

**Ajuntament de  
Cassà de la Selva**

Òrgan: Ple  
Caràcter: Sessió Ordinària  
Data: 25 de novembre de 2021  
Expedient núm. X2021002891 - X2021002891  
Per Unanimitat  
Aprovat Per 17 Vots A Favor (Robert Mundet Anglada, Joan Casabo Fuguet, Silvia Martí Suñer, Christian Cortes De La Fuente, Marià Montsuñer Gonzalez, Joan Ignasi Gispert Lloveras, Nuria Salvans Perez, Lourdes Martín Toro, Carla Matilla Rubirola, Martí Valles Prats, Silvia Soliguer Fernandez, Pau Presas Bertran, Meritxell Rabionet Frigola, Josep Ferrer Serra, Silvia Simon Rabaseda, Joan Cañigueras Casellas, Helga Nuell Turon)

**ACORD****Títol:**

APROVACIÓ DEL DOCUMENT PLA DE MOBILITAT URBANA. MAIG DE 2018

**Text:**

**PROPOSTA D'ACORD D'APROVACIÓ DEL DOCUMENT "ESTUDI DE MOBILITAT URBANA DE CASSÀ DE LA SELVA MAIG DE 2018", REDACTAT PER ASSESSORIA D'INFRASTRUCTURES I MOBILITAT**

**FETS I FONAMENTS DE DRET**

Vist l'informe jurídic del Cap de serveis jurídics de data 18 de novembre de 2021 que disposa:

"Vist el document "ESTUDI DE MOBILITAT URBANA DE CASSÀ DE LA SELVA. MAIG DE 2018", redactat per Assessoria d'Infraestructures i Mobilitat i entregat a l'Ajuntament de Cassà de la Selva, amb registre d'entrada E2021002471, el 24 de març de 2021.

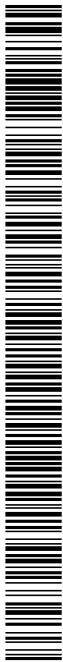
Atesa la voluntat del Govern Municipal de sotmetre el referit document a aprovació del Ple municipal.

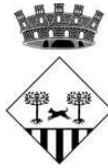
Atès el que disposa la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la Mobilitat, els Ajuntaments poden aprovar Plans de Mobilitat Urbana amb els requisits de l'article 9 del referit text legal, la qual cosa no és el supòsit en que ens trobem.

Per a aprovació d'aquest document "ESTUDI DE MOBILITAT URBANA DE CASSÀ DE LA SELVA. MAIG DE 2018", que no te cap dels efectes de norma legal, no hi ha cap procediment reglat.

Per la qual cosa a proposta del Govern Municipal informo favorablement que es proposi a la Comissió Informativa General del Ple municipal l'adopció del següent acord:

Rbla. Onze de Setembre, 107 17244 - Cassà de la Selva Tel: 972 46 00 05 Fax: 972 46 37 08  
CIF: P1704900-H Correu: ajuntament@cassa.cat





## Ajuntament de Cassà de la Selva

**PRIMER.-** Aprovar l'“ESTUDI DE MOBILITAT URBANA DE CASSÀ DE LA SELVA. MAIG DE 2018”, redactat per Assessoria d'Infraestructures i Mobilitat i entregat a l'Ajuntament de Cassà de la Selva, amb registre d'entrada E2021002471, el 24 de març de 2021.

**SEGON.-** Publicar al Portal de Transparència Municipal l'acord d'aprovació i el document “ESTUDI DE MOBILITAT URBANA DE CASSÀ DE LA SELVA. MAIG DE 2018”, fent constar que aquest document no té caràcter de norma legal.”

Per tot això, **S'ACORDA:**

**PRIMER.-** Aprovar l'“ESTUDI DE MOBILITAT URBANA DE CASSÀ DE LA SELVA. MAIG DE 2018”, redactat per Assessoria d'Infraestructures i Mobilitat i entregat a l'Ajuntament de Cassà de la Selva, amb registre d'entrada E2021002471, el 24 de març de 2021.

**SEGON.-** Publicar al Portal de Transparència Municipal l'acord d'aprovació i el document “ESTUDI DE MOBILITAT URBANA DE CASSÀ DE LA SELVA. MAIG DE 2018”, fent constar que aquest document no té caràcter de norma legal.”

Signat electrònicament,

Signat electrònicament,



# Estudi de Mobilitat Urbana de Cassà de la Selva



Maig de 2018





# CRÈDITS

## Direcció facultativa

### Ajuntament de Cassà de la Selva

**Emili Mató**

Regidor de Promoció Econòmica, Urbanisme i Mobilitat

### Polícia Local de Cassà de la Selva

**Joan Mora**

Cap de la Policia de Cassà de la Selva

## Equip redactor

### Assessoria d'Infraestructures i Mobilitat

**José Antonio Malo Gaona**

Enginyer de Camins, Canals i Ports  
Director

**Martí Roscadell i García**

Enginyer de Camins, Canals i Ports

**Jordi Porta Pruna**

Tècnic de Mobilitat

**Raúl Cabeza Santano**

Delineant





## ACRÒNIMS

C/D	Càrrega i descàrrega
DNM	Directrius Nacionals de Mobilitat
DTES	Departament de Territori i Sostenibilitat
DUM	Distribució Urbana de Mercaderies
IDESCAT	Institut d'Estadística de Catalunya
IMD	Intensitat Mitjana de Diària
PK	Punt Quilomètric
PLSV	Pla Local de Seguretat Viària
PMR	Persona de Mobilitat Reduïda
SCT	Servei Català del Trànsit
TM	Terme Municipal



# ÍNDEX

<b>MEMÒRIA.....</b>	<b>7</b>
<b>1. INTRODUCCIÓ .....</b>	<b>9</b>
1.1. JUSTIFICACIÓ DE LA REDACCIÓ DE L'ESTUDI DE MOBILITAT URBANA.....	9
1.2. ANTECEDENTS .....	9
1.3. OBJECTIUS DE L'ESTUDI.....	10
1.4. PRINCIPIS DIRECTORS DE LA PLANIFICACIÓ DE LA MOBILITAT.....	10
1.4.1. <i>Competitivitat</i> .....	11
1.4.2. <i>Integració social</i> .....	11
1.4.3. <i>Qualitat de vida</i> .....	12
1.4.4. <i>Salut</i> .....	12
1.4.5. <i>Seguretat</i> .....	13
1.4.6. <i>Sostenibilitat</i> .....	13
<b>2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA.....</b>	<b>15</b>
2.1. SITUACIÓ GEOGRÀFICA I ESTRUCTURA TERRITORIAL.....	15
2.1.1. <i>Principals infraestructures</i> .....	15
2.1.2. <i>Estructura urbana</i> .....	16
2.2. ANÀLISI ECONÒMICA.....	16
2.3. ESTRUCTURA I DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ.....	18
2.4. EQUIPAMENTS I CENTRES DE GENERACIÓ I ATRACCIÓ DE VIATGES .....	20
2.4.1. <i>Escoles i instituts</i> .....	20
2.5. EIXOS I ZONES COMERCIALS.....	21
2.5.1. <i>Nucli urbà – Plaça de la coma</i> .....	21
2.5.2. <i>Mercat</i> .....	21
2.5.3. <i>Resta del municipi</i> .....	22
2.6. ZONES VERDES I ESPAIS LLIURES.....	22
2.6.1. <i>Vies verdes i Pirinexus</i> .....	22
2.6.2. <i>Altres rutes turístiques</i> .....	23
2.6.3. <i>Polígons industrials</i> .....	24
2.7. PARC DE VEHICLES I DADES DE MOTORITZACIÓ .....	25
<b>3. ANÀLISI DE LA MOBILITAT A PEU .....</b>	<b>27</b>
3.1. OFERTA DE LA XARXA DE VIANANTS .....	27
3.1.1. <i>Tipologia viària</i> .....	28
3.1.2. <i>Passos de vianants</i> .....	30
3.1.3. <i>Altres punts a destacar</i> .....	34
3.2. ESTUDI DE CAMINS ESCOLARS.....	37
3.2.1. <i>Camins Escolars</i> .....	37
3.2.2. <i>Zones de Petó i Adéu</i> .....	38
3.2.3. <i>Enquestes de mobilitat</i> .....	39
3.2.4. <i>Aranya de transit escolar</i> .....	44
3.3. DEMANDA A LA XARXA DE VIANANTS .....	46
3.4. DIAGNOSI DE LA XARXA DE VIANANTS .....	49
<b>4. ANÀLISI DE LA MOBILITAT EN BICICLETA .....</b>	<b>51</b>
4.1. OFERTA DE LA XARXA CICLISTA .....	51
4.1.1. <i>Camí verd</i> .....	51
4.1.2. <i>Pista Bici</i> .....	52
4.1.3. <i>Carril bici protegit</i> .....	52
4.1.4. <i>Carril bici protegit en contrasentit – compartit amb vianants</i> .....	53
4.1.5. <i>Carril bici</i> .....	53
4.1.6. <i>Carrer de Zona 30</i> .....	54
4.1.7. <i>Vorera Bici</i> .....	55
4.1.8. <i>Carrer de Convivència</i> .....	56



4.2. OFERTA D'APARCAMENT PER A BICICLETES .....	57
4.2.1. <i>Curiositats</i> .....	58
4.3. DEMANDA A LA XARXA CICLISTA .....	59
4.4. DEMANDA D'APARCAMENT DE BICICLETES .....	60
4.5. DIAGNOSI DE LA XARXA CICLISTA .....	60
4.5.1. <i>Bones practiques</i> .....	60
4.5.2. <i>Punts a millorar</i> .....	62
4.6. DIAGNOSI D'APARCAMENT PER A BICICLETES .....	71
<b>5. ANÀLISI DE LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT.....</b>	<b>73</b>
5.1. XARXA DE VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS .....	73
5.1.1. <i>Vies d'accés</i> .....	73
5.1.2. <i>Xarxa primària: principals vies urbanes</i> .....	74
5.1.3. <i>Xarxa secundària: vies col·lectores o distribuïdores</i> .....	75
5.1.4. <i>Xarxa veïnal i xarxa pacificada</i> .....	78
5.2. DEMANDA EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT.....	80
5.2.1. <i>Intensitats de circulació de les carreteres</i> .....	80
5.2.2. <i>Intensitats de circulació del municipi</i> .....	81
5.2.3. <i>Capacitats de vials i saturació</i> .....	83
5.3. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT.....	84
<b>6. ANÀLISI DE L'APARCAMENT.....</b>	<b>87</b>
6.1. PRINCIPALS BOSSES D'APARCAMENT.....	87
6.1.1. <i>Identificació de les bosses</i> .....	87
6.1.2. <i>Demanda diürna de les bosses d'aparcament</i> .....	89
6.1.3. <i>Demanda nocturna de les bosses d'aparcament</i> .....	90
6.2. APARCAMENT EN CALÇADA AL CENTRE URBÀ .....	90
6.2.1. <i>Oferta disponible en calçada</i> .....	90
6.2.2. <i>Estudi de la demanda d'ús de la zona blava</i> .....	93
6.3. DIAGNOSI DE L'APARCAMENT.....	96
<b>7. PROPOSTES D'ACTUACIÓ .....</b>	<b>99</b>
7.1. PROPOSTES DE MOBILITAT A PEU .....	99
7.2. PROPOSTES DE MOBILITAT EN BICICLETA .....	101
7.3. PROPOSTES DEL VEHICLE PRIVAT .....	105
7.4. PROPOSTES D'APARCAMENT .....	108

## ANNEXES

ANNEX 1 – COMPTATGES DE VIANANTS

ANNEX 2 – AFORAMENTS DE VEHICLES

ANNEX 3 – FITXA ROTACIONAL D'APARCAMENT

# MEMÒRIA







# 1. INTRODUCCIÓ

## 1.1. Justificació de la redacció de l'estudi de mobilitat urbana

La Llei 9/2003 de la mobilitat, té per objecte establir els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i la seguretat, i determinar els instruments necessaris perquè la societat catalana assoleixi els dits objectius i per garantir a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles.

Aquests instruments de planificació han de concretar, per a l'àmbit territorial que en cada cas els correspongui, l'aplicació dels objectius de mobilitat d'aquesta Llei mitjançant l'establiment de directrius, objectius temporals, propostes operatives i indicadors de control. Els instruments de planificació són els següents:

- Les directrius nacionals de mobilitat.
- Els plans directors de mobilitat.
- Els plans específics.
- Els plans de mobilitat urbana.

Els plans de mobilitat urbana són el document que configura les estratègies de mobilitat sostenible a nivell municipal. L'elaboració i l'aprovació dels plans de mobilitat urbana són obligatòries per als municipis que, d'acord amb la normativa de règim local o el corresponent pla director de mobilitat, hagin de prestar servei de transport col·lectiu urbà de viatgers.

Pel cas concret del municipi de Cassà de la Selva, no es d'obligada redacció un pla de mobilitat urbana. No obstant, el municipi manifesta el seu interès per la mobilitat mitjançant la redacció d'un estudi de mobilitat (EdM) amb la voluntat de un planejament més coherent en el desenvolupament del municipi, definir un model de mobilitat sostenible i en general seguir els principis i els objectius continguts en la Llei 9/2003 de mobilitat.

## 1.2. Antecedents

En els últims anys s'han elaborat diversos documents que han analitzat diferents aspectes de la mobilitat a Cassà de la Selva:

- 2009: Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) del POUM de Cassà de la Selva (INTRA).
- 2000: Pla d'Acció Local per a la Sostenibilitat de Cassà de la Selva
- 2009: Pla d'Accessibilitat per a la supressió de barreres arquitectòniques a la via pública de Cassà de la Selva (M. Mercè Coromines i Noguera – Arquitecta).
- 2015: Pla Local de Seguretat Viària (PLSV) (Servei Català de Trànsit - AIM)
- 2017: Pla Estratègic de Cassà de la Selva, aprovat per unanimitat el 2017 per tot el ple municipal (Neòpolis). On el seu apartat 3.5.1: Ordenament de la mobilitat al municipi, cita textualment: *“Consolidar i garantir millores pel que fa a la gestió de la mobilitat a Cassà de la Selva, mitjançant el desplegament del Pla de Mobilitat. En línies generals es tracta d'establir prioritats clares pel que fa a l'ocupació i ús de l'espai públic en termes de*



*mobilitat (reduint de forma realista i progressiva el protagonisme dels vehicles motoritzats a favor dels vianants), eliminar barreres arquitectòniques, apostant per la mobilitat sostenible, etc.”*

### 1.3. Objectius de l'Estudi

Els objectius que persegueix el present estudi son els següents:

- Realitzar una diagnosi actualitzada de les disfuncions del sistema de mobilitat a l'àrea urbana de Cassà de la Selva, incorporant específicament les percepcions dels problemes per part de la ciutadania.
- Proposar els objectius i estratègies que han de guiar la planificació de la mobilitat al municipi, d'acord amb els principis directors de la mobilitat establerts per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, i buscant el major consens possible entre la ciutadania, les entitats i representants sectorials, les forces polítiques i els tècnics municipals de Cassà de la Selva.
- Proposar actuacions concretes que desenvolupin els objectius i estratègies del pla, i formular un programa d'actuació.

### 1.4. Principis directors de la planificació de la mobilitat

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, també estableix els principis, els objectius i els altres requisits específics que han de desenvolupar els corresponents instruments de planificació de la mobilitat i, entre aquests, els plans de mobilitat urbana sostenible. El propòsit bàsic de la Llei 9/2003 es pot resumir com la determinació de millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport. El present apartat és una adaptació del text de la "Guia bàsica per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana", editada el juliol de 2006 pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

La Llei 9/2003 dibuixa les línies mestres d'una estratègia que respon als principis següents:

- a) Competitivitat
- b) Integració social
- c) Qualitat de vida
- d) Salut
- e) Seguretat
- f) Sostenibilitat

Aquests sis elements, que es desenvolupen tot seguit, agrupen tot allò que la mobilitat i el transport poden aportar o sostreure a la societat. L'estudi de Mobilitat de Cassà de la Selva, buscarà establir aquelles mesures que, segons la configuració actual, maximitzen el saldo positiu d'aquest balanç i, per tant:

- a) Configuren un model de transport més eficient per a millorar la competitivitat del sistema productiu.

- b) Augmenten la integració social tot aportant una accessibilitat més universal.
- c) Incrementen la qualitat de vida dels ciutadans.
- d) No comprometen les condicions de salut dels ciutadans.
- e) Aporten més seguretat en els desplaçaments.
- f) Estableixen unes pautes de mobilitat més sostenibles.

### 1.4.1. Competitivitat

La competitivitat del sistema productiu està molt vinculada a l'existència d'un sistema de transport eficient, és a dir, que porti la màxima funcionalitat amb el menor cost global (individual i social) possible. Com a element fonamental de suport del sistema productiu, el transport ha de permetre:

- Distribuir eficaçment les matèries primeres i manufacturades, en un temps i uns preus raonables.
- Accedir, els treballadors, als seus centres de treball amb la menor incertesa possible i en unes condicions de seguretat acceptables, tenint en compte la pèrdua de productivitat derivada dels accidents *in itinere*.

Al conjunt de Catalunya hi ha dos factors que en l'actualitat posen de manifest que el sistema de transport no disposa d'una organització prou eficient per a implantar-lo com l'element potenciador de la competitivitat que hauria de ser:

- La congestió habitual dels principals corredors viaris i accessos als nuclis urbans, la qual cosa provoca un increment notable del temps exigut per als desplaçaments.
- El fet que el preu del transport (és a dir, el cost individual) estigui bastant per sota del seu cost real (el cost global).

Tots dos factors són esmentats també al Llibre blanc del transport de la Unió Europea com a principals amenaces a la competitivitat dels sectors econòmics dependents del transport. El mateix Llibre blanc estudia diverses estratègies aplicables per a invertir la situació actual, i és un factor comú en cadascuna la necessitat d'establir una tarifació adequada del transport, especialment per carretera.

En aquest sentit, la utilització del preu del transport com a instrument per a modular la demanda del sistema ha de permetre incrementar l'eficiència, a més d'intervenir sobre l'equilibri entre funcionalitat i cost:

- Un sistema de transport excessivament barat incentiva que se'n faci un ús indiscriminat (ineficient) i dona peu als episodis recurrents de congestió, és a dir, a una pèrdua de funcionalitat que al seu torn reverteix en el balanç de costos de tots els usuaris.
- I a l'inrevés, un preu massa elevat restringeix el nombre d'usuaris que poden accedir al sistema de tal manera que no se n'aprofita la capacitat.

### 1.4.2. Integració social

Quan l'accessibilitat no és universal esdevé un element generador d'exclusió social. Aquells ciutadans que, per motius diversos, tenen dificultats per desplaçar-se pel territori veuen reduïdes les seves possibilitats de desenvolupament personal, social i laboral. Aquesta incidència la



pateixen especialment les persones de mobilitat reduïda, és a dir, aquelles que per motius de salut tenen una dificultat addicional per poder desplaçar-se autònomament.

Però al mateix temps hi ha diferències entre territoris en la dotació de serveis de transport col·lectiu, que és el mode de transport amb un accés més universal. En aquells indrets on l'oferta és escassa, el fenomen d'exclusió generat tendeix a concentrar-se sobre els sectors socials de menys renda a causa de la dificultat particular que tenen per disposar de vehicle privat, de manera que s'accentuen encara més els fenòmens de divergència social.

A més de les conseqüències personals i socials, la manca d'accessibilitat té efectes negatius sobre la competitivitat del sistema productiu per dos mecanismes diferents:

- redueix el mercat laboral tant dels treballadors com de les empreses i limita alhora la possibilitat d'ajustar òptimament els perfils dels treballadors i els llocs de treball.
- comporta un increment de la despesa pública en protecció social que cal revertir amb els corresponents instruments fiscals.

Cal vetllar, doncs, perquè l'accessibilitat no esdevingui un factor d'exclusió social, cosa que implica prioritzar les actuacions per a millorar l'abast i el servei dels modes de transport d'accés més universal, i evitar al mateix temps les redistribucions de renda regressives en l'assignació de recursos als diferents modes de transport i territoris. En particular, cal posar un especial èmfasi en la idea d'universalitzar l'accés al treball com a principal mecanisme d'integració en la societat moderna.

### 1.4.3. Qualitat de vida

El sistema de transport és un element que tant pot aportar com sostreure allò que coneixem com a qualitat de vida:

- D'una banda, habilita la possibilitat de desplaçar-se i, per tant, de dur a terme totes aquelles activitats que els ciutadans necessiten o volen fer. Desplaçar-se és un fet quotidià per als ciutadans (i també un dret) però no és una finalitat en si mateix (tret de casos molt particulars), sinó una activitat "pont" entre altres que realment es vol dur a terme. Així, s'espera realitzar els desplaçaments de la forma més ràpida i còmoda possible i, al mateix temps, amb una incertesa mínima, és a dir, tenint la seguretat que els serveis de transport funcionen de la manera prevista: en termes d'horaris, freqüència, seguretat, etc.
- D'altra banda, les infraestructures i els serveis de transport generen un important impacte en la qualitat de l'entorn i el paisatge: fraccionen el territori i acoten la disponibilitat d'espais lliures per a l'ús social. Però aquesta degradació també es produeix en les àrees pròpiament urbanes, principalment a causa del soroll i altres elements contaminants. Aquests impactes negatius afecten tots els ciutadans, amb independència que siguin o no usuaris del mitjà de transport que els origina.

Tot el que s'ha exposat comporta que la planificació dels sistemes de transport consideri simultàniament els impactes positius i negatius. Si només s'atén a un dels dos tipus d'impacte, les demandes per a la seva millora tendeixen a esdevenir infinites. La contraposició de tots dos aspectes ha de permetre assolir un punt d'equilibri socialment acceptable, i això comporta indefugiblement enfortir la participació, el diàleg i el consens de tots els sectors socials implicats.

### 1.4.4. Salut

El funcionament dels mitjans de transport motoritzats produeix emissions gasoses i sonores que poden ser nocives per a la salut. Encara que les persones afectades per malalties imputables a la contaminació generada pel transport no sempre puguin percebre una relació directa amb la causa, es calcula que aquestes malalties poden tenir un impacte equiparable al que causen els accidents viaris.

Els perjudicis que causen en la salut i el benestar de les persones i, de retruc, en la productivitat de les empreses, així com la pressió més gran sobre el sistema sanitari que se'n deriva, fan necessari abordar la reducció de les emissions del transport. En línia amb aquest propòsit, pot ser útil l'aplicació d'instruments econòmics que, d'una banda, estimulin l'ús de vehicles amb menor poder contaminant i, de l'altra, permetin la internalització dels costos socials i ambientals esmentats.

També cal tenir present l'efecte positiu sobre la salut que es deriva de caminar i utilitzar la bicicleta i, per tant, la conveniència d'estimular-ne l'ús mitjançant la dotació de xarxes d'itineraris segurs per a vianants i ciclistes.

#### **1.4.5. Seguretat**

Els accidents de trànsit són avui en dia un cost social de primer ordre. La reducció de l'accidentalitat ha esdevingut una línia d'acció prioritària, tal com es fa palès en el Pla de seguretat viària de Catalunya i en el Llibre blanc del transport de la Unió Europea, on es marquen els següents objectius:

- El pla estratègic de seguretat viària de Catalunya 2014-2020 té com a principal objectiu reduir com a mínim el 50% dels morts i les víctimes que s'han registrat el 2010.
- El pla de seguretat viària de Catalunya 2017-2019 té com a principal objectiu reduir com a mínim el 15% dels morts i les víctimes que s'han registrat el 2010.
- L'informe d'avaluació i actualització del Pla Local de Seguretat Viària (2012)
- Llibre Blanc del Transport, anomenat Pla Transport 2050, té per objectiu que no hi hagi cap mort per accident de trànsit a l'any 2050.

El nombre d'accidents imputables a un mitjà de transport és directament proporcional al nombre d'usuaris-quilòmetre. La gravetat dels accidents també és directament proporcional a la velocitat. Aquesta constatació perfila les dues línies d'acció possibles per a reduir l'accidentalitat dels mitjans de transport:

La primera implica el traspàs de desplaçaments cap a mitjans amb una menor accidentalitat, o sigui, cap al transport col·lectiu i els mitjans no motoritzats.

La segona es fonamenta en l'adequació de la velocitat i la millora de les condicions de seguretat intrínseques de cada mitjà i d'aquells punts on conflueix l'ús de diferents mitjans. Consisteix principalment a eliminar els punts negres del sistema viari, a segregar i prioritzar l'espai dels diferents mitjans on els usos conflueixen, a incrementar la tasca pedagògica sobre els usuaris, a enfortir el sistema preventiu i sancionador dels infractors i a introduir noves tecnologies per a la seguretat.

#### **1.4.6. Sostenibilitat**

Els criteris de sostenibilitat són integrats pel Llibre blanc del transport de la UE on s'emfatitza la necessitat d'aconseguir que el creixement de l'economia es desacobli de l'increment paral·lel dels



fluxos del transport que actualment s'experimenta. Això permetria assolir un sistema de transport més eficient, és a dir, que impulsi més treball per unitat d'extracció de recursos i deposició de contaminants materials i energètics. Al mateix temps, aquest desacoblament aporta al teixit productiu un avantatge competitiu en vista d'un escenari econòmic proper marcat per l'increment dels costos del transport.

En el marc d'aquest principi també s'han d'incloure els objectius de reducció d'emissions d'efecte hivernacle establerts al Protocol de Kyoto, que en el cas espanyol suposen un increment d'aquestes emissions del 15% respecte del valor de 1990 per al període 2008-2012. Tanmateix, la tendència actual apunta que aquest líndar se superarà àmpliament si no s'apliquen les mesures adients. Per a convergir cap als objectius apuntats i per a assolir, per tant, una equitat intergeneracional, és necessari prioritzar l'ús dels modes de transport de menys intensitat energètica, menys emissió de contaminants i menys ocupació de territori.



## 2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA

### 2.1. Situació geogràfica i estructura territorial

El municipi de Cassà de la Selva, ocupa una extensió de aproximada de 45,2 Km<sup>2</sup>. Està situat al sud de la comarca del Gironès. Es localitza a uns 14,7 km del centre de Girona i a 21 km de la mar Mediterrània, a Sant Feliu de Guíxols.

S'emplaça en una zona planera, limitant amb el Massís de les Gavarres al nord del municipi. Es troba limitat pels termes municipals de Llambies, Camp Llong i Sant Andreu de Salou i Llagostera (compartint comarca del Gironès), amb Caldes de Malavella (comarca de la Selva) i amb Santa Cristina d'Aro i Sant Sadurn de l'Heura (comarca del Baix Empordà)



Imatge 2.1.1- Situació de Cassà de la Selva.

Font: [www.google.es](http://www.google.es)

#### 2.1.1. Principals infraestructures

Cassà de la Selva es troba creuat per diferents infraestructures:

- La carretera C-65, com un cinturó que crea de nord a sud el municipi per la part perifèrica i que l'uneix amb Llambilles pel nord i amb Llagostera pel sud.
- La carretera C-250a, que creua Cassà de la Selva pel centre del municipi.
- La carretera C-25 que desemboca al nord de Cassà de la Selva, confluint amb la carretera C-250a i que la uneix amb Riudellots de la Selva i més enllà amb la A-2 i AP-7.



- La carretera Gi-664, que neix a Cassà de la Selva i creua el massís de les Gavarres per connectar amb la Bisbal de l'Empordà.
- La carretera Giv-6741, que connecta Cassà de la Selva amb Caldes de Malavella pel sud-oest.

Per Cassà de la Selva no discorre cap línia de ferrocarril, però sí que s'hi localitza l'antic traçat de la línia del Carrilet, un ferrocarril de via estreta que va deixar de donar servei fins el 1969 i actualment transformat en Via Verda per a bicicletes i vianants. Aquest traçat creua Cassà de la Selva (passatge del Ferrocarril) pel Centre amb trams amb carrils bici, trams amb vorera bici i altres trams com a zones compartides amb vianants.

### 2.1.2. Estructura urbana

Les diferents zones del municipi de Cassà de la Selva són:

- Nucli urbà: la part cèntrica del municipi que ocupa el continu urbà.
- Veïnat de l'Esclet, situat al Sud, entre la carretera GIV – 6741 i la C-65
- Veïnat de les Serres: situat a l'est del municipi
- Veïnat de Llebrers de Baix: Situat a l'oest del municipi pel sud de la C-65
- Veïnat de Llebrers de Dalt: Situat a l'oest del municipi pel nord de la C-65
- Veïnat de Matamala: situat al nord del nucli urbà
- Veïnat de Mont-roig: al sud del nucli urbà. Al voltant de la carretera GIV - 6741
- Veïnat de Mosqueroles: Al sud-oest del nucli, entre el veïnat de Montroig i la riera de Susvalls.
- Veïnat de Sangosta. A l'oest del nucli urbà. Entre la riera de Susvalls i la C-65.
- Veïnat de Serinyà: Al sud del nucli urbà
- Veïnat de Verneda: a l'est del nucli urbà.

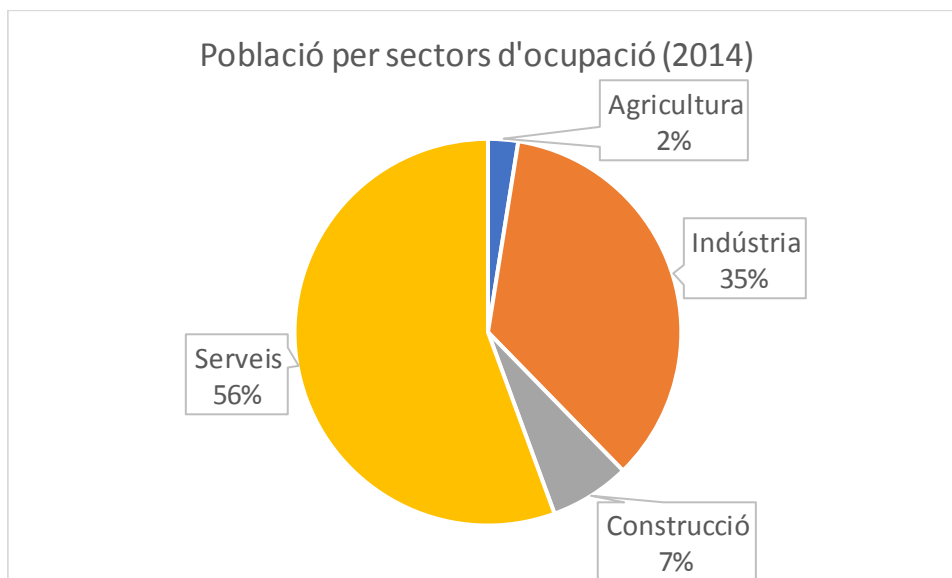
A banda de les zones veïnals, el municipi de Cassà de la Selva compta amb 6 zones industrials.

En el **plànol 2** es presenten les zones de Cassà de la Selva.

## 2.2. Anàlisi econòmica

Segons les dades facilitades per l'IDESCAT (2014), el principal motor econòmic de Cassà de la Selva són els serveis, que ocupen quelcom més de la meitat de la població. El segueixen la indústria amb un 35% i la construcció amb un 7%. L'agricultura és poc significativa (es situa al voltant del 2 % de l'ocupació).

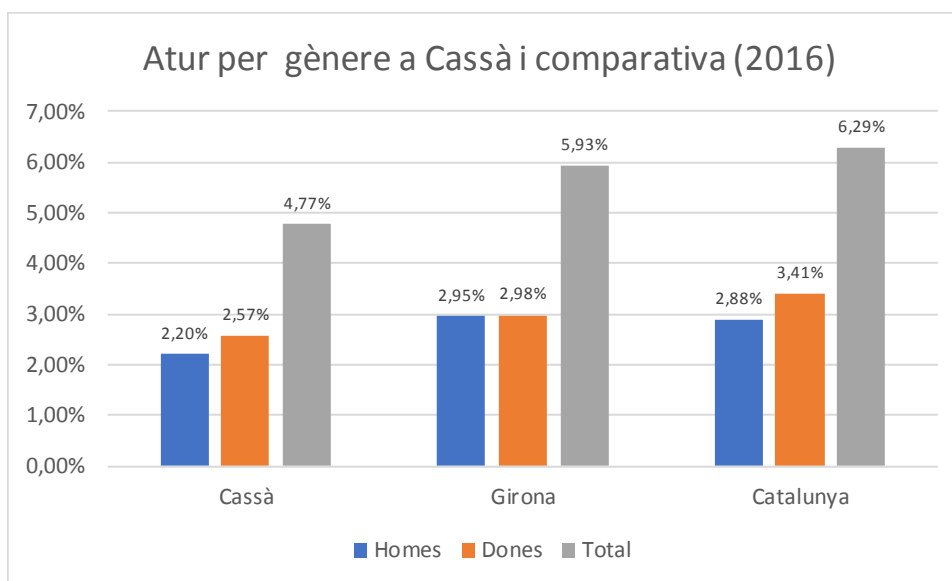




Imatge 2.2.1- Població per sectors d'ocupació.

Font: AIM, elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT.

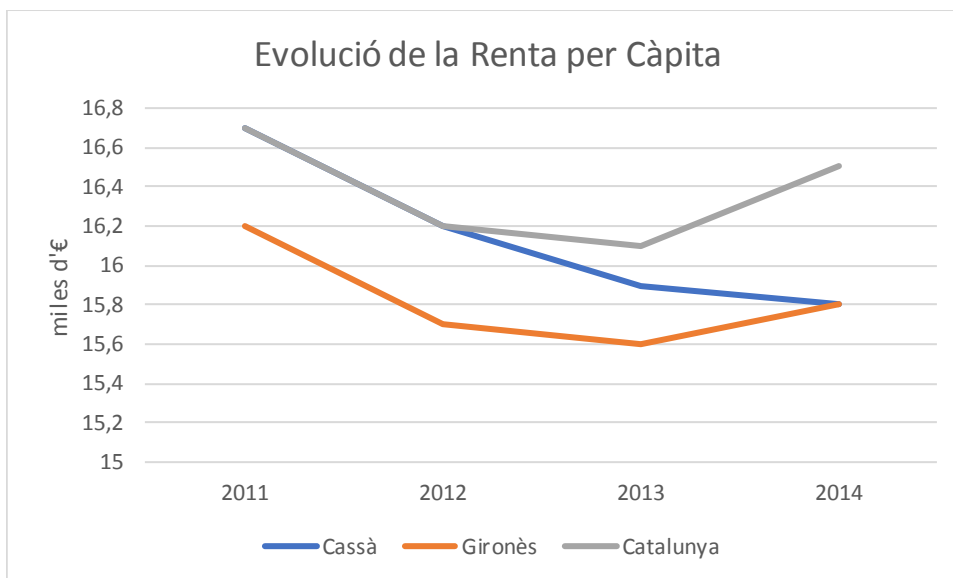
D'acord amb les dades d'IDESCAT, la xifra d'aturats a l'any s'eleva a 478 persones (mitjana 2016). 220 homes i 258 dones. Això suposa un 4,77% de la població de Cassà de la Selva i un atur més baix de la mitjana del Gironès, que és del 5,93% i de Catalunya que ascendeix al 6,29%.



Taula 2.2.2- Atur per gènere.

Font: AIM, elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT.

Finalment, per al que fa al nivell de renda, els habitants de Cassà de la Selva disposen d'un renda familiar disponible bruta inferior a la mitjana de Catalunya i lleugerament superior a la mitjana de la comarca. La renda mitjana per a l'any 2014 era de 15.800 euros per habitant. Sembla que la tendència és que aquesta renda pugi, igual que ha fet la mitjana catalana i la mitjana de la comarca.



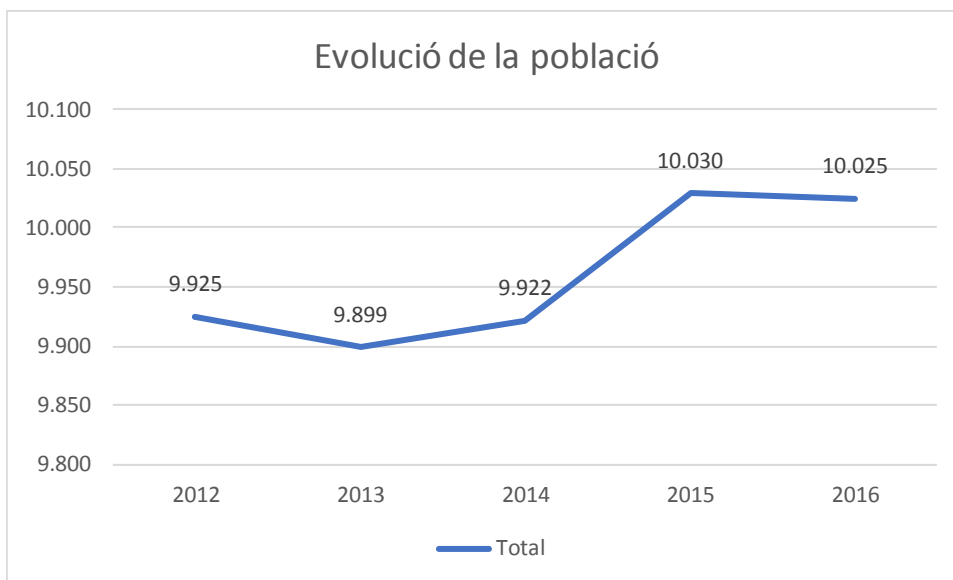
Taula 2.2.3- Renda familiar disponible bruta.

Font: AIM, elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT.

## 2.3. Estructura i distribució de la població

### Evolució de la població

Cassà de la Selva compta amb 10.025 habitants (a 1 de gener de 2016; font: IDESCAT). En els últims anys, la població empadronada al municipi ha sofert un creixement pràcticament constant fins a l'any 2015, a partir del qual va iniciar un lleu decreixement en el darrer any en 5 habitants. L'increment de la població en els últims 5 anys ha estat del 1%, així que podem considerar que la població està estabilitzada.

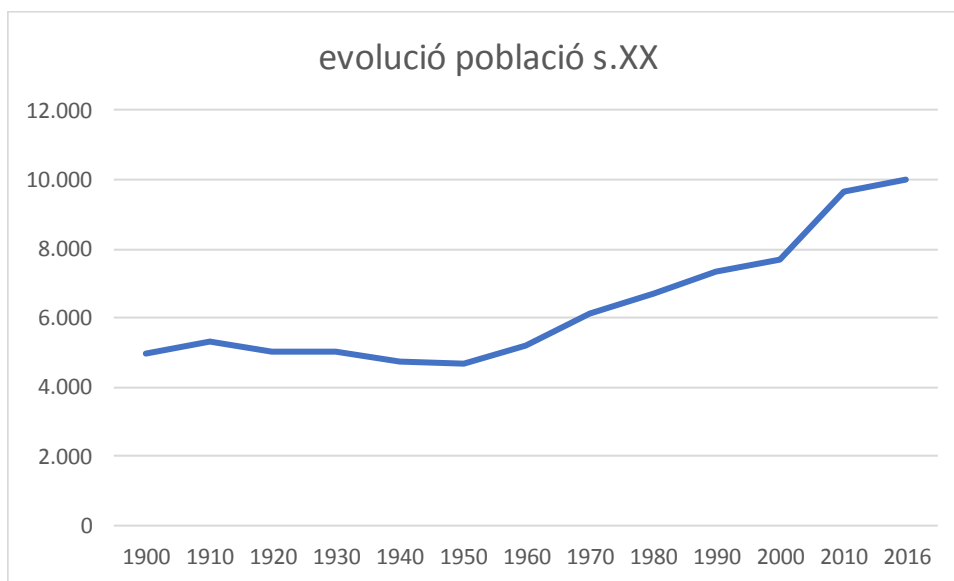


Imatge 2.3.1- Evolució de la població (2012-2016).

Font: AIM, elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT.

En analitzar l'evolució històrica de la població amb una perspectiva històrica més àmplia, s'observa un altre patró: una població que arrenca des dels 5.000 habitants amb un manteniment

de la població fins els anys 50 moment en el qual comença un fort creixement de la població que duplica el nombre d'habitants en els últims 50 anys.

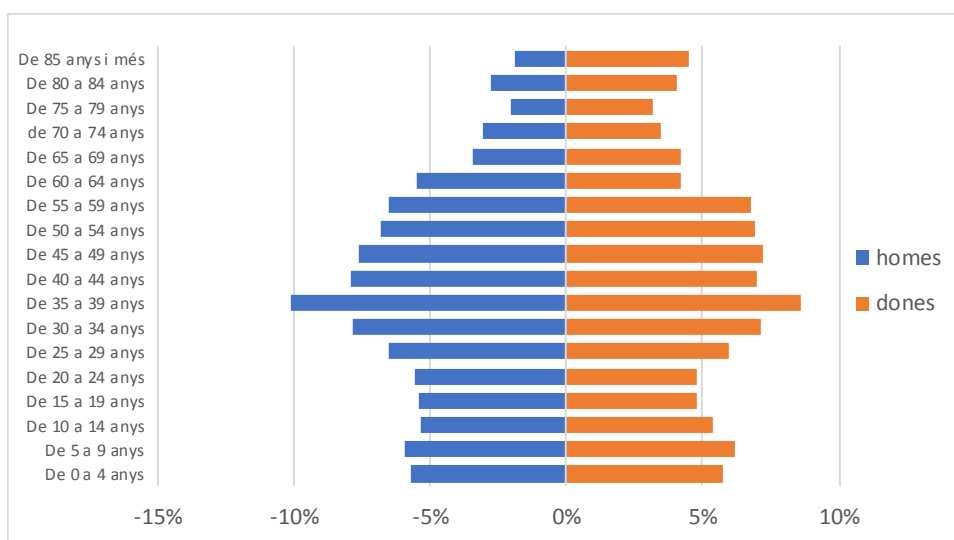


Imatge 2.3.2- Evolució de la població des segle XX.

Font: AIM, elaboració pròpia a partir de dades del centre d'estudis demogràfics.

### Piràmide demogràfica

La piràmide de població de Cassà de la Selva s'ajusta a l'estructura de Catalunya: una base de població infantil al voltant del 6% que es va escanyant fins al quinquenni d'edat de 10 a 14 anys per anar augmentant el nombre de població fins a la quarantena d'edat, on el percentatge es situa al voltant del 10% en homes i 9% en dones per a la franja d'edat compresa entre 35 i 39 anys. A partir dels 40 anys la piràmide baixa fins la franja dels 75-79 anys i torna a pujar, sobretot en les dones, en 85 anys i més.



Imatge 2.3.3- Estructura de la població de Cassà de la Selva (2016)

Font: AIM, elaboració pròpia a partir de dades d'IDESCAT



## 2.4. Equipaments i centres de generació i atracció de viatges

Els principals equipaments de Cassà de la Selva es concentren en l'àrea del nucli urbà, propers al centre o en les seves immediacions:

- Equipaments administratius: Ajuntament, jutjat de pau.
- Equipaments docents: llar d'infants, escoles, instituts.
- Equipaments sanitaris: Centres d'Atenció Primària, farmàcies.
- Equipaments esportius: pavellons municipals i pistes esportives, pistes d'skate, pavelló polivalent.
- Equipaments de cossos de seguretat: policia local, parc de bombers de la generalitat.
- Equipaments culturals, socials i comercials: mercats municipals, biblioteca, centre cultural.
- Altres equipaments: correus, parades d'autobús, cementiri i tanatori.



Imatge 2.4.1- Estructura de la població de Cassà de la Selva (2016)

Font: Ajuntament de Cassà de la Selva

### 2.4.1. Escoles i instituts

A Cassà de la Selva hi ha 3 escoles: Escola Puig i Arqués, Escola La Salle, Escola Aldric i l'Institut de Secundària Obligatoria INS Cassà de la Selva. També hi ha la Llar d'infants Taps.

Tots els centres estan en el seu nucli urbà. Propers al centre i a la resta de principals equipaments.

Tots els 5 centres mencionats van participar en una enquesta de mobilitat que explicarem en el mateix document amb els resultats obtinguts.

## 2.5. Eixos i zones comercials

### 2.5.1. Nucli urbà – Plaça de la coma

Cassà de la Selva disposa d'un eix comercial en la zona més cèntrica del nucli urbà. És on hi ha la major part d'oferta comercial com de restauració. La Plaça de la Coma és el punt neuràlgic de la zona comercial.

L'Ajuntament està desenvolupant un pla per tal de transformar diversos carrers del centre del nucli urbà en zones de vianants.

També s'està treballant per a tancar el trànsit la plaça de la Coma, amb diferents jornades de participació i de debat. Actualment, la plaça es tanca tots els diumenges durant tot el dia i es preveu que a un any vista s'analitzin els afectes del tancament de la plaça per avaluar l'impacte i les futures mesures que se'n puguin derivar.

### 2.5.2. Mercat

Els dimecres i els dissabtes es realitza el mercat setmanal al passeig del Vilaret, un vial ample amb una rambla central, ubicat a l'est del nucli central de Cassà de la Selva. El mercat s'inicia a les 6:30 fins a les 14:00, i en els seus espais s'hi poden adquirir principalment productes d'alimentació i tèxtils.



Imatge 2.5.2.1- Mercat municipal  
Font: [www.massachs.com](http://www.massachs.com)



Imatge 2.5.2.2- Senyalització del mercat municipal; Font: AIM,SL

### 2.5.3. Resta del municipi

Fora de la zona més cèntrica també trobem diversitat de comerços, supermercats i benzineres, que acaben de definir tot el teixit comercial del municipi. En destaca els grans supermercats, ubicats al nord de la carretera provincial C-250a.



Fotografia 2.5.3.1- Supermercat al nord de la C-250a; Font: [www.google.es](http://www.google.es)

## 2.6. Zones verdes i espais lliures

El municipi de Cassà de la Selva es troba al sud-oest del massís de les Gavarres, d'un entorn privilegiat amb una diversitat paisatgística molt rica. S'hi poden trobar des de boscos de ribera a bosquines de tipus mediterrani, camps de conreu, alzinars o sureres.

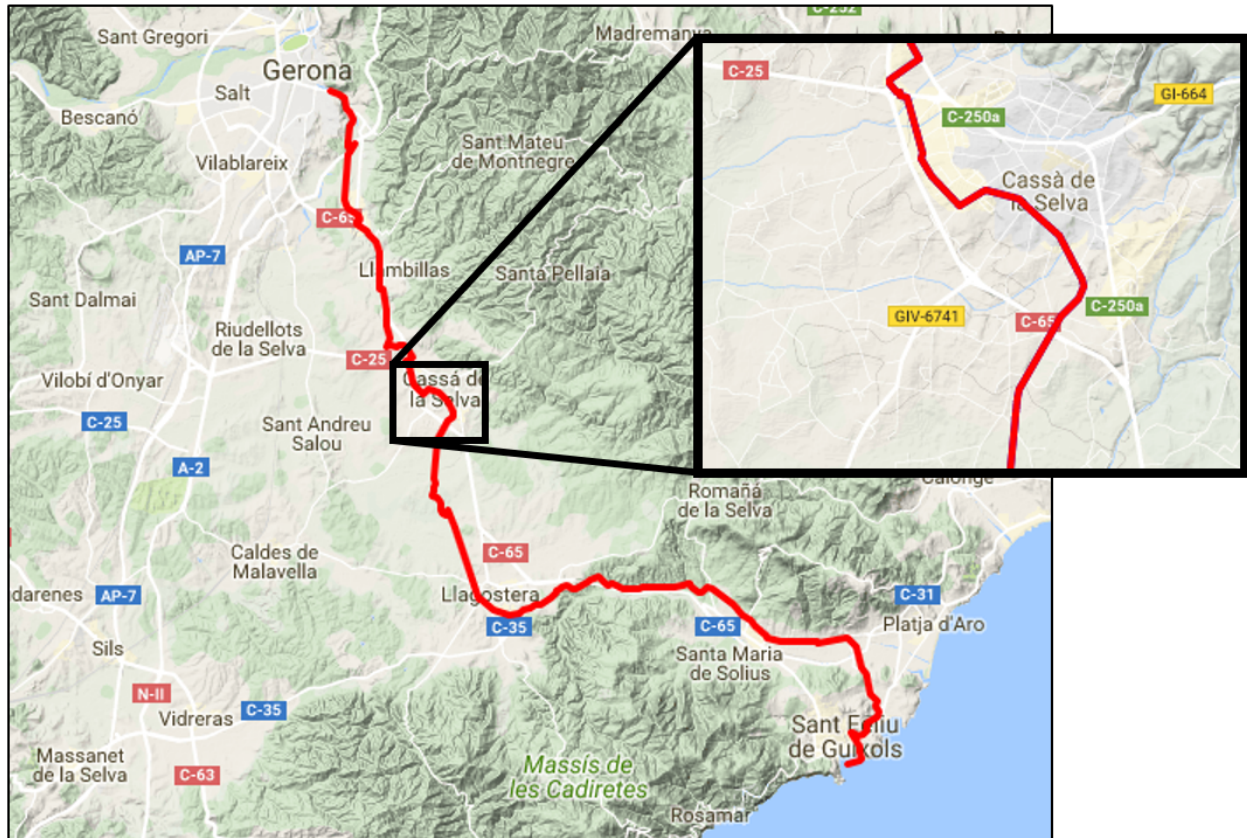
A més a més, dins del municipi, Cassà de la Selva disposa de 28 zones verdes de diferents formats, alguns tipus parcs urbans i 16 parcs infantils.

### 2.6.1. Vies verdes i Pirinexus

Cassà de la Selva és un dels municipis per on discorre una de les Vies Verdes més transitades: la "Ruta del Carrilet 2", que uneix Girona amb Sant Feliu de Guíxols. Aquesta itinerari també és coincident amb la ruta circular transfronterera Pirinexus, amb més de 360 Km connecta les vies verdes de Girona amb les de França.

La Via Verda a Cassà de la Selva, a més a més, passa pel centre del municipi, per davant de l'Ajuntament pel passatge del Ferrocarril, on es troba un punt d'informació i turisme.





Imatge 2.6.1.1- Traçat de la via verda

Font: [www.viesverdes.cat](http://www.viesverdes.cat)

## 2.6.2. Altres rutes turístiques

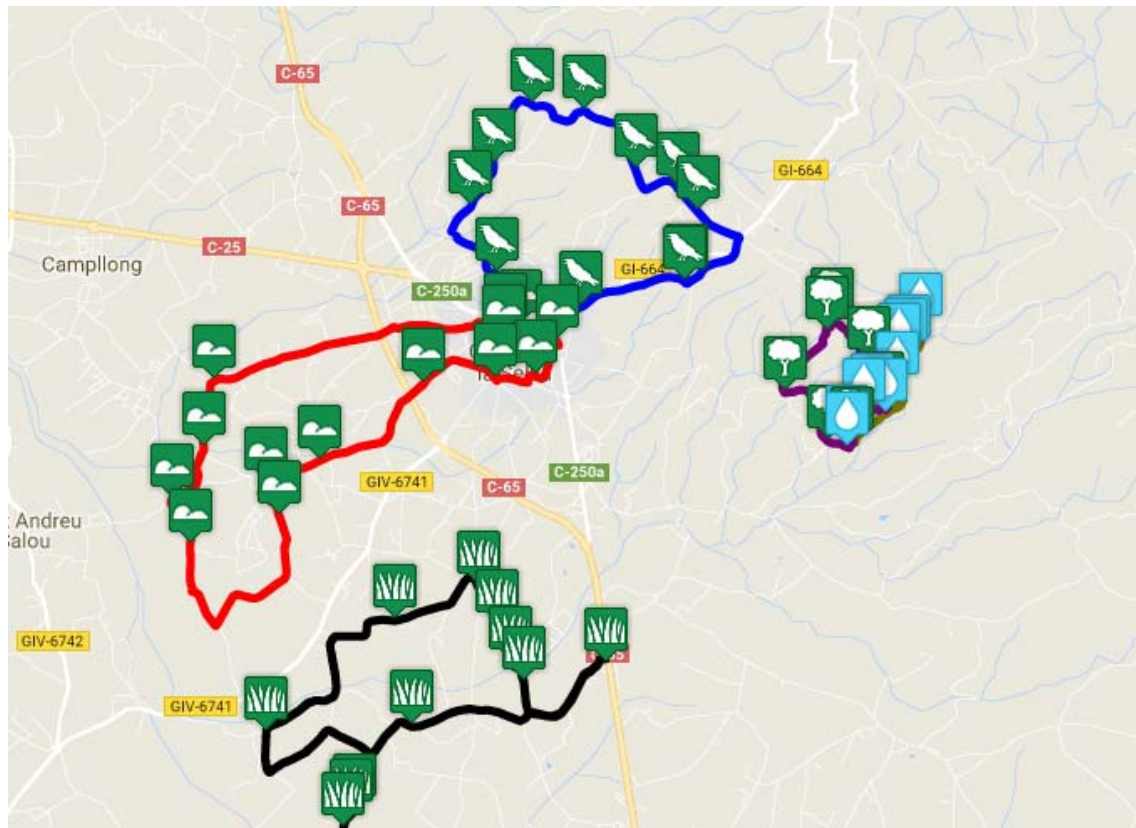
En el terme municipal de Cassà de la Selva, existeixen diferents rutes turístiques temàtiques. D'acord amb la informació facilitada per l'ajuntament, tres passen pel nucli urbà de Cassà de la Selva:

- La ruta del Suro
- Cassà i Mosqueroles.
- Itinerari pels plans de Matamal.

Altres rutes turístiques discorren pel municipi sense entrar al nucli urbà:

La ruta del suro pels arbres

- Itinerari de l'aigua Can Villalonga.
- Itinerari veïnat d'Esclet.
- Ruta "Del suro arbre al suro tap"



Imatge 2.6.2.1- Traçat de rutes turístiques temàtiques

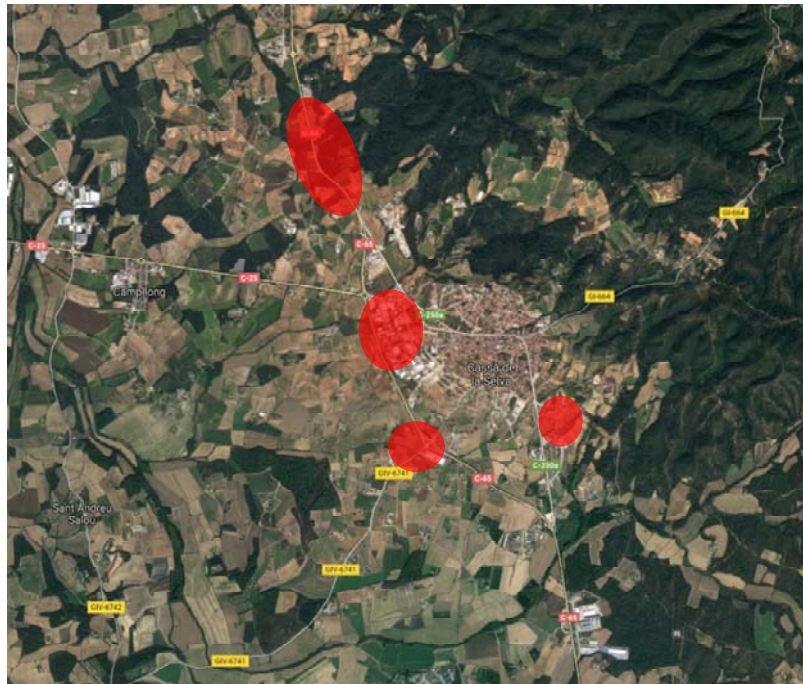
Font: [www.cassa.cat](http://www.cassa.cat)

### 2.6.3. Polígons industrials

Els sis polígons industrials de Cassà de la Selva són:

- Zona industrial del nord-oest.
- Zona industrial oest.
- Zona industrial Susvalls.
- Zona industrial Mas Ros.
- Zona industrial el Trust.
- Zona industrial les Serres.





Imatge 2.6.3.1- Situació dels polígons industrials

Font: [www.cassa.cat](http://www.cassa.cat)

El polígon industrial del nord-oest i el polígons industrial de l'oest es troben annexes al nucli urbà (acolorit en blau a la imatge següent):



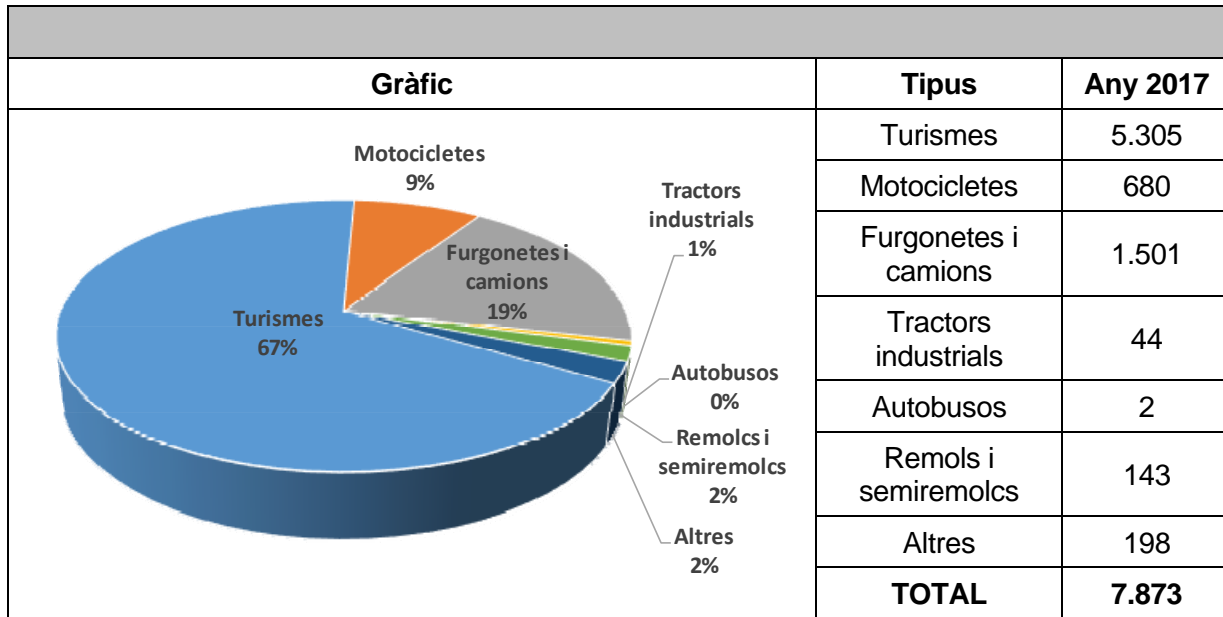
Imatge 2.6.3.2- Localització dels polígons del nord-oest i de l'oest

Font: Ajuntament de Cassà de la Selva

## 2.7. Parc de vehicles i dades de motorització

La següent gràfica mostra la distribució del parc de vehicles al municipi de Cassà de la Selva:





Taula 2.5.1- Parc de Vehicles (2017)

Font: AIM, elaboració pròpia a partir de dades de la Policia Local de Cassà de la Selva

### 3. ANÀLISI DE LA MOBILITAT A PEU

Les característiques de la xarxa actual de vianants s'han estudiat en dos àmbits de detall diferents, una de concreta de la zona centre, amb un inventari de les infraestructures per a la mobilitat a peu i amb aforaments de vianants, i un segon relacionat amb els itineraris més emprats pels usuaris dels diferents 5 centres escolars.

#### 3.1. Oferta de la xarxa de vianants

Un dels treballs principals a desenvolupar està centrat en l'entorn del nucli urbà. Atès que és el centre històric, amb comerços, equipaments i altres centres generadors de mobilitat i a la vegada amb una estructura urbana singular, amb carrers estrets i de difícil accés, fa que sigui d'especial consideració.

El caire diferenciat que té la zona centre, fa doncs, que juntament amb la direcció de l'estudi s'hagi pres la decisió de inventariar-ne diversos elements per a poder analitzar i desenvolupar propostes de millora en tot aquest entorn.

La zona a inventariar es va determinar que seria el que s'anomena, de forma col·loquial, l'ametlla central. Els carrers perimetrals de la zona esmentada seria la Rambla 11 de setembre, Carrer de Cervantes, Carrer Bonavista, Passatge Vilaret, Carretera de la Marina, Baixada de la Coma, Carrer del Molí, Carrer Progrés, Carrer d'Ardenya, Carrer del Portal, Carrer del Far i Passeig del Ferrocarril, amb alguna ramificació puntual fora d'aquest perímetre.

En aquest entorn, i relacionat amb la mobilitat a peu, s'han inventariat els següents punts:

Tipologia viària:

- Plataforma única
- Carrers amb calçada i voreres segregades
- Espai reservats per a vianants en calçada

Passos de vianants:

- Passos elevats existents
- Passos existents amb mala visibilitat
- Passos inexistents

Altres punts a destacar:

- Cruïlles amb peces separadores
- Repartiment de l'espai públic
- Linealitat de carrers amb voreres estretes:
- Vorera afectada per l'estacionament



- Passos de vianants massa llargs

### 3.1.1. Tipologia viària

- **Carrer de plataforma única amb prioritat per al vianant:**

Els carrers de plataforma única amb prioritat per al vianant son aquells que la vorera i la calçada estan en un mateix nivell. Això succeeix a diversos carrers de la zona centre: Carrer Major, Plaça del Dr. Botet, Carrer de les Barraquetes, Carrer Dolors, ... i en l'actualitat n'hi ha força més en obres, coincidint amb la Fase 1 del Pla de millora del barri.



imatge 3.1.1.1 – Plànol amb les fases d'actuacions de la Zona Centre. Font: Ajuntament de Cassà de la Selva

Tal i com indica aquest pla, a partir de 6 fases, la part més cèntrica de la zona centre serà de plataforma única un cop estigui finalitzat.



Fotografia 3.1.1.2 - Exemple de carrer de plataforma única



- **Carrers amb calçada i voreres segregades:**

La resta de carrers analitzats de l'entorn del nucli cèntric son carrers amb les voreres i la calçada a un nivell diferent. No obstant això, s'ha detectat en la major part dels carrers, una amplada de vorera molt insuficient per tal de que sigui accessible:

- L'ordre VIV/561/2010 del Ministeri de Vivenda, per la que es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i la utilització dels espais públics urbanitzats, fixa en el seu article 5 que tot itinerari de vianants accessible disposi d'un amplada lliure de pas no inferior a 1,80 m. al llarg de tot el seu recorregut.
- D'acord amb el Codi d'accessibilitat de Catalunya, es consideren voreres no accessibles aquelles on l'amplada útil es inferior a 0,90 m.



Fotografia 3.1.1.3 - Exemple de carrer amb voreres estretes de la zona del nucli cèntric

- **Carrers amb espai per a vianants a la calçada (camins escolars):**

Per tal de resoldre el punt anterior (de voreres estretes), l'Ajuntament de Cassà de la Selva ha proposat en alguns dels seus eixos una ampliació de vorera a la calçada. Aquesta zona que s'amplia la delimiten amb pilones, jardineres i pintura i l'aprofiten per a que hi puguin discorre vianants i bicicletes. Fent que també serveixi per donar una continuïtat bidireccional a les bicicletes en aquests eixos per on discorren.



Fotografia 3.1.1.4 - Exemple vorera ampliada a la calçada



Fotografia 3.1.1.5 - Exemple vorera ampliada a la calçada

### 3.1.2. Passos de vianants

A la zona centre hi ha, en total 70 passos de vianants.



Fotografia 3.1.2.1 - Exemple de pas de vianants, sense adaptar, de la zona centre. Font: Google Maps.

No tots els passos, però, estan adaptats a persones amb mobilitat reduïda ni tenen bona visibilitat (s'analitzarà a continuació).

- **Passos elevats existents**

Alguns dels passos de vianants, per tal de millorar la seguretat dels mateixos així com per disminuir la velocitat dels vehicles motoritzats, estan sobreelevats. S'han observat un bon nombre de cruïlles amb aquest tipus de passos, 14 concretament.

Aquest tipus de passos son molt recomanables ja que fomenten el doble objectiu de seguretat de la cruïlla i pacificació del carrer.

En alguns casos s'observa que es sobre-eleva tota la cruïlla i no només alguns dels seus passos de vianants.

A més a més, hi ha alguns exemples de cruïlla resolta de forma exemplar, com la del carrer Xavier Carbó amb carrer del Progrés. Aquesta cruïlla, a més a més de ser sobre-elevada, hi ha un espai zebrejat amb pilones per tal de que els vehicles no hi parin ni hi estacionin, millorant així la visibilitat dels vianants i els vehicles que venen de l'esquerra, i forçant el vehicle a allunyar-se de la zona més propera a la cruïlla en la direcció dels vehicles que venen pel carrer perpendicular. A més a més aquesta cruïlla disposa d'un mirall per reforçar, encara més, la seguretat.



Fotografia 3.1.2.2 - Exemple de cruïlla amb pas elevat i elements per millorar-ne la visibilitat



Aquesta cruïlla, era un dels Punts de Concentració d'Accidents analitzats en el Pla Local de Seguretat Viària (PLSV) que va realitzar el municipi el 2013. Concretament el PC3.



Fotografia 3.1.2.3 – Proposta de millora de l'accidentalitat a la cruïlla carrer Progrés – Carrer Xavier Carbó. Font: AIM.

Respecte la resta de punts proposats a millorar al PLSV, que en total eren 5, s'han executat 3, el mencionat anteriorment, el del Carrer Provincial amb Carrer Castellflorit i el del carrer Puigcugul amb carrer Bonavista.

- **Passos existents amb mala visibilitat**

En l'inventari de la zona del nucli cèntric, també s'ha detectat aquells passos de vianants existents que tinguin mala visibilitat. Es considera que quan un pas de vianants té un obstacle visual just en la seva immediatesa en la direcció de la circulació dels vehicles, aquest pas no té una visibilitat bona. L'obstacle pot ser o bé contenidors, o bé places d'aparcament de vehicles. Quedarien excloses les places d'aparcament per a motos o bicicletes, ja que en aquests casos es considera que la visibilitat tot i quedar malmesa, no esdevé un perill.

A Cassà de la Selva, a la zona inventariada del nucli cèntric, hem observat que hi ha 8 passos de vianants amb aquesta característica.



Fotografia 3.1.2.4 - Exemple de pas amb mala visibilitat tot i ser elevat. Font: Google Maps





Fotografia 3.1.2.5 - Exemple de pas amb mala visibilitat

- **Passos de vianants inexistent**

En els carrers de plataforma única, no hi ha necessitat de que hi hagi passos de vianants, però a la resta, sí.

Cal destacar que a la zona inventariada de Cassà de la Selva, veiem com un alt nombre de cruïlles no tenen passos de vianants.



Fotografia 3.1.2.6 - Exemple de cruïlla sense pas de vianants ni longitudinal ni transversal. Font: Google Maps



Fotografia 3.1.2.7 - Exemple de cruïlla sense pas de vianants ni longitudinal ni transversal. Font: Google Maps

### 3.1.3. Altres punts a destacar

- **Cruïlla de Plaça Sant Pere amb c/ del Portal**

La intersecció del carrer del Portal amb la Plaça de Sant Pere es resol mitjançant una solució de cruïlla elevada de grans dimensions amb un pas de vianants pintat en tota la longitud de la plataforma. La cruïlla també inclou en calçada peces separadores de cautxú guanyant espai a la vorera.



Fotografia 3.1.3.1 - Exemple de pas amb mala visibilitat

Caldrà revisar-ne el disseny per tal de garantir les condicions de seguretat adients per als vianants en aquest punt de pas.

Motocicletes i ciclomotors també veuen compromesa la seva seguretat per la presència de franges longitudinals de pintura al llarg del seu trajecte que inclou un canvi de direcció. La pintura és una de les causes principals de relliscades i caigudes en aquest mitjà de transport.

- **Repartiment de l'espai públic**

En la imatge següent podem veure com un carrer unidireccional, amb un carril de circulació, té un espai repartit de forma totalment desproporcionada. Mentre el vianant té dues voreres que no arriben al metre d'ample, la calçada té més de 8 metres quan amb 3 serien suficients.



Fotografia 3.1.3.2 - Exemple de carrer amb una amplada de calçada desproporcionada

El fet que la calçada tingui tant espai, comporta que el vehicle motoritzat tingui una sensació de velocitat molt baixa i per tant, convida a incrementar-ne la velocitat, fent que es superi la velocitat màxim permesa en molts casos. A més a més, aquest cas s'agreuja en el moment en que la zona per vianants és insuficient i per tant aquests hauran de buscar alternatives al seu pas per la calçada, fent que es puguin trobar els cotxes circulant a alta velocitat.

S'han d'implantar solucions en aquests casos, per tal de minorar la velocitat dels vehicles motoritzats i incrementant l'espai per al vianant.

- **Linealitat de carrers amb voreres estretes:**

El carrer de Puigcugul és un exemple de carrer amb vorera i calçada a diferents nivells de la zona centre de Cassà de la Selva, amb la peculiaritat que té una linealitat molt clara i que aquest motiu fa que els vehicles circulin a velocitats elevades, a la vegada que la vorera no arriba als 80 centímetres i en algun punt ni als 40 centímetres, fen que sigui impossible circular-hi per sobre i obligant a circular a peu per la calçada.

Aquesta situació es repeteix a diversos carrers de la zona inventariada, com el carrer del Molí, entre d'altres.





Fotografia 3.1.3.3 – Exemple de carrer amb voreres estretes

S'han de buscar solucions per tal que els vehicles i els vianants comparteixin l'espai a la calçada, fent que els motoritzats baixin moltíssim la seva velocitat.

- **Vorera afectada per l'estacionament**

A la zona de la carretera provincial, es permet l'aparcament dels motoritzats entre la calçada i la vorera. Aquest fet, fa que els vianants vegin envaït el seu espai de seguretat, el qual hauria d'estar lliure de vehicles estacionats.



Fotografia 3.1.3.4 – Aparcament permès entre la calçada i la vorera.

S'han de buscar solucions per tal que desocupar les voreres d'estacionament i que els vianants hi puguin circular de forma normal sense obstacles.

- **Passos de vianants de longitud excessiva**



Fotografia 3.1.3.5 – exemple de pas de vianants massa llarg. Font: Google

El fet que hi hagi passos de vianants de longitud elevada comporta que els vehicles el creuin a elevada velocitat, i la longitud d'inseguretat és alta. Cal intentar que els passos de vianants siguin el més curts possibles i dissenyar les cruïlles de manera que els vehicles no hi entrin de forma ràpida, sinó el més lenta possible a la vegada evitem el possible conflicte vehicle – vianant al mínim.

## 3.2. Estudi de camins escolars

Cassà de la Selva té 5 centres educatius, 3 centres de primària, un institut i una llar d'infants. Aquests centres es troben dins del nucli urbà.

L'ajuntament de Cassà de la Selva ha treballat els itineraris escolars i la mobilitat a l'escola amb diferents mesures. En destacarem dues que considerem importants.

- Camins Escolars
- Zones de Petó i Adéu

A part d'aquestes mesures, s'han realitzat un total de 491 enquestes a diferents usuaris dels equipaments educatius, relacionades amb la mobilitat i d'on se'n poden extreure una aranya de trànsit amb els itineraris més utilitzats pels escolars, que veurem més endavant.

### 3.2.1. Camins Escolars

Tal i com hem mencionat en els anteriors apartats, Cassà de la Selva disposa de 2 eixos amb camins escolars. Bàsicament son eixos que preveuen una afluència d'estudiants importants amb una vorera estreta i que s'ha recrescut amb urbanisme tàctic, ampliant l'espai a la calçada amb pilones i jardineres.

Actualment aquest format el tenim en 3 carrers: Carrer del Germà Agustí, carrer de l'estació i al carrer de Xavier Carbó.





Fotografia 3.2.1.1– camí escolar carrer de l'estació

Com es pot observar, aquest recrescut a la calçada, no només és per vianants sinó també per a que les bicicletes puguin circular en sentit contrari al de la circulació. Les senyals, no obstant, s'haurien de revisar per tal de que siguin congruents amb l'objectiu del mateix camí escolar.

### 3.2.2. Zones de Petó i Adéu

Cassà de la Selva ha creat diverses zones reservades per tal que els pares i mares que porten els seus fills a l'escola puguin parar sense parar el trànsit. L'estona màxima d'estança en aquestes zones son de 2 minuts i els horaris son 4 franges de 30 minuts de dilluns a divendres repartides de la següent manera: de 8:45 a 9:15, de 12:45 a 13:15, de 14:45 a 15:15 i de 16:45 a 17:15.



Foto - 3.2.2.1 – Zona Petó i Adéu.



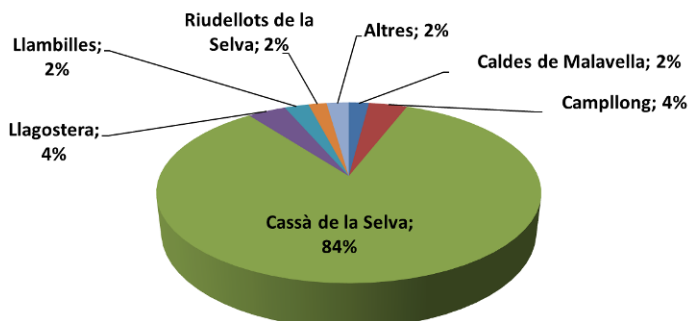
Foto - 3.2.2.2 - Senyal Petó i Adéu

Es localitzen dues zones de "Petó i Adéu" en les immediacions de la cruïlla del c/ de la Via amb el pg. del Ferrocarril.

### 3.2.3. Enquestes de mobilitat

El darrer trimestre es van realitzar 491 enquestes de mobilitat dels diferents centres d'educació. Els resultats de les enquestes l'expliquem a continuació.

A la **pregunta 1**, del municipi de residència dels alumnes, el resultat va ser el següent:

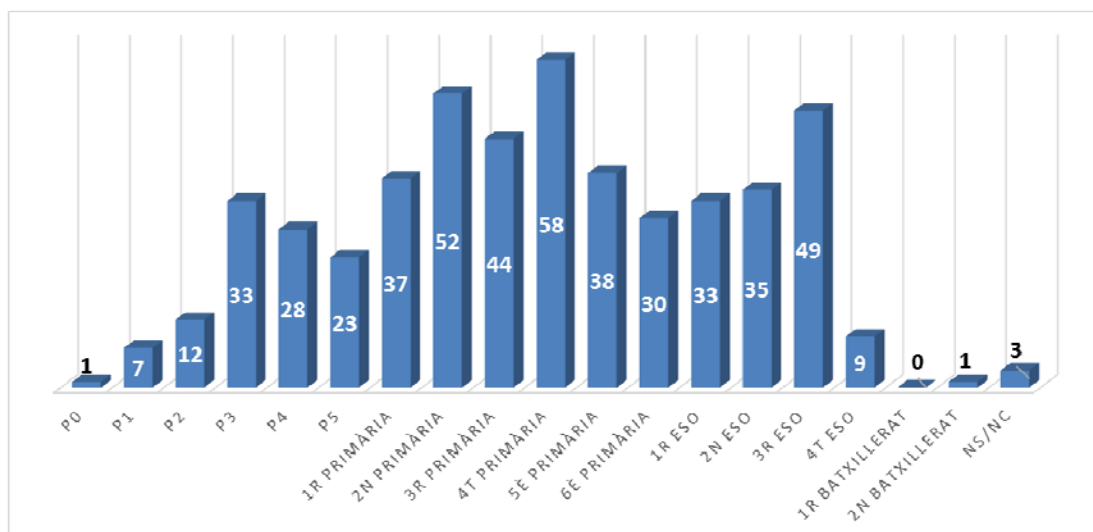


Imatge 3.2.3.1– enquesta camí escolar. Font: AIM, elaboració pròpia

El 84% dels estudiants dels centres escolars de Cassà de la Selva son residents de Cassà de la Selva. Seguit d'un 4% de Llagostera i Campllong, un 2% de Riudellots, Llablilles i Caldes de Malavella i un 2% d'altres municipis.

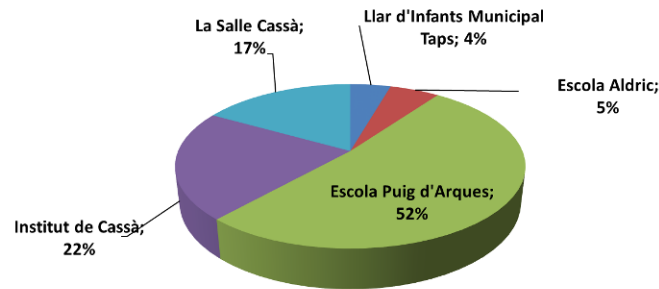
Com a curiositat, dels alumnes que han fet l'enquesta, el que ve de més lluny és d'Anglès, situada a 30 km.

La **pregunta 2** feia referència al curs que cursaven els enquestats. La major part son de 45 de primària, seguit de 2n de primària, 3r d'ESO i 4t de primària. Els



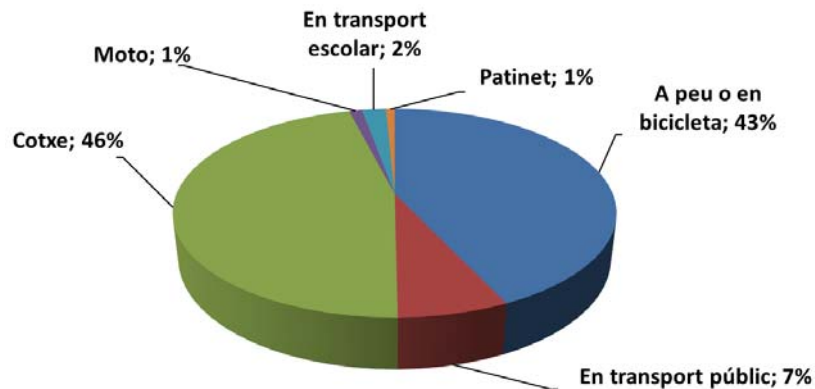
Imatge 3.2.3.2 – enquesta camí escolar. Font: elaboració pròpia

La **pregunta 3**, fa referència al centre escolar. Dels enquestats, el 52% és del centre Escola Puig d'Arqués, seguit de l'institut de Cassà de la Selva amb un 22%, La Salle amb un 17% i Escola Aldric amb un 5% i la Llar d'infants amb un 4 els que menys han contestat.



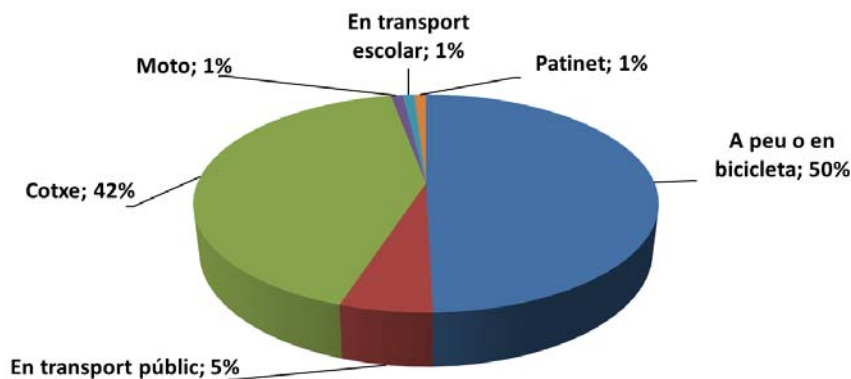
Imatge 3.2.3.3– enquesta camí escolar. Font: AIM, elaboració pròpia

La **pregunta 4** feia referència al mitjà de transport d'anada a l'escola. El cotxe guanya amb un 46%, seguit de l'anar a peu i bicicleta amb un 43%. En transport públic un 7%, en transport escolar un 2% i moto i patinet en última posició amb un 1%.



Imatge 3.2.3.4 – enquesta camí escolar. Font: AIM, elaboració pròpia

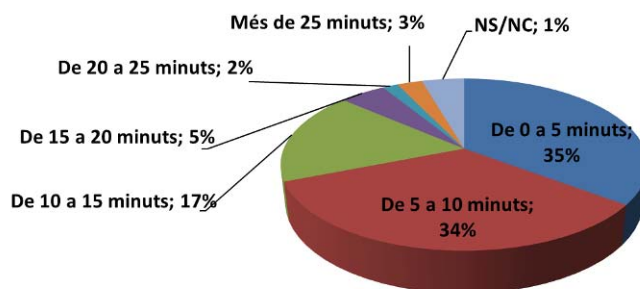
La **pregunta 5** fa referència al mitjà de transport tornada de l'escola. En aquest cas a peu i bicicleta guanya amb un 50% (hi ha alumnes que els pares els deixen en cotxe però tornen sols) seguit. El cotxe continua sent gran protagonista amb un 42%. El transport públic és un 5% i transport escolar, patinet i moto un 1%. El transport escolar és diferent a la tornada ja que hi ha alumnes que es queden a fer extraescolars.



Imatge 3.2.3.5– enquesta camí escolar. Font: AIM, elaboració pròpia



La **pregunta 6** fa referència al temps que es tarda a fer el recorregut des de la porta de casa teva fins a la porta de l'escola.

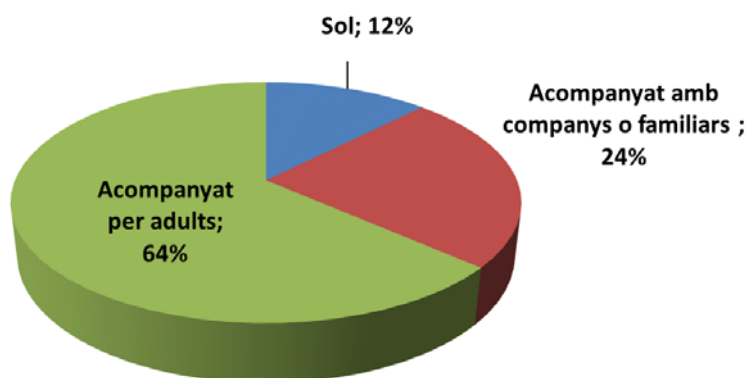


Imatge 3.2.3.6– enquesta camí escolar. Font: AIM, elaboració pròpia

La majoria dels alumnes tarden entre 0 i 5 minuts amb un 35%. Amb un percentatge semblant, un 34%, tarden entre 5 i 10 minuts. Així podem dir que un 70% dels alumnes, gairebé  $\frac{3}{4}$  tarden menys de 10 minuts en el temps de desplaçament de casa a l'escola. Un 17% dels alumnes tarden entre 10 i 15 minuts, un 5% tarda de 15 a 20 minuts i només un 2% tarda de 20 a 25 minuts.

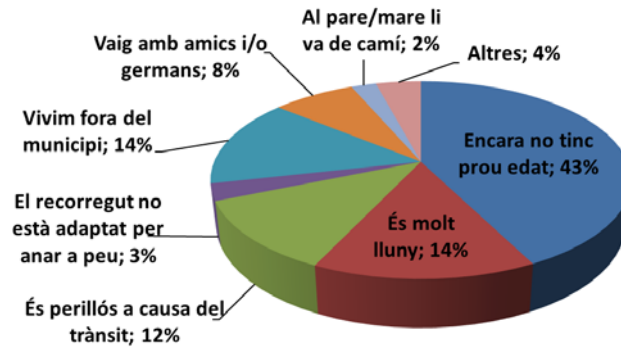
El **temps mitjà** entre totes les respostes obtingudes és de **9,5 minuts**.

La **pregunta 7** Fa referència amb qui van a l'escola habitualment. El 64% els acompanyen adults. Seguit d'un 24% de companys o familiars i només un 12% van sols.



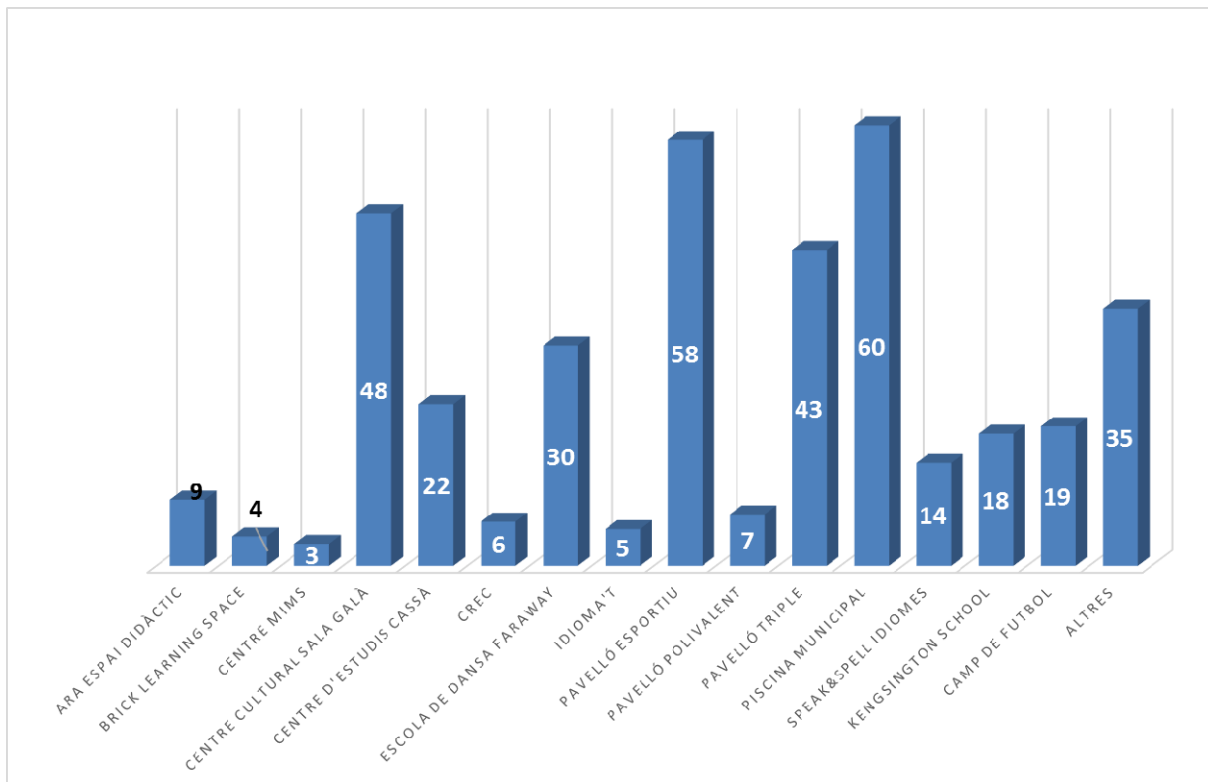
Imatge 3.2.3.7 – enquesta camí escolar. Font: AIM, elaboració pròpia

La **pregunta 8** fa referència a per què no van sols als que van acompanyats. La resposta majoritària amb un 43% és perquè consideren que no tenen prou edat, un 14% consideren que és molt lluny i un 12% consideren que és perillós degut al trànsit. Un 14% diu que no pot perquè viu fora del municipi. Un 3% diu que el recorregut no està adaptat per anar a peu.



Imatge 3.2.3.8 – enquesta camí escolar. Font: AIM, elaboració pròpia

La **pregunta 9** fa referència a quin equipament públic van després d'anar a l'escola en cas de que ho facin. L'equipament públic més visitat pels enquestats és la piscina municipal, seguit del pavelló esportiu i del Centre Cultural Sala Galà. L'escola de Dansa i el Centre d'Estudis de Cassà de la Selva venen després.



Imatge 3.2.3.9 – enquesta camí escolar. Font: AIM, elaboració pròpia

La **pregunta 10** és el de comentaris i suggeriments. Posem la totalitat dels comentaris agrupats per centres i per ordre d'importància.

Frequència	La Salle Cassà de la Selva
6	Valora negativament l'actuació del petó i adéu
5	Valora positivament l'actuació del petó i adéu
5	Elabora propostes de millora de la zona petó i adéu (apropar-la a l'accés de l'escola i fer-la més gran)
3	Demana ser més rigorós amb l'estacionament il·legal
3	Demana millorar el transport escolar fins la Salle
2	Exposa conducta poc cívica per part dels conductors de vehicles
2	Proposa habilitar més pàrquings municipals
2	Demana prohibir el trànsit rodat al casc antic
1	Proposa regular els passos de vianants per part de la policia local
1	Demana disposar de pàrquing bici a l'escola
1	Demana ampliar la xarxa ciclable del municipi per fomentar l'ús de la bicicleta
1	Demana que el camió de recollida d'escombraries i la màquina de neteja passin no passin a les hores d'entrada i de sortida

Frequència	Escola Puig d'Arques
6	Es proposa tallar el trànsit al c/Hospital durant les hores d'entrada i sortida de l'escola
5	Valora negativament la dimensió de les voreres (molt estretes)
3	Exposa conducta poc cívica per part dels conductors de vehicles
2	Proposa regular els passos de vianants per part de la policia local
2	Proposa habilitar més pàrquings municipals
1	Demana ampliar els camins escolars
1	Millorar visibilitat dels passos de vianants (Pg. dels Ferrocarrils)
1	Millorar el manteniment de la senyalització horitzontal
1	Millorar el paviment del camí a la Salle
1	Proposa que camió de recollida d'escombraries i la màquina de neteja no passin per l'escola a l'hora d'entrada i sortida
1	Proposa tallar el trànsit del c/Hospital durant les hores d'entrada i de sortida

Frequència	Escola Aldric
3	Exposa conducta poc cívica per part dels conductors de vehicles
1	Demana ampliar la xarxa ciclable del municipi per fomentar l'ús de la bicicleta
1	Valora negativament la dimensió de les voreres (molt estretes)
1	Millorar la xarxa de transport públic
1	Millorar visibilitat dels passos de vianants



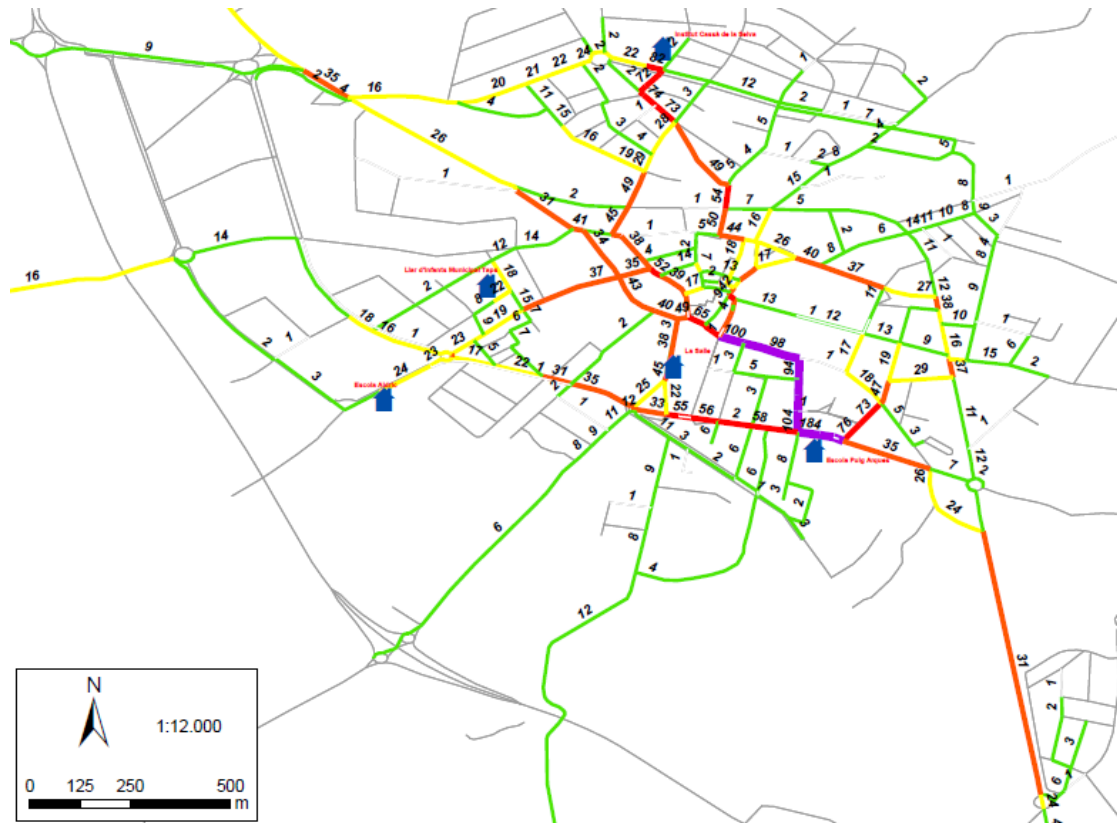
Freqüència	Escola Aldric
1	Adequar accés des de l'escola al "skate – park"
1	Proposa regular els passos de vianants per part de la policia local
1	Proposa convertir en plataforma única els carrers dels casc antic
1	Exposa que el pont existent és insegur

Freqüència	Llar d'Infants Municipal Taps
1	Habilitar un espai de petó i adéu
1	Demana ampliar la xarxa ciclable del municipi per fomentar l'ús de la bicicleta
1	Valora negativament la dimensió de les voreres (molt estretes)

Freqüència	Institut Cassà de la Selva
1	Millorar i ampliar la xarxa de transport públic

### 3.2.4. Aranya de transit escolar

A través dels resultats de les enquestes realitzades, s'ha creat un model hipotètic de quina son els itineraris més concorreguts segons els orígens i les destinacions dels enquestats.



Imatge - 3.2.4.1 – enquesta camí escolar. Font: AIM, elaboració pròpia

Com podem observar, l'eix Carrer Raval, carrer de l'Hospital i Rambla 11 de Setembre, surt com un dels eixos potencialment més concorreguts, així com Carrer del Germà Agustí, coincident amb el Camí Escolar executat i Carrer Xavier Carbó, que també disposa de camí escolar.

També surt com a molt transitat l'eix del Carrer Molí i Barraquetes.

Dels centres allunyats del nucli urbà, com l'INS, la hipòtesis marca que l'eix més transitat és, des del centre, pel Carrer Antoni Gaudí, Carrer del Vi Novell i carrer Mercè Rodoreda.

Per l'accés a l'Escola Aldric, el principal eix utilitzat és pel Carrer Xavier Carbó i el Passeig del Ferrocarril.



Imatge - 3.2.4.2 – enquesta camí escolar. Font: AIM, elaboració pròpia

Com a curiositat, tot i la perillositat d'alguns carrers per l'elevada velocitat dels vehicles motoritzats, es pot observar com alguns joves juguen a pilota al mig del carrer mentre hi circulen.

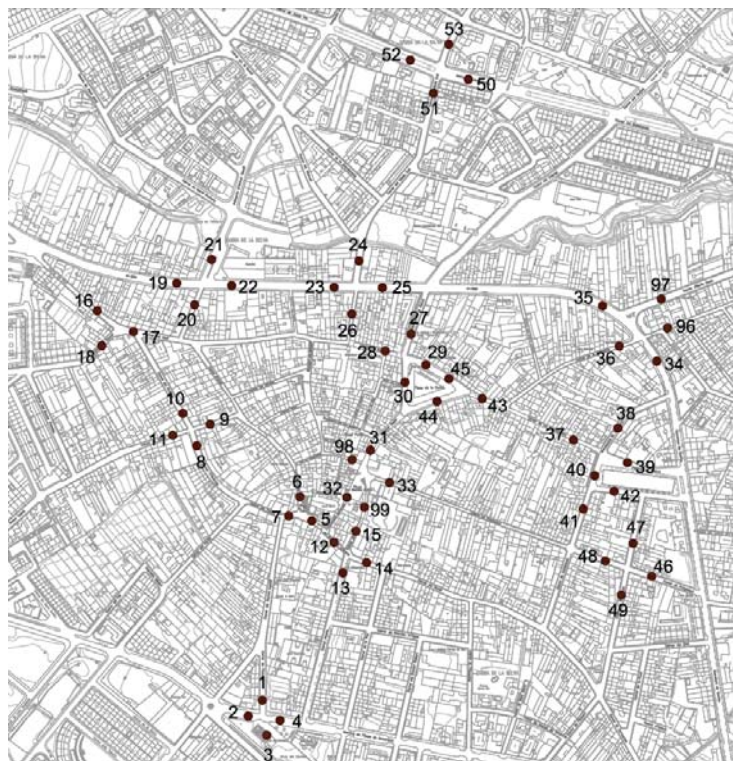
### 3.3. Demanda a la xarxa de vianants

Per a poder valorar els fluxos de vianants en els carrers del nucli es va realitzar una campanya de treball de camp específica consistent en l'aforament de vianants en diferents punts del centre i el seu entorn més immediat.

Es van realitzar un total de 57 comptatges, els quals es va dur a terme en un dia laborable del mes d'Abril de 2017, al llarg del matí.

La durada dels comptatges va ser variable: en la majoria del punts es va aforar durant 15 minuts, però en alguns casos concrets es va allargar fins a una hora de durada (registrant els resultats cada 15 minuts).

Els punts estudiats es troben representats en el **plànol 3**.



Imatge 3.2.1- Imatge del plànol d'aforaments de vianants

Font: AIM, elaboració pròpia.

En aquests aforaments es comptabilitzen els vianants que circulen en un tram de carrer, en qualsevol sentit i per qualsevol vorera, amb la finalitat de trobar la intensitat total de vianants en el tram de carrer considerat.





Imatge 3.2.2- Il·lustració del comptatge de vianants en una secció de carrer.  
 Font: AIM, elaboració pròpia.

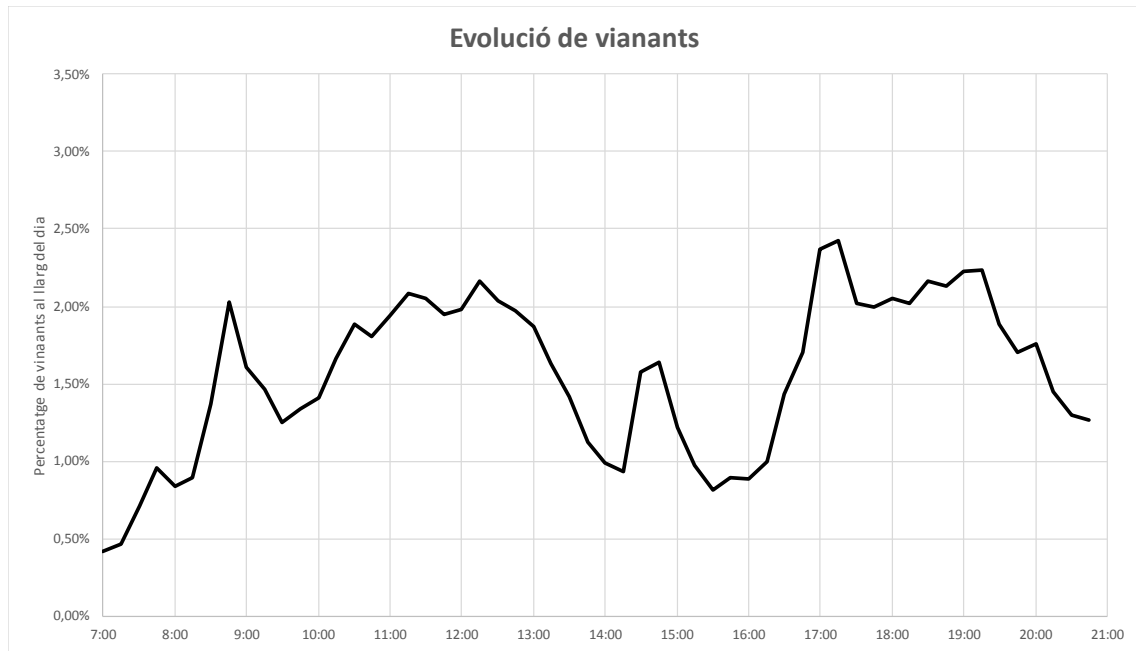
Els resultats complets dels aforaments es presenten en l'annex 1. A continuació es presenta un exemple sobre com s'ha de procedir a la interpretació de resultats:

CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	Carretera C-250a	Secció <span style="color: red;">█</span>			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	23	12:20	5	3	8
Hora inici:	12:20				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Marti	IMD	231	139	370

Imatge 3.2.3 - Exemple de presentació dels comptatges en l'annex corresponent  
 Font: AIM, elaboració pròpia.

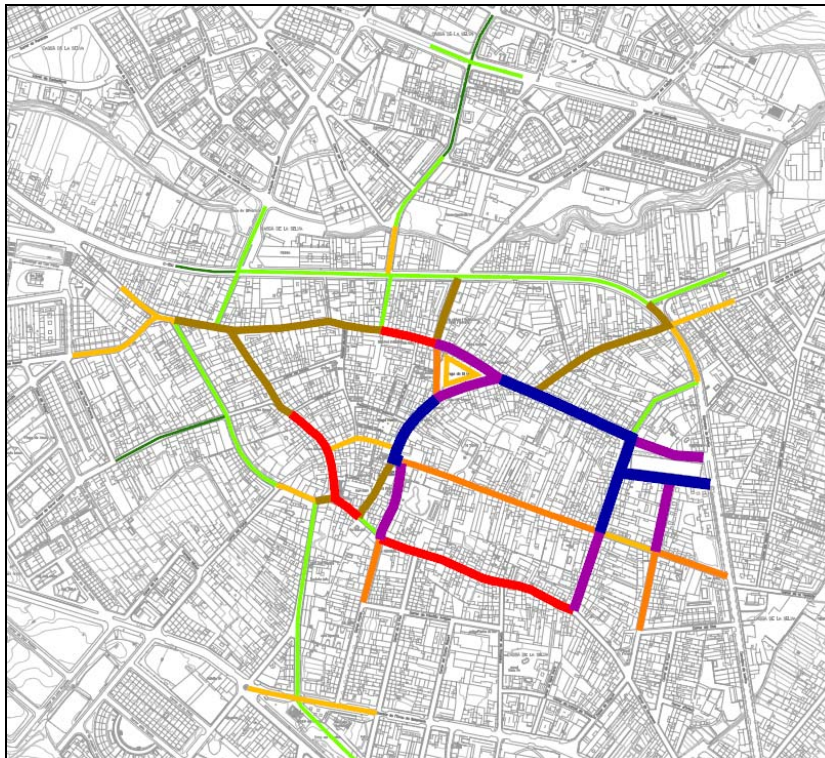
En l'exemple superior es presenten els resultats per a la secció dibuixada en roig. A les 12:20 i fins a les 12:35 es van comptabilitzar un total de 5 vianants i 3 bicicletes en la carretera provincial. La extrapolació al llarg del dia, mitjançant un corba de distribució horària de desplaçaments indica que el flux total diari en aquest punt s'estima en 231 vianants i 139 bicicletes.



Imatge 3.2.4 – Corba de la distribució del flux de vianants al llarg del dia, emprada per a la extrapolació de dades

Font: AIM, elaboració pròpia.

Els resultats dels comptatges s'han representat gràficament en un plànol per a poder visualitzar de forma ràpida i senzilla el volum de trànsit que presenten els vials de Cassà de la Selva. Els resultats es poden consultar en el **plànol 4**.



Imatge 5.2.2.4 - Retall del plànol de fluxos de vianants

Font: AIM, elaboració pròpia.

Els eixos més transitats són el c/ Major, el c/ de les Barraquetes, el pg. Vilaret i el c/ Catalunya, per sobre dels 1.500 vianants/dia. En un segon nivell destaquen l'entorn de la plaça de la Coma, el c/ del Pont i el c/ Bonavista, amb intensitats entre 900 i 1.500 vianants al dia.

El plànol també mostra que fora de l'anella del centre les intensitats decauen ràpidament, cap a valors situats per sota els 300 vianants/dia.

### 3.4. Diagnosi de la xarxa de vianants

De l'anàlisi de la xarxa de vianants de la zona centre realitzada, es conclou el següent:

- Cassà de la Selva té, en la seva zona centre, un ús intensiu per part de vianants, concentrat en l'entorn de la plaça de la Coma, l'eix del c/ Major – c/ del Pont, el c/ Barraquetes i l'entorn del pg. Vilaret.
- Aquestes ús elevat de la xarxa viària del centre per part del vianant, així com la el fet de que hi hagi carrers “drecera” per al transit rodat en la mateixa zona centre, fa que calgui millorar la seguretat tant dels vianants com de la resta de mitjans de transport que hi circulen.
- Les plataformes úniques existents i altres vials pacificats son un èxit. Milloren l'accessibilitat i el vianant disposa d'un espai molt més ampli, amb la prioritat per davant dels vehicles motoritzats. Així, la futura ampliació de les zones de plataforma única son una aposta excel·lent.
- No obstant, es localitzen plataformes úniques i altres vials pacificats al trànsit que no disposen de la senyalització corresponent que doti al vianant de la prioritat de pas.
- La zona centre disposa de massa carrers amb voreres molt estretes, inaccessibles, fent que la calçada sigui la única zona per a que els vianants circulin. El problema principal en aquests casos és que el vehicle motoritzat acostuma a córrer massa i a generar situacions de perill.
- La pràctica d'ampliar voreres amb urbanisme tàctic: pilones, jardineres, etc. a la calçada és un èxit. Funciona perfectament i és una solució que aconsegueix els objectius de seguretat amb molt pocs recursos. S'entenen aquestes mesures amb diversos objectius:
  - o Ampliar la zona dedicada als vianants, per a fer-la o bé accessible o bé més segura
  - o Estrènyer l'amplada de la zona de vehicles motoritzats perquè aquest minorin la velocitat.
  - o Permetre la bidireccionalitat de els bicicletes en els eixos per on discorre, fent que es promocióni l'ús d'aquest mitjà de transport.
  - o El baix cost de les mateixes fan que es puguin reproduir fàcilment a altres indrets i que a la llarga es puguin consolidar, si s'escau, amb actuacions amb més pressupost.
- Hi ha moltes cruïlles a la zona centre que manquen de passos de vianants i que cal rectificar, tot i així, es considera que s'ha fet bona feina:
  - o El nombre de passos elevats és alt, amb més de 30 unitats.
  - o Hi ha pocs passos de vianants amb mala visibilitat, 8 en total.
  - o Hi ha algun cas de pas de vianant molt llarg que provoca cert grau d'inseguretat.



- Hi ha alguna cruïlla amb un excés d'espai pels motoritzats innecessari, que convida a que es corri. Un exemple seria el del Carrer del Molí amb carrer del Remei. Aquestes tipus de cruïlles son perilloses per diversos motius:
  - o Manquen de passos de vianants o els passos estan desplaçats de l'itinerari ideal del vianant.
  - o Al tenir tant espai, el motoritzat acostuma a tenir poca sensació de velocitat per tant, a córrer més.
  - o Al tenir tant espai, facilita l'aparcament irregular i empitjora la visibilitat en la mateixa.
- La linealitat d'alguns carrers, com el de Puigcugul, convida a córrer als vehicles motoritzats fent que es produeixin situacions de risc entre aquests i els vianants i les bicicletes. Aquest fet s'agreuja quan, a més a més, les amplades de les voreres son insuficients i obliga als vianants a envair la calçada per a circular.
- El fet que hi hagi itineraris de pas, que creuen la zona centre, fa que el trànsit augmenti de forma innecessària i per tant, les possibles situacions de risc. Un exemple és l'eix del carrer Progrés – Ardenya – Raval – Carrer Cervantes, que creua la zona centre de punta a punta i serveix per evitar fer els semàfors de la carretera.
- No és una bona pràctica, tampoc, el fet que es permeti, de forma regulada, l'estacionament sobre de les voreres. Aquest fet només passa en un tram de la carretera.
- En quan a la mobilitat dels escolars, l'anar a peu és una de les opcions més escollides pels alumnes i els mestres, i cal treballar per millorar la xarxa per tal de millorar les prestacions actuals dels usuaris així com per tal d'incentivar encara més aquest mitjà de transport.

## 4. ANÀLISI DE LA MOBILITAT EN BICICLETA

### 4.1. Oferta de la xarxa ciclista

L'oferta de vies ciclistes a Cassà de la Selva, es presenta al **plànol 5**. Les vies s'han classificat d'acord amb el "Manual per al disseny de vies ciclistes a Catalunya" de la Generalitat de Catalunya, no obstant, per a poder donar resposta a les situacions particulars de Cassà de la Selva, s'ha hagut d'ampliar la classificació de vies ciclistes ampliant les tipologies descrites en el manual:

Tipus	Descripció
Camí verd	Via per a vianants i ciclistes, segregada del trànsit, que discorre per espais naturals i boscos.
Pista bici	Via per a ciclistes, segregada del trànsit, amb traçat independent de les carreteres.
Carril bici protegit	Via per a ciclistes separada físicament de la resta de la calçada.
Carril bici	Via per a ciclistes adossada a la calçada
Carrer de zona 30	Via no segregada del trànsit amb limitació de 30 km/h
Vorera bici	Via ciclista senyalitzada sobre la vorera
Carrer de convivència	Via compartida amb els vianants i el trànsit amb limitació a 20 km/h i preferència pels vianants
Carrer de convivència de vianants *	Via per a vianants i ciclistes, segregada del trànsit motoritzat
Carril bici en contrasentit – compartit amb vianants *	Aquesta tipus de carril és un cas de bona pràctica de Cassà de la Selva que funciona des de fa anys i que millora la mobilitat tant en bicicleta com per als vianants.
*Tipologia definida específicament per l'Estudi de Mobilitat	

Taula 4.1.1 – Tipologia de vies ciclistes

Font: Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya

#### 4.1.1. Camí verd

El Camí Verd a Cassà de la Selva coincideix amb la Via Verda en els seus extrems del municipi. En un extrem va des de la rotonda de la carretera C-65 amb la C-25 en direcció Girona i en l'altre extrem al Passeig del Ferrocarril a l'alçada de l'aparcament del Complex Esportiu en direcció Llagostera.







Fotografia 4.1.1.1 – Accés a la Via Verda direcció Llagostera

També hi ha una part de camí verd al centre, on la Via Verda coincideix amb el parc de Can Nadal.



Fotografia 4.1.1.2 – Camí Verd Can Nadal

#### 4.1.2. Pista Bici

Cassà de la Selva no disposa de cap pista bici.

#### 4.1.3. Carril bici protegit

Cassà de la Selva disposa d'un tram de 100 metres de carril bici segregat. Amb peces separadores.





Fotografia 4.1.3.1 - Carril bici segregat del Passeig del Ferrocarril

#### 4.1.4. Carril bici protegit en contrasentit – compartit amb vianants

Cassà de la Selva disposa de 3 carrils bici en contrasentit dels motoritzats en diferents carrers de velocitat 30. Al carrer Germà Agustí, al carrer de l'Estació i al carrer de Xavier Carbó. Aquests carrils, estan segregats amb jardineres i pilones i fan que es pugui connectar de forma òptima el centre del poble amb l'Avinguda del Ferrocarril en ambdós sentits de la marxa.



Fotografia 4.1.4.1 - Carril bici segregat en contrasentit del carrer Germà Agustí

#### 4.1.5. Carril bici

Cassà de la Selva disposa de 1.200 m de carrils bici, distribuïts principalment per l'eix del carrer del Pla de l'estany i en algunes rotondes, on el carril bici discorre de forma perimetral per la part externa de la rotonda.



Fotografia 4.1.5.1 - Carril bici bidireccional Carrer Pla de l'Estany



Fotografia 4.1.5.2 - Carril bici a la rotonda de la cruïlla del Passeig del Ferrocarril amb carrer del Germà Agustí

#### 4.1.6. Carrer de Zona 30

Molta part de la xarxa secundària de Cassà de la Selva està senyalitzada a 30 km/h. Això equival a que la bicicleta pot circular compartint l'espai amb el vehicle motoritzat, tot i que no tots estan senyalitzat amb aquesta finalitat. Ara bé, en molts casos aquests carrers 30 no es respecta la velocitat i no conviden massa a circular-hi en bici per la poca sensació de seguretat.





Fotografia 4.1.6.1 - Exemple de carrer 30 al camí del cementiri



Fotografia 4.1.6.2 - Exemple de carrer 30 amb logos de bicicleta per reforçar el missatge de carrer compartit

#### 4.1.7. Vorera Bici

A Cassà de la Selva hi ha forces voreres bici, alguns en bon estat i d'altres més deixats. Alguns inclús no estan senyalitzades com a tals i d'altres envaeixen el 100% de les voreres.

- Vorera bici en bon estat:
  - Passeig del Ferrocarril entre Carrer del Portal i Camí del Cementiri
  - Passeig del Ferrocarril entre de la Pau i les últimes finques de l'entrada de la piscina.
  - Carrer del Migdia
- Vorera bici ocupant el 100% de la vorera

- Camí del Cementiri
- Vorerer bici en mal estat
  - Carrer de la via
- Vorerer bici sense senyalitzar
  - Carrer de la Ronda Sardana
  - Carrer de Castellflorit



Fotografia 4.1.7.1 - Vorerer bici carrer del Cementiri



Fotografia 4.1.7.2 - Vorerer bici carrer del Cementiri, ocupant la totalitat de la vorera.

#### 4.1.8. Carrer de Convivència

Cassà de la Selva té un centre històric important i ben definit, amb carrers pacificats i amb la permanent peatonalització en diferents fases per tal de que quedi tot en plataforma única.



En aquests carrers la bici ha de donar prioritat al vianant i en tot cas el ciclista ha de baixar del vehicles si hi ha aglomeracions.

No s'ha detectat un problema de convivència entre les bicicletes i els vianants en la zona centre.



Fotografia 4.1.8.1 – Carrer Major, exemple de carrer de convivència.

## 4.2. Oferta d'aparcament per a bicicletes

Cassà de la Selva disposa de 12 punts d'estacionament per a bicicletes repartits pel municipi. 4 dels 12 punts detectats son segurs (es pot lligar el quadre i la roda de la bici) i 7 son d'una roda. Veure la seva ubicació concreta al **plànol 5**.



Fotografia 4.2.1 – Aparcament d'una roda a la Plaça del Dr. Boet





Fotografia 4.2.2 – Aparcament per a bicicletes segur. Plaça de la Coma

#### 4.2.1. Curiositats

Les bicicletes esportives o de cicloturisme, no s'acostumen a aparcar en aparcaments exclusius per bicicletes, ja que els propietaris acostumen a voler tenir-les a tocar d'on romanen, tot i tenir aparcaments propers.



Fotografia 4.2.1.1 – Bicicletes reposant a mobiliari urbà i arbrat mentre els propietaris estan a una terrassa.

Un altre exemple curiós, si més no anecdòtic, és el cas d'una bicicleta "bolcada" a la calçada ocupant l'espai d'una plaça d'aparcament per a cotxes. És curiós que aquest fet que a priori pot indignar a qualsevol conductor que estigui buscant aparcament per la zona, tingui el seu sentit, ja que la bicicleta recolzada a la vorera obstaculitzaria la mateixa fent-la impracticable, així com la llunyania de l'aparcament bici més proper.



Fotografia 4.2.1.2 – Bicicleta estacionada a la calçada per falta d'aparcament proper i per evitar deixar-la a la estreta vorera.

Si tenim en compte que la ocupació Mitjana dels vehicles és de 1,2 persones, aquest acte no hauria d'indignar-nos tant, ja que l'usuari de la bicicleta hauria de tenir el mateix dret que el conductor d'aparcar el seu vehicle a la via pública.

### 4.3. Demanda a la xarxa ciclista

Durant la campanya de treball de camp realitzada en el marc del present estudi de mobilitat es van realitzar aforaments de vianants i vehicles en diferents punts del nucli urbà. En aquests aforaments es van comptabilitat els moviments de bicicletes.

Comparant el número de desplaçaments en bicicleta amb els desplaçaments en vehicles, es veu com la demanda de desplaçaments en bicicleta és reduïda, ja que representa menys del 1% de la mobilitat en vehicle privat mesurada en les interseccions principals de vehicles.

Realitzant la comparativa entre el número de desplaçaments en bicicleta i els desplaçaments a peu comptabilitzats en els aforaments, la mobilitat en bicicleta representa el 5% de la mobilitat a peu mesurada en els punts de comptatge.

Per tant en relació amb la resta de modes, la mobilitat en bicicleta té un component minoritari. En valors absoluts, en un total de 17 hores de mesura es van comptabilitzar unes 900 bicicletes que realitzaven desplaçaments per Cassà de la Selva.



Fotografia 4.3.1 – Mobilitat en bicicleta a Cassà de la Selva.

Cal tenir en compte que els aforaments es van realitzar en dia laborable, per tant els resultats són representatius de la mobilitat obligada originada per motius de treball o estudis.

Cap esperar que la mobilitat no obligada en bicicleta (es a dir, aquella originada per motius d'oci) sigui superior doncs en caps de setmana i festius es quan es dona el major nombre d'aquesta tipologia de desplaçaments. El Consorci de Vies Verdes, va registrar l'any 2008 una mobilitat de 5.000 desplaçaments al mes per la Via Verda de Cassà de la Selva, xifra que només s'assoliria amb un important increment de la mobilitat en bicicleta fora de la mobilitat obligada.

#### **4.4. Demanda d'aparcament de bicicletes**

Durant la visita de camp, s'ha observat una ocupació baixa dels aparcaments, així com una notable presència de bicicletes estacionades en altres punts: senyals, mobiliari o directament recolzades a la façana sense cadenat, cosa que és habitual quan hi ha pocs aparcaments.

#### **4.5. Diagnosi de la xarxa ciclista**

A continuació es presenten les conclusions més rellevants extretes de l'anàlisi de la mobilitat en bicicleta.

##### **4.5.1. Bones practiques**

Com hem comentat anteriorment, Cassà de la Selva té una tradició ciclista que ha fet que tingui elements que afavoreixen l'ús de la bicicleta. Enumerem algunes de les bones pràctiques que s'han observat.



### Carrer 30 amb pictograma de bicicleta i carril bici en contrasentit



Fotografia 4.4.1.1 - Inici de carrer 30 amb carril bici-vianant en sentit contrari

Al ser una vorera estreta, d'uns 50 cm, i la calçada amb sobreample. S'aprofita per recreïxer-la i aprofitar així d'una forma més òptima l'espai públic.



Fotografia 4.4.1.2 – Solució de calçada amb sobreample

### Aparcaments

Cassà de la Selva disposa d'una bona oferta d'aparcaments. Alguns d'ells cal destacar que son més segurs que d'altres, com el de la fotografia, ja que permet l'ancoratge de la bicicleta tant per la roda com pel quadre.



Fotografia 4.4.1.3 – Aparcament segur a la plaça de la Coma

### Punt cèntric d'informació i serveis

L'existència d'un punt d'informació cèntric i amb molt material fa que tant pels ciutadans com pels cicloturistes, tinguin una molt bona informació de la xarxa pedalable i de les rutes turístiques que es poden realitzar des de la zona. El punt neuràlgic, a més a més es troba en un lloc estratègic, cèntric, amb carril bici, i amb serveis com font d'aigua, lavabos i zones de pícnic.



Fotografia 4.4.1.4 – Punt d'informació

### 4.5.2. Punts a millorar

S'han observat, durant el treball de camp, punts a millorar en diferents aspectes: manteniment, senyalització, seguretat, etc... En el **plànol 6** es mostra de forma esquemàtica i sintetitzada els punts i a continuació es detallen i es proposen canvis per tal de millorar la infraestructura ja existent.



### Senyalització vertical



Fotografia 4.4.2.1 – Exemple de manca de senyalització vertical

Faltaria senyal de final de carril bici, així com dotar-lo d'una continuïtat. Això ens passa en gairebé tots els carrils i voreres bici del municipi.



Fotografia 4.4.2.2 – Exemple de senyalització vertical mal resolta

Faltaria una senyal complementari de “excepte bicicletes” ja que hi ha un carril bici en sentit contrari a la circulació i per tant, les bicicletes sí que hi poden circular.

A més a més es veu un camió estacionat sobre el carril vianant-bici, per tal, es planteja utilitzar més abalisament vertical per tal de protegir-lo mantenir-lo lliure d'obstacles.

## Senyalització horitzontal



Fotografia 4.4.2.3 – Manca de pintura delimitadora de l'espai ciclista



Fotografia 4.4.2.4 – Manca de pintura delimitadora de l'espai ciclista

Molts carrils bici tenen la pintura esborrada i costa de distingir. Això comporta un problema no només pel ciclista, que no sap ben bé per on anar, sinó pels vehicles motoritzats que no es donen compte de la possible presència de la infraestructura ciclista.





Fotografia 4.4.2.5 – Exemple de senyalització incorrecta

En aquest cas veiem l'existència d'un pas de vianants (esborrat) en una entrada d'un aparcament per a cotxes. Aquest tipus de solució no és la més idònia, ja que aquest pas en principi no hi haurien de passar vianants, només bicicletes, i per tant, hauria d'estar solucionat amb un pas de tacs de color blancs com estipula la normativa. El fet de que la pintura sigui de color groga tampoc encaixa amb la normativa, que estipula que la pintura hauria de ser de color blanca.

Si es vol senyalitzar de forma més clara l'itinerari de la via verda s'haurà d'optar per opcions complementàries a la pintura blanca, com senyalització vertical específica i horitzontal de reforç.

També, com s'ha comentat anteriorment, hi ha voreres bicicleta sense senyalitzar.



Fotografia 4.4.2.6 – Exemple de vorera sense senyalitzar

En aquests casos es proposa senyalitzar-los sempre i quan tinguin una bona connexió als seus extrems, així com amb els carreres per on recorren.

### Paviment en mal estat

S'ha detectat paviment en mal estat en diversos punts, tant en els carrils bici com en les voreres bici. S'hauria d'invertir-hi per a millorar-ne el seu estat i que no siguin un perill per als usuaris.



Fotografia 4.4.2.7 - Paviment en mal estat carrer de la Vila

### Rampes no adaptades

S'observa diferents casos a Cassà de la Selva amb la presència de esglaons o rampes no accessibles en la seva xarxa ciclable. Un exemple és el següent on es veu que una de les dues voreres sí que està adaptada però l'altre no. El ciclista ha de creuar per on van els vianants però no està senyalitzat d'aquesta manera induint a un possible accident si no es té en compte que la rampa no existeix.



Fotografia 4.4.2.8 – Inexistència de pas adaptat per a l'itinerari ciclista

Un altre exemple seria el de la vorera bici. El carril arriba fins a l'extrem de la vorera però s'acaba en sec i no té continuïtat fins a la següent vorera bici. El vianant tampoc té pas de vianant en la major part dels casos en aquests tipus de cruïlles.





Fotografia 4.4.2.9 – Inexistència de pas adaptat per a l'itinerari ciclista

La manca de passos adaptats per a creuar la calçada no només afecta la xarxa ciclable, sinó també els itineraris de vianants, en casos emprats per ciclistes. El la fotografia següent, el pas de vianants no està adaptat la ciclista en aquest cas, opta per baixar de la bicicleta i creuar a peu.



Fotografia 4.4.2.10 – Inexistència de pas adaptat per a l'itinerari ciclista

### Distància de seguretat insuficient

Sempre s'ha de deixar una distància de seguretat entre un carril bici i un carril de serveis o un carril de circulació. Si a més a més el carril de circulació va en sentit contrari que la bicicleta, aquesta distància hauria de veure's incrementada o directament segregada del carril bici. Això no passa al Carrer de Pla de l'estany, on el carril bici és bidireccional i els cotxes van en sentit contrari que la bicicleta.





Fotografia 4.4.2.11 – Inexistència de pas adaptat per a l'itinerari ciclista

### Invasió de l'espai per al vianants

Quan una vorera-bici ocupa tota l'amplada útil del vianant, deixa de ser una vorera bici per convertir-se en una vorera compartida, i no caldria pintar-lo com si fos una vorera-bici. A més a més, si el carrer per on discorre és un carrer 30, on la bicicleta podria compartir l'espai amb els vehicles motoritzats, realitzar un vorera-bici o una vorera compartida no seria el més indicat.



Fotografia 4.4.2.12 – Solució incorrecta: vorera destinada exclusivament per a ciclistes

### Inici-final del carril no adaptat i inconnex

Molts carrils bici acaben de cop i no tenen cap tipus discontinuïtat, o almenys no es divisa així de forma intuïtiva. Caldrà treballar la continuïtat de la xarxa. Això succeeix també amb els vorera-bici.



Fotografia 4.4.2.13 – Final sense continuïtat de l'espai reservat per al ciclista



Fotografia 4.4.2.14 – Final sense continuïtat de l'itinerari ciclista

### Senyalització d'orientació

A Cassà de la Selva, la única senyalització d'orientació per a la bicicleta és la de la Via Verda. Aquesta, però, en alguns casos s'hauria de mantenir, canviar o reforçar.





Fotografia 4.4.2.15 – Senyal vertical a la via verda que discorre per Cassà de la Selva

Un exemple és la senyal de la fotografia superior, que està al costat est del Carrer del Pla de l'Estany, mentre el carril bici discorre pel costat oest, i entremig hi ha una línia de servei, de manera que si hi ha cotxes aparcats queda tapada en la seva totalitat.

Algunes senyals verticals estan descolorides i senyalització horitzontal esborrada.

### Girs forçats



Fotografia 4.4.2.16 – Girs de 90º en l'itinerari ciclista

En alguns casos els carrils bici fan uns girs de 90 graus de forma sobtada. Fent que en la pràctica ningú segueixi el traçat plantejat i circulïn fent diagonals o corbes més suaus.

### Incongruència en la jerarquització

Si hi ha un carrer 30 km/h, on la bicicleta podria compartir l'espai amb els vehicles motoritzats, realitzar un vorera-bici o una vorera compartida no seria el més indicat. Això ens passa a més d'un punt del municipi.



Fotografia 4.4.2.17 – Carril de circulació limitat a 30 km/h

Un altre punt on el carril bici canvia de costat del carrer per fer pocs metres i després tornar a incorporar-se al carrer, que de fet és 30 km/h i per tant, de possible convivència bicicleta-vianant.

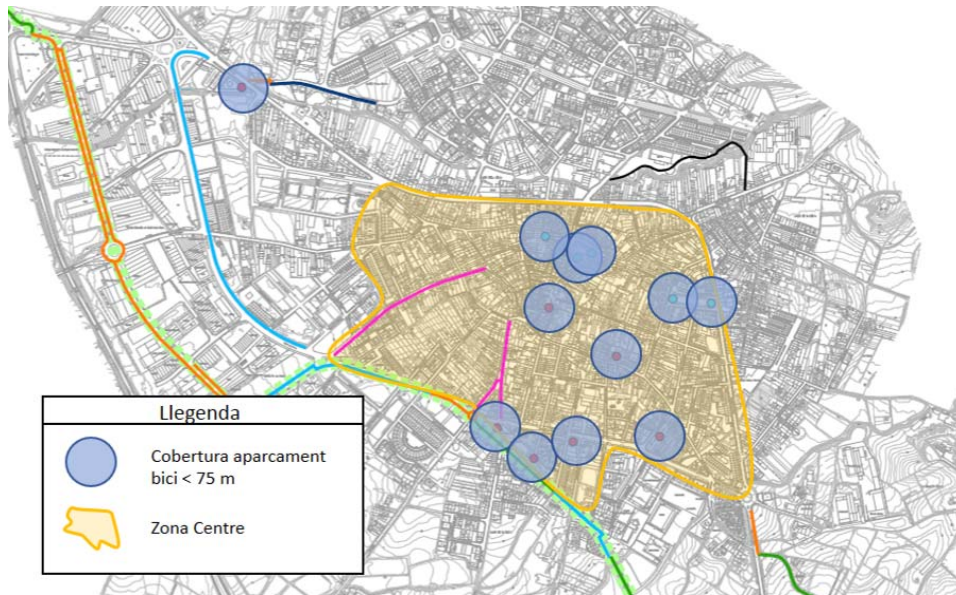


Fotografia 4.4.2.18 – Reserva d'espai ciclable en la vorera en un entorn de 30 km/h

## 4.6. Diagnosi d'aparcament per a bicicletes

L'aparcament de bicicleta a Cassà de la Selva es concentra principalment a la seva zona centre. En total disposa de 12 aparcaments per a bicicletes, 8 dels quals son d'una roda i per tant, insegurs.





Imatge 4.6.1 – Cobertura Aparcament de bicicletes a Cassà de la Selva. Font: AIM

Com podem veure a la imatge, els aparcaments, tot i acumular-se tota la oferta a la zona centre, la seva cobertura es limita a llocs molt puntuals: Plaça de la Coma, Ajuntament, i altres equipaments varis. Tenint en compte que el radi de cobertura d'un aparcament per a bicicletes és d'uns 75 metres, es pot considerar que la zona centre li cal més aparcament.

A la resta del municipi l'aparcament és completament inexistent, exceptuant algun punt amb algun ancoratge, normalment, d'una roda.



Fotografia 4.6.2– Estacionament d'una roda

### Ocupació de l'aparcament

Durant la visita de camp, s'ha observat una ocupació baixa dels aparcaments, així com una notable presència de bicicletes estacionades en altres punts: senyals, mobiliari o directament recolzades a la façana sense cademat, cosa que és habitual quan hi ha pocs aparcaments.



## 5. ANÀLISI DE LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

### 5.1. Xarxa de vehicles privats motoritzats

La xarxa de vies per a la circulació del vehicle privat motoritzat és formada per vials de diferents categories en funció del seu ús i funcionalitat. Parlem doncs que existeix una jerarquització viària on distingiríem:

- Xarxa d'accés, formada per les vies interurbanes que permeten accedir al nucli urbà de Cassà de la Selva.
- Xarxa primària, formada per les vies bàsiques de ciutat que connecten essencialment entre elles i també amb la xarxa d'accés. Són vies destinades fonamentalment a la circulació de vehicles motoritzats i definint l'esquema general de circulació de la ciutat.
- Xarxa secundària, de jerarquia inferior a l'anterior, és formada per la xarxa de comunicació entre barris o zones del nucli urbà.
- Xarxa veïnal. Conjunt de vies destinades fonamentalment al servei de les propietats colindants, sense presència de trànsit de pas. És de menester que la circulació sigui lenta i poc intensa.
- Xarxa pacificada, on la prioritat de circulació en calçada no és per al vehicle motoritzat sinó per al mode a peu i la bicicleta. La intensitat de trànsit en aquests vials ha de ser limitada (2.000 vehicles/dia, segons la fundació del RACC). Poden presentar senyalització que prioritzi la circulació del vianant per davant de la resta de modes, i fins i tot poden restringir l'accés del vehicle motoritzat.

#### 5.1.1. Vies d'accés

Cinc són les vies que formen la xarxa viària d'accés de Cassà de la Selva:

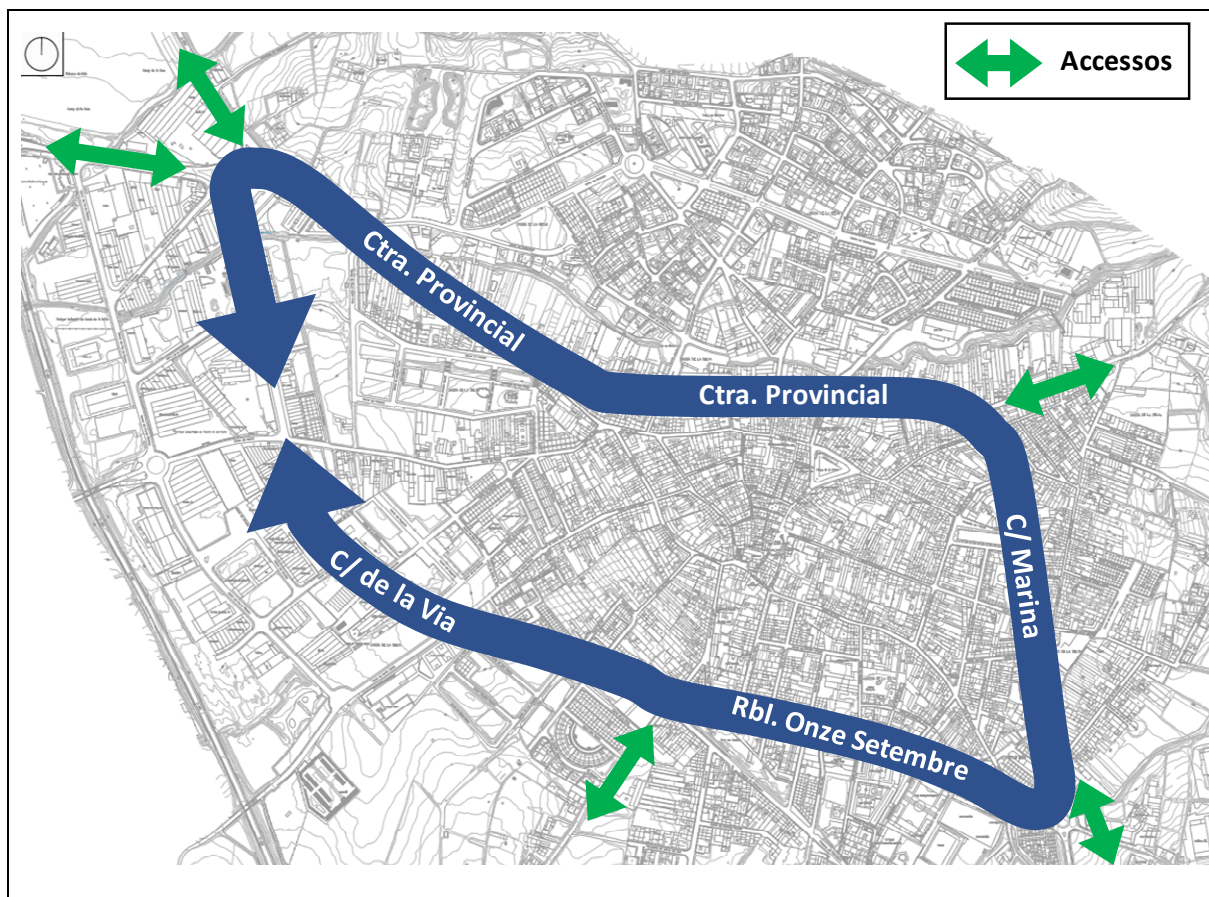
- Carretera C-65, de titularitat de la Generalitat de Catalunya. Connecta la ciutat de Girona amb el litoral (Sant Feliu de Guíxols), amb un traçat eminentment nord-oest a sud-est. En el tram nord presenta una secció de carretera convencional de calçada única, mentre que el seu tram sud esdevé una via de calçada separades per als dos sentits de circulació. En el seu pas per Cassà de la Selva, la secció correspon al d'una carretera convencional. Actua com a ronda del nucli urbà de Cassà de la Selva per la seva banda sud. En les immediacions de Cassà de la Selva, connecta amb Llambilles al nord i Llagostera al sud.
- Carretera C-25, de titularitat de la Generalitat de Catalunya. És una carretera que cobreix gran part del territori català amb un recorregut est-oest, i precisament inicia el seu traçat al municipi de Cassà de la Selva, al nord-oest del nucli urbà. Enllaça amb el municipi de Riudellots de la Selva i les grans infraestructures viàries de la AP-7 i A-2. En aquest primer tram la C-25 és una carretera convencional, però des de Riudellots i fins a finalitzar el seu recorregut a la província de Lleida esdevé una via ràpida de calçades separades.
- Carretera Gi-664, de titularitat de la Generalitat de Catalunya. Aquesta via també inicia el seu recorregut a Cassà de la Selva, al nord-est del nucli urbà. Enllaça el municipi amb la Bisbal de l'Empordà tot travessant el massís de les Gavarres. La secció que presenta és la d'una carretera convencional amb un carril per a cada sentit de circulació.
- Carretera Giv-6741, de titularitat de la Diputació de Barcelona. Una altra via que inicia el seu traçat al sud del nucli urbà de Cassà de la Selva. És una carretera convencional que





- Carrer de la Via: circumval·la el nucli urbà per l'oest i el sud, enllaçant la C-25 al nord i la Giv-6741 al sud. Disposa d'un carrils de circulació per cada sentit i presenta cordons d'aparcament en la calçada. No presenta cruïlles semaforitzades.
- Rambla Onze de Setembre: com a continuació del c/ de la Via, segueix actuant de ronda urbana pel sud del nucli urbà, entre la Giv-6741 i el c/ Marina. No presenta cruïlles semaforitzades. Permet l'aparcament en els seus laterals en les zones senyalitzades.

Aquest conjunt de vials formen la primera anella de circumval·lació del nucli urbà.



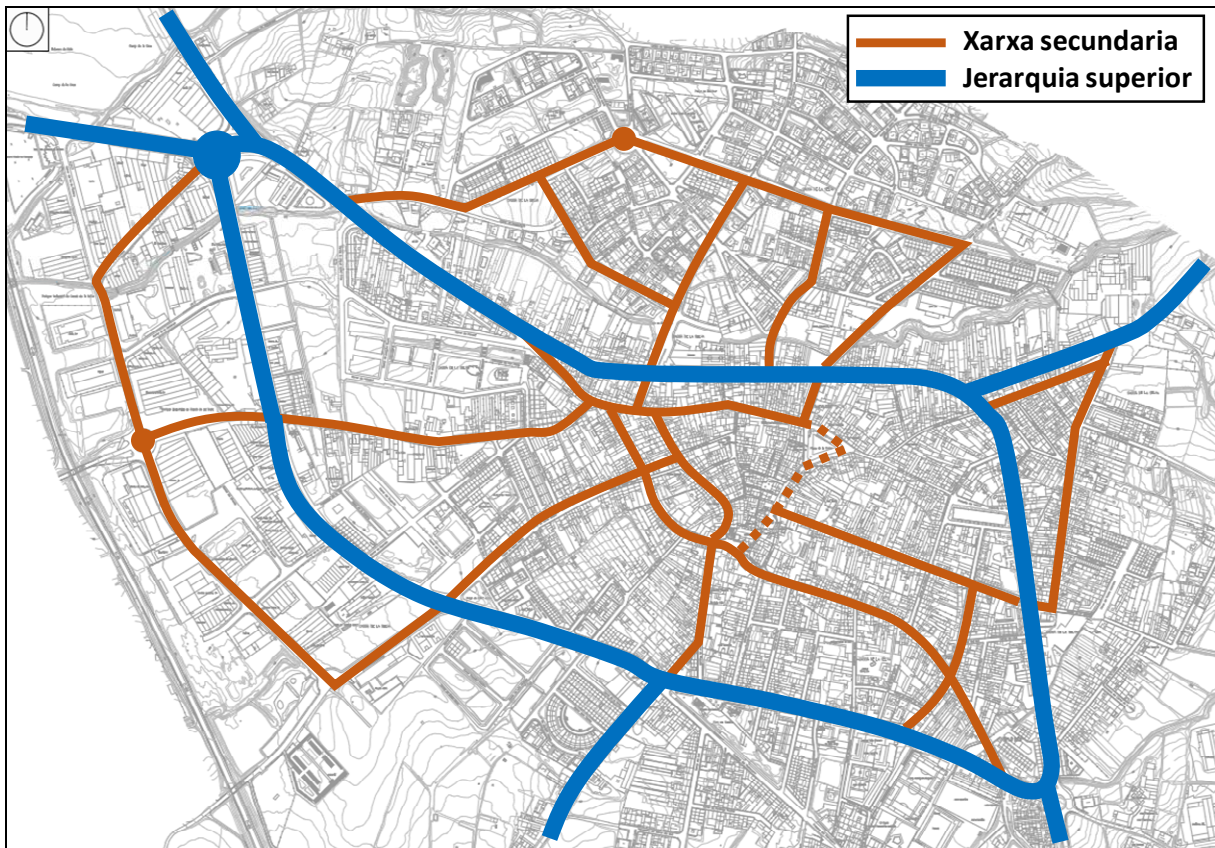
Imatge 5.1.2.1 – Anella de circumval·lació.

Font: AIM, elaboració pròpia

### 5.1.3. Xarxa secundària: vies col·lectores o distribuïdores

En un segon nivell trobaríem les vies col·lectores i distribuïdores del trànsit. Aquest conjunt de vies, més nombrós que l'anterior, connecta essencialment la xarxa primària cap a la resta de barris i malla la xarxa viària del vehicle privat motoritzat.





Imatge 5.1.3.1 – Xarxa secundària actual

Font: AIM, elaboració pròpia

La xarxa de vies secundàries es poden agrupar en 4 àmbits:

- Subconjunt del veïnat de Matamala, al nord de la carretera provincial.
- Subconjunt del veïnat de les Serres, a l'est del carrer Marina.
- Subconjunt del polígon industrial de l'oest, a l'oest del carrer de la Via.
- Subconjunt del centre, a l'interior de l'anella de circumval·lació de la xarxa de jerarquia superior.

Respecte a aquesta xarxa cal comentar alguns aspectes que es donen al subconjunt del centre, on l'estructura urbana es caracteritza per estar formada per vials estrets:

- En la pl. de Sant Pere es permet el doble sentit de circulació en un vial on només hi ha amplada suficient per al pas just d'un turisme, i amb una vorera estreta que fa que els vianants acabin circulant preferentment per la calçada. Es per tant un punt de risc pel que fa la seguretat, tant de persones com de vehicles.





**Imatge 5.1.3.2 – Vial bidireccional a plaça de Sant Pere**

**Font: AIM, elaboració pròpia**

- El c/ Molí té un únic sentit de circulació únic d'est a oest, excepte en un tram de poc metres de longitud, entre el c/ d'Avall i c/ Fraternitat on es permet la circulació en els dos sentits sense que cap senyal adverteixi d'aquest fet als vehicles que circulen en sentit est a oest. Pot originar per tant problemes d'accidentalitat.
- També al c/ Molí, el seu tram final és de semiplataforma única, poc aconsellable per a un vial estructurant de la xarxa secundària.
- Nombrosos vials de la xarxa secundària, com el c/ d'Avall, el c/ Raval, c/ d'Ardenya, c/ Xavier Carbó, c/ Remei, c/ Molí, etc. disposen de voreres molt estretes per la qual cosa els vianants acaben envaint sovint la calçada, amb els conseqüents problemes per a la seguretat viària que això suposa.



**Imatge 5.1.3.3 – Voreres estretes al c/ d'Avall**

**Font: AIM, elaboració pròpia**

La problemàtica de les voreres estretes en vials de la xarxa secundària es un fet que també s'estén altres zones del municipi com el c/ Migdia o el c/ de la Bisbal a les Serres o el c/ Músic Coll a Matamala.

- El c/ Puigcugul és un vial que recull el trànsit procedent de l'est connectant-lo amb el centre. No obstant, aquest carrer desemboca en un vial pacificat de plataforma única on la prioritat de circulació és per al vianant (c/ Major i c/ Reverend Gabriel García). Un vial de la xarxa secundària hauria de tenir connexió amb la resta de la xarxa estructurant.
- El c/ Major i c/ Reverend Gabriel García són dos vials pacificats al transit mitjançant senyalització vertical i infraestructura de plataforma única, no obstant l'actual configuració de ciutat fa que estiguin abocats a utilitzar-se com a vials de la xarxa secundària per a connectar el c/ Puigcugul i el c/ Ample amb la pl. de la Coma i la Carretera Provincial (a través del c/ Major), i el c/ Puigcugul i el c/ Ample amb el c/ d'Avall (a través del c/ Reverend Gabriel García).

#### 5.1.4. Xarxa veïnal i xarxa pacificada

La resta de la xarxa es considera formada per vies veïnal. L'ur funcionalitat no és la de circular per anar d'un punt a un altre, sinó que el seu ús radica en ser les vies emprades per accedir a habitatges, equipaments, etc. És el gruix de vies del municipi.

Pel que fa es vies pacificades, a l'inici de l'elaboració del present document, Cassà de la Selva no disposava d'una xarxa connexa i mallada d'aquestes vies. Tan sols es disposa d'algunes vies de plataforma única, on no es segrega calçada i vorera de manera que tots els usuaris de la via comparteixen l'espai. En aquesta secció viària s'ha de garantir la prioritat per al vianant per tal que disposi de les condicions necessàries de seguretat.

Els vials de plataforma única del municipi són:

- c/ de les Barraquetes, a l'est del centre del nucli.
- c/ Major, al sud de la plaça de la Coma.
- c/ Reverend Gabriel Garcia (continuació de l'eix del c/ Major cap al sud).
- Alguns vials estrets a l'est del centre, com el c/ Dolors, la plaça Petita, la travessera pl. Petita, el tram oriental del c/ Roscada, el tram nord del c/ de la Mel.



Fotografia 5.1.4.1- Carrer Barraquetes i senyalització de restricció de circulació

Adicionalment el c/ Barraquetes també disposa de restriccions de circulació de trànsit, on es prohibeix circular amb vehicles cada nit de 21:00 a 9:00, els dimecres i dissabtes al matí degut a la presència del mercat setmanal, i les 24 hores dels diumenges i festius.

Altres vials estrets del nucli urbà, que mantenen l'estructura de voreres i calçada segregada, tenen restringit l'accés a veïns de manera que limiten el trànsit que hi accedeix.



Fotografia 5.1.4.2 - C/ Nord (esquerra) i c/ Roscada (dreta) només per a circulació veïnal. Font: [www.google.es](http://www.google.es)

El carrer del Molí, en el seu tram final (proper a plaça de la Coma) presenta una estructura de semiplataforma única, es a dir una vorera segregada i una alta integrada en la calçada. No obstant per la funcionalitat d'aquesta via i per l'absència de senyalització de regulació que prioritzi el vianant per davant del vehicle motoritzat, es considera aquesta com a una via secundària.



Fotografia 5.1.4.3 - Tram del C/ Molí de semiplataforma única. Font: [www.google.es](http://www.google.es)

Pel que fa la xarxa veïnal del centre es destaca la configuració de l'eix del c/ Joan Gerrer – c/ Roscada, que permet la circulació dels vehicles en els dos sentits de la marxa, quan disposa d'una amplada de calçada que només permet el pas d'un vehicle, juntament amb unes voreres impracticables que obliga als vianants a desplaçar-se per la calçada.





Fotografia 5.1.4.4 - C/ Joan Gerrer de doble sentit de. Font: [www.google.es](http://www.google.es)

La configuració de voreres impracticable es repeteix en altres vials del centre com el c/ Roscada, la travessera plaça Petita, la travessera de les Mesures, etc.

## 5.2. Demanda en vehicle privat motoritzat

### 5.2.1. Intensitats de circulació de les carreteres

Les carreteres de les diferents administracions poden disposar d'estacions d'aforament que recullen dades sobre el trànsit, principalment les intensitats mitjanes diàries de circulació (IMD) dels vehicles, es a dir, el volum de vehicles que circula per un punt d'una carretera durant tot un dia.

De tot el conjunt de la xarxa viària a l'entorn de Cassà de la Selva, es disposa de dades de trànsit en les següents carreteres (totes elles de la Generalitat de Catalunya):

- C-25. Disposa d'una estació permanent d'aforament ubicada en el PK 242,2 (terme municipal de Campllong) que indica una IMD de 8.450 per aquesta via i un percentatge de vehicles pesants (camions, autobusos, autocar, etc.) del 9,3%.
- C-65. Disposa de tres estacions d'aforament en les proximitats de Cassà de la Selva.
  - o Una estació permanent es troba ubicada al sud-est del municipi, al PK 17,22 i registra una IMD de 22.473 veh./dia amb un 3,4% de presència de vehicles pesants.
  - o La segona estació es localitza al PK 20,38, al sud del municipi, en el tram de la C-65 comprés entre la C-25 i la Giv-6741. Les dades mostren una IMD de 26.246 veh./dia, amb un percentatge del 8,19% de vehicles pesants.
  - o La darrera, una estació secundària, es localitza al PK 24,64 (TM de Llambilles), al nord del municipi, per sobre la C-25. Indica que en aquest tram de via circulen 24.469 vehicles diàriament, amb un 3,9% de vehicles pesants.
- Gi-664. Té ubicada una estació secundària en el PK 1,3, molt a prop del nord-est del nucli urbà. Registra una IMD de 520 veh./dia, i un percentatge de vehicles pesants del 3,4%.



Per tant, la via que registra un trànsit més notable és la C-65, tot i que aquest volum de trànsit disminueix en el tram que actual de ronda sud de Cassà de la Selva. El trànsit de la Gi-664 és molt reduït denotant que es una carretera amb un ús molt baix.

### 5.2.2. Intensitats de circulació del municipi

Per a poder valorar el volum de trànsit en les diferents vies del municipi es va realitzar una campanya de treball de camp específica consistent en el comptatge de vehicles en diferents punts del nucli urbà.

Aquests aforaments o comptatges es van realitzar en un dia laborable del mes d'Abril de 2017, durant el període de matí, concentrats especialment en la hora punta on es produeix el màxim número de desplaçaments del dia.

Els comptatges van ser d'una hora de durada, registrant els resultats cada 15 minuts. En cada aforaments es van distingir la tipologia de vehicles (turismes, camions, autobusos, motocicletes i bicicletes).



Imatge 5.2.2.1- Il·lustració del comptatge dels moviments en els aforaments

Font: AIM, elaboració pròpia.

Es punts estudiats van ser els següents:

Codi	Ubicació Punt
P1	Rotonda al c/ Germà Agustí amb pg. Ferrocarril
P2	Rotonda a la C-250a amb Rbla. Onze de Setembre
P3	Intersecció a la C-250a amb la Gi-664
P4	Rotonda al c/ de la Via i c/ Garrotxa
P5	Intersecció del c/ Molí amb c/ Remei i c/ Progrés
P6	Intersecció del c/ Castell amb Baixada de la Coma

Codi	Ubicació Punt
P7	Intersecció del c/ Puigcugul amb c/ Bonavista
P8	Intersecció del c/ Marià Fortuny amb av. Antoni Gaudí
P9	Intersecció del c/ Castell amb Baixada de la Coma
P10	Intersecció del c/ Josep Pla amb c/ Músic Coll

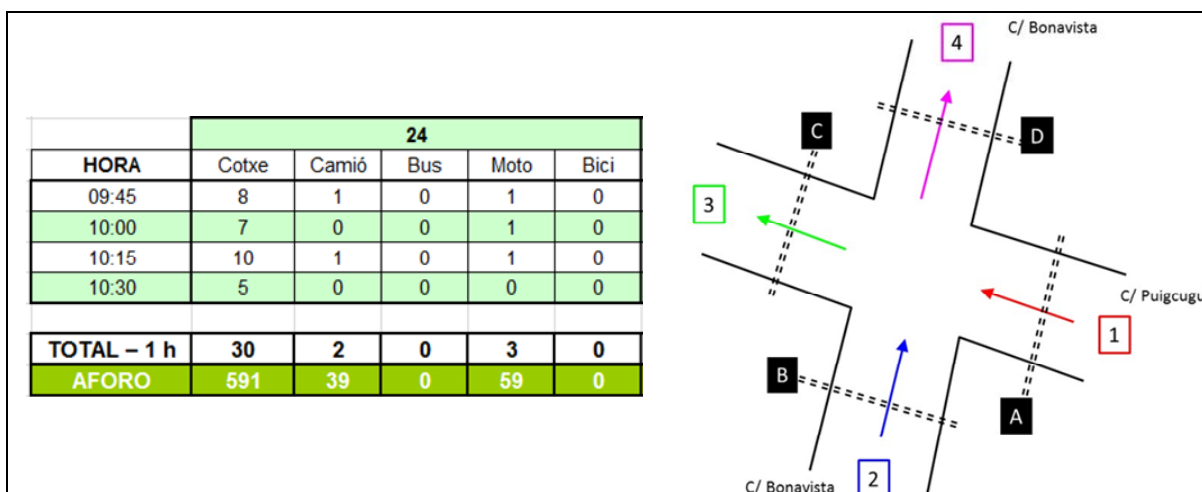
Taula 5.2.2.2- Localització dels punts d'aforaments

Font: AIM, elaboració pròpia.

Aquests punts es troben representats en el **plànol 8**.

Adicionalment també es van realitzar comptatges auxiliars a 3 punts més, de 15 minuts de durada, per obtenir resultats complementaris.

Els resultats complets dels aforaments es presenten en l'**annex 2** organitzats en diferents taules de dades per a cada punt. A continuació es presenta un exemple sobre com s'ha de procedir a la interpretació de resultats:



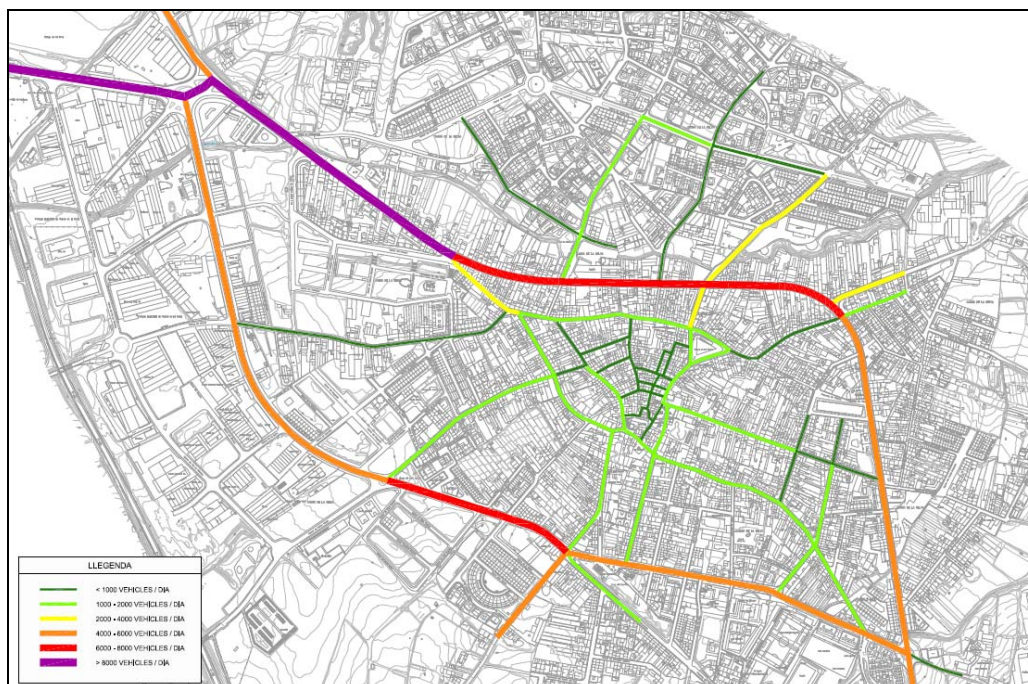
Imatge 5.2.2.3 - Exemple de presentació dels comptatges en l'annex corresponent

Font: AIM, elaboració pròpia.

En l'exemple superior es presenten els resultats per al "moviment 24", es a dir, per als vehicles que procedents de la zona 2 (c/ Bonavista, sud) segueixen rectes cap a la zona 4 (c/ Bonavista, nord). En el període de 9:45 a 10:00 es van comptabilitzar 8 turismes, 1 camió i una motocicleta. En el total del període aforat, de 9:45 a 10:45, es van comptabilitzar 30 turismes, 2 camions i 3 motocicletes.

La fila "AFORO" representa una extrapolació del comptatge equivalent al total de vehicles diari. Es a dir, si el comptatge hagués durat 1 dia sencer, s'estima que s'haurien aforat 591 turismes, 39 camions, 59 motocicletes i cap bicicleta per al "moviment 24". Els aforaments s'extrapolen a mobilitat total diària (IMD; intensitats mitjanes diàries de circulació) que és el paràmetre habitual de treball amb el que es treballa en enginyeria de trànsit. Representa els volum de total de vehicles que circulen per un vial al llarg de 24 hores.

Els resultats dels comptatges s'han representat gràficament en un plànol per a poder visualitzar de forma ràpida i senzilla el volum de trànsit que presenten els vials de Cassà de la Selva. Els resultats es poden consultar en el **plànol 9**.



Imatge 5.2.2.4 - Retall del plànol d'intensitats de circulació de Cassà de la Selva

Font: AIM, elaboració pròpia.

La via urbana més carregada del municipi és l'accés per la C-25 i l'antiga travessera de la C-250a, al nord-oest del nucli urbà, que arriba a superar les 8.000 veh./dia. Des d'aquest punt, la travessera va perdent intensitat de trànsit a mesura que penetra cap a l'est i descendeix fins a uns 4.500 veh./dia en el punt de sortida pel sud-est del municipi.

El trànsit es concentra en les vies perimetrals del nucli urbà format per l'eix de la C-25, la Carretera Provincial i el c/ Marina, com a circumval·lació nord, i actuant com a circumval·lació sud del nucli urbà trobaríem els carrers c/ de la Via i la Rambla Onze de setembre, amb unes intensitats d'uns 5.000 vehicles en els extrems, però que arriben a 6.000 en el seu tram central.

Fora d'aquests vials de circumval·lació urbana, la xarxa viària es troba molt pacificada, amb vials que en la seva majoria no superen els 2.000 vehicles al dia.

### 5.2.3. Capacitats de vials i saturació

S'entén per capacitat d'una via el flux màxim de vehicles que pot circular per aquella via. És a dir una via amb una capacitat de 1.000 veh./h suportarà com a molt un volum de 1.000 vehicles en una hora o relacions equivalents (500 veh. en 30 minuts, 2.000 veh. en dues hores, etc.).

La capacitat d'una via és funció de diferents aspectes (ample del carril de circulació, presència de vorals, perfil longitudinal...) però essencialment la capacitat la determina el número de carrils i el fet que estigui en un entorn interurbà o urbà.

Pel cas de Cassà de la Selva, es tracta d'un entorn urbà, el que situaria la capacitat dels vials en aproximadament 700 vehicles per hora i per carril. Extrapolant el valor de la capacitat a volums diaris, considerant que la hora punta representi el 10% de la mobilitat diària, s'estimaria la capacitat de les vies urbanes en 7.000 veh./h/carril.

D'acord amb el mapa d'intensitats de trànsit elaborat, s'observa com la immensa majoria de vies internes del municipi no superen els 2.000 veh./h/carril, de manera que es troben molt allunyades del límit de saturació, situant-se per sota del 30% de la seva capacitat.

Pel que fa les vies més sol·licitades a nivell de trànsit:

- Carretera provincial: és una via bidireccional, amb un carril de circulació per cada sentit de la marxa que registra intensitats per sota de 10.000 veh./dia. Acceptant un repartiment equilibrat entre els dos sentits de circulació es pot concloure que aquesta via es troba per sota del 71% de la seva capacitat.
- Carrer de la Via: és una via bidireccional, amb un carril de circulació per cada sentit de la marxa que registra intensitats de fins a 8.000 veh./dia. Acceptant un repartiment equilibrat entre els dos sentits de circulació es pot concloure que aquesta via es troba per sota del 57% de la seva capacitat.
- Passeig del Ferrocarril: és una via bidireccional, amb un carril de circulació per cada sentit de la marxa que registra intensitats de fins a 6.000 veh./dia. Acceptant un repartiment equilibrat entre els dos sentits de circulació es pot concloure que aquesta via es troba per sota del 43% de la seva capacitat.
- Carrer de la Marina: és una via bidireccional, amb un carril de circulació per cada sentit de la marxa que registra intensitats de fins a 6.000 veh./dia. Acceptant un repartiment equilibrat entre els dos sentits de circulació es pot concloure que aquesta via es troba per sota del 43% de la seva capacitat.

En el **plànol 10** es presenten els graus de saturació de les diferents vies aforades.

### 5.3. Diagnosi de la mobilitat en vehicle privat

L'estat general de la mobilitat en vehicle privat motoritzat ve definit per les següents característiques:

- Una bona estructuració de la xarxa primària que configura una anella urbana que circumval·la el nucli urbà.
- Una xarxa secundària de vies col·lectores que alimenta i distribueix el trànsit cap a o des de la xarxa primària. Tenint en compte la funció de la xarxa secundària es veu que el trànsit de vehicles té un pes destacat en els vials que la conformen, per tant es necessari garantir la fluïdesa de la circulació i segregar la circulació de vianants i vehicles. En base a això, s'observen les següents deficiències en aquesta xarxa:
  - o Es localitza un punt de risc en la Pl. Sant Pere donat per la manca de secció viària: actualment es dona doble sentit de circulació de vehicles quan la secció de la calçada només permet un únic carril de circulació. A més a més, les voreres estretes fan que els vianants envaeixin la calçada.
  - o El c/ Molí, que canalitza del trànsit en sentit oest a est, presenta un tram de doble sentit de circulació sense senyals d'advertència als vehicles.
  - o El tram final de semiplataforma única del c/ Molí és poc adequat per a un vial de la xarxa secundària.



- Es freqüent trobar vials de la xarxa secundària que disposen de voreres molt estretes per la qual cosa els vianants acaben envaint sovint la calçada.
- El c/ Puigcugul aboca el transit en vials pacificats, sense altra alternativa que el pugui connectar amb la resta de vials de la xarxa secundària o superior.

En tots aquests els punts de la xarxa secundària on es diagnostica el conflicte potencial entre vianants i vehicles serà necessari plantejar una actuació per a solucionar la problemàtica detectada.

- Pel que fa la xarxa veïnal, es destaca sobretot la presència de voreres impracticables que obliguen al vianant a circular per la calçada motiu pel qual aquests vials respondrien millor a una configuració de via pacificada.
  - Com a exemple d'aquesta problemàtica, es destaca l'eix del c/ Joan Gerrer – c/ Roscada, que permet la circulació dels vehicles en els dos sentits de la marxa, a la vegada que l'ample de la calçada només permet el pas d'un vehicle, i amb unes voreres impracticables que obliga als vianants a desplaçar-se per la calçada.
- De la xarxa pacificada es destacaria l'ús del c/ Major i c/ Reverend Gabriel García per part dels vehicles motoritzats, doncs són dos vials pacificats al transit però l'actual configuració de ciutat fa que estiguin abocats a utilitzar-se com a vials de la xarxa secundària per a connectar el c/ Puigcugul i el c/ Ample amb la pl. de la Coma i la Carretera Provincial i amb el c/ d'Avall.
- També en relació a la xarxa pacificada, cal assegurar que la senyalització garanteixi la prioritat del vianants respecte el vehicle per tal que pugui circular per tota la secció del carrer amb les condicions de seguretat i comoditat adequades.
- Pel que fa la demanda de transit, les intensitats de vehicles en els vials del municipi són reduïdes, i es concentren principalment en la xarxa primària.
- La xarxa de vies secundàries registren totes intensitats inferiors a 2.000 vehicles (llevat d'un tram en el c/ Molí i c/ Castell), que són volums de trànsit propis de vials de baixa demanda.
- En conseqüència, la xarxa viària no troba congestionada, amb valors majoritàriament per sota del 50%.
  - Les retencions es donen puntualment coincidint amb els horaris d'entrada a les escoles i només en les seves immediacions.





## 6. ANÀLISI DE L'APARCAMENT

Referent a l'aparcament, amb data 1 de març de 2017 es realitzà un informe a l'alcaldia per part de la Policia Local relatiu als estacionaments en superfície a Cassà de la Selva.

En aquest informe es comunicava que el parc mòbil de la població era de 7.873 vehicles (entre ells 5.305 turismes) i s'aportava informació sobre l'oferta d'aparcament:

- 580 places en estacionaments públics gratuïts.
- 780 places a la via pública, en l'interior del cinturó viari format per la Carretera provincial, c/ Marina, Rambla Onze de Setembre i c/ de la Via.
- 157 places d'estacionaments de zona blava (dintre del mateix entorn definit en el punt anterior).
- 1.500 places d'estacionament privats en domicilis particulars o comunitats de propietaris.

La informació continguda en aquest informe servirà com a punt de partida per a l'anàlisi de l'aparcament del municipi.

En el present estudi s'ha analitzat l'oferta i la demanda d'aparcament en base a dos aspectes que es desenvolupen en els apartats següents:

- Estudi de les principals bosses d'aparcament del nucli urbà.
- Estudi de l'aparcament en calçada al centre urbà.

### 6.1. Principals bosses d'aparcament

#### 6.1.1. Identificació de les bosses

S'han identificat 16 bosses d'aparcament distribuïdes pel nucli urbà que suposen més de 1.000 places d'aparcament.

A continuació es presenta la ubicació i capacitat estimada d'aquestes bosses:

PRINCIPALS BOSSES D'APARCAMENT			
Codi	Ubicació	Tipus	Capacitat
P1	Pg. Ferrocarril amb c/ Portal	Descampat	70
P2	C/ de la Via amb c/ Xavier Carbó	Descampat	80
P3	C/ Pla de l'Estany amb Camí del Cementiri	Pavimentat	85
P4	Carrer del Suro	Descampat	45



PRINCIPALS BOSSES D'APARCAMENT			
Codi	Ubicació	Tipus	Capacitat
P5	Pg. Ferrocarril amb c/ Piscina	Descampat	20
P6	Annex al Pavelló triple municipal	Pavimentat	80
P7	C/ Marina amb c/ Verneda	Pavimentat	82
P8	C/ Raval amb c/ Hospital	Pavimentat	11
P9	C/ Migdia amb c/ Santa Pellaia	Descampat	70
P10	C/ Antoni Gaudí amb c/ Marià Fortuny	Pavimentat	55
P11	Carretera Provincial amb c/ Castell	Descampat	33
P12	C/ Castell amb c/ Àngels	Pavimentat	40
P13	C/ Castell amb c/ Àngels	Pavimentat	53
P14	C/ de la Via amb Camí del Cementiri	Descampat	230
P15	Pg. Ferrocarril a prop del Pavelló Triple municipal	Descampat	50
P16	C/ Ardenya amb c/ Xavier Carbó.	Descampat	13
<i>TOTAL ESTIMACIÓ PLACES</i>			<i>1.017</i>

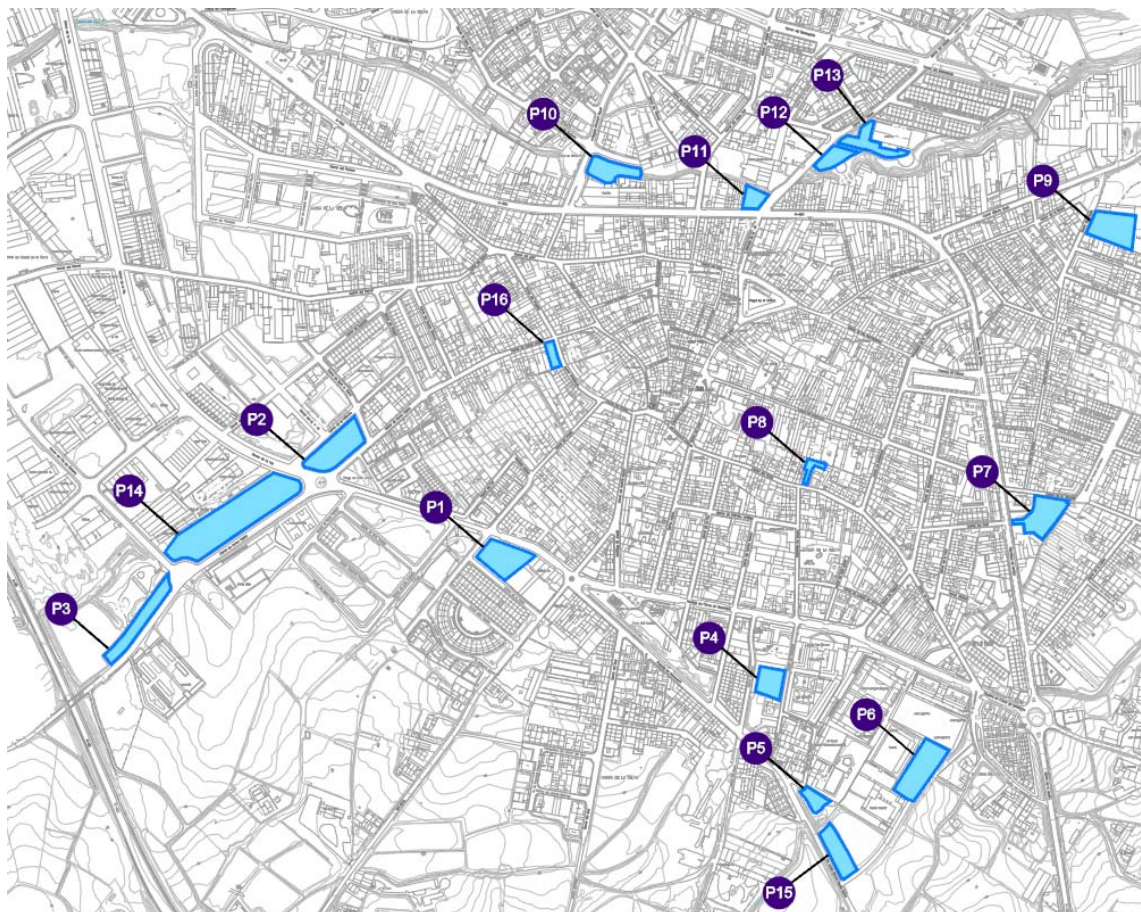
Taula 6.1.1.1 – Característiques de les bosses d'aparcament

Font: AIM, elaboració pròpia.

Les bosses d'aparcament P1, P2, P3, P7, P9, P10, P12, P13, P15 i P16 són els estacionaments citats en l'informe de la Policia Local de 1 de març de 2017, amb una capacitat estimada de quasi 600 places.

El **plànol 11** mostra la localització de les bosses en el territori.





Imatge 6.1.1.2 – Localització de les bosses d'aparcament

Font: AIM, elaboració pròpia.

## 6.1.2. Demanda diürna de les bosses d'aparcament

Dins de la campanya de treball de camp del present estudi de mobilitat es van realitzar dues jornades de visita als aparcaments per tal de valorar l'ús real de les diferents bosses.

Les visites van realitzar-se en un dia laboral a partir de les 10:00 per tal d'incloure en l'ús d'aparcament la demanda de mobilitat per motius laborals, entenent que a partir d'aquesta franja horària els treballadors i treballadores que es desplacen en vehicle privat ja han iniciat la seva jornada laboral.

Els resultats mostren:

- Una ocupació global de 380 places de les més de 1.000 disponibles, això és un 37% de l'oferta en bosses d'aparcament.
- Analitzat les bosses individualment, s'observa com la majoria (9 de les 16 bosses) es troben **infrautilitzades**, per sota el 50% d'ocupació.
- Fixant-nos en les bosses més utilitzades, s'observa com els aparcaments P4, P11 i P12 es situen en nivell d'ocupació elevat (per sobre el 85%). Tot i això, cal tenir en compte que en les proximitats (a menys de 200 metres; 2 minuts de desplaçament a peu) es localitzen altres bosses d'aparcament amb sobrada disponibilitat d'aparcament.



Imatge 6.1.2.1 – Baixa ocupació en la bossa d'aparcament P5  
Font: AIM, elaboració pròpia.

El **plànol 12** mostra l'ocupació diürna de les diferents de les bosses d'aparcament .

### 6.1.3. Demanda nocturna de les bosses d'aparcament

De la mateixa manera que es va realitzar per al període diürn, durant la nit es van realitzar dues de visites als aparcaments per a quantificar quina era la demanda nocturna.

L'anàlisi de l'ús real de les bosses d'aparcament durant la nit permet conèixer quina és la demanda de residents del municipi, es a dir, el balanç d'aparcament per als habitants de Cassà de la Selva. Les visites es van realitzar a partir de les 00:00 per a garantir el comptatge de tots els vehicles que fan nit al municipi.

Els resultats mostren:

- Una ocupació global de 274 places de les més de 1.000 disponibles, això és un 27% de l'oferta en bosses d'aparcament, un xifra inferior a la demanda diürna.
- Analitzat les bosses individualment, s'observa com la majoria (10 de les 16 bosses) es troben **infrautilitzades**, per sota el 50% d'ocupació.
- Fixant-nos en les bosses més utilitzades, s'observa com els aparcaments P7, P9, P11 i P16 es situen en nivell d'ocupació elevat (per sobre el 85%). En el cas de l'aparcament P16, donat que disposa d'una bixa capacitat (13 places), fàcilment s'arriba a nivells d'ocupació elevats.

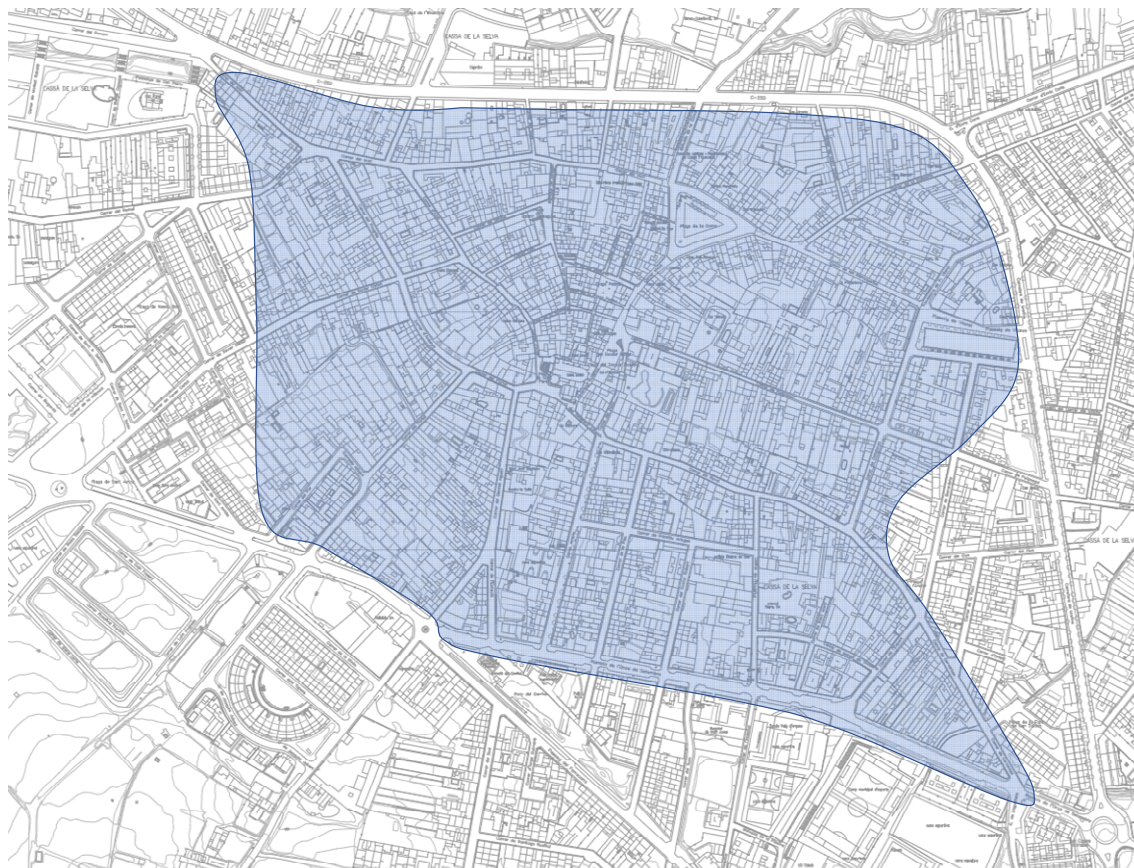
El **plànol 13** mostra l'ocupació diürna de les diferents de les bosses d'aparcament .

## 6.2. Aparcament en calçada al centre urbà

### 6.2.1. Oferta disponible en calçada

S'ha realitzar un inventari de l'aparcament en via pública en la zona més cèntrica del municipi on s'han distingit les places d'aparcament per la seva tipologia. Els resultats de l'inventari es presenten a continuació:





Imatge 6.2.1.1 – Àmbit de l'inventari de la zona més cèntrica del nucli

Font: AIM, elaboració pròpia.

<b>INVENTARI APARCAMENT EN CALÇADA</b>	
<b>Tipus aparcament</b>	<b>Número de places</b>
Aparcament sense regular (gratuït)	396
Aparcament per a motocicletes	51
Zona blava	125
Aparcament PMR	15
Aparcament "Petó i Adéu"	4
Altres reserves	6
<b>TOTAL</b>	<b>597</b>

Taula 6.2.1.2 – Comptatge de places d'aparcament en l'àmbit seleccionat

Font: AIM, elaboració pròpia.

El conjunt de places suma gairebé 600 aparcament que representen aproximadament el 60% de l'oferta total de les places en les bosses d'aparcament tractades en l'apartat anterior.

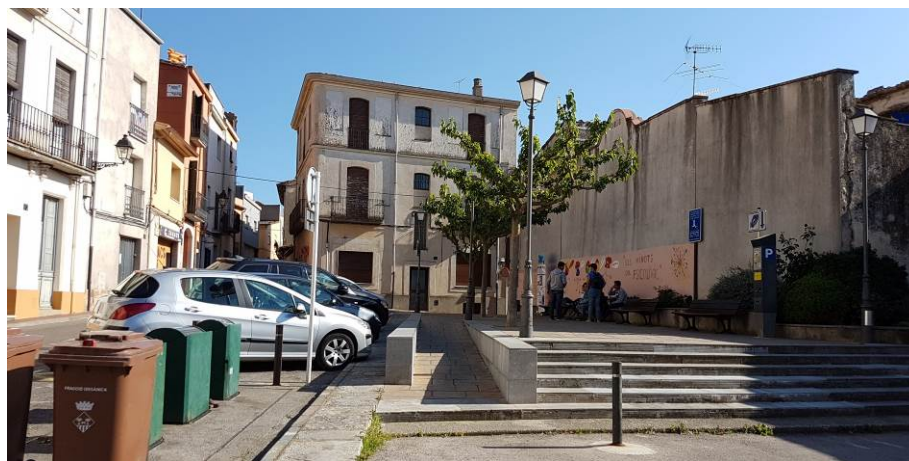
Pel que fa la tipologia de places localitzades en la zona:

- Aparcament sense regular (gratuït): places per a turismes no sotmeses a cap tipus de regulació. La inspecció visual d'aquestes places indica una elevada ocupació i una baixa

rotació, es a dir, els vehicles estacionats no varien al llarg del dia o ho fan en una baixa proporció.

- Aparcament per a motocicletes: exclusiu per a ciclomotors i motocicletes.
- Zona blava: places per a turismes sotmeses a regulació horària de pagament. La regulació horària de la zona blava s'efectua de 9:00 a 13:00 i de 16:00 a 20:00 en els dies laborables. Els dissabtes l'horari de regulació es redueix al matí (de 9:00 a 13:00) i els diumenges i festius no es du a terme cap tipus de regulació.

La tarifa mínima és de 0,05€ i es permet un màxim de temps d'estacionament de 2 hores per 1,20€).



Fotografia 6.2.1.3 – Places de zona blava a la plaça Mossèn Jacint Verdaguer

Font: AIM, elaboració pròpia.

- Aparcament PMR: aparcament reservat per a persones de mobilitat reduïda.
- Aparcament “Petó i Adéu”. Places d'aparcament limitades a 2 minuts de parada en el següent horari de dilluns a divendres: de 8:45 a 9:15; de 12:45 a 13:15; de 14:45 a 15:15; de 16:45 a 17:15. Aquestes places s'ubiquen en les immediacions d'un centre educatiu amb funcionalitat de garantir un espai per al encotxament i desencotxament dels infants que arriben o marxen de l'escola en vehicle privat motoritzat.



Fotografia 6.2.1.4 – Places “Petó i Adéu”

Font: AIM, elaboració pròpia.

- Altres reserves: exclusives per a vehicles autoritzats, Policia Local, etc.



Fora de l'àmbit inventariat, es va observar en la Carretera Provincial places d'aparcament que ocupaven part de la vorera. Es considera una mala pràctica aquesta solució ja que envaeix l'espai per al vianant, un mode de transport més vulnerable i que disposa de menor espai dedicat per a circular que el vehicle privat. Aquesta tipologia de places redueixen la infraestructura per al vianant a la vegada que augmenten el risc de 'accidentalitat entre vehicles i vianants.



Fotografia 6.2.1.5 – Plaça d'aparcament que envaeix la vorera

Font: AIM, elaboració pròpia.

## 6.2.2. Estudi de la demanda d'ús de la zona blava

Per avaluar l'ús real dels aparcaments regulats com a zona blava s'ha realitzat un estudi de l'ocupació de places i dels nivells de rotació dels vehicles estacionats en les places.

El treball de camp es va realitzar tant en període de matí (de 10:30 a 12:30) com de tarda (de 16:00 a 19:30) i va incloure una mostra de 104 places distribuïdes en dues zones:

- Entorn de la plaça de la Coma (43 places).
- Entorn del pg. Vilaret (61 places).

En el **plànol 15** es mostra les rutes efectuades durant el treball de camp per a l'estudi de la zona blava.

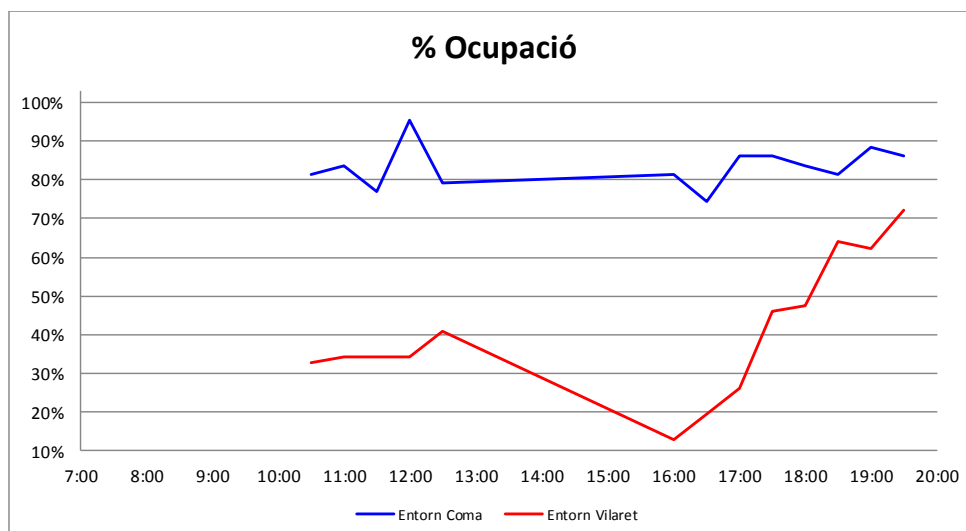


**Imatge 6.2.2.1 – Zona blava en l'entorn de pl. de la Coma; Font: AIM, elaboració pròpia.**

**Imatge 6.2.2.2 – Zona blava en l'entorn de pg. Vilaret; Font: AIM, elaboració pròpia.**

Els resultats mostren:

- Un ús notable de la zona blava a l'entorn de la plaça de la Coma (83% d'ocupació) que contrasta amb un baix ús de l'entorn del passeig Vilaret (41% d'ocupació).
- En l'entorn del pg. Vilaret l'ocupació de la zona blava augmenta significativament a partir de les 18:30, coincidint amb la proximitat del final del període d'estacionament regulat.



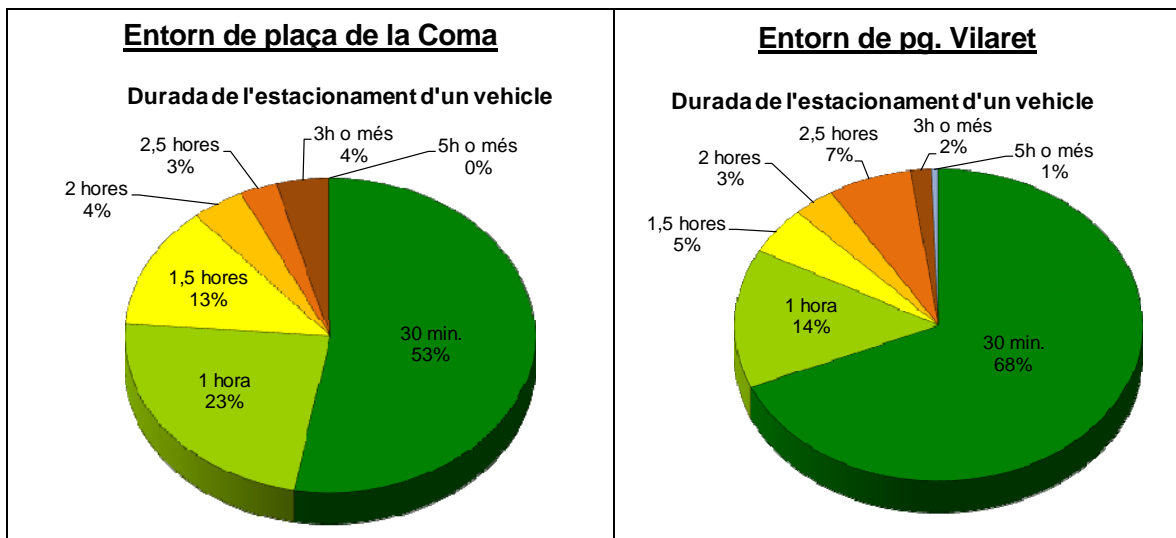
**Imatge 6.2.2.3 – Ocupació de les places de zona blava per franja horària  
Font: AIM, elaboració pròpia.**

- Pel que fa a la renovació de places, aquesta també és superior en l'entorn de la plaça de la Coma que en l'entorn del pg. Vilaret:
  - o L'entorn de plaça la Coma presenta una mitjana d'ús de 5-6 vehicles/plaça.
  - o L'entorn del pg. Vilaret presenta una mitjana d'ús de 3 vehicles/plaça.



**Imatge 6.2.2.4 – Renovació horària de les places de zona blava**  
 Font: AIM, elaboració pròpia.

- Si ens fixem en les durades d'estacionament del vehicles trobem que la major part dels vehicles realitzen un aparcament de 30 min de durada. No obstant existeixen vehicles que excedeixen el temps màxim permès d'estacionament. Un 7% dels vehicles de la zona de plaça la Coma va excedir les 2 hores d'aparcament; en l'entorn del pg. Vilaret aquest percentatge es situa en el 10%.

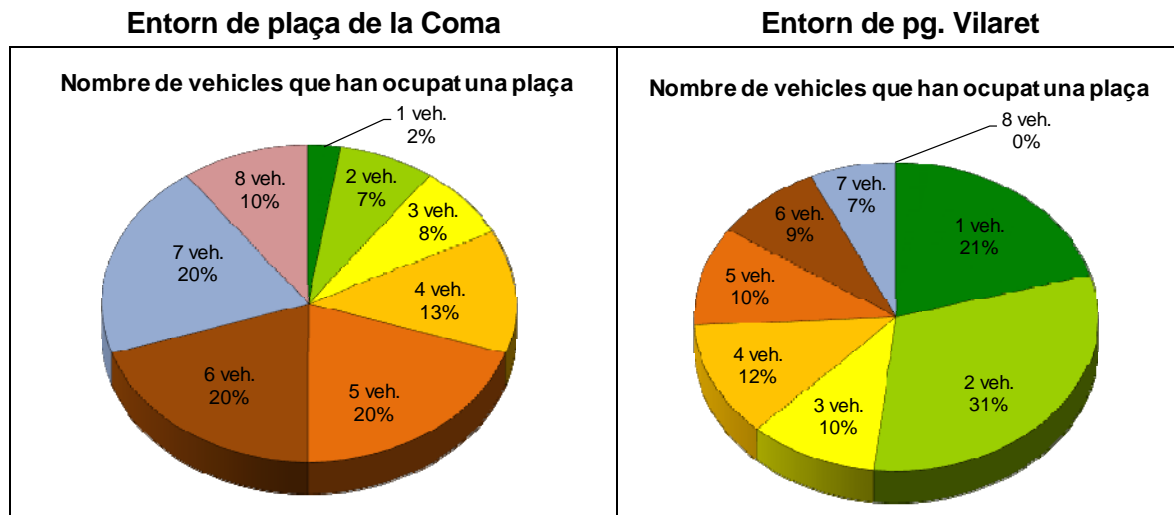


**Imatge 6.2.2.5 – Zona blava en l'entorn de pl. de la Coma**  
 Font: AIM, elaboració pròpia.

**Imatge 6.2.2.6 – Zona blava en l'entorn de pg. Vilaret**  
 Font: AIM, elaboració pròpia.



- Finalment, pel que fa el nombre de vehicles que fan ús de les places de zona blava es veu un comportament clarament diferenciat entre els dos entorns estudiats:
  - o La rotació a la zona de la plaça de la Coma es fa evident amb més del 70% de places que han donat servei a 5 vehicles o mes.
  - o Per contra en l'entorn del pg. Vilaret aquesta xifra es redueix al 26%. En aquesta zona les places majoritàriament han estat copades per un, dos o tres vehicles al llarg del dia.



Imatge 6.2.2.7 – Zona blava en l'entorn de pl. de la Coma  
Font: AIM, elaboració pròpia.

Imatge 6.2.2.8 – Zona blava en l'entorn de pg. Vilaret  
Font: AIM, elaboració pròpia.

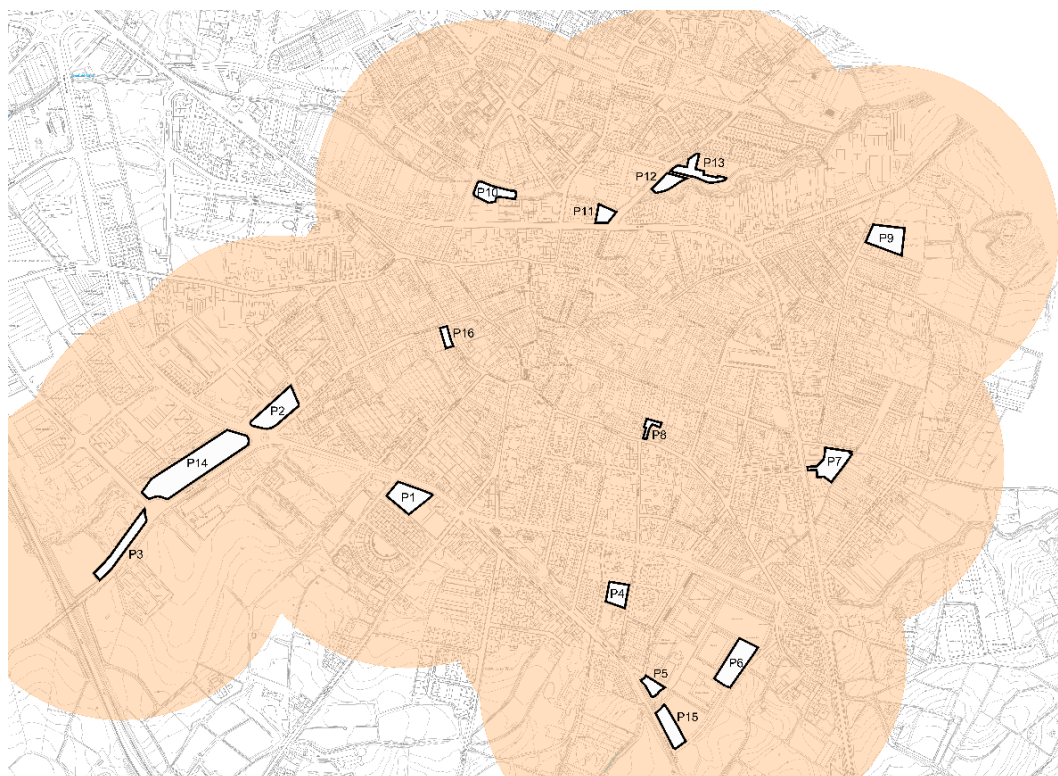
### 6.3. Diagnosi de l'aparcament

L'estat general de l'aparcament el nucli urbà de Cassà de la Selva ve definit per les següents característiques:

- En la zona més cèntrica del municipi s'han inventariat les places d'aparcament disponibles. Suposa un total de quasi 600 places, de les quals 396 són no regulades i 125 de zona blava.
- La inspecció visual de les places no regulades indica una elevada ocupació i baixa rotació.
- La zona blava es comporta de forma diferència en dues zones:
  - o Entorn de plaça de la Coma: elevada ocupació, que indica un correcte funcionament de l'aparcament.
  - o Entorn del pg. Vilaret: baixa ocupació que indica un desús de les places.
  - o En les dues zones es dóna un elevat percentatge d'estacionaments de curta durada, d'acord amb el comportament desitjat per aquesta tipologia de places.



- La zona de plaça de la Coma registrà una rotació de vehicles més elevada que l'entorn del pg. Vilaret.
- Existeix un percentatge no menyspreable d'estacionaments que superen la durada màxima permesa.
- En el nucli urbà s'identifiquen un total de 16 bosses d'aparcament amb una capacitat total de poc més de 1.000 places. Sobre aquests aparcaments cal destacar:
  - Donen cobertura a la totalitat de la part cèntrica del nucli urbà, amb un radi de cobertura de 300 m. que garanteix una proximitat de desplaçament de 5 minuts a peu.

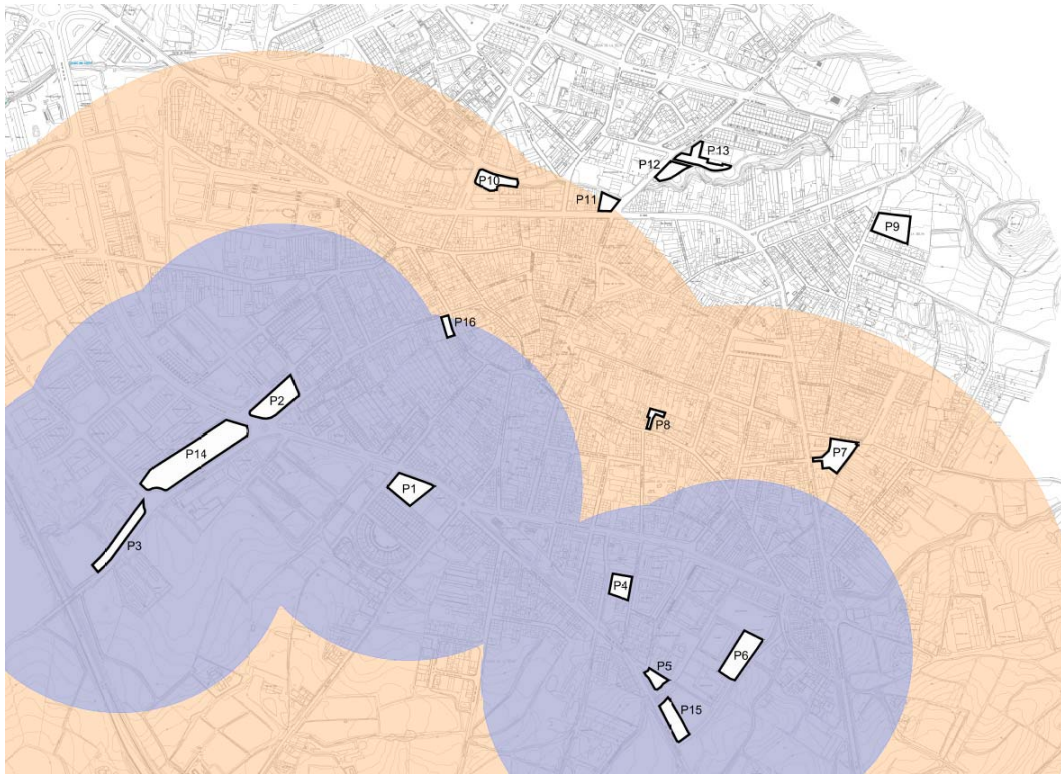


**Imatge 6.3.1 – Cobertura de les bosses d'aparcament**

Font: AIM, elaboració pròpia.

- La major part d'aquests places es troba disponible durant el dia (637 places, el 63% estan buides) i aquest percentatge s'incrementa durant la nit (73% disponibles, 743 places). Això es pot entendre com que Cassà és un municipi més atractiu de mobilitat en vehicle privat que no pas generador.
- L'aparcament situat a la Carretera Provincial a l'altura del c/ del Castell (P11) presenta ocupacions elevades tant de dia com de nit. Cal tenir en compte que es un aparcament de baixa capacitat (33 places).
- Les bosses que presenten més ocupació diürna disposen en les proximitats (a menys de 200 metres; 2 minuts de desplaçament a peu) altres bosses d'aparcament amb sobrada disponibilitat d'aparcament.
- Els aparcaments que es troben al sud del nucli (per sota l'eix del c/ de la Via – Rbla. Onze de Setembre) presenten tant de dia com de nit baixes ocupacions (P1, P2, P3, P5, P6, P14, P15). Són aparcament infrautilitzats.

- Aquests aparcaments de baixa ocupació es troben a 5 minuts de desplaçaments a peu del centre i a 10 minuts fins a la carretera provincial.



Imatge 6.3.2 – Cobertura de les bosses d'aparcament infrautilitzades

Font: AIM, elaboració pròpia.

- Existència de places d'aparcament en la Carretera Provincial que envaeixen l'espai de la vorera. Es una pràctica no desitjable a extingir.

## 7. Propostes d'actuació

Arran de la diagnosi dels diferents mitjans de transport i dels objectius contemplats en el document, promoguts bàsicament per la Llei de Mobilitat i també pel Pla Estratègic de la ciutat, en aquest apartat expliquem les propostes d'actuació.

### 7.1. Propostes de mobilitat a peu

#### P1 – Nous passos de vianants

Es proposa la creació de passos de vianants en cruïlles on actualment no en disposen de cap, o suficients. (Punts vermells al **plànol 16** de propostes).

#### P2 – Millora de la ubicació i disseny dels passos de vianants

Es proposa la millora de la ubicació o de la implantació del pas de vianants, fent que es pugui reubicar o fer més segur. (Punts verds al **plànol 16** de propostes).



Imatge 7.1.1 – Pas de vianants Carretera Provincial amb Carrer del Molí. Font: Google.

#### P3 – Millora de la visibilitat dels passos de vianants

Es proposa que els passos de vianants amb mala visibilitat (8 en total a la zona centre i 3 en zones perifèriques, les quals són itineraris principals de vianants), ja que tenen contenidors davant, o places d'aparcament, s'hi actuï per a fer-los amb bona visibilitat, posant per exemple un aparcament de motos, o una zona lliure d'obstacles protegit amb pilones. ( simbolitzat amb un \* al **plànol 16** de propostes).

#### P4 – Ampliació de voreres

Es proposa ampliar voreres en els eixos principals de vianants i que actualment són inaccessibles. Això ocorre, per exemple, en els següents emplaçaments:

- Carrer de Castellflorit, entre Carretera Provincial i Carrer Francesc Macià
- Carrer Músic Coll, entre Carrer Vi i novell i Carretera Provincial
- A la Rotonda de l'IES Cassà, entre carrer Francesc Macià i Carrer de Manuel Tolosa
- Rambla Onze de Setembre, entre carrer Germà Agustí i carrer de l'Estació.
- Carretera Provincial, i evitar així que els cotxes hi aparquin a damunt.

Al **plànol 16** de propostes es representa amb una línia gruixuda negra.

### **P5 – Ampliació de la xarxa pacificada de vianants**

Es proposa ampliar la xarxa de vianants. En concret, ampliar la xarxa de plataforma única proposada de la zona centre, al carrer d'Avall, fins al carrer Molí. També es proposa un tancament per al vianant del carrer Molí, entre el carrer Músic Coll i el carrer de la Mel, aprofitant els canvis de sentit dels carrers proposats (veure apartat de la proposta de vehicles), que permetrà millorar la seguretat de l'entrada de la biblioteca i el seu entorn.

També es proposa fer plataforma única al carrer de la Pau, entre la carretera Provincial i el passeig del ferrocarril.

En l'entorn de l'escola Puig d'Arques, es proposa que es converteixi a plataforma única el carrer Hospital, des de Rambla Onze de Setembre fins a Passeig del Ferrocarril, així com la baixada de la piscina i carrer piscina. Una alternativa a aquesta actuació, seria la creació d'un camí escolar en aquest entorn.

Es proposa que el Carrer Llevant, des del carrer Enric Coris fins al carrer del Migdia sigui plataforma única per tal de permetre la bidireccionalitat de la bicicleta en aquest eix, enllaçant el barri amb la passarel·la de la Riera de la Reclosa, que dona accés, entre d'altres equipaments, a l'IES Cassà.

En el **plànol 16** de propostes, es troba representat amb línies roses i verdes.

### **P6 – Ampliació dels camins escolars**

Es proposa l'ampliació dels camins escolars. Degut a la seva versatilitat ja que dona una permeabilitat a la bicicleta en dues direccions en un mateix carrer, a la vegada que els vianants el poden utilitzar i és més accessible que les vorers, creiem que la solució és idònia per implementar en els següents punts:

- Entorn IES Cassà
  - o Carrer Pi i Novell, des de la Rotonda del IES fins a Avinguda d'Antoni Gaudí (el qual haurà de canviar de sentit, per tal que el sentit descendent per la bici sigui el compartit amb els vehicles motoritzats).
  - o Avinguda d'Antoni Gaudí, des de carrer Pi Novell a Carretera Provincial
  - o Avinguda Fraternitat, des de Carretera Provincial a Carrer del Molí



- Carrer Músic Coll, des de Carrer de Vi Novell fins a Carrer de Josep Pla (aquest es planteja ja que l'amplada de la calçada ho permet i dona accés a diferents equipaments)
- Carrer de Bassegoda, un tram curt, junt amb Carrer del Pedraforca, per enllaçar amb la passarel·la del carrer de Llevant.
- Zona Centre
  - Carrer del Molí, degut a la seva linealitat i efecte vertebrador, i tenint en compte que a la carretera Provincial no es proposarà un carril bici segregat, aquest camí escolar pren importància per donar una alternativa a la carretera provincial de forma bidireccional per la bicicleta.
- Entorn escola Puig D'arques
  - Carrer Hospital des de Rambla Onze de Setembre fins a Baixada de la Piscina fins a l'accés en aquest centre. Una alternativa a aquest camí escolar seria la creació d'una plataforma única que permeti la bidireccionalitat de la bicicleta en tot aquest entorn.

Els camins escolars es representen amb una línia discontinua gruixuda en el **plànol 16**.

## **P7 – Realització d'un pla de passos de vianants**

Realitzar un pla específic per a millorar la visibilitat del 100% dels passos de vianants del municipi amb propostes d'actuació prioritària, per tal d'anar millorant la visibilitats dels passos de manera progressiva i efectiva.

## **7.2. Propostes de mobilitat en bicicleta**

### **B1 – Adequació i correcció de les anomalies detectades en la diagnosi**

Es proposa actuar en la xarxa existent per tal que sigui correcte i amb uns criteris homogenis, tant de disseny com de senyalització tant vertical com horitzontal.

Les adequacions es marquen en el següents àmbits:

- Adaptació de guals, amb un desnivell apte per a la bici. També amb un enrasament amb l'asfalt correcte.
- Correcció de passos de bicicletes, utilitzant la senyalització estàndard, tant en mides com amb colors. En concret, cal revisar dues rotondes:
  - Passeig del Ferrocarril amb Onze de Setembre
  - Carrer del Pla de l'Estany amb Carrer del Remei
- Adequació del paviment en mal estat



- Adequació de la senyalització vertical i horitzontal (inicis i finals de carril bici, senyals d'excepte bicicleta, ....)

## **B2 – Canviar els aparcaments no segurs per aparcaments segurs**

Es proposa canviar els aparcaments no segurs que existeixen (els que son només d'ancoratge amb una roda) a aparcaments segurs (U invertida o Pilonos) com els que ja existeixen a altres punts del municipi.

## **B3 – Recuperació de “voreres-bici” existents**

En l'actualitat hi ha un seguit de voreres que tenen una zona pavimentada diferenciada, semblant a una vorera bici, però sense senyalització expressa. Es proposa, degut a la seva importància connectora, la consolidació com a vorera bici amb tota la senyalització pertinent per tal de minimitzar els conflictes amb els vianants. Aquestes voreres bici a reactivar son els següents.

- Carrer de Castellfolit
- Carrer de la Ronda de la Sardana

## **B4 – Eliminació de “voreres-bici” que ocupen la totalitat de la vorera**

Així mateix, també es proposa eliminar alguna vorera bici existent, ja que ocupen al totalitat de la vorera, cosa que no procedeix i cal buscar alternatives. Per exemple, els següents:

- Passeig del Ferrocarril, en el seu punt entre el carrer del Suro fins al final.
- Carrer de Xavier Carbó, entre carrer de la Via i carrer Pla de l'estany

## **B5 – Canviar l'itinerari de la Via Verda**

Es proposa canviar l'itinerari de la via verda pel carrer de la Vila. Per a l'execució del nou traçat, caldrà resoldre el pas per la rotonda amb la C-25 i el primer tram de la carretera C-250a fins a enllaçar amb la Via Verda existent.

## **B6 – Ampliació de zones de convivència**

Es proposa ampliar les zones de convivència (descrites en l'apartat de propostes de mobilitat a peu), per tal que la bicicleta tingui itineraris més directes i òptims en ambdós sentits.

## **B7 – Carrils bici en sentit contrari**

Es proposa la creació de carrils bici en sentit contrari (Camins Escolars) per tal de donar bidireccionalitat a la bicicleta en diferents relacions. Els camins estan descrits a l'apartat de vianants però en resum són:

- Eix: Carrer Pi i Novell – Avinguda Antoni Gaudí – Fraternitat
- Eix Músic Coll
- Eix del Molí
- Eix Carrer Hospital

Aquests carrils en contrasentit (camins escolars) permeten l'accés a equipaments i a la zona centre, o altres carrers residencial o zona 30, on la bicicleta hauria de circular en format de convivència.

### **B8 – Creació de carrils bici (en calçada)**

Es proposa la creació de diversos carrils bici per crear efecte xarxa i dotar de seguretat a la bicicleta per totes les relacions possibles. En resum es proposen els següents:

- Carrer de la Garrotxa i Rotonda i enllaç amb la Carretera Provincial.
- Carrer del Gironès i carrer de la Selva: accés al Pavelló Polivalent i enllaç de carril bici de Pla de l'Estany i la vorera bici de Carrer de la Vila.
- Camí del cementiri. Es proposa crear un carril bici en calçada al costat de la façana de l'escola, i eliminar la vorera bici actual.
- Carrer de Castellfollit. En l'últim tram pròxim a la carretera per tal de poder-ho enllaçar.
- Rotonda de l'IES Cassà. Degut a l'amplada de la mateixa, es proposa un carril bici a la calçada.
- Carrer dels Pirineus, des de Carrer Músic Coll fins a Carrer de Mare de Déu de Núria, ja que la resta de l'eix es proposa vorera bicicleta.
- Carrer Onze de Setembre, des de la rotonda del Passeig del Ferrocarril fins a la rotonda del Carrer de la Marina. Aquest carril bici suprimeix una de les dues línies de serveis i dona accés a diferents centres educatius i esportius entre d'altres equipaments.
- Rotonda del Carrer Marina.
- Carrer Marina, des de la Rotonda fins al Carrer de la Ronda de la Sardana.
- Rotonda del carrer Ronda de la Sardana.

### **B9 – Creació de nous voreres-bici**

Es proposa la creació de diferents voreres-bici, ja sigui perquè la vorera disposa de suficient amplada lliure o perquè s'aprofita un espai desaprofitat.



Es proposen en els següents trams:

- Passeig del Ferrocarril: l'Ajuntament té un projecte de vorera bici de la Via Verda en el Passeig del Ferrocarril, entre el carrer del Suro i l'accés passat l'aparcament del Pavelló Triple.
- Carrer de Peralada (Accés a l'IES). Es proposa una vorera bici per les bicis en sentit pujada, ja que el sentit baixada es proposa que sigui carril compartit amb els motoritzats.
- Carrer Josep Pla i Carrer de Bassagoda. Es proposa una vorera bici en tot l'eix, aprofitant el sobreample de la mitjana. (en el tram entre Carrer Músic Coll i Mare de Déu de Núria es proposa carril bici segregat, ja que en aquest tram no hi ha mitjana).

### B10 – Senyalització de circulació de la bicicleta per la calçada

En els vials on s'ha definit com a itineraris principals per a la bicicleta, on ha de compartir l'espai de la calçada amb el vehicle motoritzat (**plànol 17**) cal senyalitzar la presència de les bicicletes mitjançant senyalització horitzontal específica.



Adicionalment, es podrà estudiar l'ús d'elements reductors de velocitat.

Els vials d'acció són:

- Carril de baixada del Carrer Peralada i Carrer de Castellfollit.
- Carril de baixada del Carrer Vi Novell i Avinguda d'Antoni Gaudí
- Carril de baixada del carrer Músic Coll i en sentit pujada només el primer tram, per donar accés al carril en contrasentit proposat.
- Continuació del carrer del Remei per donar accés al Veïnat de Sangosta.
- Continuació del camí del cementiri.
- Carrer del Germà Agustí fins a les rotondes de la C-65

### B11 – Estudiar la implantació de gàbies d'aparcament tipus “bici-box”



Es proposa que s'estudiï la viabilitat de la instal·lació d'aparcaments segurs per a barris, comunitats de veïns, equipaments o escoles. Aquests aparcaments poden anar amb gestió electrònica o mecànica.



Exemple d'aparcament tipus bici-box. Foto: SEMAB

### **B12 – Instal·lació d'aparca-patinets a tots els centres escolars i equipaments.**

Es proposa la instal·lació d'aparca-patinets als diferents centres escolars i equipaments.

### **B13 – Constitució de la mesa de la bicicleta**

Es proposa la creació d'una mesa per treballar la promoció i la implantació de la bicicleta al municipi. Aquesta mesa podria estar constituïda per col·lectius afins al moviment ciclista, com "mou-te en bici", AMPAs, clubs esportius, etc... i junt amb el consistori fer un seguiment de les diferents iniciatives, polítiques, actuacions i bàsicament fer propostes i seguiment de les mateixes.

## **7.3. Propostes del vehicle privat**

### **V1 – Implantació d'una nova estructura de circulació**

En aquesta actuació es proposa establir una jerarquia viària per a Cassà de la Selva, per tal de definir i concretar els vials de pas (aquells que han de concentrar la major part del trànsit) dels vials veïnals (aquells que només s'haurien d'emprar per tal d'accedir a una destinació concreta). La nova jerarquització també hauria de permetre eliminar la permeabilitat de la xarxa i endreçar el viari urbà, definint especialment les rutes d'entrada i sortida al centre.

La classificació de les vies seria:

- Xarxa primària, que connecta essencialment les principals vies amb la xarxa interurbà. Són vies destinades fonamentalment a la circulació de vehicles motoritzats i definint l'esquema general de circulació de la ciutat.
- Xarxa secundària o col·lectora, formada per la xarxa de comunicació entre barris.

- Xarxa veïnal, estan destinades fonamentalment al servei de les propietats colindants. Es de menester que la circulació sigui lenta i poc intensa.
- Xarxa de prioritat per a vianants, destinada a l'ús principal per a vianants.

El **plànol 18** recull aquesta jerarquia viària proposada.

## V2 – Estandarditzar i implementar la senyalització pels carrers de convivència, carrers residencials i carrers 30.

Per a una pacificació del trànsit en el municipi, es proposa la creació de zones limitades a 30 en aquells vials on és necessari garantir la circulació del vehicle privat motoritzat, però minimitzant el trànsit de pas (xarxa secundària i veïnal). És a dir, la finalitat és que el trànsit que circuli per aquests vials sigui aquell que té l'origen o la destinació en la mateixa via o el seu entorn més immediat

La definició de les zones limitades a 30 km/h es pot complementar amb l'execució de portes d'entrada i sortida en els seus vials d'accés amb les mesures corresponents de moderació de la velocitat (passos de vianants de plataforma elevada, senyalització d'acord amb el reglament de circulació mitjançant marques horitzontals i senyals verticals, etc.).



Exemples de portes d'entrada i sortida a una zona de velocitat limitada a 30 km/h

També es defineix la xarxa pacificada, on la velocitat del motoritzat ha de ser inferior inclús que la de 30 km/h i que la bicicleta tindrà opció d'anar en ambdós sentits. Aquesta Xarxa pacificada (Zona 20, o carrer 20), es proposa estandarditzar i implantar la senyalització vertical i horitzontal corresponent.



Senyalització de bicicletes en sentit contrari. Font: [www.bicivici.blogspot.com](http://www.bicivici.blogspot.com)



Senyal S-30, de zones 30



Senyal S-28 per a carrers residencials (carrers 20)

A nivell de senyalització, en els carrers residencials (zones 20 o carrers 20), per tal que la bicicleta puguin els dos sentits de la marxa, cal introduir la senyalització vertical complementària corresponent que autoritzi la bicicleta a circular ambdós sentits.

### V3 – Canvis de sentit de circulació

Per tal de millorar les condicions de circulació i de seguretat en el nucli urbà, es proposen un seguit d'actuacions relacionades amb canvis en els sentits de circulació.

Zona Centre:

- Carrer del Molí, entre carrer Nord i Fraternitat. (sentit oest) Aquest canvi trenca la linealitat del Carrer Molí i millora la seguretat del mateix.
- Carrer del Músic Coll, entre Carretera Provincial i Carrer Molí (sentit sud). Aquest canvi s'efectua per donar accés al carrer del Molí.
- Baixada de la Coma. Es converteix en carrer bidireccional per tal de donar accés i sortida a la plaça de la Coma.
- Plaça de Sant Pere entre Carrer d'Avall i carrer Reverend Garci. Passa a ser en sentit nord. D'aquesta manera s'elimina el conflicte de l'estretament i evita el transit de pas.
- Carrer del Raval, des de Passeig Onze de Setembre a carrer de la Pau. (sentit oest). Aquest canvi millora la seguretat al eliminar la linealitat del carrer Raval. També resol la connexió amb bicicletes nord-sud (carrer de Catalunya – Hospitalet en sentit sud i Esport i Bonavista sentit nord)
- Carrer Puigcugul (sentit Est). Per millorar-ne la seguretat, es proposa reduir el trànsit i donar sortida als vehicles de la zona centre.

Aquests sentits de circulació comporten una reducció del trànsit de pas per carrers no preparats per la quantitat de trànsit que actualment tenen. S'ha comprovat que els itineraris són el més òptims possibles per tal de reduir les molèsties necessàries per als veïns i visitants de la zona.

Altres zones:

- Carrer del Migdia, entre carrer dels Horts i carrer de Llevant (sentit Nord). Es proposa aquest canvi per tal de reduir el trànsit de més que hi ha en l'eix del carrer del migdia.
- Carrer de Vi Novell (sentit sud) des de la rotonda de l'IES fins a l'Avinguda d'Antoni Gaudí. Es proposa aquest canvi per l'execució d'un camí escolar en aquest carrer, i per tal que el sentit on la bicicleta comparteix l'espai amb el motoritzat sigui el sentit amb pendent descendent.

En el **plànol 18** es poden veure els itineraris proposats de la nova xarxa viària proposada.

### V4 – Reforç i ampliació de la senyalització d'orientació



Es proposa reforçar la senyalització d'orientació, sobretot a la zona on es canvien els sentits de circulació dels carrers, per tal d'evitar que els vehicles entrin de forma innecessària a la zona del centre.

#### **V5 – Tancament al trànsit**

Es proposa que el carrer Molí, entre el carrer Músic Coll i el carrer de la Mel, sigui sense trànsit, aprofitant que és l'accés a un dels equipaments més importants del municipi. D'aquesta manera l'entrada i la sortida de l'equipament queda totalment segura i es guanya espai per a poder-lo destinar a diferents possibles usos.

### **7.4. Proposes d'aparcament**

#### **AP1 – Redimensionament Zona Blava**

Es proposa ampliar la zona blava de la zona de la Coma, degut al seu bon ús. Es podrien destinar part de les places de la bossa existent de la cantonada de Carretera Provincial amb Carrer del Castell a aquest efecte.

Es proposa disminuir la zona blava de l'entorn del Passeig Vilaret (les que coincideixen amb la carretera Provincial), degut al seu ús reduït.

#### **AP2 – Millorar la senyalització; introduir informació dinàmica dels aparcaments**

Es proposa millorar la senyalització d'accés a les zones d'aparcament (sobretot zona blava i bosses d'aparcament) i realitzar un estudi per a dotar de senyalització dinàmica per evitar el trànsit molest (aquell que dona voltes per buscar aparcament sense saber si en trobarà). Aquesta senyalització també podrà indicar el temps de desplaçament a peu entre l'aparcament i la zona centre.

#### **AP3 – Millora dels accessos per a vianants als aparcaments**

Es proposa que es millorin els recorreguts que hi ha des de les bosses d'aparcament fins als equipaments o zones comercials en dues besants. La primera besant, garantint l'accessibilitat de l'itinerari. I la segona, besant, actuant en l'itinerari per fer-lo el més amable possible. Alguns exemples d'actuacions podrien ser: ubicant bancs, jardineres, arbrat per generar ombra, guiatge amb pintura a terra (senyalització horitzontal), guiatge amb panells (senyalització vertical). Inclús es podria convertir una zona de les bosses per habilitar una zona de joc, lleure o descans per infants o gent gran.

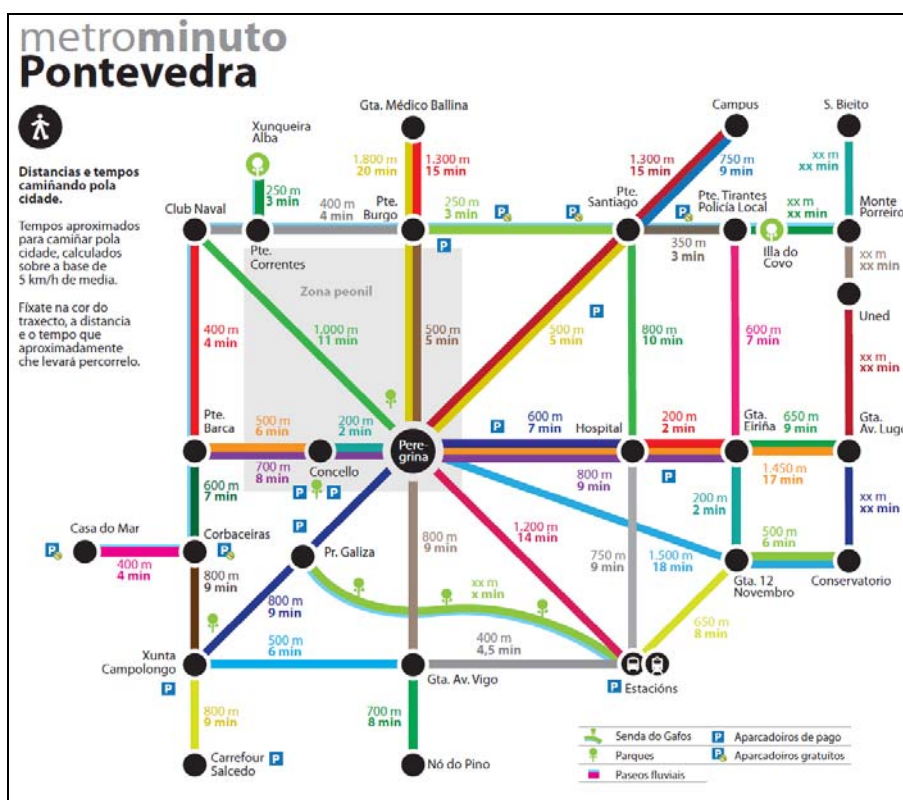
#### **AP4 – Eliminació aparcament sobre de la vorera de la carretera Provincial**



Es proposa que es reformi la carretera i es recuperin les voreres en la seva totalitat per al vianant. S’han d’eliminar, per tal efecte, places d’aparcament que actualment aparquen de forma regulada ocupant part de la vorera. Es proposa definir un carril de serveis (cordó d’aparcament, ubicació de contenidors, etc.) com màxim ubicat totalment de la calçada

**AP5 – Millora d’informació dels temps de desplaçament a peu des de les bosses d’aparcament a diferents punts**

Es proposa que es creui un plànol divulgatiu amb la informació dels temps de desplaçament a peu en minuts des les diferents bosses a la zona centre.



Exemple de plànol per a vianants

Font: [www.pontevedra.eu](http://www.pontevedra.eu)

**AP6 - Estudi de zona verda per a residents**

Es proposa que s’estudii la creació de la zona verda d’aparcament per a que residents puguin aparcar de forma més còmode. L’estudi s’hauria de focalitzar a la zona centre on hi ha més pressió per aparcar.






Annex 1

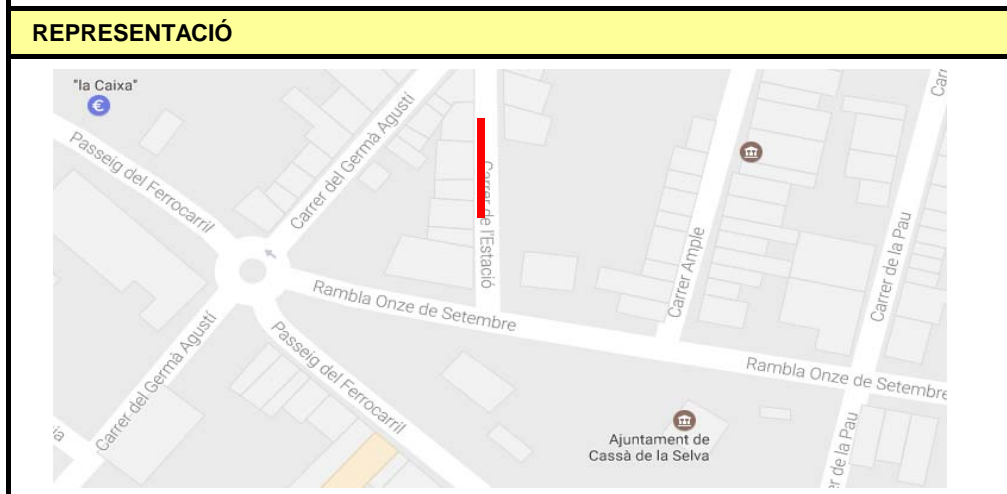
## COMPTATGES DE VIANANTS



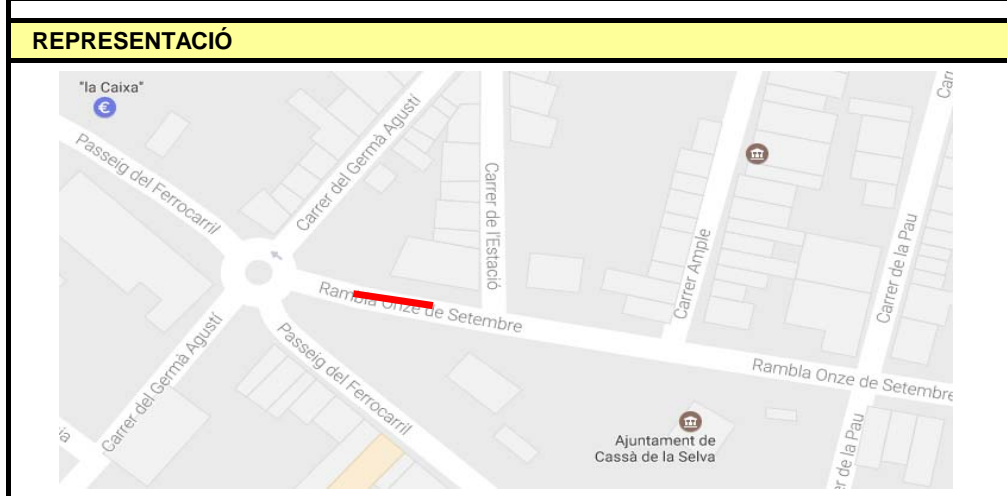


## COMPTATGE DE VIANANTS I BICICLETES

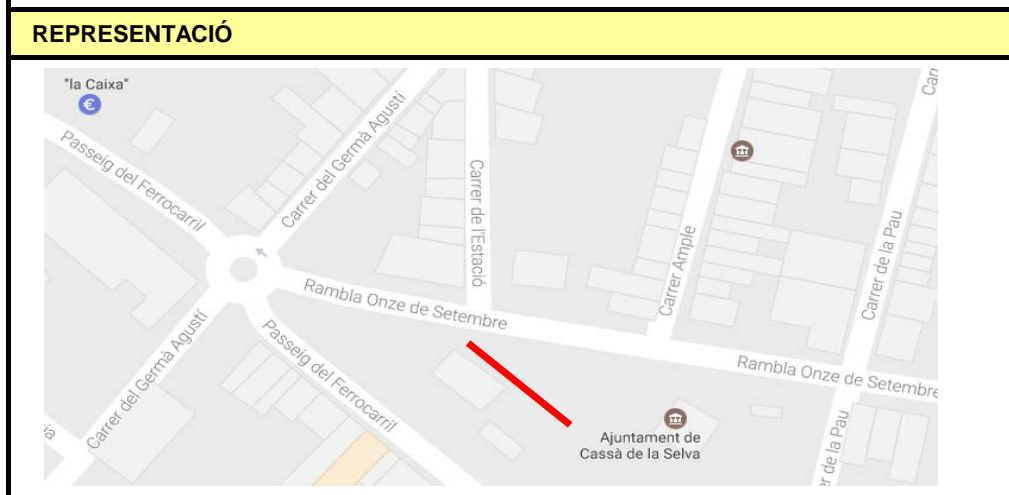
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Estació	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	1	11:35	4	0	4
Hora inici:	11:35				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Marti	IMD	195	0	195



CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	Rbl. Onze Setembre	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	2	11:35	8	2	10
Hora inici:	11:35				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Marti	IMD	390	98	488



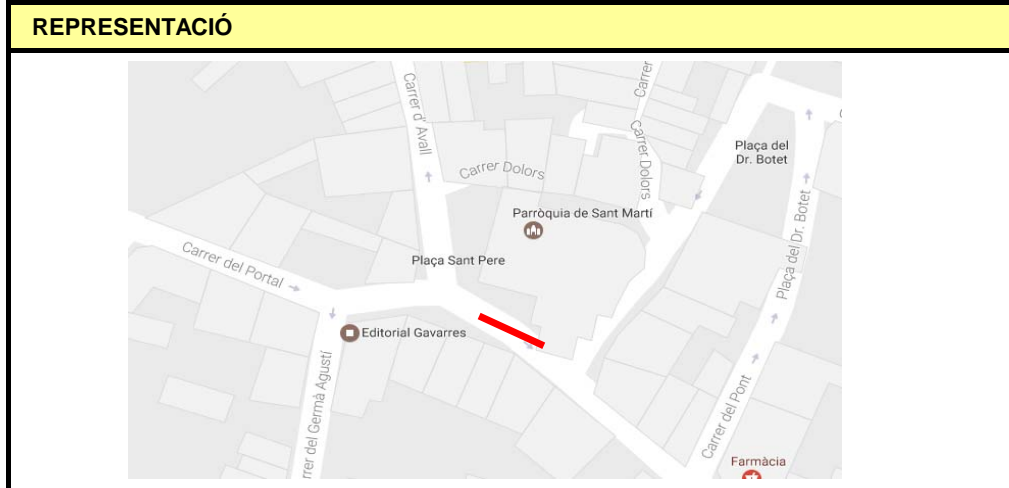
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	(Camí de sorra)	Secció <span style="color:red">■</span>			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	3	11:35	5	1	6
Hora inici:	11:35				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Marti	IMD	244	49	293



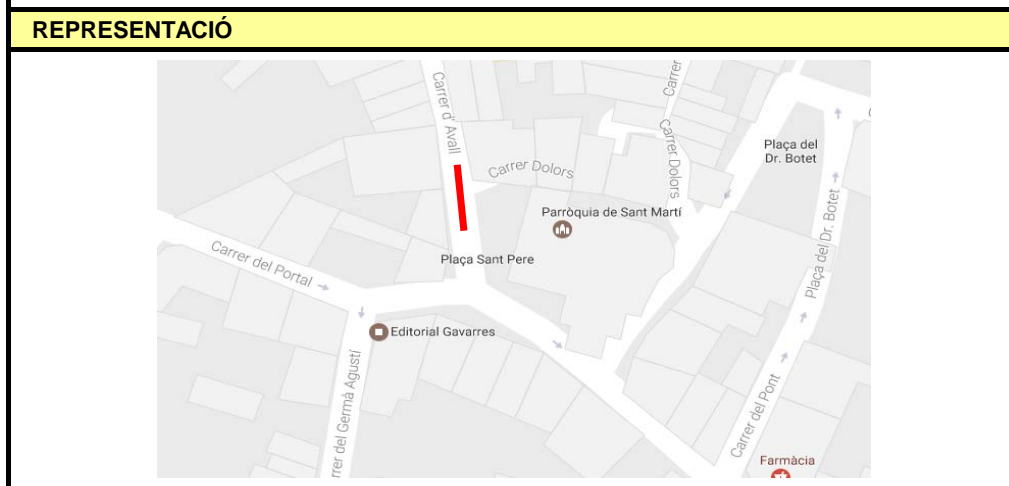
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	Rbl. Onze Setembre	Secció <span style="color:red">■</span>			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	4	11:35	9	1	10
Hora inici:	11:35				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Marti	IMD	439	49	488



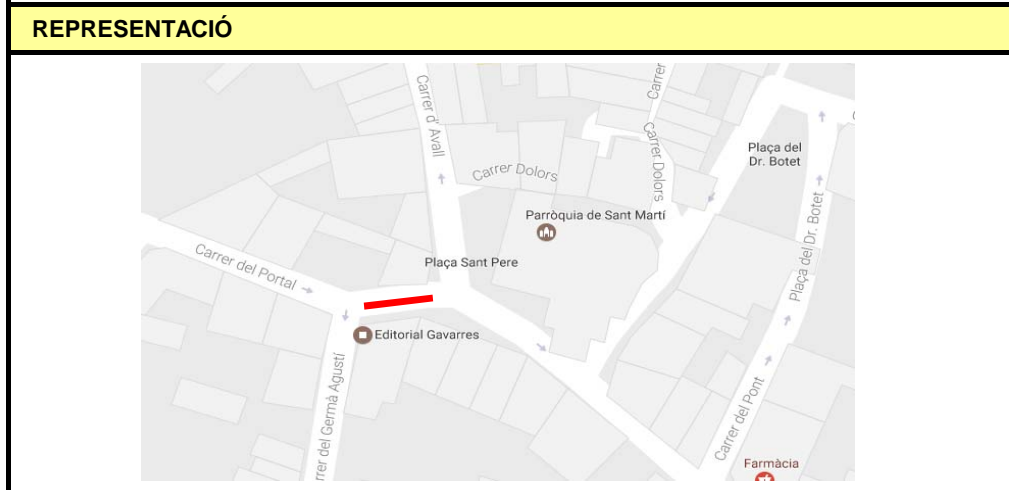
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	Plaça de Sant Pere	Secció <span style="color: red;">█</span>			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	5	10:50	14	0	14
Hora inici:	10:50				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Marti	IMD	778	0	778



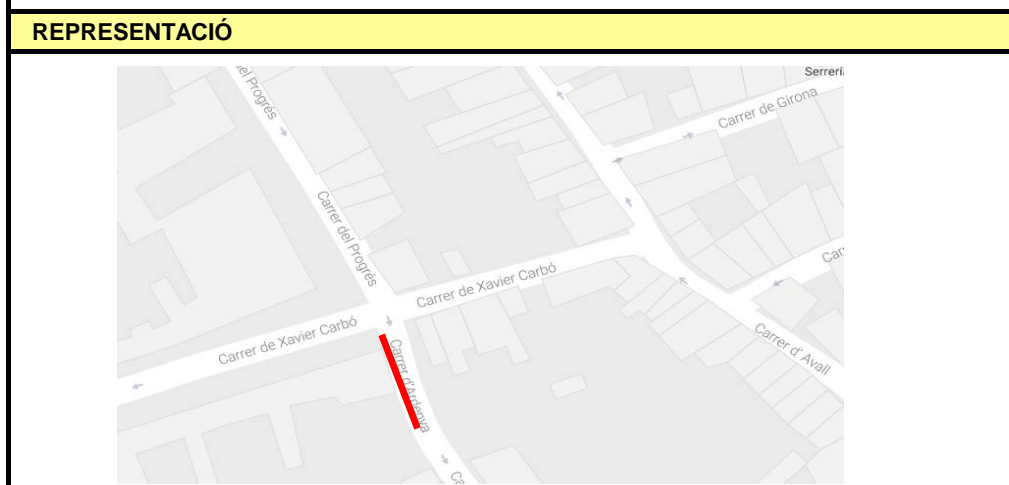
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ d'Avall	Secció <span style="color: red;">█</span>			
Data:	dijous, 9 / juny / 2016	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	6	10:50	15	0	15
Hora inici:	10:50				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Marti	IMD	833	0	833




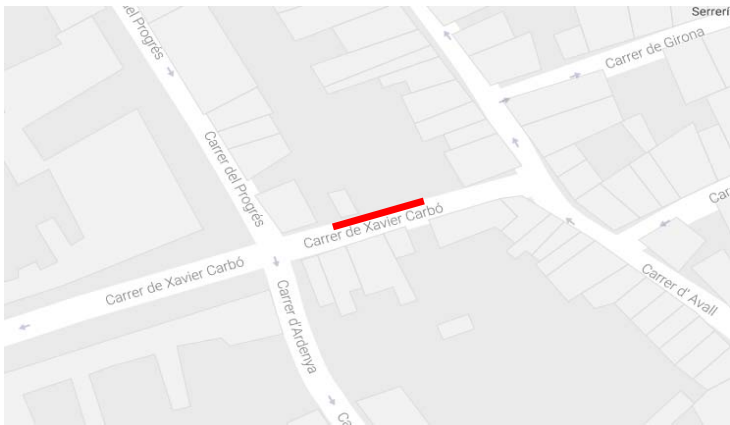
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Portal	Secció <span style="color: red;">█</span>			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	7	10:50	11	0	11
Hora inici:	10:50				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Marti	IMD	611	0	611


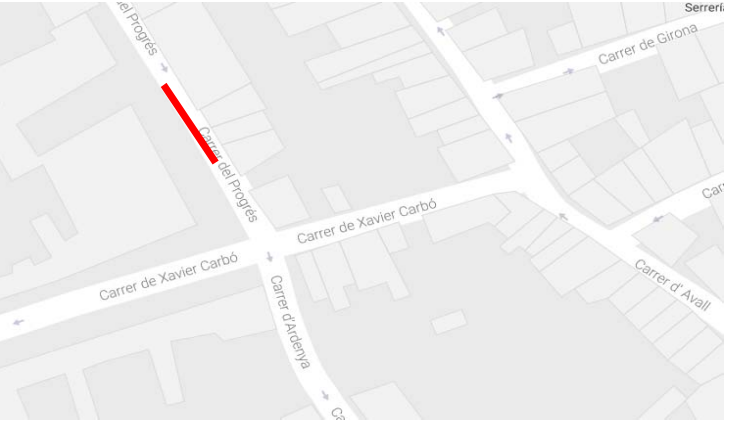



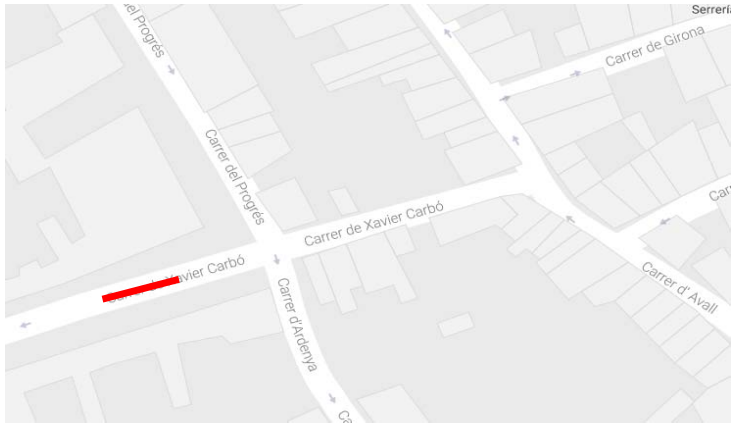
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ d'Ardenya	Secció <span style="color: red;">█</span>			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	8	11:10	5	0	5
Hora inici:	11:10				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Marti	IMD	240	0	240






CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Xavier Carbó	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	9	11:10	13	1	14
Hora inici:	11:10				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Marti	IMD	625	48	673
REPRESENTACIÓ					
					

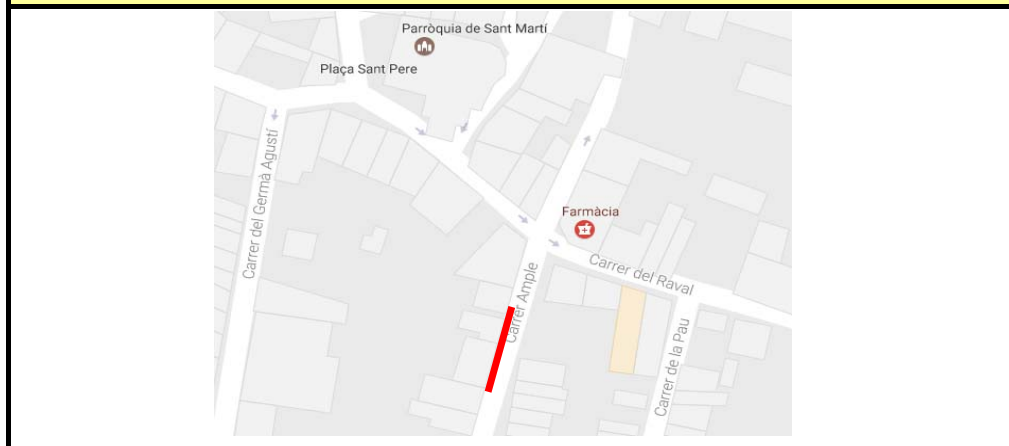
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Progrés	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	10	11:10	4	0	4
Hora inici:	11:10				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Marti	IMD	192	0	192
REPRESENTACIÓ					
					

CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Xavier Carbó	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	11	11:10	3	1	4
Hora inici:	11:10				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Marti	IMD	144	48	192
REPRESENTACIÓ					
					

CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	Bda. Reverend Joaquim Bosch	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	12	9:45	4	0	4
Hora inici:	9:45	10:00	4	1	5
Durada:	60 min	10:15	4	0	4
Nom de l'enquestador:	Marti	10:30	4	0	4
		<b>Extrapolació 24 hores</b>			
		IMD	254	16	270
REPRESENTACIÓ					
					

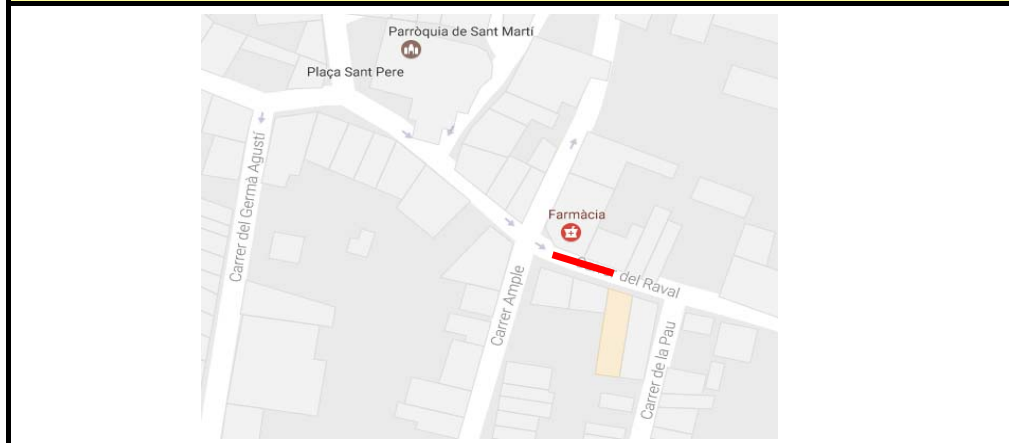
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Ample	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	13	9:45	7	0	7
		10:00	1	0	1
		10:15	14	0	14
		10:30	16	0	16
Hora inici:	9:45	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Durada:	60 min	IMD	603	0	603
Nom de l'enquestador:	Marti				

### REPRESENTACIÓ



CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Raval	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	14	9:45	9	0	9
		10:00	14	1	15
		10:15	11	0	11
		10:30	16	0	16
Hora inici:	9:45	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Durada:	60 min	IMD	794	16	810
Nom de l'enquestador:	Marti				


### REPRESENTACIÓ



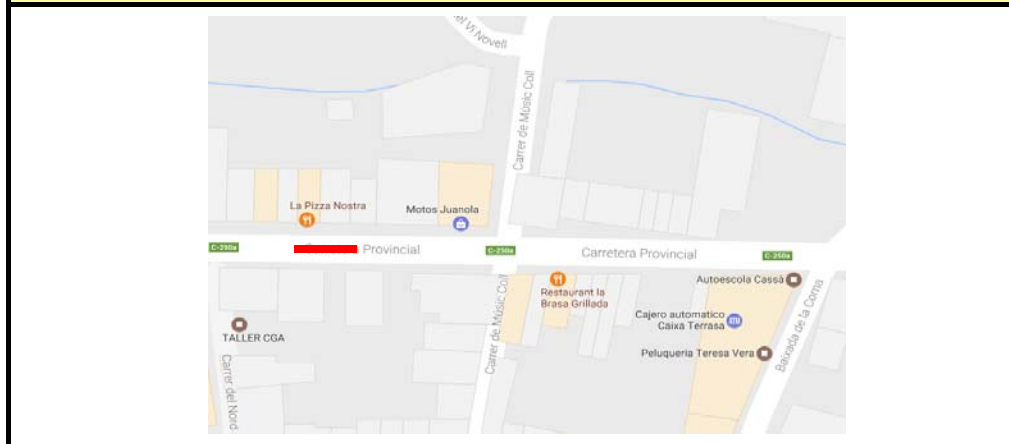
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Pont	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	15	9:45	12	0	12
		10:00	26	0	26
		10:15	17	0	17
		10:30	24	0	24
Hora inici:	9:45	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Durada:	60 min	IMD	1.254	0	1.254
Nom de l'enquestador:	Marti				

### REPRESENTACIÓ



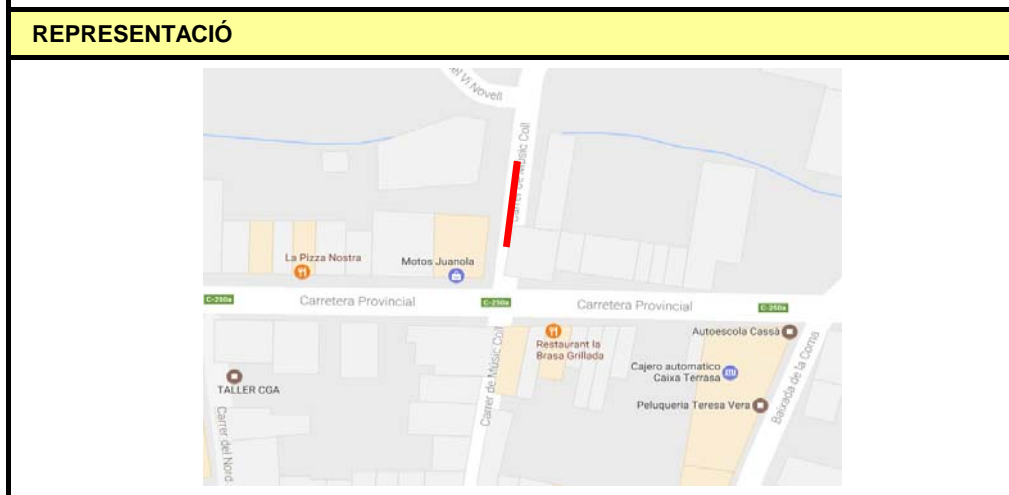
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	Carretera C-250a	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	23	12:20	5	3	8
Hora inici:	12:20				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Marti	IMD	231	139	370

### REPRESENTACIÓ

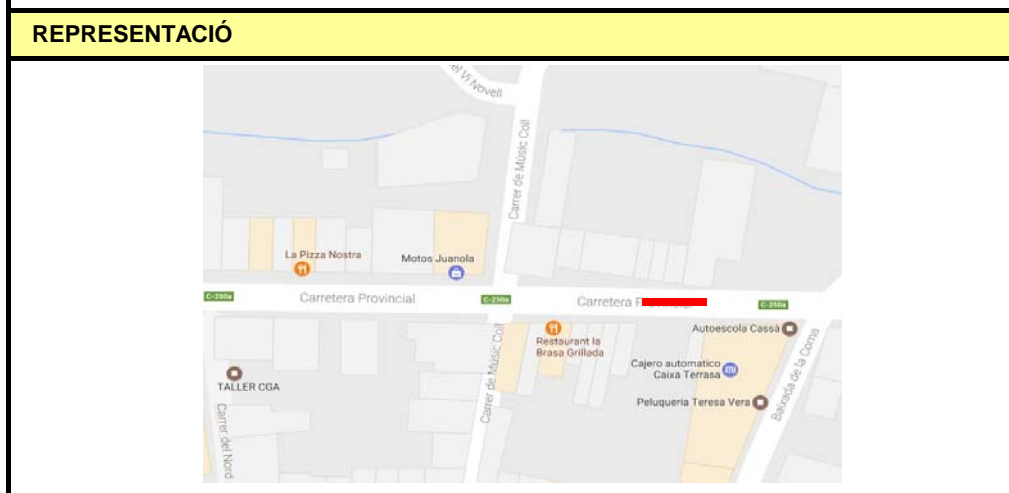




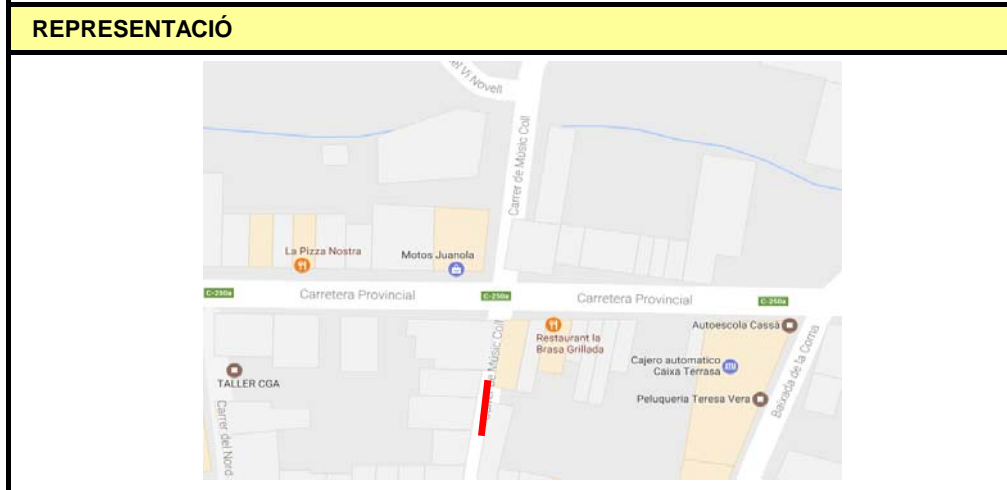
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Music Coll	Secció <span style="color: red;">█</span>			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	24	12:20	9	0	9
Hora inici:	12:20				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Marti	IMD	417	0	417



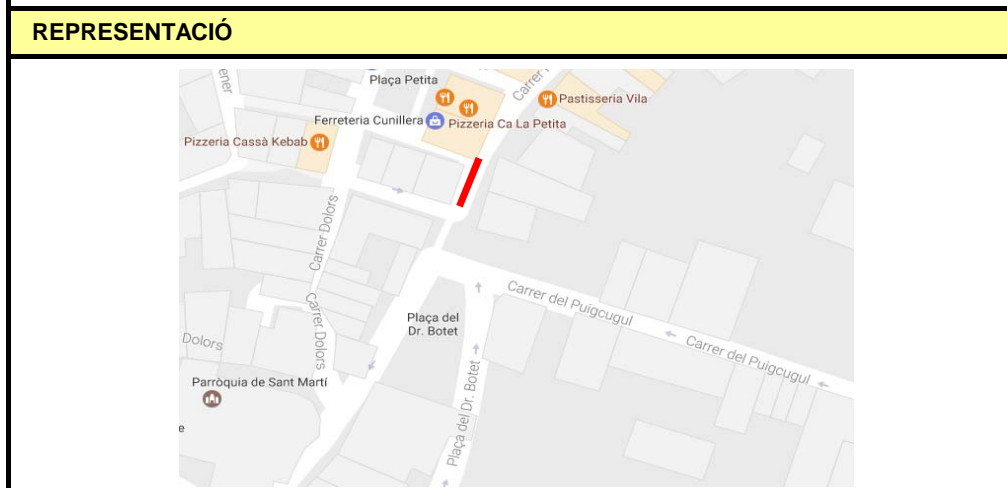
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	Carretera C-250a	Secció <span style="color: red;">█</span>			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	25	12:20	5	3	8
Hora inici:	12:20				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Marti	IMD	231	139	370



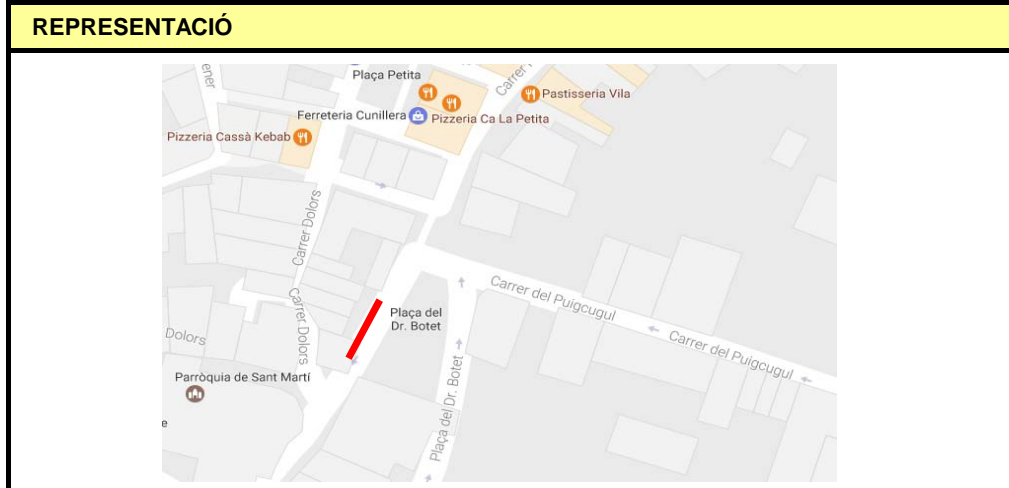
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Music Coll	Secció <span style="color: red;">█</span>			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	26	12:20	6	0	6
Hora inici:	12:20				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Marti	IMD	278	0	278



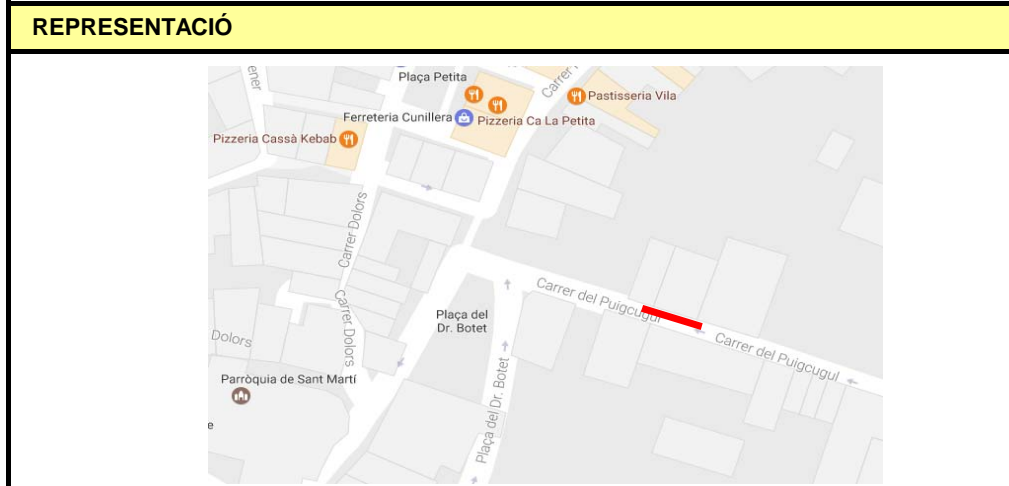
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Major	Secció <span style="color: red;">█</span>			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	31	12:00	30	0	30
Hora inici:	12:00				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Marti	IMD	1.515	0	1.515




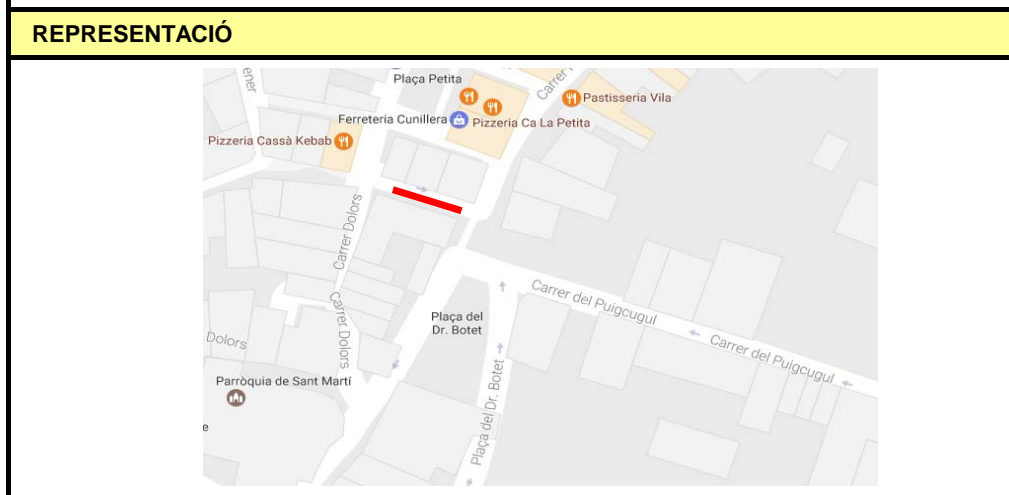
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	Pl. Doctor Botet	Secció <span style="color: red;">█</span>			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	32	12:00	13	0	13
Hora inici:	12:00				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Marti	IMD	657	0	657




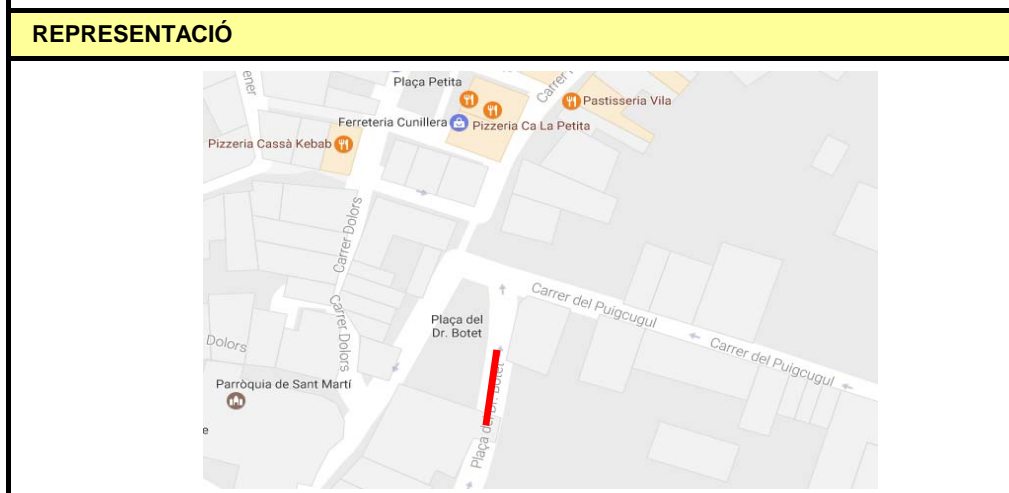
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Puigcugul	Secció <span style="color: red;">█</span>			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	33	12:00	11	0	11
Hora inici:	12:00				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Marti	IMD	556	0	556



CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Roscada	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	98	12:00	8	0	8
Hora inici:	12:00				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Marti	IMD	404	0	404




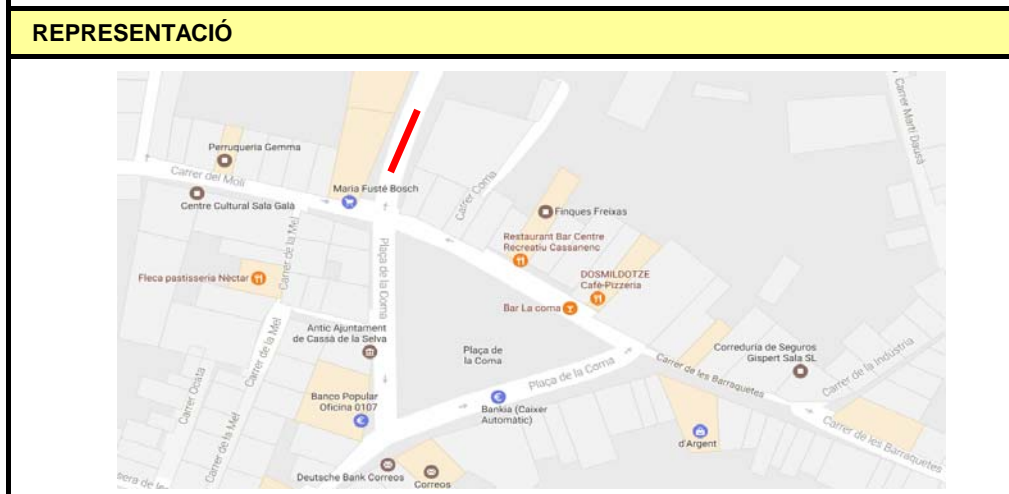
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	Carrer del Pont	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	99	12:00	20	0	20
Hora inici:	12:00				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Marti	IMD	1.010	0	1.010




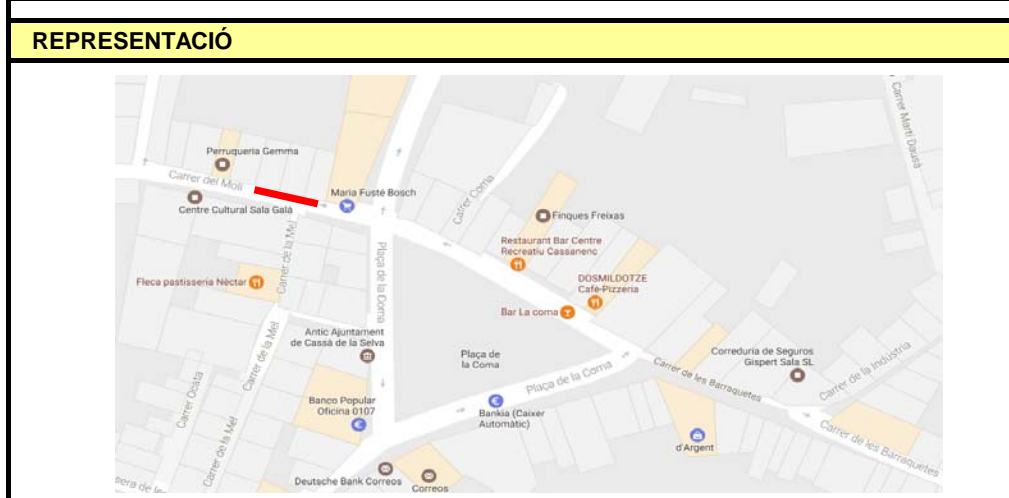


## COMPTATGE DE VIANANTS I BICICLETES

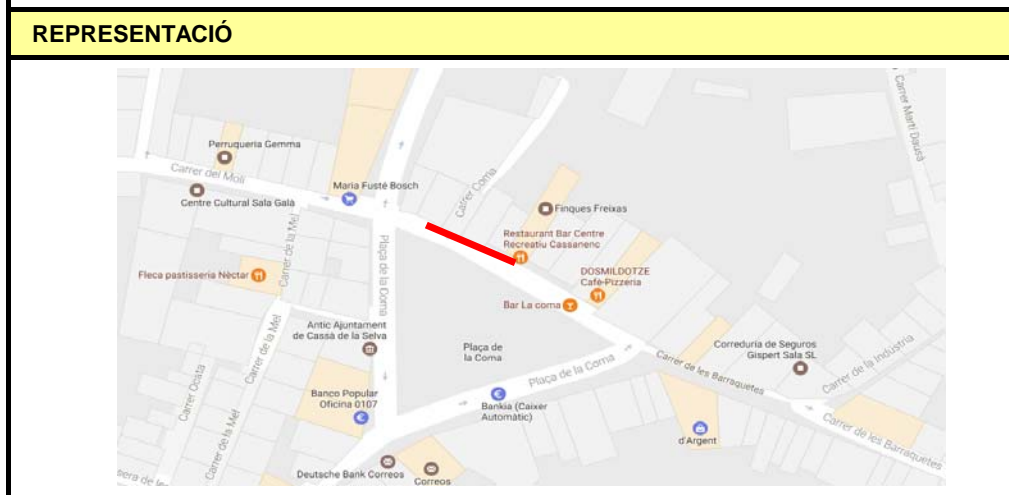
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	Baixada de la Coma	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	27	12:15	17	0	17
Hora inici:	12:15				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Anna	IMD	787	0	787



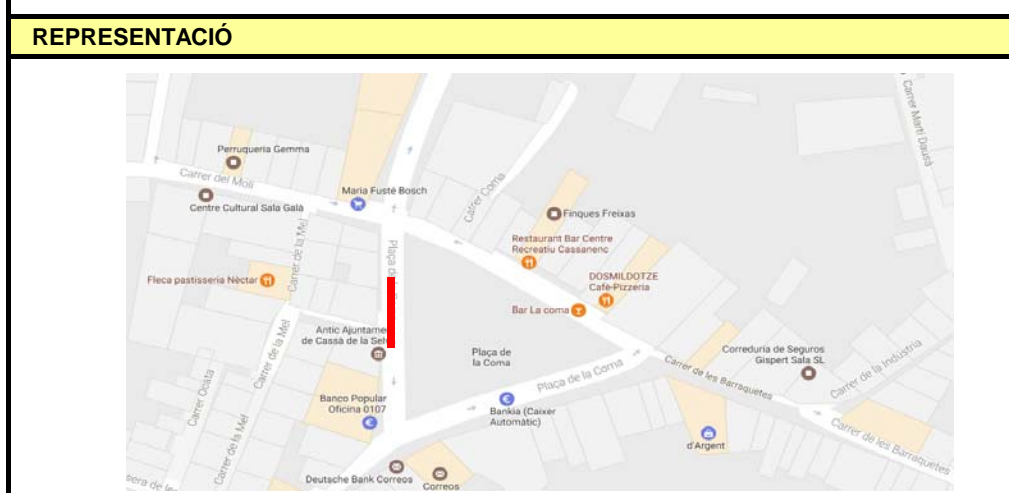
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Molí	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	28	12:15	17	2	19
Hora inici:	12:15				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Anna	IMD	787	93	880




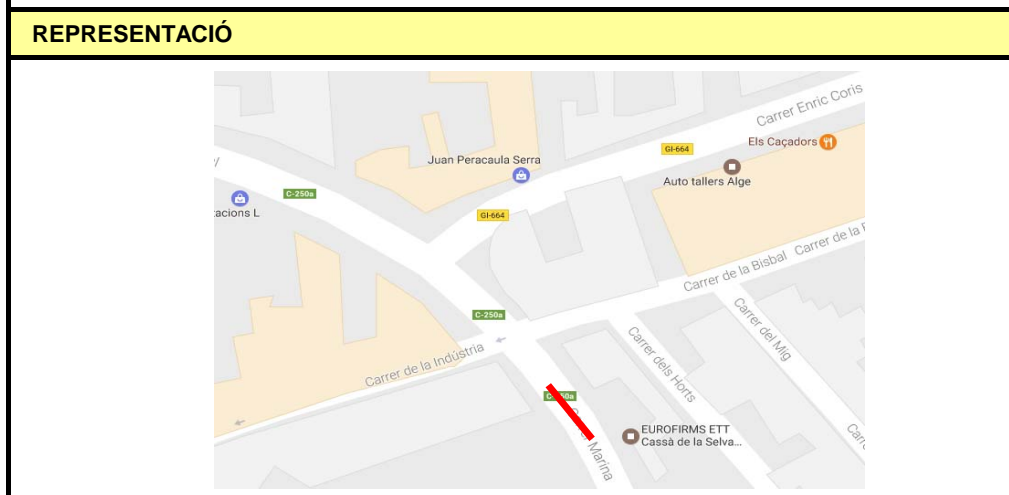
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	Pl. de la Coma	Secció <span style="color: red;">█</span>			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	29	12:15	20	2	22
Hora inici:	12:15				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Anna	IMD	926	93	1.019




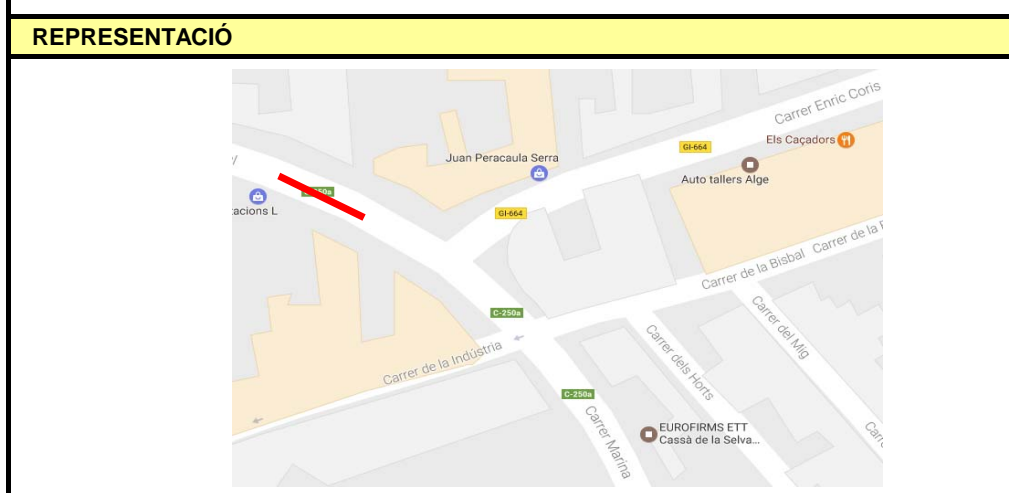
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	Pl. de la Coma	Secció <span style="color: red;">█</span>			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	30	12:15	11	0	11
Hora inici:	12:15				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Anna	IMD	509	0	509



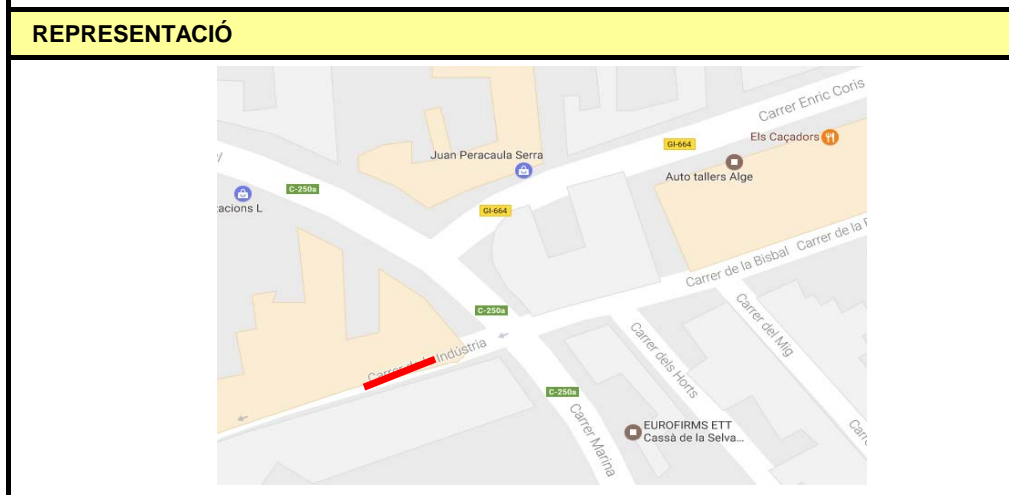
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Marina	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	34	10:55	9	18	27
Hora inici:	10:55				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Anna	IMD	464	928	1.392



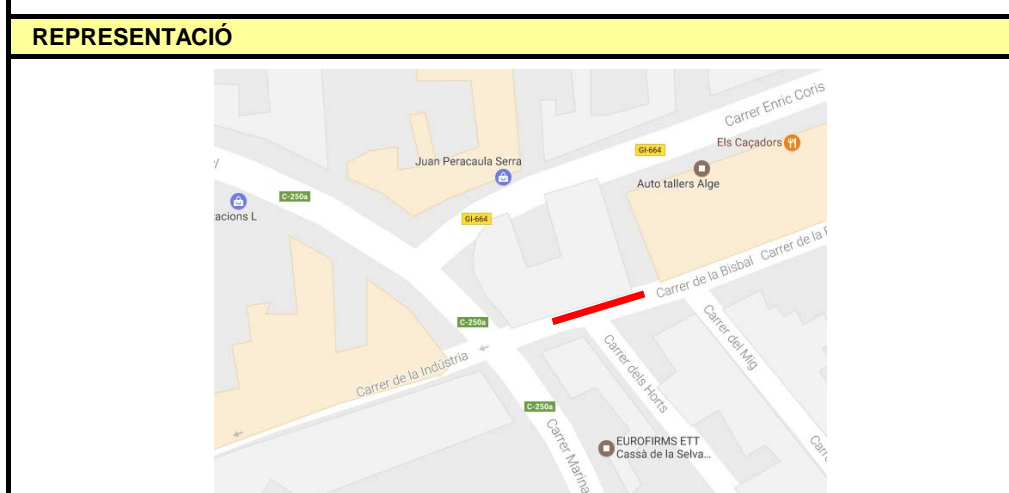
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	Carretera C-250a	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	35	10:55	4	3	7
Hora inici:	10:55				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Anna	IMD	206	155	361




CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Indústria	Secció <span style="color:red">█</span>			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	36	10:55	12	0	12
Hora inici:	10:55				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Anna	IMD	619	0	619

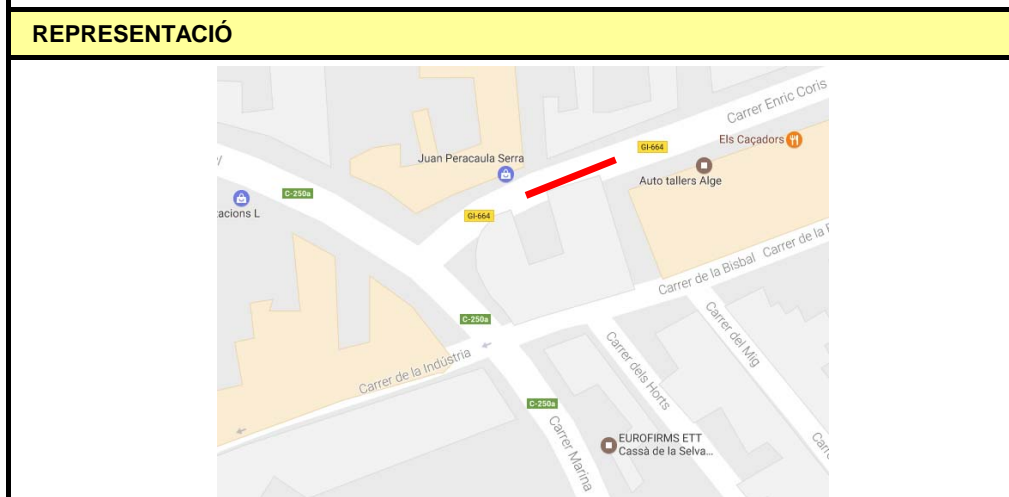



CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ de la Bisbal	Secció <span style="color:red">█</span>			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	96	10:55	7	0	7
Hora inici:	10:55				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Anna	IMD	361	0	361

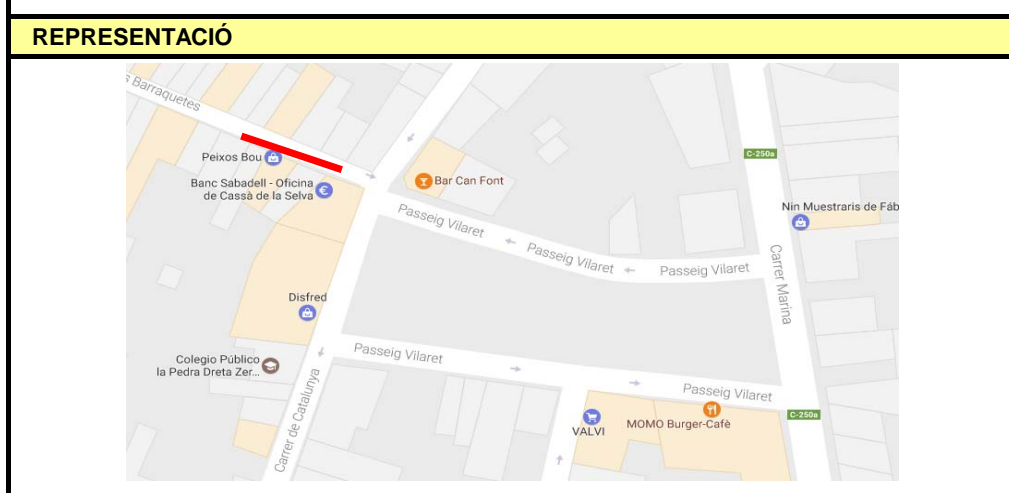




CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	Carretera Gi-664	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	97	10:55	4	15	19
Hora inici:	10:55				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Anna	IMD	206	773	979

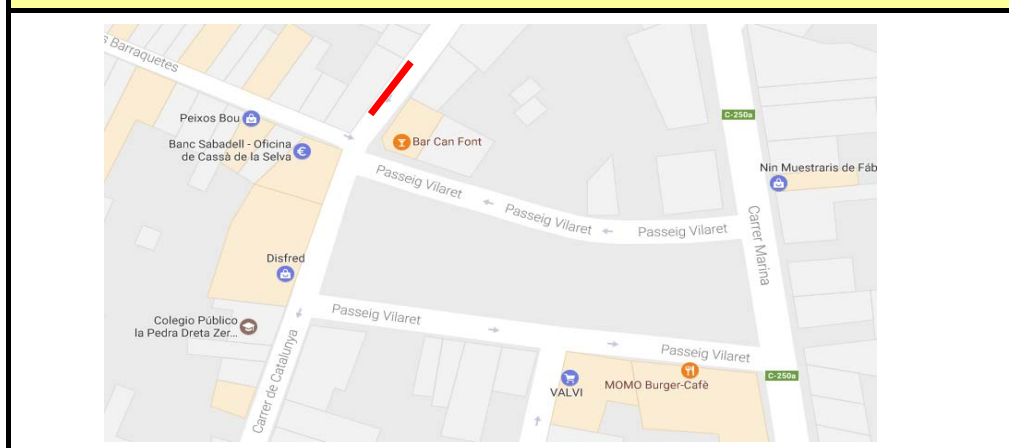



CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Barraquetes	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	37	11:20	65	0	65
Hora inici:	11:20				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Anna	IMD	3.125	0	3.125



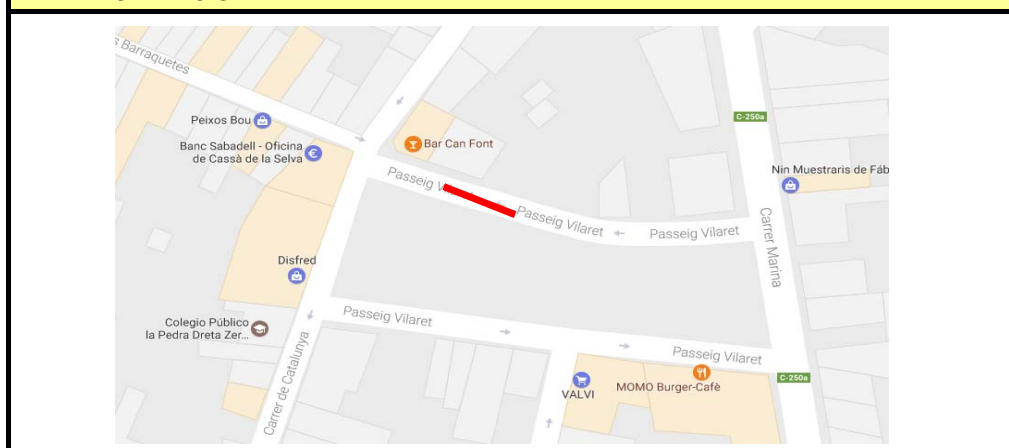
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
<b>Lloc:</b>	<b>Traversera Passeig de Vilaret</b>	Secció 			
<b>Data:</b>	<b>dijous, 6 / abril / 2017</b>	Hora	Vian.	Bicis	Total
<b>Punt de comptatge:</b>	<b>38</b>	11:20	6	0	6
<b>Hora inici:</b>	<b>11:20</b>				
<b>Durada:</b>	<b>15 min</b>	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
<b>Nom de l'enquestador:</b>	<b>Anna</b>	IMD	288	0	288

### REPRESENTACIÓ



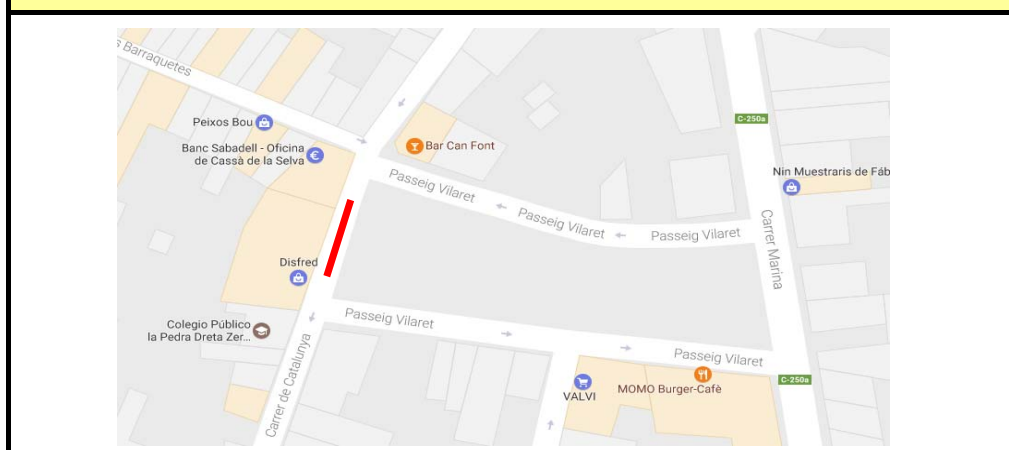
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
<b>Lloc:</b>	<b>Pg. Vilaret</b>	Secció 			
<b>Data:</b>	<b>dijous, 6 / abril / 2017</b>	Hora	Vian.	Bicis	Total
<b>Punt de comptatge:</b>	<b>39</b>	11:20	26	0	26
<b>Hora inici:</b>	<b>11:20</b>				
<b>Durada:</b>	<b>15 min</b>	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
<b>Nom de l'enquestador:</b>	<b>Anna</b>	IMD	1.250	0	1.250

### REPRESENTACIÓ



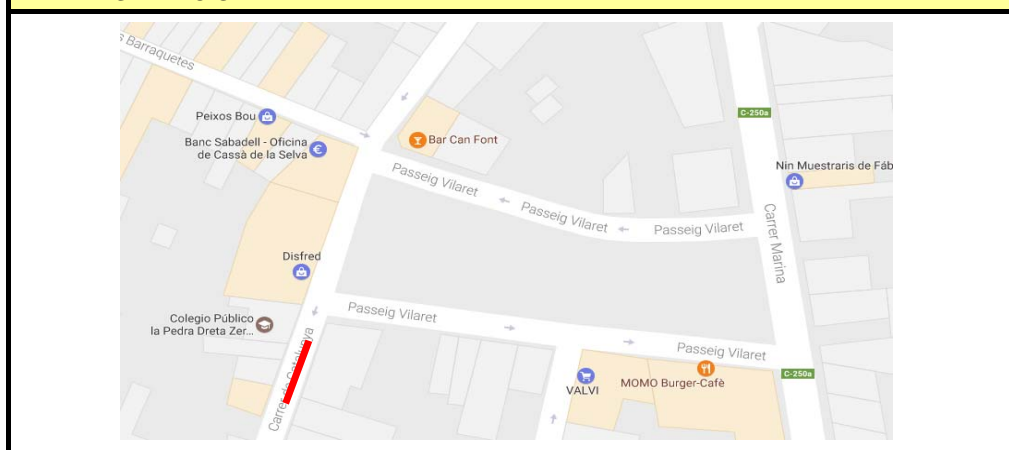
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Catalunya	Secció <span style="color: red;">█</span>			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	40	11:20	53	0	53
Hora inici:	11:20				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Anna	IMD	2.548	0	2.548

### REPRESENTACIÓ



CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Catalunya	Secció <span style="color: red;">█</span>			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	41	11:35	38	0	38
Hora inici:	11:35				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Anna	IMD	1.854	0	1.854

### REPRESENTACIÓ

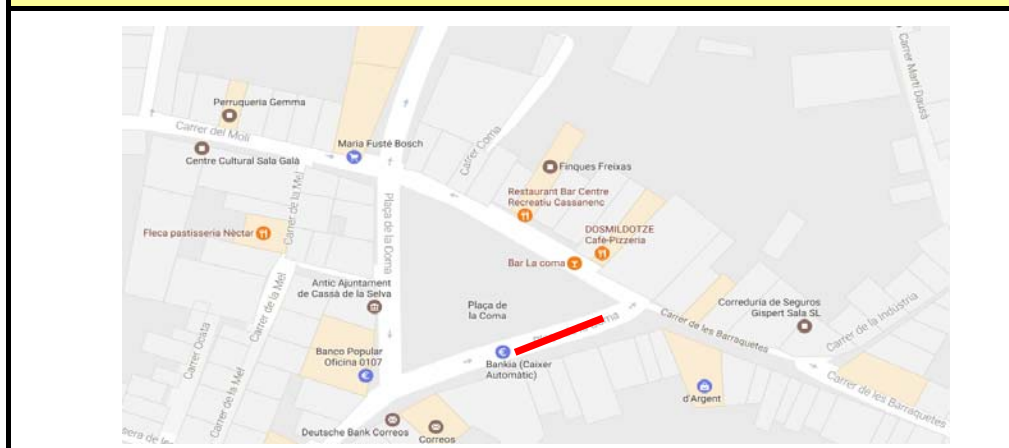






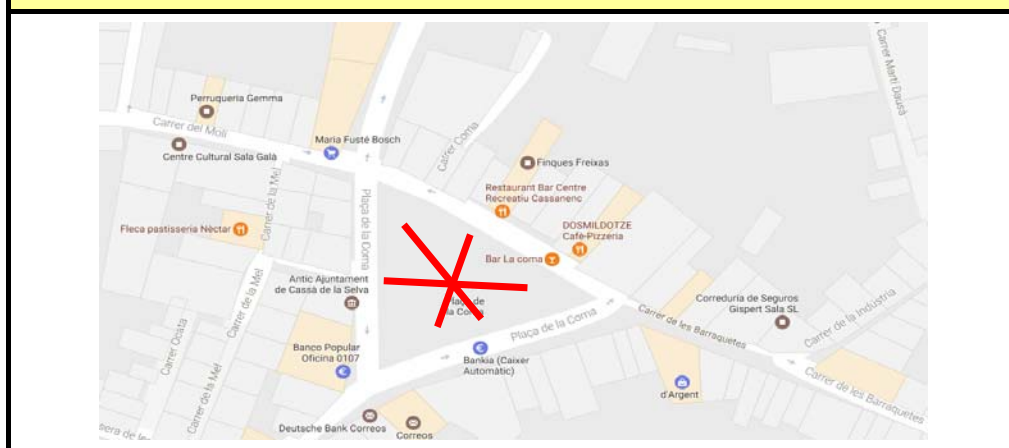
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	Plaça de la Coma	Secció <span style="color: red;">█</span>			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	44	12:00	26	1	27
Hora inici:	12:00				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Anna	IMD	1.313	51	1.364


### REPRESENTACIÓ



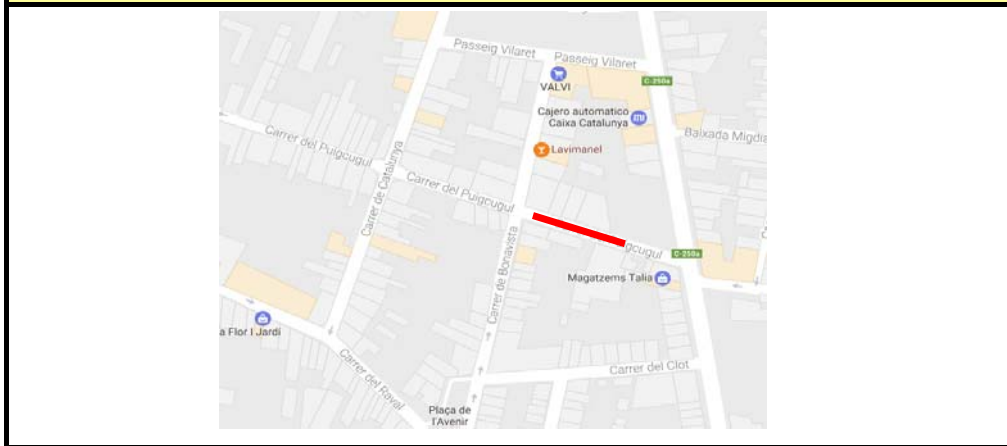
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	Plaça de la Coma	Secció <span style="color: red;">█</span>			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	45	12:00	6	0	6
Hora inici:	12:00				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Anna	IMD	303	0	303


### REPRESENTACIÓ



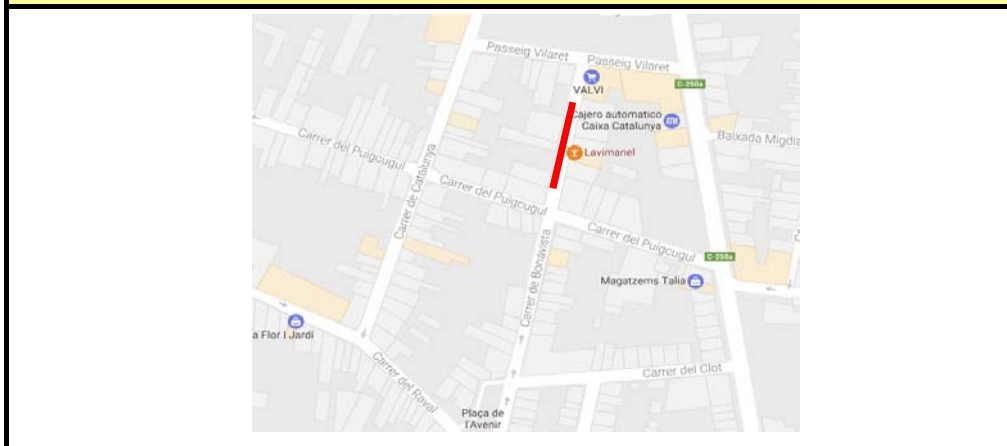
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Puigcugul	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	46	9:45	10	0	10
		10:00	10	0	10
		10:15	6	0	6
		10:30	9	0	9
Hora inici:	9:45	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Durada:	60 min	IMD	556	0	556
Nom de l'enquestador:	Anna				

**REPRESENTACIÓ**



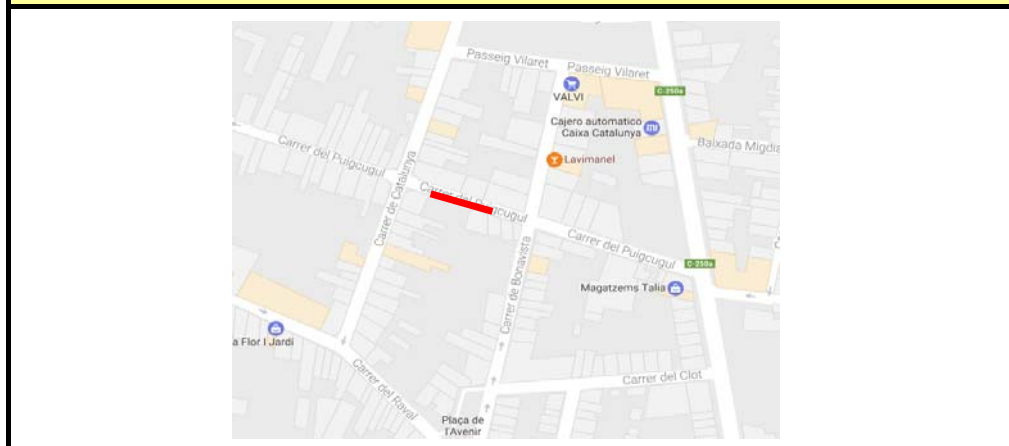
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Puigcugul	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	47	9:45	16	0	16
		10:00	21	0	21
		10:15	13	0	13
		10:30	12	0	12
Hora inici:	9:45	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Durada:	60 min	IMD	984	0	984
Nom de l'enquestador:	Anna				

**REPRESENTACIÓ**



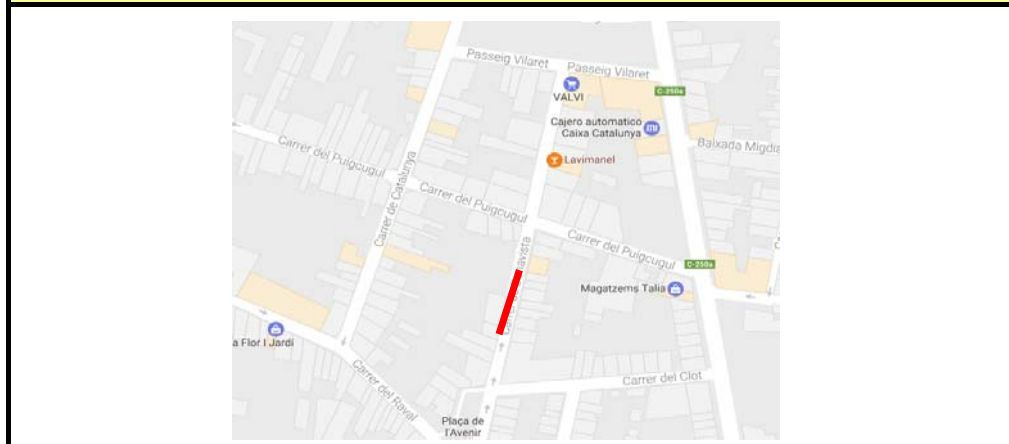
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Bonavista	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	48	9:45	7	0	7
		10:00	10	0	10
		10:15	5	0	5
		10:30	7	0	7
Hora inici:	9:45	Extrapolació 24 hores			
Durada:	60 min	IMD	460	0	460
Nom de l'enquestador:	Anna				

### REPRESENTACIÓ



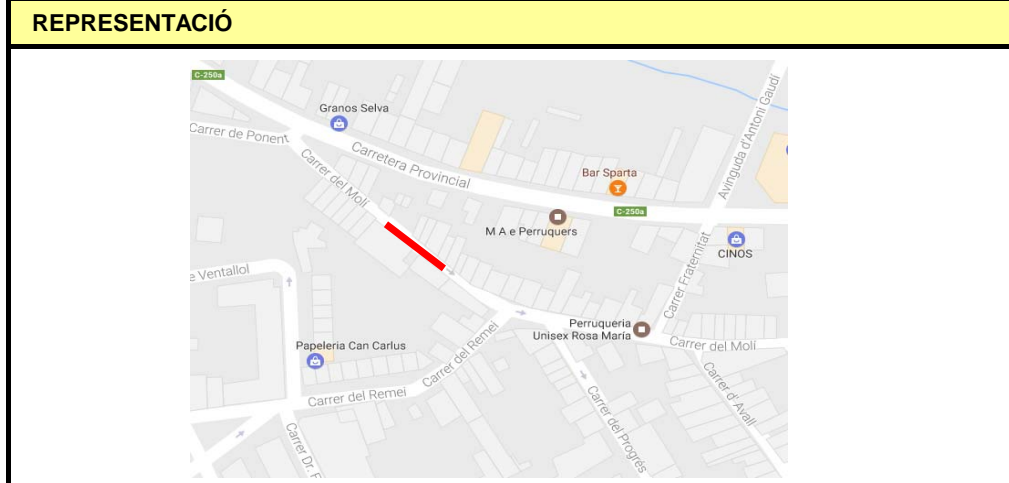
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Bonavista	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	49	9:45	17	0	17
		10:00	12	0	12
		10:15	6	0	6
		10:30	8	0	8
Hora inici:	9:45	Extrapolació 24 hores			
Durada:	60 min	IMD	683	0	683
Nom de l'enquestador:	Anna				

### REPRESENTACIÓ

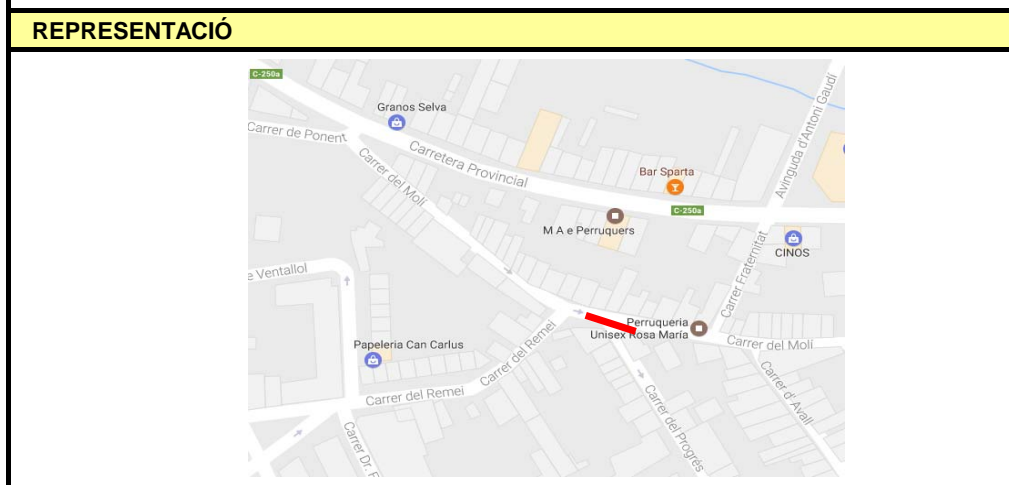


## COMPTATGE DE VIANANTS I BICICLETES

CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Molí	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	16	10:00	6	0	6
Hora inici:	10:00	10:15	4	0	4
Durada:	45 min	10:30	7	0	7
Nom de l'enquestador:	Laura	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
		IMD	343	0	343



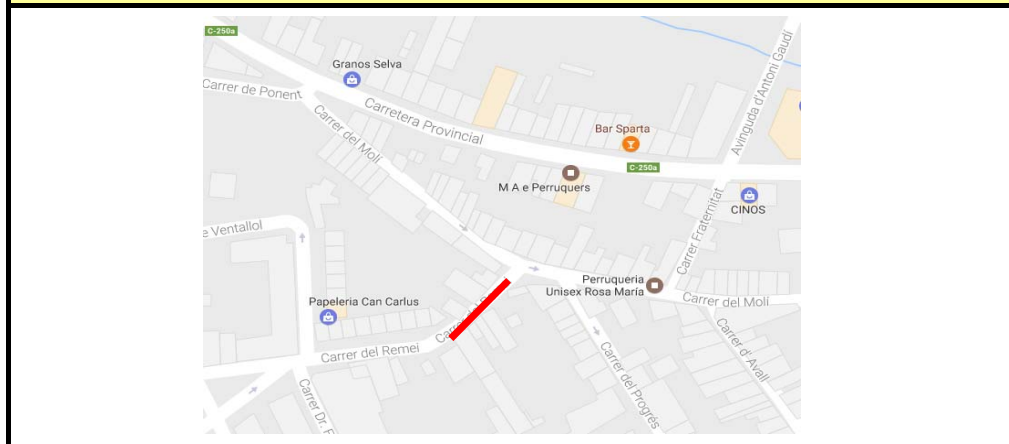
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Molí	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	17	10:00	10	0	10
Hora inici:	10:00	10:15	13	0	13
Durada:	45 min	10:30	9	0	9
Nom de l'enquestador:	Laura	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
		IMD	645	0	645






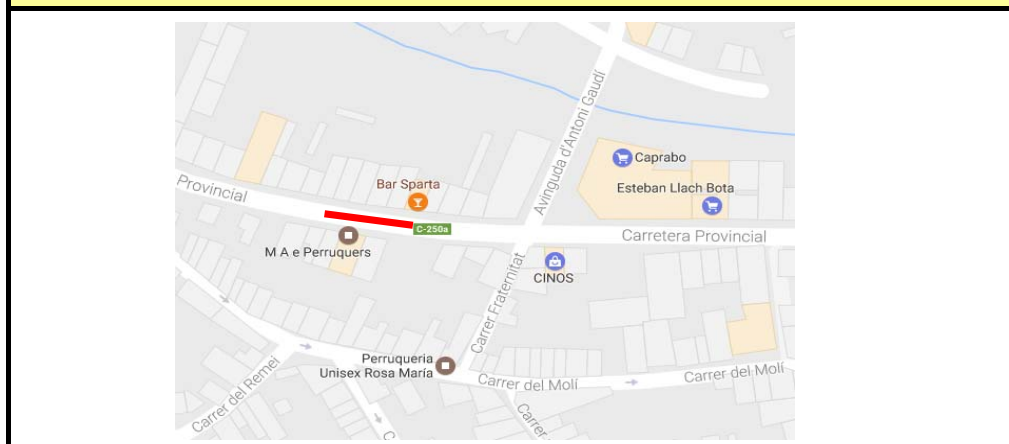
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Remei	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	18	10:00	6	0	6
Hora inici:	10:00	10:15	11	0	11
Durada:	45 min	10:30	4	0	4
Nom de l'enquestador:	Laura	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
		IMD	423	0	423


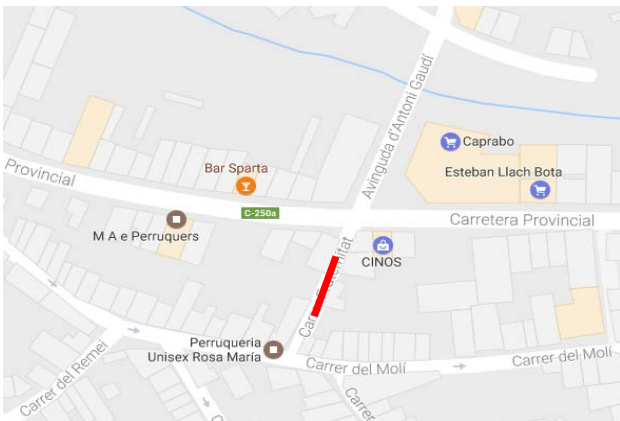
### REPRESENTACIÓ


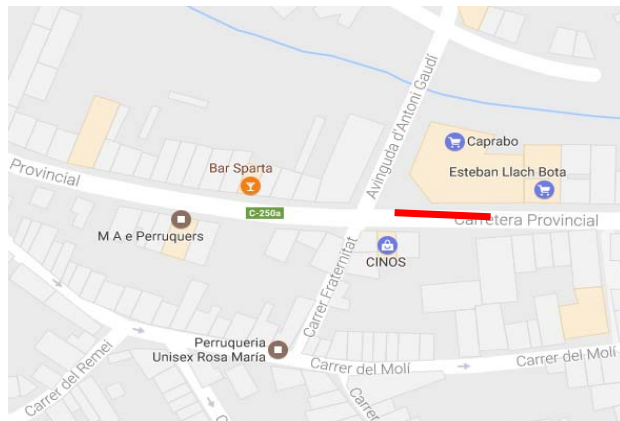



CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	Carretera C-250a	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	19	12:15	3	0	3
Hora inici:	12:15				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Laura	IMD	139	0	139

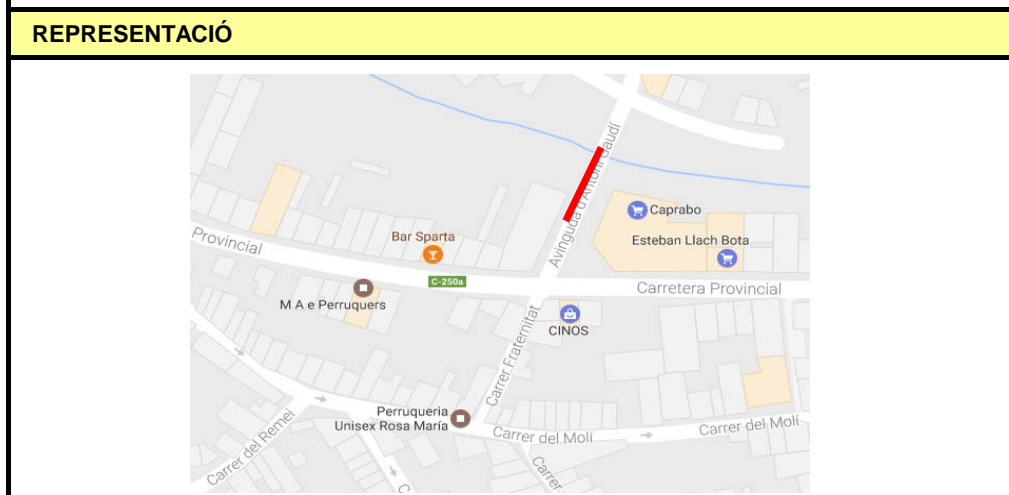
### REPRESENTACIÓ



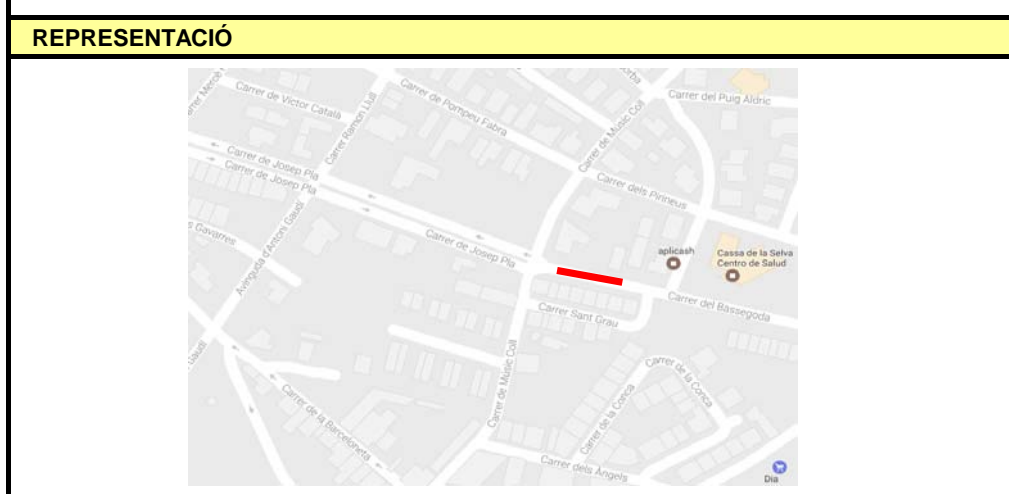
CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Fraternitat	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	20	12:15	5	0	5
Hora inici:	12:15				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Laura	IMD	231	0	231
REPRESENTACIÓ					
					

CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	Carretera C-250a	Secció 			
Data:	dijous, 9 / juny / 2016	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	21	12:15	7	0	7
Hora inici:	12:15				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Laura	IMD	324	0	324
REPRESENTACIÓ					
					

CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	Av. Antoni Gaudí	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	22	12:15	7	0	7
Hora inici:	12:15				
Durada:	15 min	<b>Extrapolació 24 hores</b>			
Nom de l'enquestador:	Laura	IMD	324	0	324



CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS		RESULTATS			
Lloc:	C/ Bassegoda	Secció 			
Data:	dijous, 6 / abril / 2017	Hora	Vian.	Bicis	Total
Punt de comptatge:	50	11:00	3	0	3
Hora inici:	11:00	11:15	6	0	6
Durada:	60 min	11:30	3	0	3
Nom de l'enquestador:	Marc	11:45	5	0	5
		<b>Extrapolació 24 hores</b>			
		IMD	212	0	212











Annex 2

## AFORAMENTS DE VEHICLES





# COMPTATGE DE VEHICLES EN INTERSECCIONS

Punt P1

Nom de l'enquestador: Laura, Martí

Data: dijous, 6 / abril / 2017

Lloc: Rotonda al c/ Germà Agustí amb pg. Ferrocarril

HORA	11					12					13				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
08:30	2	0	0	0	0	14	0	0	0	0	3	0	0	0	0
08:45	4	0	0	0	0	23	0	0	0	0	15	0	0	0	0
09:00	1	0	0	0	0	19	0	0	0	1	6	0	0	0	0
09:15	2	0	0	0	0	8	0	0	0	0	8	0	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>64</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>94</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>670</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>335</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

HORA	14					21					23				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
08:30	20	2	1	0	0	24	0	0	1	0	5	0	0	0	0
08:45	44	0	2	2	3	39	0	1	0	0	11	0	0	0	0
09:00	32	1	0	1	1	10	0	0	0	0	2	0	0	0	0
09:15	18	1	0	1	0	5	0	0	0	0	12	0	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>114</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>78</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>1.193</b>	<b>42</b>	<b>31</b>	<b>42</b>	<b>42</b>	<b>816</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>314</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

HORA	24					31					32				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
08:30	28	1	1	1	0	9	0	0	0	0	6	0	0	0	0
08:45	36	0	0	1	0	23	0	0	1	0	14	0	0	0	0
09:00	6	0	0	1	0	13	0	0	0	0	10	0	0	0	1
09:15	10	0	0	0	0	7	0	0	1	0	6	0	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>80</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>52</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>36</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>IMD</b>	<b>837</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>544</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>377</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>

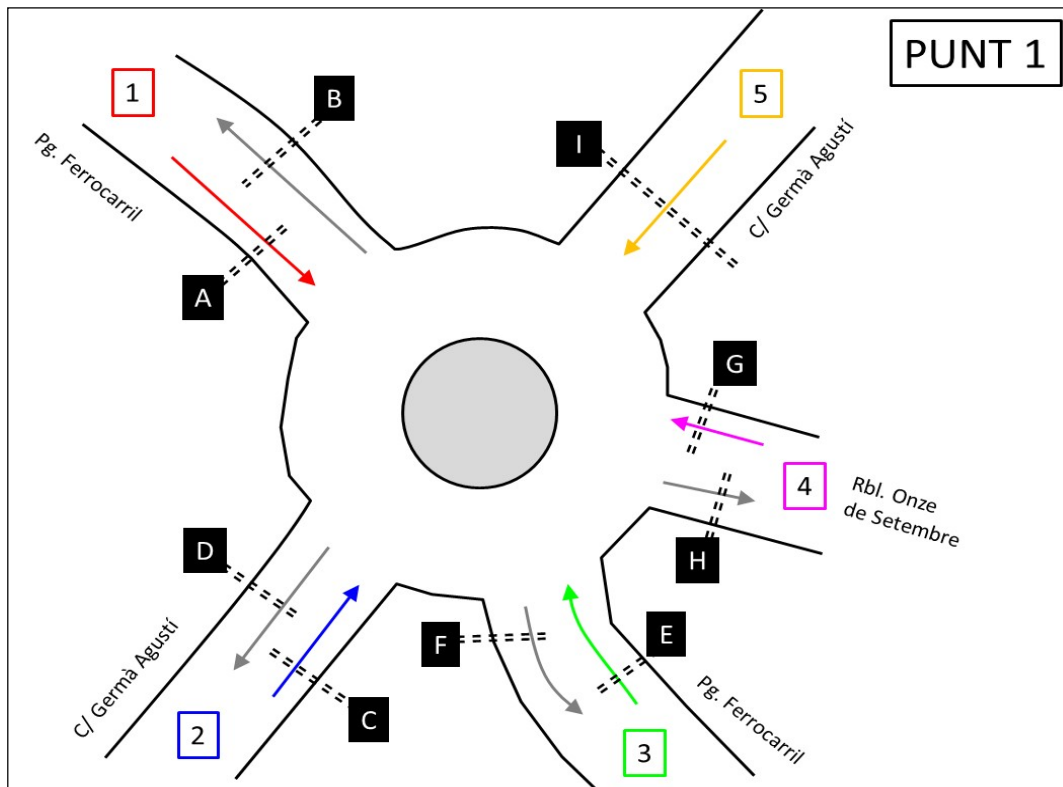
HORA	34					41					42				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
08:30	0	0	0	0	0	27	0	0	1	0	21	0	0	0	0
08:45	4	0	0	0	0	53	1	0	0	1	34	1	0	0	0
09:00	4	0	0	0	0	27	0	0	0	0	13	0	1	0	0
09:15	2	0	0	0	0	16	1	2	1	0	4	0	1	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>123</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>72</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>105</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.287</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>10</b>	<b>754</b>	<b>10</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

HORA	43					44					51				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
08:30	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	12	1	0	0	0
08:45	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	0	1
09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0
09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>57</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>IMD</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>597</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>

HORA	52					53					54				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
08:30	18	0	0	1	0	3	0	0	0	0	5	0	0	0	0
08:45	11	0	0	0	0	2	0	0	0	0	9	0	0	0	0
09:00	12	0	0	0	1	1	0	0	0	0	5	0	0	0	1
09:15	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>45</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>23</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>IMD</b>	<b>471</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>105</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>241</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>

	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Total	Total
11	94	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	94	100%
12	670	0	0	0	10	98%	0%	0%	0%	2%	680	100%
13	335	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	335	100%
14	1.193	42	31	42	42	88%	3%	2%	3%	3%	1.350	100%
21	816	0	10	10	0	98%	0%	1%	1%	0%	837	100%
23	314	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	314	100%
24	837	10	10	31	0	94%	1%	1%	4%	0%	890	100%
31	544	0	0	21	0	96%	0%	0%	4%	0%	565	100%
32	377	0	0	0	10	97%	0%	0%	0%	3%	387	100%
34	105	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	105	100%
41	1.287	21	21	21	10	95%	2%	2%	2%	1%	1.361	100%
42	754	10	21	0	0	96%	1%	3%	0%	0%	785	100%
43	10	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	10	100%
44	21	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	21	100%
51	597	10	0	0	10	97%	2%	0%	0%	2%	617	100%
52	471	0	0	10	10	96%	0%	0%	2%	2%	492	100%
53	105	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	105	100%
54	241	0	0	0	10	96%	0%	0%	0%	4%	251	100%

Secció	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Total	Total
A	2.292	42	31	42	52	93%	2%	1%	2%	2%	2.459	100%
B	3.339	31	31	52	21	96%	1%	1%	2%	1%	3.475	100%
C	1.968	10	21	42	0	96%	1%	1%	2%	0%	2.041	100%
D	2.271	10	21	10	31	97%	0%	1%	0%	1%	2.344	100%
E	1.026	0	0	21	10	97%	0%	0%	2%	1%	1.057	100%
F	764	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	764	100%
G	2.072	31	42	21	10	95%	1%	2%	1%	0%	2.177	100%
H	2.397	52	42	73	52	92%	2%	2%	3%	2%	2.616	100%
I	1.413	10	0	10	31	96%	1%	0%	1%	2%	1.465	100%



# COMPTATGE DE VEHICLES EN INTERSECCIONS

Punt P2

Nom de l'enquestador: Anna, Marc

Data: dijous, 6 / abril / 2017

Lloc: Rotonda a la C-250a amb Rbl. Onze de Setembre

HORA	11					12					13				
	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici
07:15	0	0	0	0	0	13	0	1	0	2	16	2	0	1	0
07:30	0	0	0	0	0	10	0	0	0	3	14	0	2	0	0
07:45	3	0	0	0	0	27	0	1	0	0	21	0	0	1	0
08:00	3	0	0	0	0	40	0	0	0	0	17	0	0	0	3
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>90</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>68</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>IMD</b>	<b>94</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.413</b>	<b>0</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>78</b>	<b>1.067</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>47</b>

HORA	14					21					22				
	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici
07:15	2	0	0	0	0	7	0	0	0	0	1	0	0	0	0
07:30	0	0	0	0	0	6	1	0	2	1	0	0	0	0	0
07:45	3	0	0	0	0	4	0	1	0	0	3	0	0	0	0
08:00	1	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	2	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>29</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>94</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>455</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>31</b>	<b>16</b>	<b>63</b>	<b>0</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

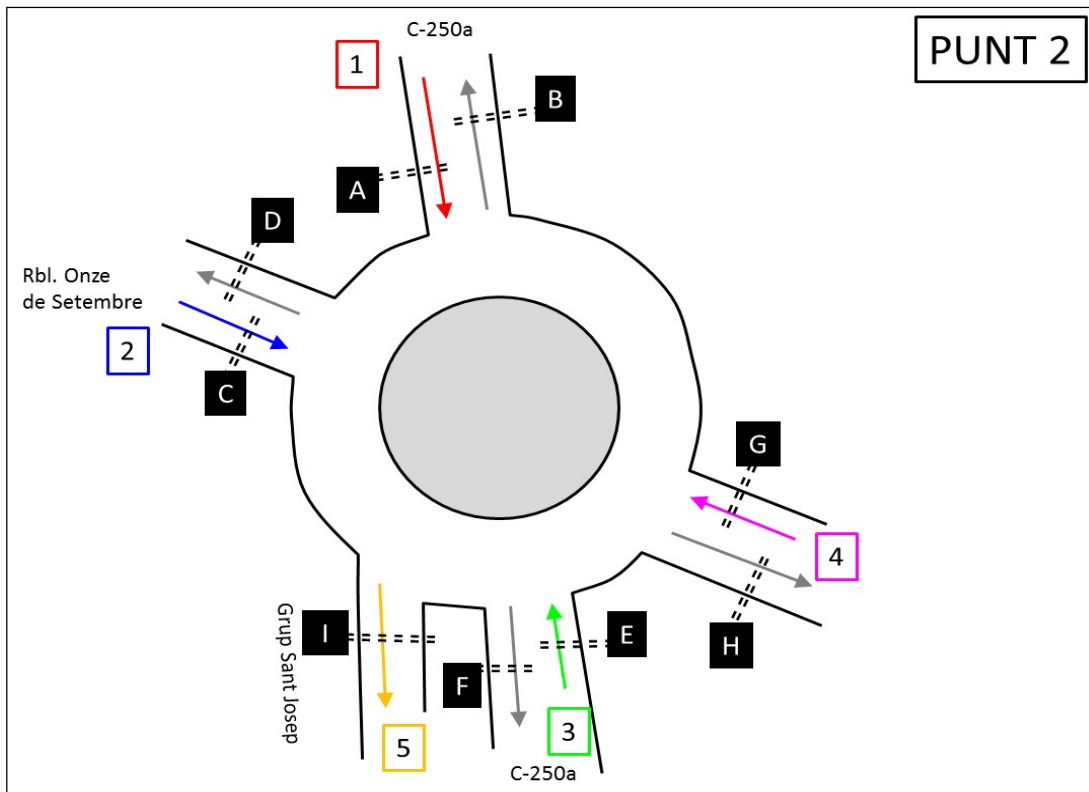
HORA	23					24					31				
	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici
07:15	14	0	0	0	0	0	1	0	0	0	12	1	4	0	0
07:30	23	2	1	0	0	5	0	0	0	0	15	1	1	0	0
07:45	10	1	0	1	1	2	0	0	0	0	13	1	0	0	0
08:00	9	0	0	0	0	3	0	0	0	0	17	0	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>56</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>57</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>879</b>	<b>47</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>157</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>895</b>	<b>47</b>	<b>78</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

HORA	32					33					34				
	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici
07:15	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
07:30	23	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
07:45	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00	10	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>66</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>1.036</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>47</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

HORA	41					42					43				
	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici
07:15	0	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0
07:45	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0
08:00	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>47</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>141</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>47</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Total	Total
11	94	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	94	100%
12	1.413	0	31	0	78	93%	0%	2%	0%	5%	1.523	100%
13	1.067	31	31	31	47	88%	3%	3%	3%	4%	1.209	100%
14	94	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	94	100%
21	455	16	16	31	16	85%	3%	3%	6%	3%	534	100%
22	63	0	31	0	0	67%	0%	33%	0%	0%	94	100%
23	879	47	16	16	16	90%	5%	2%	2%	2%	973	100%
24	157	16	0	0	0	91%	9%	0%	0%	0%	173	100%
31	895	47	78	0	0	88%	5%	8%	0%	0%	1.020	100%
32	1.036	31	0	0	0	97%	3%	0%	0%	0%	1.067	100%
33	16	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	16	100%
34	47	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	47	100%
41	47	16	0	0	0	75%	25%	0%	0%	0%	63	100%
42	141	16	0	0	0	90%	10%	0%	0%	0%	157	100%
43	47	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	47	100%

Secció	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Total	Total
A	2.668	31	63	31	126	91%	1%	2%	1%	4%	2.920	100%
B	1.491	78	94	31	16	87%	5%	6%	2%	1%	1.711	100%
C	1.554	78	63	47	31	88%	4%	4%	3%	2%	1.774	100%
D	2.653	47	63	0	78	93%	2%	2%	0%	3%	2.841	100%
E	1.994	78	78	0	0	93%	4%	4%	0%	0%	2.150	100%
F	2.009	78	47	47	63	90%	3%	2%	2%	3%	2.245	100%
G	235	31	0	0	0	88%	12%	0%	0%	0%	267	100%
H	298	16	0	0	0	95%	5%	0%	0%	0%	314	100%
I	0	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%	0%	0	0%



PUNT 2

# COMPTATGE DE VEHICLES EN INTERSECCIONS

Punt P3

Nom de l'enquestador: Anna

Data: dijous, 6 / abril / 2017

Lloc: Intersecció a la C-250a amb la Gi-664

HORA	12					13					14				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
07:15	3	0	0	0	0	23	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:30	3	0	0	1	0	37	4	1	2	0	0	0	0	0	0
07:45	2	0	0	0	0	52	1	3	2	0	0	0	0	0	0
08:00	3	0	0	0	2	29	0	1	1	0	3	0	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>141</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>174</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>32</b>	<b>2.236</b>	<b>79</b>	<b>111</b>	<b>79</b>	<b>0</b>	<b>79</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

HORA	21					23					24				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
07:15	4	1	0	0	0	11	1	0	0	0	1	0	0	0	0
07:30	0	0	0	0	0	14	0	0	1	0	0	0	0	0	0
07:45	1	0	0	1	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00	2	1	0	0	0	11	0	0	0	0	1	0	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>56</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>111</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>888</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

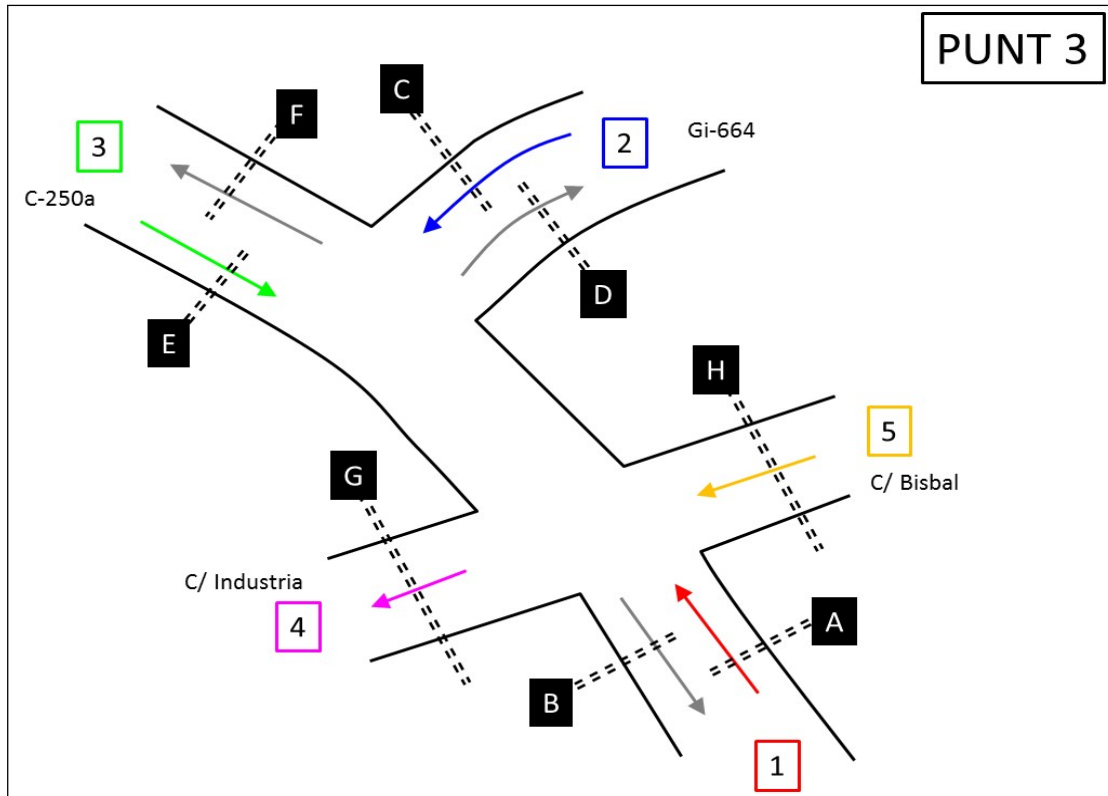
HORA	31					32					34				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
07:15	22	0	2	1	0	4	0	0	0	0	2	0	0	0	0
07:30	25	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45	42	2	1	0	0	16	1	0	0	0	1	0	0	0	0
08:00	35	2	2	0	0	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>124</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>31</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>1.967</b>	<b>95</b>	<b>79</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>492</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>48</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

HORA	51					53									
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici					
07:15	3	0	0	1	0	13	0	0	1	0					
07:30	4	0	0	0	0	9	1	0	0	0					
07:45	3	0	0	0	0	17	0	0	0	0					
08:00	3	0	0	0	0	5	0	0	0	0					
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>44</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>206</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>698</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Total	Total
<b>12</b>	174	0	0	16	32	79%	0%	0%	7%	14%	<b>222</b>	100%
<b>13</b>	2.236	79	111	79	0	89%	3%	4%	3%	0%	<b>2.506</b>	100%
<b>14</b>	79	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	<b>79</b>	100%
<b>21</b>	111	32	0	16	0	70%	20%	0%	10%	0%	<b>159</b>	100%
<b>23</b>	888	16	0	16	0	97%	2%	0%	2%	0%	<b>920</b>	100%
<b>24</b>	32	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	<b>32</b>	100%
<b>31</b>	1.967	95	79	32	0	91%	4%	4%	1%	0%	<b>2.173</b>	100%
<b>32</b>	492	32	0	0	0	94%	6%	0%	0%	0%	<b>523</b>	100%
<b>34</b>	48	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	<b>48</b>	100%
<b>51</b>	206	0	0	16	0	93%	0%	0%	7%	0%	<b>222</b>	100%
<b>53</b>	698	16	0	16	0	96%	2%	0%	2%	0%	<b>730</b>	100%



Secció	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Total	Total
<b>A</b>	2.490	79	111	95	32	89%	3%	4%	3%	1%	<b>2.807</b>	100%
<b>B</b>	2.284	127	79	63	0	89%	5%	3%	2%	0%	<b>2.553</b>	100%
<b>Secció</b>												
<b>C</b>	1.031	48	0	32	0	93%	4%	0%	3%	0%	<b>1.110</b>	100%
<b>D</b>	666	32	0	16	32	89%	4%	0%	2%	4%	<b>745</b>	100%
<b>Secció</b>												
<b>E</b>	2.506	127	79	32	0	91%	5%	3%	1%	0%	<b>2.744</b>	100%
<b>F</b>	3.822	111	111	111	0	92%	3%	3%	3%	0%	<b>4.155</b>	100%
<b>Secció</b>												
<b>G</b>	159	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	<b>159</b>	100%
<b>Secció</b>												
<b>H</b>	904	16	0	32	0	0%	0%	0%	0%	0%	<b>952</b>	0%



# COMPTATGE DE VEHICLES EN INTERSECCIONS

Punt P4

Nom de l'enquestador: Laura, Marc, Martí

Data: dijous, 6 / abril / 2017

Lloc: Rotonda al c/ de la Via i c/ Garrotza

HORA	12					13					14				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
07:15	7	1	0	0	0	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30	7	2	0	0	0	8	0	0	0	0	7	0	0	0	0
07:45	3	1	0	0	0	12	1	0	1	0	6	0	0	1	0
08:00	2	2	0	0	0	10	0	0	0	0	5	0	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>19</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>301</b>	<b>95</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>587</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>285</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>0</b>

HORA	21					22					23				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
07:15	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	3	0	0	0
07:30	1	0	0	1	0	2	0	0	0	0	11	2	0	0	0
07:45	3	0	0	0	0	2	0	0	0	0	15	1	0	0	0
08:00	2	1	0	0	0	0	3	0	0	0	14	3	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>49</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>127</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>63</b>	<b>48</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>777</b>	<b>143</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

HORA	24					25					31				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
07:15	1	0	0	0	0	11	3	2	1	0	10	1	0	0	0
07:30	0	0	0	0	0	11	1	0	3	0	21	2	0	0	0
07:45	5	1	0	0	0	29	4	4	1	0	12	0	0	0	0
08:00	11	1	0	0	0	18	5	1	0	0	17	0	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>17</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>69</b>	<b>13</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>60</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>270</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.094</b>	<b>206</b>	<b>111</b>	<b>79</b>	<b>0</b>	<b>952</b>	<b>48</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

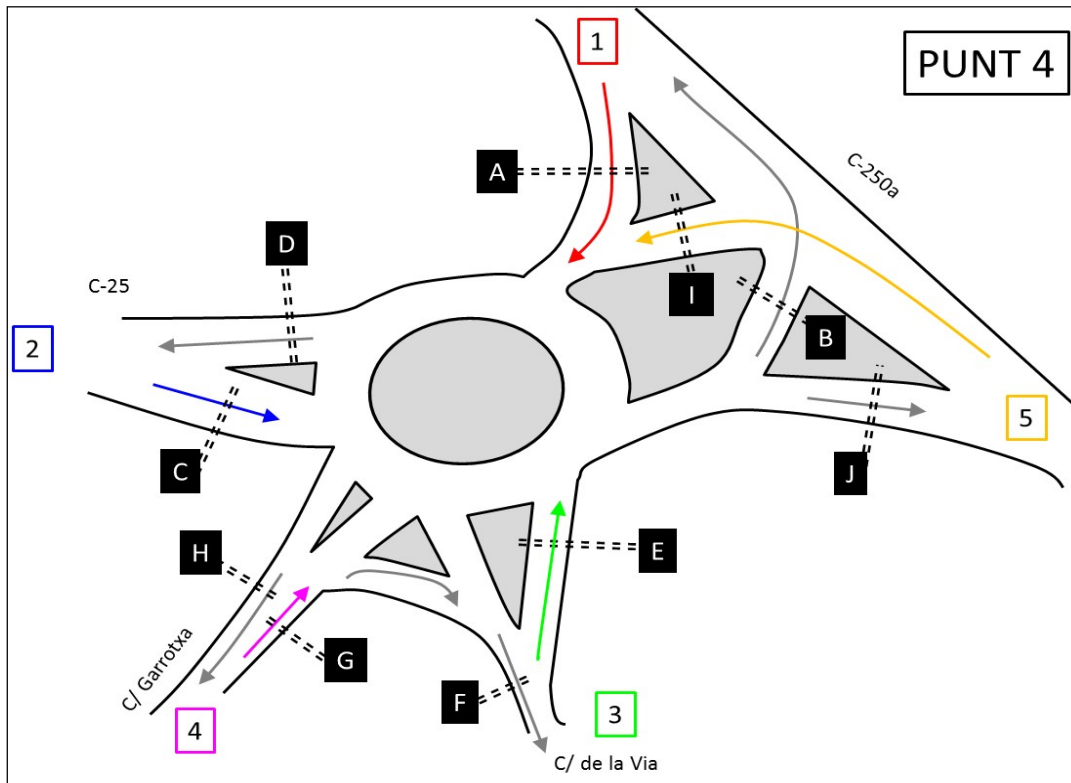
HORA	32					35					41				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
07:15	14	2	0	0	0	3	2	1	0	0	0	1	0	0	0
07:30	34	1	0	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	0	0
07:45	17	2	0	0	0	15	1	0	0	0	1	0	0	0	0
08:00	16	1	0	0	0	7	0	0	0	0	0	1	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>81</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>29</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>1.285</b>	<b>95</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>460</b>	<b>48</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

HORA	42					43					45				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
07:15	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
07:45	4	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>79</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>32</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

HORA	52					53					54				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
07:15	41	2	0	1	0	5	0	0	0	0	2	0	0	0	0
07:30	43	0	1	3	0	8	0	0	0	0	1	0	0	0	0
07:45	62	4	2	1	0	20	0	0	0	0	19	0	0	0	0
08:00	44	0	5	0	0	13	0	1	0	0	8	0	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>190</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>46</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>3.013</b>	<b>95</b>	<b>127</b>	<b>79</b>	<b>0</b>	<b>730</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>476</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Total	Total
12	301	95	0	0	0	76%	24%	0%	0%	0%	396	100%
13	587	32	0	16	0	93%	5%	0%	3%	0%	634	100%
14	285	0	0	16	0	95%	0%	0%	5%	0%	301	100%
21	127	16	0	16	0	80%	10%	0%	10%	0%	159	100%
22	63	48	0	0	0	57%	43%	0%	0%	0%	111	100%
23	777	143	0	0	0	84%	16%	0%	0%	0%	920	100%
24	270	32	0	0	0	89%	11%	0%	0%	0%	301	100%
25	1.094	206	111	79	0	73%	14%	7%	5%	0%	1.491	100%
31	952	48	0	0	0	95%	5%	0%	0%	0%	999	100%
32	1.285	95	0	0	0	93%	7%	0%	0%	0%	1.380	100%
35	460	48	16	0	0	88%	9%	3%	0%	0%	523	100%
41	32	32	0	0	0	50%	50%	0%	0%	0%	63	100%
42	79	0	16	0	0	83%	0%	17%	0%	0%	95	100%
43	16	16	0	0	0	50%	50%	0%	0%	0%	32	100%
45	32	16	0	0	0	67%	33%	0%	0%	0%	48	100%
52	3.013	95	127	79	0	91%	3%	4%	2%	0%	3.315	100%
53	730	0	16	0	0	98%	0%	2%	0%	0%	745	100%
54	476	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	476	100%

Secció	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Total	Total
A	1.174	127	0	32	0	88%	10%	0%	2%	0%	1.332	100%
B	1.110	95	0	16	0	91%	8%	0%	1%	0%	1.221	100%
C	2.331	444	111	95	0	78%	15%	4%	3%	0%	2.982	100%
D	4.742	333	143	79	0	90%	6%	3%	1%	0%	5.297	100%
E	2.696	190	16	0	0	93%	7%	1%	0%	0%	2.902	100%
F	2.109	190	16	16	0	90%	8%	1%	1%	0%	2.331	100%
G	159	63	16	0	0	67%	27%	7%	0%	0%	238	100%
H	1.031	32	0	16	0	96%	3%	0%	1%	0%	1.078	100%
I	4.219	95	143	79	0	93%	2%	3%	2%	0%	4.536	100%
J	1.586	270	127	79	0	77%	13%	6%	4%	0%	2.062	100%



# COMPTATGE DE VEHICLES EN INTERSECCIONS

Punt P5

Nom de l'enquestador: Laura

Data: dijous, 6 / abril / 2017

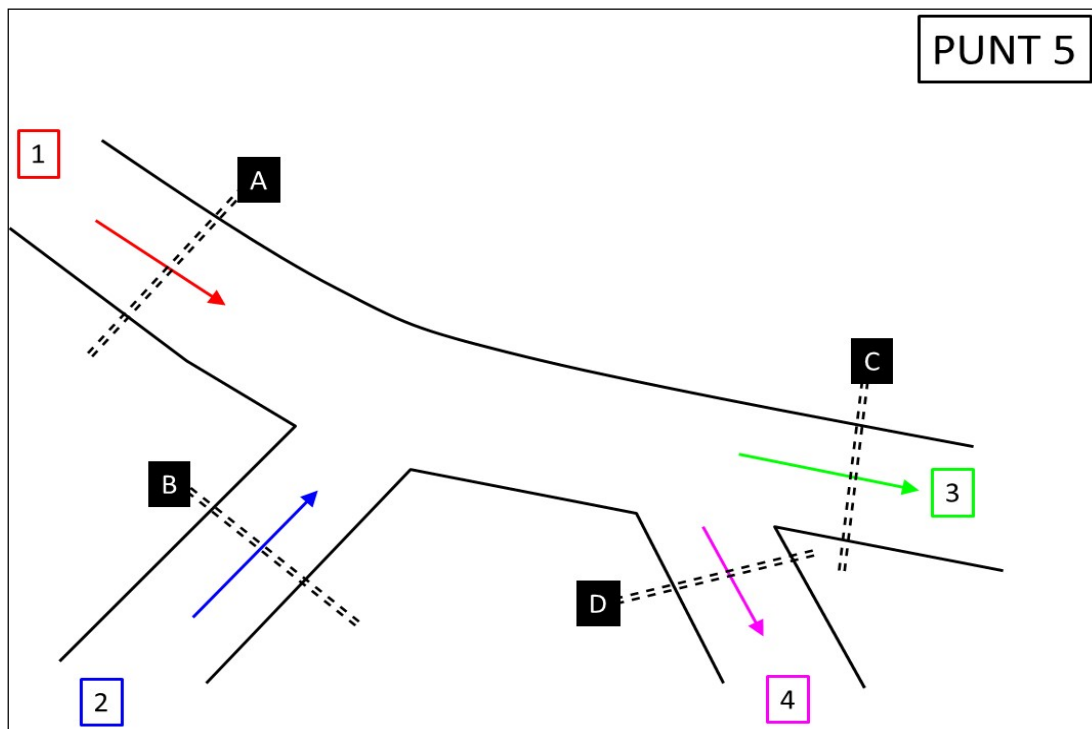
Lloc: Intersecció del c/ Molí amb c/ Remai i c/ Progrés

HORA	13					14					23				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
09:45	17	0	0	1	0	19	0	0	1	0	4	0	0	1	0
10:00	14	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15	14	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30	17	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0	0	0	0	1
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>62</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>77</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>AFORO</b>	<b>1.221</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>1.517</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>79</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>20</b>

HORA	24														
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici										
09:45	0	0	0	0	0										
10:00	1	0	0	0	0										
10:15	0	0	0	0	0										
10:30	0	0	0	0	0										
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>AFORO</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Total	Total
<b>13</b>	1.221	0	0	20	0	98%	0%	0%	2%	0%	<b>1.241</b>	100%
<b>14</b>	1.517	0	0	20	0	99%	0%	0%	1%	0%	<b>1.537</b>	100%
<b>23</b>	79	0	0	20	20	67%	0%	0%	17%	17%	<b>118</b>	100%
<b>24</b>	20	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	<b>20</b>	100%

Secció	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Total	Total
<b>A</b>	2.738	0	0	39	0	99%	0%	0%	1%	0%	<b>2.778</b>	100%
<b>B</b>	98	0	0	20	20	71%	0%	0%	14%	14%	<b>138</b>	100%
<b>C</b>	1.300	0	0	39	20	96%	0%	0%	3%	1%	<b>1.359</b>	100%
<b>D</b>	1.537	0	0	20	0	99%	0%	0%	1%	0%	<b>1.556</b>	100%

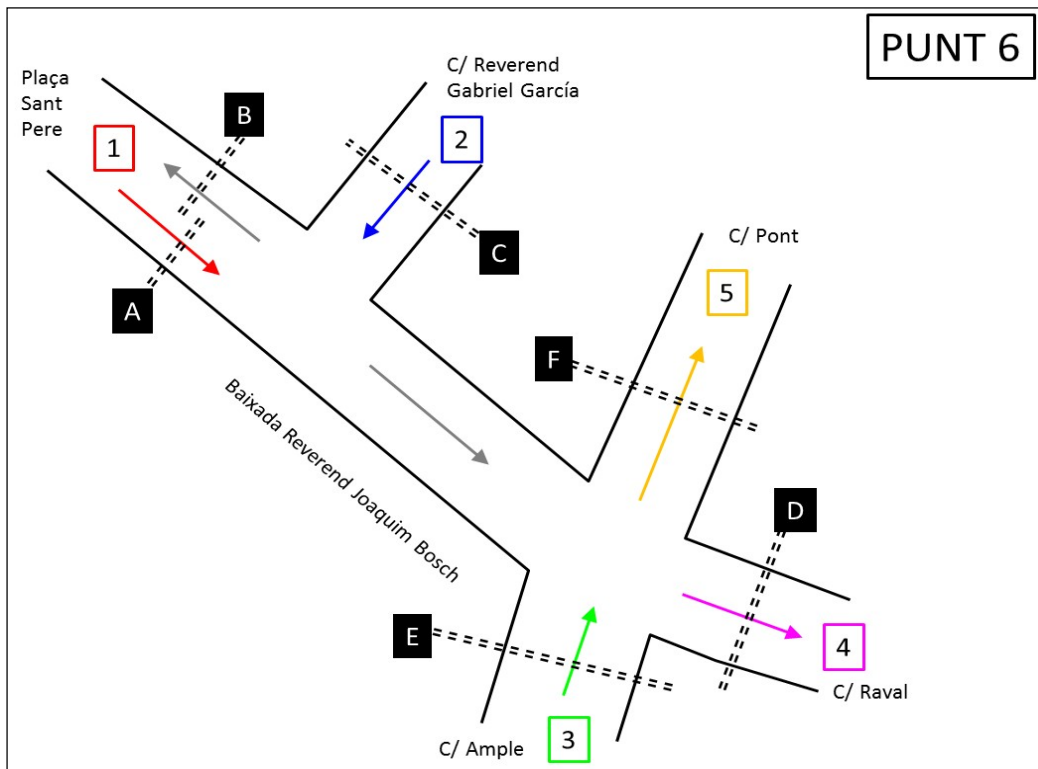






	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Total	Total
14	433	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	433	100%
15	158	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	158	100%
21	532	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	532	100%
24	158	20	0	20	0	80%	10%	0%	10%	0%	197	100%
25	39	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	39	100%
34	295	0	0	39	0	88%	0%	0%	12%	0%	335	100%
35	1.064	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	1.064	100%

Secció	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Total	Total
A	591	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	591	100%
B	532	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	532	100%
C	729	20	0	20	0	95%	3%	0%	3%	0%	768	100%
D	886	20	0	59	0	92%	2%	0%	6%	0%	965	100%
E	1.359	0	0	39	0	97%	0%	0%	3%	0%	1.399	100%
F	1.261	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	1.261	100%



# COMPTATGE DE VEHICLES EN INTERSECCIONS

Punt P7

Nom de l'enquestador: Anna

Data: dijous, 6 / abril / 2017

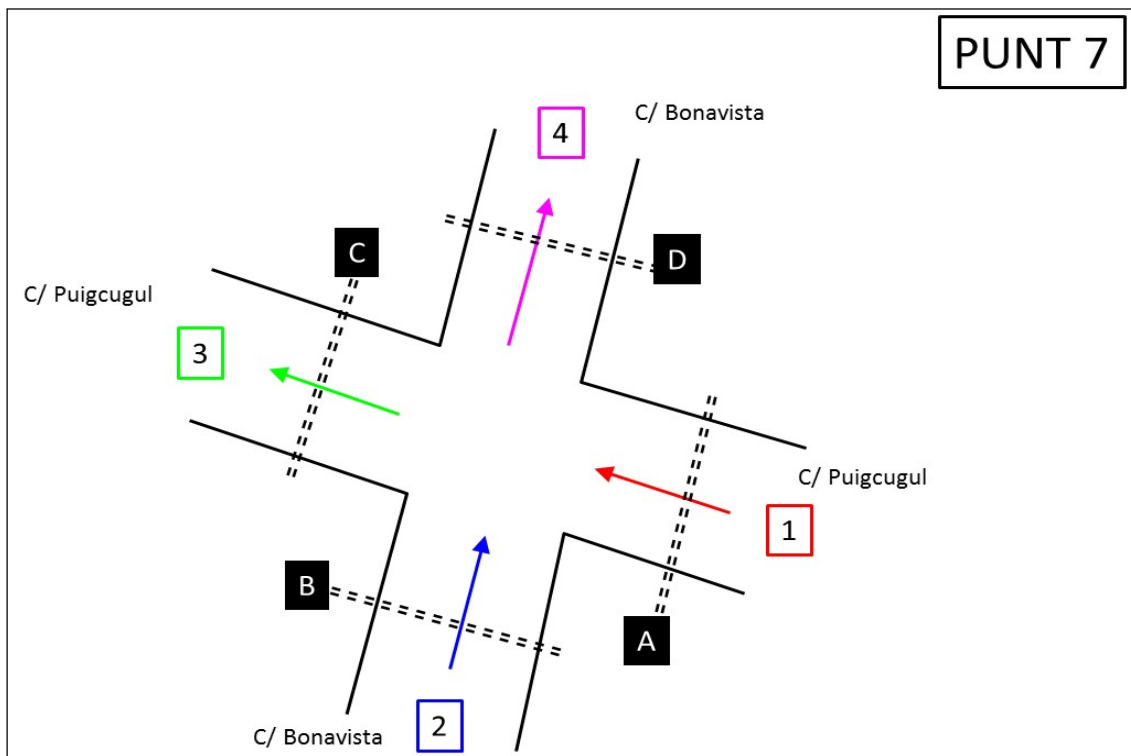
Lloc: Intersecció del c/ Puigcugul amb c/ Bonavista

HORA	13					14					23				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
09:45	6	1	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0
10:00	5	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0
10:15	4	1	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0
10:30	6	0	0	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	1	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>21</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>AFORO</b>	<b>414</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>118</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>217</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>0</b>

HORA	24														
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici										
09:45	8	1	0	1	0										
10:00	7	0	0	1	0										
10:15	10	1	0	1	0										
10:30	5	0	0	0	0										
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>30</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>AFORO</b>	<b>591</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>59</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Total	Total
<b>13</b>	414	39	0	0	0	91%	9%	0%	0%	0%	<b>453</b>	100%
<b>14</b>	118	0	0	20	0	86%	0%	0%	14%	0%	<b>138</b>	100%
<b>23</b>	217	0	0	20	0	92%	0%	0%	8%	0%	<b>236</b>	100%
<b>24</b>	591	39	0	59	0	86%	6%	0%	9%	0%	<b>689</b>	100%

Secció	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Total	Total
<b>A</b>	532	39	0	20	0	90%	7%	0%	3%	0%	<b>591</b>	100%
<b>B</b>	808	39	0	79	0	87%	4%	0%	9%	0%	<b>926</b>	100%
<b>C</b>	630	39	0	20	0	91%	6%	0%	3%	0%	<b>689</b>	100%
<b>D</b>	709	39	0	79	0	86%	5%	0%	10%	0%	<b>827</b>	100%



# COMPTATGE DE VEHICLES EN INTERSECCIONS

Punt P8

Nom de l'enquestador: Laura

Data: dijous, 6 / abril / 2017

Lloc: Intersecció del c/ Marià Fortuny amb av. Antoni Gaudí

HORA	12					13					14				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
11:00	0	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0
11:15	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	1	0	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>509</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

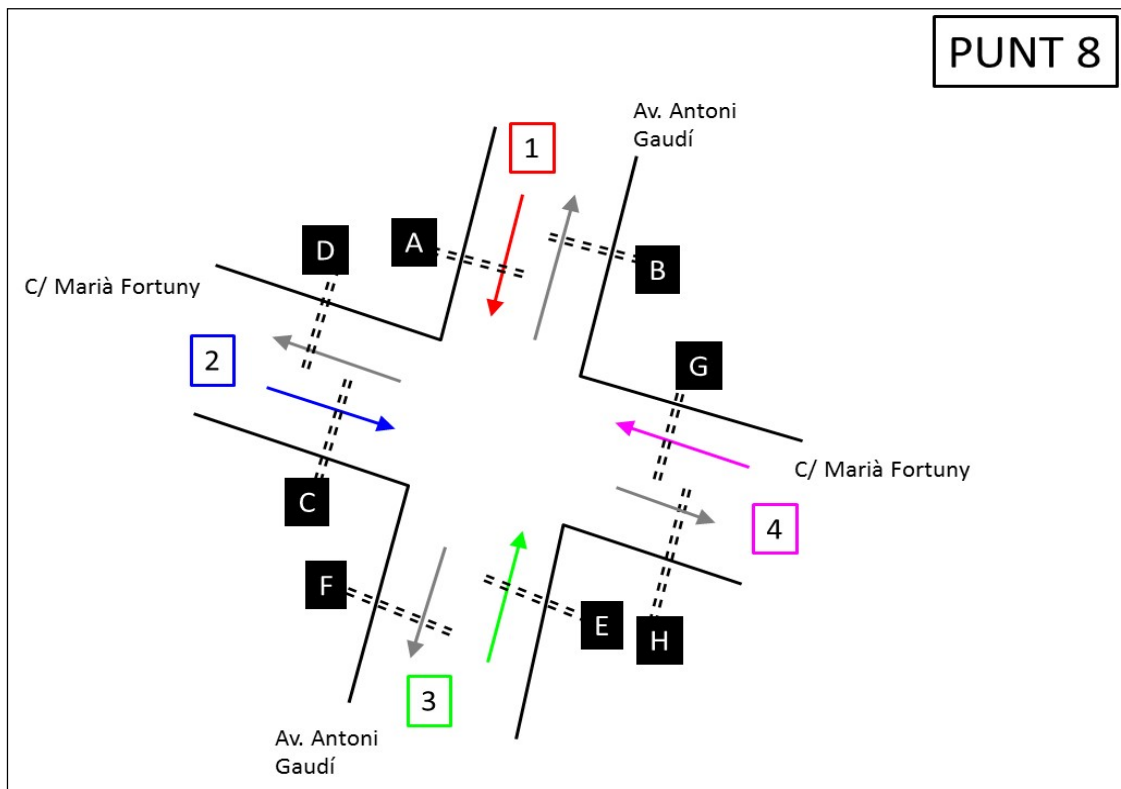
HORA	21					23					24				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
11:00	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
11:45	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>117</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

HORA	31					32					34				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
11:00	6	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0
11:15	7	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30	9	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0
11:45	12	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>665</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>137</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

HORA	41					42					43				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Total	Total
12	0	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%	0%	0	0%
13	509	0	0	20	0	96%	0%	0%	4%	0%	528	100%
14	20	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	20	100%
21	39	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	39	100%
23	117	0	0	0	20	86%	0%	0%	0%	14%	137	100%
24	0	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%	0%	0	0%
31	665	0	0	20	0	97%	0%	0%	3%	0%	685	100%
32	137	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	137	100%
34	39	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	39	100%
41	0	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%	0%	0	0%
42	0	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%	0%	0	0%
43	39	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	39	100%

	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Total	Total
<b>Secció</b>												
A	528	0	0	20	0	96%	0%	0%	4%	0%	548	100%
B	704	0	0	20	0	97%	0%	0%	3%	0%	724	100%
<b>Secció</b>												
C	157	0	0	0	20	89%	0%	0%	0%	11%	176	100%
D	137	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	137	100%
<b>Secció</b>												
E	841	0	0	20	0	98%	0%	0%	2%	0%	861	100%
F	665	0	0	20	20	94%	0%	0%	3%	3%	704	100%
<b>Secció</b>												
G	39	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	39	100%
H	59	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	59	100%



# COMPTATGE DE VEHICLES EN INTERSECCIONS

Punt P9

Nom de l'enquestador: Marc

Data: dijous, 6 / abril / 2017

Lloc: Intersecció del c/ Castell amb Baixada de la Coma

HORA	12					13					21				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
09:45	2	0	0	0	0	23	0	0	0	0	11	0	0	0	0
10:00	5	0	0	0	0	30	0	1	0	0	8	0	0	0	0
10:15	7	0	0	0	0	23	1	0	3	1	11	1	0	0	0
10:30	1	3	0	0	0	25	5	2	2	0	13	0	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>15</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>101</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>43</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>295</b>	<b>59</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.990</b>	<b>118</b>	<b>59</b>	<b>98</b>	<b>20</b>	<b>847</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

HORA	23					31					32				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
09:45	3	0	0	1	0	25	0	1	2	0	6	0	0	0	0
10:00	4	0	0	0	0	30	0	1	1	0	5	0	0	0	0
10:15	5	0	0	0	0	23	1	0	2	0	13	0	0	0	0
10:30	11	2	0	0	0	28	0	0	0	0	5	0	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>23</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>106</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>453</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>2.088</b>	<b>20</b>	<b>39</b>	<b>98</b>	<b>0</b>	<b>571</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

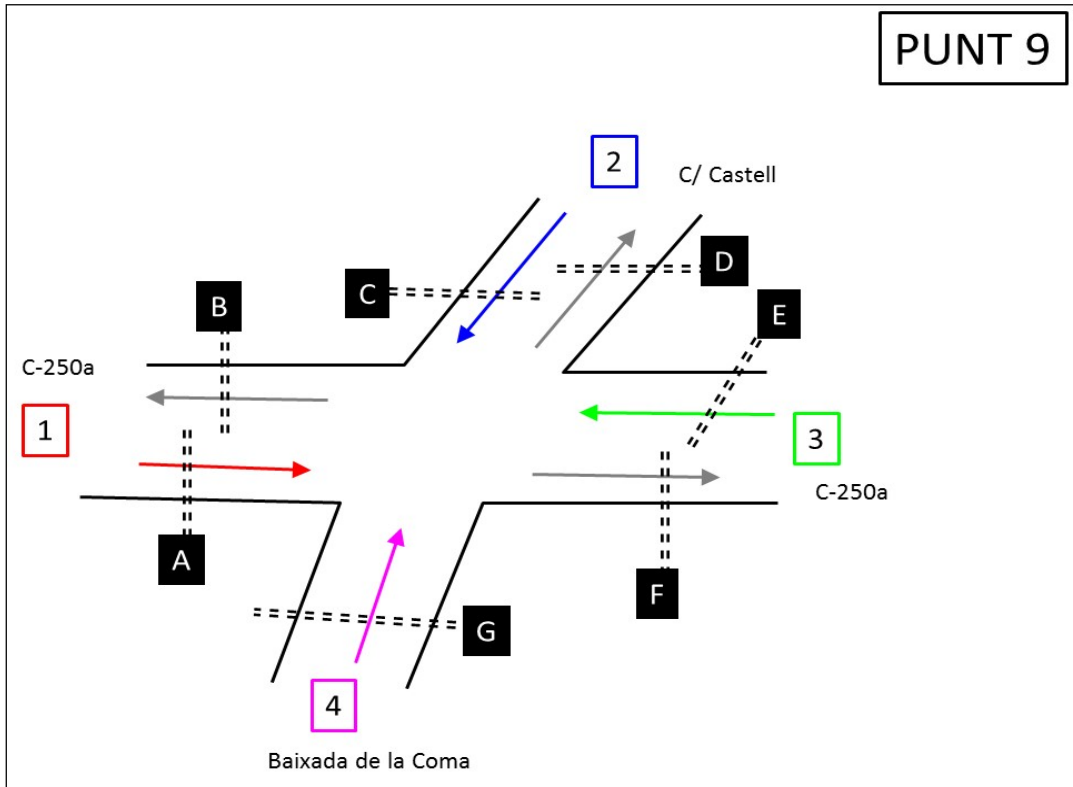
HORA	41					42					43				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
09:45	3	0	0	0	0	2	0	0	0	0	10	0	0	0	0
10:00	15	0	0	0	0	11	0	0	0	0	7	0	0	0	0
10:15	16	1	0	1	0	5	0	0	0	0	12	0	0	0	0
10:30	15	1	0	0	0	5	0	0	0	0	13	2	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>49</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>23</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>42</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>965</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>453</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>827</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Total	Total
12	295	59	0	0	0	83%	17%	0%	0%	0%	355	100%
13	1.990	118	59	98	20	87%	5%	3%	4%	1%	2.285	100%
21	847	20	0	0	0	98%	2%	0%	0%	0%	867	100%
23	453	39	0	20	0	88%	8%	0%	4%	0%	512	100%
31	2.088	20	39	98	0	93%	1%	2%	4%	0%	2.246	100%
32	571	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	571	100%
41	965	39	0	20	0	94%	4%	0%	2%	0%	1.024	100%
42	453	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	453	100%
43	827	39	0	0	0	95%	5%	0%	0%	0%	867	100%

Secció	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Total	Total
A	2.285	177	59	98	20	87%	7%	2%	4%	1%	2.640	100%
B	3.900	79	39	118	0	94%	2%	1%	3%	0%	4.137	100%
C	1.300	59	0	20	0	94%	4%	0%	1%	0%	1.379	100%
D	1.320	59	0	0	0	96%	4%	0%	0%	0%	1.379	100%
E	2.659	20	39	98	0	94%	1%	1%	3%	0%	2.817	100%
F	3.270	197	59	118	20	89%	5%	2%	3%	1%	3.664	100%
G	2.246	79	0	20	0	96%	3%	0%	1%	0%	2.344	100%

PUNT 9



# COMPTATGE DE VEHICLES EN INTERSECCIONS

Punt P10

Nom de l'enquestador: Marc

Data: dijous, 6 / abril / 2017

Lloc: Intersecció del c/ Josep Pla amb c/ Músic Coll

HORA	12					13					14				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
11:00	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30	1	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45	1	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>274</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

HORA	21					23					24				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
11:00	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0
11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0
	0														
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>59</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>59</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

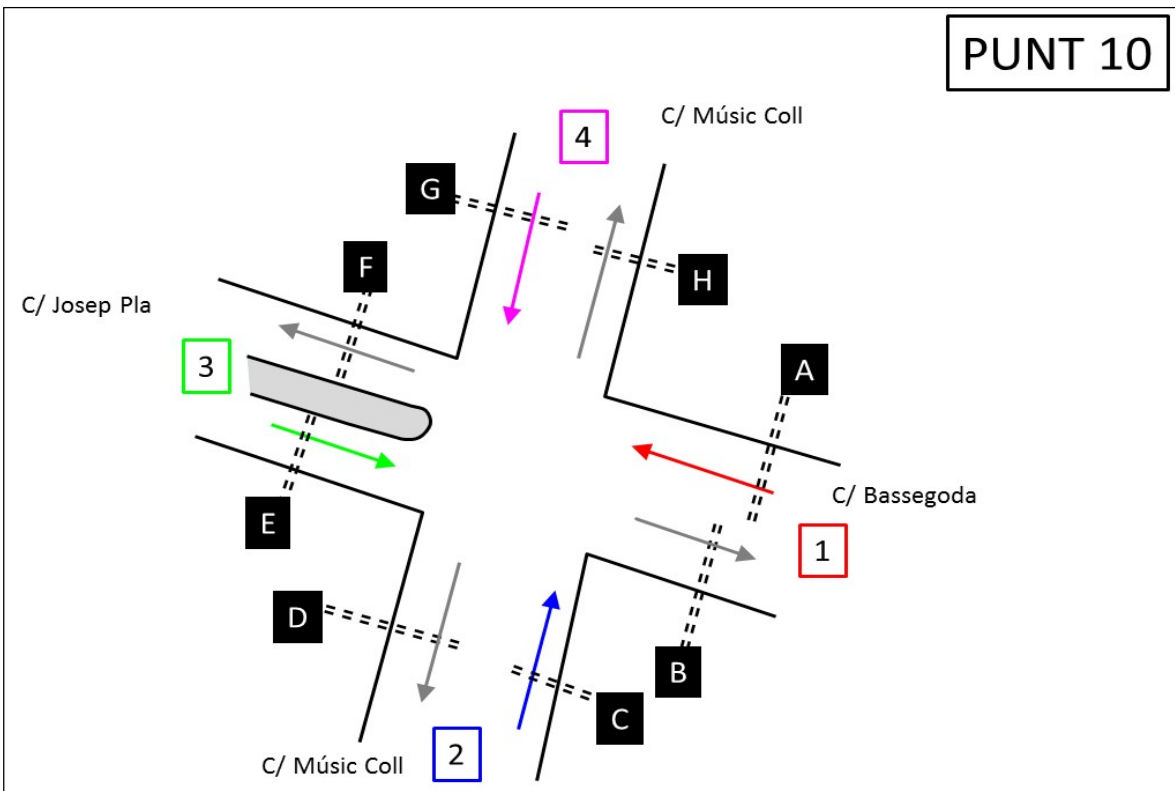
HORA	31					32					34				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
11:00	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15	4	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
11:30	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	3	0	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>IMD</b>	<b>235</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>39</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>78</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

HORA	41					42					43				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
11:00	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	2
11:45	1	0	0	0	0	4	0	0	0	0	2	0	0	0	0
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
<b>IMD</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>157</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>117</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>39</b>

	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Total	Total
12	39	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	39	100%
13	274	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	274	100%
14	0	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%	0%	0	0%
21	20	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	20	100%
23	59	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	59	100%
24	59	20	0	0	0	75%	25%	0%	0%	0%	78	100%
31	235	0	0	0	39	86%	0%	0%	0%	14%	274	100%
32	39	0	0	20	0	67%	0%	0%	33%	0%	59	100%
34	78	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	78	100%
41	20	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	20	100%
42	157	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	157	100%
43	117	0	0	0	39	75%	0%	0%	0%	25%	157	100%

Secció	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Total	Total
A	313	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	313	100%
B	274	0	0	0	39	88%	0%	0%	0%	13%	313	100%
C	137	20	0	0	0	88%	13%	0%	0%	0%	157	100%
D	235	0	0	20	0	92%	0%	0%	8%	0%	254	100%
E	352	0	0	20	39	86%	0%	0%	5%	10%	411	100%
F	450	0	0	0	39	92%	0%	0%	0%	8%	489	100%
G	293	0	0	0	39	88%	0%	0%	0%	12%	333	100%
H	137	20	0	0	0	88%	13%	0%	0%	0%	157	100%

PUNT 10



# COMPTATGE DE VEHICLES EN INTERSECCIONS

Punt Paux20

Nom de l'enquestador: Martí

Data: dijous, 6 / abril / 2017

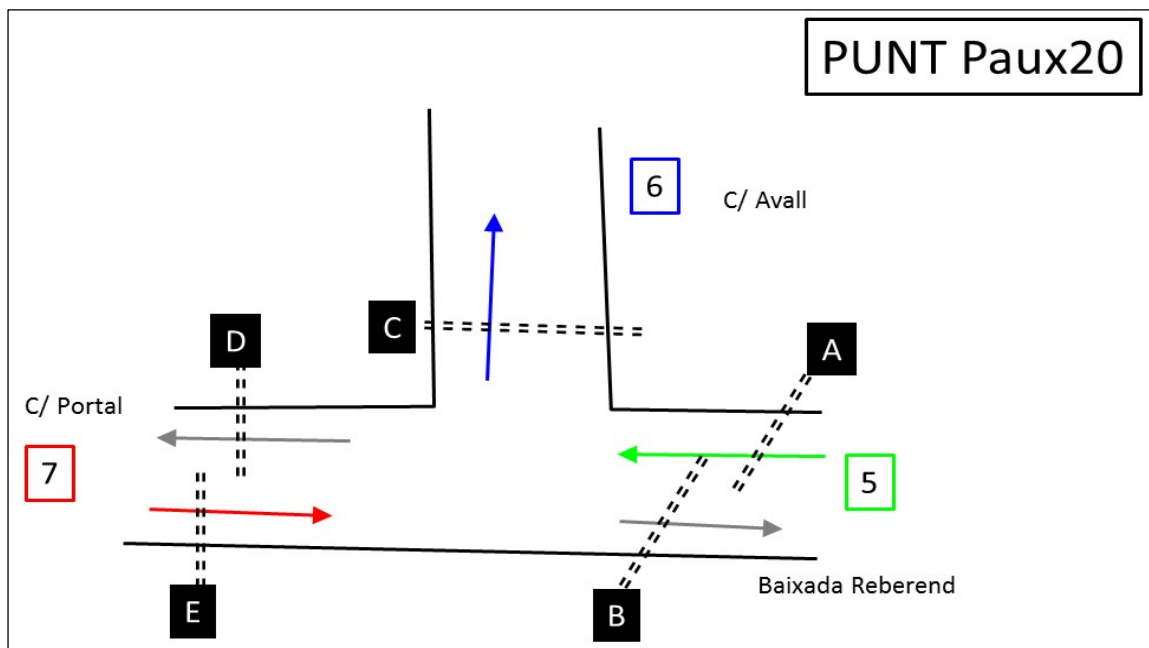
Lloc: Intersecció del c/ Avall amb c/ Portal

HORA	56					57					75				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
10:50	6	0	0	0	0	3	0	0	0	0	7	0	0	0	0
11:05															
11:20															
11:35															
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>AFORO</b>	<b>496</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>248</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>578</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

HORA	76														
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici										
10:50	5	0	0	0	0										
11:05															
11:20															
11:35															
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>AFORO</b>	<b>413</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Total	Total
<b>56</b>	496	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	<b>496</b>	100%
<b>57</b>	248	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	<b>248</b>	100%
<b>75</b>	578	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	<b>578</b>	100%
<b>76</b>	413	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	<b>413</b>	100%

Secció	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Total	Total
<b>A</b>	743	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	<b>743</b>	100%
<b>B</b>	578	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	<b>578</b>	100%
<b>C</b>	909	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	<b>909</b>	100%
<b>D</b>	248	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	<b>248</b>	100%
<b>E</b>	991	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	<b>991</b>	100%



# COMPTATGE DE VEHICLES EN INTERSECCIONS

Punt Paux21

Nom de l'enquestador: Martí

Data: dijous, 6 / abril / 2017

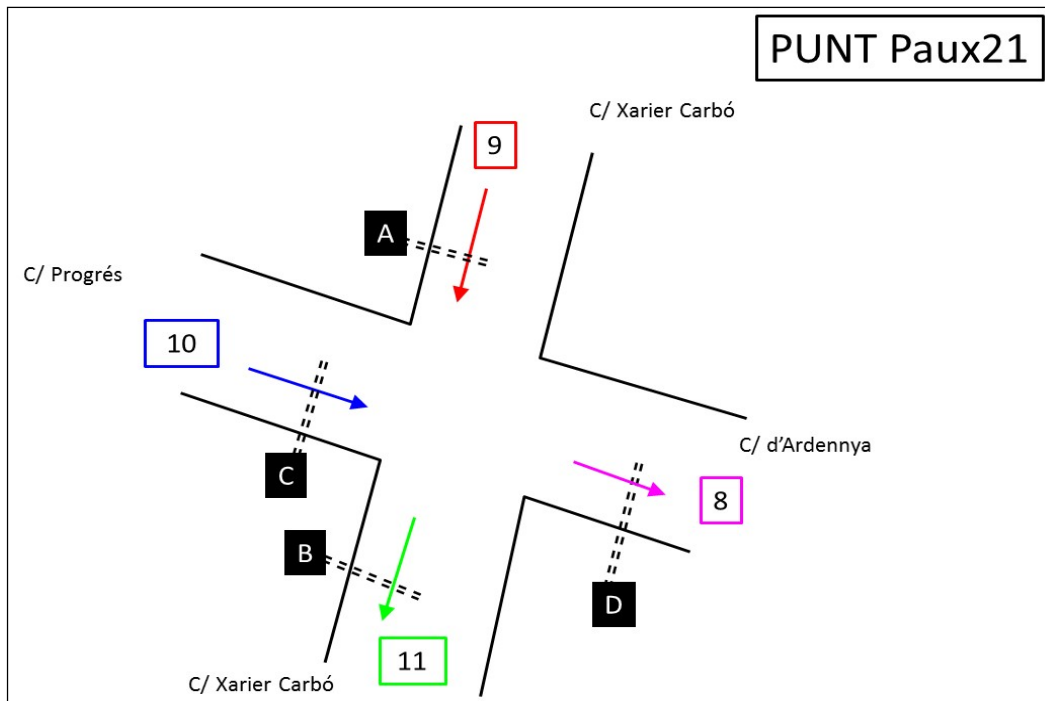
Lloc: Intersecció del c/ Progrés amb c/ Xavier Carbó

HORA	911					98					108				
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici
11:10	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	10	1	0	0	0
11:25															
11:40															
11:55															
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>AFORO</b>	<b>235</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>235</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>783</b>	<b>78</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

HORA	1011														
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici										
11:10	8	1	0	0	0										
11:25															
11:40															
11:55															
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>AFORO</b>	<b>626</b>	<b>78</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Total	Total
<b>911</b>	235	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	235	100%
<b>98</b>	235	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	235	100%
<b>108</b>	783	78	0	0	0	91%	9%	0%	0%	0%	861	100%
<b>1011</b>	626	78	0	0	0	89%	11%	0%	0%	0%	704	100%

Secció	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camión	Bus	Moto	Bici	Total	Total
<b>A</b>	470	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	470	100%
<b>B</b>	861	78	0	0	0	92%	8%	0%	0%	0%	939	100%
<b>C</b>	1.409	157	0	0	0	90%	10%	0%	0%	0%	1.565	100%
<b>D</b>	1.017	78	0	0	0	93%	7%	0%	0%	0%	1.096	100%





# COMPTATGE DE VEHICLES EN INTERSECCIONS

Punt Paux22

Nom de l'enquestador: Marti

Data: dijous, 6 / abril / 2017

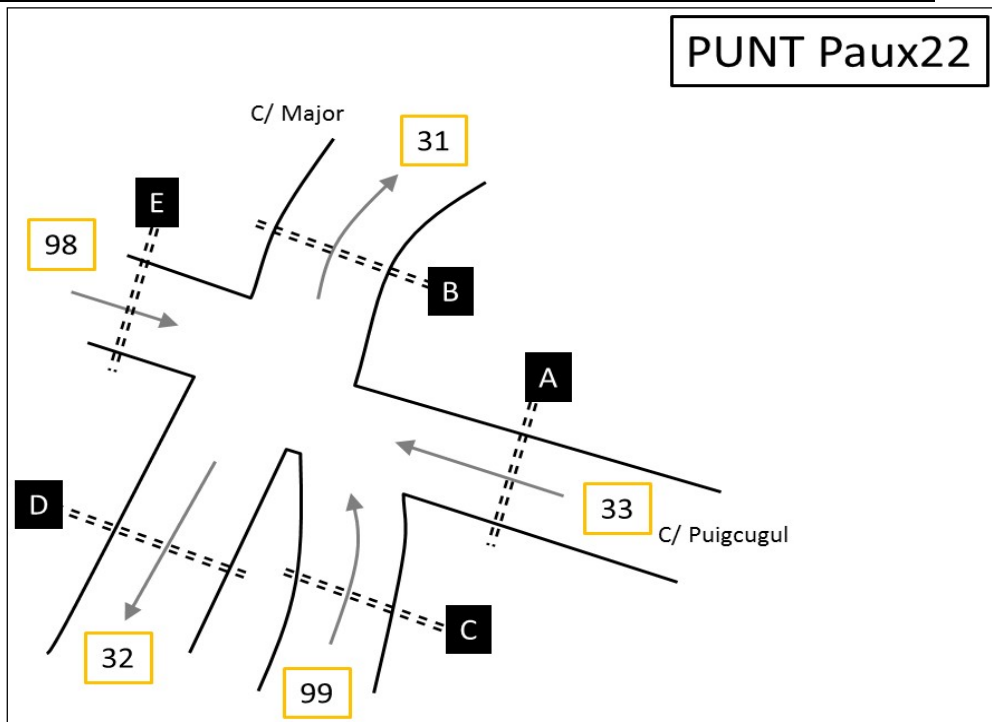
Lloc: Intersecció de c/ Puigcugul amb c/ Major i c/ Pont

HORA	3331					3332					9931				
	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici
12:00	7	0	0	0	0	7	1	0	0	0	16	0	0	1	0
12:15															
12:30															
12:45															
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>AFORO</b>	<b>508</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>508</b>	<b>73</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.162</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>73</b>	<b>0</b>

HORA	9932					9831					9832				
	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici
12:00	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15															
12:30															
12:45															
<b>TOTAL - 1 h</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>AFORO</b>	<b>218</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Total	Total
<b>3331</b>	508	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	<b>508</b>	100%
<b>3332</b>	508	73	0	0	0	88%	13%	0%	0%	0%	<b>581</b>	100%
<b>9931</b>	1.162	0	0	73	0	94%	0%	0%	6%	0%	<b>1.234</b>	100%
<b>9932</b>	218	0	0	0	0	100%	0%	0%	0%	0%	<b>218</b>	100%
<b>9831</b>	0	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%	0%	<b>0</b>	0%
<b>9832</b>	0	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%	0%	<b>0</b>	0%

Secció	nº absolut					percentatge					TOTALS	
	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Cotxe	Camió	Bus	Moto	Bici	Total	Total
<b>A</b>	1.016	73	0	0	0	93%	7%	0%	0%	0%	<b>1.089</b>	100%
<b>B</b>	1.670	0	0	73	0	96%	0%	0%	4%	0%	<b>1.742</b>	100%
<b>C</b>	1.379	0	0	73	0	95%	0%	0%	5%	0%	<b>1.452</b>	100%
<b>D</b>	726	73	0	0	0	91%	9%	0%	0%	0%	<b>799</b>	100%
<b>E</b>	0	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%	0%	<b>0</b>	0%





Annex 3

## FITXA ROTACIONAL D'APARCAMENT



Nº plaça inventari	Tipus plaça	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	Rotacional	carrer
1	Blava	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	Plaça de Boet
2	Blava	0	1	1	1	0	2	2	2	2	3	4	4	4	4	Plaça de Boet
3	Blava	1	0	2	3	0	4	0	5	5	5	6	6	6	6	Plaça de Boet
4	Blava	1	0	0	2	0	0	0	3	3	3	3	3	3	3	Plaça de Boet
5	Blava	1	0	2	2	0	3	3	4	0	5	5	5	5	5	Plaça de Boet
6	Blava	1	1	1	1	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	Plaça de Boet
7	Blava	1	0	2	2	2	3	4	5	5	5	6	0	6	6	Plaça de Boet
9	Blava	0	0	0	1	0	2	2	2	0	0	0	3	3	3	Travessa de Mesures
10	Blava	1	0	0	0	2	3	0	0	0	0	4	4	0	4	Travessa de Mesures
11	Blava	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	2	2	2	Travessa de Mesures
12	Blava	0	1	0	2	0	0	0	3	0	4	0	5	6	6	Joan Gener
13	Blava	1	2	3	3	3	4	4	4	5	5	6	7	0	7	Plaça de la Coma
14	Blava	1	2	3	3	4	5	6	6	6	6	6	6	6	6	Plaça de la Coma
15	Blava	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	4	4	4	4	Plaça de la Coma
16	Blava	0	1	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	Plaça de la Coma
17	Blava	1	1	1	1	2	3	0	4	5	6	7	0	8	8	Plaça de la Coma
18	Blava	1	1	1	1	1	2	3	3	4	4	4	5	5	5	Plaça de la Coma
19	Blava	1	1	1	1	2	3	4	4	4	0	5	5	6	6	Plaça de la Coma
20	Blava	1	2	3	4	4	5	0	6	6	7	8	9	9	9	Plaça de la Coma
21	Blava	1	2	2	3	4	5	5	5	6	0	0	7	7	7	Plaça de la Coma
22	Blava	1	1	1	1	1	2	2	2	3	3	3	4	5	5	Plaça de la Coma
23	Blava	1	1	2	3	4	5	5	0	6	6	0	7	7	7	Plaça de la Coma
24	Blava	1	2	2	3	4	5	0	6	6	6	7	7	8	8	Plaça de la Coma
25	Blava	1	1	1	2	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	Plaça de la Coma
26	Blava	1	2	2	2	2	0	3	3	4	4	5	5	5	5	Plaça de la Coma
27	Blava	1	2	2	3	3	4	4	4	4	4	4	0	5	5	Plaça de la Coma
28	Blava	1	1	2	3	4	5	5	5	5	5	5	6	6	6	Plaça de la Coma
29	Blava	1	1	1	1	1	2	3	3	3	3	3	3	4	4	Plaça de la Coma
30	Blava	1	1	1	2	3	4	4	5	5	5	5	5	5	5	Plaça de la Coma
31	Blava	1	2	2	3	3	0	4	4	4	4	4	4	5	5	Plaça de la Coma
32	Blava	1	2	3	4	5	6	6	7	8	9	9	9	0	9	Plaça de la Coma
33	Blava	1	1	1	2	3	4	4	4	5	5	6	0	7	7	Plaça de la Coma
34	Blava	1	1	1	2	3	4	4	0	5	6	6	7	7	7	Plaça de la Coma
35	Blava	1	1	0	2	3	4	4	5	5	6	0	7	7	7	Plaça de la Coma
35b	Blava	0	1	2	3	3	4	5	6	6	0	7	8	9	9	Plaça de la Coma
37	Blava	1	2	2	3	4	5	5	5	6	7	7	8	8	8	Baixada de la Coma
38	Blava	1	1	0	2	3	4	4	4	5	5	5	5	6	6	Baixada de la Coma
39	Blava	1	2	0	0	3	4	4	4	5	5	6	6	7	7	Baixada de la Coma
40	Blava	1	1	0	2	0	3	4	4	5	5	6	7	8	8	Baixada de la Coma
41	Blava	0	1	1	2	3	4	4	5	5	6	0	7	0	7	Baixada de la Coma
42	Blava	1	1	1	2	3	4	4	4	4	5	5	5	0	5	Baixada de la Coma
43	Blava	0	1	0	2	2	0	0	0	3	4	5	5	6	6	Baixada de la Coma
44	Blava	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	Baixada de la Coma



Dia	Nº plaça inventari	Tipus plaça	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	Rotacional	carrer
12S	45	Blava	1	1	1	1	1	0	0	0	2	2	3	4	0	4	Carrer Marina
12S	46	Blava	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	Carrer Marina
12S	47	Blava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	Carrer Marina
12S	48	Blava	1	0	2	2	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	Carrer Marina
12S	49	Blava	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	Carrer Marina
12S	49b	Blava	0	0	0	1	0	0	0	0	2	2	0	0	0	2	Carrer Marina
12S	50	Blava	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	2	2	2	Carrer Marina
12S	51	Blava	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	2	2	2	2	Carrer Marina
12S	52	Blava	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	Carrer Marina
12S	53	Blava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Carrer Marina
12S	54	Blava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Carrer Marina
12S	55	Blava	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	Carrer Marina
12S	56	Blava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Carrer Marina
12S	57	Blava	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	Carrer Marina
12S	58	Blava	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	Carrer Marina
12S	59	Blava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	Carrer Marina
12S	61	Blava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	Carrer Marina
12S	62	Blava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	Passeig Vilaret
12S	63	Blava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	Passeig Vilaret
12S	64	Blava	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	Passeig Vilaret
12S	66	Blava	0	1	2	0	3	0	0	4	0	0	5	0	6	6	Passeig Vilaret
12S	67	Blava	1	1	0	0	0	0	0	0	2	0	3	0	4	4	Passeig Vilaret
12S	68	Blava	0	0	0	0	1	0	0	2	2	0	3	4	5	5	Passeig Vilaret
12S	69	Blava	1	2	2	0	3	0	0	4	0	5	6	7	7	7	Passeig Vilaret
12S	70	Blava	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2	3	4	4	4	Passeig Vilaret
12S	71	Blava	1	1	1	1	1	0	0	0	2	0	0	0	3	3	Passeig Vilaret
12S	72	Blava	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	3	3	3	3	Passeig Vilaret
12S	73	Blava	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	Passeig Vilaret
12S	74	Blava	0	0	0	0	0	0	1	2	2	3	4	5	6	6	Passeig Vilaret
12S	75	Blava	1	1	2	0	0	0	0	0	0	3	3	3	4	4	Passeig Vilaret
12S	76	Blava	0	1	0	2	2	0	0	3	4	0	0	0	5	5	Passeig Vilaret
12S	77	Blava	1	0	0	0	2	3	4	0	0	5	6	7	7	7	Passeig Vilaret
12S	78	Blava	0	1	1	2	3	0	0	0	4	5	0	6	7	7	Passeig Vilaret
12S	79	Blava	0	1	2	0	0	0	0	0	3	3	0	0	4	4	Passeig Vilaret
12S	80	Blava	1	0	0	0	2	0	0	0	0	3	4	4	5	5	Passeig Vilaret
12S	81	Blava	0	0	0	1	2	0	0	0	3	0	0	4	4	4	Passeig Vilaret
12S	82	Blava	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	Carrer de Catalunya
12S	83	Blava	0	0	1	0	2	0	3	0	4	0	5	5	5	5	Carrer de Catalunya
12S	84	Blava	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	Carrer de Catalunya
12S	85	Blava	0	0	1	2	3	0	0	0	0	4	5	6	6	6	Carrer de Catalunya
12S	86	Blava	1	1	1	1	1	0	0	2	3	3	3	3	3	3	Carrer de Catalunya
12S	87	Blava	1	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	Carrer de Catalunya
12S	89	Blava	1	1	1	1	1	0	0	0	2	3	3	3	3	3	Carrer de Catalunya
12S	90	Blava	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	Carrer de Catalunya
12S	91	Blava	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2	2	2	2	2	Carrer de Catalunya
12S	92	Blava	0	0	2	3	3	0	0	0	4	5	5	5	5	5	Carrer de Catalunya
12S	93	Blava	0	0	0	1	0	0	2	0	3	0	4	5	6	6	Carrer de Catalunya
12S	94	Blava	1	0	0	0	0	0	0	2	3	4	5	6	7	7	Carrer de Catalunya
12S	95	Blava	0	1	1	1	2	0	3	0	4	4	4	4	4	4	Carrer de Catalunya
12S	96	Blava	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	2	2	2	Carrer de Catalunya
12S	97	Blava	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	2	2	2	Carrer de Catalunya
12S	98	Blava	0	0	0	0	1	2	3	4	0	0	5	6	0	6	Carrer de Bonavista
12S	99	Blava	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	Carrer de Bonavista
12S	100	Blava	0	1	0	0	0	0	0	2	0	3	3	3	3	3	Carrer de Bonavista
12S	101	Blava	0	0	0	0	1	0	0	2	2	2	2	2	0	2	Carrer de Bonavista
12S	102	Blava	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2	Carrer de Bonavista
12S	103	Blava	0	0	1	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	Carrer de Bonavista
12S	104	Blava	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	Carrer de Bonavista
12S	105	Blava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	Carrer de Bonavista
12S	106	Blava	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	Carrer de Bonavista
12S	107	Blava	1	1	1	1	2	0	0	3	0	4	0	0	5	5	Carrer de Bonavista