment, un nou informe de l'any 1969, dels tècnics francesos P. Marty i G. Moura, considera que el túnel és una de les prioritats del país.

Els arguments econòmics i polítics que han justificat la inversió andorrana es poden resumir bàsicament en els següents punts:

- ✓ Tenir una comunicació més fàcil i permanent amb França, malgrat que el port d'Envalira està obert tot l'any.
- ✓ Descongestionar el Pas de la Casa i l'accés a França; en cas de cues.
- ✓ Desenclavar el Pas de la Casa, reduint el seu aïllament respecte de la resta del país; la meitat dels turistes francesos, que visiten Andorra, es queden al Pas.
- ✓ Potenciar la captació de nous emissors turístics francesos.
- ✓ Estendre el radi d'influència de l'entrada dels nous fluxos turístics francesos a les localitats situades al llarg de la N2, com Soldeu, Canillo i, fins i tot, a la pròpia capital.
- ✓ Raons de prestigi polític, com el tenir una comunicació segura i permanent amb França.

Tot i que resulta evident que el túnel acosta el Pas de la Casa a Encamp, al mateix temps actua de circumval·lació del Pas i pot ocasionar-li una pèrdua del seu pes turístic i comercial a favor d'altres centres turístics situats en la carretera general N2, donat que el ràpid flux de circulació a través del túnel absorbeix una part de la circulació col·lateral que enllaça amb el nucli del Pas.

S'elimina una barrera física, la del port d'Envalira (2407 m), però s'instal·la una nova barrera, l'econòmica, derivada del cost dels peatges, que tan sovint suscita queixes en la població resident que en resulta afectada.

La carretera N2 com a eix vertebrador

Durant la temporada d'esquí 1999-2000, l'estació d'esquí Soldeu- el Tarter va vendre el 30% del total nacional, el que representa uns 700.000 forfets. L'estació del Pas de la Casa - Grau Roig va vendre uns 900.000 forfets, gairebé el 40% del total de la temporada.

Venda total de dies d'esquí (forfets): 1997-2001			
1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001
2.157.000	2.250.000	2.308.000	2.255.650

Són importants i força coneguts els embussos quotidians que es produeixen a la vila d'Encamp, durant la temporada d'hivern, després del tancament de les pistes d'esquí del Valira d'Orient. Malgrat això, és evident que no tots els esquiadors d'aquestes valls - més d'un milió i mig de forfets d'esquí la temporada 1999-2000-, es desplacen diàriament a través de la carretera general N2. Ben al contrari, una part important utilitza les places hoteleres i els apartaments que s'ofereixen en les diferents localitats situades al llarg del trajecte de la general N2.

L'oferta turística del nostre país, especialment a nivell de les valls del Valira d'Orient, ha desenvolupat un seguit de centres turístics que s'integren en una mateixa xarxa en què les comunicacions han actuat d'eix rector. Els fluxos que afecten en aquest cas a la parròquia d'Encamp no es poden deslligar dels que afecten els centres turístics de la parròquia de Canillo. Resulta obvi que la carretera N2 ha afavorit el creixement d'aquest nuclis i que la construcció del túnel d'Envalira els potenciarà encara més.

La carretera general N2 actua d'eix vertebrador del teixit urbà de les valls del Valira d'Orient. Al llarg del seu recorregut, aprofitant els llocs més idonis per construir que coincideixen amb zones de dipòsits fluvioglacials o replans d'erosió d'origen glacial, han crescut nous nuclis urbans i s'han potenciat els nuclis tradicionals, llevat d'aquells que no tenen una posició estratègica en relació amb les actuals vies de comunicació. També les estacions d'esquí, en estret lligam amb la N2, han actuat com a impulsors del creixement urbà; és el cas del Pas de la Casa, Soldeu, Incles, Sant Pere del Tarter i Canillo. Tots aquests nuclis s'instal·len al llarg de la carretera, en les zones d'influència immediata de les estacions d'esquí, superant sovint factors adversos que tradicionalment haguessin impossibilitat l'assentament humà.

A banda del factor de l'esquí, la presència de la carretera juntament amb la influència que exerceixen la vila d'Encamp i la conurbació d'Andorra la Vella i Escaldes, condiciona el naixement d'urbanitzacions com la de la Bartra i tot un seguit d'habitatges i magatzems de nova planta que s'estenen entre les dues poblacions. L'elevat preu del terreny als nuclis urbans i la consegüent descentralització dels mateixos condiciona un nou urbanisme vertebrat al voltant de les vies de comunicació.

El Pas de la Casa, que ha nascut en funció del comerç fronterer en els anys immediats a la Segona Guerra Mundial i creix a l'empara de l'estació d'esquí a partir de la segona meitat del segle XX, s'ha constituït en un important nucli turístic amb una població fixa de 2.363 habitants (cens 2000). Així doncs, l'orientació turística adoptada per la localitat ha condicionat les formes d'urbanització d'aquest territori.

La capacitat d'acollida pot esdevenir tan important com la qualitat i el confort. A nivell teòric, la *capacitat d'acollida i la intensitat turística* és el quocient de dividir el nombre d'hotels i d'habitacions per la població resident, expressat per cada 100 habitants. La capacitat d'acollida del Pas de la Casa per cada 100 habitants ens dóna una de les proporcions més altes de tot el país, un 1,5 % per als hotels i un 59,6 % per a les habitacions. De fet, Encamp, juntament amb Canillo, Ordino i la Massana, figura com una de les parròquies en què l'activitat està més marcada pel fenomen turístic.

4. CLASSIFICACIÓ DEL SÒL

El POUPE classifica 465.607 m² (0,52 % del territori) de Sòl Urbà Consolidat (SUC), 379.799 m² (0,42 % del territori) de Sòl Urbà Consolidat condicionat (SUCc), 903.768 m² (1,01 % del territori) de Sòl Urbà No Consolidat (SUNC) i 3.164.435 m² (3,53 % del territori) de Sol Urbanitzable (SUBLE). El total és de 4.913.609 m² ocupables (5,48 %).

La resta del sòl es troba classificada com a Sol No Urbanitzable (SNUBLE), es a dir 84.765.896 m² (94,52 %).

CLASSE DE SÒL	SUPERFÍCIE (m ²)	PERCENTATGE (%)
SUC	465.607	0,52
SUCc	379.799	0,42
SUNC	903.768	1,01
SUBLE	3.164.435	3,53
SNUBLE	84.765.896	94,52
TOTAL	89.679.505	100

5. ANÀLISI DE MOBILITAT

5.1. Sistema viari actual

Veure plànols :

IVA 1 – INFORMACIÓ SISTEMA VIARI ACTUAL – VALL D'ENCAMP (1/5.000)

IVA 2 – INFORMACIÓ SISTEMA VIARI ACTUAL – ENVALIRA / PAS DE LA CASA (1/5.000)

Aquests plànols descriuen la distribució geomètrica, el sentit de circulació i la jerarquia dels carrers de la parròquia d'Encamp en l'actualitat. A més, inclouen el nombre de places disponibles dins de la xarxa viària, juntament amb els aparcaments públics i la seva capacitat (que s'analitza més endavant).

5.2. El Pla de carreteres de 1996

INSTITUT D'ESTUDIS ANDORRANS

PRIMERES JORNADES DE MOBILITAT
12 i 13 DE DESEMBRE DE 1996

EL PLA DE CARRETERES EN EL MARC DE LA MOBILITAT INTERNA I EXTERNA

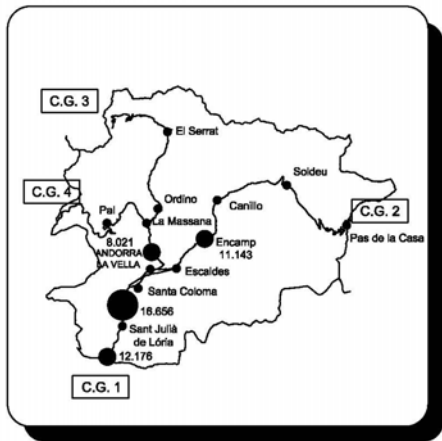
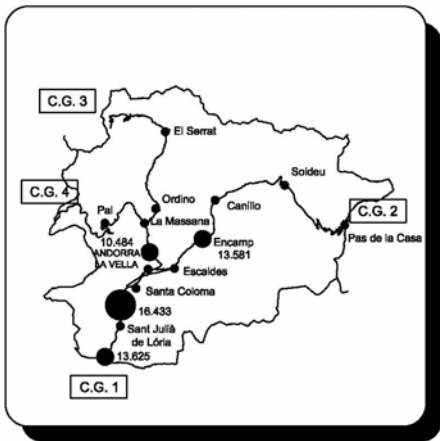
Joan R. De Clascà

EL PLA DE CARRETERES MOBILITAT INTERNA I EXTERNA

Dades de trànsit.
 Nombre de vehicles aforats a la campanya d'estiu

LABORABLE

DISSABTE



EL PLA DE CARRETERES MOBILITAT INTERNA I EXTERNA

Dades de trànsit.
 Nombre de vehicles aforats a la campanya d'hivern

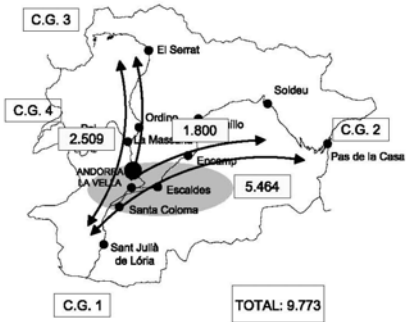
LABORABLE

DISSABTE

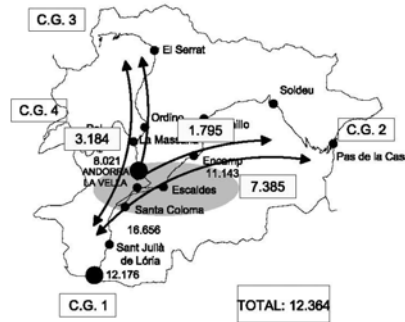


EL PLA DE CARRETERES MOBILITAT INTERNA I EXTERNA

Potencial trànsit de pas d'Andorra la Vella (hivern)



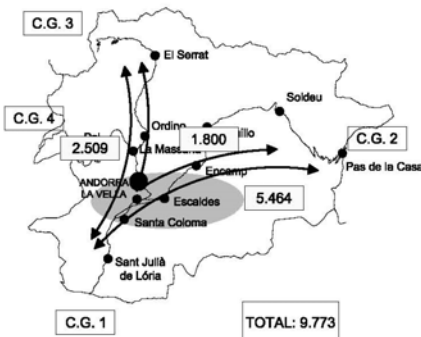
LABORABLE



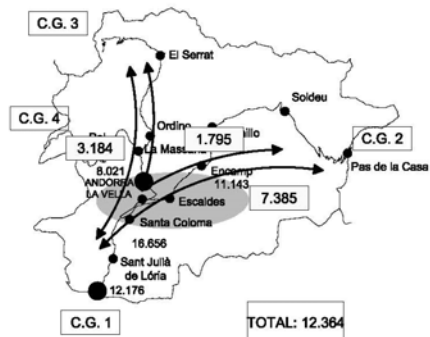
DISSABTE

EL PLA DE CARRETERES MOBILITAT INTERNA I EXTERNA

Potencial trànsit de pas d'Andorra la Vella (estiu)



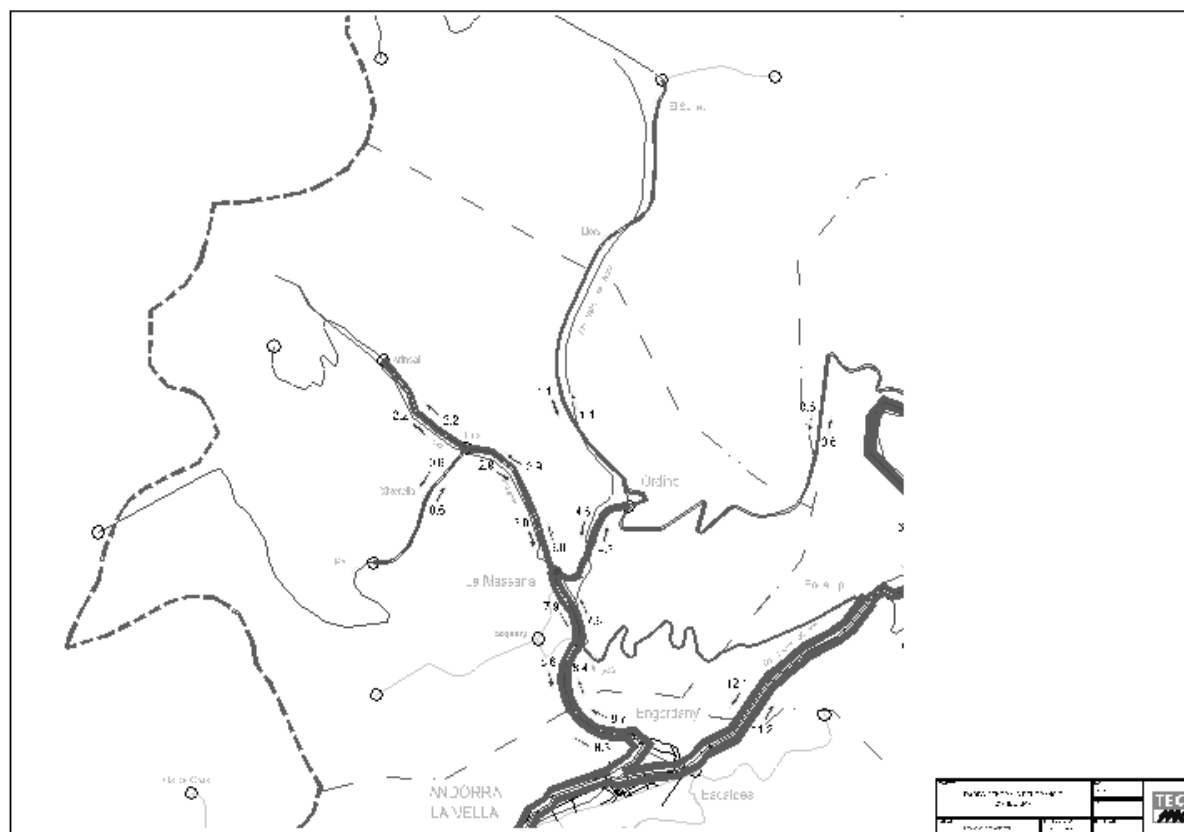
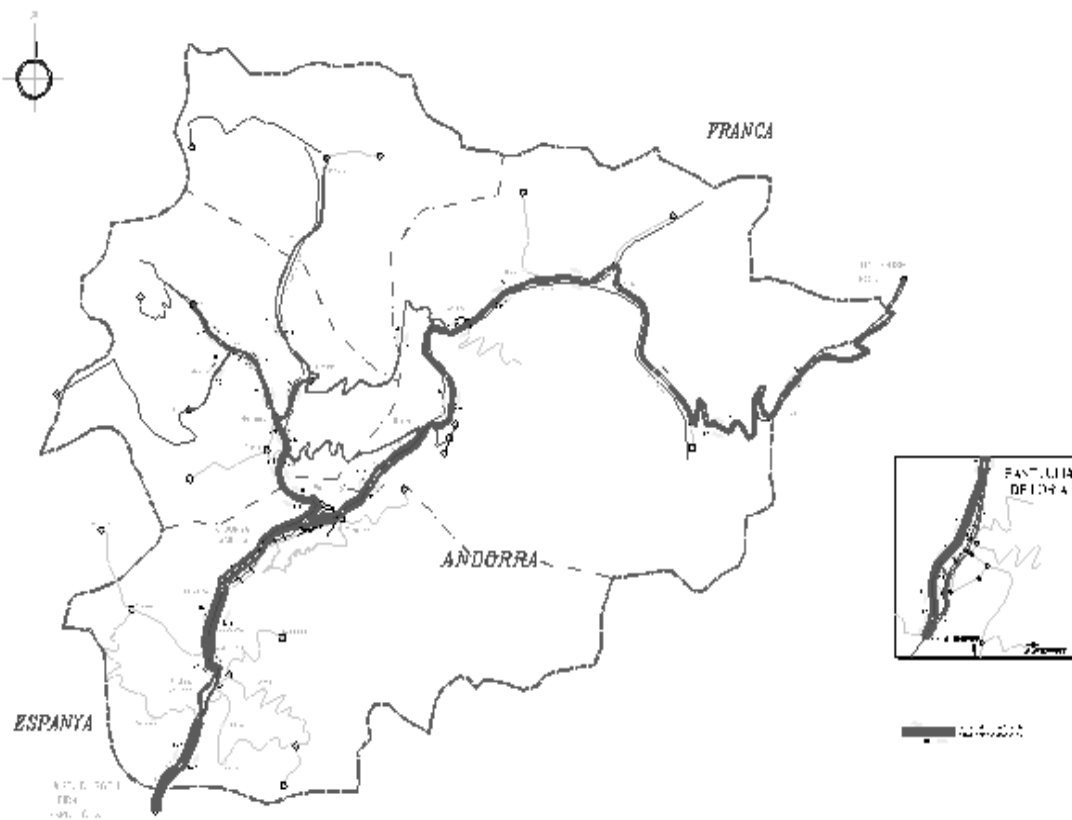
LABORABLE

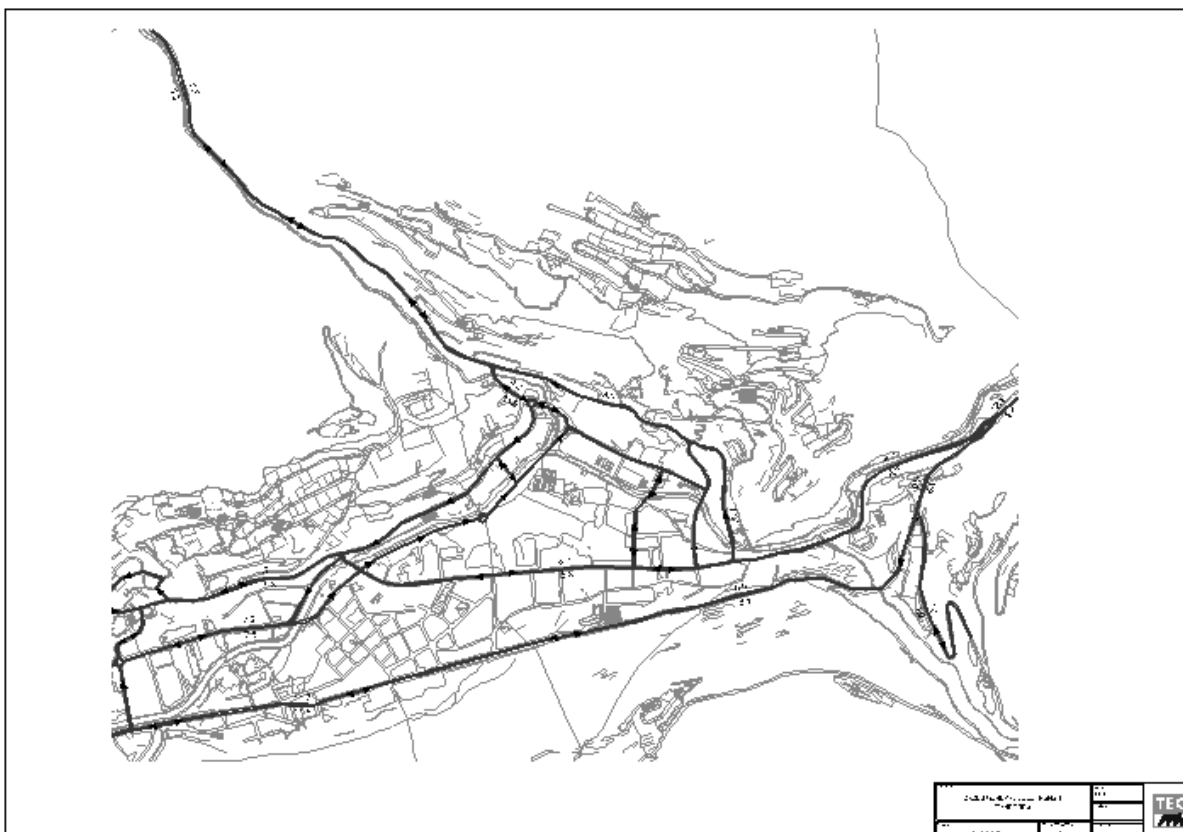
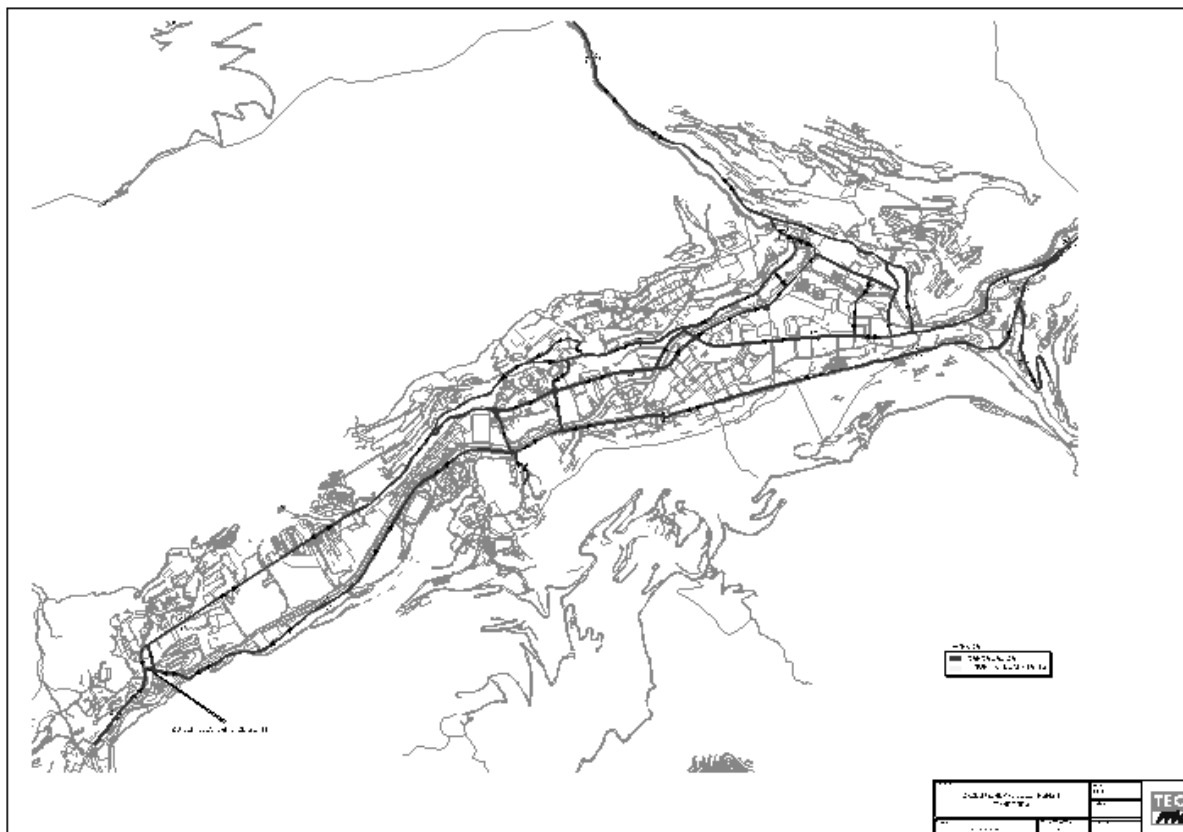


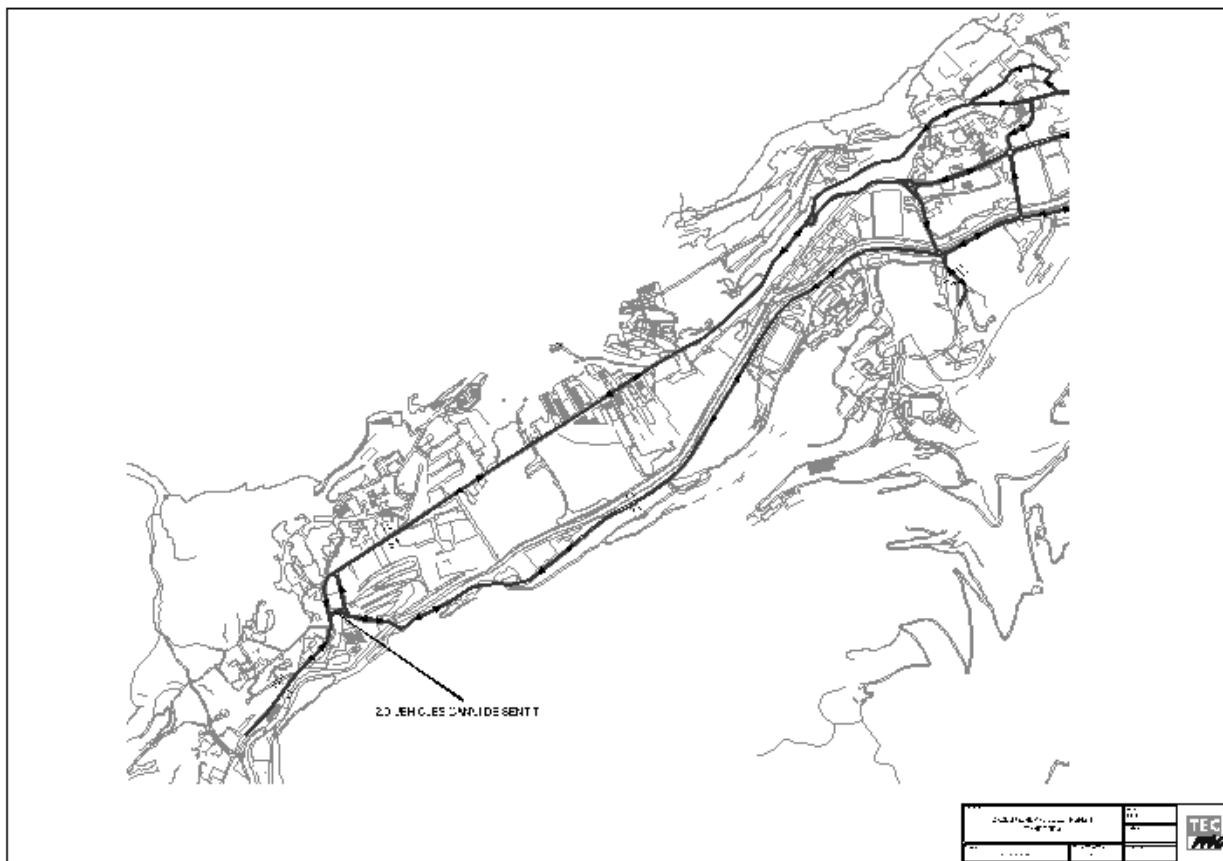
DISSABTE

5.3. **Mapatge de les IMD (Intensitats Mitjanes Diàries)**


Estiu:

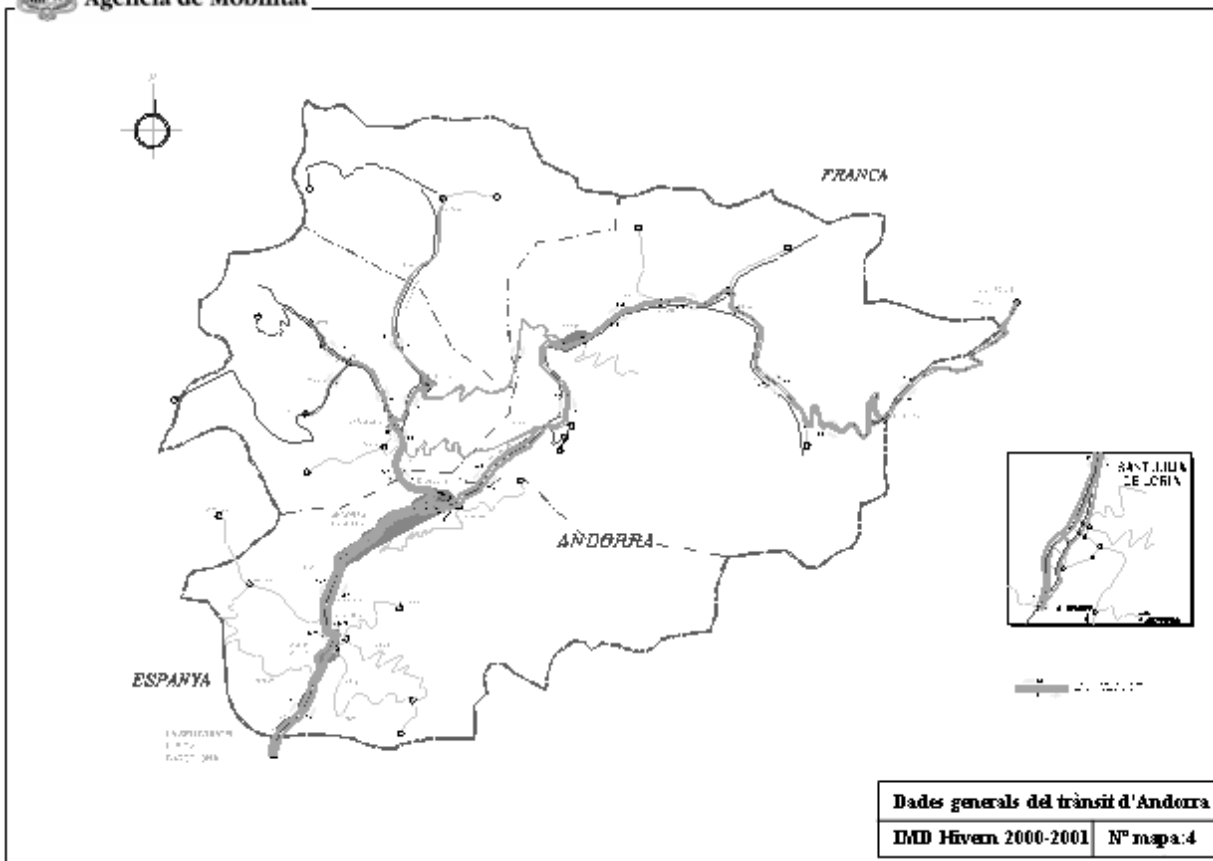


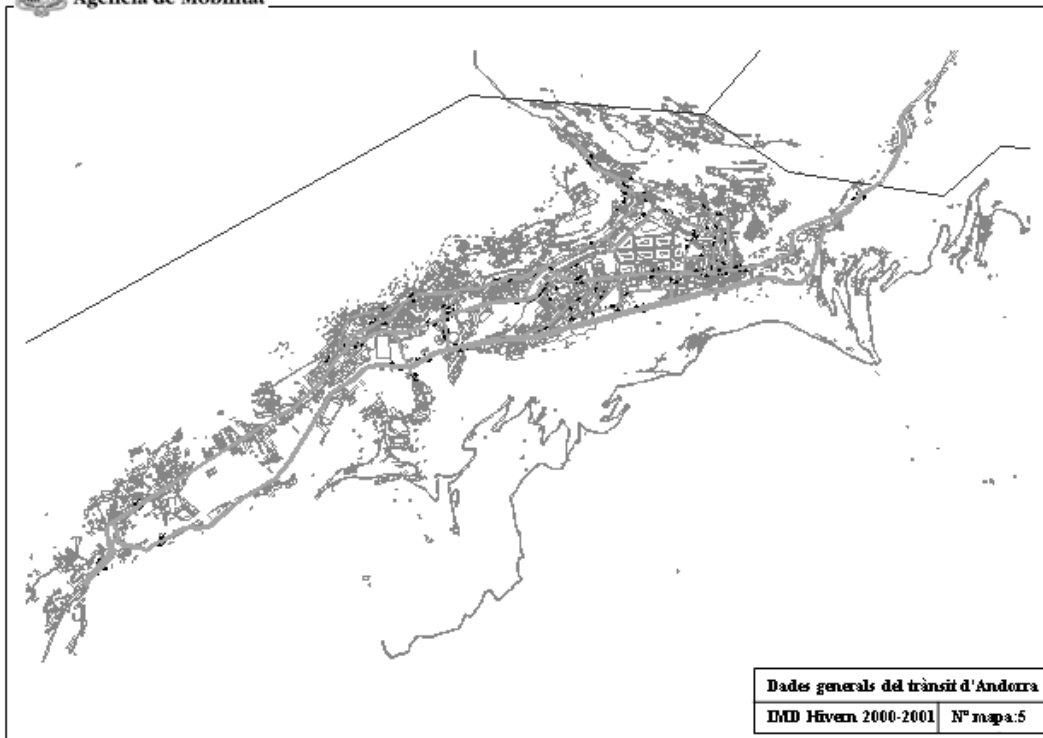
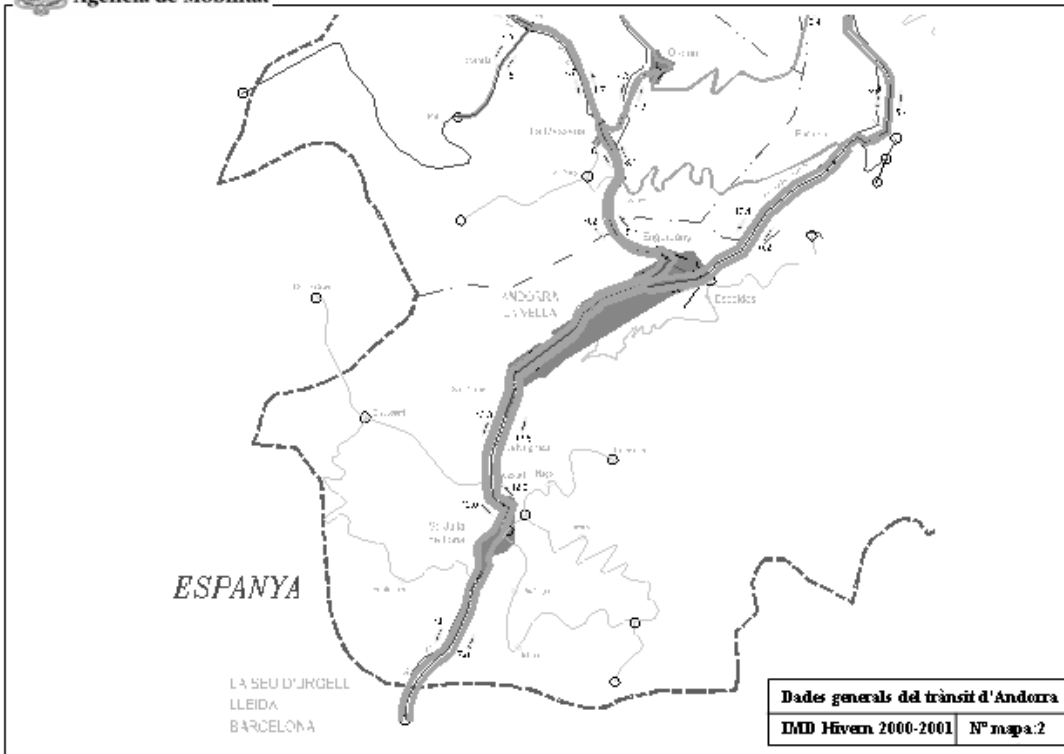





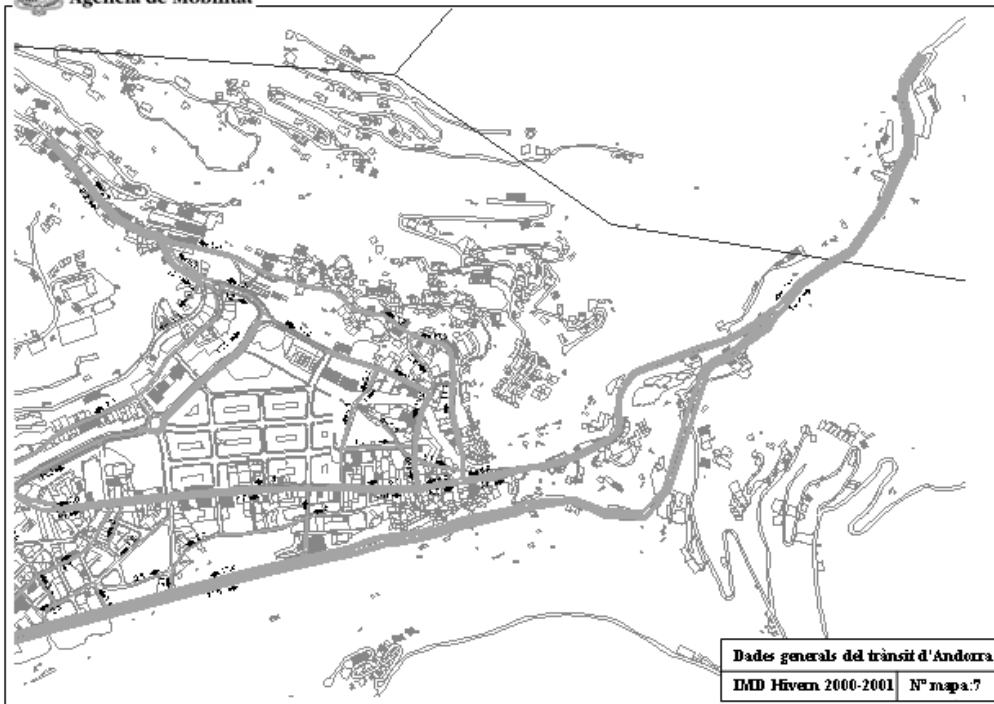
Hivern:


 Govern d'Andorra
Agència de Mobilitat

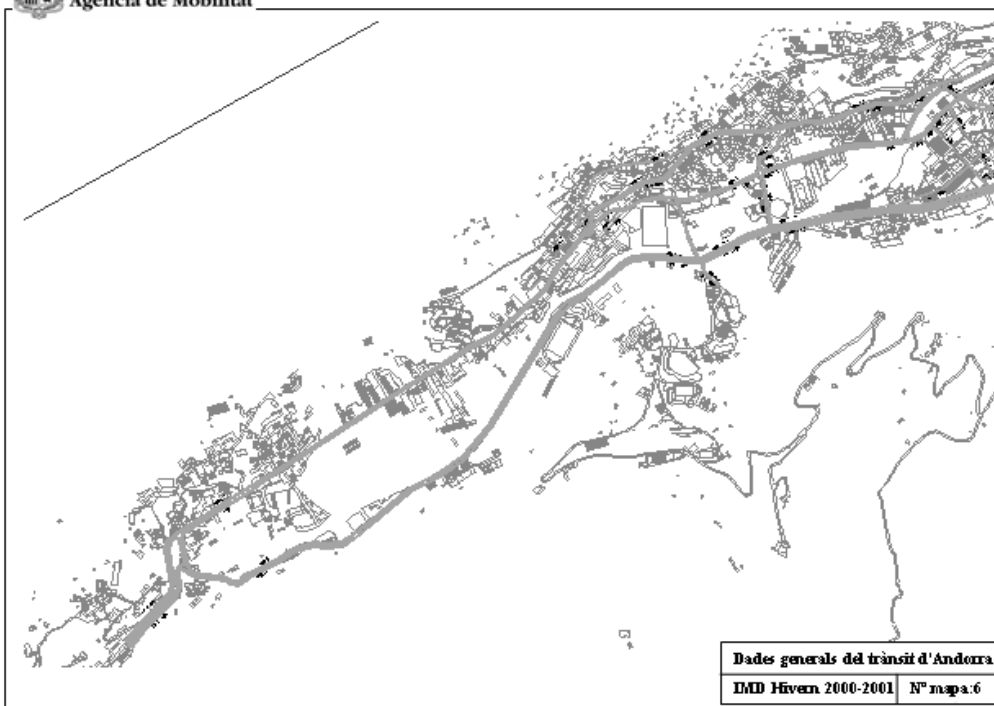




 Govern d'Andorra
Agència de Mobilitat



 Govern d'Andorra
Agència de Mobilitat



5.4. Anàlisi de la xarxa

Dades de trànsit pel Pla d'Ordenació i Urbanisme d'Encamp



Juny de 2003

ÍNDEX

1. - ANTECEDENTS
2. - SECCIONS RECOMANADES
3. - CAPACITAT DE LA XARXA
 - 3.1. - Anàlisi de la capacitat de la xarxa
4. - CAPACITAT DE LA XARXA ACTUAL
5. - XARXA FUTURA
 - 5.1. - Xarxa futura. Seccions
 - 5.2. - Capacitat de la xarxa futura
6. - CAPACITAT ROMANENT
7. - COMENTARIS
8. - CORBES HORÀRIES
9. - CONCLUSIONS



2



1.- ANTECEDENTS

S'ha sol·licitat a l'Agència de Mobilitat d'Andorra dades de trànsit d'Encamp amb la finalitat de redactar el Pla d'Urbanisme de la Parròquia d'Encamp, amb la previsió de reserves d'espais per a vials i activitats.

L'objectiu d'aquest informe és realitzar una aportació de dades que permeti als redactors del Pla la definició de la xarxa futura en quant al dimensionament i estructura jeràrquica.



3



2.- SECCIONS RECOMANADES

El Pla ha de definir les seccions de vies segons la seva jerarquia.

Pels trams urbans les amplades mínimes dels carrils de circulació han de tenir entre 3,00 i 3,50 m. i pels carrils d'aparcament 2,50 m.

A aquestes amplades han d'afegir-se els sobreamples habituals en corba i les reserves per a carrils reservats a serveis on es consideri necessari.

És convenient considerar una amplada mínima de 3,5 m. més els sobreamples en corba pels trams interurbans.



4



3.- CAPACITAT DE LA XARXA

Donada la falta de definició actual sobre la localització d'activitats futures, i amb la finalitat d'avaluar la capacitat de la xarxa d'una forma global s'ha plantejat el següent mètode d'anàlisi:

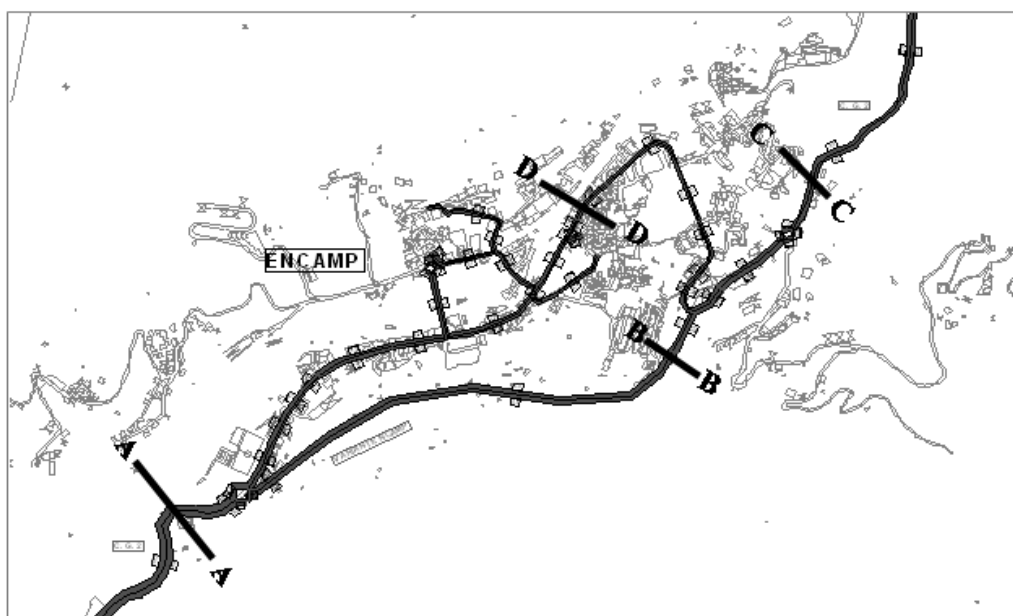
- S'han seleccionat una sèrie de seccions transversals al conjunt de la xarxa *viària* (figura 3.1).
- A cada secció s'han comptabilitzat els carrils actuals, que en el cas d'Encamp són de tipus interurbà (arterial i connector).
- S'ha calculat la capacitat actual d'absorció de trànsit a cada secció.
- S'ha comparat aquesta amb l'oferta i la demanda en situació actual, avaluant l'increment de viatges que pot suportar la nova xarxa.



5



3.1.- Anàlisi de capacitat de la xarxa actual



6



4.- CAPACITAT DE LA XARXA ACTUAL

En base al tall transversal per quatre seccions, s'ha calculat que com a mitjana, la xarxa prevista té una capacitat del voltant de 22.500 vehicles/dia (suma de dos sentits) en la seva relació amb la resta de Parròquies.

A més, la carretera actual permet el trànsit de 18.000 veh/dia.

Carrils en seccions significatives

	A	B	C	D
arterial	2	2	2	0
col.lectora	0	0	0	2

Capacitat diària

	A	B	C	D
arterial	22.500	22.500	22.500	-
col.lectora	-	-	-	18.000
total	22.500	22.500	22.500	18.000

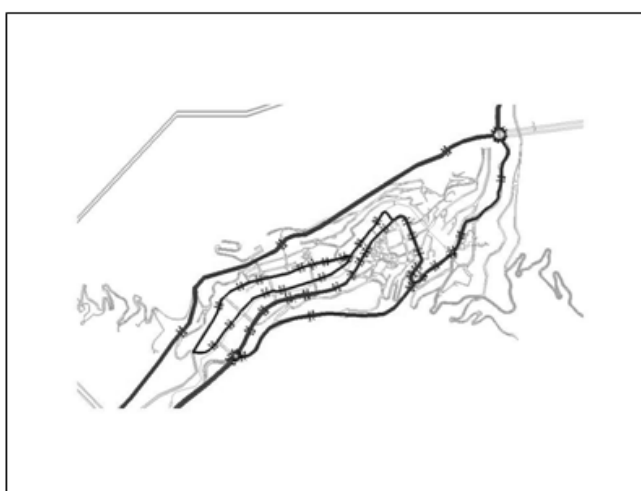


7



5.- XARXA FUTURA

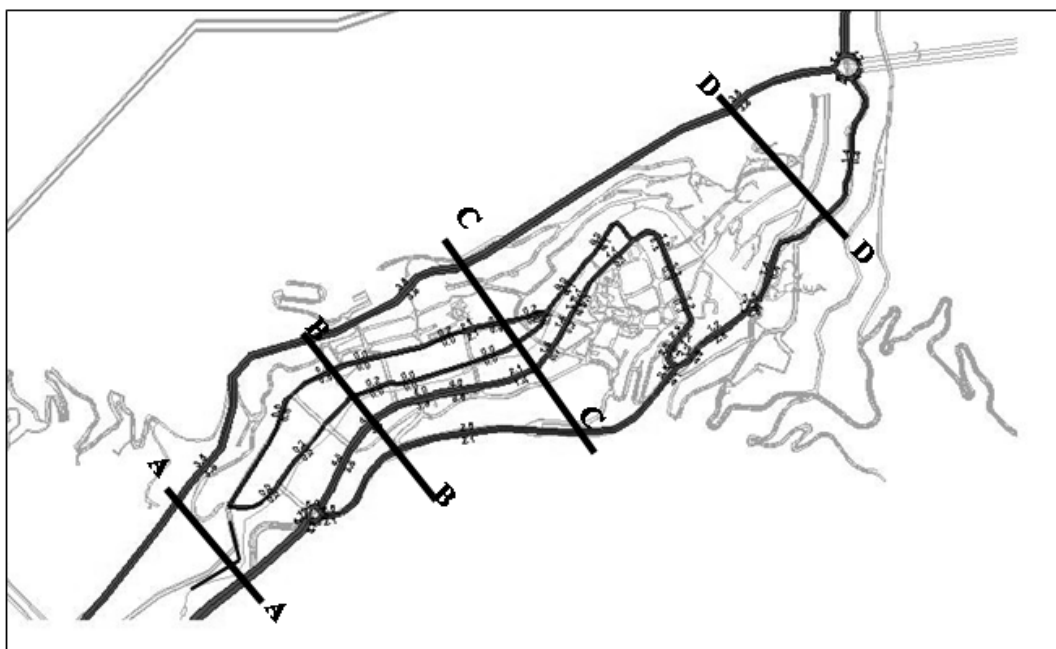
S'ha aportat per part del Comú d'Encamp les previsions de vialitat contingudes al Pla General d'Ordenació. S'ha realitzat el mateix procés de tall per seccions transversal per a analitzar la capacitat de la xarxa projectada.



8



5.1.- XARXA FUTURA. Seccions



9



5.2.- CAPACITAT DE LA XARXA FUTURA

L'assignació de carrils a la xarxa bàsica prevista determinen la capacitat de pas a cada secció. La taula següent mostra les capacitats diàries resultants:

Carrils en seccions significatives

	A	B	C	D
arterial	4	6	6	2
col.lectora	4	6	6	2

Capacitat diària

	A	B	C	D
arterial	45.000	67.500	67.500	22.500
col.lectora	36.000	54.000	54.000	18.000
total	81.000	121.500	121.500	40.500



10



6.- CAPACITAT ROMANENT

Una part d'aquesta capacitat ja està essent utilitzada. La capacitat futura serà la corresponent a l'ampliació de les noves vies, més la romanent de capacitat sobre la situació actual. S'adjunten les intensitats actuals a les carreteres i la capacitat romanent a les seccions esmentades.

Intensitats actuals

	A	B	C	D
arterial	19.700	12.000	12.000	9.100
col.lectora		8.000	4.000	
total	19.700	20.000	16.000	9.100

Capacitat romanent

	A	B	C	D
arterial	25.300	55.500	55.500	13.400
col.lectora	36.000	46.000	50.000	18.000
total	61.300	101.500	105.500	31.400



11



7.- COMENTARIS

La definició correcta del viari ha de realitzar-se a partir de la definició i localització de les activitats previstes. A falta d'aquestes dades, es pot realitzar un predimensionament amb la informació aportada.

S'adjunten corbes de comportament horari del trànsit a la carretera, en les quals s'observen puntes d'intensitat del 10% de la intensitat mitjana diària.



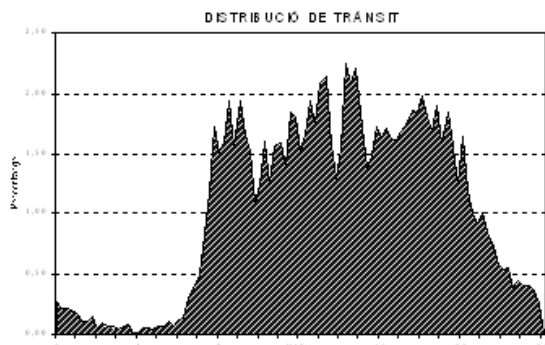
12



8.- CORBES HORÀRIES

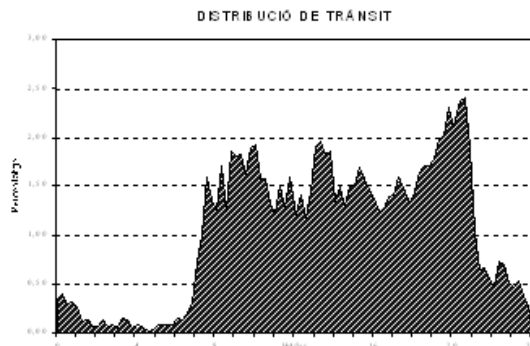
AFORAMENT AUTOMÀTIC 2001

Data: dijous 24 de gener
Lloc: Busant aparcament entrada Encamp
Sentit: Saubesa



AFORAMENT AUTOMÀTIC 2001

Data: dijous 24 de gener
Lloc: Busant aparcament entrada Encamp
Sentit: Fojada



13



9.- CONCLUSIONS

A Encamp, la xarxa interna existent pot absorbir un increment important de 50.000 viatges d'anada més les seves tornades. La relació d'Encamp amb el centre d'Andorra té limitada la capacitat de creixement a 30.000 viatges diaris. La major limitació es troba en la relació d'Encamp amb el sector nord en el que la capacitat sobrant és de 15.000 viatges/dia, encara que és previsible que aquesta relació de mobilitat sigui també la de menor creixement.

Per a una major definició de xarxa viària és necessari conèixer la localització i el tipus d'activitats futures.



14



5.5. Comptatge de circulació

Sentit Pujada

05/12/00 18:00 / 11/12/00 09:30	0h - 1h	1h - 2h	2h -3h	3h - 4h	4h - 5h	5h - 6h	6h - 7h	7h - 8h	8h - 9h
Mitjana Vehicles lleugers	177	116	58	47	45	48	85	270	501
Mitjana Vehicles pesats	5	1	1	0	1	2	3	21	60
Total vehicles	182	117	59	47	47	49	88	291	561

05/12/00 18:00 / 11/12/00 09:30	9h - 10h	10h - 11h	11h - 12h	12h - 13h	13h - 14h	14h - 15h	15h - 16h	16h - 17h	17h -18 h
Mitjana Vehicles lleugers	585	680	785	719	633	648	670	701	647
Mitjana Vehicles pesats	50	66	84	69	64	58	65	62	80
Total vehicles	634	746	868	788	697	706	735	764	726

05/12/00 18:00 / 11/12/00 09:30	18h - 19h	19h - 20h	20h -21h	21h - 22h	22h - 23h	23h - 24h	Total
Mitjana Vehicles lleugers	571	442	386	341	258	205	9.542
Mitjana Vehicles pesats	72	61	54	28	9	8	902
Total vehicles	643	502	440	369	267	213	10.444

Cobertura P3 (FEDA)

Enregistrament del 05 / 12 / 2000 18:00 al 11 / 12 / 2000 09:30.

Mitjana diària: 10.444 vehicles

VL : 9.564 (92,6 %).

VP : 769 (7,4 %).

Franja horària amb més densitat de circulació : 20h – 21h amb 802 vehicles (7,8 % del total).

Circulació de nit (de les 22h fins a les 6h) : 1.624 vehicles (15,7 % del total).

Sentit Baixada

05/12/00 18:00 / 11/12/00 09:30	0h - 1h	1h - 2h	2h -3h	3h - 4h	4h - 5h	5h - 6h	6h - 7h	7h - 8h	8h - 9h
Mitjana Vehicles lleugers	292	195	137	123	132	55	73	318	1.372
Mitjana Vehicles pesats	5	3	3	2	4	7	4	39	51
Total vehicles	297	197	140	125	137	61	77	357	423

05/12/00 18:00 / 11/12/00 09:30	9h - 10h	10h - 11h	11h - 12h	12h - 13h	13h - 14h	14h - 15h	15h - 16h	16h - 17h	17h -18 h
Mitjana Vehicles lleugers	434	539	531	537	616	536	474	492	530
Mitjana Vehicles pesats	54	69	58	54	52	45	45	52	48
Total vehicles	488	608	590	591	668	582	520	544	578

05/12/00 18:00 / 11/12/00 09:30	18h - 19h	19h - 20h	20h -21h	21h - 22h	22h - 23h	23h - 24h	Total
Mitjana Vehicles lleugers	576	662	748	602	358	292	9.564
Mitjana Vehicles pesats	53	54	54	21	9	8	769
Total vehicles	629	716	802	623	367	300	10.333

Cobertura P3 (FEDA)

Enregistrament del 05 / 12 / 2000 18:00 al 11 / 12 / 2000 09:30.

Mitjana diària : 10.333 vehicles

VL : 9.542 (91,4 %).

VP : 902 (8,6 %).

Franja horària amb més densitat de circulació :

11h – 12h amb 868 vehicles (8,3 % del total).

Circulació de nit (de les 22h fins a les 6h) :

981 vehicles (9,4 % del total).

6. PROPOSTA DE MOBILITAT - POUPE

6.1. Quadre de carrer, estacionament i aparcament

TIPOLOGIA	CLAU	VELOCITAT RECOMANADA
Carrer Arterial	CA	60 km/h
Carrer Col·lector	CC	40 km/h
Carrer Local	CL	30 km/h
Carrer Excepcional Limitat	CEL	10 km/h
Carrer Tradicional	CT	10 km/h
Aparcament	A	
Estacionament	ES	

CA1 20m	Carretera General 2 - Avinguda de la Bartra (2V de 1,5 + 1B de 2 + 1E de 2 + 2C de 3 + 2C de 3,5)	CC1 20m	Avinguda Copríncep Francés (2V de 3,5 + 1B de 2 + 2E de 2 + 2C de 3,5)	CL1 20m	Carrers d'ús Local del PDLC (2V de 2,5 + 2E de 2 + 2C de 3)	CEL1 8m	(1V de 1,5 + 1V de 2 + 1B de 2 + 1C de 2,5)
CA2 18,5m	Desviació d'Encamp (2V de 1,75 + 1B de 2 + 2C de 3 + 2C de 3,5)	CC2 18m	C/ Sant Jordi (2V de 3,5 + 2E de 2,5 + 2C de 3,5)	CL2 13m	(2V de 2,5 + 1E de 2 + 2C de 3)	CEL2 7,5m	Prat del Salt (2V de 1,5 + 1C de 4,5)
CA3 10+10m	Túnel (4V de 1,5 + 4C de 3,5)	CC3 16,5m	Avinguda Copríncep Benlloch (2V de 2,5 + 1B de 2 + 2E de 2,5 + 1C de 4,5)	CL3 12m	(2V de 2 + 1E de 2 + 2C de 3)	CEL3 5m	Accés rodat per a tres habitatges unifamiliars (2C de 2,5)
		CC4 15m	Carrers Col·lectors del PDLC (2V de 2,5 + 2E de 2 + 2C de 3)	CL4 11m	(2V de 1,5 + 1B de 2 + 2C de 3)		
		CC5 13m	Avinguda Copríncep Episcopal (2V de 2,5 + 1B de 2 + 2C de 3)	CL5 11m	(2V de 2,5 + 1E de 2 + 2C de 3)		
		CC6 13m	(2V de 2,5 + 1E de 2 + 2C de 3)	CL6 10m	(2V de 2 + 2C de 3)		
		CC7 11m	Carrer Col·lector mínim (2V de 2,5 + 2C de 3)	CL7 10m	(2V de 1,5 + 1B de 2 + 2C de 2,5)		
		CC8 11m	Cortals / Vila (2V de 2 + 2 Vorals de 0,5 + 2C de 3)	CL8 10m	Només per carrers existents (2V de 1,5 + 1E de 2 + 2C de 2,5)		
				CL9 8m	Zona residencial de baixa densitat (2V de 1,5 + 2C de 2,5)		
				CL10 7,5m	Zona residencial de baixa densitat (2V de 1,25 + 2C de 2,5)		

*AQUESTES CLAUS FAN REFERÈNCIA AL PLÀNOL:
PME3_MOBILITAT ESTRUCTURA VIÀRIA (SECCIONS)

ENCAMP

	NOM DELS CARRERS	CLAU ACTUAL	CLAU FUTURA	AMPLADA ACTUAL (m)	AMPLADA FUTURA (m)	CARRILS ACTUALS	CARRILS FUTURS	VORAVIES ACTUALS	SENTIT ACTUAL	SENTIT FUTUR
1	14 DE MARÇ, CARRER	CL	CL4	9	11,00	2	2	2	2	2
		CL	CL10	6	7,50					
2	ABAIX, CARRER D'	CT	CT	-	-	-	-	-	-	-
3	AJUSTANTS, CARRER DELS	CL	CL10	7	7,50	1	2	2	2	2
4	ARENY, TRAVESSERA DE L'	CL	CL	10	12,00	1	1	2	1	1
5	ARÍNSOLS, CARRER DELS	CL	CEL2	7	7,50	1	1	2	1	2
			CT	7,50	-		-			
7	ARRIBES, CARRER DE LES	CL	CL5	10	11,00	2	2	2	2	2
8	AVELLANERS, CARRER DELS	CL	CL8	8	10,00	1	2	1	2	2
9	BALCÓ DEL SOLÀ, CARRER	CL	CL5	7-10	11,00	1	2	1	2	2
10	BARTRA, AVINGUDA DE LA	CA	CA1	8,5-15	20,00	2	2	0	2	2
11	BELLAVISTA, CARRER	CL	CL6	8	10,00	1	2	0	2	2
12	BONS, CARRER DE LES	CT	CT	-	-	-	-	-	-	-
13	CAVALLERS, CARRER DELS	CT	-	-	-	-	-	-	-	-
		CT	CL7	-	10,00	-	2	-	-	2
		CL	CL7	7,5	10,00	1	2	1	2	2
14	CALZINERA, CARRER	CT	CT	-	-	-	-	-	-	-
15	CAMÍ DEL TIRADER, CARRER	CT	CT	-	-	-	-	-	-	-
16	CAMÍ RAL	CT	CT	-	-	-	-	-	-	-
		CL	CL3	7	9,00	1	2	2	1	2

		CUL DE SAC ACTUAL	CUL DE SAC FUTUR	ESTACIONAMENT ACTUAL	ESTACIONAMENT FUTUR	Nº DE PLACES ACTUALS	Nº DE PLACES FUTURES *
1	14 DE MARÇ, CARRER	SÍ	NO	ALTERNATIU (AL DEVANT DELS EDIFICIS)	NO	20	0
2	ABAIX, CARRER D'	SÍ	SÍ	-	-	-	-
3	AJUSTANTS, CARRER DELS	SÍ	SÍ	1 COSTAT	NO	14	0
4	ARENY, TRAVESSERA DE L'	NO	NO	2 COSTATS	2 COSTATS	12	12
5	ARÍNSOLS, CARRER DELS	SÍ	SÍ	1 COSTAT (AL LLARG DE LA PLAÇA)	NO	4	0
7	ARRIBES, CARRER DE LES	SÍ	SÍ	2 COSTATS	1 COSTAT	30	12
8	AVELLANERS, CARRER DELS	SÍ	NO	1 COSTAT (PUJANT A MÀ DRETA)	1 COSTAT	18	96
9	BALCÓ DEL SOLÀ, CARRER	SÍ	SÍ	ALTERNATIU	1 COSTAT	35	50
10	BARTRA, AVINGUDA DE LA	NO	NO	1 COSTAT (AL DEVANT DELS EDIFICIS)	1 COSTAT	40	60
11	BELLAVISTA, CARRER	SÍ	NO	(ALTERNATIU)	NO	6	0
12	BONS, CARRER DE LES	NO	NO	NO	NO	0	0
13	CAVALLERS, CARRER DELS	NO	NO	-	-	-	-
		NO	NO	NO	NO	0	0
		NO	NO	(ALTERNATIU)	NO	4	0
14	CALZINERA, CARRER	SÍ	SÍ	NO	NO	0	0
15	CAMÍ DEL TIRADER, CARRER	NO	NO	NO	NO	0	0
16	CAMÍ RAL	NO	NO	NO	NO	0	0
		SÍ	NO	1 COSTAT	1 COSTAT	2	2

	NOM DELS CARRERS	CLAU ACTUAL	CLAU FUTURA	AMPLADA ACTUAL (m)	AMPLADA FUTURA (m)	CARRILS ACTUALS	CARRILS FUTURS	VORAVIES ACTUALS	SENTIT ACTUAL	SENTIT FUTUR
17	CAMP BERNAT TOMÁS, CARRER	CL	CL6	8	10,00	2	2	0	2	2
18	CANAL LLISA, CARRER DE LA	CT	CT	-	-	-	-	-	-	-
19	CIUTAT PUBILLA DE LA SARDANA, CARRER	CL	CL8	6	10,00	2	2	1	2	2
			CC7		11,00		2			2
			CL6		10,00		2			2
20	COBERT, CARRER	CT	CT	-	-	-	-	-	-	-
21	COPRÍncep BENLLOCH, AV	CL	CC3	16 10	16,50	1	1	2	1	1
22	COPRÍncep EPISCOPAL, AV	CC	CC5	8-13	13,00	2	2	2	2	2
		CC	CC1	11-15	20,00					
23	COPRÍncep FRANCÈS, AV	CC	CA1	13-20	20,00	2	4	2	2	2
		CC	CC1	9	20,00		2			
24	CORTALS D'ENCAMP, CARRETERA DELS	CC	CC7	10-12	11,00	2	2	2	2	2
			CC8	8-12	11,00					
25	DESVIACIÓ DE L'OBAC	CA	CA2	13	18,50	2	2	2	2	2
26	DOLCERMA, CARRER	CL	CL10	5	7,50	2	2	0	2	2
27	DORO, CARRER DEL	CL	CL5	12	12,00	2	2	2	2	2
28	ESCOLES, CARRER DE LES	CL	CL7	7,5	10,00	2	2	2	2	2
29	ENGOLASTERS, CARRER D'	CL	CL7	7,5	10,00	2	2	1	2	2
30	FONT, CARRER DE LA	CT	CT	-	-	-	-	-	-	-
31	GIRAUDA, CARRER DE LA	CT	CT	-	-	-	-	-	-	-

		CUL DE SAC ACTUAL	CUL DE SAC FUTUR	ESTACIONAMENT ACTUAL	ESTACIONAMENT FUTUR	Nº DE PLACES ACTUALS	Nº DE PLACES FUTURES *
17	CAMP BERNAT TOMÁS, CARRER	SÍ	SÍ	NO	NO	0	0
18	CANAL LLISA, CARRER DE LA	SÍ	SÍ	NO	NO	0	0
19	CIUTAT PUBILLA DE LA SARDANA, CARRER	SÍ	NO	(ALTERNATIU)	1 COSTAT	25	35
			NO		NO		0
			SÍ		NO		0
20	COBERT, CARRER	SÍ	SÍ	NO	NO	0	0
21	COPRÍncep BENLLOCH, AV	NO	NO	1 COSTAT (A MÀ DRETA)	2 COSTATS	23	96
22	COPRÍncep EPISCOPAL, AV	NO	NO	ALTERNATIU	NO	105	0
					2 COSTATS		45
23	COPRÍncep FRANCÈS, AV	NO	NO	2 COSTATS	1 COSTAT	55	45
				NO	2 COSTATS	0	150
24	CORTALS D'ENCAMP, CARRETERA DELS	NO	NO	ALTERNATIU	NO	20	0
25	DESVIACIÓ DE L'OBAC	NO	NO	NO	NO	0	0
26	DOLCERMA, CARRER	SÍ	SÍ	NO	NO	0	0
27	DORO, CARRER DEL	SÍ	SÍ	ALTERNATIU (AL DEVANT DELS EDIFICIS)	1 COSTAT	40	22
28	ESCOLES, CARRER DE LES	NO	NO	NO	NO	0	0
29	ENGOLASTERS, CARRER D'	NO	NO	1 COSTAT	NO	25	0
30	FONT, CARRER DE LA	NO	NO	NO	NO	0	0
31	GIRAUDA, CARRER DE LA	NO	NO	NO	NO	0	0

	NOM DELS CARRERS	CLAU ACTUAL	CLAU FUTURA	AMPLADA ACTUAL (m)	AMPLADA FUTURA (m)	CARRILS ACTUALS	CARRILS FUTURS	VORAVIES ACTUALS	SENTIT ACTUAL	SENTIT FUTUR
32	GRAU ROIG, CARRER	CT	CT	-	-	-	-	-	-	-
33	HORT DE GODI	CL	CL8	8	10	2	2	2	2	-
34	JARDÍ, TRAVESSERA DEL	CL	CL	8	8,5	2	2	2	2	2
35	MAJOR, CARRER	CT	CT	-	-	-	-	-	-	2
36	MIRADOR D'ENCAMP, CARRER	CL	CL8	10	10	1	2	2	1	-
			CL8	10	10	1	2		1	2
			CL8	5	10	2	2		2	2
			CC5	7	13	2	2		2	2
37	MOJÀCAR, PASSEIG	CT	CT	-	-	-	-	-	-	2
38	MOLÍ, CARRER DEL	CT	CL7	-	10	-	2	-	-	-
39	MOLINA, CARRER DE LA	CL	CL4	9	11	2	2	2	2	2
40	MOSQUERA, CARRER DE LA	CT	CT	-	-	-	-	-	-	2
41	MOSSÈN ERMENGOL, CARRER	CT	CT	-	-	-	-	-	-	-
42	PALANCA, CARRER DE LA	CL	CC7	8	11	2	2	0	2	-
43	PAS DE LA CASA, CARRER	CL	CEL1	8	8	1	1	2	1	2
44	PASTORESSOS, CARRER DELS	CL	CL6	6	10	1	2	0	2	1
45	PEDRAL, CARRER DEL	CL	CL5	11	11	1	2	2	2	2
46	PLANA, CARRER DE LA	CL	CL5	6	11	1	2	1	2	2
47	PRAT DEL SALT, CARRER	CL	CEL2	10	10	1	2	1	2	2
48	RECTORIA, CARRER DE LA	CT	CT	-	-	-	-	-	-	2

		CUL DE SAC ACTUAL	CUL DE SAC FUTUR	ESTACIONAMENT ACTUAL	ESTACIONAMENT FUTUR	Nº DE PLACES ACTUALS	Nº DE PLACES FUTURES *
32	GRAU ROIG, CARRER	NO	NO	NO	NO	0	0
33	HORT DE GODI	SÍ	SÍ	ALTERNATIU (AL DEVANT DELS EDIFICIS)	1 COSTAT	40	80
34	JARDÍ, TRAVESSERA DEL	NO	NO	1 COSTAT	1 COSTAT	4	4
35	MAJOR, CARRER	NO	NO	NO	NO	0	0
36	MIRADOR D'ENCAMP, CARRER	NO	NO	ALTERNATIU (AL DEVANT DELS EDIFICIS)	1 COSTAT	62	10
					1 COSTAT		40
					1 COSTAT		0
					NO		0
37	MOJÀCAR, PASSEIG	NO	NO	NO	NO	0	0
38	MOLÍ, CARRER DEL	NO	NO	NO	NO	0	0
39	MOLINA, CARRER DE LA	NO	NO	NO	NO	0	0
40	MOSQUERA, CARRER DE LA	NO	NO	NO	NO	0	0
41	MOSSÈN ERMENGOL, CARRER	SÍ	SÍ	ALTERNATIU	NO	5	0
42	PALANCA, CARRER DE LA	SÍ	NO	NO	NO	0	0
43	PAS DE LA CASA, CARRER	NO	NO	1 COSTAT	NO	10	0
44	PASTORESSOS, CARRER DELS	SÍ	SÍ	ALTERNATIU	NO	2	0
45	PEDRAL, CARRER DEL	SÍ	SÍ	1 COSTAT	1 COSTAT	30	40
46	PLANA, CARRER DE LA	SÍ	NO	ALTERNATIU	1 COSTAT	0	135
47	PRAT DEL SALT, CARRER	SÍ	NO	NO	1 COSTAT	0	70
48	RECTORIA, CARRER DE LA	SÍ	SÍ	NO	NO	0	0

	NOM DELS CARRERS	CLAU ACTUAL	CLAU FUTURA	AMPLADA ACTUAL (m)	AMPLADA FUTURA (m)	CARRILS ACTUALS	CARRILS FUTURS	VORAVIES ACTUALS	SENTIT ACTUAL	SENTIT FUTUR
49	RENÉ BAULARD, CARRER	CL	CEL1	3,5	8	1	1	2	2	2
			CL7	7,5	10					
50	ROUILLAC, AV	CL	CL5	7	11	2	2	2	2	2
51	SANTA EULÀLIA, CARRER	CT	CT	-	-	-	-	-	-	-
52	SANT MIQUEL, CARRER	CT	CL9	5,5	8	1	2	1	2	2
53	SANT ROMÀ, CARRER	CT	CT	-	-	-	-	-	-	-
54	TORRENT, CARRER DEL	CT	CT	-	-	-	-	-	-	-
55	TORRENT DE L'AVIAR, CARRER	CL	CL8	7,5	10	2	2	0	2	2
			CL5		11					
56	TORRENT CANADILLA, CARRER	CL	CL5	6	11	2	2	0	2	2
57	TORRENT PREGÓ, AV	CA	CA1	15	20	2	2	2	2	2
58	TREMAT, CARRER DEL	CT	CT	-	-	-	-	-	-	-
59	VALIRETA, CARRER DE LA	CL	CEL1	8	8	1	1	2	1	1
60	VENA, CARRER DE LA	CL	CC5	11	13	1	2	1	2	2
61	VENTIGA, CARRER DE LA	CL	CL10	5	7,5	2	2	0	2	2
62	VILA - BEIXALÍS, CARRETERA DE	CL	CC7	8	11	2	2	2	2	2
			CL5	6,5	11					
			CC8	4,5	11					
63	CARRETERA GENERAL 2	CA	CA1	7,5-13	20	2	2	2	2	2

CARRERS NOUS:

			CL8		13		2			2
			CL8		13		2			2

		CUL DE SAC ACTUAL	CUL DE SAC FUTUR	ESTACIONAMENT ACTUAL	ESTACIONAMENT FUTUR	Nº DE PLACES ACTUALS	Nº DE PLACES FUTURES *
49	RENÉ BAULARD, CARRER	SÍ	SÍ	1 COSTAT	NO	15	0
			NO		NO		0
50	ROUILLAC, AV	NO	NO	ALTERNATIU	1 COSTAT	4	145
51	SANTA EULÀLIA, CARRER	SÍ	SÍ	NO	NO	0	0
52	SANT MIQUEL, CARRER	NO	NO	1 COSTAT	NO	5	0
53	SANT ROMÀ, CARRER	NO	NO	NO	NO	0	0
54	TORRENT, CARRER DEL	SÍ	NO	NO	NO	0	0
55	TORRENT DE L'AVIAR, CARRER	NO	NO	NO	1 COSTAT	0	6
					1 COSTAT		20
56	TORRENT CANADILLA, CARRER	SÍ	SÍ	NO	1 COSTAT	0	42
57	TORRENT PREGÓ, AV	NO	NO	2 COSTATS	1 COSTAT	25	125
58	TREMAT, CARRER DEL	SÍ	NO	NO	NO	0	0
59	VALIRETA, CARRER DE LA	NO	NO	1 COSTAT	NO	10	0
60	VENA, CARRER DE LA	NO	NO	2 COSTATS	NO	40	0
61	VENTIGA, CARRER DE LA	SÍ	SÍ	NO	NO	0	0
62	VILA - BEIXALÍS, CARRETERA DE	NO	NO	NO	NO	0	0
					1 COSTAT		0
					NO		0
63	CARRETERA GENERAL 2	NO	NO	ALTERNATIU	1 COSTAT	40	120

CARRERS NOUS

			NO		1 COSTAT		27
			NO		1 COSTAT		26

	Nº DE PLACES ACTUALS	Nº DE PLACES FUTURES *
TOTAL PLACES D'APARCAMENT DINS DE LA XARXA VIÀRIA	770	1.464

*EL Nº DE PLACES FUTURES S'HA CALCULAT DIVIDINT LA LONGITUD DEL CARRER ENTRE 5m I TREIENT-LI UN 20%.

NOM DELS APARCAMENTS			Nº DE PLACES ACTUALS BUS	Nº DE PLACES FUTURES BUS		Nº DE PLACES ACTUALS	Nº DE PLACES FUTURES
APARCAMENT PRAT DE TRIBALA	A		-	X		25	X
APARCAMENT TERRERS PRIMERES BAIX	A		-	X		90	X
APARCAMENT TERRERS PRIMERES DALT	A		35	X		-	X
APARCAMENT D'ENCAMP	A		-	X		65	X
APARCAMENT DE LA CANADILLA	A		-	-		38	38
APARCAMENT DE LA PALANQUETA	A		-	X		40	X
APARCAMENT PRAT DEL PONT	A		-	-		45	45
APARCAMENT DEL TREMAT	A		-	X		35	X
APARCAMENT DEL COMPLEX	A		-	-		65	65
APARCAMENT DELS ARÍNSOLS	A		-	-		287	287
APARCAMENT PRAT DE L'ARENY	A		-	X		95	X
APARCAMENT PRAT DEL MITJORN	A		-	X		45	X
APARCAMENT DE LA DEVEESA	A		-	-		25	25
APARCAMENT DEL RIU AIXEC	A		-	-		35	35
APARCAMENT DE LES BONS	A		-	X		25	X
APARCAMENT PRAT ESPIALASSOS	A		-	X		65	X
APARCAMENT FUNICAMP	A		-	X		100	X
APARCAMENT EDIFICI FUNICAMP	A		-	-		1000	1000

TOTAL PLACES D'APARCAMENT DE BUS EN PARQUINGS	35	0	TOTAL PLACES D'APARCAMENT EN PARQUINGS	2.080	1.495
--	-----------	----------	---	--------------	--------------

	Nº DE PLACES ACTUALS	Nº DE PLACES FUTURES
TOTAL PLACES APARCAMENT	2.850	2.959

PAS DE LA CASA

	NOM DELS CARRERS	CLAU ACTUAL	CLAU FUTURA	AMPLADA ACTUAL (m)	AMPLADA FUTURA (m)	CARRILS ACTUALS	CARRILS FUTURS	VORAVIES ACTUALS	SENTIT ACTUAL	SENTIT FUTUR
64	CARRETERA GENERAL 2	CA	CA1	8 - 13	20	2	4	2;0	2	2
65	ABELLETES, CARRER DE LES	CC	CC6	13	13	2 ; 1	2	2	2 ; 1	2
66	ABEURADOR, CARRER DE L'	CL	CL9	7,5	8	2	2	2	2	2
67	ARIEJA, CARRER DE L'	CL	CEL2	6,5	7,5	2	1	2	2	2
68	BEARN, CARRER DE	CL	CL2	13	13	2	2	2	2	2
69	BERNAT III, CARRER	CC	CC7	11	11	2 ; 1	2	2	2 ; 1	2
70	CATALUNYA, CARRER DE	CC	CL3	12	12	1	2	2	1	2
71	COMTE FOIX, CARRER	CL	CL2	13	13	2	2	2	2	2
		CC	CC6	13	13					2
72	CONSEL GENERAL, AV	CA	CA1	20	20	2	4	3	2	2
			CL1	20	20	1	2			2
73	COPRÍNCEPS, PLAÇA	CL	CL2	12	13	1	2	2	1	2
			CC4	13	15	2	2			2
73	CS-280	CL	CL6	6 - 8	10	2	2	0	2	2
74	ENCAMP, AV	CC	CC4	13	15	1 ; 2	2	2	1 ; 2	2
75	ESTRET, CARRER	CL	CL10	7,5	7,5	1	2	0	1	2
76	MAIÀ , CARRER	CL	CL3	11	12	2	2	2	2	2
77	MAJOR, CARRER	CC	CC6	12	13	1	2	2	1	2
		CT	CT	12	13	-	-	-	-	-

		CUL DE SAC ACTUAL	CUL DE SAC FUTUR	ESTACIONAMENT ACTUAL	ESTACIONAMENT FUTUR	Nº DE PLACES ACTUALS	Nº DE PLACES FUTURES *
64	CARRETERA GENERAL 2	NO	NO	ALTERNATIU	1 COSTAT	0	276
65	ABELLETES, CARRER DE LES	NO	NO	(ALTERNATIU)	1 COSTAT	15	19
66	ABEURADOR, CARRER DE L'	SÍ	SÍ	NO	NO	0	0
67	ARIEJA, CARRER DE L'	SÍ	SÍ	NO	NO	0	0
68	BEARN, CARRER DE	NO	NO	(ALTERNATIU)	1 COSTAT	25	36
69	BERNAT III, CARRER	NO	NO	(ALTERNATIU)	NO	10	0
70	CATALUNYA, CARRER DE	NO	NO	(ALTERNATIU)	1 COSTAT	25	24
71	COMTE FOIX, CARRER	NO	NO	(ALTERNATIU)	1 COSTAT	25	16
				(ALTERNATIU)	1 COSTAT	5	0
72	CONSEL GENERAL, AV	NO	NO	2 COSTATS	NO	0	0
		NO	NO		2 COSTAT	0	115
73	COPRÍNCEPS, PLAÇA	NO	NO	NO	1 COSTAT	45	50
		NO	NO		2 COSTAT	0	15
73	CS-280	SÍ	SÍ	NO	NO	0	0
74	ENCAMP, AV	NO	NO	2 COSTATS	2 COSTATS	180	61
75	ESTRET, CARRER	NO	NO	1 COSTAT	NO	15	0
76	MAIÀ , CARRER	NO	NO	2 COSTATS	1 COSTAT	50	16
77	MAJOR, CARRER	NO	NO	2 COSTATS	1 COSTAT	50	24
		NO	NO	-	-	-	-

	NOM DELS CARRERS	CLAU ACTUAL	CLAU FUTURA	AMPLADA ACTUAL (m)	AMPLADA FUTURA (m)	CARRILS ACTUALS	CARRILS FUTURS	VORAVIES ACTUALS	SENTIT ACTUAL	SENTIT FUTUR
78	PAREATGES, CARRER DELS	CL	CL9	8	8	1	2	0	2	2
79	PERE D'URG, CARRER	CL	CL3	12	12	-2	2	2	2	2
80	SANT JORDI, CARRER	CL	CC4	12 - 20	15	2 ; 1	2	2	2 ; 1	2
			CC2		18					2
81	SANT JOSEP, CARRER DE	CL	CL8	10	10	1	2	2	2	2
82	SOLANA, CARRER	CL	CC6	13	13	-2	2	0 ; 1 ; 2	2	2
83	SOLANA (bis), CARRER	CL	CC7	11	11	2	2	1;2	2	2
84	TUNEL D'ENVALIRA	CA	CA3	10	10	2	2	0	2	2
85	VAQUERS, CARRER DELS	CL	CL8	8	10	2	2	2	2	2

CARRERS NOUS:

			CL2		13		2			2
			CL2		13		2			2
			CL2		13		2			2
			CL2		13		2			2
			CL2		13		2			2
			CC4		15		2			2

		CUL DE SAC ACTUAL	CUL DE SAC FUTUR	ESTACIONAMENT ACTUAL	ESTACIONAMENT FUTUR	Nº DE PLACES ACTUALS	Nº DE PLACES FUTURES *
78	PAREATGES, CARRER DELS	NO	NO	2 COSTATS	NO	25	0
79	PERE D'URG, CARRER	NO	NO	2 COSTATS	1 COSTAT	15	12
80	SANT JORDI, CARRER	NO	NO	1COSTAT+1BATERIA	2 COSTATS	250	34
							54
81	SANT JOSEP, CARRER DE	SÍ	NO	(ALTERNATIU)	1 COSTAT	10	8
82	SOLANA, CARRER	NO	NO	(ALTERNATIU)	1 COSTAT	110	160
83	SOLANA (bis), CARRER	SÍ	NO	(ALTERNATIU)	NO	30	0
84	TUNEL D'ENVALIRA	NO	NO	ÀREA PER POSAR CADENES	NO	0	0
85	VAQUERS, CARRER DELS	SÍ	NO	(ALTERNATIU)	1 COSTAT	10	10

CARRERS NOUS:

			NO		1 COSTAT		35
			NO		1 COSTAT		22
			NO		1 COSTAT		25
			NO		1 COSTAT		25
			NO		1 COSTAT		25
			NO		2 COSTATS		75

	Nº DE PLACES ACTUALS	Nº DE PLACES FUTURES *
TOTAL PLACES D'APARCAMENT DINS DE LA XARXA VIÀRIA	895	1.137

NOM DELS APARCAMENTS			Nº DE PLACES ACTUALS BUS	Nº DE PLACES FUTURES BUS		Nº DE PLACES ACTUALS	Nº DE PLACES FUTURES
APARCAMENT VERTICAL	A		-	-		1000	1000
APARCAMENT DELS COPRÍNCEPS	A		21	X		400	X
APARCAMENT DEL CONSELL GENERAL	A		27	X		70	X
APARCAMENT HOTEL CAL RUIZ	A		-	X		82	X
APARCAMENT DE LES ESCOLES	A		40	X		-	X
APARCAMENT DE LES ABELLETES	A		-	-		210	210
TRAMPOLÍ	A		-	-		50	50
COSTA RODONA	A		-	-		345	345
SAETDE	A		-	-		120	120
CAMP DE FUTBOL	A		-	X		650	X
SANT JORDI (HOTEL LLAC NEGRE)	A		12	12		-	-
ESTACIÓ DE GRAU ROIG -EL CUBIL	A		20	20		400	400
ESTACIÓ DE GRAU ROIG -EL CUBIL'	A		-	-		100	100

TOTAL PLACES D'APARCAMENT DE BUS EN PARQUINGS	120	32	TOTAL PLACES D'APARCAMENT EN PARQUINGS	3.427	2.225
--	------------	-----------	---	--------------	--------------

	Nº DE PLACES ACTUALS	Nº DE PLACES FUTURES
TOTAL PLACES APARCAMENT	4.322	3.362

6.2. Pla viari

Veure plànols:

PME 1 – MOBILITAT ESTRUCTURA VIÀRIA – VALL D'ENCAMP (1/5.000)
 PME 2 – MOBILITAT ESTRUCTURA VIÀRIA – ENVALIRA / PAS DE LA CASA (1/5.000)
 PME 3 – MOBILITAT ESTRUCTURA VIÀRIA – SECCIONS (1/200)
 PMV 1 a 11 – MOBILITAT VIÀRIA – VALL D'ENCAMP (1/2.000)
 PMV 12 – MOBILITAT VIÀRIA – ENVALIRA (1/2.000)
 PMV 13 i 15 – MOBILITAT VIÀRIA – PORT D'ENVALIRA (1/2.000)
 PMV 14 i 16 – MOBILITAT VIÀRIA – PAS DE LA CASA (1/2.000)
 PMV 17 – MOBILITAT VIÀRIA – GRAU ROIG (1/2.000)

Aquests plànols descriuen la distribució geomètrica, el sentit de circulació, la secció i jerarquia dels carrers projectats per la parròquia d'Encamp.

El Pla viari defineix les seves unitats com a vials, mentre que el POUPE utilitza el terme de carrers.

Objectius:

- Definir els carrers d'interès parroquial, que conformen la futura Xarxa Viària de la Parròquia d'Encamp.
- Crear un sistema de rotondes al llarg de la Carretera General 2.
- Millorar les connexions entre Encamp Solà i Encamp Obac.
- Connectar el Pas de la Casa amb Encamp de manera directa.
- Obrir un accés directe entre el túnel d'Envalira i la Urbanització del Pas de la Casa.
- Millorar el traçat de la carretera de Vila a Beixalís.
- Crear un nou carrer d'enllaç entre Encamp i la Bartra pel Solà.
- Reestructurar la xarxa viària amb l'allargament i ampliació dels carrers existents segons el Reglament d'Urbanització de Govern.

Antecedents:

Per la elaboració del Pla viari de la Parròquia d'Encamp, s'ha partit dels següents documents:

- Pla Sectorial de Noves Infraestructures Viàries, del M.U.O.T. Govern d'Andorra.
- Traçats de la C.G.2, definits pel M.U.O.T Govern d'Andorra.
- Traçats de les C.C.S.S. i dels vials d'àmbit parroquial, definits pel Comú d'Encamp.
- Trama viària proposada pel Pla d'Ordenació i Urbanisme Parroquial d'Encamp (POUPE).

Xarxes viàries i seccions de carrers:

La **xarxa viària arterial** està constituïda pels carrers que formen la xarxa viària territorial i tenen com a funció principal la de connectar els nuclis urbans i la parròquia amb el conjunt de carreteres que creuen el terme de la parròquia, la resta de territori nacional o internacional.

El POUPE proposa les següents seccions:

- **CA₁** : 20m = 2 voravies de 1,5m + 1 carril bicicleta de 2m + 1 carril d'estacionament de 2m + 2 carrils centrals de circulació de 3,5m + 2 carrils de circulació de 3m
- **CA₂** : 18,5m = 2 voravies de 1,75m + 1 carril bicicleta de 2m + 2 carrils centrals de circulació de 3,5m + 2 carrils de circulació de 3m

- **CA₃** : 10m + 10m = 2 voravies de 1,5m + 2 carrils de circulació de 3,5m + 2 voravies de 1,5m + 2 carrils de circulació de 3,5m
(només per túnels)

La **xarxa viària col·lectora** està constituïda pels carrers que enllacen els nuclis urbans amb la xarxa viària dins la parròquia. La seva funció és de relacionar i comunicar les diferents àrees urbanes de la Parròquia tot estructurant els nuclis habitats. Garanteixen la connectivitat dels diferents teixits que formen la ciutat.

El POUPE proposa les següents seccions:

- **CC₁** : 20m = 2 voravies de 3,5m + 1 carril bicicleta de 2m + 2 carrils d'estacionament de 2m + 2 carrils de circulació de 3,5m
- **CC₂** : 18m = 2 voravies de 3,5m + 2 carrils d'estacionament de 2m + 2 carrils de circulació de 3,5m
- **CC₃** : 16,5m = 2 voravies de 2,5m + 1 carril bicicleta de 2m + 2 carrils d'estacionament de 2,5m + 1 carril de circulació de 4m
- **CC₄** : 15m = 2 voravies de 2,5m + 2 carrils d'estacionament de 2m + 2 carrils de circulació de 3m
- **CC₅** : 13m = 2 voravies de 2,5m + 1 carril bicicleta de 2m + 2 carrils de circulació de 3m
- **CC₆** : 13m = 2 voravies de 2,5m + 1 carril d'estacionament de 2m + 2 carrils de circulació de 3m
- **CC₇** : 11m = 2 voravies de 2,5m + 2 carrils de circulació de 3m
- **CC₈** : 11m = 2 voravies de 2m + 2 carrils de circulació de 3,5m

La **xarxa viària local** està formada per carrers i està destinada a garantir l'accessibilitat rodada fins als edificis i àrees dins del teixit urbà i territorial de la parròquia. Garanteixen l'accessibilitat rodada a les edificacions.

El POUPE proposa les següents seccions:

- **CL₁** : 20m = 2 voravies de 3,5m + 1 carril d'estacionament de 2m + 1 carril d'estacionament de 5m + 2 carrils de circulació de 3m
- **CL₂** : 13m = 2 voravies de 2,5m + 1 carril d'estacionament de 2m + 2 carrils de circulació de 3m
- **CL₃** : 12m = 2 voravies de 2m + 1 carril d'estacionament de 2m + 2 carrils de circulació de 3m
- **CL₄** : 11m = 2 voravies de 1,5m + 1 carril bicicleta de 2m + 2 carrils de circulació de 3m
- **CL₅** : 11m = 2 voravies de 1,5m + 1 carril d'estacionament de 2m + 2 carrils de circulació de 3m
- **CL₆** : 10m = 2 voravies de 2m + 2 carrils de circulació de 3m
- **CL₇** : 10m = 2 voravies de 1,5m + 1 carril bicicleta de 2m + 2 carrils de circulació de 2,5m
- **CL₈** : 10m = 2 voravies de 1,5m + 1 carril d'estacionament de 2m + 2 carrils de circulació de 2,5m
(només per a carrers existents)
- **CL₉** : 8m = 2 voravies de 1,5m + 2 carrils de circulació de 2,5m
(només en zones residencials de baixa densitat)
- **CL₁₀** : 7,5m = 2 voravies de 1,25m + 2 carrils de circulació de 2,5m
(només en zones residencials de baixa densitat)

Dins d'aquesta xarxa viària local, trobem una tipologia diferent de carrers anomenats **Carrers Excepcionals Limitats** (CEL), que donen accés rodat a certes zones restringides i possibiliten la càrrega i descàrrega en zones específiques del nucli urbà.

El POUPE proposa les següents seccions:

- **CEL₁** : 8m = 1 voravia de 2m + 1 voravia de 1,5m + 1 carril bicicleta de 2m + 1 carril de circulació de 2,5m
- **CEL₂** : 7,5m = 2 voravies de 1,5m + 1 carril de circulació de 4,5m
- **CEL₃** : 5m = 2 carrils de circulació de 2,5m
(només per l'accés rodat a tres habitatges unifamiliars)

La **xarxa viària tradicional** està formada per tots els carrers i camins tradicionals que completen a la xarxa viària local en la seva cobertura per donar accés dins de tot el territori parroquial. Tenen com a funció principal la vertebració del territori tradicional i la seva comunicació amb el teixit urbà nou.

A nivell del pla viari s'han definit les següents seccions tipus de vials:

- Vial Arterial, d'amplada variable, superior als 17m.
- Vial Col·lector, de 11m d'amplada mínima (2+7+2).
- Vial Local, d'amplada mínima 10m (2+6+2).
- Altres, d'àmbit restringit, d'amplada inferior als 10m.

✓ **Secció Vial Arterial**

Amplada mínima total de 20m: quatre carrils de 3,50 m, i voreres d'amplada mínima de 3m cadascuna. Excepte la Desviació d'Encamp de 18,50 metres.

✓ **Secció Vial Col·lector**

Amplada mínima total de 11m: dos carrils de 3,50 m, i voreres d'amplada mínima 2m cadascuna.

✓ **Secció Vial Local**

Amplada de 10m: dos carrils de 3,50 m. i voreres d'amplada mínima d'1,50 m. cadascuna.

Criteris bàsics de disseny:

Per concebre el "Pla Viari de la Parròquia d'Encamp" s'han establert les següents premisses:

- Connectivitat i equilibri territorial

El disseny de les vies del Pla ha de resoldre la problemàtica actual de la mobilitat i garantir el futur desenvolupament. En aquest sentit es busca la bona comunicació entre les diferents zones de la parròquia amb l'objectiu d'assolir un veritable equilibri.

- Preservació de sòl i possibilitats de creixement urbà

S'ha d'aconseguir l'equilibri entre les necessitats d'accessibilitat i l'ocupació mínima de terrenys urbanitzables.

- Funcionalitat

La proposta de xarxa viària s'ha elaborat tenint en compte la situació actual de la trama viària i els nous projectes d'extensió de la mateixa que el Comú d'Encamp té previstos, considerant la possibilitat d'aprofitament i millora de les carreteres existents. S'ha previst un cert nombre d'enllaços i connexions amb els Vials Arterials que constitueixen la base de desenvolupament del Pla Viari.

- Impacte ambiental

El Pla Viari ha de tenir com a premissa bàsica el respecte medi ambiental per a aconseguir un desenvolupament racional i sostenible de la parròquia.

S'ha tingut molt en compte a l'hora de dissenyar els traçats, d'intentar minimitzar l'impacte que aquestes obres poden tenir sobre el medi, preservant les seves característiques naturals i, en el cas de que no sigui possible, regenerant al màxim les alteracions produïdes. En tot cas, en el moment de redactar els corresponents projectes constructius, es redactaran els preceptius estudis d'impacte ambiental escaients.

- Criteris geomètrics

Es proposa que les característiques mínimes de radis i pendents de la xarxa segueixin el prescrit a les Recomanacions de traçat de vies en zones de muntanya. S'han seleccionat els itineraris definits al POUPE, que donen connectivitat entre diverses zones i que són possibles amb perfil. S'han respectat de les alineacions existents, sempre que ha estat possible. S'han definit els eixos amb traçats geomètrics regulars (rectes enllaçades amb corbes circulars). S'ha fixat com a radi mínim 40m. I finalment, s'ha fixat com a pendent màxim un 10%. En casos excepcionals i en vials locals fins un 12%. Les zones amb rasants ja consolidades, tindran una consideració especial.

Descripció dels carrers:

Carrers Arterials [CA]

- Av. de la Bartra 71-63 [CA₁]

Carrer existent. És el tram de l'actual C.G.2 que va des del límit de la parròquia amb la d'Escaldes-Engordany, fins a la rotonda de l'entrada d'Encamp.

L'amplada total de la via definida per Govern és de 20m, dels que 14m corresponen a la calçada i els 6m restants a voravies laterals de 3m cadascuna. No obstant, el POUPE proposa distribuir la secció tenint dues voravies de 3,5m, un carril bicicleta de 2m, dos carrils d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3,5m.

Aquest tram de carretera, és objecte de millores per part del Govern d'Andorra, al tractar-se d'una carretera general. A la zona de Ràdio Andorra, el Govern té prevista una variant de traçat, que millora notablement el mateix.

La seva llargada aproximada és de 2,4 km.

- Desviació d'Encamp 63-32 [CA₂]

Carrer existent. És el tram de l'actual C.G.2 que va des de la rotonda d'entrada d'Encamp fins l'Av. Torrent Pregó, passant per l'Obac d'Encamp, que es va construir l'any 2000.

La secció actual té una amplada total de 13,00 m, distribuïts en 9,00 m de calçada i voravies laterals de 2,00 m. Però el POUPE preveu ampliar-la fins 18,5m, distribuïts en dues voravies de 1,75m, un carril bicicleta de 2m, dos carrils centrals de circulació de 3,5m i dos 2 carrils de circulació de 3m

La seva llargada aproximada és de 1,3 km.

- Av. del Torrent Pregó 32-93 [CA₁]

Carrer existent. És el tram de l'actual C.G.2 que resta a l'extrem Nord de la parròquia. Va des de la rotonda de connexió amb l'antiga C.G.2 fins al límit amb la parròquia de Canillo.

L'amplada total de la via definida pel Govern és de 20,00 m, dels que 14,00 corresponen a la calçada i els 6 restants a voravies laterals de 3,00 m cadascuna. No obstant, el POUPE proposa distribuir la secció tenint dues voravies de 3,5m, un carril bicicleta de 2m, dos carrils d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3,5m.

La seva llargada aproximada és de 1,85 km.

- Av. del Consell General [CA₁]

Carrer existent. És el tram de l'actual C.G.2 que va del Centre Esportiu i Cultural del Pas de la Casa fins la frontera amb França.

L'amplada total de la via definida per Govern és de 20m, dels que 14m corresponen a la calçada i els 6m restants a voravies laterals de 3m cadascuna. No obstant, el POUPE proposa distribuir la secció tenint dues voravies de 3,5m, un carril bicicleta de 2m, dos carrils d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3,5m.

La seva llargada aproximada és de 470m.

- Túnel dels dos Valires [CA₃]

Túnel en construcció del Pla sectorial de Govern. La seva boca es troba a la C.G.2 (av. de la Bartra) a l'alçada del carrer Prat del Salt.

- Túnel a Canillo [CA₃]

Túnel del Pla sectorial de Govern. La seva boca es troba a la C.G.2 (av. de la Bartra) a l'alçada de la nova rotonda abans de Valira Nova.

- Túnel de la Menera [CA₃]

Túnel del Pla sectorial de Govern. La seva boca es troba a la Carretera a Envalira, també del Pla Sectorial de Govern, al Pas de la Casa.

Altres túnels, en estudi:

- Túnel d'Envalira [CA₃]

Túnel al Pas de la Casa que el POUPE preveu que es desdoblí i es converteixi així en una via arterial.

- Túnel a la Margineda [CA₃]

Túnel proposat pel POUPE que té la seva boca a la C.G.2 (av. de la Bartra) a l'alçada del carrer Prat del Salt, a la conca esquerra del riu.

- Túnel a la Cerdanya - Martinet [CA₃]

Túnel proposat pel POUPE que té la seva boca a la C.G.2 (av. de la Bartra) entre la boca del Túnel dels dos Valires i el Túnel a Canillo, a la conca esquerra del riu.

- Túnel al Pas de la Casa per Envalira [CA₃]

Túnel proposat pel POUPE que té la seva boca a la C.G.2 (av. Del Torrent Pregó) a l'alçada del nou carrer del Solà.

Carrers Col·lectors [CC]

- Nou carrer del Solà 1-5 [CC₇]

Carrer de nova planta que discorre pel solà d'Encamp, dóna accés a totes les zones habitades i fa també la funció de desviació. S'inicia a la C.G.2 (Av. del Torrent Pregó) en la zona del Lloser i té el seu final a la C.S. de Vila.

El pla viari ha definit l'amplada total de la via en 11m, dels que 7m corresponen a la calçada i els 4m restants a voravies laterals de 2m cadascuna. No obstant, el POUPE preveu el seu desenvolupament en un carrer amb dues voravies de 2,5m i dos carrils de circulació de 3m.

Es tracta d'un dels traçats de nova planta amb més afectació al medi, donat que una gran part del mateix es desplega en una zona amb activitat únicament agrícola.

S'ha definit un tram en túnel d'uns 80m de llargada, entre els P.Ks. 0+400 i 0+480 aproximadament, per tal de reduir l'excavació necessària en aquest indret i minimitzar així l'impacte ambiental.

L'amplada total de l'explanació i l'ajust de la rasant al terreny, fan minimitzar l'afectació del terreny.

El pendent màxim és d'un 8,9%% i el pendent mig de l'ordre d'un 6,8%, tant al tram descendent com a l'ascendent.

La seva llargada aproximada és de 2.200m.

- Nou carrer de Vila **54-59** [CC₇]

Carrer de nova planta que discorre per la zona de l'Obaga d'Areny, els Orals i el Puigut. S'inicia a la C.S. de Vila (zona del Torrent Estret), discorre per sobre del Cementiri de St. Marc i Sta. Maria, creua els camps de l'obaga d'Areny, el torrent de Cap Torrent, passa per la zona dels Orals i arriba a la zona de la Urbanització Rossell, creua pels terrenys de sobre i arriba a la C.S. de Beixalís a la sortida del poble de Vila.

El pla viari ha definit l'amplada total de la via en 11m, dels que 7m corresponen a la calçada i els 4m restants a voravies laterals de 2m cadascuna. No obstant, el POUPE preveu el seu desenvolupament en un carrer amb dues voravies de 2,5m i dos carrils de circulació de 3m.

El perfil longitudinal s'adapta en gran mesura al terreny i per tant, l'afectació ambiental del traçat és baixa al nostre criteri.

La traça creua el torrent de Cap Torrent, en una zona recentment condicionada en la que s'ha millorat les superfícies de cultiu.

El pendent màxim és d'un 9% i el pendent mig de l'ordre d'un 7%.

La seva llargada aproximada és de 1.320m.

- C.S. de Beixalís **59-60** [CC₈]

Carrer de nova planta, encara que basada en l'existent actualment, que enllaça el poble de Vila amb la Collada de Beixalís.

S'han efectuat en els darrers anys una sèrie d'actuacions destinades a l'obertura d'una nova carretera en aquest indret.

La zona compresa entre les Bordes de Beixalís i la Collada es troba oberta des de fa uns 20 anys i la seva continuació vers el poble de Vila ha estat objecte de diversos estudis de traçat en els darrers anys.

El traçat definit per a aquest tram de carretera, intenta aportar millores en la mesura del possible, per tal d'optimitzar la seva execució i minimitzar l'impacte ambiental del mateix.

L'amplada definida per aquest carrer és 11m, distribuïts segons el Pla viari en 7m de calçada i voravies laterals de 2m cadascuna. No obstant, el POUPE preveu el seu desenvolupament en un carrer amb dues voravies de 2m i dos carrils de circulació de 3,5m.

En tractar-se d'una Carretera Secundària, els revolts han de dotar-se del sobreample previst per l'Ordinació corresponent. L'amplada màxima als revolts, pot arribar als 14m.

El pendent màxim és d'un 10% i el pendent mig de l'ordre d'un 7%.

La llargada total del recorregut és de 6.760m, dels que 2.860m es troben en servei i uns 600m es troben explanats.

- Nou carrer de les Riberaigües **53-62** [CC₇] i **62-63** [CC₅]

Carrer de nova planta que s'inicia a la C.S. de Vila, i finalitza a la C.G.2 (Av. Copríncep Episcopal), a la rotonda de la Prada de Moles. A la zona de la C.S. de Vila s'enllaça mitjançant una rotonda i a la zona de l'Av. Copríncep Episcopal ho fa a la rotonda de l'inici de la Desviació d'Encamp.

La carretera en qüestió està constituïda per 2 trams diferenciats, un primer tram que segueix l'itinerari de l'antic camí ral fins a arribar al marge dret del riu Valira d'Orient i es troba en fase de construcció, i un segon tram constituït per un viaducte que creua la vall perpendicularment fins a la rotonda de la Desviació d'Encamp, i els treballs del qual es troben a punt d'iniciar-se.

La llargada del 1r tram és aproximadament de 700m i la seva amplada legal de 11m. El pla viari defineix que la distribució de la plataforma, és de 7m per la calçada i els 4m restants per a voravies laterals de 2m cadascuna. No obstant, el POUPE preveu el seu desenvolupament en un carrer amb dues voravies de 2,5m i dos carrils de circulació de 3m.

La llargada del 2n tram és aproximadament de 110m i la seva amplada total de 13m. El pla viari defineix que la distribució de la plataforma, és de 9m per la calçada i els 4m restants per a voravies laterals de 2m cadascuna. No obstant, el POUPE preveu el seu desenvolupament en un carrer amb dues voravies de 2,5m, un carril per bicicletes de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

- Nou carrer dels Prats de la Ribera 62-67 [CC₅]

Carrer de nova planta. Es tracta de la prolongació del nou carrer de les Riberaigües, per la zona coneguda com a Prats de la Ribera, que es situen al marge dret del riu Valira d'Orient, fins a la zona de FEDA, on s'enllaça amb la C.G.2 (Av. de la Bartra), a l'alçada del nou enllaç del Túnel dels dos Valires, que està en construcció actualment.

El traçat definit s'adapta al màxim al terreny. Per a creuar la zona del Roc de l'Oral, s'ha dissenyat un tram de túnel d'uns 300m de llargada, amb una secció útil de 11m.

Una vegada creuat el Roc de l'Oral, la traça continua pels camps fins a arribar al carrer que creua el riu a la zona de la nova rotonda de la C.G.2, i a partir d'aquest punt, continua per la vora del riu fins a arribar al final dels Prats de la Ribera i creuar el riu per tornar a enllaçar amb al C.G.2, per sota del nou enllaç de la Boca Est del Túnel dels dos Valires.

L'amplada total prevista per la carretera és de 13m, distribuïts segons el pla viari en 9m de calçada i 4m de voravia de 2m cadascuna. No obstant, el POUPE preveu el seu desenvolupament amb dues voravies de 2,5m, un carril per bicicletes de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

El pendent longitudinal d'aquest vial és força feble, donat que segueix el del terreny.

La seva llargada aproximada és de 1.950m.

- Connexió Nou carrer dels Prats de la Ribera – C.G.2 65-66 [CC₅]

Tram de carrer existent que connecta la C.G.2 amb el Nou carrer dels Prats de la Ribera, a la zona de la nova rotonda.

L'amplada total de la plataforma és de 13,00 m, distribuïts segons el pla viari en 9m de calçada i 4m de voravia de 2m cadascuna. No obstant, el POUPE preveu el seu desenvolupament amb dues voravies de 2,5m, un carril per bicicletes de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

Aquest vial inclou el pont de pas sobre el riu Valira d'Orient.

- Av. Copríncep Episcopal 63-20 [CC₁] i [CC₅]

Carrer existent. És el tram de l'antiga C.G.2 que va des de la rotonda de la Desviació d'Encamp fins a la Plaça del Consell.

Es divideix en dos trams: els primers 360m corresponen al tram de 20m d'amplada total i els 890m restants tenen una amplada total de 13m.

El POUPE preveu el desenvolupament del primer tram amb dos voravies de 3,5m, un carril per bicicletes de 2m, dos carrils d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3,5m. I el desenvolupament del segon tram amb dues voravies de 2,5m, un carril per bicicletes de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

La seva llargada aproximada és de 1250m.

- Av. Copríncep Francés 20-32 [CC₅] i [CC₁]

Carrer existent. És el tram de l'antiga C.G.2 que va des de la plaça del Consell General fins a la nova rotonda d'enllaç amb la C.G.2 (Desviació d'Encamp).

La secció tipus als primers 260 m, té una amplada de 13m i els 390m restants tenen una amplada de 20m. El POUPE preveu el desenvolupament del primer tram amb dos voravies de 2,5m, un carril per bicicletes de 2m i dos carrils de circulació de 3m. I el desenvolupament del segon tram amb dues voravies de 3,5m, un carril per bicicletes de 2m, dos carrils d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3,5m.

La seva llargada aproximada és de 650m.

- C.S de Vila 53-23 [CC₇]

Carrer existent. És el tram que va des de l'encreuament amb la carretera de les Riberaigües fins a l'encreuament amb l'Av. Príncep Benlloch i el C/ de La Molina (Placeta d'Encamp).

L'amplada total definida per a aquest carrer és de 11m, distribuïts segons el pla viari en 7m de calçada i voravies laterals de 2m. No obstant, el POUPE preveu el seu desenvolupament en un carrer amb dues voravies de 2,5m i dos carrils de circulació de 3m.

Al tractar-se d'una Carretera Secundària, els revolts han de dotar-se del sobreample previst per l'Ordinació corresponent.

La seva llargada aproximada és de 310m.

- Av. Príncep Benlloch 23-21 [CC₃]

Carrer existent, que va des de la placeta d'Encamp fins la C.G.2 (Av. Copríncep Episcopal).

L'amplada total del vial és de 16,5m, distribuïts segons el pla viari en calçada de 7m, voravia del costat esquerre de 2,50 m i separar voravia del costat dret de 7m. No obstant, el POUPE preveu el seu desenvolupament en un carrer amb dues voravies de 2,5m, un carril per bicicletes de 2m, dos carrils d'estacionament de 2m i un carril de circulació de 4,5m.

La seva llargada aproximada és de 280m.

- Nou carrer d'enllaç carrer del Mirador - Desviació 27-28 [CC₅]

Carrer de nova planta que va des del carrer del Mirador fins a la C.G.2 actual (Desviació d'Encamp).

L'amplada total definida és 13m, distribuïts segons el pla viari en 9m de calçada i voravies laterals de 2m. No obstant, el POUPE preveu el seu desenvolupament amb dues voravies de 2,5m, un carril per bicicletes de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

La seva llargada aproximada és de 550m.

- Nou carrer Camí de l'Arena 26-25 [CC₅]

Carrer de nova planta que va des de l'encreuament amb el C/ del Mirador fins a l'encreuament amb el C/ de La Molina.

L'amplada total definida és 13m, distribuïts segons el pla viari en 9m de calçada i voravies laterals de 2m. No obstant, el POUPE preveu el seu desenvolupament amb dues voravies de 2,5m, un carril per bicicletes de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

La seva llargada aproximada és de 350m.

- C/ de la Vena 25-74 [CC₅] i [CC₄]

Carrer existent que va des de l'encreuament del C/ d'Engolasters amb el C/ de La Molina fins a la C.G.2. (Av. Copríncep Episcopal).

Té dues seccions tipus diferenciades, un primer tram de 13m d'amplada, d'uns 80 m de llargada i els 210m restants de 15m d'amplada total.

La secció de 13m d'amplada, el pla viari la distribueix en 9m i voravies laterals de 2m a cada costat. No obstant, el POUPE preveu el seu desenvolupament amb dues voravies de 2,5m, un carril per bicicletes de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

La secció de 15m d'amplada, el Pla viari la distribueix en 9m i voravies laterals de 3m a cada costat. No obstant, el POUPE preveu el seu desenvolupament amb dues voravies de 2,5m, un carril per bicicletes de 2m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

La seva llargada aproximada és de 290m.

- Nou carrer d'enllaç carrer de la Vena - Desviació 73-64 [CC₇]

Carrer de nova planta que va des del carrer de la Vena fins a la C.G. 2 actual (Desviació de l'Obac).

L'amplada total definida és de 11m. La distribució de la plataforma és segons el pla viari de 7m per la calçada i els 4 restants per a voravies laterals de 2m cadascuna. No obstant, el POUPE preveu el seu desenvolupament en un carrer amb dues voravies de 2,5m i dos carrils de circulació de 3m.

El perfil longitudinal del tram de carrer en qüestió té un pendent mig del 7%.

La seva llargada aproximada és de 150m.

- Nou carrer d'enllaç carrer Ciutat Pubilla – C.G.2 (Av. Torrent Pregó) 15-8 [CC₇]

Carrer de nova planta que s'inicia a l'Av. del Copríncep Francés i discorre per la zona del Prat del Pont i l'Oratori i s'enllaça amb la C.G.2. (Av. del Torrent Pregó) a la zona del Camí del Boixader. Tot i ser de nova planta, es recolza en un tram del carrer Ciutat Pubilla d'uns 70m.

L'amplada definida per al nou carrer és d'11m de plataforma, distribuïts segons el pla viari en 7m de calçada i 2m de voravia a cada costat. No obstant, el POUPE preveu el seu desenvolupament en un carrer amb dues voravies de 2,5m i dos carrils de circulació de 3m.

La seva llargada aproximada és de 580m.

- C.S. Cortals 33-41 [CC₇] i [CC₈]

Carrer existent que va des de la C.G. 2 a l'alçada de la rotonda del Funicamp, fins a la zona de la Roca del Pisó, a l'estació intermitja del Funicamp.

L'amplada total definida per a aquesta via és de 11m d'amplada mínim total, distribuïts segons el pla viari en 7m de calçada i voravies laterals de 2m. No obstant, el POUPE preveu el seu desenvolupament en un carrer amb dues voravies de 2,5m i dos carrils de circulació de 3m en la part més urbana i dues voravies de 2m i dos carrils de circulació de 3,5m en la part més allunyada.

Disposa de trams amb millores d'eixampla i rectificació, així com d'un tram de nova planta de recent construcció.

Al tractar-se d'una Carretera Secundària, els revolts han de dotar-se del sobreample previst per la Ordinació General corresponent. L'amplada màxima als revolts, pot arribar als 14m.

El POUPE preveu que l'actual camí de les Costes Baixes tindrà 11m d'amplada amb dues voravies de 2,5m, un carril per bicicletes de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

La seva llargada aproximada és de 9.075m.

- C/ de la Palanca 8-35 [CC₇]

Carrer de nova planta que va des de la C.S. dels Cortals d'Encamp, fins a la C.G. 2, al punt de connexió del C/ Ciutat Pubilla (zona del Camí del Boixader). És la prolongació d'un tram de carrer existent d'uns 100m de llargada fins a connectar-lo amb la C.G.2 (Av. del Torrent Pregó).

L'amplada definida per al nou carrer és d'11m. El POUPE preveu el seu desenvolupament en un carrer amb dues voravies de 2,5m i dos carrils de circulació de 3m.

El seu perfil longitudinal té un pendent màxim del 10%.

La seva llargada aproximada és de 410m.

- Nou carrer dels Ajustants 37-39 [CC₇]

Carrer de nova planta que connecta dos punts de la C.S. dels Cortals, i que va des de la zona del Tirader fins la del Roc de la Salve. El traçat discorre pel prat de La Palanca, descriu un revolt d'elevació, al riu dels Cortals i arriba a la C.S. dels Cortals al revolt del Roc de la Salve.

L'amplada total definida per a aquest carrer és de 11m d'amplada mínim total, distribuïts segons el pla viari en 7m de calçada i voravies laterals de 2m. No obstant, el POUPE preveu el seu desenvolupament en un carrer amb dues voravies de 2,5m i dos carrils de circulació de 3m.

El seu pendent mig és del 8% amb un màxim del 10%.

La seva llargada aproximada és de 1.070m.

- Nou carrer de la Posa (previsió extensió) 38-43 [CC₇]

Carrer de nova planta que obre l'accés de futures extensions vers la zona de La Posa. S'inicia al revolt del riu dels Cortals.

Discorre per una zona amb dificultats orogràfiques i geotècniques.

L'amplada total per a aquest carrer és de 11m d'amplada mínim total, distribuïts segons el pla viari en 7m de calçada i voravies laterals de 2m. No obstant, el POUPE preveu el seu desenvolupament en un carrer amb dues voravies de 2,5m i dos carrils de circulació de 3m.

La seva llargada definida és de 150m.

- C/ Sant Jordi [CC₄] i [CC₂]

Carrer existent al Pas de la Casa que va des de la C.G.2 a l'alçada de Gasopàs fins al carrer Major.

Té dues trams amb seccions diferenciades. El 1r tram és de 15m, amb dues voravies de 2,5m, dos carrils d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3m. El 2n tram és de 18m, amb dos voravies de 3,5m, dos carrils d'estacionament de 2m i dos carrils de 3,5m.

La seva llargada aproximada és de 580m.

- C/ de la Solana [CC₆]

Carrer existent al Pas de la Casa que va des de la C.G.2 a l'alçada de l'estacionament de Costa Rodona fins al carrer de Bearn.

L'amplada total per a aquest carrer és de 13m, que el POUPE preveu el seu desenvolupament en un carrer amb dues voravies de 2,5m, un carril d'estacionament de 2m i 2 carrils de circulació de 3m.

La seva llargada aproximada és de 1.040m.

- Nou carrer de la Solana [CC₇]

Carrer de nova planta al Pas de la Casa prolongació del carrer de la Solana que arriba fins el carrer Sant Jordi.

L'amplada total per a aquest carrer és de 11m, que el POUPE preveu el seu desenvolupament en un carrer amb dues voravies de 2,5m, un carril d'estacionament de 2m i 2 carrils de circulació de 3m.

La seva llargada aproximada és de 245m.

- Av. d'Encamp [CC₄]

Carrer existent al Pas de la Casa que va des de l'encreuament del carrer Major amb el carrer Sant Jordi fins a l'aparcament de les Abelles.

L'amplada total per a aquest carrer és de 15m, que el POUPE preveu el seu desenvolupament en un carrer amb dues voravies de 2,5m, dos carrils d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

La seva llargada aproximada és de 590m.

- C/ de les Abelles [CC₅]

Carrer existent al Pas de la Casa que va des de la C.G.2 (Av. del Consell General) fins a l'encreuament del carrer Major amb el carrer Sant Jordi.

L'amplada total definida és 13m, que el POUPE preveu el seu desenvolupament en un carrer amb dues voravies de 2,5m, un carril per bicicletes de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

- C/ Major [CC₆]

Carrer existent al Pas de la Casa que va des de l'encreuament del carrer de les Abelles amb el carrer Sant Jordi fins al carrer Bernat III. En realitat, el carrer arriba fins a la C.G.2, però aquest últim tram és peatonal.

L'amplada total per a aquest carrer és de 13m, que el POUPE preveu el seu desenvolupament en un carrer amb dues voravies de 2,5m, un carril d'estacionament de 2m i 2 carrils de circulació de 3m.

La seva llargada aproximada és de 150m.

- C/ Bernat III [CC₇]

Carrer existent al Pas de la Casa que va des del carrer Major fins al carrer Comte de Foix.

L'amplada total per a aquest carrer és de 11m, que el POUPE preveu el seu desenvolupament en un carrer amb dues voravies de 2,5m, un carril d'estacionament de 2m i 2 carrils de circulació de 3m.

La seva llargada aproximada és de 55m.

- C/ Comte de Foix [CC₈]

Carrer existent al Pas de la Casa que va des del carrer de les Abelles fins a la C.G.2 (Av. del Consell General), però que només es considera carrer col·lector en el seu últim tram, des del carrer Bernat III a la C.G.2.

L'amplada total per a aquest carrer és de 13m, que el POUPE preveu el seu desenvolupament en un carrer amb dues voravies de 2,5m, un carril d'estacionament de 2m i 2 carrils de circulació de 3m.

La seva llargada aproximada és de 30m, el tram de carrer col·lector.

- Nou carrer al Túnel d'Envalira [CC₄]

Carrer de nova planta al Pas de la Casa que va des de la C.G.2 (Av. Del Consell General) fins a la boca Est del Túnel d'Envalira.

L'amplada total per a aquest carrer és de 15m, que el POUPE preveu el seu desenvolupament en un carrer amb dues voravies de 2,5m, dos carrils d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

La seva llargada aproximada és de 750m.

Carrers Locals [CL]**- C.S. de Vila 5-59 [CL₅]**

L'amplada total per a aquest carrer és de 11m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

- Nou carrer de la Urbanització Rossell 94-95 [CL₆]

L'amplada total per a aquest carrer és de 11m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 2m i dues carrils de circulació de 3m.

- C/ de la Ventiga 56-57 [CL₁₀]

L'amplada total per a aquest carrer és de 11m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,25m i dos carrils de circulació de 2,5m.

- C/ Camp Bernat Tomàs 56-58 [CL₆]

L'amplada total per a aquest carrer és de 11m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

- Nou carrer del Jaumet 55-96 [CL₁₀]

L'amplada total per a aquest carrer és de 7,5m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,25m i dos carrils de circulació de 2,5m.

- C/ Torrent de l'Aviar 52-4 [CL₅]

L'amplada total per a aquest carrer és de 11m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

- C/ Hort de Godí 4-76 [CL₈]

L'amplada total per a aquest carrer és de 11m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 2,5m.

A l'inici del C/ de l'Hort de Godí, s'ha definit un enllaç amb el Vial del Solà, que permet evitar el fort pendent del C/ Torrent de l'Aviar.

Aquesta connexió té uns 20m de llargada total i una amplada de 10m.

- Nou carrer de la Canadilla 51-3 [CL₅]

Al carrer de la Canadilla, s'ha definit una millora al seu punt inicial a la C.S. de Vila, per tal de millorar el pendent longitudinal de la zona de la intersecció. Es tracta d'un helicoide de 30,00 m de radi i d'un 110 m de recorregut que permet aconseguir el diferencial de cota necessari per reduir el pendent en aquest punt.

S'ha definit també un traçat fins a la connexió del mateix amb el Vial del Solà.

L'amplada total definida per a aquesta via és de 11m d'amplada mínim total, distribuïts segons els pla viari en 7m de calçada i voravies laterals de 1,50m. L'helicoide s'ha definit amb una amplada de calçada de 9m per disposar del sobreample necessari. No obstant, el POUPE preveu el seu desenvolupament en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

La llargada total del carrer és d'uns 350m fins a la connexió amb el Vial del Solà.

- C/ de la Canadilla. Tram final 3-50 [CL₅]

L'amplada total per a aquest carrer és de 11m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

- C/ de la Molina 23-24 [CL₄]

L'amplada total per a aquest carrer és de 11m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril per bicicletes de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

- C/ Balcó del Solà 22-79 [CL₅]

L'amplada total per a aquest carrer és de 11m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

- C/ del Pedral. 98-78 [CL₅]

L'amplada total per a aquest carrer és de 11m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

- C/ de les Arribes. 97-77 [CL₅]

L'amplada total per a aquest carrer és de 11m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

- C/ René Baulard 18-19 [CL₇]

Carrer existent però que es prolonga pel marge dret del riu Valira d'Orient fins a connectar-lo amb l'Av. del Copríncep Francés. Llavors, es considera també un carrer de nova planta de 220m de llargada, entre la zona de les Escoles i l'Av. Copríncep Francés.

L'amplada definida per a aquest carrer és de 10m, dividits segons el pla viari en 7m de calçada i 1,50 de voravia a cada costat. No obstant, el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril per bicicletes de 2m i dos carrils de circulació de 2,5m.

- C/ de les Escoles 19-20 [CL₇]

S'ha modificat l'amplada del carrer existent, definint una nova amplada total de 10m, distribuïts segons el pla viari en 7m de calçada i 1,50m de voravies laterals. No obstant, el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril per bicicletes i dos carrils de circulació de 2,5m.

- C/ 14 de març. 2-11 [CL₄]

Carrer existent però que es prolonga a l'objecte de donar una millor accessibilitat a la zona de Les Bons (Av. de Rouillac) fins a enllaçar amb el Vial del Solà. Llavors, es considera un carrer de nova planta amb una llargada total del traçat de 670m.

L'amplada total per a aquest carrer és de 11m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril per bicicletes de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

El traçat discorre per una zona amb dificultats orogràfiques notables.
En tractar-se d'un carrer de nova planta suposa també un cert impacte ambiental a la zona.

El pendent mig del traçat és del 7% i el màxim del 10 %.

- C/ de la Dolcerma 80-81 [CL₁₀]

L'amplada total per a aquest carrer és de 7,5m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,25m i dos carrils de circulació de 2,5m.

- Av. de Rouillac 12-82 [CL₅]

L'amplada total per a aquest carrer és de 11m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

- Nou carrer d'enllaç av. Rouillac – Nou carrer col.lector de Ciutat Pubilla 82-6 [CL₅]

Aquest nou vial és el fruit de la prolongació de l'actual carrer del marge dret del riu Valira d'Orient a la zona de la Garganta, fins el nou vial projectat de l'Oratori.

Així doncs la prolongació del vial consisteix en un revolt d'elevació que creua el riu i en un tram pel marge esquerre fins a enllaçar amb el nou vial.

L'amplada definida per a aquest carrer és de 11m, dividits segons el pla viari en 7m de calçada i 2m de voravia a cada costat. No obstant, el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

El tram inicial del vial, a la zona del pont de Les Bons, presenta també una rectificació, que suposa passar pel marge esquerre del riu, millorant considerablement el traçat i allunyant-lo del conjunt de Les Bons.

La seva llargada aproximada és de 650m.

- Nou carrer del Pla de Dalt. 9-17 [CL₈]

L'amplada total per a aquest carrer és de 10m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 2,5m.

- C/ Ciutat Pubilla-1 10-14 [CL₈]

L'amplada total per a aquest carrer és de 10m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 2,5m.

- C/ Ciutat Pubilla-2 13-100 [CL₈]

L'amplada total per a aquest carrer és de 10m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 2,5m.

- C/ Ciutat Pubilla-3 100-16 [CL₆]

L'amplada total per a aquest carrer és de 10m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 2,5m.

- C/ Ciutat Pubilla-4 16-85 [CL₆]

L'amplada total per a aquest carrer és de 10m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

- C/ Ciutat Pubilla-5 100-84 [CL₆]

L'amplada total per a aquest carrer és de 10m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

- C/ Bellavista 89-Fi [CL₆]

L'amplada total per a aquest carrer és de 10m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

- C/ dels Pastoressos. 90-Fi [CL₆]

L'amplada total per a aquest carrer és de 10m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

- Nou carrer a l'est de la Mosquera i el Tremat 18-29 [CL₄]

Carrer de nova planta que va des de l'Av. Copríncep Francés, i discorre per la zona est de la Mosquera i el Tremat, fins el carrer del Mirador.

L'amplada definida per a aquest carrer és de 11m, distribuïts segons el pla viari en 7m de calçada i voravies laterals de 2m a cada costat. No obstant, el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril per bicicletes de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

La seva llargada aproximada és de 460m.

- Nou carrer dels Cavallers 44-15 [CL₇]

Carrer de nova planta segueix la traça de l'antic carrer, que va des de l'antic carrer dels Arínsols a l'Av. Copríncep Francés.

S'ha definit una rectificació i millora d'aquest tram de carrer per tal de reduir el seu pendent longitudinal.

L'amplada definida per a aquest carrer és de 10m, dividits segons el pla viari en 7m de calçada i 1,5m de voravia a cada costat. No obstant, el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril per bicicletes de 2m i dos carrils de circulació de 2,5m.

La nova traça del carrer es separa considerablement dels edificis existents a l'objecte de poder restituir l'accés als edificis tenint en compte la modificació de rasant definida.

La seva llargada aproximada és de 190m.

- Nou carrer Molí i del Tremat 45-46 [CL₇]

Carrer de nova planta que segueix al tram inicial la traça del carrer existent del Molí. El tram següent és un nou traçat que arriba fins el carrer de Sant Miquel i finalment segueix la traça del carrer del Tremat fins arribar al carrer d'Engolasters.

L'amplada total per a aquest carrer és de 10m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril per bicicletes de 2m i dos carrils de circulació de 2,5m.

- C/ de Sant Miquel 46-4 [CL₉]

L'amplada total per a aquest carrer és de 8m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m i dos carrils de circulació de 2,5m.

- C/ d'Engolasters 46-49 [CL₇]

L'amplada total per a aquest carrer és de 10m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril per bicicletes de 2m i dos carrils de circulació de 2,5m.

- C/ de l'Arena 26-48 [CL₇]

L'amplada total per a aquest carrer és de 10m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril per bicicletes de 2m i dos carrils de circulació de 2,5m.

- C/ Ramal Mirador-1 92-86 [CL₉]

L'amplada total per a aquest carrer és de 8m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m i dos carrils de circulació de 2,5m.

- Nou carrer del Parc del Tirader 88-86 [CL₈]

Carrer de nova planta que va des del nou carrer a l'est de la Mosquera i el Tremat fins al C/ del Tremat.

La traça d'aquest carrer segueix la del carrer existent. El perfil longitudinal s'adapta també a les cotes existents.

L'amplada total per a aquest carrer és de 10m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 2,5m.

- C/ Mirador 27-31 [CL₅]

L'amplada total per a aquest carrer és de 11m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

- Nou carrer ramal Mirador 91-87 [CL₅]

L'amplada total per a aquest carrer és de 11m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

- C/ dels Avellaners 36-34 [CL₈]

Carrer existent en el seu primer tram, que s'inicia en la C.S. del Cortals, i de nova planta en el segon tram. Aquest és la prolongació del primer tram que arriba fins el final de la zona de conreus, on es troben uns

edificis en construcció. Després descriu un revolt d'elevació i continua per sota dels edificis en construcció fins a tornar a enllaçar-se a la C.S. dels Cortals.

El perfil longitudinal té un primer tram descendent fins el revolt, i després de descriure un acord vertical concau, té un pendent ascendent fins a enllaçar amb la C.S. dels Cortals.

L'amplada total per a aquest carrer és de 10m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 2,5m.

El pendent màxim definit és d'un 12%, per tal de poder respectar les cotes d'accés i la visibilitat dels edificis en construcció.

La seva llargada aproximada és de 590m.

- C/ de la Plana **40-42** [CL₅]

Carrer existent que va des de la C.S. dels Cortals i fins ara és un cul de sac, però el POUPE proposa la seva prolongació perquè es torni a reincorporar a la C.S. dels Cortals, en un tram més avançat.

L'amplada total per a aquest carrer és de 11m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

- C/ Prat del Salt **68-69** [CL₈]

L'amplada total per a aquest carrer és de 10m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 2,5m.

- C/ de Sant Josep [CL₈]

Carrer existent al Pas de la Casa entre el carrer de Bearn i el carrer de la Solana.

L'amplada total per a aquest carrer és de 10m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 2,5m.

- C/ dels Vaquers [CL₈]

Carrer existent al Pas de la Casa entre el carrer de Bearn i el carrer de Sant Josep.

L'amplada total per a aquest carrer és de 10m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 2,5m.

- C/ de Bearn [CL₂]

Carrer existent al Pas de la Casa que va des del carrer de Catalunya fins al carrer de la Solana.

L'amplada total per a aquest carrer és de 13m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 2,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

- C/ del Maià [CL₃]

Carrer existent al Pas de la Casa que va des del carrer de Bearn fins al carrer Sant Jordi.

L'amplada total per a aquest carrer és de 12m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 2m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

- C/ de Catalunya [CL₃]

Carrer existent al Pas de la Casa que va des de l'av. d'Encamp fins al carrer Sant Jordi.

L'amplada total per a aquest carrer és de 12m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 2m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

- C/ Estret [CL₁₀]

Carrer existent al Pas de la Casa que va des del carrer de Bearn fins al carrer Sant Jordi.

L'amplada total per a aquest carrer és de 7,5m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,25m i dos carrils de circulació de 2,5m.

- C/ de l'Abeurador [CL₉]

Carrer existent al Pas de la Casa que va des de l'av. d'Encamp fins el límit amb França.

L'amplada total per a aquest carrer és de 8m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m i dos carrils de circulació de 2,5m.

- Nous carrers de la Plaça Coprínceps [CL₂]

Carrers de nova planta al voltant de l'actual plaça dels Coprínceps al Pas de la Casa.

L'amplada total per a aquest carrer és de 13m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 2,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

- C/ Pere d'Urg [CL₃]

Carrer existent al Pas de la Casa que va des del carrer Major fins al carrer Comte de Foix.

L'amplada total per a aquest carrer és de 12m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 2m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

- C/ dels Preatges [CL₉]

Carrer existent al Pas de la Casa que va des del carrer Pere d'Urg fins al carrer Bernat III.

L'amplada total per a aquest carrer és de 8m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m i dos carrils de circulació de 2,5m.

- C/ Comte de Foix [CL₂]

Carrer existent al Pas de la Casa que va des del carrer de les Abelles fins al carrer Bernat III, en el seu tram de carrer local.

L'amplada total per a aquest carrer és de 13m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 2,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

- Laterals de l'av. del Consell General [CL₁]

Carrers existents al Pas de la Casa que es situen a banda i banda de l'av. del Consell General en el tram entre el Centre esportiu i cultural i la rotonda del carrer de les Abelles.

L'amplada total per a aquest carrer és de 20m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 3,5m, un carril d'estacionament de 2m, un carril d'estacionament de 5m i dos carrils de circulació de 3m.

- Nous carrers de les Escoles [CL₂]

Carrers de nova planta al Pas de la Casa situats a la zona de les escoles i la depuradora.

L'amplada total per a aquest carrer és de 13m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 2,5m, un carril d'estacionament de 2m i dos carrils de circulació de 3m.

Carrers Excepcionals Limitats [CEL]

- **C/ Polisportiu Prat del Bau** **[19-99]** [CEL₁]

L'amplada total per a aquest carrer és de 8m, que el POUPE preveu en un carrer amb una voravia de 2m, una voravia de 1,5m, un carril per bicicletes de 2m i un carril de circulació de 2,5m.

- **C/ de la Girauda - C/ dels Arínsols** **[104-105]** [CEL₂]

L'amplada total per a aquest carrer és de 7,5m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m i un carril de circulació de 4,5m.

- **C/ del Pas de la Casa** **[101-102]** [CEL₁]

L'amplada total per a aquest carrer és de 8m, que el POUPE preveu en un carrer amb una voravia de 2m, una voravia de 1,5m, un carril per bicicletes de 2m i un carril de circulació de 2,5m.

- **C/ de la Valireta** **[102-103]** [CEL₁]

L'amplada total per a aquest carrer és de 8m, que el POUPE preveu en un carrer amb una voravia de 2m, una voravia de 1,5m, un carril per bicicletes de 2m i un carril de circulació de 2,5m.

- **C/ de l'Arieja** [CEL₂]

Carrer existent al Pas de la Casa que va des del carrer Major al límit amb França.

L'amplada total per a aquest carrer és de 7,5m, que el POUPE preveu en un carrer amb dues voravies de 1,5m i un carril de circulació de 4,5m.

Descripció dels condicionants mediambientals

Introducció:

Un dels criteris bàsics que s'ha tingut en compte, a l'hora d'establir el present pla viari, el medi ambient. En aquest sentit, s'ha d'intentar minimitzar l'impacte que aquests traçats poden tenir sobre el medi, per a preservar les seves característiques naturals.

En el moment de redactar els corresponents projectes constructius o en els estudis de detall a escales 1:500 ò 1/200, s'han de redactar els estudis medi ambientals de detall i les preceptives Avaluacions d'Impacte Ambiental, d'acord amb el *Reglament per a la realització de treballs o activitats que modifiquin l'estat actual del terreny* publicat al BOPA nº71 amb data d'1 d'agost del 2001.

Cal tenir en compte que els criteris medi ambientals, tot i tenir una importància especial en el disseny del Pla, no són un criteri únic de disseny i per tant s'ha mirat la seva compatibilitat amb altres criteris bàsics del pla com són: els urbanístics i de preservació del territori, els de funcionalitat i els geomètrics de traçat.

Críteris medi ambientals que s'han considerat per la definició dels traçats:

S'han establert una sèrie de criteris vinculants a l'hora de definir els traçats i els tipus d'infraestructures. Els establerts els podem dividir en sis grans apartats que s'han analitzat per a cada element dels traçats:

- Planejament del territori

El pla viari recull les directrius de traçat del PLA D'ORDENACIÓ I URBANISME PARROQUIAL D'ENCAMP (POUPE).

Els criteris de planejament són, per tant, els que marca els POUPE.

- Paisatge

Les infraestructures viàries són uns elements difícils d'integrar en els entorns natural com els que hi ha a la parròquia. Freqüentment és difícil dissimular les carreteres ja que moltes vegades aquestes es troben ubicades al mig dels vessants, originant en aquests casos, moviments de terreny fàcilment visibles.

El pla viari s'ha intentat escollir, sempre que ha estat possible, les alternatives que provoquen menys impacte paisatgístic. Així doncs, s'ha optat per:

- a) Limitar la magnitud dels moviments de terres, dissenyant túnels en els indrets amb dificultats especials de pas.
- b) Procurar que els nous traçats siguin el menys visibles possible.

- Medi natural.

Per la preparació del pla viari s'han escollit els traçats que malmeten menys el medi natural i, si en algun lloc no ha estat possible degut a impediments geomètrics del traçat, s'han escollit les infraestructures que malmeten menys comunitats singulars o d'interès, les que puguin provocar menys impacte per fractura dels hàbitats i les que generen menys impacte per barrera pel pas de fauna, aquestes últimes representades per túnels i viaductes.

- Vegetació

Algunes de les comunitats més singulars i, per tant, més importants del Principat d'Andorra són les torberes, les molles i els boscos de ribera.

Altres comunitats, potser amb una importància no tant elevada són els boscos caducifolis, els boscos de pi roig i pi negre i, en alguns casos, els camps de conreu ja que en l'actualitat hi ha una tendència a abandonar els camps de conreu i les pastures, la qual cosa provoca que a mig o llarg termini, pugui augmentar la massa forestal.

Tenint en compte aquests aspectes, en la realització del pla viari, s'han escollit els traçats, sempre i quan siguin geomètricament possibles, que malmetin el menys possible el medi natural, sobretot aquells indrets considerats singulars o d'interès mediambiental.

- Fauna

A nivell general podem afirmar que els animals acostumen a realitzar diferents tipus de desplaçaments; els migratoris, els de reproducció i cria i els diaris per tal de menjar i descansar. Per aquest motiu cal tenir coneixement sobre les principals rutes que aquests fan servir per tal d'evitar malmetre-les.

Durant la realització del pla viari s'ha d'intentar deixar el major nombre de passos de fauna com sigui possible, intentant eliminar totes aquelles infraestructures les quals poden formar un efecte barrera pel pas d'animals. Així doncs s'intenta donar prioritat a túnels en zones de massís rocós i viaductes en zones de fons de vall, ambdues infraestructures sense la necessitat de realitzar desmunts ni terraplens que puguin funcionar com a barrera. Tanmateix, en zones on es construeixen les infraestructures a cel obert cal realitzar un estudi de viabilitat de construcció de passos de fauna soterranis.

Per altra banda cal citar que els hàbitats de les diferents espècies animals són molt vulnerables. Així doncs, cal evitar al màxim malmetre els diferents hàbitats. La fractura d'un hàbitat és molt important si la infraestructura projectada passa a través d'una zona forestal ja que majoritàriament els animals acostumen a resguardar-se en l'interior dels boscos, on passen les hores de descans. Altres ambients, com per exemple els camps de conreu o les vores o límits de les masses boscoses són hàbitats els quals no són tan vulnerables a aquest impacte com ho són les masses boscoses.

Per a l'elaboració del pla viari, s'ha intentat delimitar el traçat de les diferents infraestructures, per zones que corresponguin a camps de cultiu i a zones corresponents a límits de masses boscoses per tal d'evitar al màxim la pertorbació i fractura dels hàbitats, tot i tenint present l'efecte barrera.

- Medi aquàtic

Els eixos viaris acostumen a realitzar-se pels corredors lligats directament als rius més importants. En aquest sentit el present Pla ha tingut com una de les principals premisses la minimització d'ocupació de sòl, i per tant, ha intentat minimitzar les afeccions als diferents ecosistemes, entre ells l'ecosistema aquàtic i la vegetació associada.

Tanmateix, però, donada la xarxa existent, molts dels enllaços de les vies proposades amb les carreteres actuals han de creuar la xarxa hidrogràfica. En aquests casos, s'ha optat, si era possible, per la construcció de ponts i viaductes que creuin de manera transversal les lleres.

6.3. Pla d'aparcament

Veure plànols :

PMA 1 – MOBILITAT APARCAMENTS – VALL D'ENCAMP (1/5.000)

PMA 2 – MOBILITAT APARCAMENTS – ENVALIRA / PAS DE LA CASA (1/5.000)

Aquests plànols descriuen la distribució de l'oferta d'estacionament privat i públic dins de la xarxa viària, juntament amb la disposició dels aparcaments públics futurs (especificant la seva capacitat i tipologia) i la proposta de nous emplaçaments per zones, segons les necessitats previstes fins el 2020.

La xarxa d'aparcaments complementa les xarxes viàries rodades i pot compartir-se amb el sistema d'espais lliures en aprofitar el seu subsòl. Els aparcaments complementaris del sistema viari, serveixen per a millorar la circulació i mobilitat.

És evident que l'afluència massiva de vehicles afegits als dels residents planteja un problema d'estacionament que se situa en tres nivells, el comerç, l'hoteleria i els llocs turístics. En efecte, han de disposar del seu propi pàrquing o de pàrquings públics o privats molt a prop per facilitar la càrrega de les compres i capaços d'absorbir el flux de clients. Per al sector hoteler, els establiments han de disposar, a més de les places de pàrquing, de zones per facilitar la càrrega i descàrrega dels equipatges dels turistes.

L'estacionament és un problema general al Principat d'Andorra. Com el domini públic no és extensible i les construccions impliquen una concentració important de vehicles en un espai restringit, és important tractar aquest problema amb la millor prevenció.

La creació d'aquest espai ha de ser assumit pel sector privat quan n'és el promotor del lloc.

Aquesta mateixa regla també ha d'ésser aplicada al sector públic.

Els plans parcials i especials, hauran de preveure sòl públic de cessió gratuïta per a aparcaments, en funció dels usos i de l'edificabilitat, de manera que s'asseguri l'espai suficient.

En totes les edificacions de nova planta o en les reformes amb augment del nombre d'habitatges, s'ha de preveure en el projecte, la reserva d'espais per a les places d'aparcament assenyalades.

Quan l'edifici es destini a més d'un ús dels expressats el nombre mínim de places d'aparcament serà el resultat d'aplicar els diferents paràmetres sobre cada ús. Si els usos no estan especificats s'aplicarà per analogia allò assenyalat en l'ús més similar.

En tots els projectes de construcció d'habitatges o en les grans reformes, sigui quina sigui la qualificació urbanística, el nombre d'habitatges i el de parcel·les que abasti, l'entrada i la sortida de totes les places d'aparcament en relació a la via pública es fa per un únic lloc comú.

Les places d'aparcament i els seus accessos han de complir els requisits mínims. Són sempre soterrànies o semisoterrades en edificis amb altres usos. L'alçada mínima lliure en tot el recinte de l'aparcament serà de 2,20 m. Les dimensions mínimes de les places d'aparcament seran de 4,50 m x 2,30 m i, en conjunt, el projecte haurà de preveure 25 m² per cada plaça d'aparcament, inclosos els accessos dins de la parcel·la.

En els habitatges unifamiliars es considera accés el tram que discorre entre el límit amb el carrer i la porta del garatge.

La rampa d'accés als soterranis ha de tenir, en direcció al carrer, un tram final de 5,00 m de desenvolupament recte i pendent màxim del 5 %. La resta del seu trajecte tindrà una pendent màxima del 18 %.

L'amplada mínima de la rampa i l'accés serà de 3,00 m en tots els seus punts. El carril de distribució a les places ha de fer 4,00 m d'ample com a mínim en distribució vehicles per bateria i 3 metres en cordó.

Si hi ha més de 40 places d'aparcament amb un únic punt d'entrada i sortida de vehicles, l'amplada mínima serà de 5,20 m.

El Pla d'Ordenació i Urbanisme Parroquial determina el nombre mínim de places d'aparcament, en funció dels usos i del sostre permessos en cada zona. A més dels mínims establerts pel Reglament de Construcció es preveu:

1. Habitatges:
 - Una plaça per cada habitatge de superfície construïda menor o igual a 90 m² o fracció.
 - Una plaça i mitja per cada habitatge major de 90 m² i menor o igual a 150 m² de superfície privativa o fracció.
 - Dues places per a cada habitatge de superfície superior a 150 m² de superfície privativa o fracció.
2. Comercial: Una plaça per a cada 60 m² de superfície útil o fracció.
3. Oficines i serveis: Una plaça per a cada 80 m² de superfície útil o fracció.
4. Hotels, residències i similars:
 - a. Establiments de 4 i 5 estrelles: Dues places cada tres habitacions o fracció.
 - b. Altres establiments: Una plaça per a cada 2 habitacions o fracció.
5. Restauració: Una plaça per a cada 60 m² o fracció de superfície útil o fracció.
6. Recreació: Una plaça per cada 200 m² útils o fracció.
7. Industrial: Una plaça per a cada 100 m² de superfície útil o fracció.
8. Magatzems: Una plaça per a cada 300 m² de superfície útil o fracció.

En el supòsit de que un projecte d'edificació d'un edifici residencial no tingui assignat un ús concret en les plantes baixes, es preveu genèricament una plaça d'aparcament per cada 60 m² de superfície útil o fracció.

Queden exempts de les obligacions de reserva mínima de places d'aparcament en el propi edifici, els edificis en què concorrin algunes de les causes següents, quan, en edificis plurifamiliars en alçada, l'aplicació dels mòduls doni un nombre de places d'aparcament inferior a tres, quan el nombre màxim de places d'aparcament possibles per planta soterrània sigui inferior a sis places, sols és obligatòria la construcció de la primera planta soterrània. Igualment, si amb el nombre de soterranis admesos a la zona no s'arriba a assolir el nombre de places obligatori i / o quan es prevegi que, per les condicions de la parcel·la, ubicació en la trama urbana o edifici catalogat, hi ha impossibilitat d'encabir les places d'aparcament obligatòries previstes per aquest Pla. També queden exempts per causes tècniques quan no es pugui complir per raó tècnica (mètodes d'excavació extraordinaris, apuntalaments de terres exagerats, etc.) amb el nombre de places exigides, es pot eximir del compliment de les places exigibles en el propi edifici, en tots aquests casos caldria justificar la disponibilitat de les places exigides a menys de 400 metres de distància.

Si bé la capacitat global l'aparcament a Encamp és suficient, no es troba repartida de manera satisfactòria entre altres factors per una reducció de l'estacionament en els carrers que si bé millora la qualitat de vida, afecta la possibilitat de generar intercanvis de manera més homogènia dins de tot el teixit urbà.

A nivell d'aparcament es recomana que el Pla de Circulació i el Pla Viari, recullin la possibilitat d'estacionament també en alguns trams de carrers per a tenir una distribució més uniforme d'aquesta capacitat i no una localització concentrada d'aquella.

Com a conclusió i vistes les capacitats previstes resultants es recomana la creació de noves places d'estacionament o aparcament repartides homogèniament més enllà de les reflectides en el POUPE a través d'un pla especial que analitzi a fons el recursos i les possibilitats.

6.4. Pla de transport públic

Veure plànols :

PMT 1 – MOBILITAT TRANSPORT PÚBLIC – VALL D'ENCAMP (1/5.000)

PMT 2 – MOBILITAT TRANSPORT PÚBLIC – ENVALIRA / PAS DE LA CASA (1/5.000)

Aquests plànols descriuen la distribució de la cobertura del transport públic en l'actualitat amb la proposta de futur i les seves àrees d'influència, juntament amb els espais de reserva per serveis viaris i tècnics relacionats amb el transport de passatgers i/o mercaderies.

El transport públic existent es millora amb una resituació i increment de parades per clípol i taxi, així com la introducció d'un nou telecabina cap al llac d'Engolasters, la zona de natura i equipaments que es pot desenvolupar a la seva vora.

La xarxa de transports públics especials pot aportar alternatives segregades del transport públic amb funcions molt determinades com el metro aeri a la vora del Riu Valira d'Orient en complement (fins a un 30%) dels viatges generats internament, o el Funicamp com a accés al domini esquiable dins la Parròquia d'Encamp o el Telecabina d'Engolasters com a accés a l'inici d'una zona natural i lúdica importantíssima per al futur de la parròquia.

HELISUPERFÍCIES

Es preveuen dins la Parròquia quatre parades d'helicòpter en les possibles localitzacions, a estudiar, de Grau Roig actual i entre el Cap del Port d'Envalira i el Pas de la Casa d'un costat, i de l'altre sobre el Funicamp i al Roc de la Vinya sobre la Bartra.

METRO AERI

Es preveu, com a futur transport públic, el traçat del metro aeri que venint d'Escaldes, passa per la riba dreta del Riu Valira d'Orient i a través de vuit parades (FEDA, La Ribera, La Bartra, Valira Nova, Prada de Moles, Encamp Vell, Prat del Bau i Funicamp), pot alleugerir els viatges interns i externs a través d'un sistema de transport públic alternatiu i segregat de les carreteres i carrers.

CENTRES LOGÍSTICS DE MERCADERIES

El POUPE preveu la creació d'un centre logístic de mercaderies situat en cada punt de frontera. Així un al Pas de la Casa sobre terrenys comunals, entrant a Andorra, abans del túnel a dreta sobre sòl no urbanitzable sense designació específica, amb vocació d'equipament nacional que gestioni totes les entrades i sortides de mercaderies per aquest punt fronterer (amb França) i ofereixi espais de magatzem i racionalitzi el seu transport per la resta del país. I un altre, a la zona de FEDA en relació a l'obertura del possible futur túnel cap a La Cerdanya (relació amb Espanya), creant la reserva de sòl suficient en relació a la reserva de terrenys per a poder realitzar la infraestructura viària necessària en aquesta zona d'interès nacional. Aquesta segona sobre terrenys privats.

S'ha d'elaborar el Pla Especial del Centre Logístic de Mercaderies del Pas de la Casa i el Pla Especial del Centre Logístic de Mercaderies d'Encamp, corresponents, en col.laboració amb Govern.

6.5. Projeccions

Projecció del creixement del trànsit

Tal i com apunten els resultats obtinguts el 2003 sobre la xarxa viària proposada, aquesta pot satisfer un creixement de trànsit a nivell arterial que si amb la xarxa actual (2003) als 4 punts es feien 52.800 viatges, amb la prevista se'n podran fer 149.700 viatgers, gairebé tres vegades més. A nivell col·lector si se'n feien 12.000 se'n podran fer 150.000 és a dir 12,5 vegades més.

Tenint en compte els resultats anteriors i la densitat de població d'Encamp en relació a la de les altres parròquies, tot fa pensar que es disposa d'un coixí o marge important per a fer front al creixement del trànsit futur malgrat que la circulació dins del territori tendirà a augmentar de manera important amb la diversificació de les activitats.

En altres termes la població del 2020 pot ser de 20.380 habitants que representa 1,92 vegades la del 2000.

La capacitat actual de vehicles/dia en les quatre seccions controlades sense afegir nous vials, passa en A de 19.700 a 45.000, és a dir 2,28 vegades; en B de 12.000 a 67.500, és a dir, 5,62 vegades i en C igual i en D de 9.100 a 22.500, és a dir 2,97 vegades. Sense aportació de noves vies arterials aquestes permetrien el creixement poblacional del 2020 amb activitats similars o amb més atracció de viatges fins i tot. Si es té en compte els vials col·lectors i la creació de nous vials que preveu el POUPE es garanteix la capacitat viària futura incloent tot el creixement poblacional previst pel 2020 i a més la incorporació d'activitats amb més atracció de viatges com poden ser usos d'oficina-administració, comercials o lúdics i recreatius (Veure quadre annex extret de la Base instrumental per a la realització dels plans de mobilitat a Andorra de l'Agència de Mobilitat).

ESTIMACIÓ DE RÀTIOS DE VIATGES – PERSONA ATRETA SEGONS ACTIVITAT

USOS	RATIO LABORALS (viatges / 100 m ²)	RATIO DISSABTES (viatges / 100 m ²)	TREBALLADORS (viatges / 100 m ²)
Residencial	9,2	6,5	1,1
Comercial alimentació	93,6	146,4	1,4
Comercial general	72	117	0,3
Hotel	2,3	3,6	8,2
Oficina empresa	4,5	0	10,2
Oficina administració	15,4	1,1	4,1
Magatzem industrial	1,9	0	3,8
Saló recreatiu	26	57,9	2
Teatre	72	144	2
Cinemes	30	83	2,2
Discoteca	96	180	3,6
Bar / Cafeteria	76,1	114,1	2,8
Restaurant	35,3	66,2	3,9

Previsió de noves activitats avaluació i atracció de viatges

L'evolució necessària de la xarxa de carreteres influeix més en l'estabilització econòmica que en el desenvolupament que depèn d'altres factors, com particularment l'obertura d'Andorra a altres mercats més llunyans o diferents, i al manteniment de la competitivitat de les empreses en les seves ofertes comercials, enfront dels gegants internacionals de la distribució.

El problema és complex perquè l'evolució dels eixos de circulació es refereix a moltes parròquies ja que l'eix principal és únic. La saturació del sector viari a l'alçada de Sant Julià de Lòria o de Santa Coloma crea forçosament una molèstia per als clients turistes allotjats o que fan les seves compres a Escaldes-Engordany.

En efecte, es considera que aquests mateixos turistes es desplacen majoritàriament tots els caps de setmana, o durant els dies festius en període de vacances escolars o no; ens adonem que aquest problema és puntual. La seva determinació en augmentar el nombre de turistes i visitants per afavorir el desenvolupament de l'activitat econòmica, està condicionada pels dos factors següents:

La capacitat de pas admès a les fronteres, principal punt de blocatge.

La capacitat d'acollida dels turistes en les estructures d'allotjament que estan saturades durant aquests períodes.

Sembla que actualment el Principat d'Andorra està al límit de la seva capacitat en aquests dos punts per als períodes evocats. Les clienteles implicades són majoritàriament aquelles de proximitat que coneixen perfectament el problema.

Si es reconeix necessari fer evolucionar el sector viari, s'ha de vigilar que la fluïdesa buscada, permeti també a la clientela parar-se per fer les seves compres i localitzar els rètols.

El desenvolupament econòmic amb l'augment de la taxa de freqüentació turística depèn d'altres factors com per exemple el control dels fluxos gràcies a les vendes a clients llunyans. Aquest tipus de clients és molt necessari ja que sojorna en llarga durada, generalment una setmana, i es desplaça exclusivament en avió per raons de rapidesa. La proximitat d'aquest tipus de mercat està aleshores condicionat per la construcció d'una plataforma aeroportuària capaç d'acollir amb tota seguretat avions de capacitat mitjana. Privats de mitjans de transport individuals, els turistes estan obligats a utilitzar els transports públics. Aquest tipus de gestió permet el desenvolupament dels transports públics urbans i aquells dels llocs turístics. Els avantatges previsibles tenen un triple efecte: l'augment del volum de turistes, l'aplanament dels fluxos que produeix una incidència directa en la taxa d'ocupació hotelera i la millora sensible de les condicions de circulació.

La construcció aeroportuària permet també desenvolupar una clientela de moment frenada a causa de les condicions d'accés difícils. L'obertura d'aquest tipus de mercat ha de tenir efectes beneficiosos en l'economia, particularment financera i hotelera, sobretot per a Encamp, el Pas de la Casa de manera menys important encara que el túnel en facilita considerablement l'accés.

Esperant la construcció de l'aeroport i la gestió de nous mercats, la millora dels eixos viaris en el si de la parròquia, ha d'orientar-se aleshores al voltant dels cinc punts següents:

- Obrir vies de circulació per multiplicar les possibilitats d'accessos o de sortides.
- Trobar direccions de circulació afavorint la fluïdesa del tràfic actual.
- Eliminar els punts negres de retencions coneguts.
- Millorar les condicions d'estacionament amb costos acceptables.
- Crear zones especials per facilitar la càrrega i descàrrega dels vehicles.

La presa en compte d'aquests factors a curt termini, ha de permetre estabilitzar i desenvolupar sensiblement l'activitat econòmica, gràcies al trasllat de clients seduïts pels avantatges i facilitats oferts per la parròquia d'Encamp, esdevinguda una parròquia a peu de pistes, enfront de les altres parròquies.

Definició d'indicadors de nivell de servei

S'han de definir de mutu acord amb l'Agència de Mobilitat.

Definició dels nivells de qualitat de la situació futura**- Impactes ambientals**

S'han d'elaborar els corresponents estudis d'impacte ambiental que tenen en compte el territori, el sòl, les aigües superficials i subterrànies, la geologia i geomorfologia, l'aire, la fauna i la flora, el soroll i les variacions, el paisatge i diversos (com transport, il·luminació, etc.)

- Accessibilitat

Hi ha mancança de voreres per unir els nuclis més aïllats amb el centre urbà. Es destaca la zona de la Bartra, part de les vivendes situades al llarg de la carretera dels Cortals i alguns dels nuclis habitats al Mirador d'Encamp i Vila.

- Contaminació acústica

No existeix al país cap dispositiu que permeti mesurar contínuament els nivells de soroll, ni un mapa de contaminació acústica.

Dels pocs estudis de la matèria que existeixen al país, cal destacar una enquesta nacional duta a terme l'any 1997, sobre una mostra representativa de la societat andorrana, de 1.000 persones (Govern d'Andorra, 1999).

De l'enquesta es van extreure les següents conclusions:

El 32,1% de la població pateix molèsties degudes al soroll. La procedència més freqüent del soroll són les obres (33,5%) i el trànsit (23,3%).

Al nucli urbà d'Encamp, un 37,5% de les molèsties per soroll les generen les obres, un 24,3% de les molèsties les generen els propis veïns, un 19,5% el trànsit, un 8,2% els animals del veïnat, un 6,9% bars i sales de festa i un 3,6% indústries i tallers.

Mentre al nucli urbà d'Encamp els majors problemes de sorolls els generen les obres, en primer lloc, i els veïns, en segon lloc, ocupant el trànsit el tercer lloc, al Pas de la Casa, els majors problemes de soroll venen provocats pels propis veïns en primer lloc, pels bars i les sales de festes en segon lloc, ocupant les obres el tercer lloc.

Quant al soroll generat pel trànsit, aquest prové, d'una banda del motor dels vehicles i d'altra banda del fregament de les rodes amb la calçada. A partir de 60 km/h el soroll de fricció amb la calçada és superior al soroll del motor.

En condicions de circulació fluida, el soroll d'un camió correspon al de quatre cotxes a la vegada. Si el camió puja una costa, el soroll generat equival al de 20 cotxes a la vegada.

S'han realitzat mesures puntuals des del Departament de Medi Ambient del Govern i en diferents indrets del país, determinant que aquests són superiors als que recomana la OMS per a protegir la salut humana.

Des del Departament s'ha determinat que una tercera part de les persones que presenten queixes per molèsties de soroll pateixen uns nivells superiors als recomanats per la OMS (35 db(A)), sent el valor reglamentat de 27 dB(A).

Segons les mesures puntuals realitzades al carrer pel Ministeri, es pot arribar a nivells sonors de fins a 85 dB(A) i 95dB(A). Aquests nivells, segons la OMS, dificulten les possibilitats de conversa i produeixen una alteració en la comunicació de les persones.

Les mesures per a lluitar contra el soroll, passen per la implantació d'una legislació on es regulin els següents conceptes:

- Limitar l'accés de vehicles a determinats indrets. Amb el desdoblament del vial, prohibició d'entrar dins del nucli urbà de camions de gran tonatge i dels que vagin de pas

- Comunicació peatonal entre els diferents nuclis urbans: Dins d'aquesta línia de comunicació peatonal, s'ha pogut detectar algun camí que, un cop restaurat, facilitaria també aquesta comunicació peatonal.
- Potenciar la utilització de paviments asfàltics realitzats amb materials que esmorteixen el soroll de pas del trànsit.
- Limitar la implantació d'activitats comercials on es produeix un major grau de soroll a unitats d'actuació concretes.

- Contaminació atmosfèrica

Els principals causants de la contaminació atmosfèrica a Encamp, a l'igual que a la resta del país són : Trànsit / Calefaccions de gas-oil / Estacions de Servei.

Els problemes de contaminació es veuen agreujats a l'hivern, sobretot en aquells moments en què es produeix una inversió tèrmica que manté els contaminants durant un cert temps a les capes baixes de l'atmosfera.

La contaminació atmosfèrica, empitjora la qualitat de vida a les ciutats, a la vegada que afavoreix i potencia l'aparició de malalties, afectant sobretot als grups de major risc com poden ser persones amb determininats problemes de salut, gent gran o infants. En alguns casos pot arribar a ser un determinant per a la mort de persones de risc.

Per a lluitar contra aquesta contaminació, s'ha de portar a terme actuacions directes i indirectes.

Actuacions directes com limitar la circulació de vehicles dintre del nucli urbà, potenciar l'ús del transport urbà, potenciar l'ús de mitjans alternatius, com pot ésser la bicicleta, són les vies per millorar la situació.

Des del Departament de Medi ambient del Govern s'han dut a terme estudis sobre la contaminació atmosfèrica a la parròquia i sobre la evolució del soroll en les diferents vies de comunicació.

Aquests estudis, tot i què amb poques dades, serveixen per a donar un ordre de magnitud de l'estat de la contaminació atmosfèrica.

En els estudis s'estableix què les principals fonts de contaminació atmosfèrica són, a l'hivern, les calefaccions de gas-oil en primer lloc i en segon lloc el trànsit i a l'estiu s'inverteix aquesta relació.

També són generadors de contaminació atmosfèrica les gasolineres, degut als combustibles fòssils que emmagatzemen i serveixen. En concret, s'estima què el 25% del volum del combustible que es ven al país, es ven al Pas de la Casa.

Altres emissions, difícilment mesurables, ho són les generades per cremes de diferents materials, sobretot d'origen industrial i agrícola, quines, en dies d'inversió tèrmica, s'acumulen al fons de les valls.

Per a disminuir aquesta contaminació, dintre de les competències de què disposa el Comú, i amb l'objecte de millorar la qualitat de vida dels habitants de la parròquia, dintre del pla d'urbanisme es proposa reglamentar:

- Utilització de criteris de sostenibilitat en el disseny dels edificis, minimitzar l'ús de materials d'origen fòssil i prioritzar l'ús de materials amb una major eficiència des del punt de vista de l'aïllament acústic i tèrmic per, a la vegada disminuir les necessitats d'aires condicionats i de calefaccions.
- Limitar la localització de gasolineres a zones lluny dels nuclis urbans.

7. NORMATIVA

Al marge de les Ordinacions que es puguin establir en el planejament derivat de la Parròquia d'Encamp, el POUPE inclou normativa específica continguda en els articles 108, 109, 110, 111, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167 i 168, entre altres referències que es contempla amb les ordinacions reguladores de la normativa subsidiària.

8. SENYALITZACIÓ

S'incorpora la memòria adaptada dels Treballs de Senyalització per la promoció turística i patrimoni del Comú d'Encamp en la seva 1ª fase, del Departament de Serveis Exteriors, Projecte 02/98. Aquest ha de ser actualitzat i posat al dia a partir del planejament derivat.

- Informació d'entrades i sortides de la Parròquia:

- Ctra. General direcció França (Pas de la Casa - Grau Roig).
- Ctra. General direcció Andorra - Espanya.
- Ctra. de Vila.
- Ctra. de les Bons.
- Ctra. dels Cortals.

- Informació de punts característics de la vila:

- Llocs d'interès esportiu.
- Llocs d'interès cultural.
- Llocs d'interès administratiu.
- Centres de Salut / Farmàcies.
- Centre Urbà.
- Llocs d'interès monumental.
- Urbanitzacions.
- Pobles i barris.
- Cementiri.
- Activitats de natura.
- Aparcaments.
- Oficina de Turisme.
- Col.legis.

- Valoració visual del patrimoni d'interès cultural i esportiu:

- El Romànic.
- Les activitats esportives (hivern/estiu).

- Informació Hotelera:

Es contempla l'accés a tots els establiments d'allotjament de visitants.

A partir d'aquests conceptes s'entrellaça la senyalització informativa de tal forma que sigui possible localitzar la destinació d'una manera fàcil i per l'itinerari més adient que una bona fluïdesa del trànsit.

Lògicament no tots els llocs que s'han enunciat, tenen el mateix pes específic en quant a la importància es refereix, per això, en alguns casos la informació apareix llunyana del mateix i en altres solament al desviament del carrer o avinguda principal, però sempre amb el principi bàsic de la senyalització, en el qual s'indica que una vegada ofertada una informació de destinació, aquesta no ha de desaparèixer fins arribar al mateix.

Totes les indicacions estan realitzades basant-se en la canalització de la circulació per les principals vies, l'usuari i resident lògicament utilitza la seva habitual ruta fins el seu destí, però s'aconsegueix un trànsit més fluid gràcies a la utilització general d'aquestes vies pel trànsit de pas i pel visitant.

En el cas de la senyalització direccional, els mòduls s'ordenen de dalt a baix de la següent manera:

- 1r Mòduls amb indicacions de fletxa al front.
- 2n Mòduls amb indicacions de fletxa a l'esquerra.
- 3r Mòduls amb indicacions de fletxa a la dreta.

Si hi ha més d'un mòdul amb fletxa en el mateix sentit, aquests grups s'ordenen per colors atenent al següent ordre:

- 1r Mòduls amb fons BLANC (destinacions urbanes urbanitzacions, etc.).
- 2n Mòduls amb fons GROC (llocs d'interès per viatgers, hotels, etc.).
- 3r Mòduls amb fons TARONJA (llocs d'interès esportiu).
- 4t Mòduls amb fons VIOLAT (llocs d'interès cultural i monumental).
- 5è Mòduls amb fons CASTANY (llocs d'interès ecològic).

S'avancen els diferents equips que s'apliquen pel tractament de cada tipus d'informació i la posterior execució, presentant apartats específics de les característiques tècniques i dissenys.

- a) Senyalització informativa:
 - Conjunts, pals i plafons d'alumini amb cara d'informació reflexiva, possibilitat de simple a doble cara.
 - Conjunts direccionals bupal per a la utilització, qual la informació a presentar resulti excessiva o quan l'estètica i l'espai d'ubicació ho demanin.
- b) Plaques d'identificació:
 - Placa d'identificació simple en banderola 8núm. 6).
 - Placa d'identificació bupal, amb utilització principalment per informació.
- c) Equips per a la valoració i promoció turística:
 - Plafó d'animació d'entrada i benvinguda (núm. 1).
 - Plafó d'agermanament (núm. 2).
 - Plafó/monòlit d'entrada als pobles (núm. 3).
 - Plafó d'entrada estacions d'esquí (núm. 11).
 - Placa d'identificació simple en banderola 8núm. 6).
- d) Directoris / Planímetres:
 - De caràcter urbà (núm. 4).
 - De caràcter ecològic i mediambiental (núm. 5).
- e) Equips urbans:
 - Marquesines de parada d'autobús (núm. 10).
 - Balises de parada d'autobús (núm. 9).

S'utilitzen materials i acabats amb garantia de llarga duració dels equips, evitant l'envelliment precoç, a causa dels agents atmosfèrics.

A aquests materials se n'hi afegeixen altres com la fusta i el metacrilat per crear un acabat estètic.

Pautes utilitzades pel tractament particular dels dos principals nuclis de la Parròquia d'Encamp:

- Comú d'Encamp (Vila, Encamp, Les Bons, La Mosquera i el Tremat).
- Pas de la Casa – Grau Roig.

Críteris d'implantació i informació a la senyalització informativa

Composició

La composició gràfica dels senyals informatius segueixen certes regles que garanteixen un resultat final en el qual la visibilitat, la claredat i la uniformitat arriben a unes quotes acceptables.

- Situació de fletxes i símbols.
- Separació entre línies.
- Separació entre paraules i símbols.
- Marges superiors, inferiors i laterals.
- Alineacions verticals.

Utilització de símbols

L'ús de pictogrames internacionals als cartells informatius és una pràctica que ens permet expressar per mitjà d'un sol símbol, tot el que necessitaria diverses paraules en diversos idiomes, a més a més de ser una tècnica habitual a tots els països.

Situació

Els conjunts direccionals estan situats generalment, a la mateixa intersecció o una distància anterior a la mateixa, no superior als 50 metres (depenent de la utilització de fletxes o rectangles).

Número de conjunts

Quan l'espai disponible ho permet, el número d'indicacions és elevat i, la velocitat per a la seva legitimitat adequades, disposar de la utilització de conjunts bupal que suporten un major número d'informacions. Aquesta pràctica esta reservada a la informació hotelera i comercial.

Dimensions

Tots el mòduls que componen un mateix conjunt han de tenir les mateixes dimensions, amb independència de la longitud dels noms utilitzats.

Alçada dels senyals

L'alçada dels senyals, ve obligada en alguns casos per la necessitat d'evitar que els vianants es puguin donar un cop al cap amb ells. Això fa que els senyals monopal, s'hagin de col·locar amb una alçada lliure entre la vorera i la vora inferior del senyal de 2,2 m, com a mínim.

En el cas de que la col·locació s'efectuï en una illeta o en una zona que possibilita el trànsit de vianants sense destorbar, aquesta distància pot ser sensiblement menor arribant a una alçada mínima al voltant de 1 m.

Visibilitat nocturna

Tots els senyals d'orientació, han de ser visibles, tant de dia com de nit. Aquesta visibilitat no ha de limitar-se ni a les inscripcions ni als símbols, sinó que s'ha d'estendre als colors de fons, orles i fletxes.

Per fer visibles aquests senyals, s'utilitza la il·luminació o la retroreflexió.

Senyalització i Publicitat

La publicitat adossada als senyals és totalment negativa per l'atenció del conductor. No obstant la situació d'una urbanització, un restaurant, un hotel, etc., és en molts casos una informació d'utilitat i fins i tot turística.

Per tant, s'han d'incorporar aquests tipus de senyals complint una sèrie de condicions sobre disseny i dimensions indicades on s'especifiqui el servei o l'activitat que es pot oferir a l'usuari, no és permeti la utilització de tipologies dels textos ni anagrames especials, i sobre tot, que s'integri degudament als conjunts unitaris.

Relació d'elements considerats per a Encamp:

La via principal de trànsit que travessa el Comú d'Encamp, és a dir, l'avinguda Copríncep, ens marca clarament el sentit del trànsit sobre els desviaments cap als diferents llocs de destinació i interès.

Des d'aquesta via s'indica les sortides cap a les diferents zones, tals com Vila, El Tremat, Les Bons i Els Cortals.

La majoria de les vies secundàries que surten de l'avinguda Copríncep, tenen doble sentit de circulació i amplada suficient, pel qual la canalització del trànsit vers els diferents llocs d'interès, no presenta grans dificultats i en quasi tots els casos l'orientació fins aquest punts és realitza pel camí més directe.

Un cop realitzat el projecte, apareixen un total de:

- 51 Conjunts (48 monopal i 3 bupal).
- 02 Planímetres d'Informació Hotelera.
- 09 Directoris Planímetres (7 naturals i 2 urbans).
- 02 Panells de benvinguda.
- 11 Plaques d'identificació (8 simples + 3 complets).
- 02 Plafons d'agermanament.
- 04 Plafons d'entrada al Poble.

Per a la senyalització informativa s'ha escollit dos tipus de subjecció monopal i bupal, utilitzant dues gammes de productes diferents, aquesta elecció ve marcada per la quantitat d'informació i el lloc d'ubicació del conjunt.

LLOCS D'INTERÈS (ENCAMP)

- | | |
|---------------------------------|--|
| 01 – Església de Santa Eulàlia. | 14 – Jardí d'infants. |
| 02 – Càmping Internacional. | 15 – Cementiri. |
| 03 – Museu de l'Automòbil. | 16 – Sant Romà de Vila. |
| 04 – Sala d'Activitats. | 17 – Capella de Sant Romà de Les Bons. |
| 05 – Complex esportiu. | 18 – Torre dels Moros. |
| 06 – Col.legi. | 19 – El Colomer. |
| 07 – Comú d'Encamp. | 20 – Sant Jaume dels Cortals. |
| 08 – Policia / Correus. | |
| 09 – Informació turística. | |
| 10 – Centre de Salut. | |
| 11 – Capella de Sant Miquel. | |
| 12 – Molí del Guillem. | |
| 13 – Col.legi. | |

RELACIÓ D'HOTELS (ENCAMP)

- 01 – Hotel Encamp.
- 02 – Hotel Montecarlo.
- 03 – Apartaments l'Orri.
- 04 – Hotel Progrés.
- 05 – Hotel Comtes de Foix.
- 06 – Hotel Riu Blanc.
- 07 – Hotel Benito.
- 08 – Hotel La Mola.
- 09 – Residència Roc Arnau.
- 10 – Aparthotel El Pedral.
- 11 – Pere d'Urg.
- 12 – Hotel París.
- 13 – Hotel Alís.
- 14 – Hotel Montalarí.
- 15 – Hotel Univers.
- 16 – Hotel França.
- 17 – Hotel Helena.
- 18 – Hotel Itàlia.
- 19 – Hotel Guillem.
- 20 – Hotel Rosaleda.
- 21 – Residència Relax.
- 22 – Hotel Coray.
- 23 – Hotel Griu
- 24 – Hotel Milà.
- 25 – Hotel Cònsol.

RELACIÓ D'APARCAMENTS (ENCAMP)

- P1 – Prat de l'Areny (4)
- P2 – Aparcament del Tremat
- P3 – Terres Primeres baix
- P4 – Terres Primeres dalt
- P5 – Prat del Pont
- P6 – Prat Espialassos
- P7 – Prat de Tribala
- P8 – Aparcament vertical dels Arínsols
- P9 – Aparcament del complex esportiu i sociocultural
- P10 – Aparcament (Càmping Meritxell)

Els elements considerats pel Pas de la Casa així com els que facin falta a les dues localitats i en la resta del territori de la Parròquia seran detallats en el planejament derivat que ha de fer-se al respecte.

Contingut general

Volum I	Memòria
Volum II	Normes Urbanístiques i Ordinacions Reguladores de la Normativa Subsidiària de Rehabilitació
Volum III	Ordinacions Reguladores de la Normativa Subsidiària de les Unitats d'Actuació en Sòl Urbà Consolidat
Volum IV	Ordinacions Reguladores de la Normativa Subsidiària de les Unitats d'Actuació en Sòl Urbà Consolidat Condicionat
Volum V	Ordinacions Reguladores de la Normativa Subsidiària de les Unitats d'Actuació en Sòl Urbà No Consolidat
Volum VI	Ordinacions Reguladores de la Normativa Subsidiària de les Unitats d'Actuació en Sòl Urbanitzable
Volum VII	Ordinacions Reguladores de la Normativa Subsidiària de les Unitats d'Actuació en Sòl Urbanitzable (continuació)
Volum VIII	Ordinacions Reguladores de la Normativa Subsidiària de les Àrees Diferenciades en Sòl No Urbanitzable
Volum IX	Plànols d'Informació, Ordenació i Mobilitat
Volum X	Catàleg Comunal d'Edificis, Espais i Elements d'Interès Històric, Monumental i Cultural
Volum XI	Catàleg Comunal dels Espais, Elements i Itineraris d'Interès Natural i Ambiental i Mesures de Protecció en relació al Medi Ambient, la Conservació de la Natura, la Fauna i els Ecosistemes
Volum XII	Pla de Mobilitat