

Estudi de Mobilitat Urbana de Cassà de la Selva

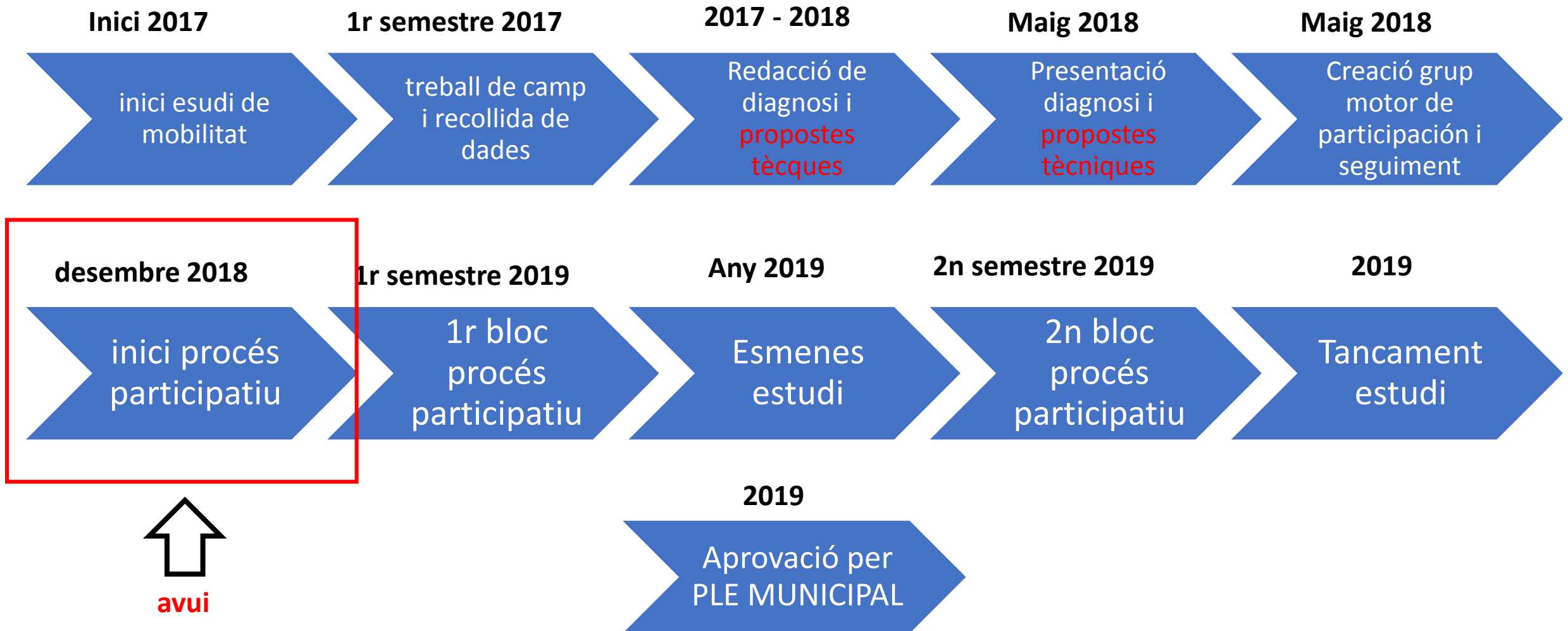


Procés Participatiu

Presentació i Diagnosi

11 de desembre 2018

Presentació





La llei 9/2003
de la mobilitat

*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*



antecedents

- 2009: **Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG)** 2000: Pla d'Acció Local per a la Sostenibilitat de Cassà de la Selva



antecedents

- 2009: **Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada** (EAMG) 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).



antecedents

- 2009: **Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada** (EAMG) 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)

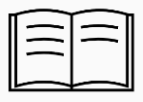


antecedents

- 2009: **Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada** (EAMG) 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).

2017: Pla Estratègic de Cassà de la Selva, aprovat per unanimitat el 2017 per tot el ple municipal (Neòpolis)

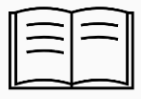
apartat 3.5.1: Ordenament de la mobilitat al municipi, cita textualment:
*“Consolidar i garantir millores pel que fa a la gestió de la mobilitat a Cassà de la Selva, mitjançant el desplegament del Pla de Mobilitat. En línies generals es tracta d’establir prioritats clares pel que fa a l’ocupació i ús 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.”*



Estudi de mobilitat Urbana de Cassà de la Selva



Realitzar una **diagnosi**



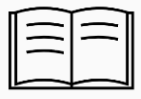
Estudi de mobilitat Urbana de Cassà de la Selva



Realitzar una **diagnosi**



Proposar els objectius i estratègies



Estudi de mobilitat Urbana de Cassà de la Selva



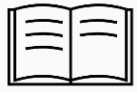
Realitzar una **diagnosi**



Proposar els objectius i estratègies



Actuacions concretes que desenvolupin els objectius i estratègies del pla, i formular un programa d'actuació.



Principis de l'Estudi de Mobilitat



Competitivitat



Integració social



Qualitat de vida



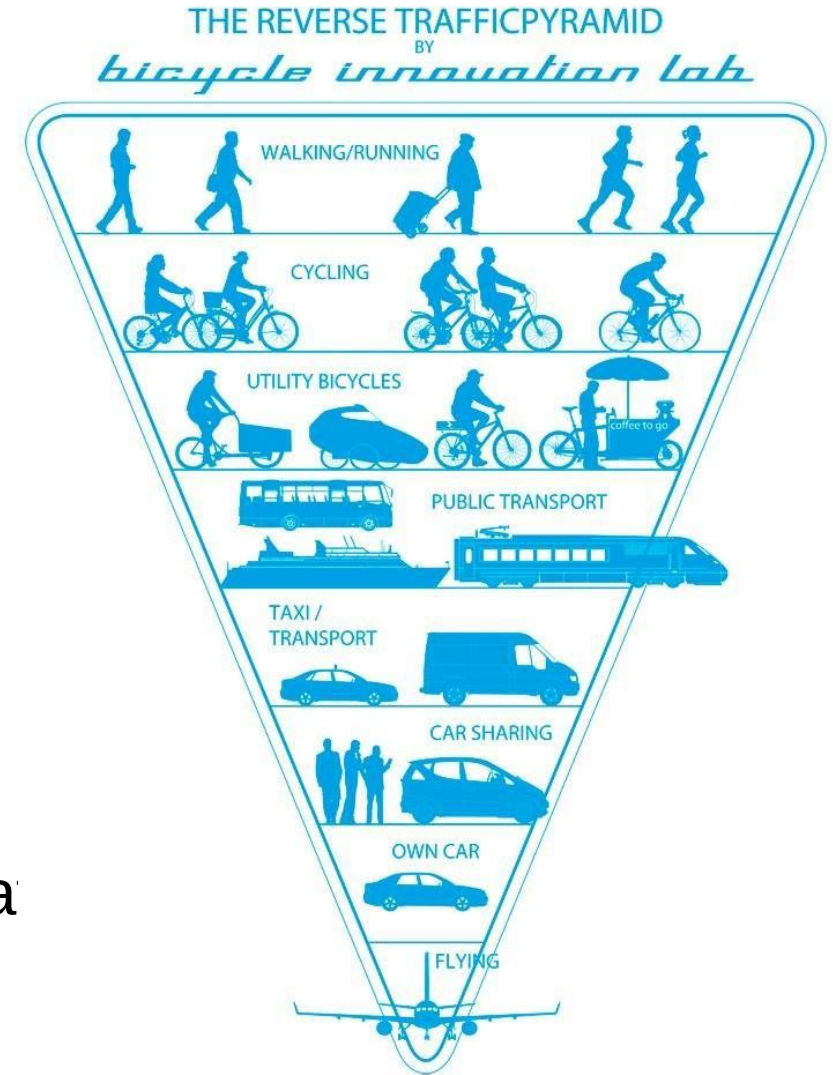
Salut

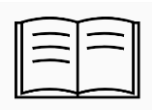


Seguretat

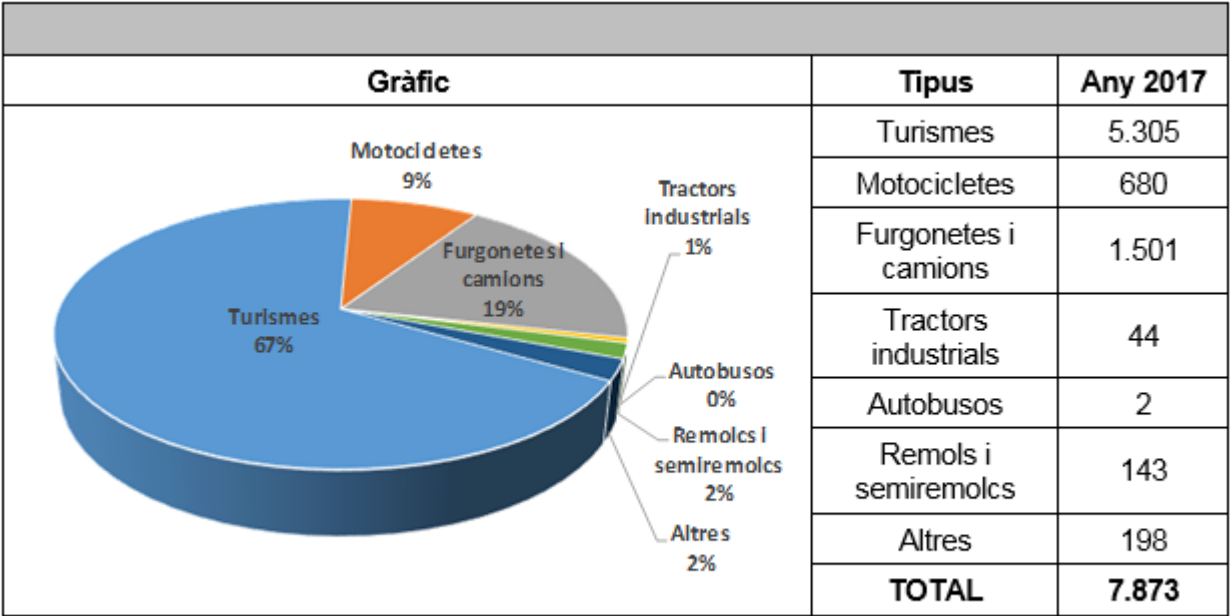
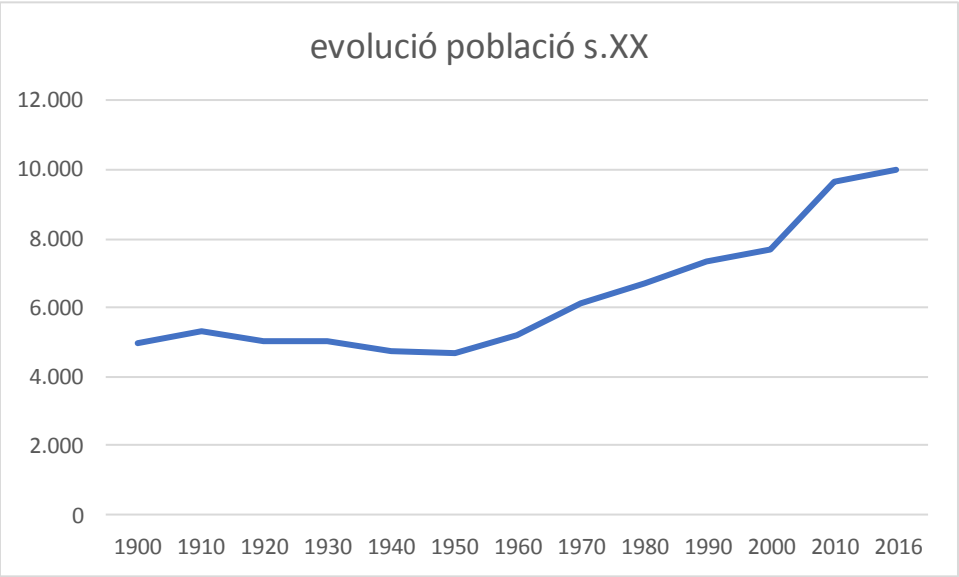


Sostenibilitat





Dades generals



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



mobilitat a peu



Tipologia viària



Carrer de plataforma única amb prioritat per al vianant





Tipologia viària



Carres amb calçada i voreres segregades





Tipologia viària



Carres amb espai per a vianants a la calçada (camins escolars)

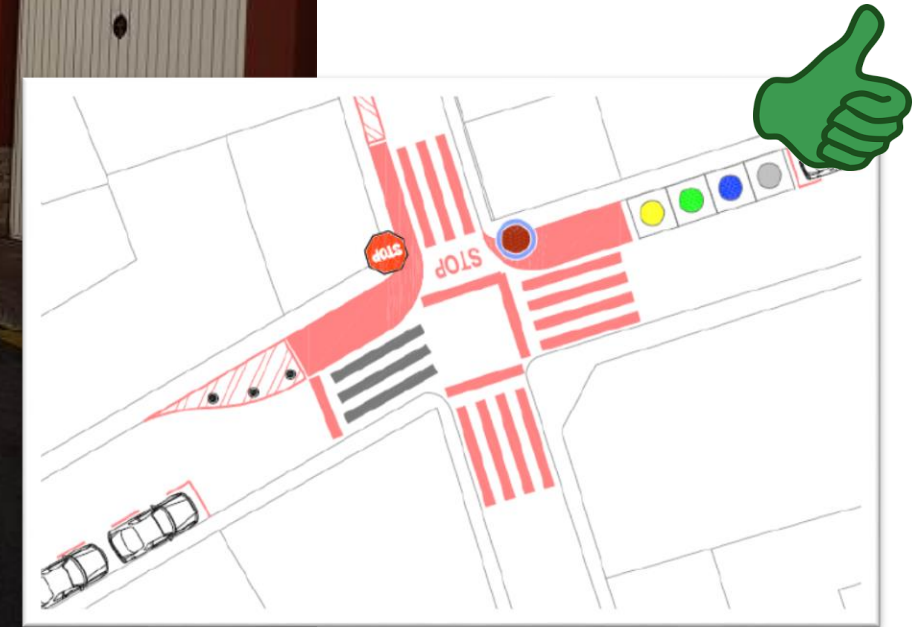




Passos de vianants ✓ Passos de vianants elevats



Actuació del Pla Local de Seguretat Viària: **Executada**





Passos de vianants ✓ **Passos de vianants amb mala visibilitat**





Passos de vianants ☒ Passos de vianants inexistent





Altres punts



Repartiment de l'espai públic





Altres punts



Linealitat dels carrers amb voreres estretes





Altres punts



Vorera afectada per l'estacionament



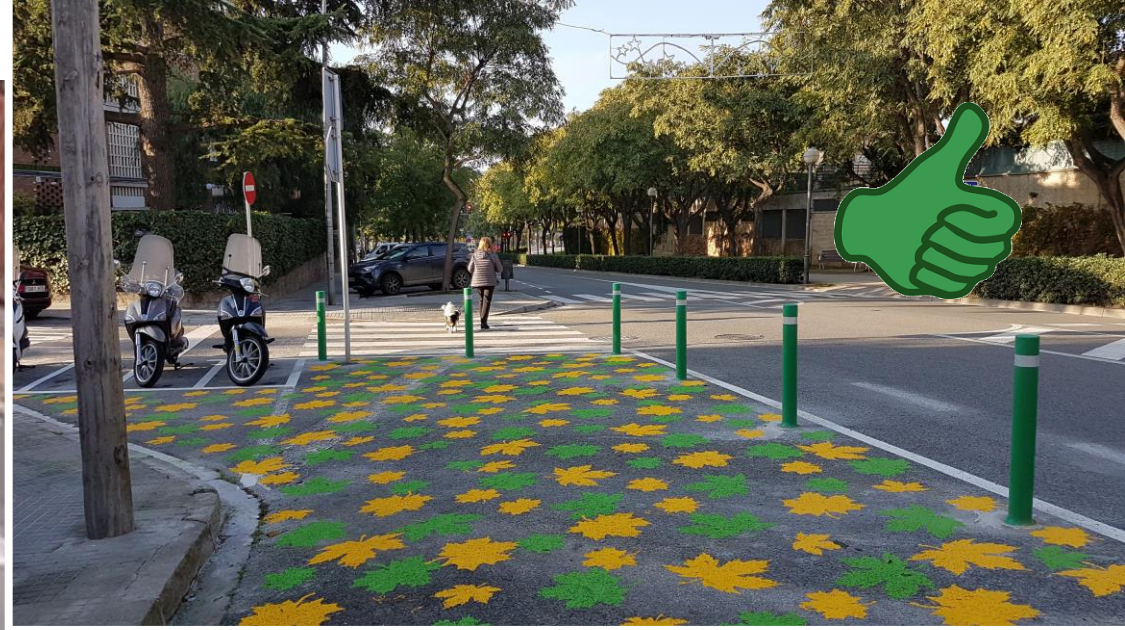


Altres punts



Passos de vianants amb longitud excessiva



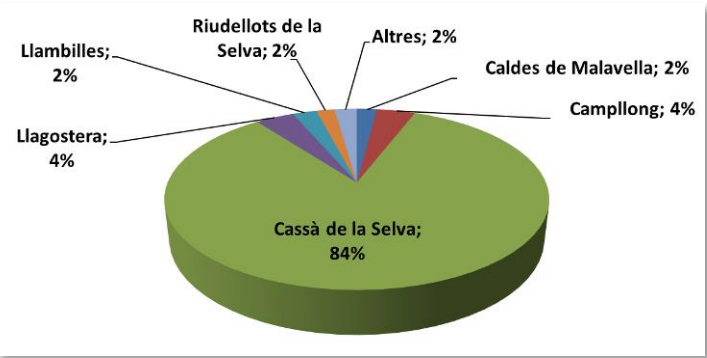


⊕ Anàlisi camins escolars i zones de Petó i Adeu

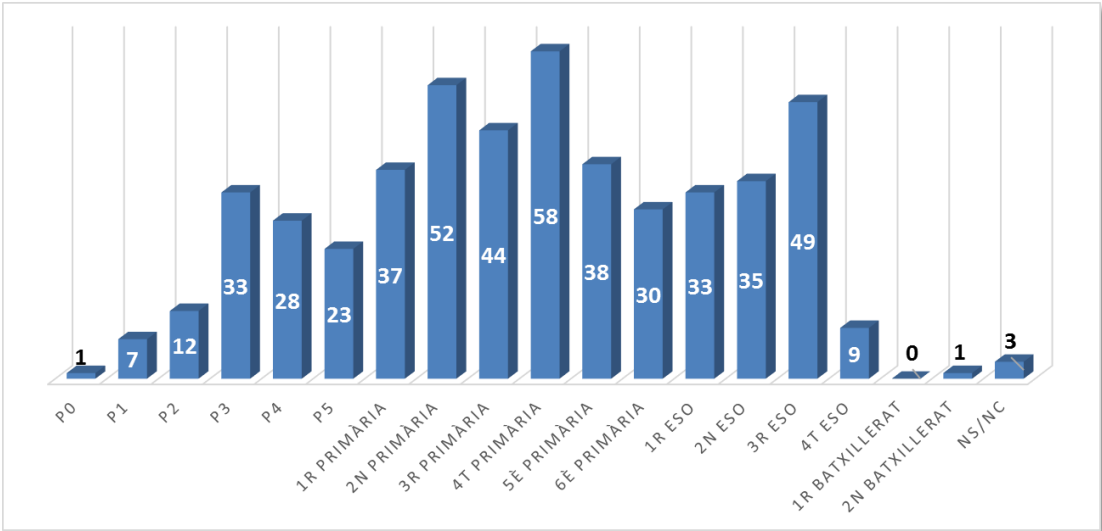




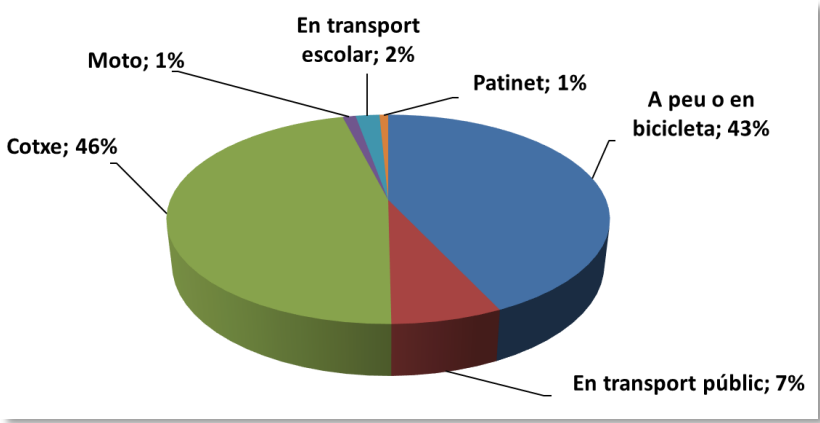
Enquestes escoles



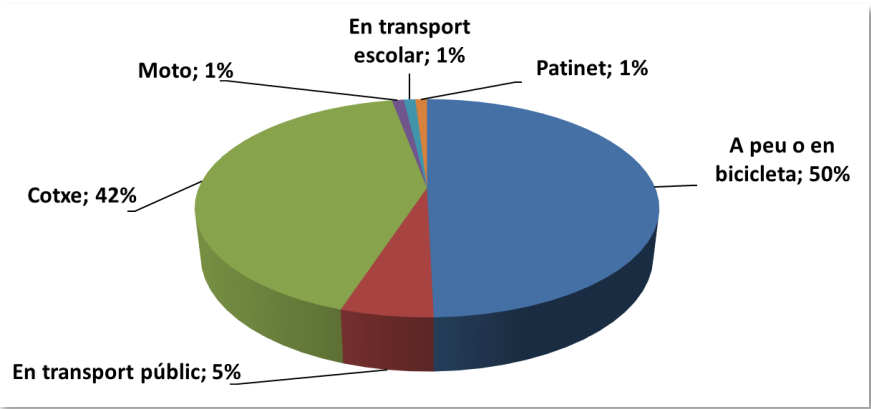
municipi de residència dels alumnes



curs dels enquestats



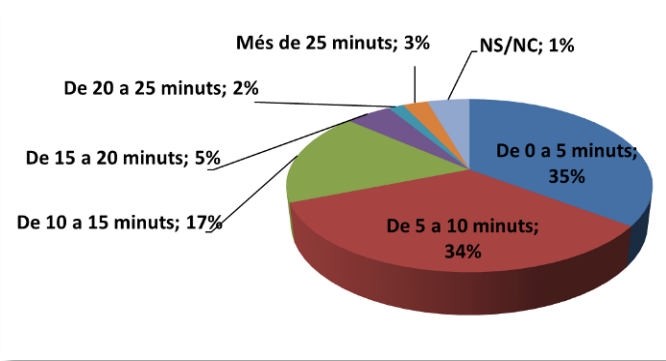
Anada a l'escola



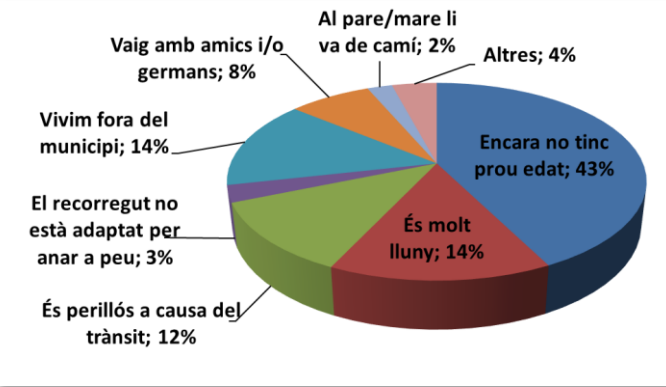
Tornada de l'escola



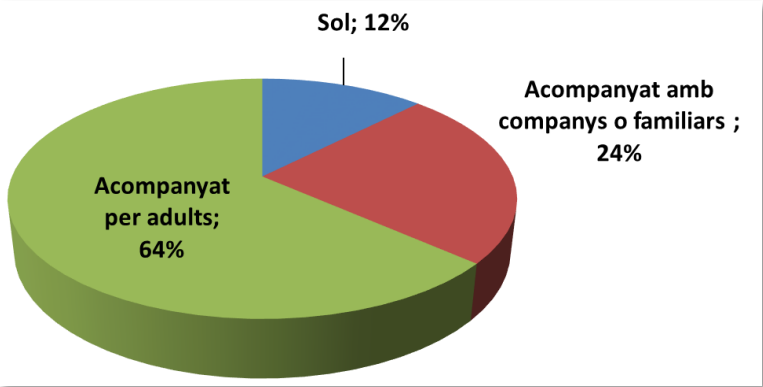
Enquestes escoles



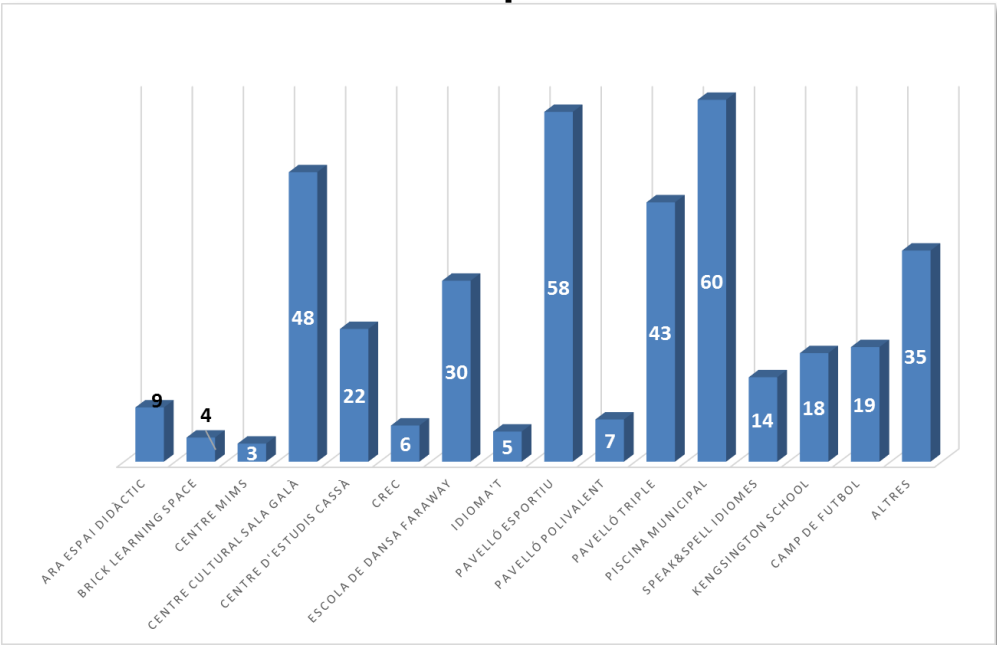
quan tarden a arribar a l'escola



Per què no van sols?



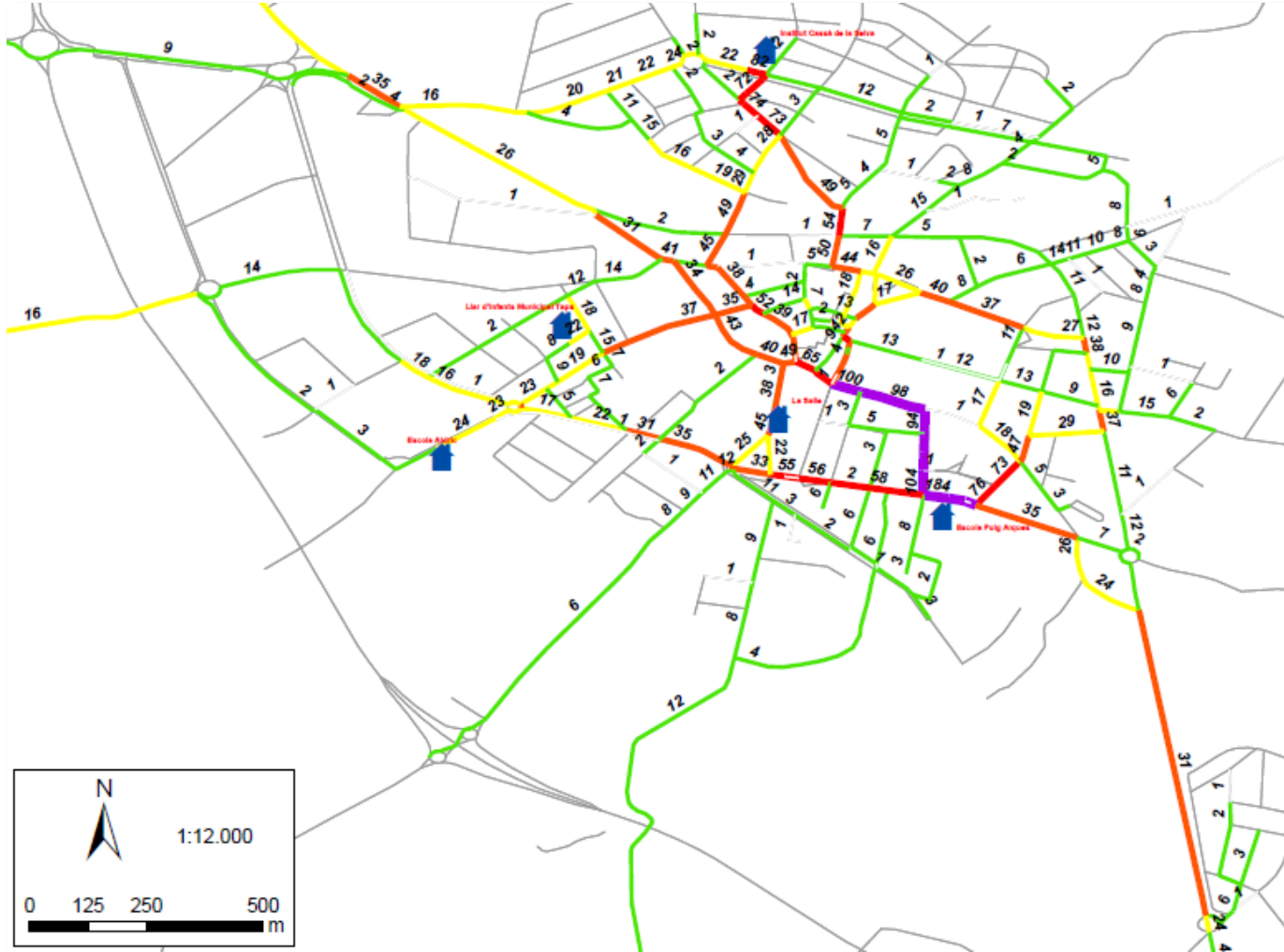
amb qui van



Centre més utilitzat després de l'escola

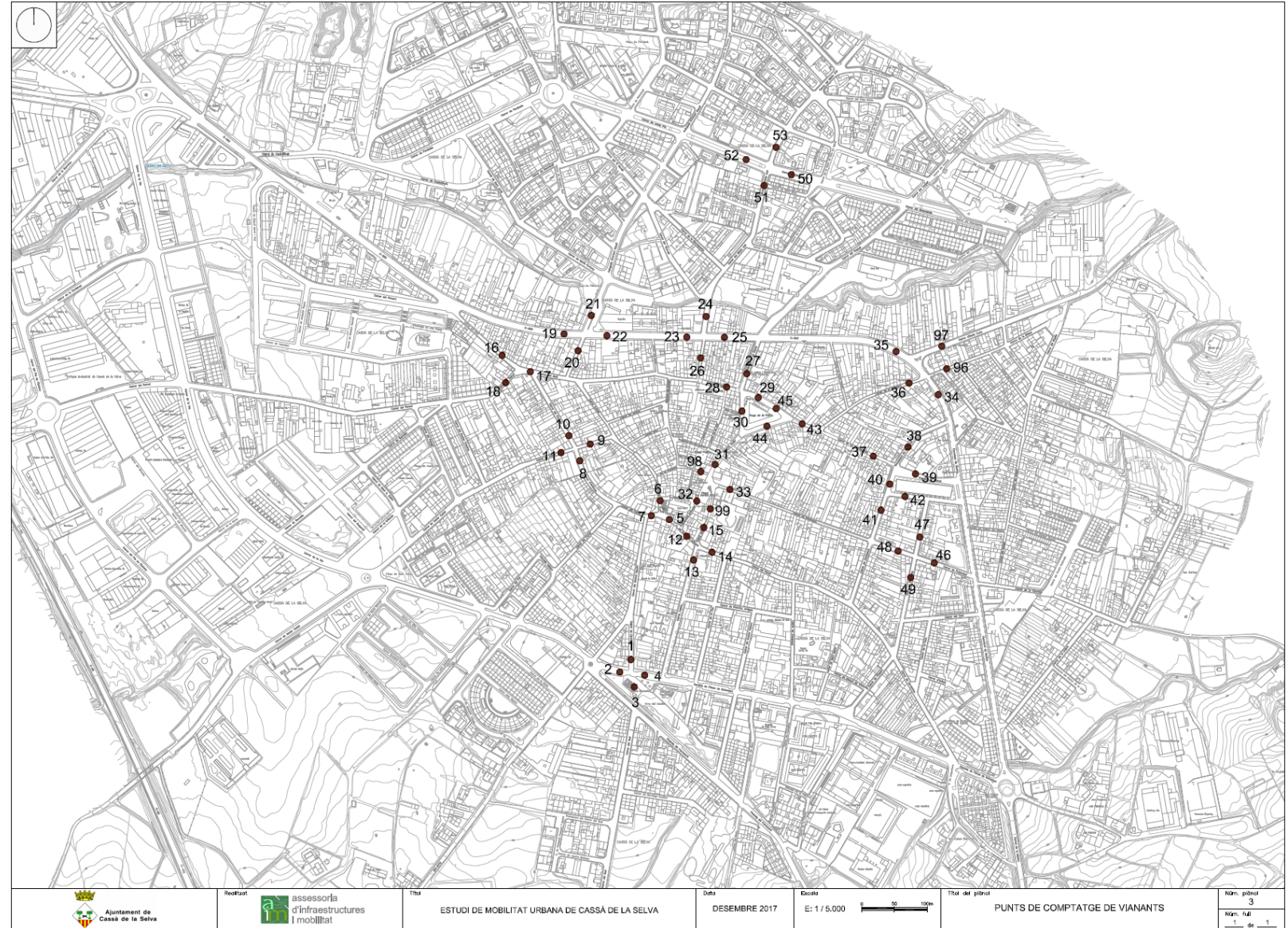


Enquestes escoles



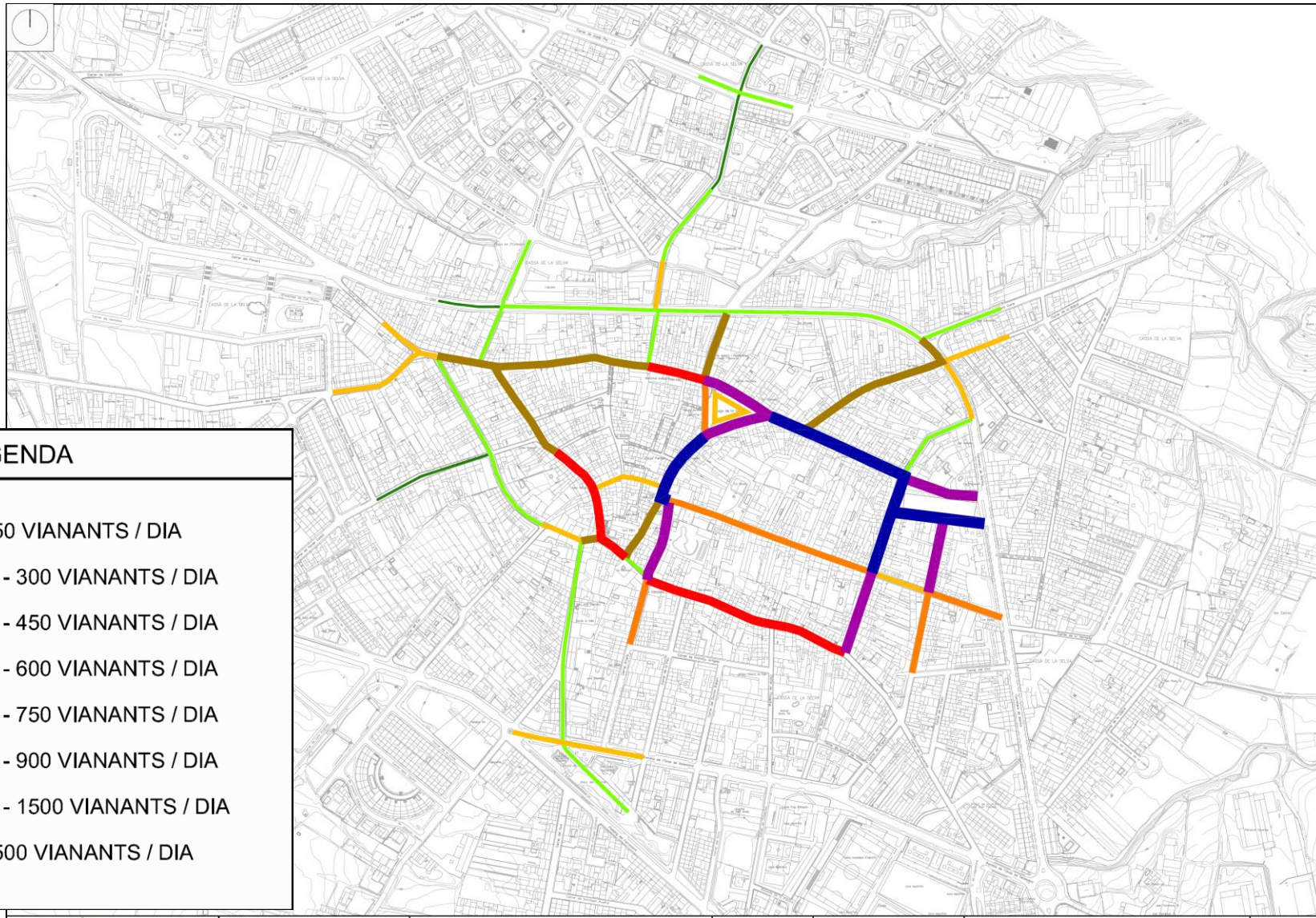
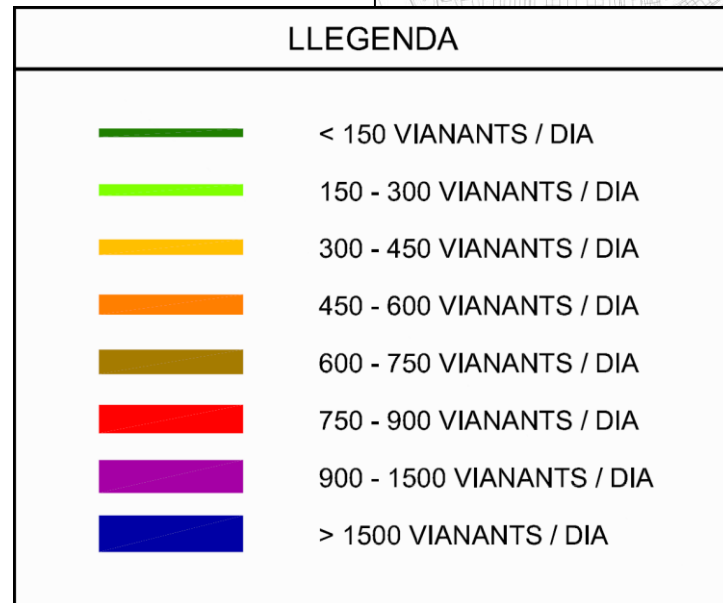


Comptatges de vianants zona centre

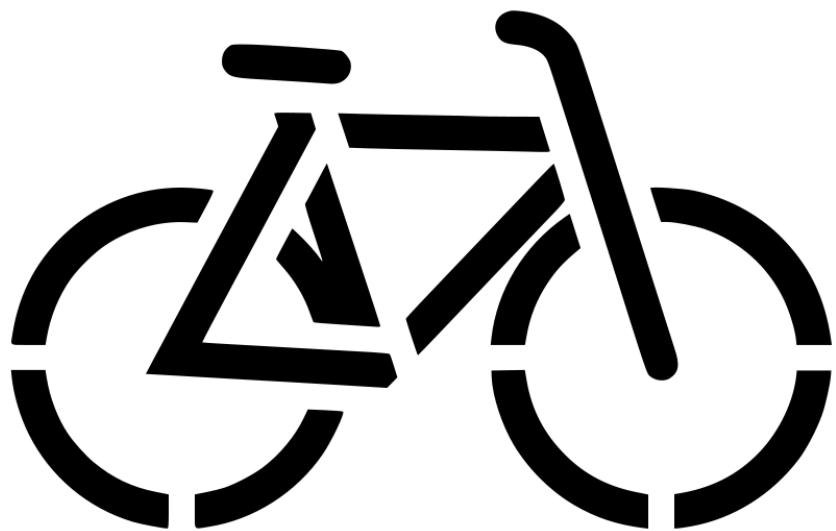




Comptatges de vianants zona centre



	Resultat	assessoria d'infraestructures i mobilitat	Títol	ESTUDI DE MOBILITAT URBANA DE CASSÀ DE LA SELVA	Data	DESEMBRE 2017	Escala	E: 1 / 4,000	Titulació del plànol	INTENSITAT MITJANA DIÀRIA DE VIANANTS	Núm. plànol	4
											Núm. full	1 de 1



mobilitat en bicicleta



Oferta de la xarxa ciclista



Camí verd





Oferta de la xarxa ciclista



Carril bici protegit





Oferta de la xarxa ciclista



Carril bici en contrasentit (camí escolar)





Oferta de la xarxa ciclista



Carril bici





Oferta de la xarxa ciclista



Carrer Zona 30





Oferta de la xarxa ciclista



Vorera Bici





Oferta de la xarxa ciclista



Carrer de convivència





Oferta d'aparcament



Una roda (no segurs)





Oferta d'aparcament

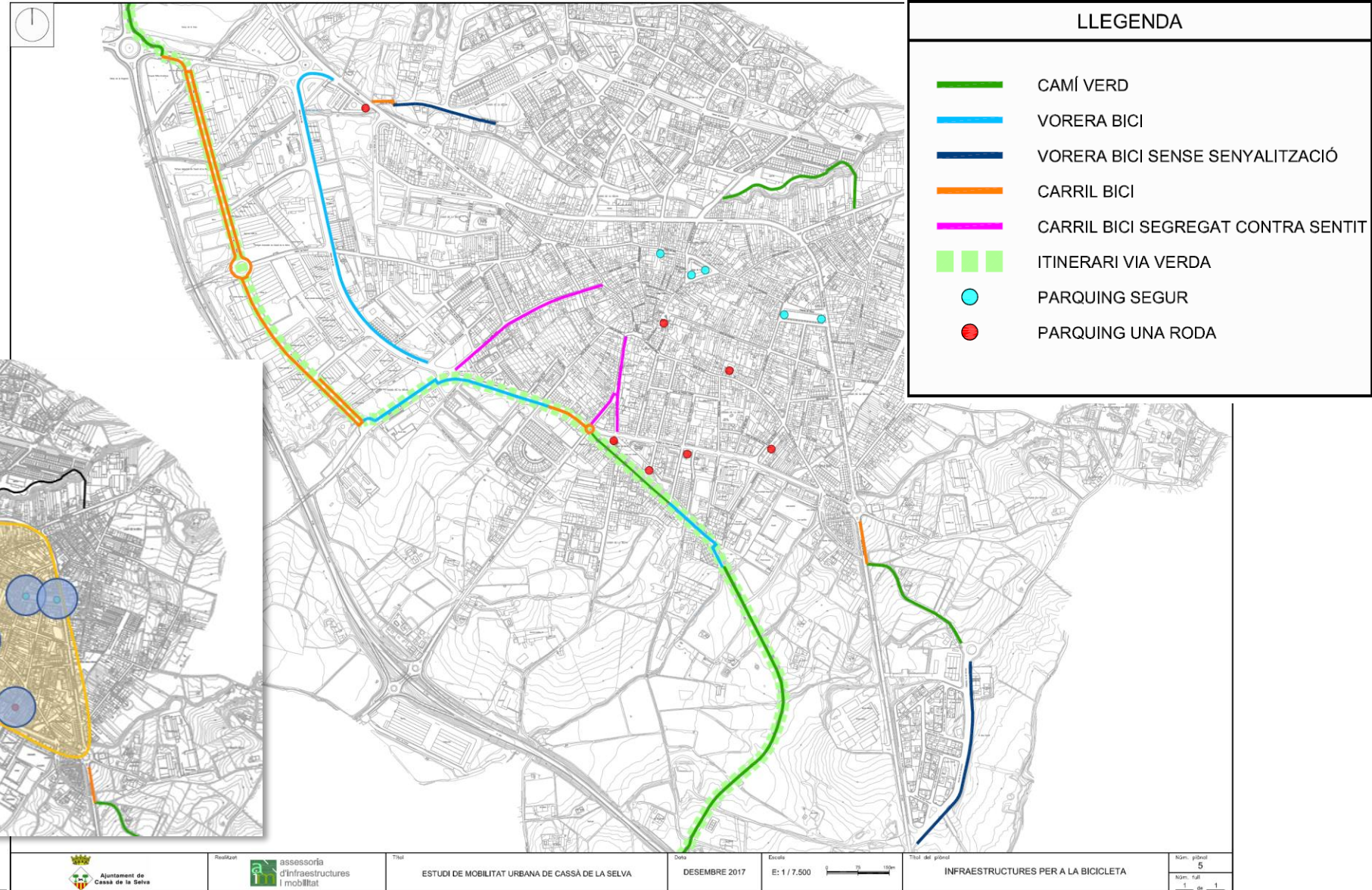


Aparcaments segurs



 **Oferta de la xarxa
ciclista i aparcament**

Cobertura aparcament





Punts a millorar detectats



Senyalització horitzontal incorrecta





Punts a millorar detectats



Voreres bici sense senyalitzar





Punts a millorar detectats



Paviment en mal estat





Punts a millorar detectats



Carril bici no connectat

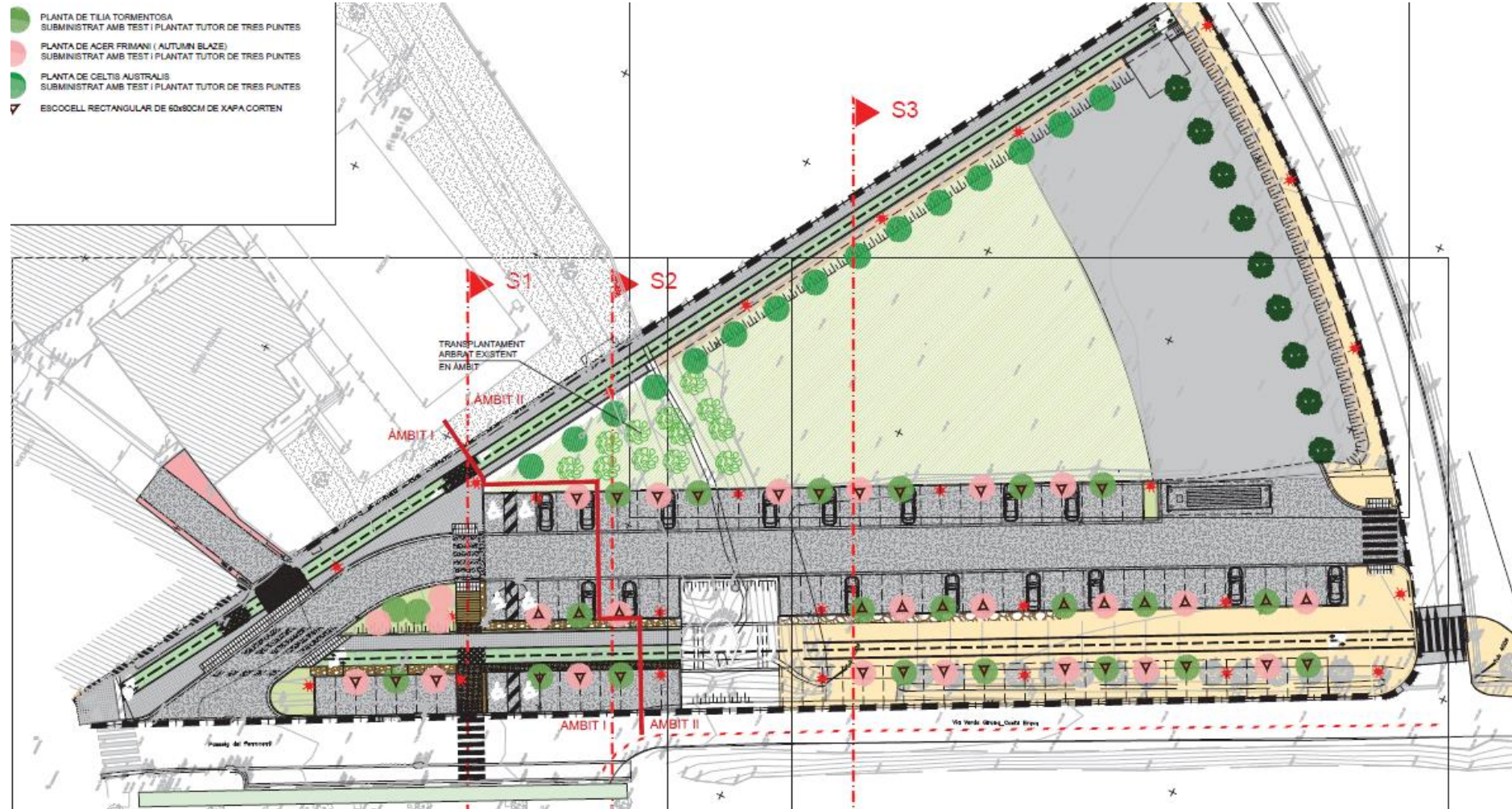




Punts a millorar detectats

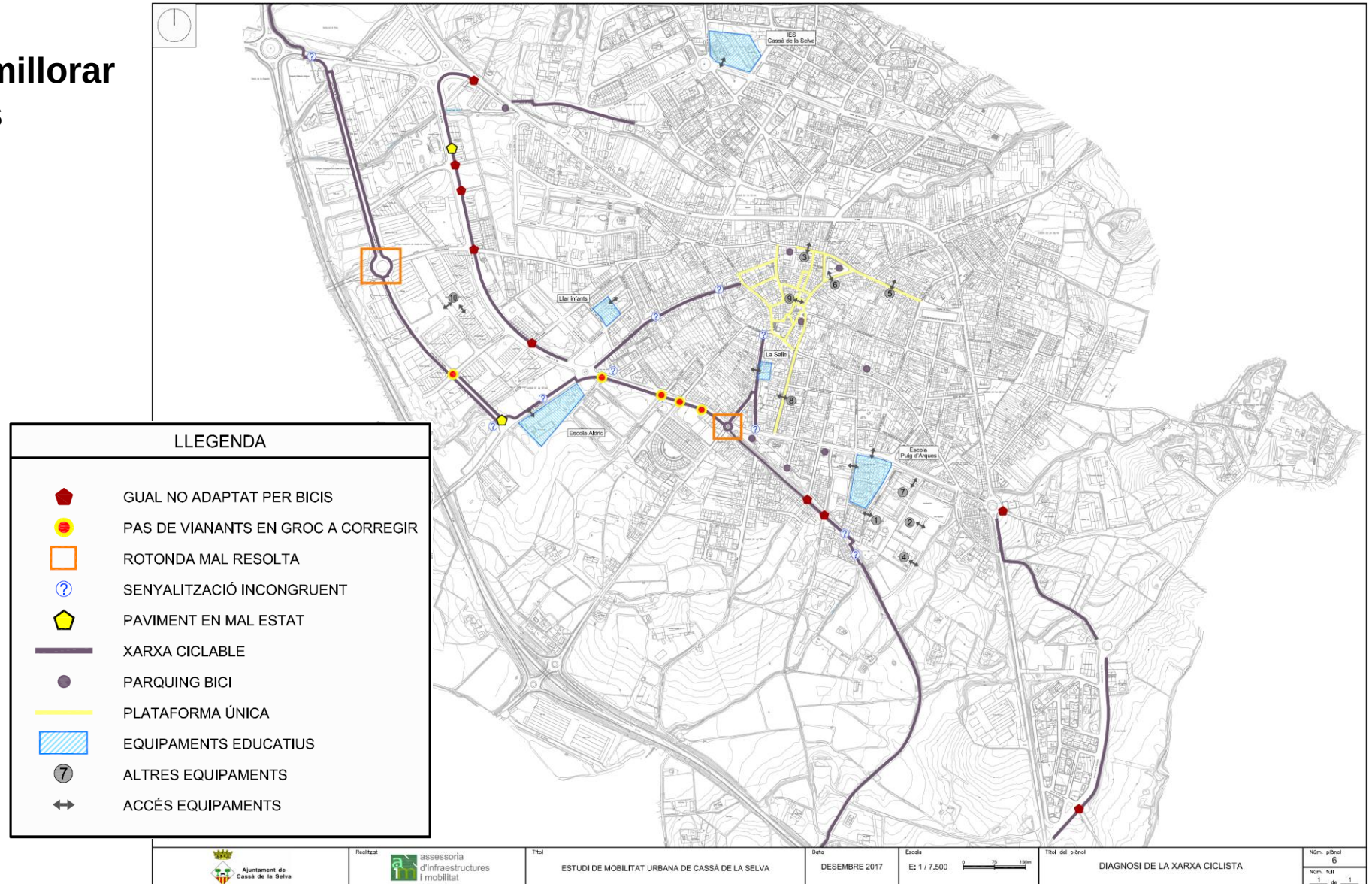


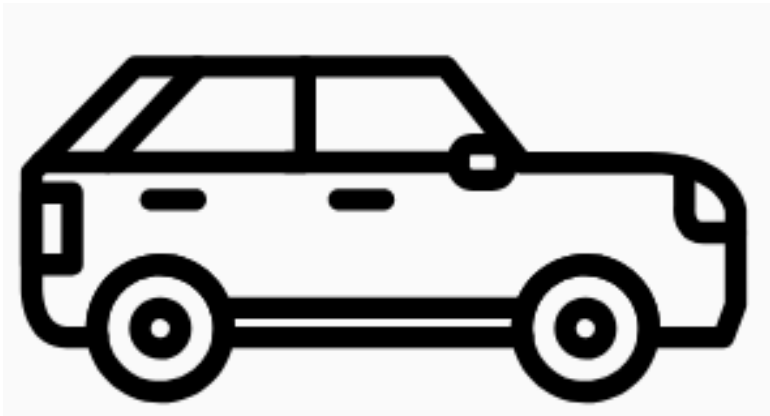
Carril bici – *no conectat* - *resolt*





Punts a millorar detectats





Vehicle privat



Jerarquia viària actual

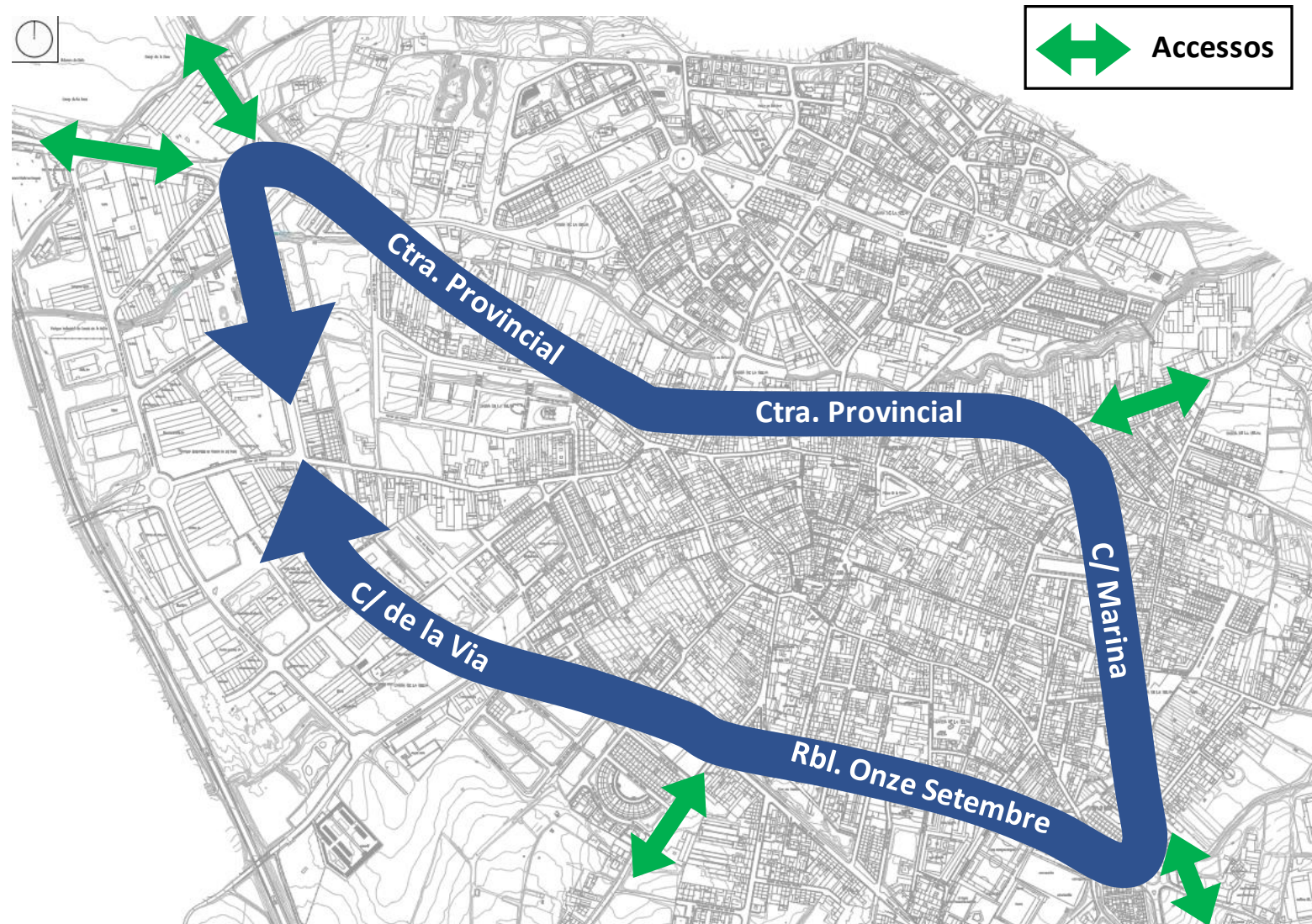


Vies d'accés



Xarxa Primària
(anella de circumval·lació)

Una **bona estructuració** de la xarxa primària que configura una anella urbana que circumval·la el nucli urbà.

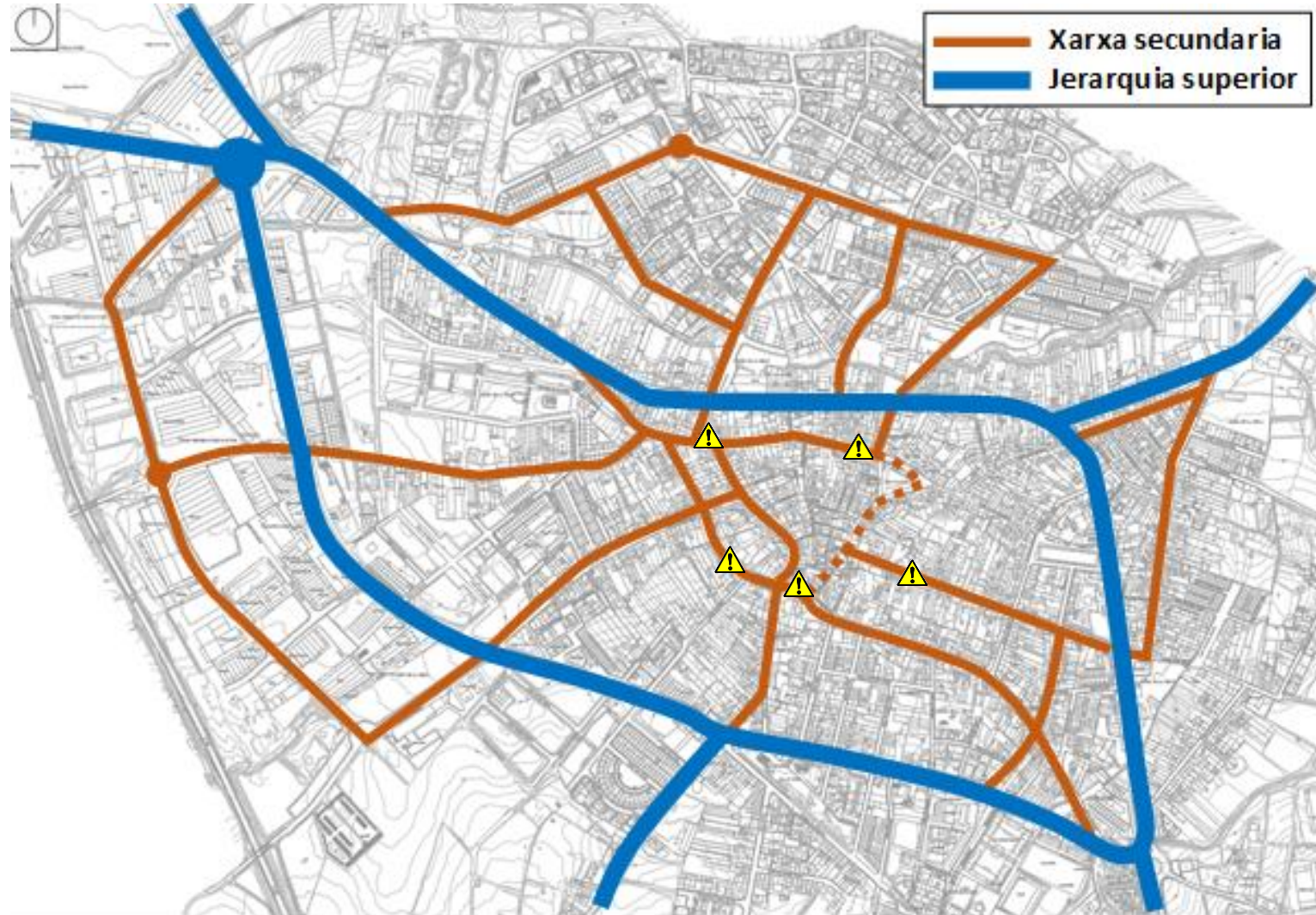




**Jerarquia viària
actual**



Xarxa secundària 
vies col·lectores i distribuïdores del trànsit





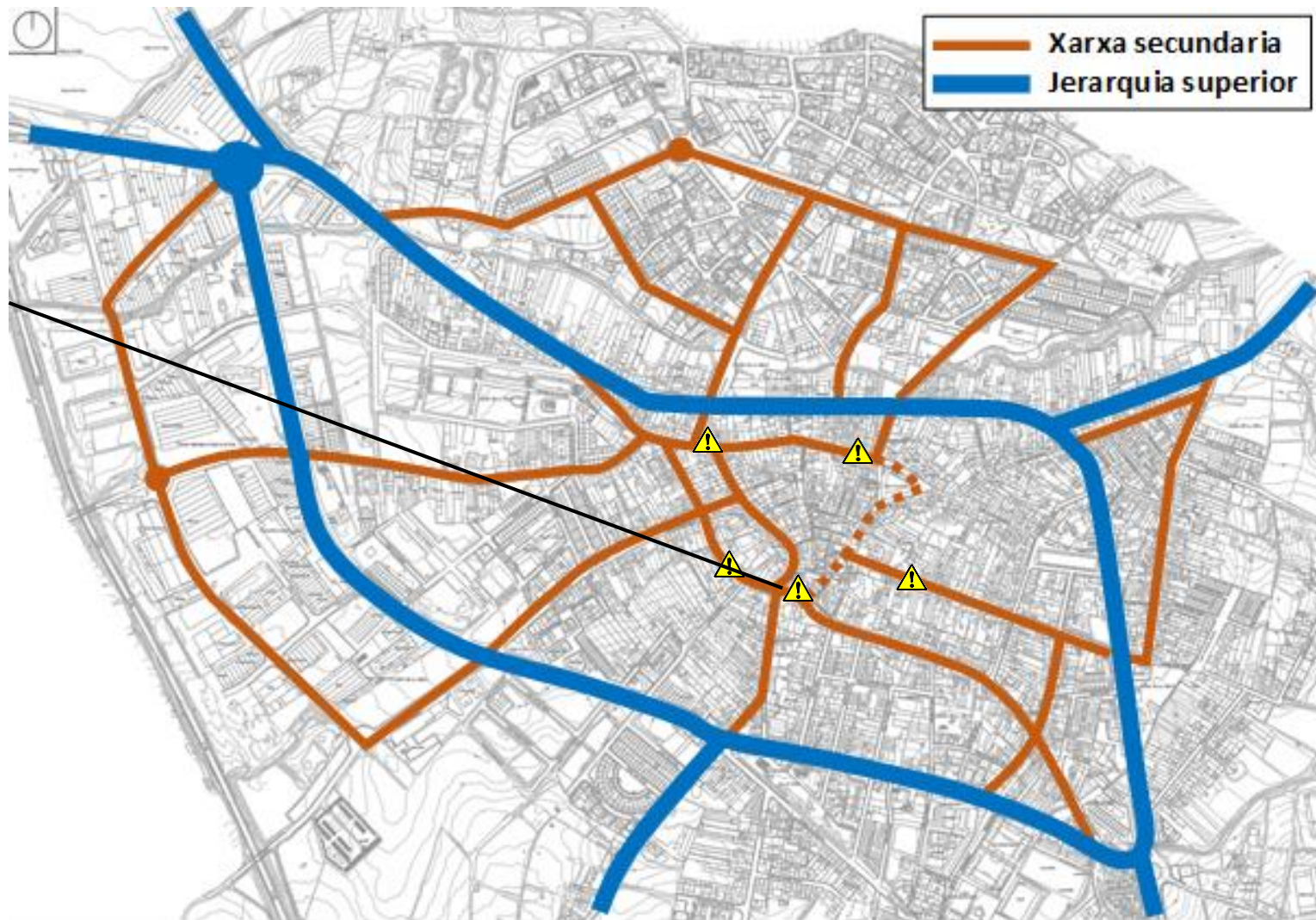
Jerarquia viària actual



Xarxa secundària *vies col·lectores i distribuïdores del trànsit*



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.





Jerarquia viària actual



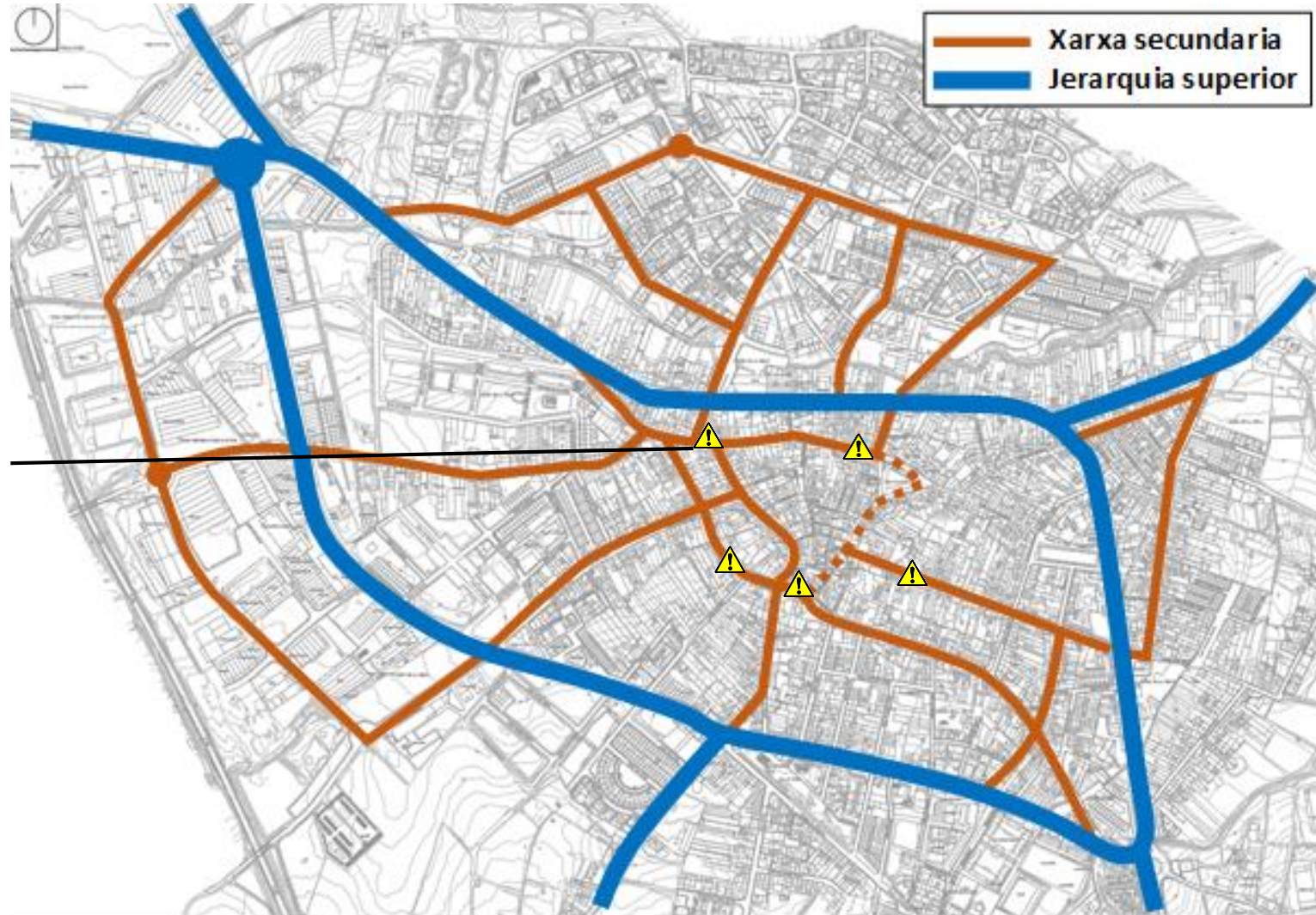
Xarxa secundària *vies col·lectores i distribuïdores del trànsit*



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.



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.





Jerarquia viària actual



Xarxa secundària *vies col·lectores i distribuïdores del trànsit*



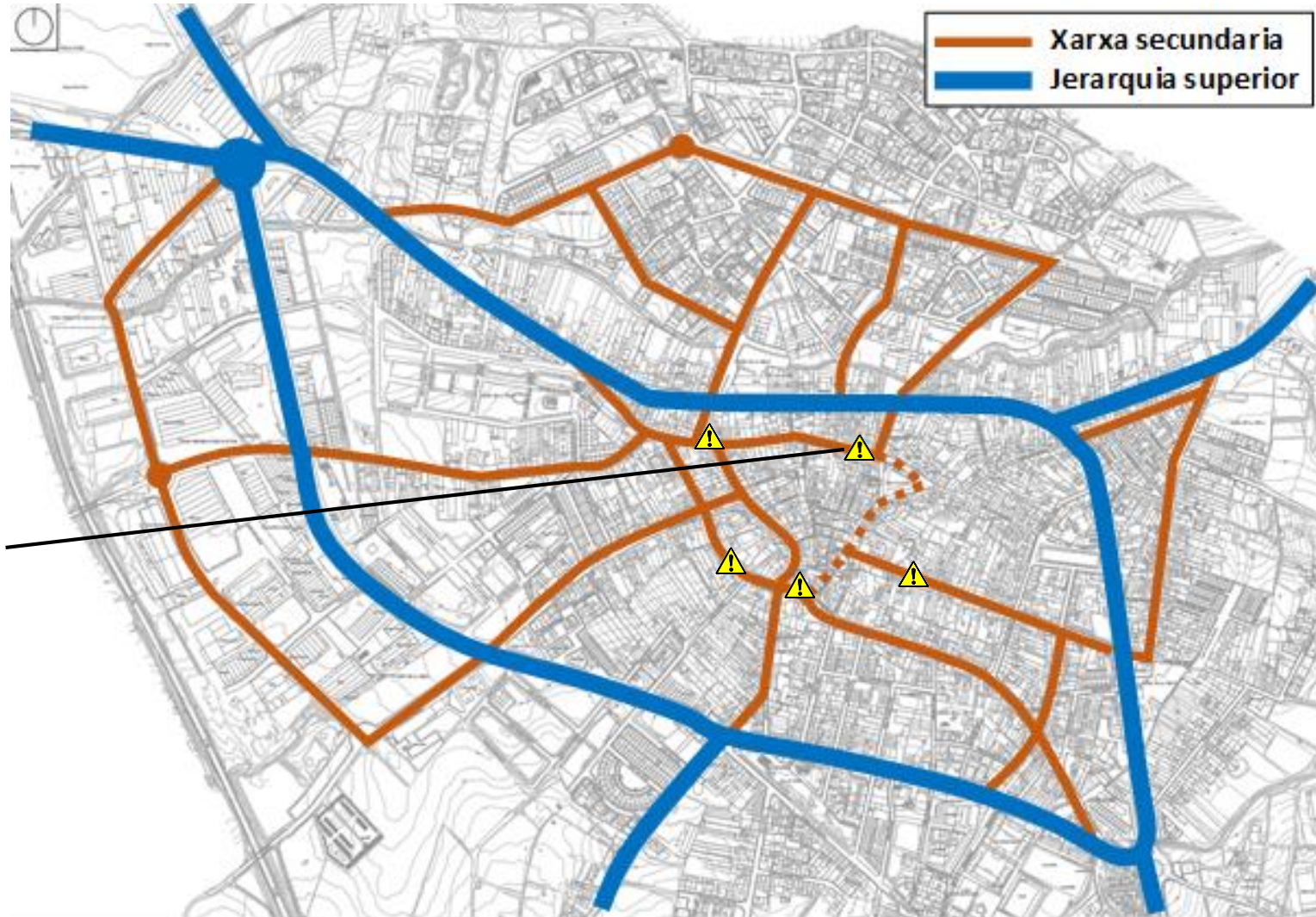
Es localitza un punt de risc en la Pl. Sant Pere donat per la manca de secció viària: actualment es dona doble sentit de circulació de vehicles quan la secció de la calçada només permet un únic carril de circulació. A més a més, les voreres estretes fan que els vianants envaeixin la calçada.



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.



El tram final de semiplataforma única del c/ Molí és poc adequat per a un vial de la xarxa secundària.





Jerarquia viària actual



Xarxa secundària vies col·lectores i distribuïdores del trànsit



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.



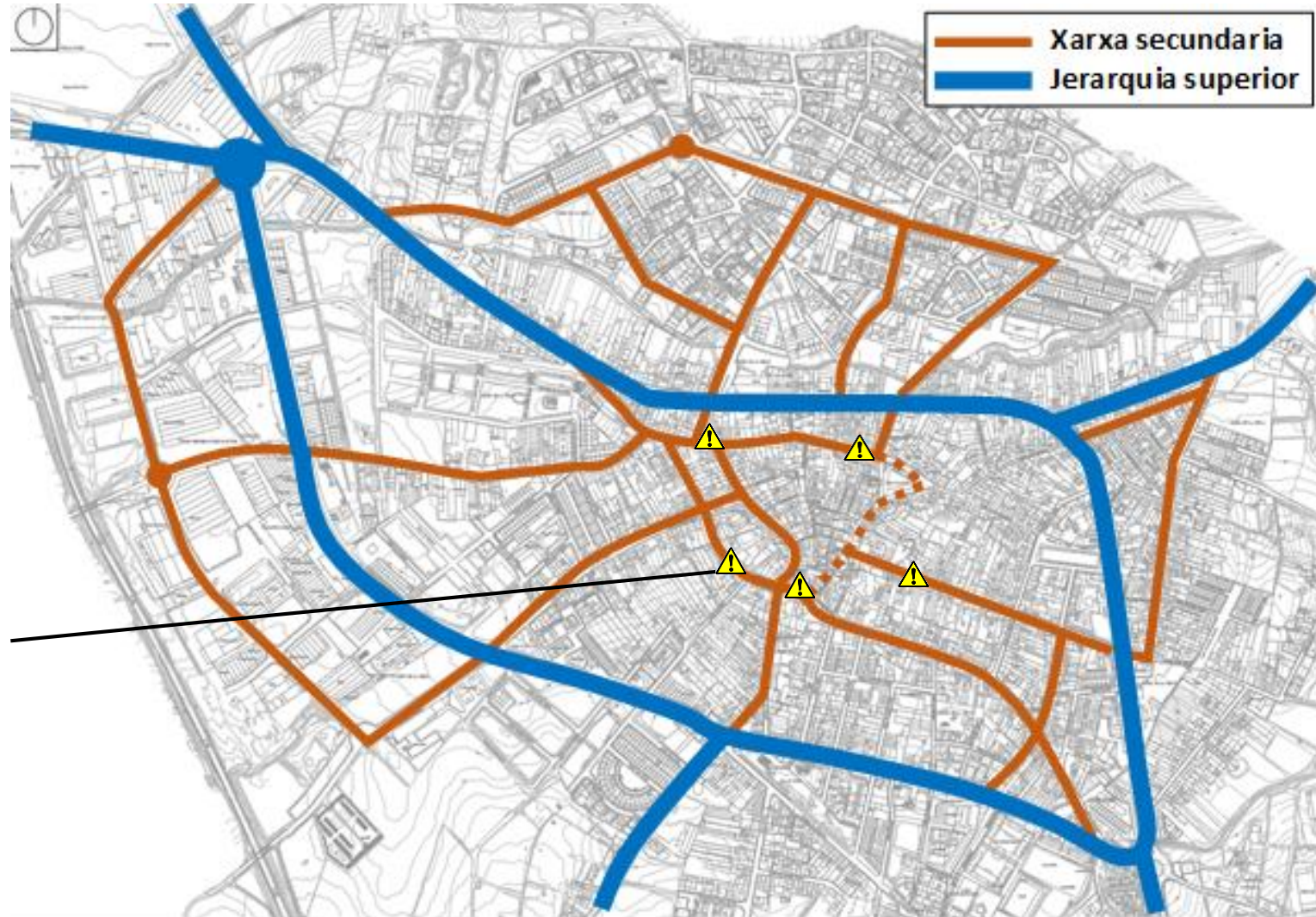
El c/ Molí, que canalitza del trànsit en sentit oest a est, presenta un tram de doble sentit de circulació sense senyals d'advertència als vehicles.



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.





Jerarquia viària actual



Xarxa secundària vies col·lectores i distribuïdores del trànsit



Es localitza un punt de risc en la Pl. Sant Pere donat per la manca de secció viària: actualment es dóna 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.



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.



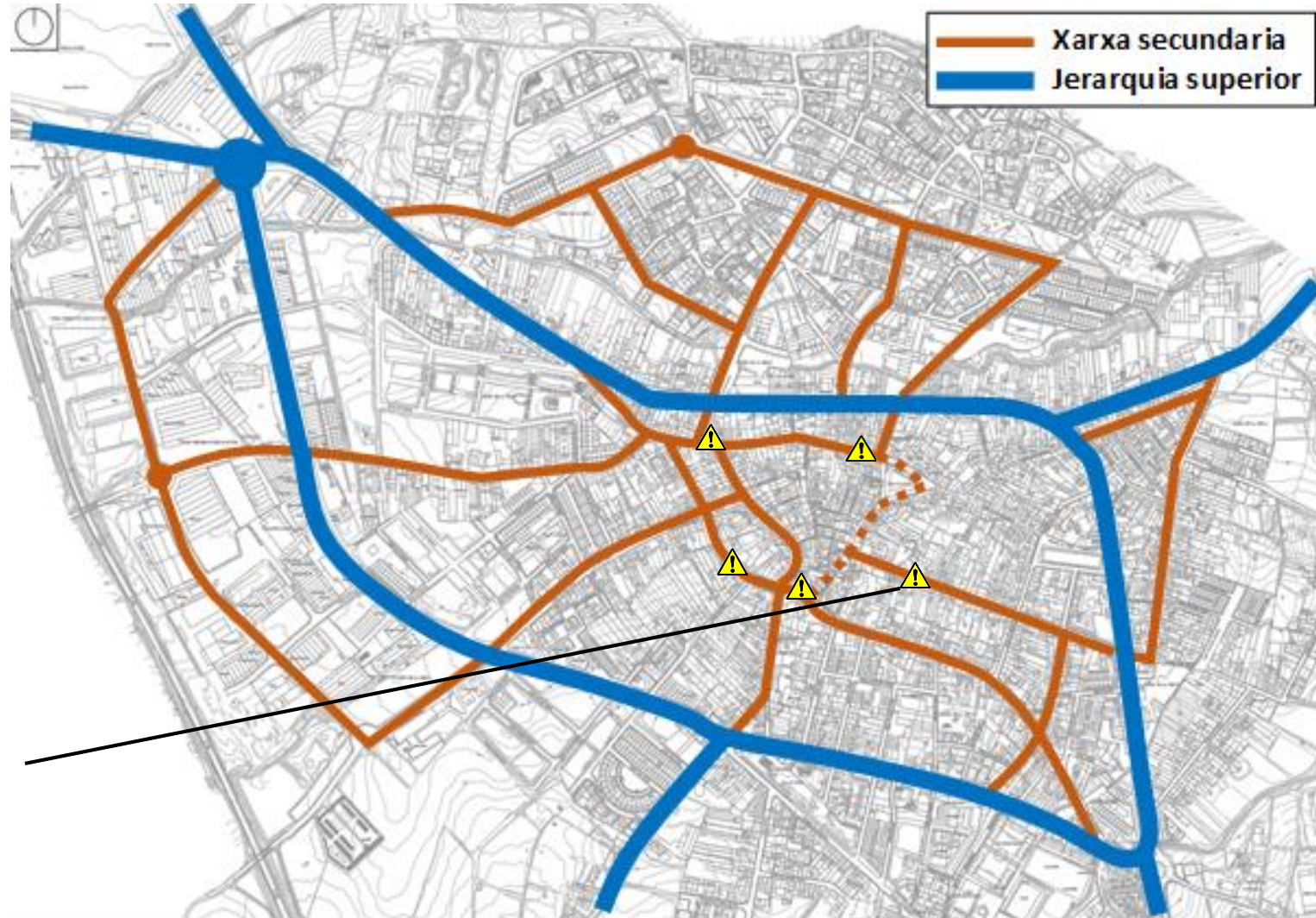
El tram final de semiplataforma única del c/ Molí és poc adequat per a un vial de la xarxa secundària.



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/ Puigcúgul aboca el transit en vials pacificats, sense altra alternativa que el pugui connectar amb la resta de vials de la xarxa secundària o superior.





Jerarquia viària actual



Xarxa secundària vies col·lectores i distribuïdores del trànsit



Es localitza un punt de risc en la Pl. Sant Pere donat per la manca de secció viària: actualment es dóna 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.



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.



El tram final de semiplataforma única del c/ Molí és poc adequat per a un vial de la xarxa secundària.



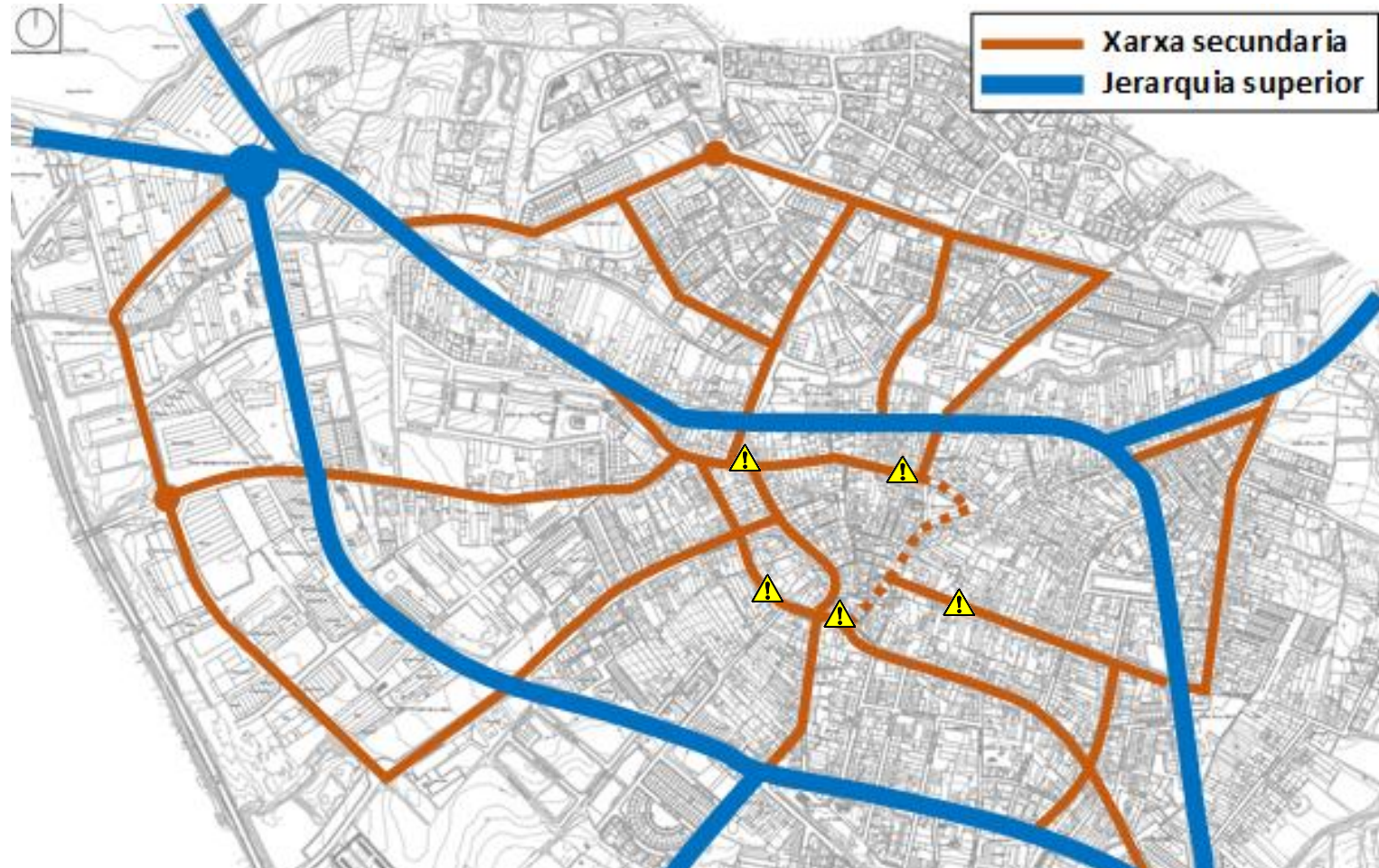
Es freqüent trobar vials de la xarxa secundària que disposen de voreres molt estretes per la qual cosa els vianants acaben envaint sovint la calçada.



El c/ Puigcúgul 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.





Punts a millorar detectats



Voreres molt estretes

Alguns carrers xarxa secundària

- c/ d'Avall,
- c/ Raval,
- c/ d'Ardenya,
- c/ Xavier Carbó,
- c/ Remei,
- c/ Molí,
- etc





Punts a millorar detectats



Punt estret plaça Sant Pere





Jerarquia viària actual



Xarxa veïnal i pacificada

Llur 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.





Jerarquia viària actual



Xarxa veïnal i pacificada

Llur 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.



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 Gener – 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.





Jerarquia viària actual



Xarxa veïnal i pacificada

Llur 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.



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 Gener – 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.



Un vial pacificat és el que dona prioritat al vianant i aquest pot circular per la calçada. Pot ser en plataforma única o amb voreres, fent que els vianants puguin circular igualment per la calçada.



Jerarquia viària actual



Xarxa veïnal i pacificada

Llur 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.



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/ Puigcúgul i el c/ Ample amb la pl. de la Coma i la Carretera Provincial i amb el c/ d'Avall.



Jerarquia viària actual

Xarxa veïnal i pacificada

Llur 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.

 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/ Puigcúgul 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.





Jerarquia viària actual



Xarxa veïnal i pacificada

Llur 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.



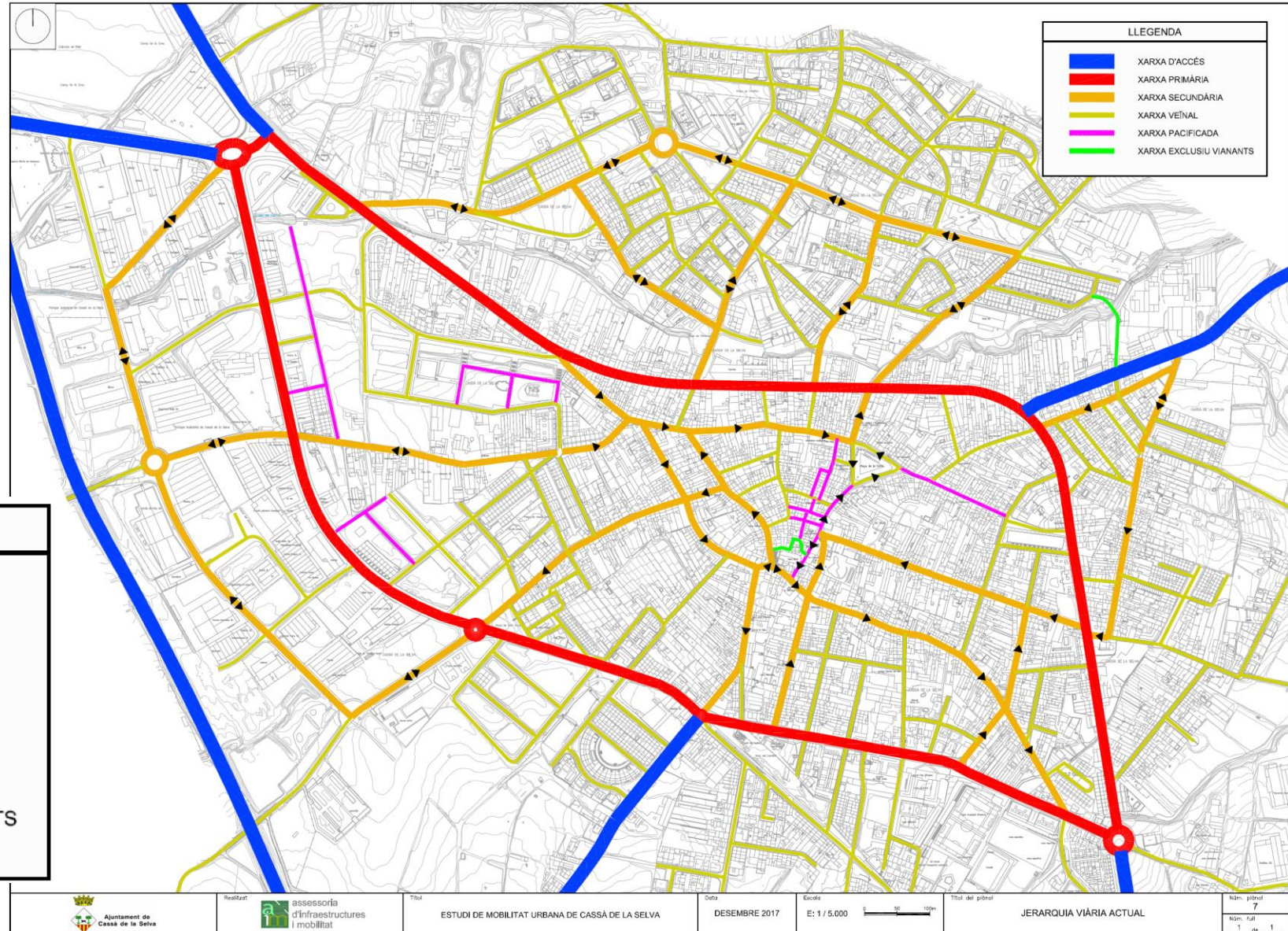
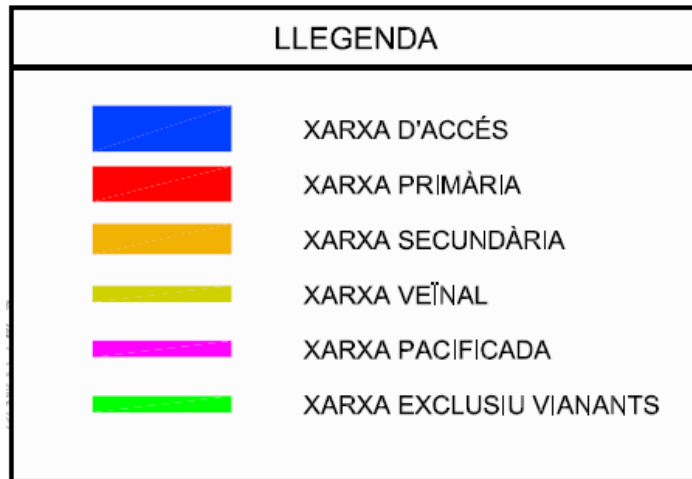
Actuacions previstes a la Zona Centre

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.



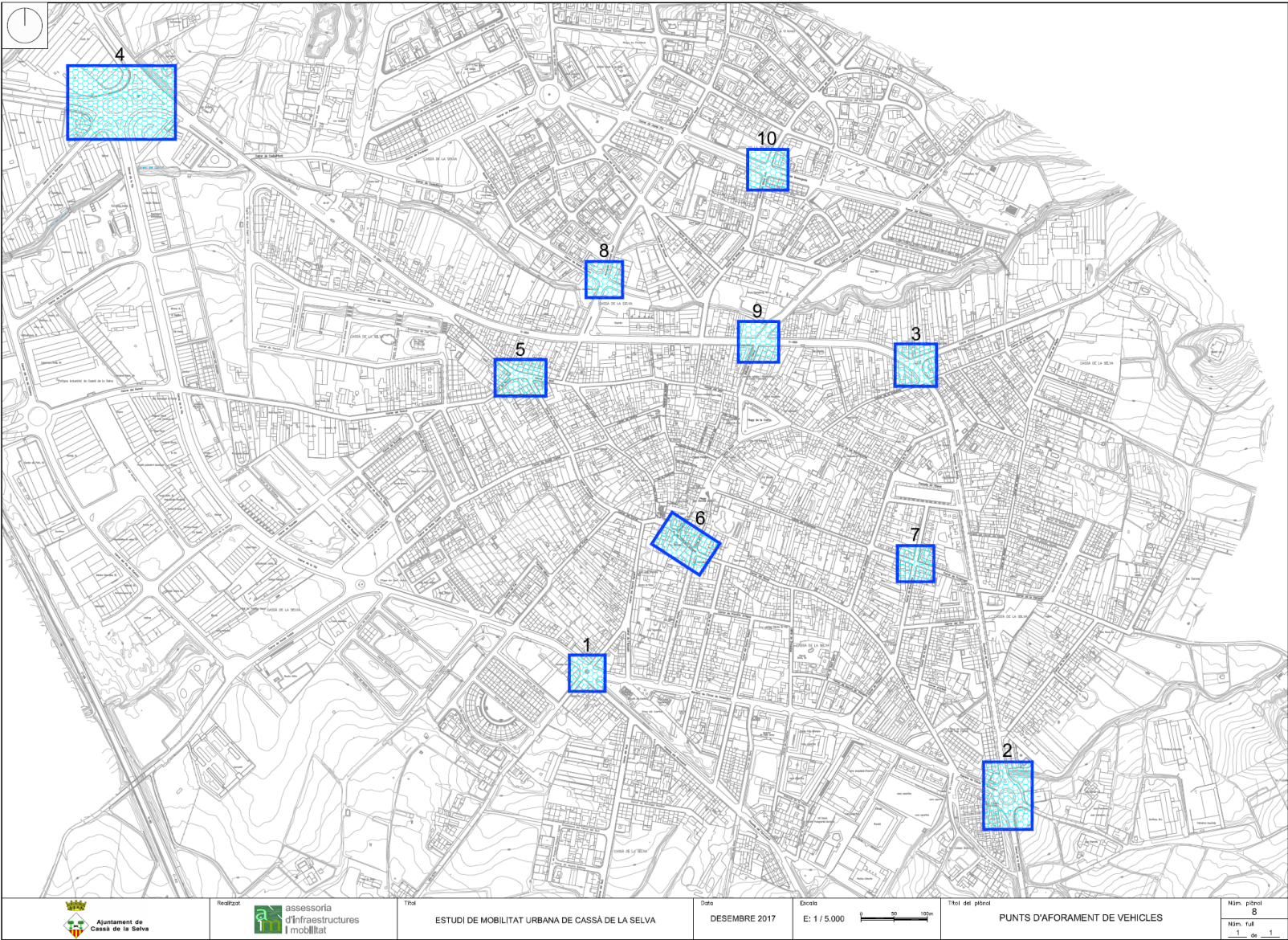


Jerarquia viària actual



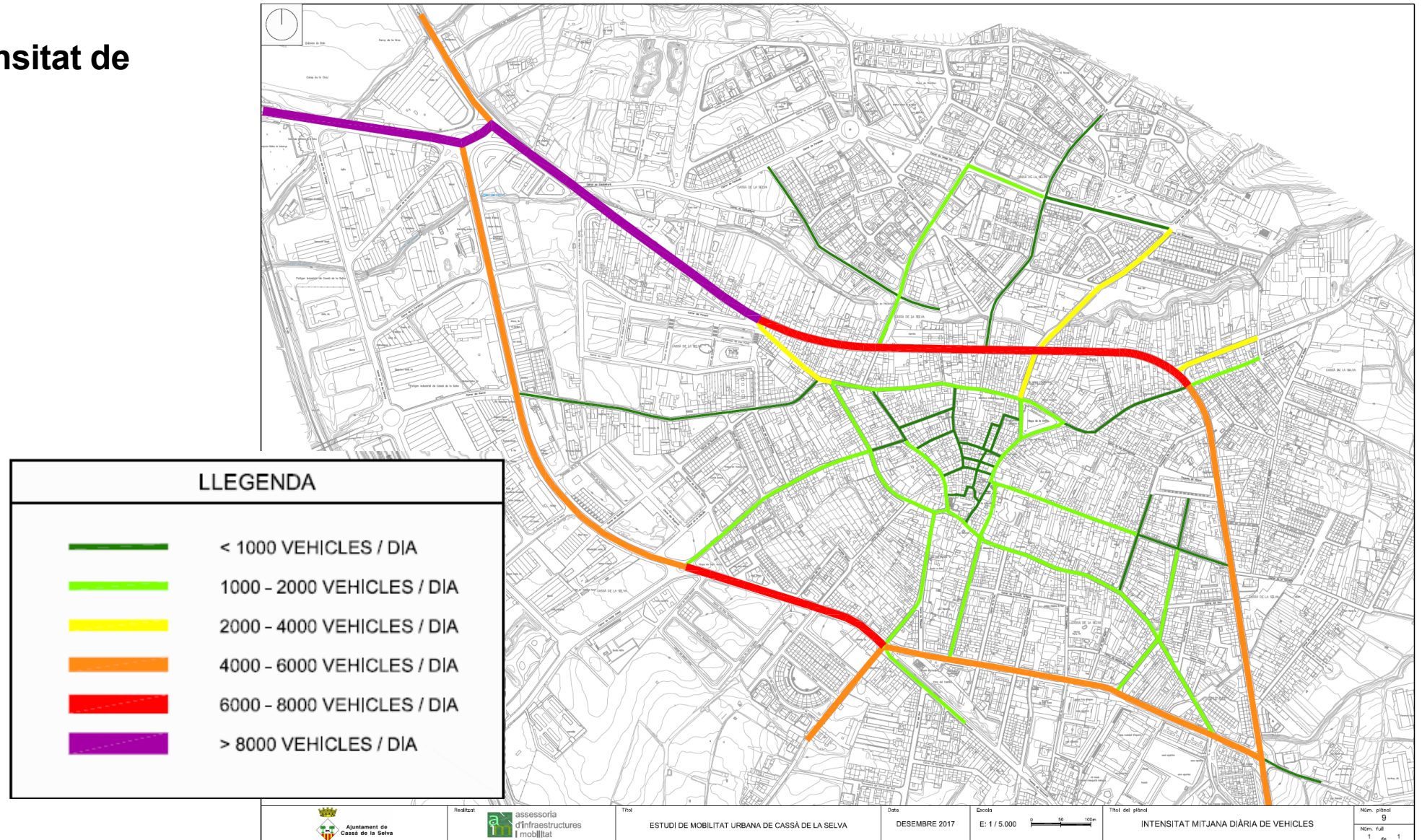


Punts
d'aforament



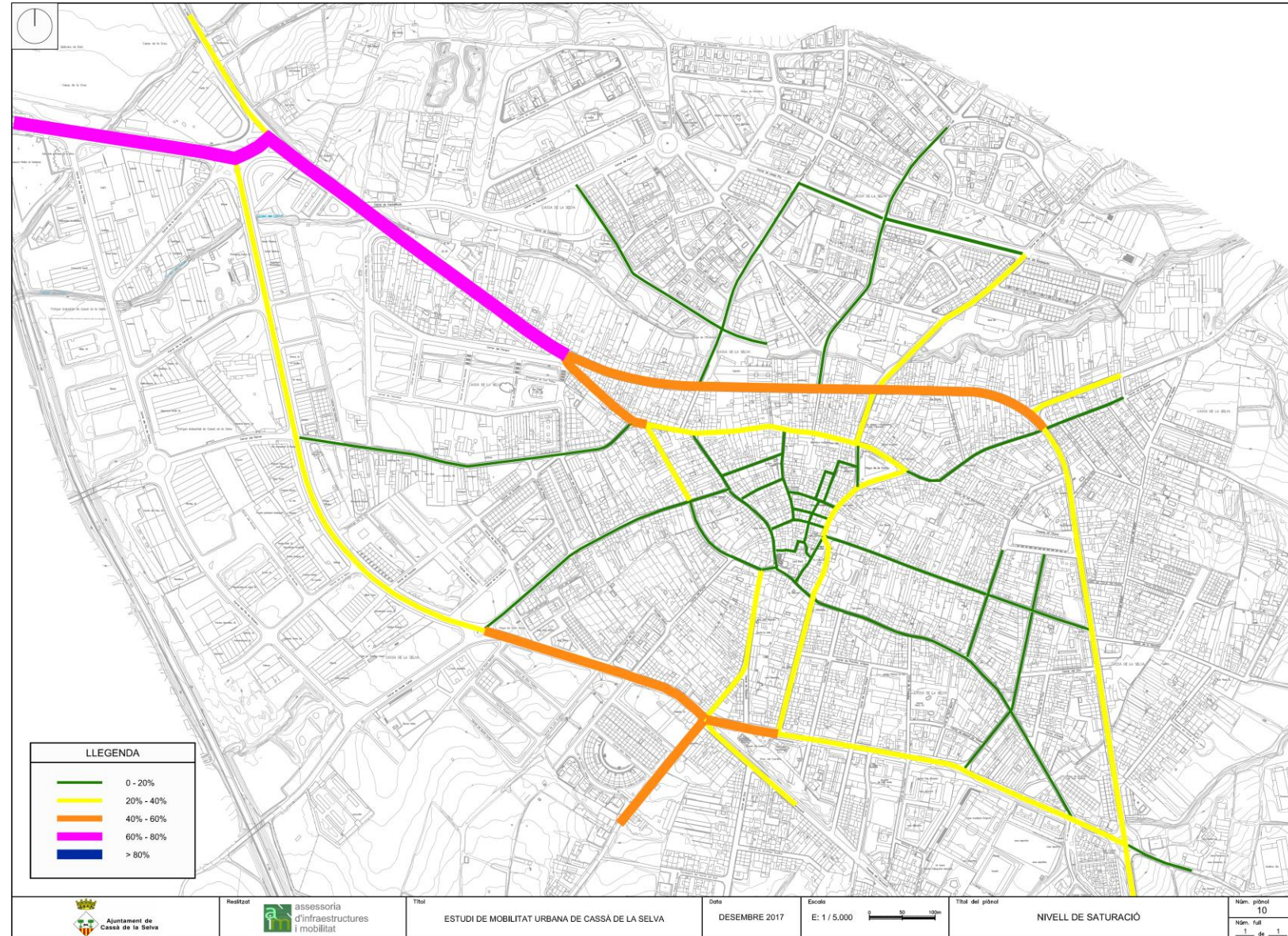


Plànol d'intensitat de trànsit acutal





Plànol de nivell de saturació de les vies



Diagnosi → Dades mobilitat en vehicle privat



Comparativa Carrer Catalunya: espai vianants i espai cotxe.

Quantitat de vianants/dia : > 1.500 → 60 %

Quantitat de vehicles/dia: < 1.000 → 40 %



Diagnosi → Dades mobilitat en vehicle privat



Comparativa Carrer Catalunya: espai vianants i espai cotxe.

Espai destinat al vianant: 2,25 m → 30 %

Espai destinat al vehicle: 5 m → 70 %





Comparativa Carrer Catalunya: espai vianants i espai cotxe.





Aparca- ment



Aparcament



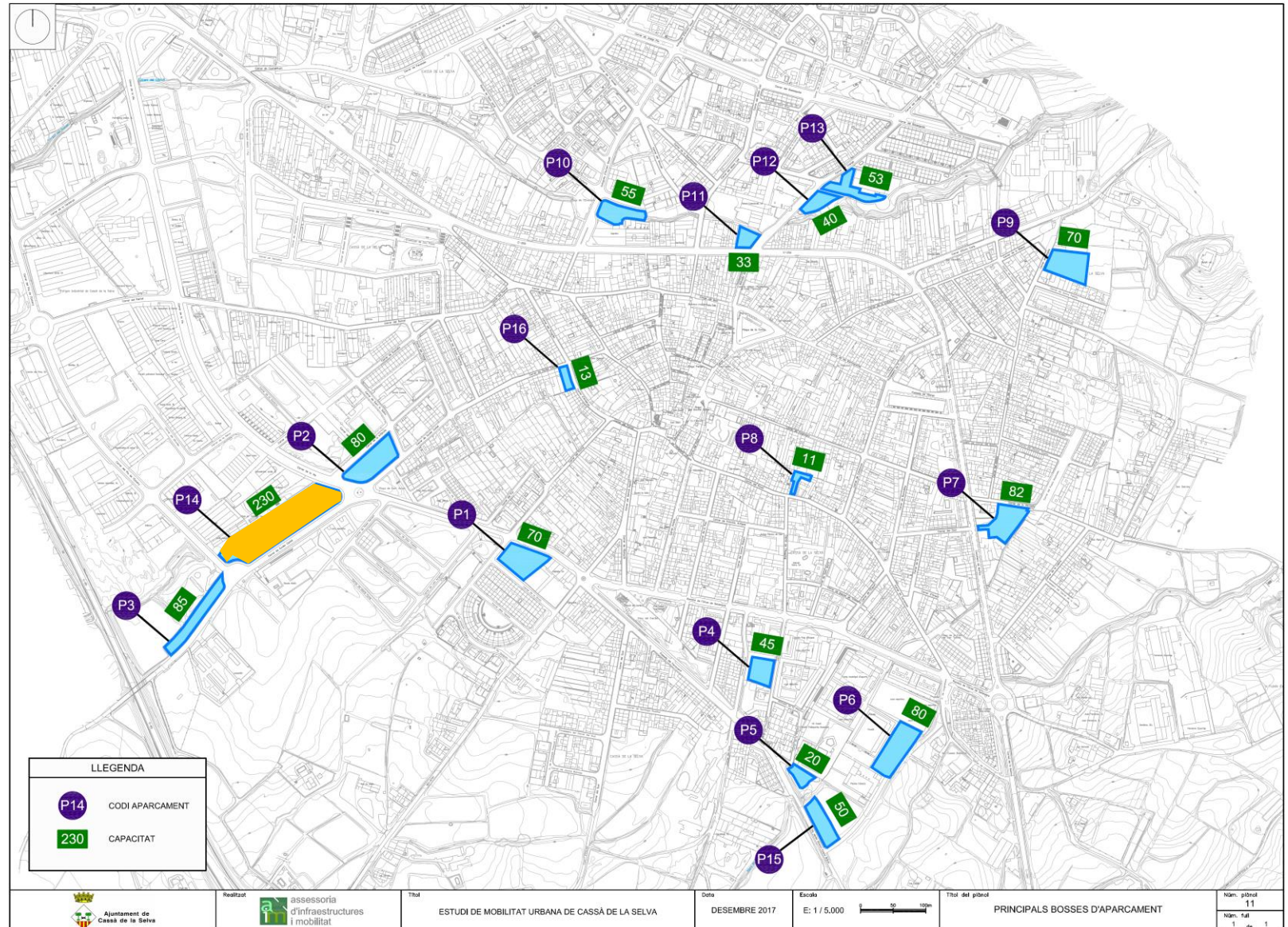
Dades inicials

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

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
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
TOTAL ESTIMACIÓ PLACES			1.017

P Aparcament

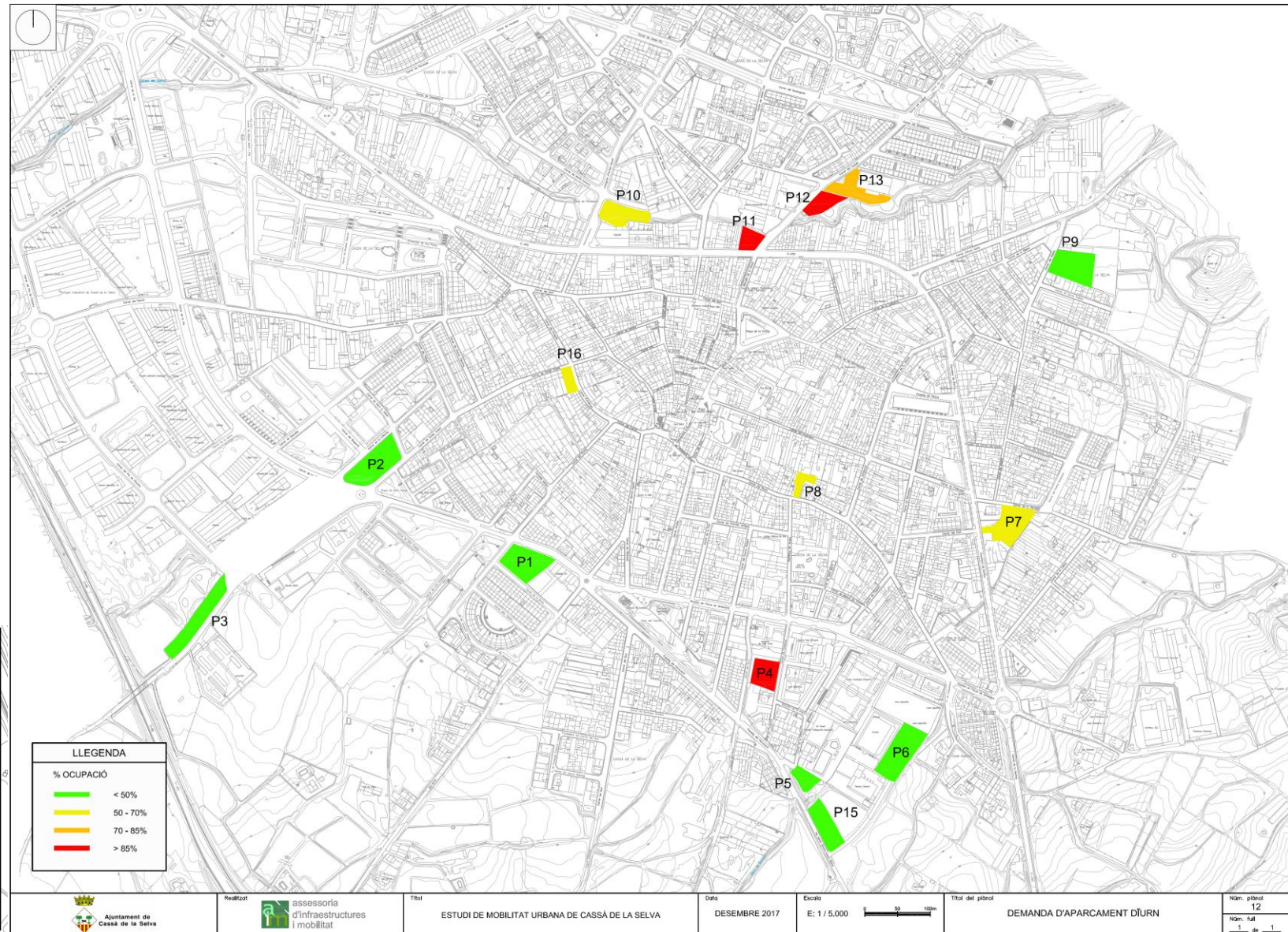
✓ Bosses d'aparcament



P Aparcament

✓ Ocupació diürna

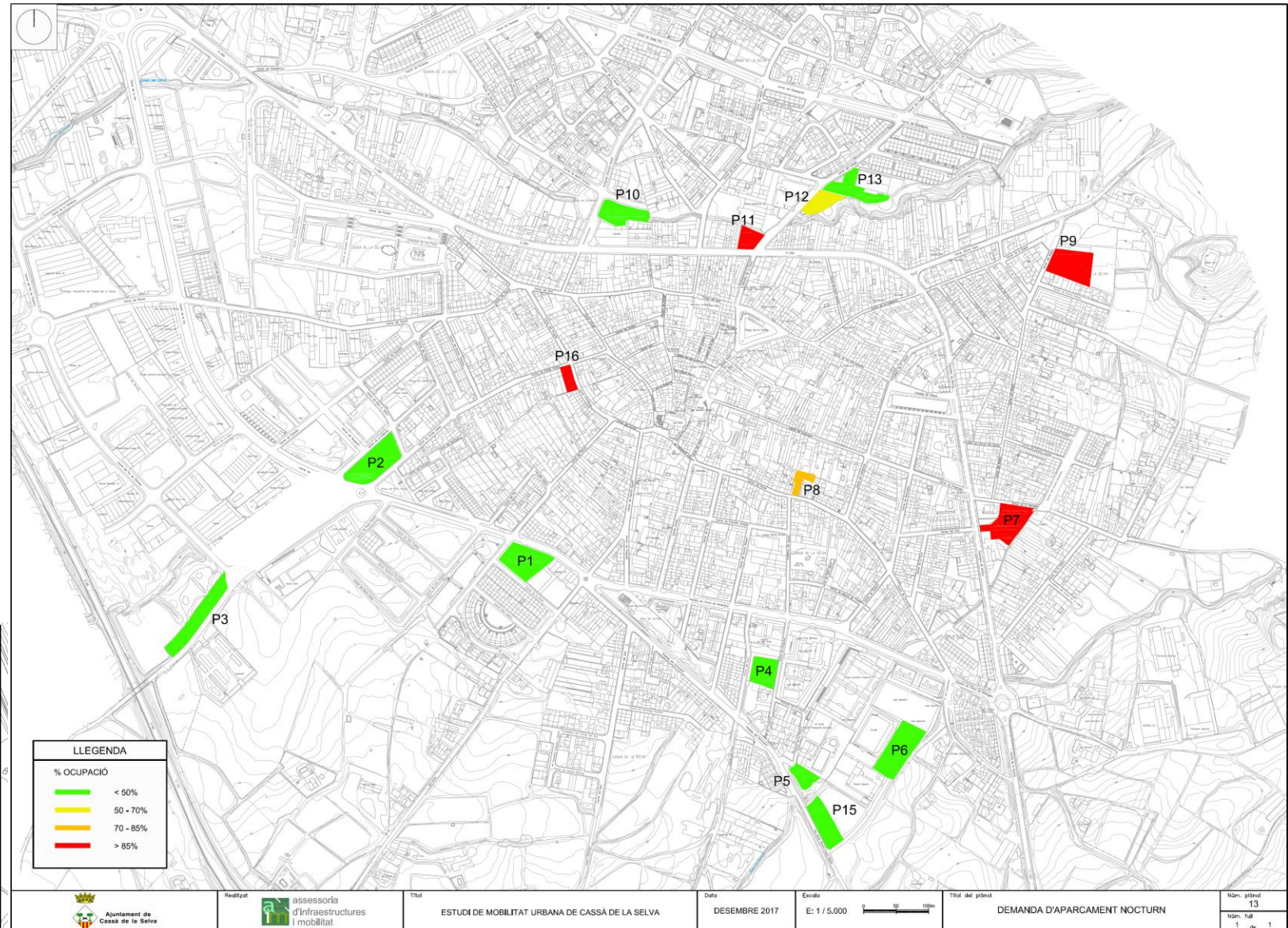
LLEGENDA	
% OCUPACIÓ	
	< 50%
	50 - 70%
	70 - 85%
	> 85%



P Aparcament

✓ Ocupació nocturna

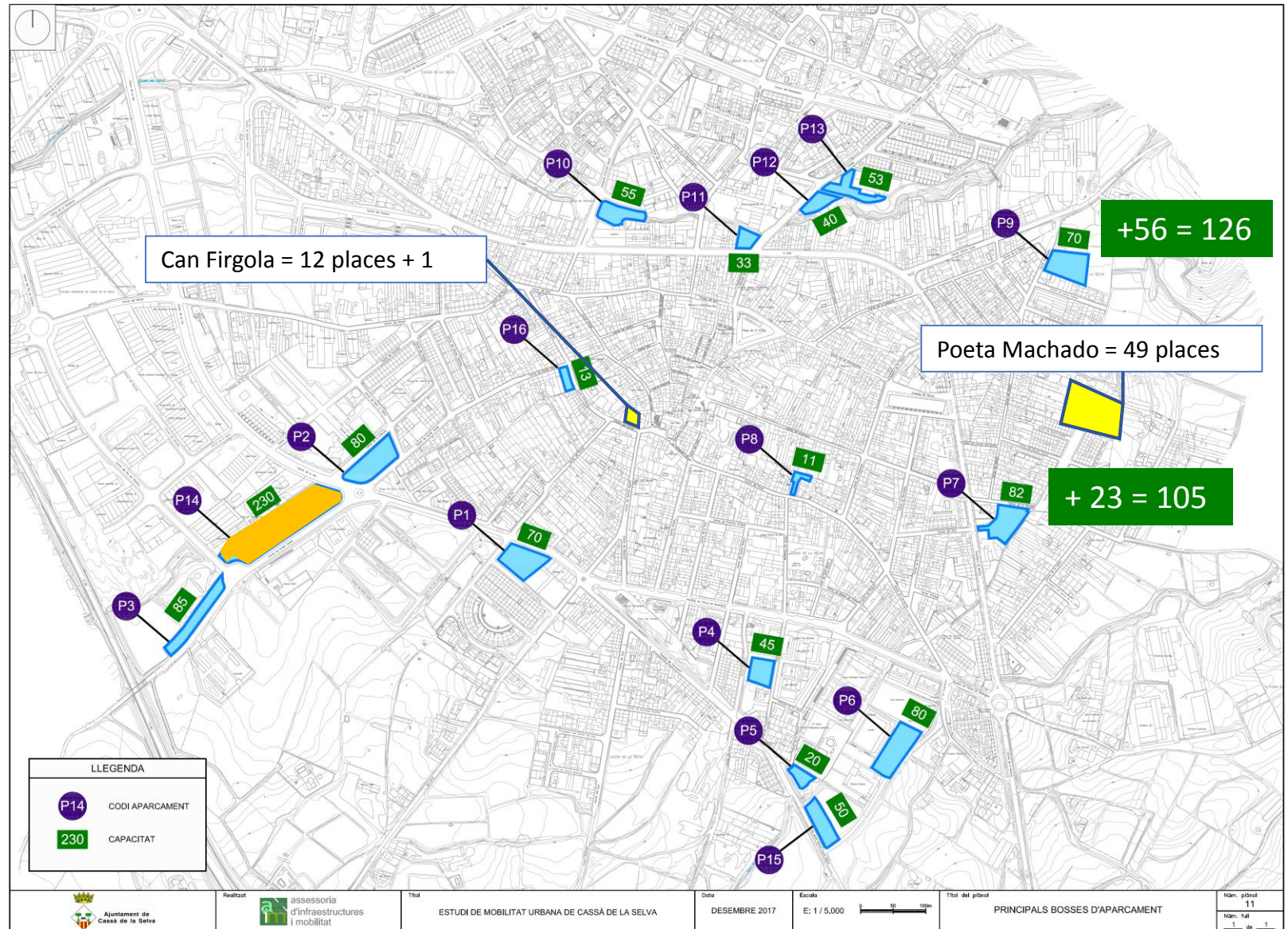
LLEGENDA	
% OCUPACIÓ	
	< 50%
	50 - 70%
	70 - 85%
	> 85%



P Aparcament

✓ Bosses d'aparcament

Actulitzat a Desembre 2018





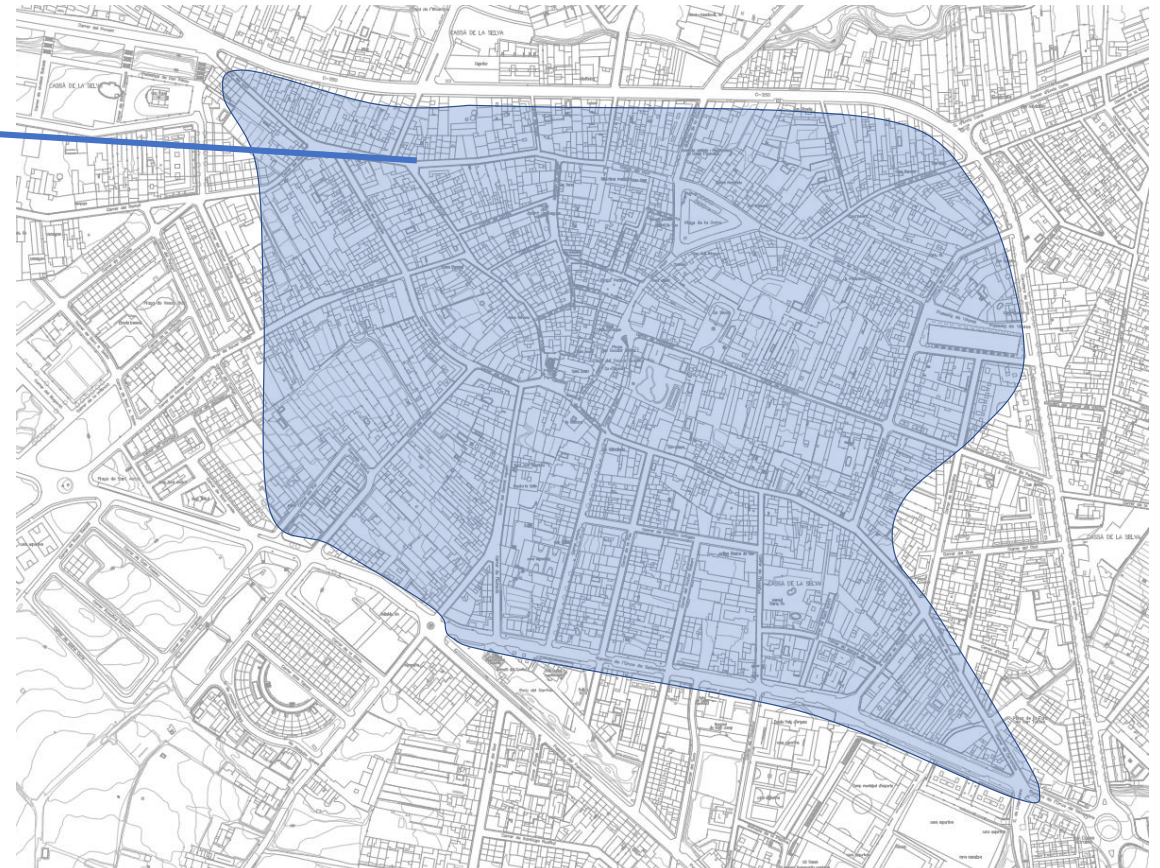
Aparcament



Dades inicials

INVENTARI APARCAMENT EN CALÇADA - Zona Centre

Tipus aparcament			Número de places
Aparcament	sense	regular	396
(gratuït)			
Aparcament per a motocicletes			51
Zona blava			125
Aparcament PMR			15
Aparcament “Petó i Adéu”			4
Altres reserves			6
TOTAL			597

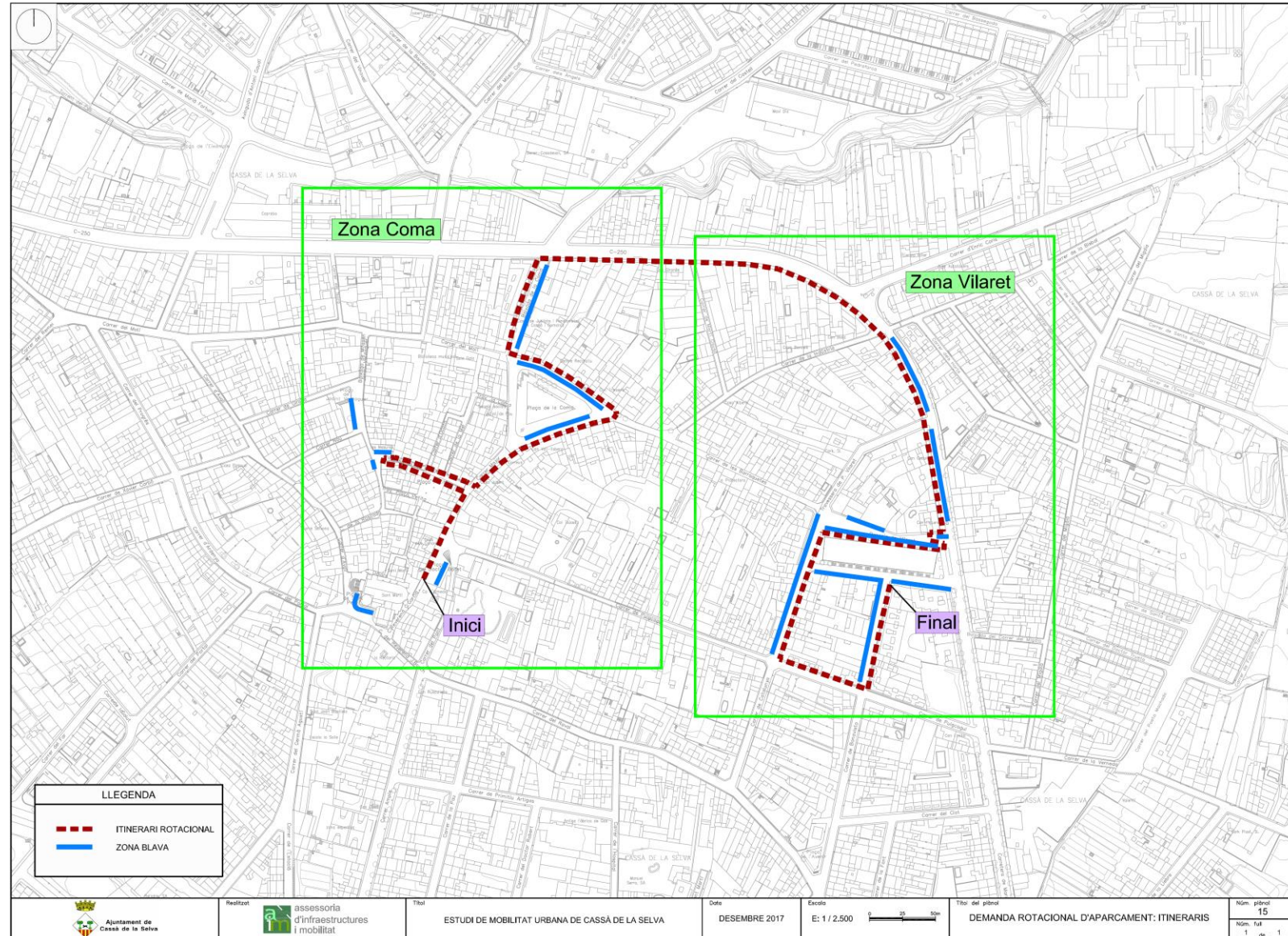


P Aparcament

✓ Zones Blaves

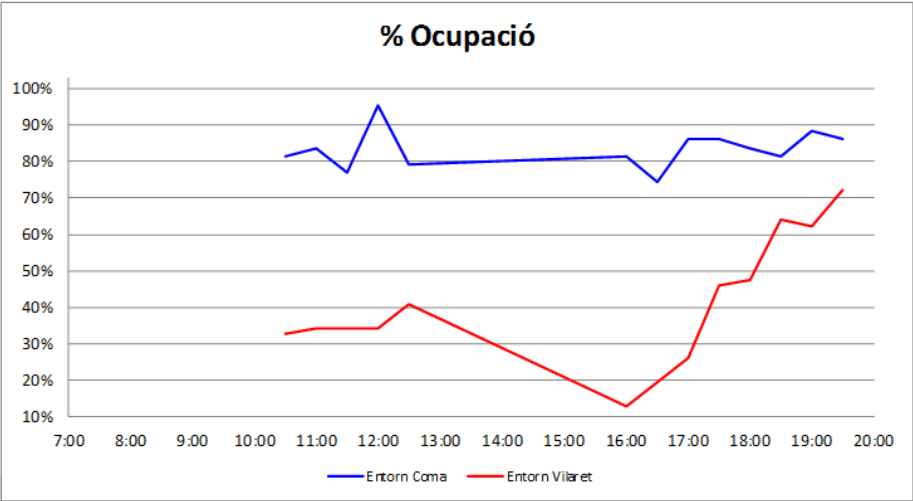
període de matí (de 10:30 a 12:30) com de tarda (de 16:00 a 19:30) i va incloure una mostra de 104 places distribuïdes en dues zones:

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

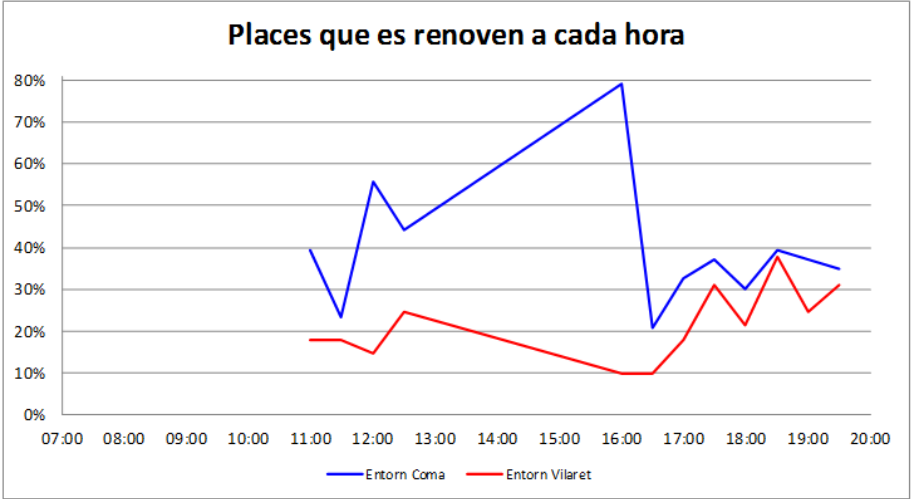


P Aparcament

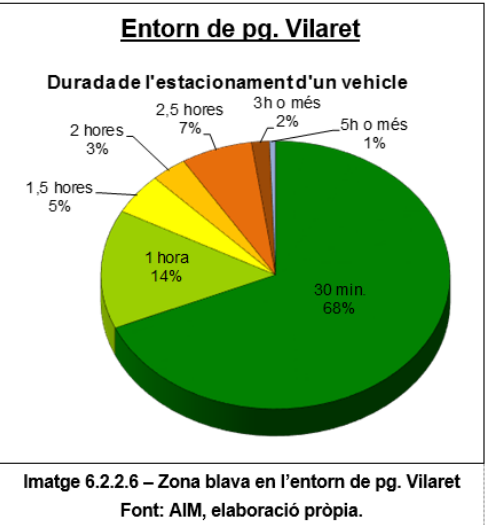
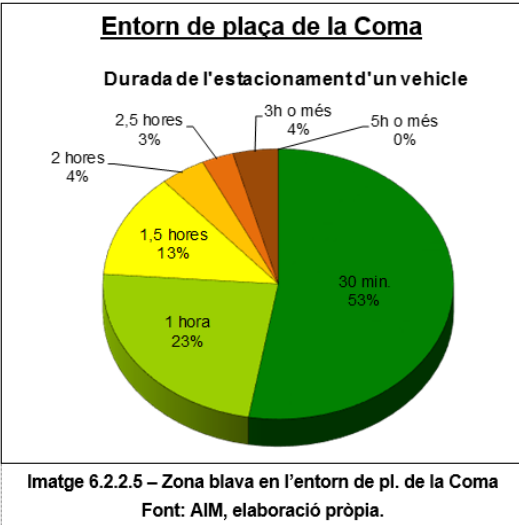
✓ Zones Blaves



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



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



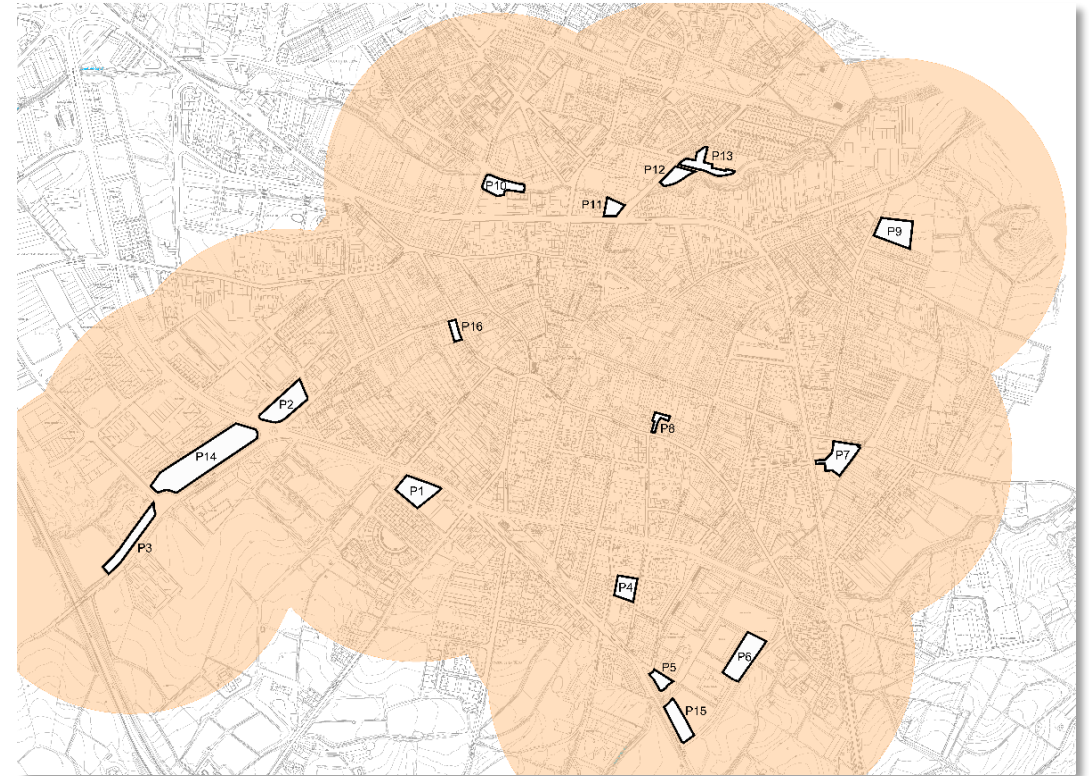


Aparcament



Dades inicials

- 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
- 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.



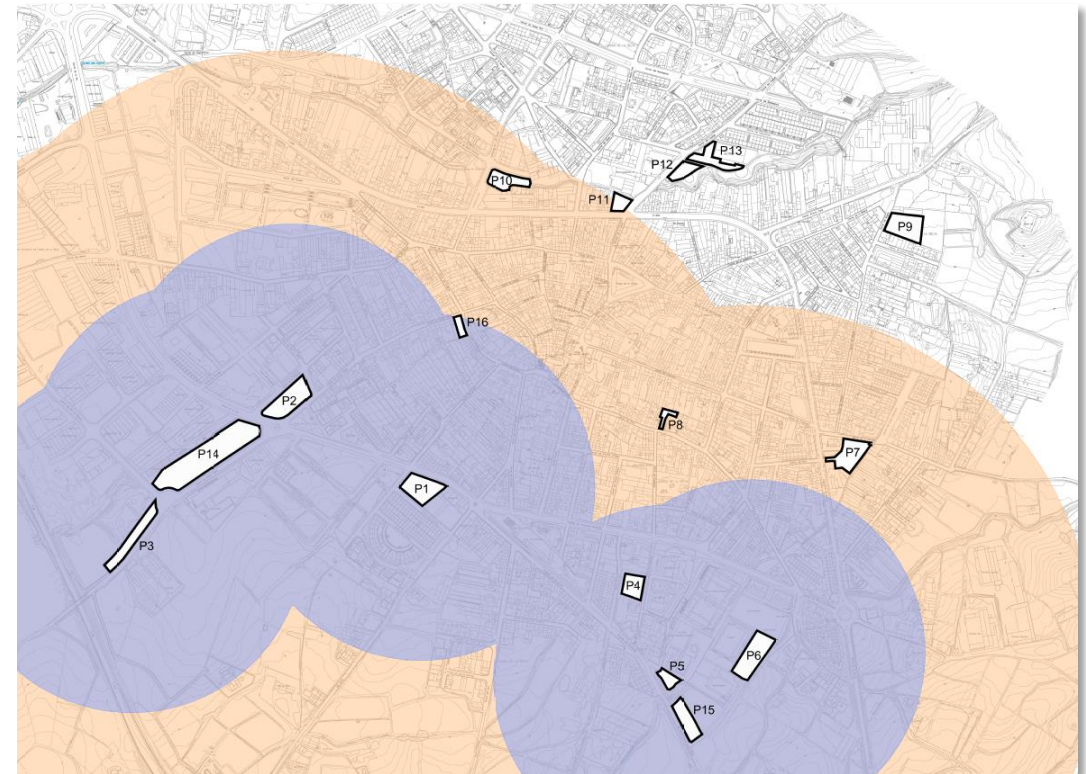


Aparcament



Dades inicials

- 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 atractor de mobilitat en vehicle privat que no pas generador.



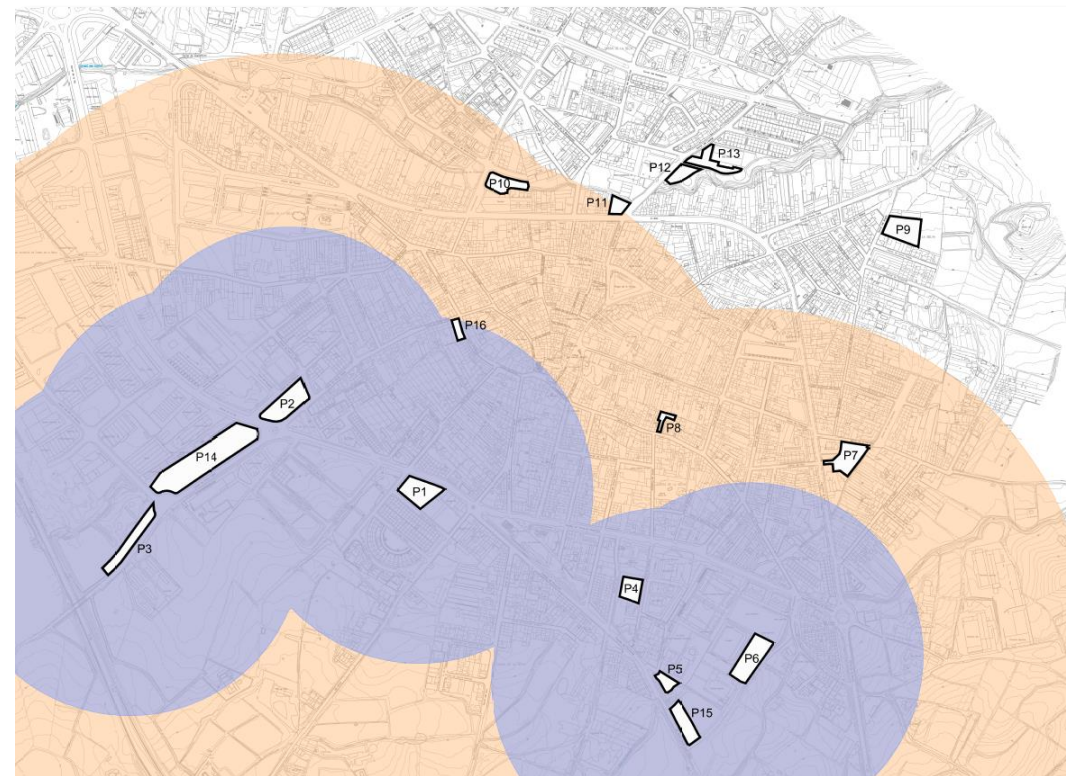


Aparcament



Dades inicials

- 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 atractor 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).



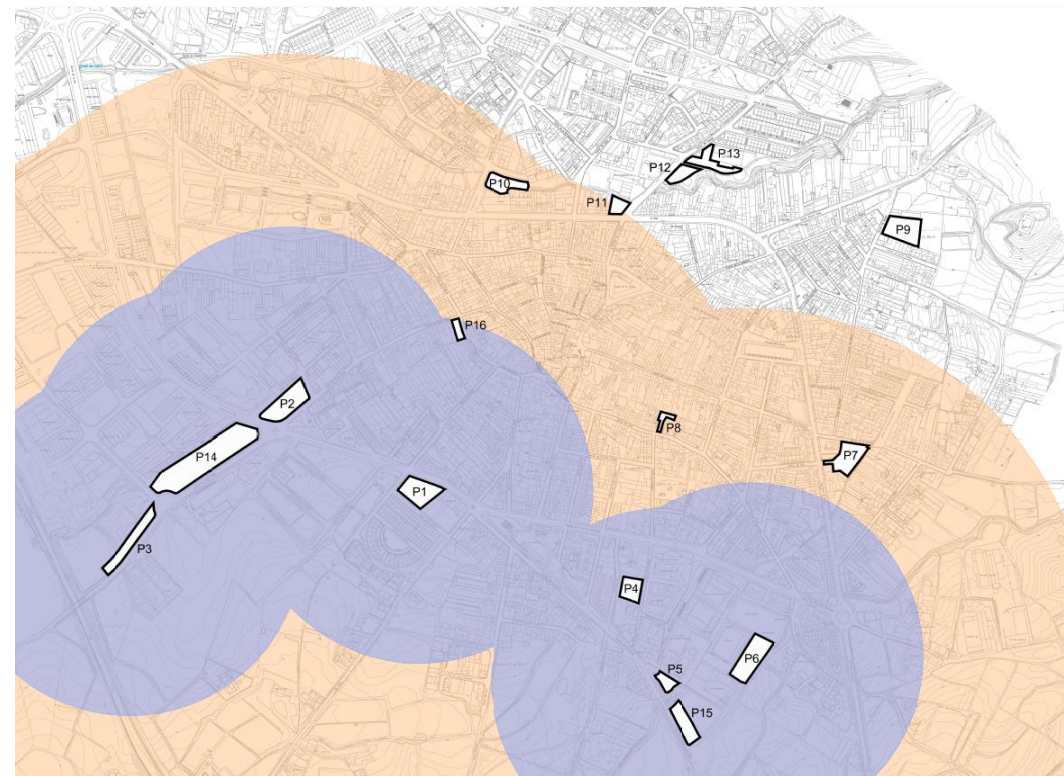


Aparcament



Dades inicials

- 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 atractor 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.



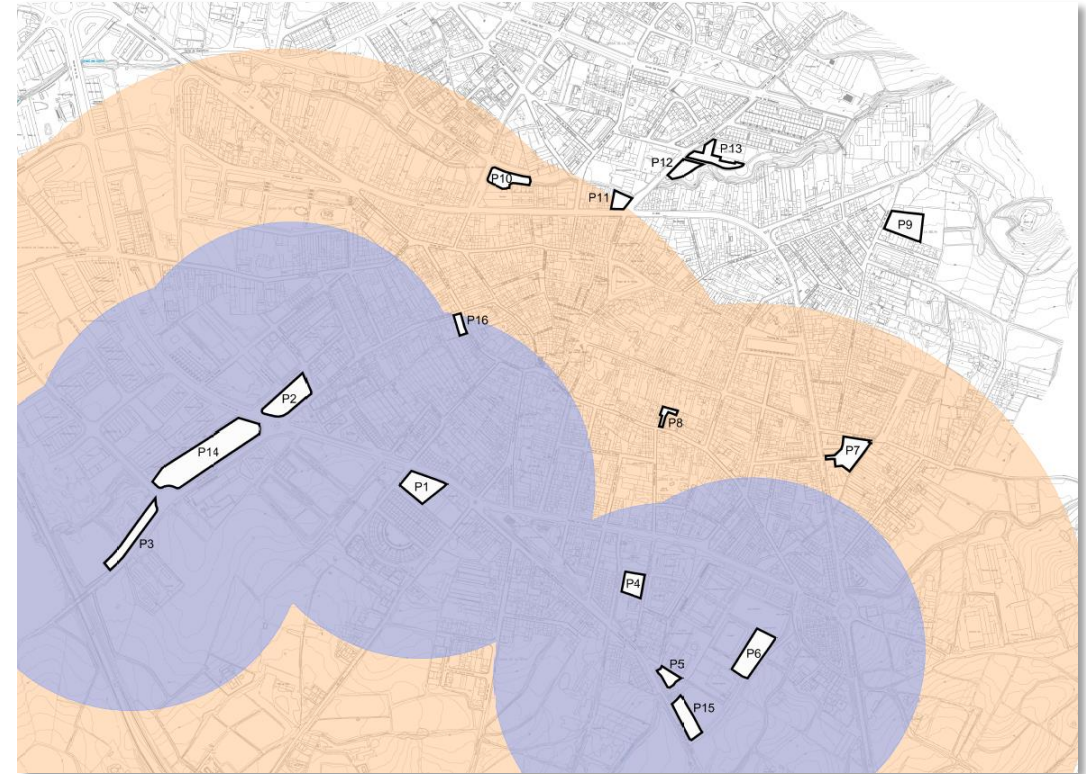


Aparcament



Dades inicials

- 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 atractor 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.





Aparcament

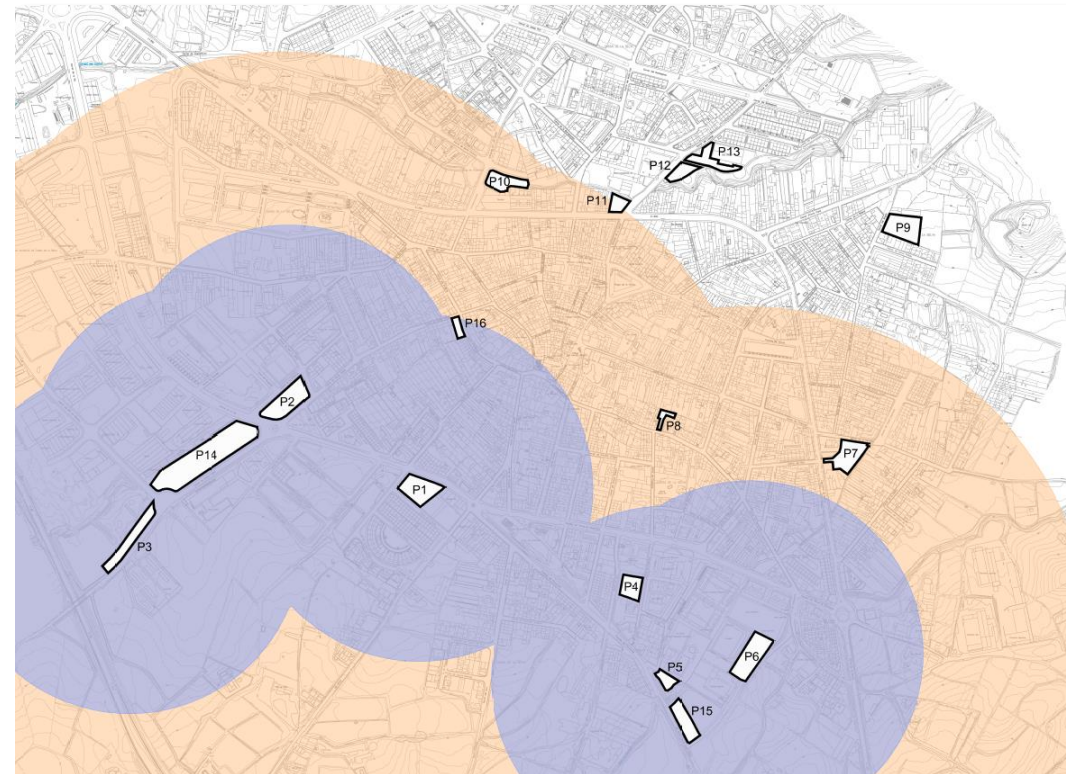


Dades inicials

- 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 atractor 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.



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



Estudi de Mobilitat Urbana de Cassà de la Selva



Procés Participatiu

Presentació i Diagnosi

Moltes gràcies