

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE CASTELL D'ARO, PLATJA D'ARO I S'AGARÓ 2024-2030

DOCUMENT I. MEMÒRIA (Diagnosi)



Desembre 2021



Ajuntament de
Castell-Platja d'Aro



CRÈDITS

Direcció facultativa

Jordi Espriu
Cap de l'Àrea d'Acció Territorial i Medi Ambient
Ajuntament de Castell – Platja d'Aro

Equip redactor

MCRIT SL

ÍNDEX

DOCUMENT I. MEMÒRIA.....	5
1. INTRODUCCIÓ	6
1.1. JUSTIFICACIÓ DE LA REDACCIÓ	6
1.2. ANTECEDENTS.....	6
1.2.1. Àmbit internacional	6
1.2.2. Àmbit europeu	7
1.2.3. Àmbit estatal.....	9
1.2.4. Àmbit català.....	10
1.2.5. Àmbit supramunicipal.....	15
1.2.6. Àmbit municipal.....	16
1.3. OBJECTIUS DE L'ESTUDI.....	18
2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA	19
2.1. SITUACIÓ GEOGRÀFICA, ESTRUCTURA TERRITORIAL I MORFOLOGIA.....	19
2.2. ANÀLISI DEMOGRÀFICA.....	21
2.3. ANÀLISI ECONÒMICA.....	25
2.4. PARC DE VEHICLES I DADES DE MOTORITZACIÓ	27
2.5. CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES	29
3. LA MOBILITAT DE LES PERSONES A CASTELL-PLATJA D'ARO	31
3.1. ENQUESTA DE MOBILITAT ALS RESIDENTS DE CASTELL-PLATJA D'ARO	31
3.2. ENQUESTA DE MOBILITAT ALS TURISTES DE CASTELL-PLATJA D'ARO	36
4. XARXES	45
4.1. LA MOBILITAT A PEU.....	45
4.1.1. Oferta.....	45
4.1.2. Demanda.....	53
4.2. LA MOBILITAT EN BICICLETA	57
4.2.1. Oferta.....	57
4.2.2. Demanda.....	69
4.3. LA MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC.....	71
4.3.1. Oferta.....	71
4.3.2. Demanda.....	80
4.4. LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT	81
4.4.1. Oferta.....	81
4.4.2. Demanda.....	90
5. APARCAMENT	115
5.1. ANÀLISI	115
5.1.1. Oferta.....	115
5.1.2. Demanda.....	122
6. EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT.....	130
6.1. MEDI AMBIENT	130
6.1.1. Contaminació acústica.....	130
6.1.2. Contaminació atmosfèrica.....	132
6.2. ORDENANCES MUNICIPALS DE MOBILITAT	133
7. CONCLUSIONS	135
7.1. CONCLUSIONS DE L'ANÀLISI TERRITORIAL.....	135
7.2. CONCLUSIONS DE LA XARXA DE VIANANTS.....	135
7.3. CONCLUSIONS DE LA XARXA DE BICICLETES	136
7.4. CONCLUSIONS DE LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC.....	136

7.5. CONCLUSIONS DE LA XARXA DE VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT	136
7.6. CONCLUSIONS DE L'APARCAMENT	137

DOCUMENT I. MEMÒRIA

1. INTRODUCCIÓ

1.1. Justificació de la redacció

La Llei 9/2003, del 13 de juny, de la mobilitat, 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 (PMU). El propòsit bàsic de la Llei 9/2003 és millorar l'accessibilitat tot minimitzant els impactes negatius del transport.

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, estableix el requisit d'elaborar plans de mobilitat urbana en aquells municipis que hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers. Aquest darrer punt està determinat per dues normes:

- La Llei municipal i de règim local de Catalunya, que estableix l'obligatorietat de donar servei de transport col·lectiu urbà en els municipis que siguin capital de comarca o tinguin més de 50.000 habitants.
- Els plans directors de mobilitat que, en aquells àmbits on estiguin aprovats, podran establir requisits addicionals.

Per tant, Castell-Platja d'Aro no està obligat a elaborar el Pla de Mobilitat Urbana. Ara bé, la suma de població resident i flotant (amb pics de 100.000 habitants) durant els mesos d'estiu genera un escenari de màxima demanda que cal gestionar, tot intentant minimitzar les externalitats negatives que produeix i, a la vegada, resoldre les necessitats individuals de desplaçament. Per tant, es considera que la redacció d'aquest pla esdevé una eina necessària per planificar i coordinar la gestió de la mobilitat en el municipi, donades les seves especials dinàmiques funcionals estacionals.

La redacció del Pla de Mobilitat Urbana de Castell-Platja d'Aro s'emmarca, doncs, dins de la Llei 9/2003 de 13 de juny, de la mobilitat, i en coherència amb les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) i l'estratègia espanyola de mobilitat sostenible.

1.2. Antecedents

1.2.1. Àmbit internacional

24^a Conferència de les Parts (COP24) de la Convenció marc de les Nacions Unides sobre Canvi Climàtic (UNFCC)

Des que va entrar en vigor el Conveni marc de les Nacions Unides sobre el canvi climàtic, les parts en la Cimera –els països que han ratificat, acceptat o aprovat el tractat o s'hi han adherit- es reuneixen anualment en la Conferència de les Parts (coneguda com a COP, les sigles en anglès: Conference of the Parties). L'objectiu d'aquestes cimeres és impulsar i supervisar l'aplicació del Conveni i continuar les converses sobre la manera més indicada d'abordar el canvi climàtic. Les successives decisions adoptades per les COP en els seus períodes de sessions constitueixen a un conjunt de normes per a l'aplicació pràctica i eficaç del Conveni.

En el cas d'aquesta conferència, els participants van acordar posar en funcionament les normes de l'Acord de París a partir de 2020. L'acord, signat a París l'any 2016 i adoptat per 195 països, estableix mesures per a la reducció de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle. Els grans objectius de l'acord de París són:

- a. Mantenir l'augment de la temperatura mitjana global en una mica menys de 2 °C per sobre dels nivells preindustrials, tot i seguir fent esforços per arribar a limitar dit augment de temperatura a menys d'1,5 °C per sobre de dits nivells preindustrials, reconeixent que això reduiria significativament els riscos i els impactes sobre el canvi climàtic;
- b. Augmentar la capacitat d'adaptació als efectes adversos del canvi climàtic, fomentant l'adaptació al clima, i assolir un desenvolupament que sigui baix en emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, de manera que no amenaci la producció d'aliments;
- c. Adaptar els fluxos financers per a fer-los compatibles amb un camí que porti cap a unes baixes emissions de gasos amb efecte d'hivernacle i fer que el desenvolupament sigui amistós amb el clima.

Conveni marc de les Nacions Unides sobre el canvi climàtic

Aprovat el 9 de maig de 1992, l'objectiu del Conveni és l'estabilització de les concentracions de gasos amb efecte d'hivernacle a l'atmosfera a un nivell que eviti interferències antropogèniques perilloses en el sistema climàtic.

El Conveni estableix una sèrie de principis que han de respectar totes les Parts a l'hora d'adoptar les mesures encaminades a complir l'objectiu:

- La protecció del sistema climàtic en benefici de les generacions presents i futures.
- Les responsabilitats comunes però diferenciades de les Parts. Com a conseqüència, els països desenvolupats han de prendre la iniciativa.
- El principi de precaució, principi pel qual la falta de certesa científica total no ha d'utilitzar-se per posposar les mesures de mitigació del canvi climàtic si hi ha una amenaça de dany greu.
- El dret al desenvolupament sostenible de les Parts.
- La cooperació per a la promoció d'un sistema econòmic internacional obert i propici al creixement econòmic i al desenvolupament sostenible de totes les Parts.

Segon període de compromís del Protocol de Kyoto

El protocol de Kyoto és un protocol de la Convenció marc de les Nacions Unides sobre el Canvi Climàtic que té per objectiu reduir les emissions de sis gasos amb efecte d'hivernacle que causen l'escalfament global. El protocol va acordar la reducció de, com a mínim, un 5% de les emissions d'aquests gasos en el període 2008-2012 respecte a les xifres de 1990.

L'acord es va estendre fins el 2020 amb la signatura del Segon Període de Kyoto en el marc de la Conferència contra el canvi climàtic de Doha (COP18). L'objectiu era donar temps a l'organisme per elaborar un nou acord que substituís, a partir de 2020, les mesures proposades en el primer document. En l'acord es va comunicar la intenció de reduir les emissions de GEH de l'ONU al 20% respecte a l'any 1990. No obstant això, aquest procés va denotar un feble compromís dels països industrialitzats a la darrera cimera a Doha.

1.2.2. Àmbit europeu

Directives 2003/87/CE i 2009/29/CE

Aquest document (2003) estableix un règim per al comerç dels drets d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle en el conjunt de la comunitat europea. El 2009 es va modificar amb l'objectiu de perfeccionar i ampliar el règim comunitari del comerç d'emissions.

La nova directiva va establir, entre d'altres, la reducció del 21% de les emissions pels sectors industrial i energètic abans del 2020.

Paquet legislatiu d'energia i clima

El Consell de la Unió Europea va adoptar l'abril de 2009 el paquet d'energia i clima, on es concreten un conjunt de mesures amb el propòsit d'assolir, en l'horitzó 2020, els següents objectius:

- Reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle en un 20%.
- Millorar l'eficiència energètica en un 20%.
- Incrementar l'ús d'energies renovables en un 20% sobre el consum energètic de la Unió Europea.

El paquet també conté mesures relacionades amb els esforços que ha de fer cada estat membre per reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle en sectors com el transport, l'agricultura o els residus.

Estratègia Europa 2020

Aquesta estratègia hauria de permetre, en l'horitzó 2020, assolir un creixement intel·ligent (a través dels coneixements i de la innovació), sostenible (basat en una economia més verda, més eficaç en la gestió dels recursos si més competitiva) i integrador (orientat a reforçar l'ocupació, la cohesió social i territorial).

Així, estableix cinc objectius clau que la UE ha d'aconseguir al final de la dècada en els àmbits de l'ocupació, l'educació, investigació i innovació, integració social i reducció de la pobresa, i canvi climàtic i energia:

- Assolir una taxa d'ocupació del 75% de la població d'entre els 20 i els 64 anys.
- Invertir el 3% del PIB de la UE en I+D.
- Reduir un 20% les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, augmentar un 20% les energies renovables i augmentar un 20% l'eficiència energètica.
- Reduir la taxa d'abandonament escolar per sota del 10% i augmentar fins al 40% la taxa de titulats d'ensenyament superior entre els 30 i els 40 anys.
- Lluitar contra la pobresa i l'exclusió social.

Estratègia Europea d'Adaptació al Canvi Climàtic

En la comunicació COM (2013) 216 de la Comissió Europea fa esment a la necessitat d'impulsar una estratègia d'adaptació que abasti al conjunt de la UE. L'estratègia té en compte els efectes mundials del canvi climàtic com, per exemple, les alteracions de les cadenes de subministrament o les dificultats per accedir als subministres de matèries primeres, energia i aliments, i les seves repercussions a la UE.

- La finalitat general de l'estratègia és contribuir a una Europa més resilient al clima. Les principals actuacions que recull el document són:
- Instar a tots els Estats membres a adoptar estratègies exhaustives d'adaptació.
- Facilitar el finançament de LIFE per donar suport a la creació de capacitats i accelerar les mesures de adaptació a Europa (2013 – 2020).
- Introduir l'adaptació en el marc del pacte entre alcaldes (2013/2014).
- Remeiar el dèficit de coneixement.
- Convertir Climate-ADAPT en la finestra única d'informació sobre l'adaptació a Europa.

- Facilitar la reducció de l'impacte del canvi climàtic de la política agrícola comuna (PAC), la política de cohesió i la política pesquera comú (PPC).
- Garantir infraestructures més resistents.
- Promoure assegurances i productes financers per a les decisions sobre inversions i empreses resistents.

1.2.3. Àmbit estatal

Estratègia Espanyola de Canvi Climàtic i Energia Neta 2007 – 2012 – 2020

L'Estratègia Espanyola de Canvi Climàtic i Energia Neta 2007-2012-2020 (EECCCL) és l'instrument marc que defineix els àmbits i sectors on adoptar polítiques i mesures per a mitigar el canvi climàtic, pal·liar els seus efectes adversos i possibilitar el compliment dels compromisos internacionals adquirits en matèria de canvi climàtic. Forma part de l'Estratègia espanyola de desenvolupament sostenible i pren com a referència l'Estratègia espanyola per al compliment del Protocol de Kyoto aprovada el 2004.

Llei 1/2005, de 9 de març, per la qual es regula el règim del comerç de drets d'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle

Estableix la regulació del comerç de drets d'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle per fomentar la reducció d'aquests gasos d'una forma eficaç i econòmicament eficient. La Llei trasllada a la legislació espanyola la directiva 2003/87/CE del Parlament Europeu.

Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC)

El PNACC s'elabora com a marc per a la coordinació entre administracions públiques per a les activitats d'avaluació d'impactes, vulnerabilitat i adaptació al canvi climàtic. Entre els seus objectius específics inicials hi ha desenvolupar i aplicar mètodes i eines per avaluar els impactes, la vulnerabilitat i l'adaptació al canvi climàtic en diferents sectors socioeconòmics i sistemes ecològics a Espanya, i promoure la participació entre tots els agents implicats en els diferents sectors/sistemes, amb l'objecte d'integrar en les polítiques sectorials l'adaptació al canvi climàtic.

Llei 7/2021, de 20 de maig, de Canvi Climàtic i Transició Energètica

Aprovada per la Comissió de Transició ecològica i Repte Demogràfic del Congrés dels Diputats, estableix el compliment per part de l'Estat Espanyol dels objectius de l'Acord de París firmats per Espanya el 22 d'abril de 2016. Per arribar a aquests objectius, es pretén facilitar la descarbonització de l'economia Espanyola mitjançant la transició cap a un model circular, que garanteixi l'ús racional i solidari dels recursos, que promogui l'adaptació als impactes del canvi climàtic i la implantació d'un model de desenvolupament sostenible que generi llocs de treball i una reducció de les desigualtats.

Presenta com obligació que els municipis de més de 50.000 i els territoris insulars estableixin zones de baixes emissions no més tard de 2023 i fixa que qualsevol mesura que suposi una regressió de les zones de baixes emissions ja existents haurà de tenir un informe previ de les Administracions estatals o autonòmiques competents en matèria de protecció del medi ambient. També, aquest avantprojecte indica que aquests municipis i territoris insulars impulsin mesures de mobilitat elèctrica compartida. Les ciutats de més de 20.000 habitants i que presentin greus problemes de contaminació, les quals sobrepassin els límits perjudicials per a la salut estipulats al Reial Decret 102/2011, es veuran obligats a executar les mateixes mesures que els municipis de més de 50.000 habitants. Els municipis que compleixen amb els estàndards saludables hauran d'emprendre mesures menys agressives per mantenir l'estat actual de nivell de contaminants baix.

Per arribar a una mobilitat sostenible, l'avantprojecte manté que totes les administracions han d'adoptar mesures per arribar a 2050 amb un parc de turismes i vehicles comercials lleugers sense emissions directes de CO₂. S'adoptaran les mesures necessàries, d'acord amb la normativa europea, per a que els turismes i vehicles comercials lleugers, excloent els vehicles matriculats històrics i els no destinats a usos comercials, redueixin paulatinament les seves emissions de manera que no més tard de l'any 2040 siguin vehicles d'emissions de 0gCO₂/km.

L'avantprojecte manté les dues grans referències temporals per reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle (GEI), introduir energies renovables i ser més eficients en l'ús de l'energia.

1.2.4. Àmbit català

Pla Energia i Canvi Climàtic 2012 – 2020

Aprovat pel Govern en data 9 d'octubre de 2012, i seguint els preceptes de la UE de reducció de les seves emissions de gasos d'efecte hivernacle en un 20% per l'any 2020 en relació a l'any 1990, fixa els següents objectius:

- Reduir en un 20% el consum d'energia l'any 2020 respecte un escenari tendencial (concretament preveu la reducció del 20,7%)
- Assolir la participació de les energies renovables en el consum brut d'energia final en un 20% l'any 2020
- Augmentar la participació de les energies renovables en el consum energètic del sector transport fins al 10% l'any 2020. Preveu unes quotes de penetració del vehicle elèctric a Catalunya per tipologia de vehicle (híbrids o elèctrics purs) l'any 2020.

El Pla constata que el sector del transport és a Catalunya el més consumidor d'energia final, amb un 41,0% del total, seguit de la indústria amb un 26,9%. En aquesta línia indica que en els propers anys cal equilibrar els següents objectius:

- Garantir la seguretat i qualitat del subministrament.
- Establir un model competitiu econòmicament, i amb menys dependència exterior.
- Respectar el medi ambient.
- Un pes més gran de les energies renovables.
- Reduir el consum dels combustibles fòssils.
- Millorar l'eficiència en la utilització de l'energia.

Estratègia catalana d'adaptació al canvi climàtic 2013-2020

Després de constatar que el canvi climàtic és un fet real i confirmat, així com exposant diferents afectacions d'aquest fet tant a Catalunya com al món, es planteja la Estratègia Catalana d'Adaptació al Canvi Climàtic (en endavant, ESCACC). Dins la estratègia, es plantegen diferents vies d'actuació, i una d'elles és remarcar les principals afectacions dins els diferents sectors. Un d'aquests sectors és la mobilitat, per la que la ESCACC planteja que caldrà prendre en consideració:

- Futures afectacions a la xarxa viària per esllavissades o per episodis de pluges intenses.
- Afectacions en el transport ferroviari, sobretot per episodis meteorològics extrems. Implicacions econòmiques per reparació de desperfectes, implicacions sobre sectors econòmics productius o afectacions socials.
- Afectacions a la seguretat viària, tot i que l'asfaltat es considera de qualitat i resistent als canvis de temperatura o a la forta intensitat de les tempestes.

- Afectacions en el transport aeri i marítim i en les infraestructures costaneres, que veuran com l'augment de la freqüència dels fenòmens meteorològics extrems seran la principal causa de suspensió d'operacions en el trànsit aeri i en el transport marítim.

Tercer informe sobre el canvi climàtic a Catalunya (2016)

El Tercer informe sobre el canvi climàtic a Catalunya (TICCC) analitza l'estat del clima i la seva evolució recent i futura a Catalunya, tant des del punt de vista de les seves bases científiques com en relació als diversos subsistemes naturals i sectors socioeconòmics. L'informe fa un diagnòstic de la situació sobre quatre aspectes: les bases científiques del canvi climàtic; els sistemes naturals (impactes, vulnerabilitat i adaptació); sistemes humans (impactes, vulnerabilitat, adaptació i mitigació); i la governança i gestió del canvi climàtic.

Quant a transport, mobilitat i logística, l'article fa un seguit de recomanacions com:

- L'incentiu econòmic de la substitució de la flota vehicular per vehicles amb motor tèrmic d'etiqueta ambiental superior i per vehicles híbrids i elèctrics, especialment en flotes públiques o d'empreses.
- La restricció i la regulació de l'accés dels vehicles amb més impacte (amb prohibició i/o pagament de tarifa), mitjançant taules de diàleg i consens amb els actors implicats.
- El desenvolupament de mesures de gestió ambiental del trànsit a l'accés a les ciutats principals (com ara la velocitat variable o els carrils d'alta ocupació sense grans inversions en infraestructures) i d'una política tarifària d'aparcament a les ciutats.
- La creació d'una infraestructura segura per a mitjans de transport no motoritzats dins dels municipis i principalment entre els municipis adjacents i els llocs de treball situats a la perifèria (com ara als polígons industrials).
- L'adopció de mesures de prioritat de pas en el cas del transport públic de superfície per a fer-lo més competitiu respecte del vehicle privat (com ara la coordinació semaforica o la restricció d'aparcament al voltant de les parades).
- La potenciació de la motocicleta elèctrica mitjançant ajudes públiques per a la substitució de les motocicletes de motor tèrmic i el foment de la R+D+I per al desenvolupament d'aquest tipus de vehicles en empreses nacionals.
- La restricció d'espai viari al vehicle privat per mitjà de la creació de vies de circulació amb prou capacitat per al trànsit de pas.

Nova agenda urbana 2030

També coneguda com la "Declaració de Quito sobre Ciutats i Assentaments Humans Sostenibles per a Tothom", la nova agenda urbana impulsada per l'Assemblea General de les Nacions Unides cerca l'assoliment d'un model de desenvolupament urbà que sigui sostenible des de les vessants social, ambiental i econòmica.

L'Agenda Urbana de Catalunya és l'eina que permet potenciar i afrontar els reptes que planteja la creixent urbanització. El principis de l'Agenda Urbana catalana són:

- L'Agenda 2030 com a marc de referència: el document incorpora 8 dels objectius establerts en l'Agenda per al Desenvolupament Sostenible 2030: a) Aconseguir que les ciutats i els assentament humans siguin inclusius, segurs, resilents i sostenibles; b) Fi de la pobresa; c) Salut i benestar; d) Aigua neta i sanejament; e) Energia neta i assequible; f) Indústria, innovació, infraestructures; g) Consum i producció responsables; h) Acció pel clima.
- Dimensió territorial: l'àmbit d'actuació té en compte les grans conurbacions del país i la particular configuració nodal del territori sobre el qual descansa l'àrea metropolitana.

- Sostenibilitat econòmica, ambiental i social: abundar en les polítiques de sostenibilitat social, la sostenibilitat ambiental (transformació del model energètic) i la sostenibilitat econòmica (els avantatges de la concentració urbana).
- Governança compartida: la implicació de tots els actors i agents que influeixen amb les seves decisions en la ciutat i el territori.

Llei 16/2017, d'1 d'agost, del canvi climàtic

La Llei 16/2017, d'1 d'agost, del canvi climàtic té com a finalitats reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle i afavorir la transició cap a una economia neutra en emissions.

La Llei persegueix cinc finalitats:

- Aconseguir que Catalunya redueixi les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH) i afavorir la transició cap a una economia baixa en carboni.
- Reforçar i ampliar les estratègies i els plans que s'han elaborat durant els darrers anys.
- Promoure i garantir la coordinació de totes les administracions públiques catalanes, i fomentar la participació de la ciutadania, dels agents socials i dels agents econòmics.
- Esdevenir un país capdavanter en la investigació i aplicació de noves tecnologies, i reduir la dependència energètica de Catalunya de recursos energètics externs.
- Fer visible el paper de Catalunya al món, tant en els projectes de cooperació com en la participació en els fòrums globals de debat sobre el canvi climàtic.

La Llei està afectada per la sentència de 20 de juny de 2019 del Tribunal Constitucional que ha anul·lat la disposició addicional primera, la qual preveia reduir un 40% les emissions de GEH per al 2030, un 65% de cara al 2040 i un 100% per al 2050 en relació a 1990. Per tant, cal assumir els esforços de reducció d'emissions difuses d'acord amb els criteris de repartiment d'esforços europeus: reducció del 32% d'emissions GEH l'any 2030 respecte el 2005 (nous criteris de la Comissió Europea).

Directrius Nacionals de Mobilitat

Les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) constitueixen el marc per l'aplicació dels objectius de mobilitat fixats per la Llei de mobilitat 362/2006. Tenen naturalesa de pla territorial sectorial i s'han de revisar, com a mínim, cada sis anys.

La funció de les directrius nacionals de mobilitat és configurar un filtre entre la diagnosi de la situació actual dins l'àmbit corresponent i el programa d'actuacions derivat del Pla de mobilitat.

Aquestes directrius es basen en 6 principis fonamentals:

- Configurar un sistema de transport més eficient per a millorar la competitivitat del sistema productiu nacional
- Augmentar la integració social tot aportant una accessibilitat més universal.
- Incrementar la qualitat de vida i millorar les condicions de salut dels ciutadans.
- Millorar la qualitat de salut dels ciutadans.
- Aportar més seguretat en matèria de desplaçaments.
- Establir unes pautes de mobilitat més sostenibles
- A més hi ha 3 directrius corresponents als escenaris de futur:
- Incorporar en la planificació urbanística criteris que permetin reduir la mobilitat i garantir l'accessibilitat sense restar competitivitat.
- Potenciar modes de transport més sostenibles i segurs. En el cas de viatgers, el transport públic, a peu i amb bici. Per a les mercaderies, el transport en ferrocarril i el transport marítim.
- Millorar l'eficiència i la seguretat de cada mode de transport

Estratègia pel desenvolupament sostenible de Catalunya 2026

El Govern de la Generalitat de Catalunya ha aprovat l'Estratègia per al desenvolupament sostenible de Catalunya en l'horitzó 2026 amb l'objectiu de garantir la transició de Catalunya cap a una economia segura, eco eficient i de baix contingut en carboni, basada en l'eficiència, en el consum de recursos i en la minimització dels impactes sobre la salut i el medi a Catalunya i al món.

La concreció i la quantificació dels objectius estratègics i el càlcul de les externalitats dels principals processos productius que es duen a terme a Catalunya fan que l'estratègia esdevingui un instrument eficaç de prospectiva i alerta de gran interès per a la presa de decisions i fonamenta la millora de la productivitat de l'economia catalana a través de la reducció de les externalitats. Les principals línies estratègiques que caldrà prendre en consideració són:

- LE 1.3 Coordinar i integrar efectivament la conservació de la biodiversitat
- LE 2.1 Reorientar el model de producció i consum energètic prioritant la baixa intensitat energètica i baixa emissió de carboni i maximitzar l'estalvi i l'eficiència energètica, a fi de fer front al canvi climàtic.
- LE 3.1 Incrementar de manera efectiva la quota modal del transport sostenible de mercaderies i persones per minimitzar-ne l'impacte socioambiental i econòmic
- LE 3.2 Establir les condicions tècniques i logístiques adequades per garantir un increment determinat de l'electrificació del transport: vehicles elèctrics, transport sobre rails, etc.

Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006 – 2026 (PITC)

Té un estatus de pla territorial sectorial d'acord amb la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial, i de pla específic a l'efecte d'allò que estableix la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat. Aquest pla defineix les següents directrius a seguir; millorar l'accessibilitat dels diferents àmbits funcionals del territori, reduint els costos socials i ambientals, a través no tan sols de les infraestructures i serveis de transport, sinó també els processos de planificació i gestió. A més té com a objectiu general, desenvolupar un sistema de transport organitzat com a xarxa integrada i multimodal, segur i sostenible, ambientalment responsable, equilibrat socialment i viable econòmicament, obert en la fase de seguiment a la col·laboració i participació institucional i ciutadana.

El pla territorial sectorial contempla les iniciatives de desdoblament de l'Anella de les Gavarres (C-65: desdoblament entre Girona i Llagostera. C31: desdoblament entre Platja d'Aro i Torrent. C-66: desdoblament entre Torrent i Medinyà), la construcció del tren-tramvia Sant Feliu de Guixols-Girona, i la posada en marxa d'un corredor de transport públic col·lectiu a l'entorn de les Gavarres.

Pla de transport de viatgers a Catalunya, 2020 (PTVC).

És el Pla territorial sectorial que defineix les directrius i les línies d'actuació per als propers anys en relació amb l'oferta dels serveis de transport públic a Catalunya i la gestió del conjunt del sistema. Té caràcter de pla territorial sectorial, d'acord amb la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial, i de pla específic de mobilitat a l'efecte d'allò que estableix la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

Quant a la xarxa ferroviària, els objectius aplicables a les comarques gironines, serien els següents:

Un cop posat en funcionament el servei d'alta velocitat ferroviària amb les estacions Figueres-Vilafant i Girona caldrà, un cop consolidada la demanda d'aquest servei, adequar l'estructura que han de tenir

els serveis convencionals que comuniquen les Comarques Gironines i la Regió Metropolitana de Barcelona a partir del manteniment i millora de l'oferta actual i la potenciació de les comunicacions de curt recorregut entre les diverses poblacions de la demarcació de Girona amb l'establiment d'un nou sistema de rodalies que permeti una comunicació i una coordinació adequades amb els serveis de rodalia de Barcelona.

La millora del servei ferroviari de curt recorregut a Girona s'estructura també sobre la millora de l'oferta combinada amb l'autobús i la integració tarifària del mode ferroviari, millorant la prestació del conjunt del servei de transport públic de rodalia de Girona.

La implantació d'aquests serveis ferroviaris es preveu de manera coordinada amb els serveis d'autobús. La potenciació de la xarxa de serveis d'autobús permetrà donar cobertura a les franges horàries no suficientment ateses pels serveis ferroviaris i garantir l'accés en transport públic a la nova configuració de serveis ferroviaris, amb la previsió d'incrementar els serveis d'aportació.

Pla Estratègic de la Bicicleta (PEB) de Catalunya (2008-2012)

La Llei de la mobilitat 9/2003, de 15 de juny, determina la visió global de la mobilitat com un sistema que dona prioritat als modes de transport més sostenibles, com la bicicleta. És per això que el Departament de Política Territorial i Obres públiques va impulsar un document amb línies estratègiques per establir eines efectives de planificació, desenvolupat per promoure la bicicleta com a mode de transport, lleure, esport i turisme.

El document defineix 9 línies estratègiques que afecten a tot el territori català.

Pla d'Acció per al Desplegament d'Infraestructura dels Vehicles Elèctrics a Catalunya 2016-2019

El Pla Estratègic per al desplegament d'Infraestructura de Recàrrega per als Vehicles Elèctrics (PIRVEC) 2016-2019 té per objectiu convertir Catalunya en un país atractiu per al vehicle elèctric a través de la garantia de subministrament energètic als usuaris i al parc de vehicles que està de pas per la xarxa viària catalana.

Per aconseguir-ho, el PIRVEC 2016-2019 preveu la instal·lació de punts de recàrrega vinculats, estacions de recàrrega semiràpida i estacions de recàrrega ràpida, comptant amb una dotació de 5,8 milions d'euros.

Pla Estratègic de Seguretat Viària de Catalunya (PESV) 2014 – 2020

L'objectiu principal d'aquest pla és la reducció del nombre de morts en accidents de trànsit en un 50% respecte del 2010. Aquest objectiu principal es basa en 6 objectius estratègics:

1. Protegir els usuaris de la mobilitat i control eficaç de les conductes de risc
2. Impulsar un espai continu de seguretat viària (zones urbanes i interurbanes)
3. Involucrar i coordinar entitats públiques i privades en la millora de la mobilitat segura
4. Disposar de les estructures, instruments i mecanismes de gestió de seguretat viària que permetin la consecució de resultats
5. Facilitar l'aprenentatge de la mobilitat segura al llarg del cicle vital
6. R+D+i a la seguretat viària.

1.2.5. Àmbit supramunicipal

Pla Territorial Parcial de les comarques de Girona

El Pla recull la necessitat d'un sistema de transport col·lectiu de distribució que integri els àmbits costaners de Sant Feliu de Guíxols, Palamós i Palafrugell, vinculat a les propostes a estudiar de tren-tramvia del PITC entre Flaçà i la Costa Brava central pel nord i entre Girona i Sant Feliu de Guíxols pel sud. A més a més, el Pla recomana que es redacti un pla especial de mobilitat que integri els municipis d'aquest àmbit i els de Sant Feliu de Guíxols, Santa Cristina d'Aro i Castell-Platja d'Aro.

El Pla proposa per a cadascun dels nuclis de població i per a l'escenari 2026, un paper territorial determinat en funció de les seves característiques. A l'àmbit es recullen diferents propostes de millora de les infraestructures de mobilitat, com la proposta a estudiar de tren tramvia inclosa al PITC entre Girona i el marc comarcal, així com la necessitat d'un sistema de transport col·lectiu de distribució del sistema ferroviari que integri els àmbits costaners de Sant Feliu de Guíxols, Palamós i Palafrugell. Respecte la xarxa viària es proposa la continuació del condicionament i desdoblament de la C-31. A més a més, el Pla recomana que es redacti un pla especial de mobilitat que integri els municipis d'aquest àmbit i els de Calonge i Palamós.

Pla Director de la Mobilitat de les Comarques Gironines

Els principals trets dels objectius generals del Pla director de Mobilitat de les comarques gironines són:

- Competitivitat
- Integració social
- Qualitat de vida
- Salut
- Seguretat
- Sostenibilitat

Per altra banda, els objectius bàsics dels eixos d'acció d'aquest Pla Director de Mobilitat són: aturar l'increment de la distància mitjana de recorregut a l'àmbit, així com estendre la planificació de la mobilitat sostenible a totes les zones del territori on és necessari; garantir una xarxa d'infraestructures interurbanes ben connectada i segura per a tots els modes de transport; regular l'ús del vehicle privat en els desplaçaments; donar una millor oferta ferroviària i garantir que aquesta funcionarà com una sola xarxa i ampliar la cobertura horària en els serveis ferroviaris que ho precisin; garantir un transport públic de superfície de qualitat i ràpid que el faci competitiu vers el vehicle privat; potenciar un sistema logístic eficient i minimitzar els costos unitaris del transport de mercaderies; garantir l'accés amb transport públic i amb mitjans no motoritzats als centres generadors de mobilitat a les comarques gironines, juntament amb la disminució de l'ús del vehicle privat en la mobilitat ocupacional; la reducció del consum d'energia provinent dels combustibles fòssils, de les emissions dels gasos efecte hivernacle i dels contaminants de l'aire produïts pel sistema de transports i garantir la participació i implicació de tots els agents als quals afecta la mobilitat a les comarques gironines.

Pel que fa a Castell-Platja d'Aro, el Pla Director proposa millores en les connexions bus-tren com la que enllaça Palafrugell, Palamós, Platja d'Aro, Sant Feliu de Guíxols i els nuclis intermedis. També contempla l'enllaç amb l'estació de Caldes de Malavella, amb la creació de serveis d'aportació i millora de la freqüència de les línies existents. Finalment, hi ha prevista una ampliació de la xarxa de vies verdes del Baix Empordà, que afecta a Castell d'Aro, Palafrugell i la Pera.

1.2.6. Àmbit municipal

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Castell-Platja d'Aro (2009)

El Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Castell-Platja d'Aro va ser aprovat el 2009, adaptat a les previsions de la Llei 2/2002 d'urbanisme, de 14 de març. És l'instrument d'ordenació urbanística integral del territori municipal.

El Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya i el Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines preveuen un seguit d'actuacions que tenen un fort impacte en la mobilitat a Platja d'Aro i als seus voltants.

Pel que fa les infraestructures ferroviàries, destaca el projecte de tramvia de Les Gavarres. Tot i que el traçat definitiu encara no està fixat, és possible que es planifiqui la construcció d'una línia circular que connecti els municipis del sistema urbà de Girona amb els municipis de la costa (anella de Les Gavarres). En aquest cas, el municipi de Castell-Platja d'Aro tindria serveis de transport ferroviari. A part d'aquest projecte, no hi ha cap projecte ferroviari que afecti directament Castell-Platja d'Aro ja que no disposa de xarxa ferroviària.

També, preveu la connexió de les dues vies verdes, és a dir, la ruta del Carrilet i la ruta del Ferro i del Carbó. Concretament, es connectaran els municipis d'Olot i de Sant Joan de les Abadesses. Així, es crearà un itinerari continu entre Ripoll i Sant Feliu de Guíxols, passant per Castell-Platja d'Aro.

Agenda 21 Local de Castell-Platja d'Aro

La Carta d'Aalborg es considera el punt de partida per impulsar processos d'Agenda 21 Local, des de les administracions locals, ja que en ella es recullen els principis de la Conferència de Rio.

Al juny de 1998, des del l'Àrea de Medi Ambient de la Diputació de Girona, es crea el Programa de suport a la redacció de Plans d'Acció Local per a la Sostenibilitat (PALS). Aquest programa té la finalitat de difondre i promoure els principis de sostenibilitat, subscrits a la Carta d'Aalborg i a la Campanya de Ciutats Europees Sostenibles, entre els municipis de les comarques gironines. L'objectiu final de la Diputació de Girona és ajudar a posar en marxa els processos d'Agenda 21 Local mitjançant el suport a la redacció dels Plans d'Acció Local per a la Sostenibilitat (d'ara endavant PALS).

A partir de 2004, els Ajuntaments de Santa Cristina d'Aro i Castell-Platja d'Aro s'adhereixen a la Carta d'Aalborg prenent el compromís d'implantar la seva Agenda 21.

De les línies estratègiques que segueix, la primera (vertebració del territori, preservació del paisatge i gestió dels riscos) conté un programa d'actuació de la millora de la mobilitat i de l'accessibilitat, el qual té els objectius següents:

- Millorar la mobilitat en vehicle a motor a partir de:
 1. La instal·lació d'elements pacificadors en determinades zones on encara es detecta excessiva velocitat
 2. L'ampliació de voreres als carrers "cul de sac" perpendiculars al passeig marítim
 3. L'ampliació dels garatges particulars per millorar l'accés
 4. L'adequació d'una àrea per l'aparcament de camions, autobusos discrecionals i autocaravanes
 5. La promoció del cotxe compartit (carpooling)
- Millorar la mobilitat a peu a partir de les mesures:
 1. Ampliació de l'espai urbà dedicat als vianants mitjançant l'ampliació de voreres i la senyalització de zones 30

2. Instal·lació de plataformes i passos de vianants elevats
 3. Millora de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques
 4. Creació de camins escolars i itineraris segurs per als escolars
 5. Implantació del "bus a peu" a les escoles
 6. Continuitat entre les zones urbanes i la xarxa de senders existent
 7. Correcta implantació del camí ral entre Castell d'Aro i Platja d'Aro
 8. Millora de la seguretat dels vianants en vies interurbanes
- Millorar la mobilitat en bicicleta
 1. Donar continuïtat al carril bici de Platja d'Aro cap a Calonge
 2. Donar continuïtat a Platja d'Aro i s'Agaró fins a les rutes cicloturístiques
 3. Establir zones 30 als carrers entre l'avinguda s'Agaró i el passeig marítim
 4. Aclarir la possibilitat de pas de bicicletes pel passeig marítim
 - Afavorir l'ús del transport col·lectiu a partir de les següents mesures:
 1. El disseny atractiu i simple dels horaris de l'autobús
 2. La difusió dels horaris del transport públic
 3. L'adequació de les parades que ho necessitin
 4. La possibilitat d'implantació del transport a demanda
 5. Privatitzar el transport en motiu d'activitats realitzades per l'Ajuntament
 6. Treballar perquè el tramvia de les Gavarres sigui una realitat
 7. Concedir llicència de taxis de temporada
 8. Transmetre als escolars la importància de la mobilitat sostenible

Pla d'Acció per l'Energia Sostenible de Castell-Platja d'Aro (2014)

El PAES és un **document estratègic de planificació energètica local**. Conté les accions que cada ens local ha de dur a terme per superar els objectius de la Comissió Europea, de reduir les emissions de CO2 en més del 20% per l'any 2020 al seu municipi. Recull els documents estratègics i estudis fets al municipi com ara: l'Agenda 21 / Auditoria ambiental, plans directors, PAES etc.

L'abril de 2012, el Ple de l'ajuntament va aprovar l'adhesió Pacte d'Alcaldes. El pla d'acció associat (PAES) es va aprovar al Ple municipal l'any 2014, i és d'aplicació fins l'any 2020.

Els objectius principals d'aquest pacte són:

- L'acceleració de la descarbonització dels seus territoris.
- L'enfortiment de la capacitat d'adaptació als efectes del canvi climàtic.
- L'accés a una energia segura, sostenible i assequible a la ciutadania.

En matèria de mobilitat, les accions a dur a terme són, entre d'altres:

- La creació de carrils bici segons la demanda existent
- La instal·lació de punts de recàrrega de vehicles elèctrics
- La redacció d'un pla de mobilitat urbana

1.3. Objectius de l'estudi

Aquest estudi de mobilitat pretén ser l'instrument que defineix les actuacions per garantir una mobilitat sostenible i segura de les persones de la ciutat. Els objectius de l'estudi seran, doncs, els següents:

- a) Configurar un model de transport més eficient per a millorar la **competitivitat** del sistema productiu.
- b) Augmentar la **integració social** tot aportant una accessibilitat més universal.
- c) Incrementar la **qualitat de vida** dels ciutadans.
- d) No comprometre les condicions de **salut** dels ciutadans.
- e) Aportar més **seguretat** en els desplaçaments.
- f) Establir unes pautes de mobilitat més **sostenibles**.

Ha d'incloure, doncs, una anàlisi de l'accessibilitat i la mobilitat de les persones (a peu, en bicicleta i en vehicle a motor). Així mateix, també cal avaluar la circulació i seguretat viària, el transport públic de viatgers, els aparcaments, les activitats econòmiques, el soroll, el consum energètic i les emissions associades dels vehicles, entre d'altres aspectes. Així, l'estudi de mobilitat programa les actuacions a realitzar a la ciutat en matèria de mobilitat, però també esdevé una eina gairebé imprescindible per pautar i donar coherència als estudis d'avaluació de la mobilitat generada (que fixa el Decret 344/2006) tant del planejament general de la ciutat com del derivat.

2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA

2.1. Situació geogràfica, estructura territorial i morfologia

El municipi de Castell-Platja d'Aro està situat en el extrem oriental de la Vall d'Aro, regada pel riu Riudaura i que discorre entre el massís de les Gavarres al nord i les estribacions del massís Cadiretes al sud, a la comarca del Baix Empordà.

És un municipi extens amb una superfície de 21,93 km², amb 11.030 habitants (IDESCAT 2020), i municipi emblemàtic de la Costa Brava centre, en el qual exerceix de referència com a centre comercial i de turisme d'oci, i que ha aconseguit amb aquestes activitats, superar en bona part la desestacionalitat crònica del turisme d'estiu.

Format per les viles de Castell d'Aro, a l'interior, i Platja d'Aro i S'Agaró, al litoral, s'estén per l'extrem oriental de la Vall d'Aro, una estreta plana drenada pel riu Riudaura i situada entre les muntanyes meridionals del massís de Les Gavarres i la Serra de Cadiretes.

Al sud de la depressió de la cubeta tectònica de la Vall d'Aro que arriba fins al mar hi ha un sector muntanyós que forma a la costa un petit promontori entre la platja de S'Agaró i el cap de sa Conca, articulat per la punta d'en Pau i les cales Pedrosa, del Pi, de Vaques i de sa Conca, sota la urbanització de S'Agaró. La platja gran ocupa gairebé tot el litoral central del municipi i al nord, al límit amb el terme de Calonge, hi ha la platja de sa Cova.

La via principal que travessa el municipi, i el connecta amb les principals infraestructures de comunicació, és la C-31, també anomenada eix costaner, que el Pla d'Infraestructures Territorials de Catalunya preveu desdoblbar, juntament amb la C-65 i la C-66, amb l'Anella de les Gavarres.



Figura 2.1.– Situació Castell-Platja d'Aro. Font: POUM Castell-Platja d'Aro

La comarca del Baix Empordà està integrada per un total de 36 municipis, amb un població total de 136.805 habitants en una extensió de 702,0 km² (Font: IDSCAT). La població de Castell – Platja d'Aro representa, per tant, el 8,1% del total de la població comarcal.

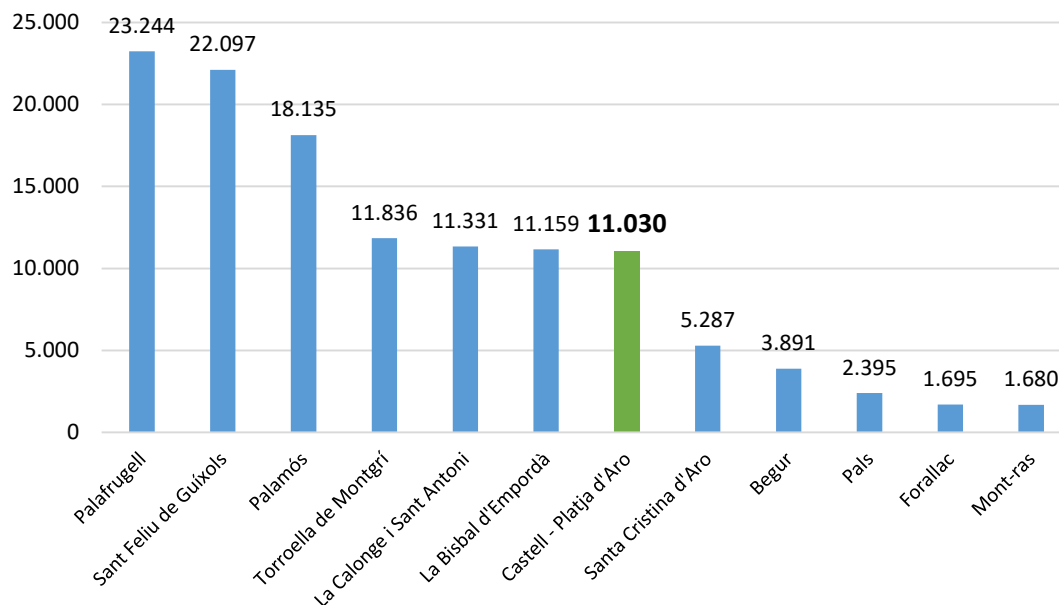


Figura 2.2.– Població dels municipis de més de 1.500 habitants del Baix Empordà. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

Estructura Urbana

Castell-Platja d'Aro està dividida en 3 nuclis urbans principals i població disseminada ubicada en diferents urbanitzacions. A continuació es descriuen aquests nuclis:

- **Castell d'Aro:** nucli de població ubicat a l'oest del terme municipal. La seva trama urbana es desenvolupa a l'entorn del castell de Benedormiens. Les principals vies d'accés són les carreteres GIV-6621, que connecta cap al sud amb S'Agaró i el municipi de Sant Feliu de Guíxols i la GI-662 que connecta a l'oest amb Santa Cristina d'Aro i a l'est amb la carretera C-31 i Platja d'Aro.
- **Platja d'Aro:** nucli de població ubicat a la franja costanera de l'est del municipi, es comença a desenvolupar als anys 20 del passat segle. En el creixement dels darrers 20 anys, l'àrea urbana ha saltat decididament a l'altra costat de l'antiga carretera de Sant Feliu de Palamós.
L'av. S'Agaró permet l'accés, cap al sud, amb el nucli de S'Agaró, la carretera GI-662 permet l'accés a Castell d'Aro, cap a l'est, i la carretera C-253 connecta, cap al nord, amb Sant Antoni de Calonge.
- **S'Agaró:** el nucli de S'Agaró originàriament estava format per una urbanització situada entre la platja de Sant Pol i la de Sa Conca, al sud del terme municipal. La carretera de Palamós permet la connexió, cap al sud, amb Sant Feliu de Guíxols, la GIV-6621 amb Castell d'Aro, la GI-666 permet la connexió amb la C-31 i l'av. de S'Agaró permet l'accés al nucli de Platja d'Aro.
- **Poblament disseminat (urbanitzacions):** el terme municipal es complementa amb les urbanitzacions de Mas Nou, la Bòvila, Can Manel, Mas Semis, Mas Ros i Mas Tapes, ubicades, majoritàriament, al nord del municipi.

Les principals vies de comunicació interurbana amb Castell-Platja d'Aro són:

- La carretera C-31 o eix Costaner: uneix els municipis de EL Vendrell i Figueres. Dins del terme municipal, parteix el nucli de Castell d'Aro (a l'oest) de Platja d'Aro i S'Agaró (a l'est). La sortida 314 permet l'accés a Castell d'Aro i Platja d'Aro (mitjançant la carretera GI-662) i les sortides 315 i 316 amb Platja d'Aro mitjançant les vies interurbanes GI-666 i GI-665, respectivament.
- L'autovia C-65: uneix la carretera C-31 amb l'autopista AP-7.

Així mateix, dins del nucli urbà hi ha un conjunt de vies interurbanes que faciliten l'accés amb els nuclis urbans de l'entorn. Aquests són:

- Carretera C-253: eix que comunica l'av. Del Cavall Bernat, al nord de Platja d'Aro, amb Sant Antoni de Calonge.
- Carretera GI-662: via interurbana que comunica Santa Cristina d'Aro amb Castell d'Aro i Platja d'Aro. Des d'aquest eix es permet l'accés a la carretera C-31.
- Carretera GI-665: via interurbana que connecta, al nord de Platja d'Aro, les carreteres C-31 (sortida 316) amb la C-253. Dins de la trama urbana rep el nom de carretera de Circumval·lació
- Carretera GI-666: via interurbana que connecta, al sud de Platja d'Aro, les carreteres C-31 (sortida 315) amb S'Agaró i la carretera GIV-6621.
- Carretera GIV-6621: via interurbana que connecta la carretera C-315 (sortida 312) amb el nucli de S'Agaró i la carretera GI-666.

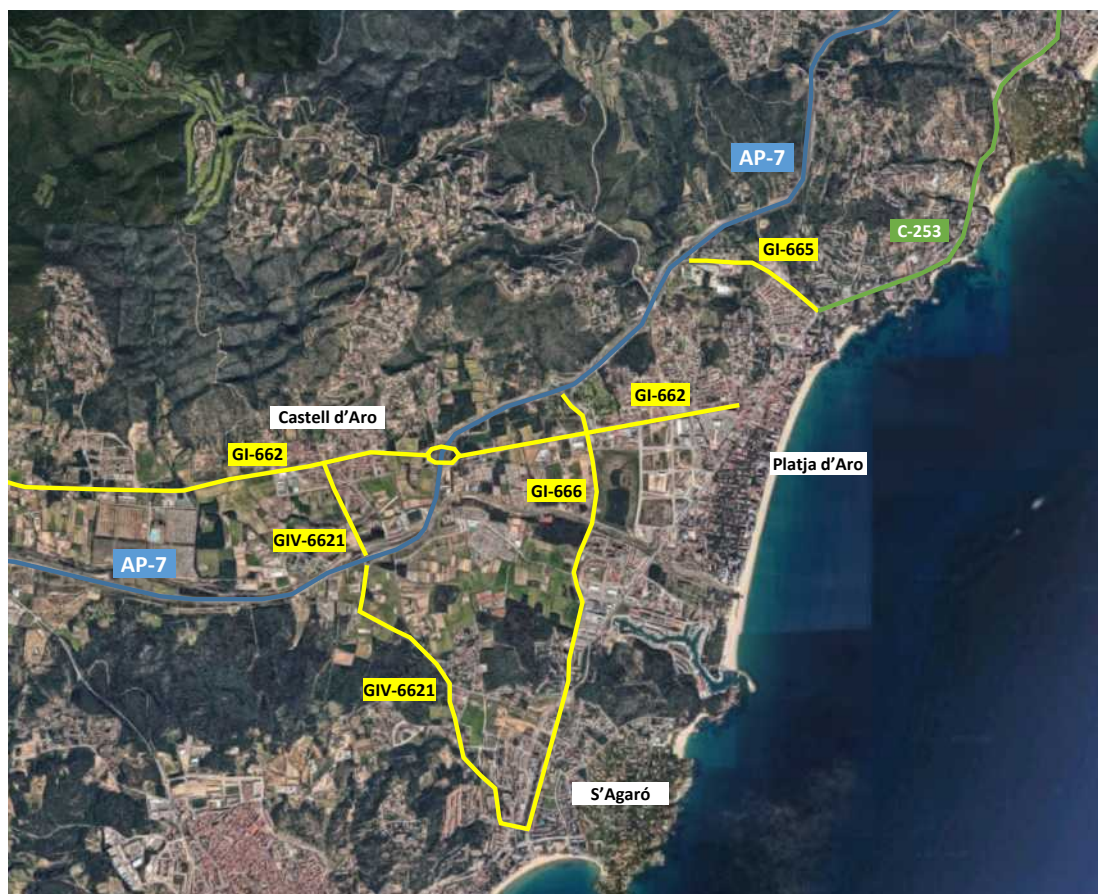


Figura 2.3.– Principals eixos de comunicació interurbans. Font: elaboració pròpia

2.2. Anàlisi demogràfica

El municipi de Castell-Platja d’Aro tenia una població de 11.030 habitants, el que suposa el 8,1% del total de la comarca i un 1,5% de la província de Girona.

El nombre d’habitants empadronats al municipi mostra una tendència de creixement entre els anys 2000 i el 2020 més o menys sostinguts tenint en compte les xifres poblacionals absolutes. Amb l’anàlisi de les taxes de creixement interanuals, que permeten conèixer en xifres percentuals el creixement de població entre un any i l’anterior, es poden distingir quatre etapes de creixement amb una intensitat diferent: els primers anys analitzats del període (2000-2006) mostren una tendència molt positiva arribant a un 9,1% a l’any 2005. La segona etapa (2007-2013) hi ha uns creixements molt més moderats amb petites taxes negatives en algun any concret (-0,2% l’any 2011). La tercera etapa (2014-2018) les taxes de creixement negatives amb valors a l’entorn del -0,4% anuals.

L’última etapa (2019-2020) es torna a incrementar la població, amb taxes de creixements positives.

Aquest creixement continu de Castell-Platja d’Aro, encara que amb una intensitat variable al llarg dels anys, es deu als fenòmens migratoris intercomarcals, i a l’augment de l’esperança de vida.

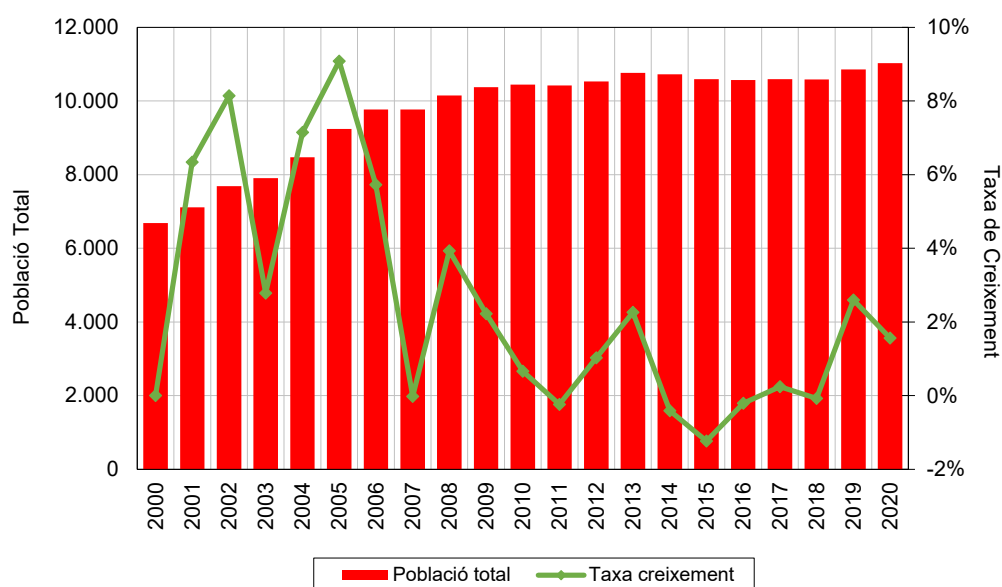


Figura 2.4.–Evolució de la població i taxa de creixement a Castell-Platja d’Aro 2000 – 2020. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l’IDESCAT

Tal com s’observa en el gràfic inferior, el creixement de Castell-Platja d’Aro ha estat dominat per oscil·lacions al llarg del període analitzat. L’observació de les dues taxes en conjunt mostren unes dinàmiques molt similars, excepte els anys 2001-2006, amb majors variacions interanuals a Castell-Platja d’Aro respecte al conjunt de la comarca.

La tendència de la taxa de creixement del Baix Empordà es pot dividir en 3 períodes, el període 2001-2009 es caracteritza per tenir una evolució de creixent poblacional amb increments interanuals superiors al 2%. A partir de la crisi econòmica del 2009 el creixement disminueix significativament i del 2010 fins el 2018 el creixement poblacional de la comarca es situa entre el -0,6% i el 0,4%. Per últim, en els darrers dos anys, es torna a incrementar la taxa de creixement amb valors a l’entorn del 2% interanual.

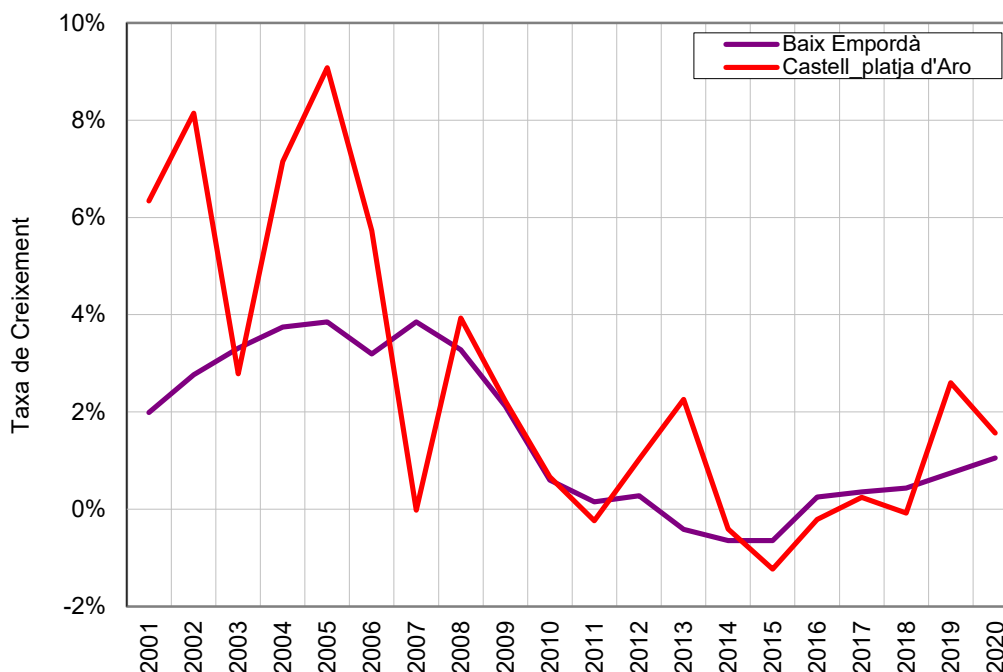


Figura 2.5.– Creixement demogràfic al Baix Empordà i Castell-Platja d'Aro 2001 – 2020. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT.

Estructura de la Població

Aquesta població s'estructura amb una piràmide demogràfica de tipus ogival. Aquest tipus d'estructura es caracteritza per una base estreta, que es tradueix en una proporció baixa d'infants i joves respecte als altres grups i en un grup d'adults molt ample. Dins d'aquesta franja d'edat es troba la majoria de la població del municipi. La piràmide també indica una alta esperança de vida, essent força amples les proporcions de població envellida.

S'observa que fins la franja d'edat dels 55-59 anys, hi ha més homes que dones en el municipi, però després la tendència canvia havent més dones que homes en la tercera edat.

No obstant, aquesta estructura típica de les societats i països desenvolupats pot arribar a comportar un creixement negatiu si es mantenen les baixes taxes de natalitat. La mortalitat actualment és baixa, però augmentarà quan la proporció de població envellida creixi.

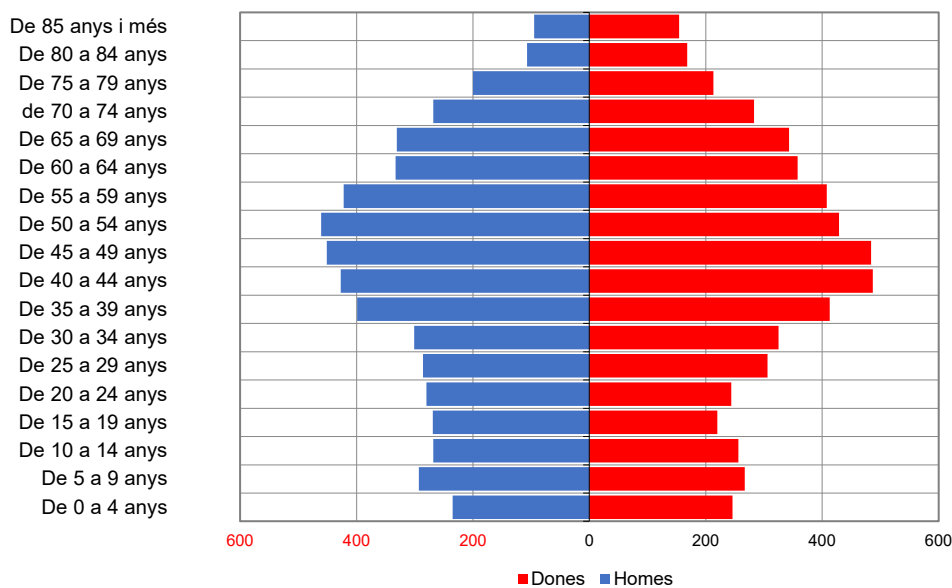


Figura 2.6.– Piràmide de població de Castell-Platja d'Aro, 2020. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

S'observa, doncs, que Castell-Platja d'Aro segueix la mateixa tendència de tota la comarca: una base estreta i un gruix de població adulta molt ample que s'estén fins a les primeres franges de gent gran. Destaca el número de dones per sobre del d'homes, en el municipi i en la comarca, sobretot a la franja d'edat dels adults.

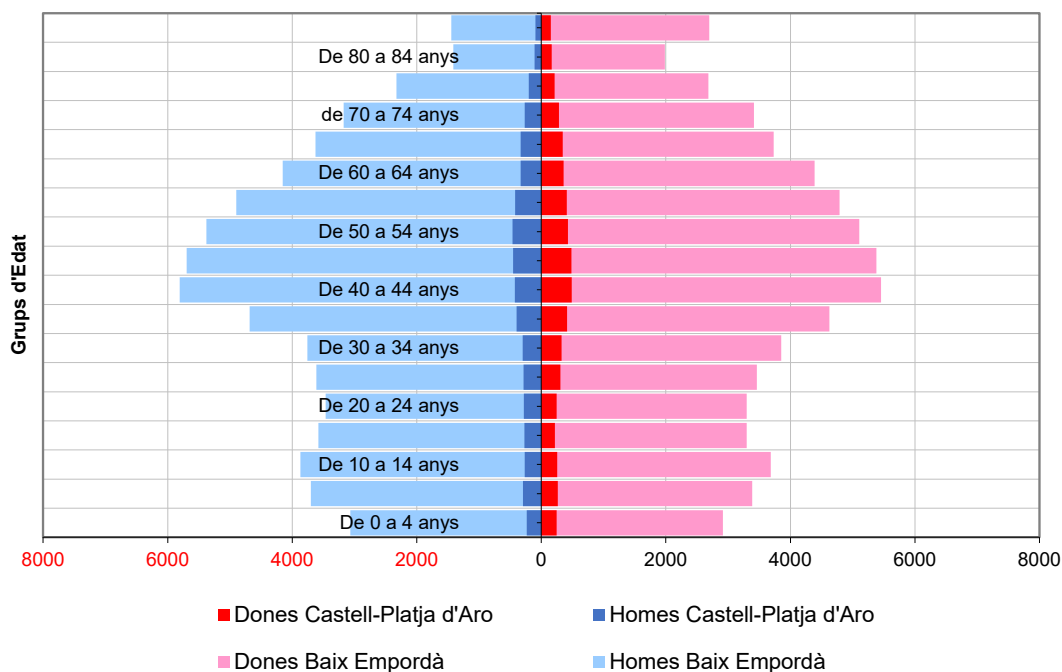


Figura 2.7.– Piràmide de població del Baix Empordà i Castell-Platja d'Aro, 2020. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

Pel que fa a les proporcions de població en grans grups d'edat, el 14,2% de Castell-Platja d'Aro té menys de 15 anys (inferior al valor de 15,2% del Baix Empordà) mentre que el 19,6% té una edat superior als 65 anys (19,5% al Baix Empordà). Per tant, el 33,8% de la població del municipi (34,7% al Baix Empordà) són ciutadans amb atenció especial en l'àmbit que ocupa l'estudi de mobilitat.

	Població total	% Joves (0-14 anys)	% Adults (15-65 anys)	% Gent gran (>65 anys)
Baix Empordà	135.805	15,2%	65,3%	19,5%
Castell-Platja d'Aro	11.030	14,2%	66,2%	19,6%

Taula 2.1.- Distribució de la població en grups d'edat al Baix Empordà i Castell-Platja d'Aro 2020. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT.

2.3. Anàlisi Econòmica

L'any 2011 Castell-Platja d'Aro comptava amb 3.441 llocs de treball. L'autosuficiència del municipi a l'any 2011 era del 65% i la taxa d'autocontenció, és a dir, la població ocupada que treballa al mateix municipi, es situava al voltant del 55,9% (font: IDESCAT, a partir del cens de població i habitatge de l'INE).

L'any 2020 el sector serveis és el principal sector d'activitat del municipi, concentrant el 86,5% dels treballadors (assalariats i autònoms), seguit de la construcció (10,9%). Amb valors més baixos es situa el sector de la indústria i el de l'agricultura (2,0% i 0,6%, respectivament).

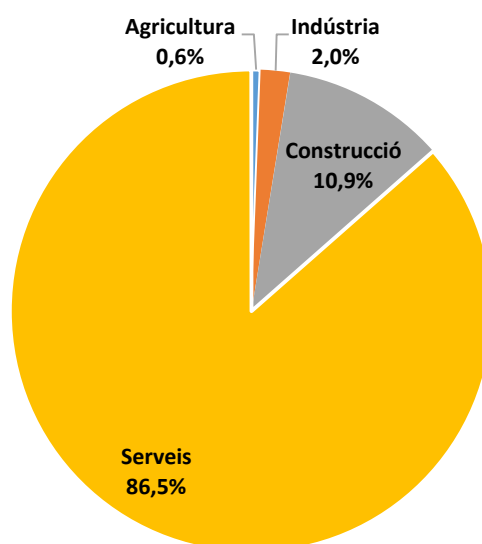


Figura 2.8.- Distribució dels treballadors (assalariats i autònoms) per sectors d'activitat 2020. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

Com s'observa en la figura inferior, no hi ha hagut canvis significatius en la distribució dels treballadors per sector d'activitat en els darrers 8 anys. El sector de la indústria és el que més ha variat, passant del 2,5% dels treballadors a l'any 2013 al 2,0% a l'any 2020.

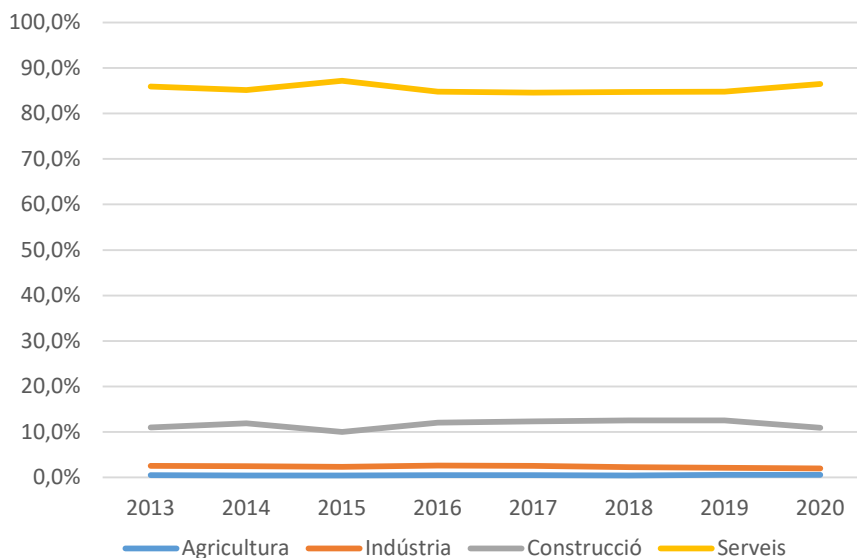


Figura 2.9.– Evolució de l'ocupació segons el sector econòmic 2013-2020. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT.

En relació al Baix Empordà i Catalunya, Castell-Platja d'Aro té uns valors superiors en el sector servei respecte la comarca i la mitjana, degut, principalment, el pes del sector turístic en el municipi. Gairebé 9 de cada 10 treballador del municipi treballen en aquest àmbit.

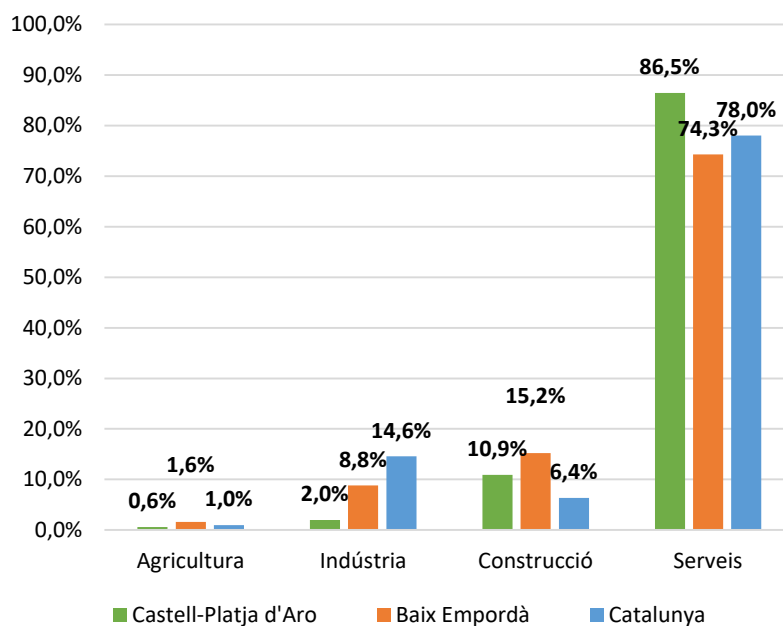


Figura 2.10.– Distribució de l'ocupació per sectors a Castell-Platja d'Aro, Baix Empordà i Catalunya, 2020. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT.

Castell-Platja d'Aro té un percentatge d'atur superior al de la comarca de l'Alt Penedès. A inicis de 2013 tenia una taxa d'atur del 20,3%, i amb el transcurs dels darrers anys ha disminuït fins assolir l'11,0% a finals del 2020.

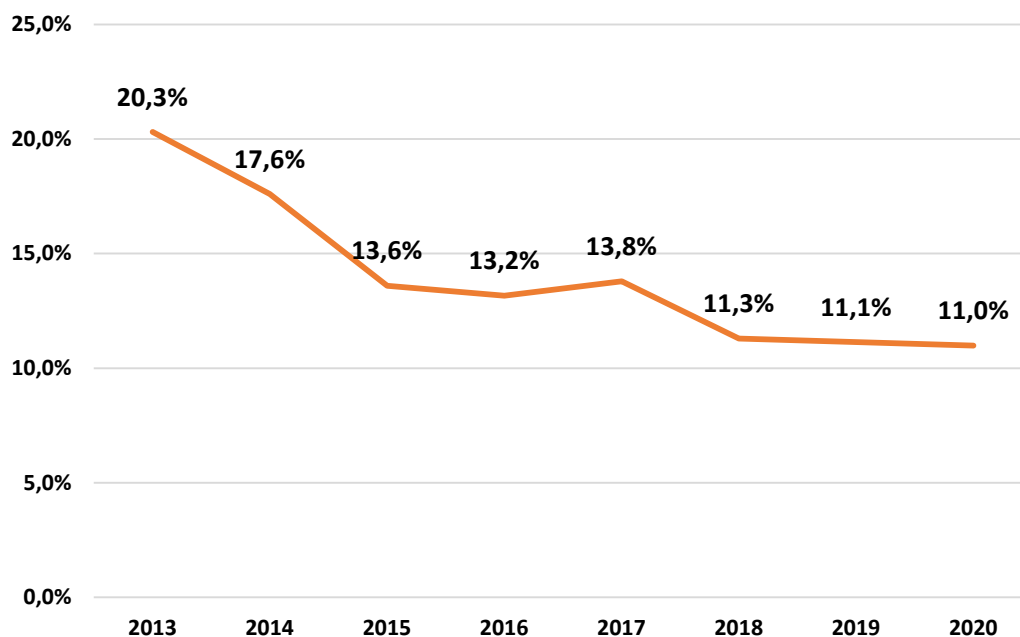


Figura 2.11.– Evolució de la taxa d'atur registrat a Castell-Platja d'Aro, 2013-2020. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT.

El 35,1% de la població ocupada de Castell-Platja d'Aro treballa fora del municipi. Entre els llocs de treball localitzats al municipi, un 44,0% d'aquestes estan ocupats per persones de fora (dades INE 2011). La mobilitat laboral obligada i la proximitat del municipi a vies de comunicació com la C-31, GIV-6621, GI-662, GI-665 o GI-666, generen diàriament emissions de partícules, especialment de NOx i PMx, contaminants associats als vehicles a motor.

Aquesta proporció entre treballadors de fora del municipi que treballen a Castell-Platja d'Aro i els residents del municipi que surten a treballar fora té implicacions en la gestió del trànsit motoritzat, doncs, molts dels ocupats no residents a Castell-Platja d'Aro fan el seu desplaçament en cotxe privat, i a la inversa. Pel terme municipal creuen vies d'alta capacitat de trànsit, com ho és la C-31. La presència d'aquestes vies interurbanes facilita la connexió dels residents del municipi per carretera amb els municipis veïns d'àmbit comarcal i també supracomarcal.

2.4. Parc de vehicles i dades de motorització

Segons el parc de vehicles de l'IDESCAT, el municipi de Castell-Platja d'Aro compta amb un total de 10.631 vehicles (2019) dels quals el 66% són turismes, un 17% camions i furgonetes, el 15% motocicletes, un 2% autobusos i altres i l'0,1% tractors industrials.

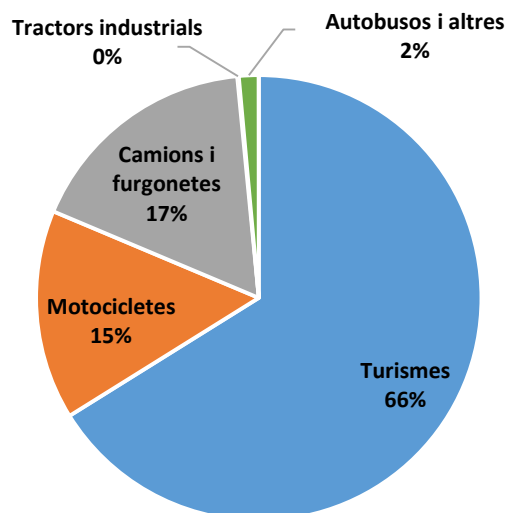


Figura 2.12.- Distribució del parc de vehicles per tipus 2019. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

	Any 2019
Turismes	7.031
Motocicletes	1.617
Camions i furgonetes	1.818
Tractors industrials	12
Autobusos i altres	153
TOTAL	10.631

Taula 2.2.- Nombre de vehicles per tipologia. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT.

Segons dades de l'IDESCAT, l'any 2019 l'índex de motorització de Castell-Platja d'Aro era de 978,91 veh/1.000hab) valor lleugerament superior a la comarca del Baix Empordà (927,44 veh/1.000 hab) i a la mitjana de Catalunya de 710,17 veh/1.000 hab).

L'evolució de l'índex de motorització de Castell- Platja d'Aro en les dues darreres dècades marca tres períodes: una tendència de decreixement del 2000 al 2002, un segon període d'estabilització, entre el 2003 i el 2013, i un darrer període, de creixement entre el 2014 i el 2019. Les dues darreres tendències influenciades per la crisi econòmica i el creixement dels últims anys. Durant tot el període de 2000-2019, el municipi sempre s'ha mantingut amb valors superiors a la mitjana comarcal i força superiors a la mitjana de Catalunya.

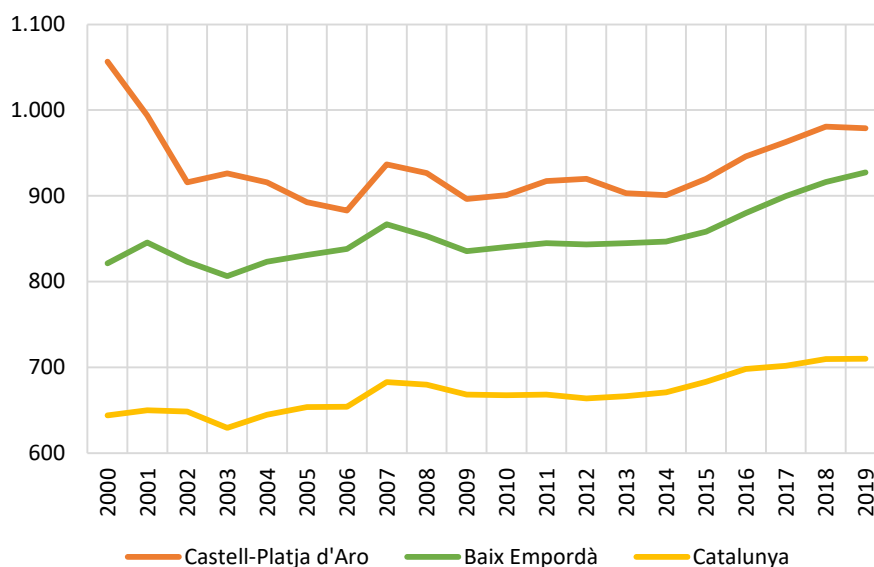


Figura 2.13.– Evolució de l'índex de motorització a Castell-Platja d'Aro, Baix Empordà i Catalunya. 2000 – 2019. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

2.5. Centres d'atracció i generació de viatges

Situació i classificació d'equipaments

Els principals equipaments o centres d'atracció i generació de viatges de Castell-Platja d'Aro, classificats en diverses tipologies, són els següents (veure Plànol 2.5.1):

Castell d'Aro

Cultural (4):

- Castell de Benedormiens
- Museu de la Nina
- Arxiu Municipal
- Centre Cívic Ca la Rafaela

Ensenyament (3):

- Llar d'Infants Castell d'Aro
- CEIP Vall d'Aro
- IES Riudaura

Esportiu (2):

- Camp Municipal d'Esports
- Sala Polivalent Castell d'Aro

Administratiu (1):

- Correos

Protecció Civil (1):

- Bombers

Religiós (2):

- Església de Santa Maria
- Cementiri

Platja d'Aro

Cultural (4):

- Biblioteca Mercè Rodoreda
- Casa Lila
- Ràdio Platja d'Aro
- Centre Cívic Vicens Bou

Ensenyament (4):

- Llar d'infants Platja d'Aro
- CEIP Els Estanys
- CEIP Fanals d'Aro
- Escola Municipal de Música

Esportiu (1):

- Palau d'Esports i Congressos
- Tennis Centre Platja

Administratiu (2):

- Ajuntament
- Masia Bas
- Oficina de Correus

Protecció Civil (1):

- Policia Local

Assistencial (1):

- CAP

S'Agaró

Esportiu (2):

- Club Tennis d'Aro
- Club Tennis la Gavina

Administratiu (1):

- Correus

Religiós (2):

- Església Nostr Senyora Esperança
- Església de Sant Pau

Cal tenir en compte que a Castell-Platja d'Aro es realitza cada divendres un mercat setmanal a l'aparcament de la Masia Bas, de Platja d'Aro.

3. La mobilitat de les persones a Castell-Platja d'Aro

3.1. Enquesta de mobilitat als residents de Castell-Platja d'Aro

Per a l'elaboració del PMUS de Castell-Platja d'Aro s'ha realitzat una enquesta als residents del municipi.

Les enquestes telefòniques a residents es van distribuir entre els habitants de les cinc seccions censals de què disposa el municipi:

- 1. Castell d'Aro
- 2. Centre
- 3. Fenals
- 4. Cala Rovira
- 5. S'Agaró

L'enquesta telefònica es va realitzar durant el mes de juliol de 2021.



Figura 3.1. Localització de les seccions censals utilitzades per l'enquesta

Fitxa tècnica:

- **Àmbit:** Castell – Platja d'Aro
- **Univers:** 11.662 residents a Castell d'Aro – Platja d'Aro de 5 i més anys (Font: Ajuntament Castell – Platja d'Aro, any 2020).
- **Mostra:** 202 entrevistes completes.
- **Error mostral:** $\pm 6,90\%$ per a un interval de confiança del 95,5% (2 sigmes) i sota el supòsit de màxima indeterminació (on $P=Q=50\%$).
- **Distribució de la mostra:** la mostra s'ha distribuït de forma proporcional a la població per secció censal amb quotes creuades de gènere i grup d'edat, fixades per l'Ajuntament de Castell-Platja d'Aro.
- **Metodologia:** enquesta telefònica assistida per ordinador (sistema CATI).
- **Duració de l'enquesta:** de 10 a 15 minuts.
- **Gravació, depuració i validació de la base de dades (BBDD):** Grup Opinometre.

Extrapolats els resultats al conjunt de la població de Castell-Platja d'Aro s'obté que:

- En un **dia laborable es realitzen 30.232 viatges dels residents**, dels quals 24.855 són urbans (interns, 82,2%) i 5.377 són interurbans (de connexió, 17,8%). La **mobilitat general es realitza**

principalment en modes no motoritzats (67,9%), seguit pel vehicle privat (30,3%) i, molt lluny, el transport públic (1,8%).

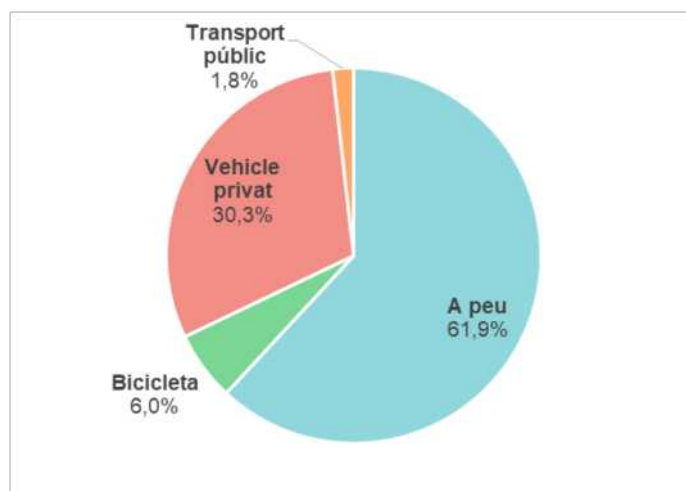


Figura 3.2. Repartiment modal de tots els desplaçaments dels residents de Castell-Platja d'Aro.

- Els residents del municipi realitzen una mitjana de **2,6 viatges/dia**, amb un temps de desplaçament mitjà de **13,5 minuts**.
- Els desplaçaments interns es realitzen majoritàriament amb modes no motoritzats (82,6%), amb un 75,3% a peu i un 7,3% per a la bicicleta i els vehicles de mobilitat personal. El vehicle privat representa el 15,2%, mentre el transport públic és d'un 2,2%.
- En canvi, tots els desplaçaments de connexió es realitzen amb vehicle privat (100%).

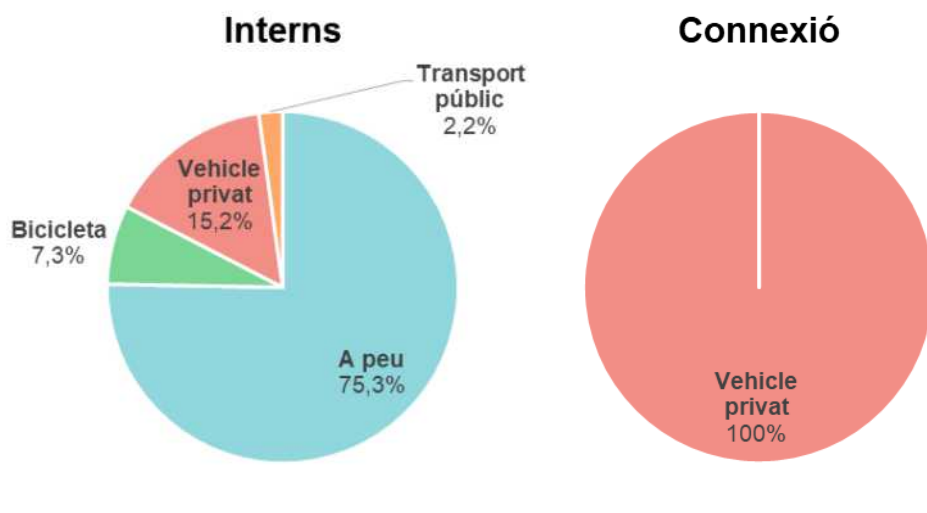


Figura 3.3. Repartiment modal dels desplaçaments urbans (esquerra) i interurbans (dreta).

- Durant un dia laborable, la gran part dels viatges són de retorn al domicili, amb un 48%, mentre els motius personals (anar al metge, de compres, etc.) representen el 34,2% i els ocupacionals (feina i estudis) el 17,8%.
- Ara bé, si estandarditzem els retorns a domicili amb el motiu original, s'observen diferències entre els desplaçaments interns i de connexió. **En els urbans, el 70,9% són personals, per un 27,9% d'ocupacionals**. En canvi, **en els interurbans són majoritaris els ocupacionals**, amb un 60,3%, en comptes dels personals, amb un 39,7%.

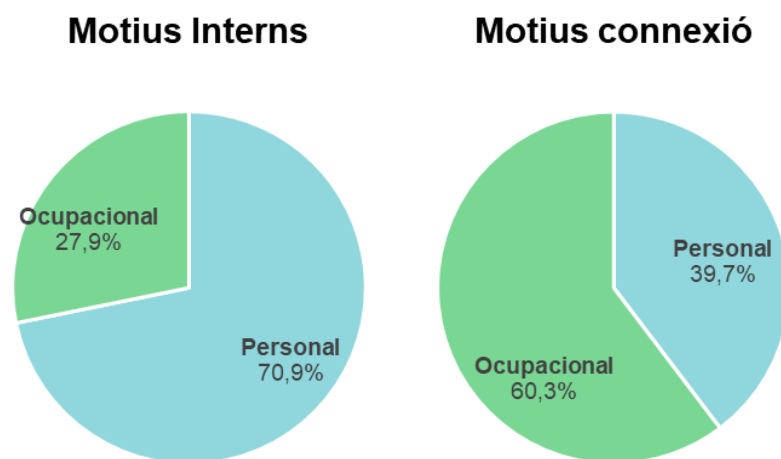


Figura 3.4. Repartiment modal dels desplaçaments urbans (esquerra) i interurbans (dreta).

- Quant als fluxos:
 - Les principals **connexions interurbanes** del municipi són amb **Sant Feliu de Guíxols, Palamós i Girona**, poblacions amb les que se superen els 500 viatges diaris.
 - Pel que fa als **desplaçaments interns**, l'enquesta segrega entre les cinc seccions censals de la localitat. **El Centre és el major generador de viatges, seguit del sector dels Fenals i de Castell d'Aro.**

Matriu de desplaçaments totals

Municipis	Begur	Calonge	Girona	Palafrugell	Palamós	Pals	Platja d'Aro	Sant Feliu Guíxols	Santa Cristina d'Aro	Total general
Begur							95			95
Calonge							108			108
Girona							283			283
Palafrugell							44	75		119
Palamós							287			287
Pals							54			54
Platja d'Aro	95	108	283	119	287	54	24.855	1.538	182	27.520
Sant Feliu Guíxols							1.523	61		1.583
Santa Cristina d'Aro							182			182
Total general	95	108	283	119	287	54	27.430	1.673	182	30.232

Matriu de desplaçaments interns

Seccions	Castell d'Aro	Centre	Fenals	Cala Rovira	S'Agaró	Total general
Castell d'Aro	751	1.699	605	619	142	3.815
Centre	1.770	4.965	1.838	955	1.451	10.979
Fenals	598	1.861	1.028	401	373	4.261
Cala Rovira	560	907	460	629	511	3.066
S'Agaró	212	1.420	373	511	218	2.733
Total general	3.890	10.852	4.304	3.114	2.695	24.855

- Finalment, el gràfic de la distribució horària dels viatges mostra tres períodes punta: un al matí, entre les 9h i les 10h; un altre a migdia, a les 14h; i un darrer al vespre, entre les 19h i les 20h, on es concentra el major nombre de desplaçaments.

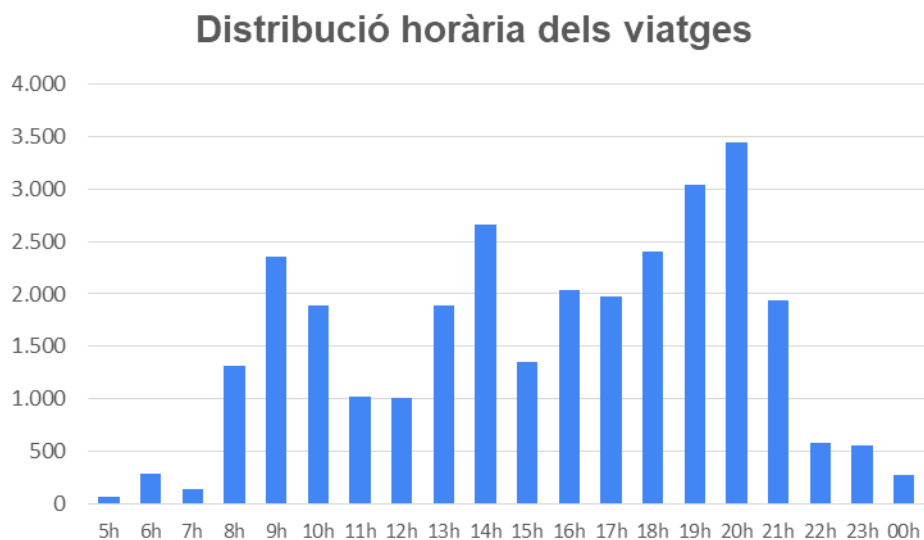


Figura 3.5. Distribució horària dels viatges dels residents de Castell-Platja d'Aro.

El perfil de l'enquestat és majoritàriament dona (en consonància amb la realitat demogràfica) i els grups d'edat es troben homogèniament repartits segons la piràmide poblacional. Entre els enquistats, un 54,4% treballa, un 20,5% està jubilat i un 17% estudia.

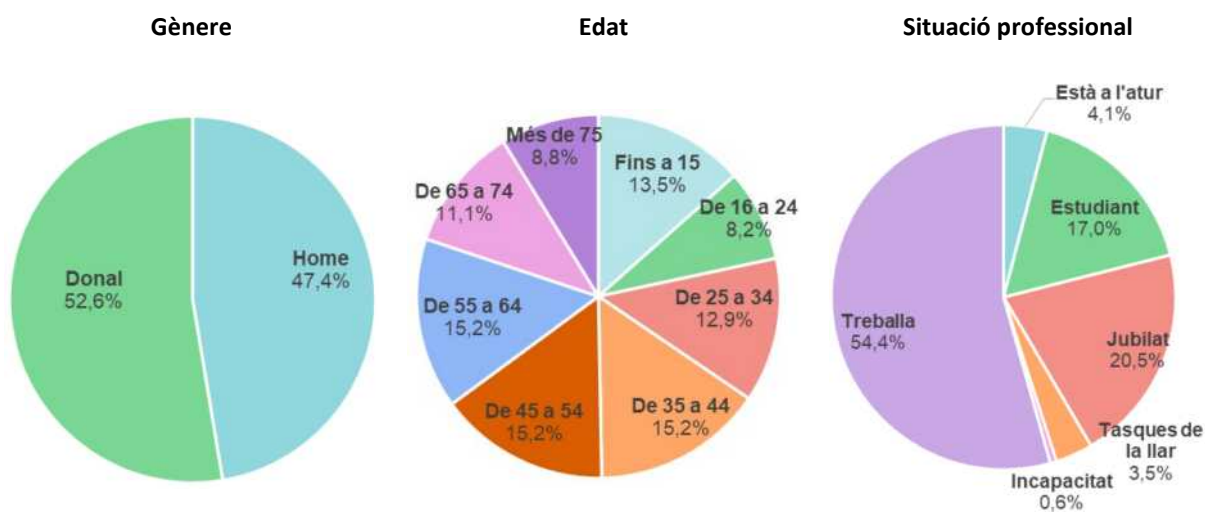


Figura 3.6. Perfil de l'enquestat dels residents de Castell-Platja d'Aro.

3.2. Enquesta de mobilitat als turistes de Castell-Platja d'Aro

Per a l'elaboració del PMUS de Castell-Platja d'Aro s'ha realitzat una enquesta als visitants del municipi.

Les enquestes presencials a turistes es van realitzar a quatre punts repartits pel municipi:

1. Avinguda de s'Agaró (nucli antic)
2. Avinguda del Cavall Bernat (nucli antic)
3. Passeig Marítim
4. Centre d'oci Parc d'Aro

En total es van aconseguir 200 entrevistats, 50 persones per punt.



Figura 3.7. Localització dels punts d'enquesta a turistes.

CARACTERÍSTIQUES DELS DESPLAÇAMENTS

1. Lloc de residència i allotjament: el 26% dels visitants prové de la resta de Catalunya, mentre el 9% és de la resta d'Espanya. Entre els països amb més visitants hi ha França (17%), Alemanya (10%), Regne Unit (6%), Itàlia (3%) i Suïssa (1%). El 25% restant prové d'altres països d'Europa.

Pel que fa a l'allotjament, la majoria ho fan en apartaments (34%) o hotels (26%), tot i que un 13% és visitant de dia. Altres allotjaments són la segona residència (8,5%), els càmpings (7,5%) o les cases d'amics (7%), mentre l'autocaravana representa un 3%.

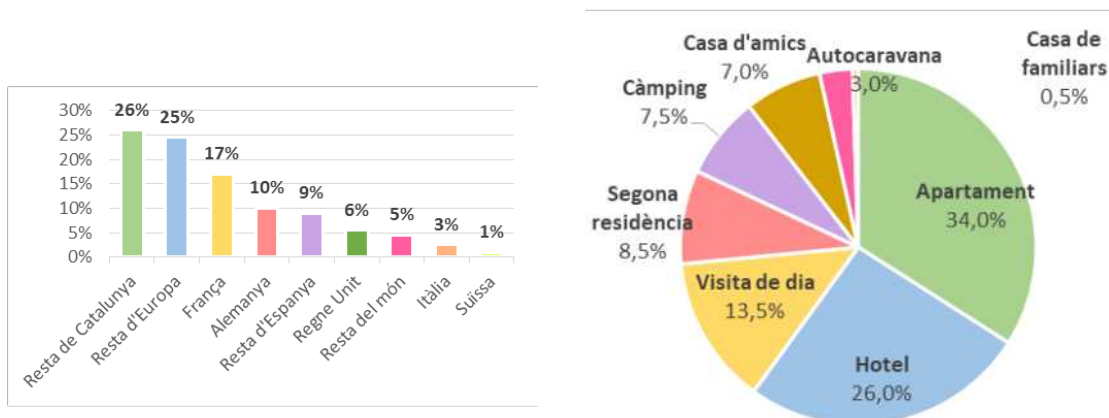


Figura 3.8. Lloc de residència i allotjament.

2. Mode de transport emprat per arribar al municipi

La gran majoria dels viatges s'han fet en vehicle privat motoritzat (un 67,8%). Un 14,8% ho ha fet en avió, però cal tenir en compte que és una pregunta multiresposta i que, per tant, tots aquests viatges tenen un segon desplaçament des de l'aeroport. A més distància hi ha el taxi (6,4%) i l'autobús de l'operador turístic (5,9%). L'autocaravana representa un 3,4% dels desplaçaments, mentre la moto/ciclomotor (0,8%), el tren (0,4%) i el bus interurbà (0,4%) no superen l'1%.

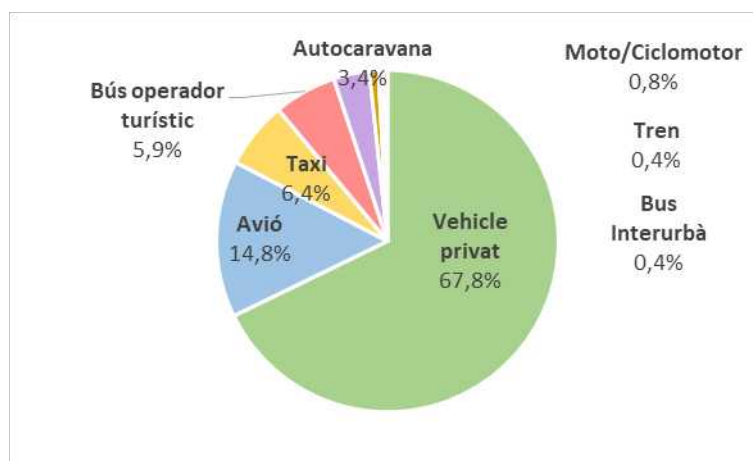


Figura 3.9. Repartiment modal del conjunt de desplaçaments per arribar al municipi.

Si no es té en compte l'avió i se'ls assigna el segon viatge, es pot observar com el pes del **vehicle privat motoritzat augmenta fins al 80%**. La resta de modes manté els números discrets, amb un 7,5% pel taxi, un 7% pel bus de l'operador turístic o un 4% per l'autocaravana.

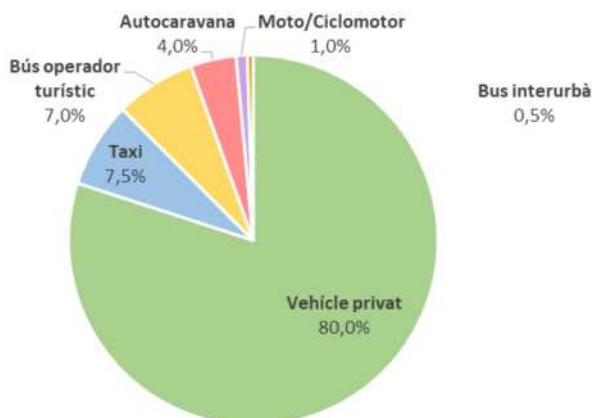


Figura 3.10. Repartiment modal sense comptar l'avió.

3. Mode de transport utilitzat per moure's pel municipi

Dins de la localitat, la majoria de desplaçaments dels turistes es realitzen a peu (78,8%), seguit de lluny pel vehicle privat motoritzat (16,3%) i la bicicleta, amb un 2,1%. El bus urbà és testimonial (0,8%), així com l'autocaravana o el taxi, ambdós amb un 0,4%.

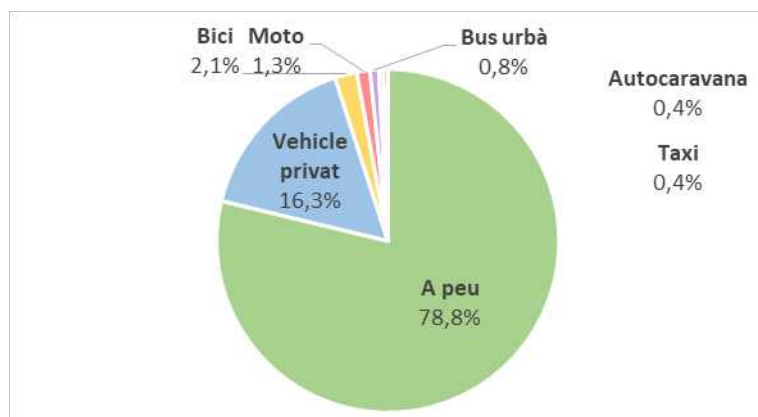


Figura 3.11. Repartiment modal dels desplaçaments dins del municipi.

4. Motiu del desplaçament

Totes les respostes a aquesta pregunta eren de caire personal. Entre totes les respostes (era una pregunta multiresposta), el **37,3% dels viatges** tenien **anar a la platja** com a motiu, seguit del **22,5% de la restauració**, cinema, etc., i un **19,1%** per anar a **fer un passeig**. Anar de compres suposava un 13%, mentre una ruta turística era el 4,8% i un viatge amb amics representava un 2,4%. També es va respondre visitar la segona residència, amb només un 0,5%.

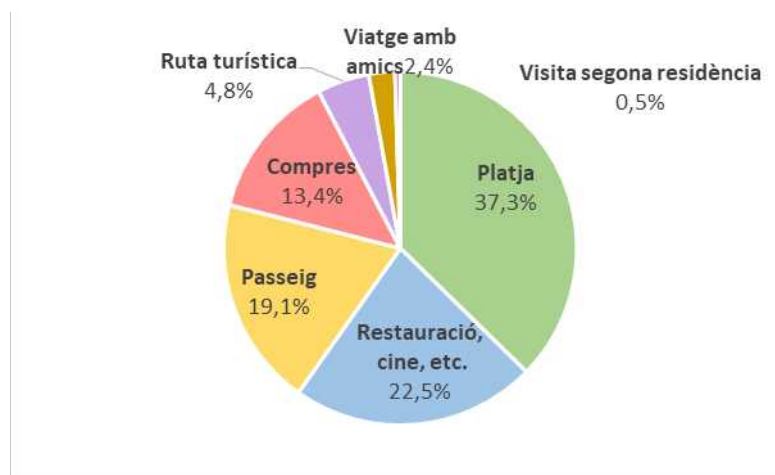


Figura 3.12. Motiu del desplaçament.

5. Freqüència del desplaçament

La majoria dels enquestats declara que realitza el desplaçament **menys d'un cop per setmana (51,5%)** seguit d'aquells que el realitzen diàriament (37,5%). Per tant, els extrems són majoritaris, mentre realitzar el viatge 1-2 dies per setmana representa un 7% i fer-ho 3-4 dies tan sols un 4%.

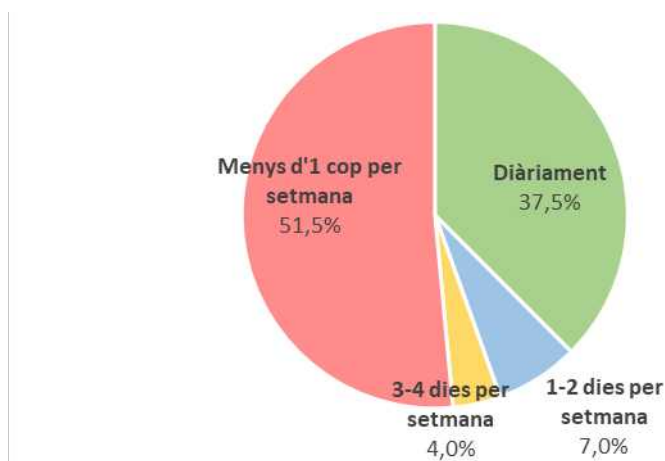


Figura 3.13. Freqüència del desplaçament.

6. Temps del desplaçament

El temps de viatge es presenta equilibrat entre els enquestats. El **51,5%** respon que triga **entre 11 i 30 minuts**, mentre el **48,5%** restant ho fa **en menys de 10 minuts**.

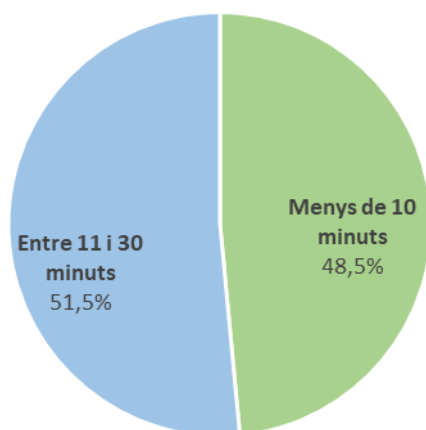


Figura 3.14. Temps de viatge

7. Aparcament en cas d'utilitzar el vehicle privat motoritzat

Entre els usuaris enquestats que utilitzen aquest mode de transport, **gairebé la majoria aparquen en calçada lliure (46,5%)**, mentre un 25,6% ho fan en un aparcament privat i un 20,9% estacionen en places regulades a la calçada. Un 7% utilitza les bosses d'aparcament públiques.

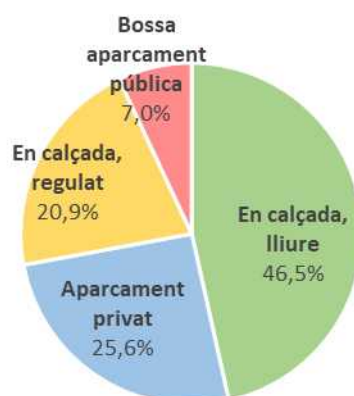


Figura 3.15. Tipus d'aparcament entre els que es mouen en vehicle privat motoritzat.

8. Raons per no utilitzar el transport públic, a peu o en bicicleta entre els que es desplacen en vehicle privat

La **principal raó** per no utilitzar els modes sostenibles és la **comoditat (35,7%)**, seguit de la **rapidesa (31,4%)** i l'oferta de transport públic inadequada (20%). Alguns enquestats també responen que és un mode més segur (7%), mentre la resta de motius no sobrepassa l'1,4%.

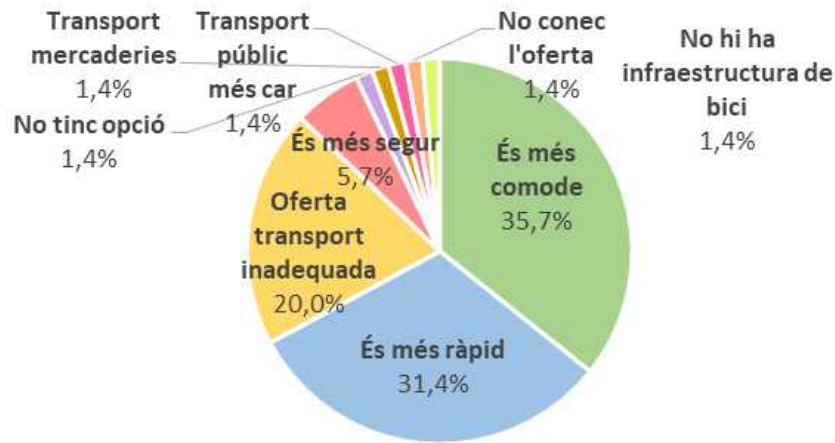


Figura 3.16. Raó per no utilitzar el transport públic o els modes no motoritzats.

9. Raons per no utilitzar el vehicle privat entre els que es desplacen en modes sostenibles

La principal raó per no utilitzar vehicle privat motoritzat és no tenir cap altre opció (37,5%), empatat amb els que creuen que és l'opció més còmode (37,1%). Altres creuen que és més barat (10,4%), que és més ràpid (6,3%) o que es fa difícil aparcar (4,6%). Puntualment responen que ho fan per consciència mediambiental (1,7%) o per evitar moure el cotxe (1,7%), mentre un 0,8% pensa que és més segur.



Figura 3.17. Raó per no utilitzar el vehicle privat motoritzat.

10. Títol de viatge utilitzat en els desplaçaments en transport públic

Entre els pocs que utilitzen aquest mode, el 100% ho fa emprant un bitllet senzill.

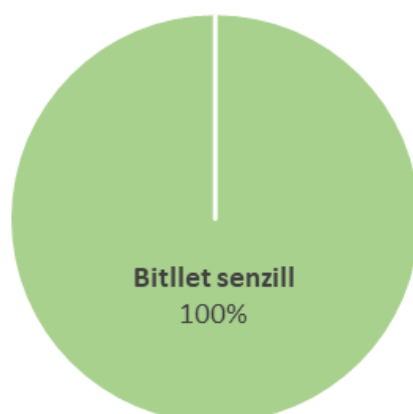


Figura 3.18. Tipus de bitllet emprat en els desplaçaments amb transport públic.

VALORACIÓ DE LA INFRAESTRUCTURA EXISTENT

11. Valoració de l'accés a peu als principals punts d'interès

La majoria dels enquestats **consideren que els accessos a peu estan bé** (60%) i un 28,5% creuen que estan molt bé. A l'altra banda de la balança, un 5,5% pensen que són regulars, mentre un 6% creuen que estan malament.

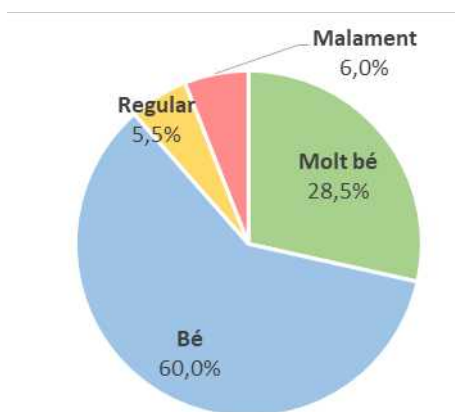


Figura 3.19. Valoració dels accessos a peu als principals punts d'interès.

12. Valoració de l'accés en bicicleta als principals punts d'interès

La gran majoria (77%) desconeix la xarxa pedalable que dona accés als punts d'interès. Entre els que l'utilitzen, un 11% creu que està malament, seguit d'un 4% que pensa que és regular, un 5,5% que està bé i un 2,5% que està molt bé.

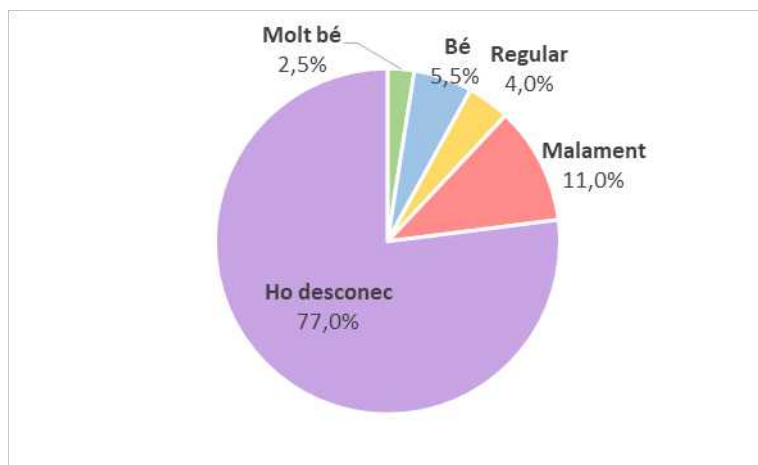


Figura 3.20. Valoració dels accessos en bicicleta als principals punts d'interès.

13. Valoració de l'accés en transport públic als principals punts d'interès

La gran majoria (83%) desconeix l'existència d'una oferta de transport públic que dona accés als punts d'interès. Entre els que l'utilitzen, un 8% creu que està malament, seguit d'un 3% que pensa que està molt bé, un 4% que està bé i un 2,5% que és regular.

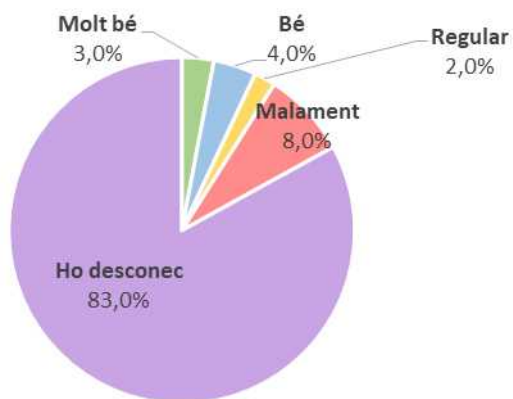


Figura 3.21. Valoració dels accessos a peu als principals punts d'interès.

14. Valoració de l'accés en vehicle privat i l'aparcament dels principals punts d'interès

La majoria dels enquestats pensa que l'accés i l'aparcament estan bé (36,5%) o molt bé (14%), mentre un 16% pensa que està malament i un 13% regular. Un 20,5% ho desconeix.

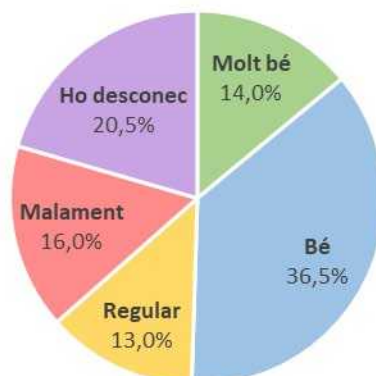


Figura 3.22. Valoració dels accessos a peu als principals punts d'interès.

PERFIL DE L'ENQUESTAT

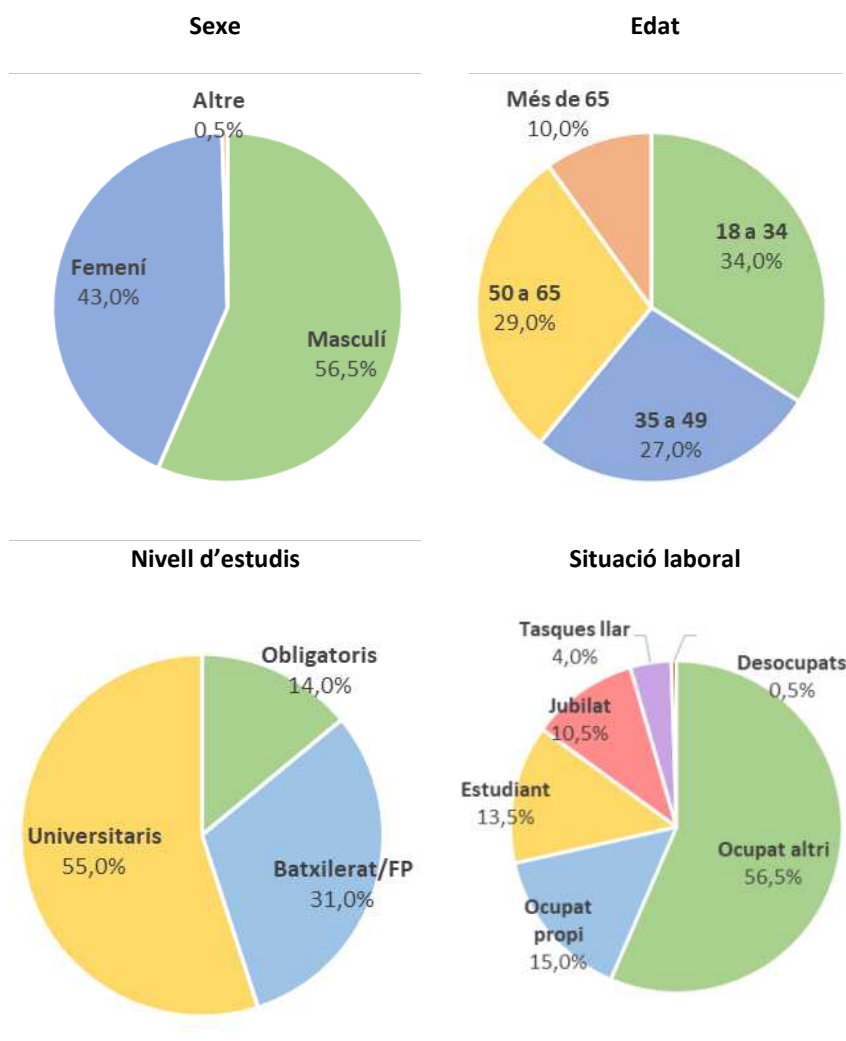


Figura 3.23. Perfil de l'enquestat entre els turistes de Castell-Platja d'Aro.

4. XARXES

4.1. La mobilitat a peu

4.1.1. Oferta

Xarxa principal de vianants

S'ha definit una xarxa principal de vianants contínua que garanteix la connexió dels nuclis residencials, amb els equipaments del municipi, els principals eixos comercials i altres centres generadors de mobilitat.

Així, l'anàlisi de l'accessibilitat se centra en la xarxa principal de vianants, ja que són les vies que concentren un major nombre de vianants. Aquesta suma un total de 18,38 km (eix de carrer), que representen el 11,8% de la xarxa viària urbana municipal (sense tenir en compte la xarxa bàsica ni els camins rurals).

Els eixos de la xarxa principal de vianants que es distribueixen longitudinalment són: el passeig Marítim, l'avinguda Palamós, av. Cavall Bernat, av. s'Agaró, av. Sant Feliu de Guíxols, c. Tramuntana, c. Josep Ensesa, c. Amadeu Vives, Camí de Ronda i el carrer Juli Garreta.

Els carrers que es disposen transversalment són: travessia Cavall Bernat, c. Mossèn Cinto Verdager, av. Costa Brava, c. Sant Sebastià, pg. Riudaura, c. Punta Prima, c. Roma, av. Castell d'Aro i l'avinguda de la Platja

A l'entorn d'aquests carrers es localitzen gran part dels equipaments del municipi.

Tipologia de regulació dels carrers

En funció de la tipologia de les vies destaca que el 42,4% dels eixos són carrers convencionals (regulats a 50km/h pels vehicles motoritzats), seguit dels carrers limitats a 30 km/h amb un 46,5%, els de prioritat invertida (regulats amb el senyal S-28) amb un 2,9% i els exclusius de vianants (on no poden circular vehicles motoritzats ni bicicletes i patinets), que representen un 8,1%.

Tipologia d'eixos	Longitud (m)	%
Carrer 50 km/h	7.798	42,4%
Carrer 30 km/h	8.555	46,5%
Prioritat invertida	536	2,9%
Exclusiu vianants	1.496	8,1%
Total	18.386	100,0%

Taula 4.1.- Longitud i percentatge de la xarxa principal de vianants per tipologia de carrer. Font: elaboració pròpia.

Tipologia dels carrers

Des del punt de vista urbanístic la xarxa de vianants és:

- Carrers segregats (segregació vorera – calçada) amb 16,3 km lineals. Està format per tots els carrers convencionals, sense tenir en compte la xarxa bàsica d'accés.
- Carrers de plataforma única amb 2 km lineals. Està formada pels carrers exclusiu per a vianants, els carrers de prioritats invertida amb restricció de circulació i la major part dels carrers de prioritats invertida sense restricció de circulació.

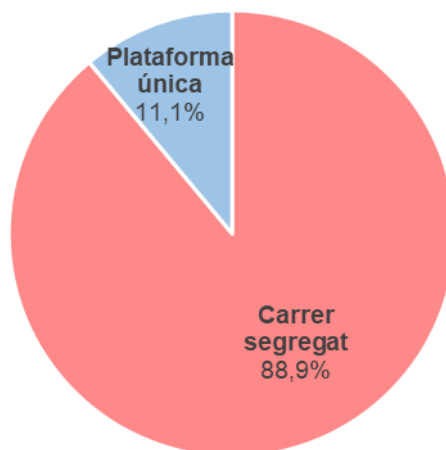


Figura 4.1.– Distribució de la vialitat en funció de la tipologia urbanística de les vies. Font: elaboració pròpia.

Carrers d'ús exclusiu per a vianants o amb accés restringit

Castell-Platja d'Aro té 2 km lineals de carrers d'ús exclusiu per a vianants o eixos de prioritats invertida amb restricció a la circulació que equival a un 1,3% de la longitud de la xarxa urbana.

Els carrers d'ús exclusiu per a vianants són eixos on no poden circular els vehicles motoritzats i els eixos de prioritats invertida amb restricció a la circulació són carrers on no circulen vehicles motoritzats excepte en els horaris i tipologia d'usuari indicats a la senyalització.

El principal eix d'ús exclusiu per a vianants del municipi és el passeig Marítim de Platja d'Aro, d'1,5 km de longitud, i que se situa entre la travessia de Cavall Bernat, al nord, i el passeig Riudaura, al sud. L'amplada lliure de pas en tot el tram és de, com a mínim, 4,5 m, tot i l'alta presència de terrasses per al sector de la restauració. No s'hi permet la circulació de bicicletes o vehicles de mobilitat personal (VMP). Algunes vies d'accés al passeig també són exclusius per a vianants, com el carrer Església i el carrer Marina.

Els eixos de prioritats invertida es concentren principalment a l'entorn de la plaça Major, com el carrer Ciutat de Palol, el de l'Alegria o el de Mossèn Cinto Verdager.



Figura 4.2.—Trams de plataforma única a l'entorn de la plaça Major. Font: elaboració pròpia.

Del 2020 ençà, l'Ajuntament ha potenciat l'avinguda de Cavall Bernat i s'Agaró com a eix de vianants durant la temporada d'estiu. Per tal fita, s'instal·len elements temporals com tanques, bancs i pilones que restringeixen l'accés al trànsit i ofereixen més espai i comoditat als desplaçaments en modes no motoritzats. Aquesta ordenació es realitza entre la travessia de Cavall Bernat, al nord, i l'avinguda Costa Brava, al sud, i els vehicles només poden circular en direcció sud.



Figura 4.3.—Reserves d'espai amb elements temporals a l'avinguda de Cavall Bernat, a Platja d'Aro. Font: elaboració pròpia.

Amplada de voreres

El Codi d'Accessibilitat de Catalunya considera que l'amplada mínima de pas és de 0,9 m, però per permetre el gir d'una cadira de rodes cal que hi hagi un espai de gir d'1,5 m com a mínim. Amb l'ordre VIV/561, l'amplada de pas passa a ser d'1,80 metres lliures d'obstacles (excepcionalment es pot reduir a 1,5 m en zones consolidades). L'amplada mínima que garanteix el confort dels vianants en els dos sentits de circulació és igual o superior als 2 metres segons el Manual de Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà de Catalunya (DTOP, 2009).

Per conèixer l'amplada de les voreres de tot el municipi a partir de la cartografia de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC) s'ha calculat la distància existent entre la línia de façana i el límit de la vorera.

Per poder efectuar aquest càlcul s'ha convertit la cartografia de la vorera en punts i mitjançant Sistemes d'Informació Geogràfica s'ha mesurat la distància existent entre aquests punts i la façana. Com que la cartografia de Castell – Platja d'Aro no delimita elements com l'arbrat, l'enllumenat i el mobiliari urbà, entre d'altres; l'amplada calculada és la màxima entre les façanes i la vorada .

Degut a la manca d'informació de l'entorn de les voreres, s'han classificat 4 rangs d'amplada:

- De 0 a 0,9m: voreres sense accessibilitat.
- De 0,9 a 1,8m: voreres que no compleixen en accessibilitat.
- D'1,8 a 2,5m: voreres que majoritàriament garanteixen l'accessibilitat.
- Més de 2,5m: voreres que compleixen en accessibilitat.

A partir d'aquests càlculs s'obté que el 52,3% de les voreres del municipi són accessibles (el 43,0% si es considera una amplada superior a 1,80m). El 47,7% restant correspon a voreres amb una amplada inferior a 1,80 m.

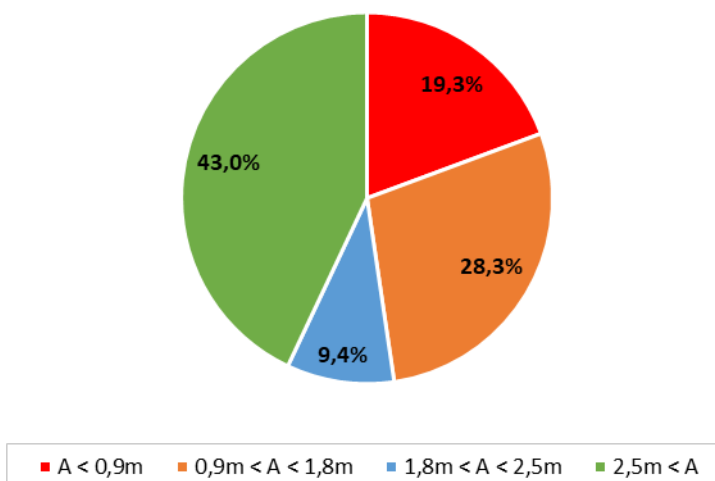


Figura 4.4.– Distribució de l'amplada de voreres. Font: elaboració pròpia

A continuació es mostren alguns exemples de carrers amb dèficits d'accessibilitat.

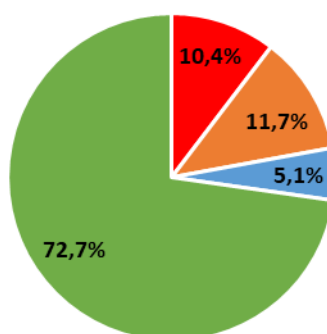


Figura 4.5.– Trams de carrer amb voreres inferiors a 0,9 metres: carrer de Maó (esquerra) i carrer Sicars (dreta).

Per a la xarxa principal de vianants s'ha mesurat l'amplada de 22,5 km de voreres de la xarxa viària que correspon a les dues bandes de la xarxa principal, dels trams que no són plataforma única (veure plànol 4.1.3 de l'Annex).

Per a realitzar l'anàlisi d'accessibilitat de voreres de la xarxa principal de vianants s'estableix una amplada mínima d'1,8 metres. En base a aquest criteri resulta que un 22,1% de la xarxa principal de vianants no és accessible (representen 4,9 km de vorera):

- 2,3 km amb vorera inferior als 0,9 m (10,4%)
- 2,6 km de voreres amb una amplada d'entre 0,9 m i 1,8 m (11,7%)



■ A < 0,9m ■ 0,9m < A < 1,8m ■ 1,8m < A < 2,5m ■ 2,5m < A

Figura 4.6.– Percentatge d'amplada de voreres de la xarxa principal de vianants. Font: elaboració pròpia

Pendents

S'ha calculat el pendent del terreny a partir del model d'elevació de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC), fent la següent classificació:

- Pendent baix (< 6%)
- Pendent mig (6-10%)
- Pendent alt (> 10%) o amb escales

El municipi és pla en un 44,6% dels trams de la xarxa viària, mentre un 38,2% supera el 10% de pendent i el 17,2% està entre el 6% i el 10%. Per nuclis, Platja d'Aro i s'Agaró són els que presenten trams més plans, mentre Castell d'Aro es caracteritza per tenir un terreny més accidentat, especialment a les urbanitzacions del nord (veure plànol 4.1.4 full 1).

Desnivell	Platja d'Aro	S'Agaró	Castell d'Aro
< 6%	54,5%	46,9%	20,1%
6% - 10%	18,3%	27,8%	12,5%
> 10%	27,2%	25,3%	67,5%

Taula 4.2.- Pendent existent a la xarxa viària per nucli poblacional. Font: elaboració pròpia

Pel que fa a la xarxa principal de vianants, el 75,3% es troba en terreny pla amb un desnivell inferior al 6%. Per contra, un 12,6% té un pendent superior al 6% i un 12,1% superior al 10%. Això es deu principalment

al nucli de s'Agaró, ja que l'itinerari més proper a la costa (a prop del camí de Ronda) presenta una morfologia més accidentada, tal i com es pot observar al plànol 4.1.4 full 2.

Desnivell	Longitud (m)	%
< 6%	16.857	75,3%
6% - 10%	2.825	12,6%
> 10%	2.700	12,1%
TOTAL	22.382	100,0%

Taula 4.3.- Pendent existent a la xarxa principal de vianants. Font: elaboració pròpia

Encreuaments de vianants

En tots els eixos que conformen la xarxa principal de vianants s'ha inventariat els passos de vianants. El criteri seguit per identificar una bona accessibilitat a la xarxa principal de vianants és un pas de vianants amb el gual rebaixat (o pas elevat) a cada un dels ramals d'una intersecció, així com un pas de vianants amb guals rebaixats cada 100-150m en trams rectes sense intersecció.

En la xarxa principal de vianants de Castell-Platja d'Aro s'han comptabilitzat 333 encreuaments, dels quals el 70% disposen de pas de vianants i el 7,2% són passos elevats.

Per contra, el 37,2% dels encreuaments (124 punts) presenten dèficits d'accessibilitat. El 30% no tenen ni pas de vianants ni guals adaptats, el 3,9% tenen pas de vianants però no tenen guals adaptats a cap dels dos costats i el 3,3% tenen pas de vianants però només un dels dos costats té guals adaptats.

Passos de vianants a la xarxa principal de vianants			
Passos de vianants	Guals de vianants	Nombre	%
Inexistent	0	100	30%
Existent	0	13	3,9%
	1	11	3,3%
	2	185	55,6%
Pas elevat	-	24	7,2%
Total		333	100,0%

Taula 4.4.- Passos de vianants a la xarxa principal de vianants. Font: elaboració pròpia.



Figura 4.7. Passos de vianants a la xarxa principal de vianants del nucli de Platja d'Aro. Font: elaboració pròpia.

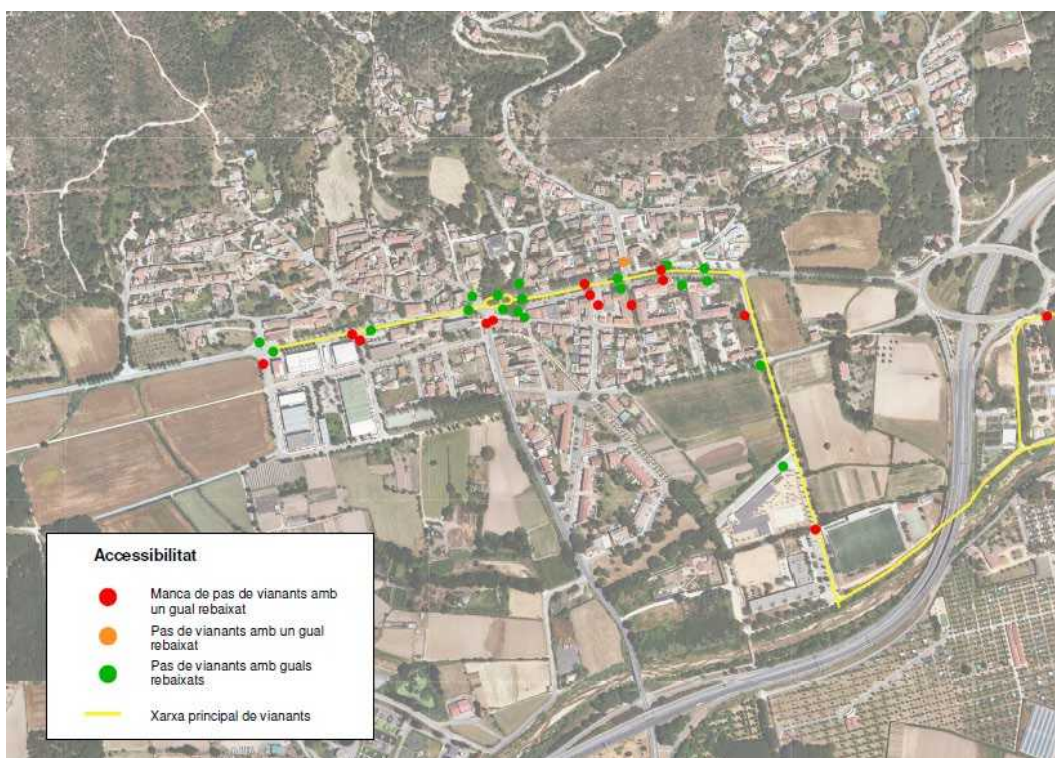


Figura 4.8. Passos de vianants a la xarxa principal de vianants del nucli de Castell d'Aro. Font: elaboració pròpia.

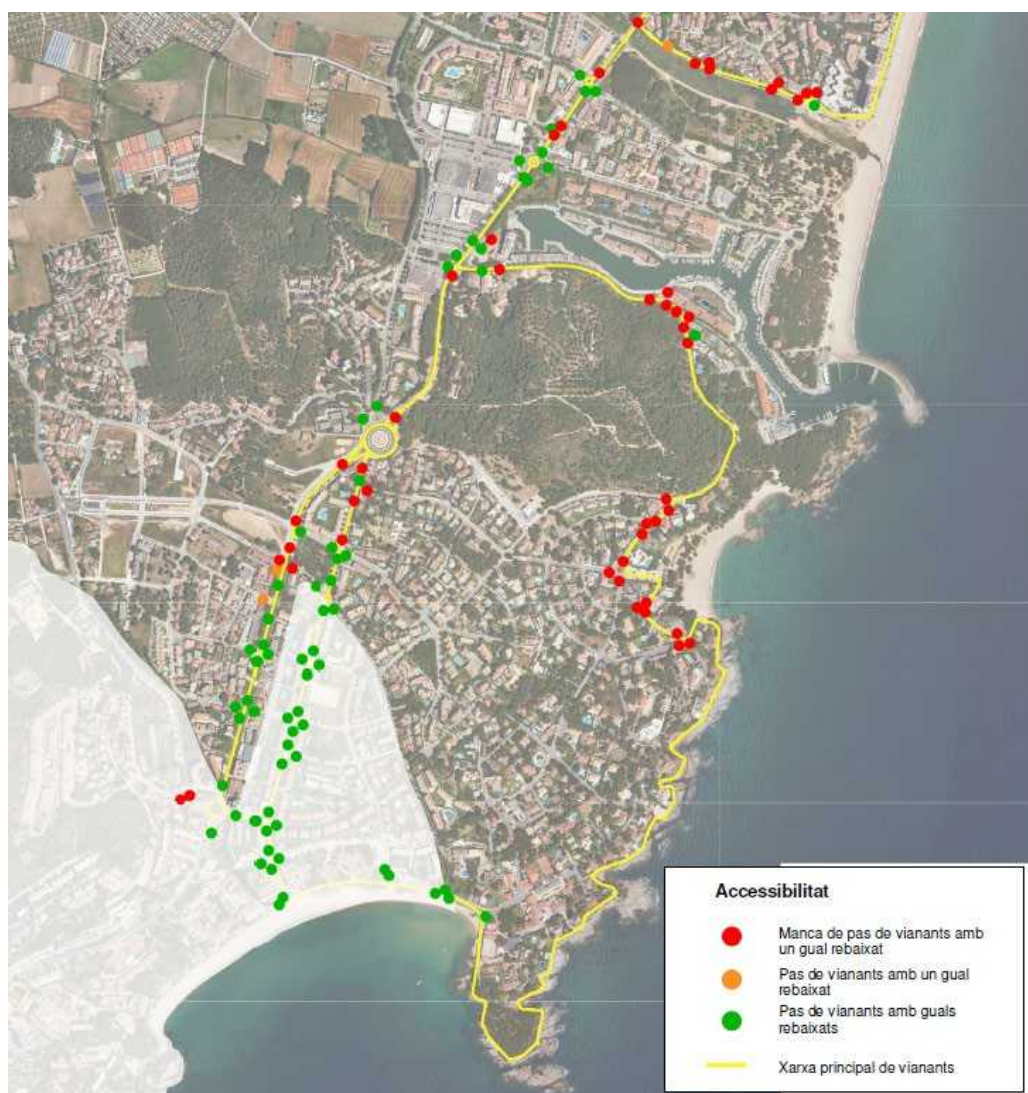


Figura 4.9. Passos de vianants a la xarxa principal de vianants del nucli de s'Agaró. Font: elaboració pròpia.

Els encreuaments amb pas de vianants amb guals rebaixats representen el 55,6% del total dels encreuaments. Si es tenen en compte els que es troben en plataformes úniques augmenta fins al 62,8%.

Els encreuaments que presenten clars dèficits d'accessibilitat es defineixen com aquells que no tenen guals adaptats o únicament en tenen un (7,2%) o bé els encreuaments no tenen pas de vianants (30%).

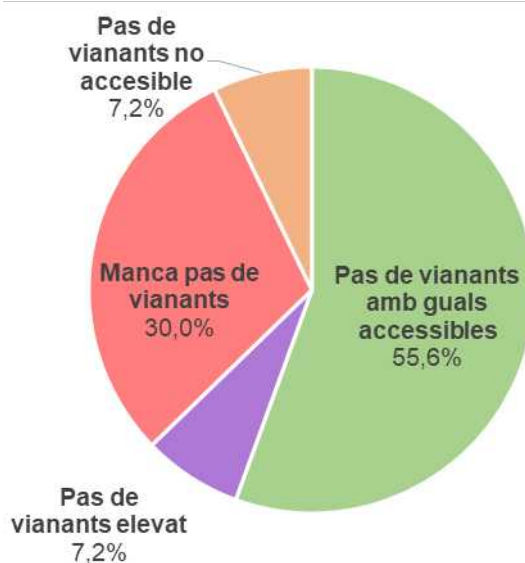


Figura 4.10.—Nombre i tipologia d'encreuaments per a vianants a la xarxa principal de vianants. Font: elaboració pròpia

Així doncs, un mínim del 37,2% dels punts de creuament de la xarxa principal de vianants presenta dèficit. Cal tenir en compte que el volum teòric de vianants que circula per aquests eixos és elevat al tractar-se de la xarxa principal i per tant l'afectació és molt gran. Per aquest motiu, l'accessibilitat dels passos de la xarxa principal haurà de ser prioritària respecte els vials secundaris.

Alguns dels eixos de la xarxa principal de vianants amb dèficits d'accessibilitat en els passos de vianants en el nucli urbà són els següents:

- Passeig Riudaura
- Carrer de Sant Sebastià
- Avinguda Platges de s'Agaró
- Carrer Josep Ensesa
- Avinguda Costa Brava
- Camí Vell de Santa Cristina

4.1.2. Demanda

Es desprèn de l'Enquesta de Mobilitat a residents de Castell-Platja d'Aro que en relació a la mobilitat interna, el 75,3% des desplaçaments és realitzen a peu, el que representa un total de 18.715 desplaçaments/dia caminant.

Amb l'objectiu d'analitzar la demanda dels desplaçaments a peu, s'han realitzat comptatges de vianants en les principals cruïlles del municipi. En total s'han realitzat 20 aforaments, 1 de 12 hores i 19 de 2 hores.

Els aforaments de dues hores s'han extrapolat a valors de 12 hores en base a l'aforament de llarga durada (de 12 hores). No es tracta, doncs, d'intensitat mitjana diària. Els resultats són els següents:

Punt	Carrer	Hora analitzada	% H analitzada	Extrapolació 12h
1	Camp de Futbol Castell d'Aro	17:00-19:00	23,9%	505
2	Riba Ridaura (Càmping Valldaro)	17:00-19:00	23,9%	267
3	Passeig Ridaura	18:15-20:15	41,0%	864
4	Av. Paris/Roma	18:00-20:00	38,0%	522
5	Av. Onze Setembre/Sant Sebastià	18:00-20:00	38,0%	4.546
6	Berlin/Av. Londres	17:00-19:00	23,9%	405
7	Pg. Marítim/Empordà	17:00-19:00	23,9%	6.016
8	Pineda de Mar/Lleida	17:00-19:00	23,9%	3.492
9	Av. Cavall Bernat	17:00-19:00	23,9%	5.188
10	Travessia Cavall Bernat	17:00-19:00	23,9%	3.597
11	Av. Castell d'Aro/Pl. Europa	17:00-19:00	23,9%	5.514
12	Av. Platja d'Aro/Garrotxa	17:00-19:00	23,9%	3.597
13	Av. Verona Terol/Garbí	17:00-19:00	23,9%	1.349
14	Av. Cavall Bernat/Empúries	17:00-19:00	23,9%	2.532
15	Av. Cavall Bernat/Josep Maria Tarridas	17:00-19:00	23,9%	2.243
16	Carrer Juli Garreta	17:00-19:00	23,9%	7.248
17	Av. s'Agaró/Reina Fabiola	17:00-19:00	23,9%	4.249
18	Pg. Castell i Mar	17:00-19:00	23,9%	150
19	Av. Costa Brava/Onze de setembre	17:00-19:00	23,9%	7.365
20	Av. s'Agaró	08:00-20:30	100,0%	16.660

Taula 4.5.- Punts d'aforament per a vianants analitzats a Castell-Platja d'Aro. Font: elaboració pròpia.

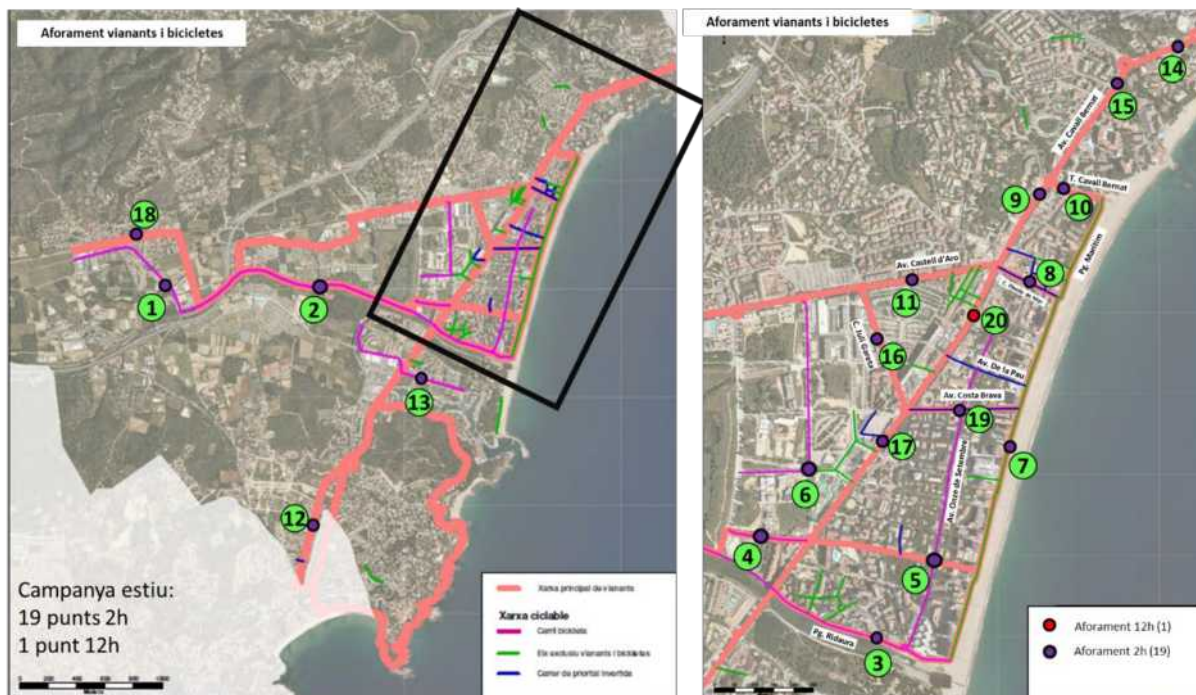


Figura 4.11. Punts d'aforament per a vianants a Castell-Platja d'Aro. Font: elaboració pròpia.

El major volum de vianants el trobem a l'avinguda de s'Agaró (comercial), entre el carrer Miramar i l'avinguda de la Pau, amb un volum de més de 16.000 vianants entre les 8h i les 20h. La resta de punts presenten un volum de vianants significativament menor, amb més de 7.000 vianants al carrer de Juli Garreta (comercial) i a la cantonada entre l'avinguda Costa Brava i l'avinguda Onze de Setembre, i un volum de 6.000 vianants al Passeig Marítim, a l'alçada del carrer Empordà (via pacificada, xarxa principal, activitat hotelera, platja).



Figura 4.12. Avinguda de s'Agaró. Font: Google Maps.

L'avinguda de s'Agaró presenta una amplada de vorera de 8 metres, que es veuen reduïts per la presència d'arbrat i, sobretot, de terrasses fixes per a bars i restaurants al costat est de l'avinguda. Els passos de vianants de la zona es troben adaptats, amb guals als encreuaments amb el carrer Miramar i l'avinguda de la Pau.

El carrer Juli Garreta té amplades asimètriques de voreres, amb una amplada d'uns 6 metres al costat oest, i una amplada d'uns 4 metres al costat est, tocant a l'aparcament del Palau d'Esports i Congressos. Ambdues voreres es troben arbrades, amb porxos i terrasses a la vorera oest. Tots els passos de vianants de la zona es troben adaptats amb rampes.



Figura 4.13. Carrer de Juli Garreta. Font: Google Maps.

La intersecció entre l'avinguda Costa Brava i l'avinguda Onze de Setembre és una zona relativament oberta. L'avinguda Costa Brava és de prioritat invertida, amb voreres d'uns dos metres, amb terrasses (principalment a la vorera del costat nord), arbrat a ambdues voreres i una línia de pilons prop del bordell de la vorera. La vorera nord s'eixampla fins a tenir una amplada d'entre 3 i 5 metres al costat oest de l'encreuament. Tots els passos de vianants de la zona es troben adaptats, amb diferents tipus de solucions.



Figura 4.14. Avinguda de la Costa Brava, a l'alçada de l'avinguda Onze de setembre. Font: Google Maps.

El passeig marítim és un carrer exclusiu per a vianants (la circulació de bicicletes està prohibida), sense àrees diferenciades. A l'alçada del passatge Empordà, el passeig té una amplada aproximada de 20 metres, entre la línia de façana i la sorra de la platja. En tota l'amplada del passeig trobem mobiliari urbà: arbrat, bancs o terrasses.



Figura 4.15. Passeig Marítim de Castell-Platja d'Aro. Font: Google Maps.

Així doncs, la demanda a peu té una important relació amb els usos existents a l'entorn. D'aquesta forma les zones que compten amb una elevada concentració d'establiments comercials i serveis presenten un major volum de vianants.

Part de la xarxa principal de vianants presenta dèficits d'accessibilitat (en especial, el Camí de Ronda a s'Agaró, amb múltiples trams d'escales) però permet el moviment dels ciutadans entre els diferents sectors del municipi i els principals punts de generació i atracció de moviments. Tanmateix, es detecten alguns punts amb una afluència destacada de vianants, com el carrer Sant Sebastià, amb certs dèficits (no s'assoleix l'amplada de les voreres d'1,5 metres marcada per l'Ordre VIV/561).

4.2. La mobilitat en bicicleta

4.2.1. Oferta

Xarxa pedalable

La xarxa d'itinerari per a bicicletes de Castell-Platja d'Aro és de **8,8 km** distribuïts de la forma següent:

- 3,8 km corresponen a carrils bici segregats.
- 5 km són itineraris amb cohabitació amb altres modes de transport.

Si es desagrega per tipologia, s'observa com la major part de la infraestructura és de camí verd (amb un 51% i 4,5 km), seguit per la vorera bici (3,3 km) i, a més distància, els carrers de cohabitació (405 m), que representen el 5% del total

Tipologia	m	%
Camí verd	4.545	51%
Vorera bici	3.335	38%
Pista bici	187	2%
Carril bici	262	3%
Carril bici protegit	114	1%
Convivència	405	5%
Total	8.848	100%

Taula 4.6– Classificació de la xarxa per a bicicletes segons tipologia. Font: elaboració pròpia.

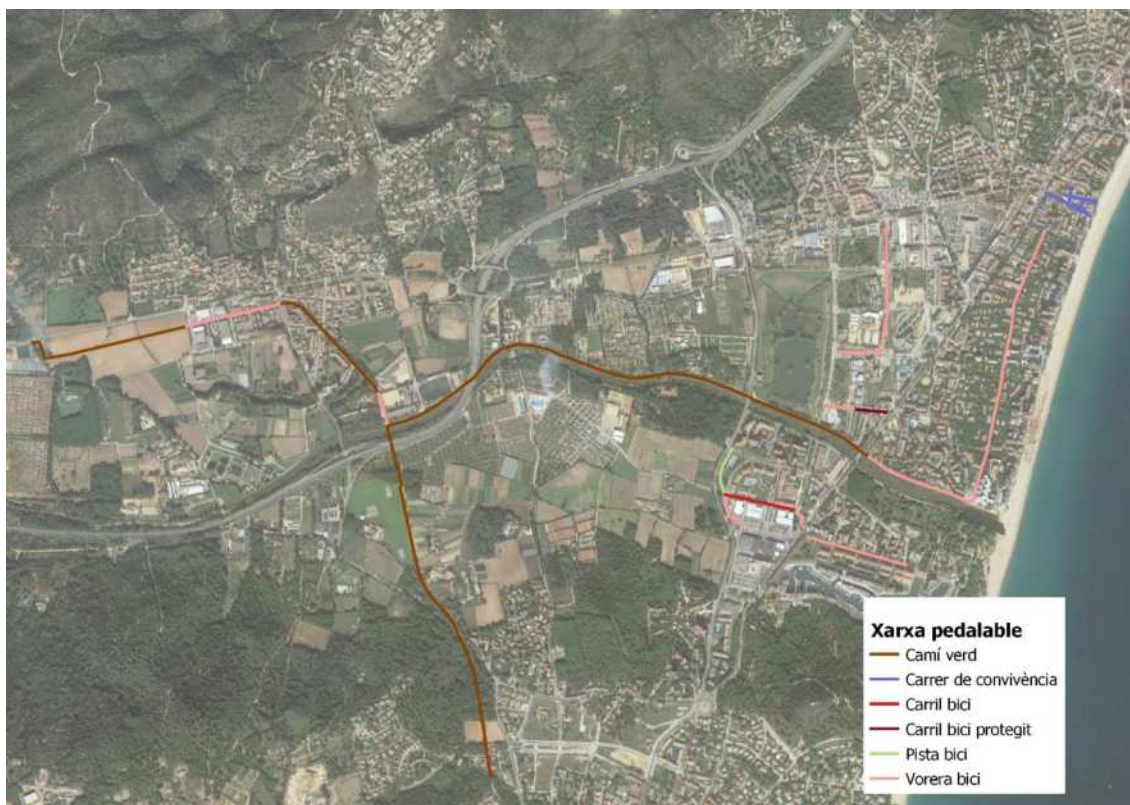


Figura 4.16. Xarxa pedalable de Castell-Platja d'Aro. Font: elaboració pròpia.

Xarxa amb infraestructura pedalable

El municipi no disposa d'una extensa xarxa d'infraestructura pedalable, cohabita amb el cotxe en 405 metres de calçada amb prioritat invertida i en 1.500 metres en el camí verd. La infraestructura pedalable es divideix en dos sectors sense continuïtat entre ells. Per una banda, es troben els 7,8 km corresponents a les vies verdes que connecten Castell d'Aro amb els diferents carrils bici de Platja d'Aro. Per altra banda, els carrils bici que conformen l'eix d'1km que connecta el Port d'Aro mitjançant el carrer Terol amb la zona comercial del Parc d'Aro pel carrer Fornells.

Carrils bici existents

- **Carril bici de cohabitació amb els vianants**

Pel que fa a la mobilitat amb bicicleta, cal destacar la Ruta del Carrilet, la qual connecta Girona i Sant Feliu de Guíxols passant per Castell-Platja d'Aro. Aquesta passa pel nucli de Castell d'Aro i per S'Agaró abans de dirigir-se cap a Sant Feliu de Guíxols. D'altra banda, existeix un ramal que perllonga la ruta dins el nucli de Platja d'Aro.

A part d'aquest itinerari específic per a vianants i bicicletes, al municipi de Castell-Platja d'Aro, es poden distingir entre tres tipus d'espais:

- La vialitat pròpiament urbana, que es troba a Castell d'Aro, a Platja d'Aro i a S'Agaró.
- La vialitat interurbana que inclou els vials de connexió C-31, GI-662 i GI-666 juntament amb les carreteres de menor importància que connecten els tres nuclis amb les urbanitzacions.
- La vialitat de les urbanitzacions, que es pot considerar quelcom intermedi entre la vialitat urbana i la vialitat interurbana.

Dins el terme municipal de Castell-Platja d'Aro, la Ruta del Carrilet:

- Transcorre paral·lela a la GI-662 a través de camps de conreu.
- Entra al nucli de Castell d'Aro per l'avinguda del Carrilet en forma de vorera bici.
- Surt de Castell d'Aro en forma d'itinerari de terra independent dels eixos vials.
- Just abans de creuar la C-31 i divideix en dos ramals, el primer creua la C-31 i segueix cap a Sant Feliu de Guíxols i l'altre desvia cap a Platja d'Aro.
- Entra a Platja d'Aro per l'avinguda Onze de Setembre en forma de vorera bici.

- Carril bici

La taula següent detalla les característiques de la xarxa pedalable del municipi.



Figura 4.17.– Codificació i localització de la xarxa pedalable. Font: elaboració pròpia

Vial	Característiques	Fotografies
<p>Tram Via verda Castell d'Aro-Santa Cristina d'Aro (codi B-01)</p>	<p>Camí verd bidireccional en cohabitació amb el vianant de 3 metres sense pavimentar i amb senyalització vertical. Aquest tram no presenta interseccions. Compleix l'amplada de carril recomanada</p>	
<p>Avinguda del Carrilet I (codi B-02)</p>	<p>Vorera bici bidireccional de cohabitació amb el vianant de 2 metres d'amplada amb pavimentació diferenciada (en un petit tram). Hi ha senyalització horitzontal i vertical. No presenta continuïtat en les interseccions. Compleix l'amplada de carril acceptada</p>	

Vial	Característiques	Fotografies
<p>Avinguda del Carrilet II (codi B-03)</p>	<p>Vorera bici bidireccional de cohabitació amb el vianant de 2 metres d'amplada, sense paviment diferenciat. Hi ha senyalització vertical i horitzontal, presenta continuïtat entre les interseccions.</p> <p>Compleix l'amplada de carril acceptada</p>	
<p>Avinguda del Carrilet III (codi B-04)</p>	<p>Camí verd bidireccional en cohabitació amb el vianant de 3 metres d'amplada i sense pavimentar. Hi ha senyalització horitzontal i vertical, presenta continuïtat en les interseccions</p> <p>Compleix l'amplada de carril recomanada</p>	
<p>Via verda a l'alçada de l'INS Riudaura (codi B-05)</p>	<p>Vorera bici bidireccional segregada de 2,5 metres d'amplada i paviment diferenciat. Hi ha senyalització horitzontal. No presenta interseccions.</p> <p>Compleix l'amplada de carril recomanada</p>	
<p>Tram Via verda Castell d'Aro-Sant Feliu de Guíxols (codi B-06)</p>	<p>Camí verd bidireccional en cohabitació amb el vianant de 3 metres d'amplada sense pavimentar. No té senyalització i no presenta interseccions. Compleix l'amplada de carril recomanada</p>	

Vial	Característiques	Fotografies
<p>Tram Via verda Castell d'Aro-Platja d'Aro (codi B-07)</p>	<p>Camí verd bidireccional en cohabitació amb vianants i cotxes de 3 metres d'amplada sense pavimentar. No té senyalització. No té interseccions.</p> <p>Compleix l'amplada de carril recomanada</p>	
<p>Carrer Paris enllaç amb Via verda I (codi B-08)</p>	<p>Camí verd bidireccional en cohabitació amb el vianant de 2 metres d'amplada, no pavimentat. Té senyalització vertical però no horitzontal i té continuïtat en les interseccions.</p> <p>Compleix l'amplada de carril acceptada</p>	
<p>Carrer Roma I (codi B-10)</p>	<p>Vorera bici de cohabitació amb el vianant d'1 metre d'amplada i paviment sense diferenciar. Hi ha presència de senyalització horitzontal però no vertical.</p> <p>Té una accessibilitat dolenta amb amplada insuficient de voreres d'1 metre.</p> <p>Té una amplada inferior a la mínima acceptada.</p>	
<p>Carrer Roma II (codi B-11)</p>	<p>Tram de carril de dues tipologies. Majoritàriament és un carril bici protegit en calçada de 1,75 metres d'amplada i bidireccional, sense paviment diferenciat amb senyalització vertical i horitzontal. Ara bé, hi ha un tram petit quan s'aproxima a l'avinguda de s'Agaró que el carril passa a ser en vorera sense paviment diferenciat d'1 metre d'amplada i sense senyalització.</p>	

Vial	Característiques	Fotografies
	Té una amplada inferior a la mínima acceptada.	
Passeig Riudaura (codi B-12)	<p>Vorera bici bidireccional de cohabitació amb el vianant de 2,5 metres d'amplada i paviment diferenciat. No hi ha senyalització, presenta continuïtat en les interseccions.</p> <p>Té una amplada superior a la recomanada.</p>	
Av. 11 de setembre (codi B-13)	<p>Vorera bici bidireccional de cohabitació amb el vianant de 1.5 metres d'amplada i paviment diferenciat. No hi ha senyalització, amb continuïtat en les interseccions.</p> <p>Té una amplada inferior a la mínima acceptada.</p>	
Av. Londres (codi B-14)	<p>Vorera bici bidireccional segregada de 2 metres d'amplada i paviment diferenciat. Hi ha senyalització horitzontal en els passos de vianants però no vertical, té continuïtat en les interseccions.</p> <p>Compleix l'amplada de carril acceptada.</p>	

Vial	Característiques	Fotografies
Carrer Verona de Terol (codi B-15)	<p>Vorera bici bidireccional segregada de 2 metres d'amplada i paviment diferenciat. Hi ha senyalització horitzontal, però no vertical. Hi ha continuïtat en les interseccions.</p>	
Plaça Major (codi B-16)	<p>Carrer de convivència amb el cotxe de plataforma única de 8 metres d'amplada i sense paviment diferenciat. No hi ha senyalització específica i presenta continuïtat en les interseccions</p>	
Carrer Tramuntana (codi B-17)	<p>Pista bici de 2 metres d'amplada i paviment diferenciat. Hi ha senyalització vertical, però no horitzontal. No presenta interseccions. Compleix l'amplada de carril acceptada.</p>	
Carrer Santiago Rusiñol I (codi B-18)	<p>Vorera bici bidireccional de cohabitació amb el vianant de 2 metres d'amplada i sense pavimentar. Presenta senyalització vertical i continuïtat en les interseccions. Compleix l'amplada de carril acceptada</p>	
Carrer Santiago Rusiñol II (codi B-19)	<p>Carril bici bidireccional segregat en calçada amb una amplada de 2 metres amb paviment diferenciat i amb senyalització horitzontal. Hi ha continuïtat en les interseccions. Compleix l'amplada de carril acceptada.</p>	

Vial	Característiques	Fotografies
Carrer Santiago Rusiñol II amb Verona (codi B-20)	Vorera bici bidireccional de cohabitació amb vianant de 2 metres amb paviment diferenciat i sense senyalització. No hi ha interseccions. Compleix l'amplada de carril acceptada.	

Taula 4.7. Carrils bici de Castell-Platja d'Aro. Font: Google Maps (2016) i elaboració pròpia.

- **Resum de la xarxa pedalable**

A continuació es presenta una taula resum de les principals característiques del conjunt d'eixos pedalables del municipi.

Codi	Eix	Amplada (m)	Paviment diferenciat	Senyal vertical	Senyal horitzontal	Continuïtat interseccions	Accessibilitat
B-01	Via verda Castell d'Aro-Platja d'Aro	3	No	Sí	No	-	Bona
B-02	Av. Carrilet I	2	Sí	Sí	Sí	-	Bona
B-03	Av. Carrilet II	2	No	Sí	Sí	-	Bona
B-04	Av. Carrilet III	3	No	Sí	Sí	-	Bona
B-05	Via verda a l'alçada de l'INS Riudaura	2'5	Sí	No	Sí	-	Bona
B-06	Via verda Castell d'Aro-Sant Feliu de Guíxols	3	No	No	No	-	Bona
B-07	Via verda Castell d'Aro-Platja d'Aro	3	No	No	No	-	Bona
B-08	Carrer Paris enllaç amb via verda I	2	No	Sí	No	-	Bona
B-10	Carrer Roma I	1	No	No	Sí	-	Dolenta
B-11	Carrer Roma II	1,75	No	Sí	Sí	-	Dolenta
B-12	Passeig Riudaura	2,5	Sí	No	No	Sí	Bona
B-13	Av. 11 de setembre	1,5	Sí	No	No	Sí	Dolenta
B-14	Av Londres	2	Sí	No	Sí	Si	Bona
B-15	Carrer Verona	2	Sí	No	Sí	Si	Bona
B-16	Plaça major	8	No	No	No	-	Bona

Codi	Eix	Amplada (m)	Paviment diferenciat	Senyal vertical	Senyal horitzontal	Continuïtat interseccions	Accessibilitat
B-17	Carrer Tramuntana	2	Sí	Sí	No	Si	Bona
B-18	Carrer Santiago Rusiñol I	2	No	Sí	No	Si	Bona
B-19	Carrer Santiago Rusiñol II	2	Sí	No	Sí	Si	Bona
B-20	Carrer Santiago Rusiñol II amb Verona	2	Sí	No	No	-	Bona

Taula 4.8. Resum característiques principals de la xarxa pedalable de Castell-Platja d'Aro. Font: elaboració pròpia a partir d'imatges de Google Maps (2016) i treball de camp.

Del conjunt d'eixos que conformen l'oferta de xarxa pedalable del municipi destaca:

- El 36% dels eixos tenen paviment diferenciat.
- El 47% dels eixos tenen senyalització vertical.
- El 58% dels eixos tenen senyalització horitzontal.
- Els eixos que tenen interseccions tots presenten continuïtat.
- La xarxa pedalable dels sectors: Via verda Castell d'Aro-Platja d'Aro, carrer París enllaç amb Via verda, carrer París enllaç amb Via verda II i carrer Roma I presenten problemes d'accessibilitat per amplada insuficient dels carrils o per irregularitats del terreny. Un altre cas és l'avinguda 11 de setembre, la qual presenta unes voreres bici molt estretes i amb obstacles que fan impossible el circular sense perill de col·lisió.

En el treball de camp elaborat per inventariar els diferents eixos pedalables del municipi s'ha detectat que gran part de la xarxa es troba sense pavimentar, però la que es troba pavimentada majoritàriament està diferenciada respecte a la vorera o al carril de circulació. A més a més, aquests eixos majoritàriament presenten senyalització vertical i horitzontal, tot i que la primera repetides vegades presenta problemes de visibilitat degut a la reduïda mesura del senyal.

En alguns dels carrils bicicleta, com per exemple l'eix del carrer Roma, s'ha detectat un mal estat de la senyalització horitzontal.

En cohabitació

Complementàriament a la xarxa de carrils bici hi ha la xarxa de cohabitació amb altres modes de transport. En concret els itineraris en cohabitació tenen una longitud de 5 km i es distribueixen de la següent manera:

Tipologia de via	Longitud (km)
Exclusiu vianants	3 km
Prioritat invertida	2 km
Zona 30 - 30 Km/h	Al nucli urbà xarxa secundària de carrers
TOTAL	5

Taula 4.9. Xarxa pedalable de cohabitació a Castell-Platja d'Aro. Font: elaboració pròpia.

La cohabitació bicicleta – vianant és possible en 5 km de la xarxa, però de forma exclusiva sense cohabitació amb el cotxe en 3km de via verda. A les zones exclusives de vianants com són el passeig

Marítim o el carrer de l'Església i les voreres no senyalitzades per a la circulació de bicicletes, les ordenances municipals prohibeixen la circulació de bicicletes excepte per als infants.

La velocitat en vies d'un sol carril per sentit de forma genèrica dins dels nuclis, es troba limitada a 30 km/h, el que facilita la convivència entre la bicicleta i el cotxe, tot i que en casos excepcionals aquesta velocitat pot ser augmentada fins als 50 km/h. Tanmateix, no existeix indicació i protecció de Zona 30 en tota la localitat. La zona de prioritat invertida de la plaça Major la velocitat es veu reduïda a 20 km/h.

- **Prioritat invertida**

El municipi està dotat de 405m de carrers de prioritat invertida, on es permet la circulació de vehicles motoritzats fins a 20km/h, però on tenen prioritat en els desplaçaments els vianants i bicicletes. Els carrers on hi ha el tram amb prioritat invertida són els següents:

- Carrer Ciutat de Palol
- Carrer Mossèn Cinto Verdaguer
- Carrer Ntra. Sra. del Carme
- Carrer de l'Alegria

- **Carrers 30**

Tot i que no existeixen zones 30, els nuclis urbans de Castell d'Aro, Platja d'Aro i s'Agaró tenen una velocitat limitada a 30 km/h en tots els carrers d'un únic sentit de circulació de la xarxa secundària de carrers. Els carrils amb més de dos carrils per sentit i la xarxa principal de carreteres que s'endinsen dins dels nuclis urbans com són l'avinguda de Castell d'Aro i l'avinguda de s'Agaró excepte el tram urbanitzat de forma tàctica d'aquest últim carrer entre la Travessia Cavall Bernat i l'avinguda de la Costa Brava, es permet circular a 50 km/h.



Figura 4.18.– Senyalització de carrer amb limitació a 30 km/h. Font: Google Maps (2019).

Aparcaments per a bicicletes

A Castell-Platja d'Aro hi ha 43 aparcaments per a bicicletes. La tipologia d'aparcament més emprada correspon al model suport de roda. Aquest és un dels models més senzills i econòmics del mercat, tot i que no ofereixen la mateixa seguretat que el model en U-invertida.



Figura 4.19.– Exemples de diferents punts d'aparcament bicicletes a Castell-Platja d'Aro. Font Google Maps (2015 i 2016)

La distribució territorial dels aparcaments per zones mostra que la zona circumdant al passeig Marítim i el nucli urbà de Platja d'Aro és on es concentren més aparcament per a bicicletes (23 punts). A més a més, aquesta xarxa d'aparcament cobreix gran parts dels equipaments públics (8 punts). Per acabar, al nucli de Castell d'Aro majoritàriament els aparcament segueixen el traçat de la via verda i a s'Agaró es troben concentrats a l'avinguda de s'Agaró.

Barri	Nre. Aparcaments	%
Platja d'Aro (Nucli)	33	77%
Castell d'Aro	7	16%
S'Agaró	3	7%
Total	43	100%

Taula 4.10.- Núm. de punts d'aparcament per barri. Font: elaboració pròpia

Tot i que Castell-Platja d'Aro tingui una xarxa extensa d'aparcaments de bicicleta, aquests no tenen la capacitat per cobrir la major part de la zona urbana del municipi. Tot i això, equipaments com l'Ajuntament, el Centre Cívic o el CAP sí que es troben coberts. Pel que fa als centres educatius, un dels llocs amb més potencialitat de mobilitat quotidiana amb bicicleta, 3 dels 5 existents presenten aparcaments per a bicicletes. Seria convenient donar prioritat als centres educatius a l'hora de dotar equipaments amb aquesta infraestructura, ja que el municipi té un potencial de millora molt gran que s'explica pel seu relleu i per l'existència d'una via segura pedalable (Via verda), que vertebrava els diferents nuclis urbans de forma ràpida i segura pel ciclista.

Així mateix, creuant la dotació d'aparcament en relació amb els equipaments de la ciutat, s'observa com el 54% dels equipaments tenen un aparcament per a bicicletes a menys de 100 metres. Segons el tipus d'equipament, els socioculturals, els sanitaris i els comercials són els que disposen d'una major cobertura, amb més del 90%, mentre que els equipaments administratius, esportius, educatius i d'urgències, disposen d'una cobertura pitjor amb valors que oscil·len entre el 20%-75%. Per acabar, els equipaments que no tenen cobertura són: funeraris, religiosos i serveis socials.

Tipus d'equipament	Aparcament bici <100m		Manca aparcament bici <100m	
	Nre.	%	Nre.	%
Administració	2	66,6%	1	33,3%
Comerç	1	100,%	0	0,0%
Educació	3	60%	2	40%
Esportiu	3	75%	1	50%
Funerari	0	0%	1	100%
Religiós	0	0%	3	100%
Sanitari	2	100%	0	50%
Serveis Socials	0	0%	1	100%

Tipus d'equipament	Aparcament bici <100m		Manca aparcament bici <100m	
	Nre.	%	Nre.	%
Sociocultural	1	100%	0	0%
Transport	1	0%	0	0%
Urgències	1	50%	1	50%
Altres	1	50%	1	50%
Total	14	54%	12	46%

Taula 4.11.- Tipus d'equipament segons cobertura a aparcaments per a bicicletes. Font: elaboració pròpia.

A l'entorn del nucli urbà de Castell-Platja d'Aro hi ha un conjunt de camins de lleure i camins rurals que connecten amb la xarxa interna de la ciutat.



Figura 4.20.- Camins principals des de Castell-Platja d'Aro. Font: elaboració pròpia.

La taula següent analitza la continuïtat en bicicleta des de l'entramat urbà fins als diferents itineraris supramunicipals principals.

#	Itinerari	Continuïtat
1	Gran reptes Baix Empordà	Dolenta. En cap moment la ruta transcorre pel municipi per cap lloc dotat amb infraestructura ciclista, la ruta passa per llocs on s'obliga a cohabitar amb el cotxe en calçada. Aquest camí de 71 km comunica, mitjançant un recorregut circular, Palafrugell, Palamós, Sant Antoni de Calonge entre d'altres amb Castell-Platja d'Aro amb un temps de desplaçament en bicicleta d'aproximadament de 3h 30 minuts.
2	Gran volta pel baix Empordà	Dolenta. En cap moment la ruta transcorre pel municipi per cap lloc dotat amb infraestructura ciclista, la ruta passa per llocs on s'obliga a cohabitar amb el cotxe en calçada. Aquest camí de 150 km comunica Palafrugell, Begur, Palamós, entre d'altres amb un temps de desplaçament en bicicleta d'aproximadament de 6:30 hores.
3	Pujada de Sant Grau d'Ardenya (La selva).	Dolenta. En cap moment la ruta transcorre pel municipi per cap lloc dotat amb infraestructura ciclista, la ruta passa per llocs on s'obliga a cohabitar amb el cotxe en calçada.

#	Itinerari	Continuïtat
		Aquest camí de 64 km comunica amb Calonge, Sant Feliu, Romanyà amb un temps de desplaçament al voltant de les 3h.
4	EuroVelo	Regular. La ruta presenta en tot moment cohabitació o amb cotxe o amb el vianant. A l'altura de Castell d'Aro el recorregut aprofita alguns trams segurs de via verda, la resta del recorregut la bicicleta es veu obligada a cohabitar amb el cotxe per carreteres secundàries. Aquest camí és un dels trams de la secció de la xarxa Europea de camins Barcelona-Besiers, el qual està consolidat i senyalitzat.
5	Via verda Platja d'Aro	Bona. El camí transcorre amb un camí de cohabitació amb el cotxe, vianants i bicicleta i s'incorpora al nucli de Platja d'Aro pel passeig Riudaura amb un carril bici segregat, i a Castell d'Aro per una vorera de cohabitació. Normalment aquest primer tram de via verda s'utilitza per continuar i enllaçar els trams fins a Girona. Aquest camí de 2 km comunica Platja d'Aro amb Castell-d'Aro amb un temps de desplaçament al voltant de 10 minuts. Ara bé el recorregut total de la via verda són uns 90 km fins a Olot passant per Girona.
6	Itinerari saludable curt	Regular. Algun dels trams està dotat amb infraestructura ciclista, aquest és un dels 4 itineraris urbans preparats, tot i que no es troben gaire ben senyalitzats. Aquest camí de 2,6 km té un temps de desplaçament en bicicleta d'aproximadament de 10 minuts
7	Itinerari saludable mitjà	Dolenta. Aquest itinerari no està dotat amb infraestructura ciclista, aquest és un dels 4 itineraris urbans preparats, tot i que no es troben gaire ben senyalitzats. Aquest camí de 4,4 km té un temps de desplaçament en bicicleta d'aproximadament 20 minuts
8	Itinerari saludable llarg	Regular. Algun dels trams està dotat amb infraestructura ciclista, aquest és un dels 4 itineraris urbans preparats, tot i que no es troben gaire ben senyalitzats. Aquest camí de 7,6 km té un temps de desplaçament en bicicleta d'aproximadament de 45 minuts.

Taula 4.12. Accés a la xarxa de camins supramunicipals. Font: elaboració pròpia a partir de les dades de treball de camp

4.2.2. Demanda

Es desprèn de l'Enquesta de Mobilitat a residents de Castell-Platja d'Aro que en relació a la mobilitat interna, el 7,3% des desplaçaments és realitzen en bicicleta o VMP, el que representa un total de 1.809 desplaçaments/dia.

Complementàriament als aforaments de vianants, s'han mesurat en els mateixos punts i intervals de temps, les intensitats de bicicletes, les quals s'han extrapolat a 12 hores seguint la mateixa metodologia que en el cas dels vianants. Els resultats són els següents:

Punt	Nom	Hora analitzada	% H analitzada	Extrapolació 12h	% VMP
1	Camp de Futbol Castell d'Aro	17:00-19:00	11,9%	160	21,1%
2	Riba Ridaura (Càmping Valldaro)	17:00-19:00	11,9%	758	3,3%
3	Passeig Ridaura	18:15-20:15	8,3%	1.209	17,0%
4	Av. Paris/Roma	18:00-20:00	9,2%	1.690	24,5%
5	Av. Onze Setembre/Sant Sebastià	18:00-20:00	9,2%	1.962	20,6%
6	Berlin/Av. Londres	17:00-19:00	11,9%	278	45,5%
7	Pg. Marítim/Empordà	17:00-19:00	11,9%	522	21,0%
8	Pineda de Mar/Lleida	17:00-19:00	11,9%	329	28,2%
9	Av. Cavall Bernat	17:00-19:00	11,9%	893	10,4%
10	Travessia Cavall Bernat	17:00-19:00	11,9%	699	24,1%

Punt	Nom	Hora analitzada	% H analitzada	Extrapolació 12h	% VMP
11	Av. Castell d'Aro/Pl. Europa	17:00-19:00	11,9%	505	18,3%
12	Av. Platja d'Aro/Garrotxa	17:00-19:00	11,9%	699	24,1%
13	Av. Verona Terol/Garbí	17:00-19:00	11,9%	935	27,9%
14	Av. Cavall Bernat/Empúries	17:00-19:00	11,9%	649	22,1%
15	Av. Cavall Bernat/Josep Maria Tarridas	17:00-19:00	11,9%	1.078	8,6%
16	Carrer Juli Garreta	17:00-19:00	11,9%	817	20,6%
17	Av. s'Agaró/Reina Fabiola	17:00-19:00	11,9%	826	22,4%
18	Pg. Castell i Mar	17:00-19:00	11,9%	227	44,4%
19	Av. Costa Brava/Onze de setembre	17:00-19:00	11,9%	918	17,4%
20	Av. s'Agaró	08:00-20:30	100,0%	556	8,6%

Taula 4.13. Punts d'aforament per a bicicletes i vmp analitzats a Castell-Platja d'Aro. Font: elaboració pròpia.

Amb les dades disponibles es pot observar l'impacte dels nous ginys de mobilitat personal, **com els patinets**, que **suposen una quota del 21,5%** sobre el total de desplaçaments comptabilitzats. Segons l'enquesta a residents, els desplaçaments en patinet ja suposen el 2,5% dels viatges en modes no motoritzats.

El punt on es detecta una intensitat superior és al carril bici de l'avinguda Onze de Setembre, amb gairebé 2.000 vehicles. Segueixen el carril bici bidireccional del carrer de Roma, a l'alçada de l'avinguda de París, amb un trànsit de gairebé 1.700 bicicletes, i del passeig Riudaura, amb 1.200. El darrer punt que supera els 1.000 vehicles diaris és l'avinguda del Cavall Bernat, a l'alçada del carrer Josep Maria Tarridas.

Els eixos de major concentració d'intensitat de bicicletes coincideixen amb carrils bici instal·lats, o bé amb vials de connexió, amb voreres amples, que permeten la convivència entre vianants i bicicletes. El carril bici de l'avinguda Onze de Setembre, tot i ser el punt de major trànsit de bicicletes mesurat al municipi, mostra serioses mancances al punt mesurat, ocupant pràcticament tota la vorera del costat est del carrer, i constret per tot tipus d'obstacles: senyals de trànsit, arbres, pals de llum, etc., que dificulten el pas dels vehicles en un lloc ja de per si estret.



Figura 4.21.– Diversos obstacles al carril bici de l'avinguda Onze de Setembre. Font: Google Maps.

Per contra, en carrers perimetrals o que presenten unes condicions d'accessibilitat i seguretat no tan bones, el nombre de desplaçament és menor. Per exemple, el carrer de Pineda de Mar, tot i que és de

prioritat invertida, és de doble direcció per als vehicles privats i té un baix trànsit de bicicletes, de només 329. També s'observa un baix nombre desplaçaments al nucli de Castell d'Aro, tot i tenir vies amb carril bici.



Figura 4.22.– Encreuament entre el carrer de Pineda de Mar i el carrer de Lleida. Font: Google Maps.

4.3. La mobilitat en transport públic

4.3.1. Oferta

Sistema tarifari i tipologia de títols de transport

Castell-Platja d'Aro no es troba integrat dins del sistema tarifari de l'ATM de Girona, les tarifes són relatives als trajectes i no a les zones tarifàries.

Autobús urbà

El municipi disposa d'una línia de bus urbà circular que dona servei a Castell d'Aro, Platja d'Aro i s'Agaró. El vehicle té una capacitat màxima de 19 persones. Al llarg de la jornada, l'autobús realitza 9 expedicions 4 al matí i 5 a la tarda amb una parada de 14:00 a 15:00, el bus surt des de la parada de l'Ajuntament cada hora en punt. El bus funciona tots els dijous i divendres feiners i té una hora d'inici a les 10:00 del matí i fa la última expedició a les 19:00. La parada que dona inici a l'expedició és Ajuntament i la última és el CAP.

#	Exp/dia	Horari inici	Última expedició	Freqüència de pas
L1	9	10:00	19:00	1h

Taula 4.14.- Oferta de les línies urbanes diürnes. Font: elaboració pròpia.

La línia permet intermodalitat amb altres línies de bus, interurbanes, a l'Estació d'Autobusos, a l'estació de s'Agaró i la parada de Castell d'Aro.

Parada	B. interurbà	Parada	B. interurbà	Parada	B. interurbà
Estació d'Autobus	L1135, L1138, L1150, L1461, L1556, L1727, L1695, L1775, L0134	Castell d'Aro	L1461, L1511	S'Agaró	L1461, L1556, L1695, L1775, L1511, L0134

Taula 4.15.- Oferta de les línies interurbanes diürnes amb intermodalitat. Font: elaboració pròpia.

EL recorregut circular s'efectua en 55 minuts de mitjana i té una distància de 12,6 kilòmetres que conformen un conjunt de 13 parades.

Recorregut	Exp/dia	Exp/any	Velocitat comercial	Km/exp	Km/dia	km/any
Bús urbà	9	936	13,62 km/h	12,6	113.4	11.793

Taula 4.16.- Expedicions i quilòmetres anuals de les línies de bus urbà de Castell-Platja d'Aro. Font: elaboració pròpia.



Figura 4.23.-Recorregut de la línia urbana L1. Font: elaboració pròpia

Cobertura territorial:

Per avaluar la cobertura, s'ha considerat una distància màxima al voltant de la parada de 250 metres. A partir d'aquestes s'han determinat per a cada línia i pel servei en forma global, aquelles zones que no disposen de cobertura.

La línia dona cobertura als diferents nuclis històrics del municipi on ha de residir permanentment la major part de la població, per contra les zones de segona residències com les de les urbanitzacions de muntanya, la zona de la costa nord i la major part de s'Agaró queden descoberts.





- **Urbanització de muntanya (Mas Nou)** . Cap de les diferents urbanitzacions que es troben cap a la zona nord del municipi elevades a la muntanya disposa d'una parada de bus en un màxim de 250 metres
- **Urbanització els Pins i zona d'Aquadiver:** La zona de la platja que es comprèn més al nord de la zona comercial central del nucli de Platja d'Aro es troba sense cobertura del servei.
- **S'Agaró:** Les cases que formen la urbanització dispersa de s'Agaró a la zona de la platja de Sa Conca es troba totalment descoberta de servei
- **Platja d'Aro:** la major part de les àrees compreses entre l'avinguda Costa Brava i la llera del Riudaura es troben sense cobertura del servei.






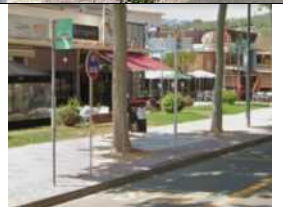

Característiques de les parades:


De l'anàlisi de l'accessibilitat de les parades de bus urbà se n'extreuen els següents resultats:

- Cap parada disposa ni de banc ni de marquesina
- Totes les parades disposen d'informació horària i de la informació de la línia amb els horaris de parada de totes les estacions.
- En el 58% de les parades, l'autobús realitza la parada fora del carril de circulació.
- Cap de les parades disposa de pantalla d'informació a l'usuari.
- Es considera que el 75% de les parades tenen bona accessibilitat. La parada mercat municipal té una accessibilitat regular, mentre que les parades de Casa Lila Platja d'Aro i Riembau es considera que tenen una accessibilitat dolenta.

A continuació es mostra una taula amb les principals característiques de cada parada d'autobús urbà (veure plànol 4.3.2).

Parades bus urbà	QUALITAT DE LA PARADA								Imatge	
	Marquesina	Banc	Senyal Vertical	Amplada vorera > 1,5m	Pas de vianants proper	Inf. Horària	Inf. Recorregut línies	Apropament		Accessibilitat
Ajuntament	No	No	Si	Si	Si	Si	No	Al carril de circulació	Bona	
Centre Cívic Vicenç Bou	No	No	Si	Si	Si	Si	No	Al carril de circulació	Bona	
Casa Lila Platja d'Aro	No	No	Si	No	No	Si	No	Al carril de circulació	Dolenta	
Mercat municipal	No	No	Si	No	Si	Si	No	Fora del carril de circulació	Regular	

Parades bus urbà	QUALITAT DE LA PARADA								Imatge	
	Marquesina	Banc	Senyal Vertical	Amplada vorera > 1,5m	Pas de vianants proper	Inf. Horària	Inf. Recorregut línies	Apropament		Accessibilitat
Benestar social	No	No	Si	Si	Si	Si	No	Al carril de circulació	Bona	
Estació d'autobusos	No	No	Si	Si	Si	Si	No	Al carril de circulació	Bona	
Policia local	No	No	Si	Si	Si	Si	No	Fora del carril de circulació	Bona	
Castell d'Aro	No	No	Si	Si	Si	Si	No	Fora del carril de circulació	Bona	
Servei Municipal de Distribució d'Aliments	No	No	Si	Si	Si	Si	No	Fora del carril de circulació	Bona	
S'Agaró	No	No	Si	Si	Si	Si	No	Fora del carril de circulació	Bona	
Riembau	No	No	Si	Si	Si	Si	No	Fora del carril de circulació	Dolenta	

Parades bus urbà	QUALITAT DE LA PARADA								Imatge	
	Marquesina	Banc	Senyal Vertical	Amplada vorera > 1,5m	Pas de vianants proper	Inf. Horària	Inf. Recorregut línies	Apropament		Accessibilitat
CAP	No	No	Si	Si	Si	Si	No	Fora del carril de circulació	Bona	

Taula 4.17.- Resum de la qualitat de les parades de bus urbà. Font: elaboració pròpia

Autobús interurbà

Castell-Platja d'Aro no forma part del Sistema Tarifari Integrat (STI), els transports públics presents al municipi es limiten a línies de bus urbanes i interurbanes independents de Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM).

Es disposa de l'oferta interurbana d'autobusos que donen cobertura a Castell-Platja d'Aro a partir de la base de dades de la Direcció General de Transport i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya.

El nombre total de línies que donen cobertura a la ciutat en dia feiner és de 10. A continuació es mostra per cada línia, les expedicions en dia feiner i caps de setmana, l'horari del servei i els punts del municipi on fa parada (veure Plànol 4.3.3).

Codi línia	Nom línia	Expedicions feiners (Temporada baixa)	Expedicions cap de setmana (Temporada baixa)	Expedicions feiners (Temporada alta)	Expedicions cap de setmana (Temporada alta)	Horari del servei	Parades Platja d'Aro
L1135	Palafrugell - Granollers - Terrassa	0	0	2	2	8h15 - 21h15	Platja d'Aro
L1138	Lloret de Mar - Tossa de Mar - Palafrugell	0	0	4	4	8h15 - 20h50	Platja d'Aro
L1150	Vilatagas - l'Escala	6	6	6	6	7h10 - 23h15	Platja d'Aro
L1461	Girona - Llagostera - Palamós - La Bisbal - Girona	27	15	35	35	6h15 - 22h	Platja d'Aro, S'Agaró, Castell d'Aro
L1556	Girona - La Bisbal - Palamós - Llagostera - Girona	22	22	41	41	6h - 18h15	Platja d'Aro, S'Agaró
L1695	Girona - aeroport - Sant Feliu - Platja d'Aro	0	0	8	8	9h50 - 21h10	Platja d'Aro, S'Agaró
L1727	Palafrugell - Palamós - Girona (e3)	12	0	12	8	6h15 - 22h05	Platja d'Aro

Codi línia	Nom línia	Expedicions feiners (Temporada baixa)	Expedicions cap de setmana (Temporada baixa)	Expedicions feiners (Temporada alta)	Expedicions cap de setmana (Temporada alta)	Horari del servei	Parades Platja d'Aro
L1775	Girona - Aeroport de Girona - Palafrugell	0	0	24	24	1h00 - 0h50	Platja d'Aro, S'Agaró
L1511	Sant Feliu-Platja d'Aro- s'Agaró- sta.Cristina	11	5	0	0	7h30- 20h	Castell d'Aro, S'Agaró
L0134	Barcelona- Torroella de Montgrí	16	16	47	47	5h15 - 3h10	Platja d'Aro- S'Agaró

Taula 4.18.-Oferta de línies interurbanes amb parada a Castell-Platja d'Aro. Font: elaboració pròpia a partir de dades de la Generalitat de Catalunya

El conjunt de les línies interurbanes ofereix un total de 94 expedicions en els dos sentits en un dia feiner de temporada baixa i 179 en temporada alta. En canvi, en caps de setmana i festius fan 64 expedicions en temporada baixa i 175 en temporada alta. Els municipis de l'entorn amb els quals hi ha una major oferta en un dia feiner són Palafrugell (96), Palamós (96), Sant Cristina d'Aro (96) i Girona (92).

Municipi	Expedicions feiners (Temporada baixa)	Expedicions cap de setmana (Temporada baixa)	Expedicions feiners (Temporada alta)	Expedicions cap de setmana (Temporada alta)
Palafrugell	67	43	124	120
Palamós	67	43	124	120
Mont-ras	55	43	112	112
Calonge	67	43	124	120
Castell-Platja d'Aro	78	48	132	128
Sant Feliu	17	11	44	44
Santa Cristina d'Aro	60	42	114	114
Tossa de mar	49	37	80	80
Lloret de mar	49	37	80	80
Terrassa	0	0	2	2
Sabadell	0	0	2	2
Pals	6	6	6	6
Regencós	6	6	6	6
Ullà	6	6	6	6
Bellcaire d'Empordà	6	6	6	6
L'Escala	6	6	6	6
Begur	6	6	6	6
La Bisbal d'Empordà	49	37	76	76
Torrent	49	37	76	76
Granollers	22	22	43	43
Cassà de la selva	49	37	108	108
Julià	49	37	76	76
La Pera	49	37	76	76
Corçà	49	37	76	76
Flaçà	49	37	76	76
Llagostera	49	37	108	108
Girona	61	37	120	116
Celrà	27	15	35	35
Quart	0	0	0	0
Riudellots de la Selva	0	0	32	32
Campllong	0	0	24	24
Torroella de Montgrí	6	6	6	6
Caldes de malavella	49	37	102	102
Total	1102	796	2008	1988

Taula 4.19.- Oferta d'expedicions en dia feiner i caps de setmana a les principals destinacions. Font: elaboració pròpia

Característiques de les parades:




De l'anàlisi de l'accessibilitat de les parades de bus interurbà se n'extreuen els següents resultats:

- El 53% de les parades no disposa de marquesina i un 47% no té banc.
- El 87% disposa de la informació horària, mentre el només el 33% té informació de la línia i els recorreguts.
- En el 87% de les parades, l'autobús realitza la parada fora del carril de circulació.
- Cap de les parades disposa de pantalla d'informació a l'usuari.
- Es considera que el 66,7% de les parades tenen bona accessibilitat. Hi ha tres parades amb una accessibilitat regular: càmping Vall d'Aro, Parc d'Aro i crta. s'Agaró/c. Gironès. I dues parades amb una accessibilitat deficient: la del càmping Riembau i la del càmping Castell d'Aro.

A continuació es mostra una taula amb les principals característiques de cada parada d'autobús interurbà (veure Plànol 4.3.4):

Parades bus interurbà	QUALITAT DE LA PARADA								Imatge	
	Marquesina	Banc	Senyal Vertical	Amplada vorera > 1,5m	Pas de vianants proper	Inf. Horària	Inf. Recorregut línies	Apropament		Accessibilitat
Castell d'Aro I (Dir. Palamós)	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	Fora del carril de circulació	Bona	
Castell d'Aro II (Dir. Girona)	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	Fora del carril de circulació	Bona	
Càmping Vall d'Aro	NO	NO	SI	NO	SI	NO	NO	Al carril de Circulació	Regular	
Platja d'Aro Politur I (Dir. Palamós)	NO	NO	SI	SI	SI	SI	NO	Fora del carril de circulació	Bona	
Platja d'Aro Politur II (Dir. Girona)	NO	NO	SI	SI	SI	SI	NO	Fora del carril de circulació	Bona	

Parades bus interurbà	QUALITAT DE LA PARADA								Imatge	
	Marquesina	Banc	Senyal Vertical	Amplada vorera > 1,5m	Pas de vianants proper	Inf. Horària	Inf. Recorregut línies	Apropament		Accessibilitat
Platja d'Aro, TAXIS I (Dir. Palamós)	SI	NO	SI	SI	SI	SI	NO	Fora del carril de circulació	Bona	
Estació d'Autobusos de Platja d'Aro	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	Fora del carril de circulació	Bona	
Platja d'Aro-Policia Local	No	SI	SI	SI	SI	SI	NO	Fora del carril de circulació	Bona	
Platja d'Aro-Parc d'Aro	No	SI	SI	SI	NO	SI	NO	Fora del carril de circulació	Regular	
S'Agaró I (Dir. Palamós)	SI	SI	NO	SI	SI	SI	SI	Fora del carril de circulació	Bona	
S'Agaró I (Dir. Girona)	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	Fora del carril de circulació	Bona	
Càmping Riembau	NO	NO	SI	NO	NO	SI	NO	Fora del carril de circulació	Dolenta	

Parades bus interurbà	QUALITAT DE LA PARADA								Imatge	
	Marquesina	Banc	Senyal Vertical	Amplada vorera > 1,5m	Pas de vianants proper	Inf. Horària	Inf. Recorregut línies	Apropament		Accessibilitat
Càmping Castell d'Aro	NO	NO	SI	NO	NO	SI	NO	Al carril de Circulació	Dolenta	
Crta. S'Agaró -C.Gironès I	NO	NO	NO	SI	NO	NO	NO	Fora del carril de circulació	Regular	
Crta. S'Agaró -C.Gironès II	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NO	Fora del carril de circulació	Bona	

Taula 4.20.- Resum de la qualitat de les parades de bus interurbà. Font: elaboració pròpia

Taxi

El municipi de Castell-Platja d'Aro disposa de 3 parades senyalitzades distribuïdes entre Platja d'Aro i S'Agaró.

La flota és de 19 taxis, dels quals, només 1 està adaptat a persones amb mobilitat reduïda.



Figura 4.24.-Parades de taxi a Castell-Platja d'Aro. Font: Visor Cartogràfic de Castell-Platja d'Aro.

4.3.2. Demanda

Autobús urbà

Per analitzar la demanda de l'autobús urbà s'ha realitzat un comptatge de pujes/baixes en període punta d'estiu en quatre expedicions de dia feiner (a les 10h,11h,15h i 16h), amb els següents resultats:

Nom	Expedició 10-10:55h*		Expedició 11-11:55h		Expedició 15-15:55h		Expedició 16-16:55h	
	Puja	Baixa	Puja	Baixa	Puja	Baixa	Puja	Baixa
AJUNTAMENT	0	0	0	1	0	0	0	0
CENTRE CÍVIC	0	0	0	0	0	0	1	0
MERCAT	0	0	0	0	0	0	0	0
CASA LILA	0	0	0	0	0	0	0	0
CAP	0	0	0	0	1	0	0	0
AFERS SOCIALS	0	0	5	0	0	0	0	0
ESTACIÓ DE BUS	0	0	0	0	0	0	0	0
POLICIA LOCAL	0	0	0	0	0	0	0	0
RIEMBAU	0	0	0	0	0	0	0	1
S'AGARÓ	1	0	0	3	0	1	0	0
CASTELL D'ARO	0	0	0	3	0	0	0	0
PARC D'ALIMENTS	0	0	0	0	0	0	0	0
CAP	1	0	0	0	0	0	0	0

*Les dues pujades de la primera expedició (10-10:55h) baixen a la segona (11-11:55h).

Taula 4.21.- Comptatges de pujes i baixes . Font: elaboració pròpia.

Les dades mostren la poca utilització del bus urbà, amb ocupacions molt baixes en les quatre expedicions analitzades.

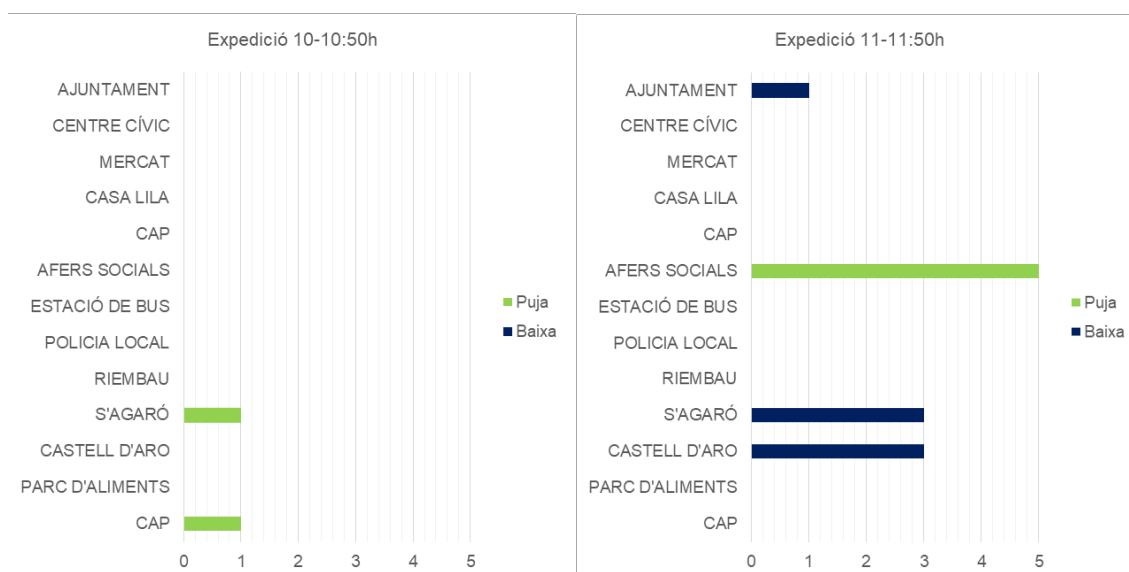
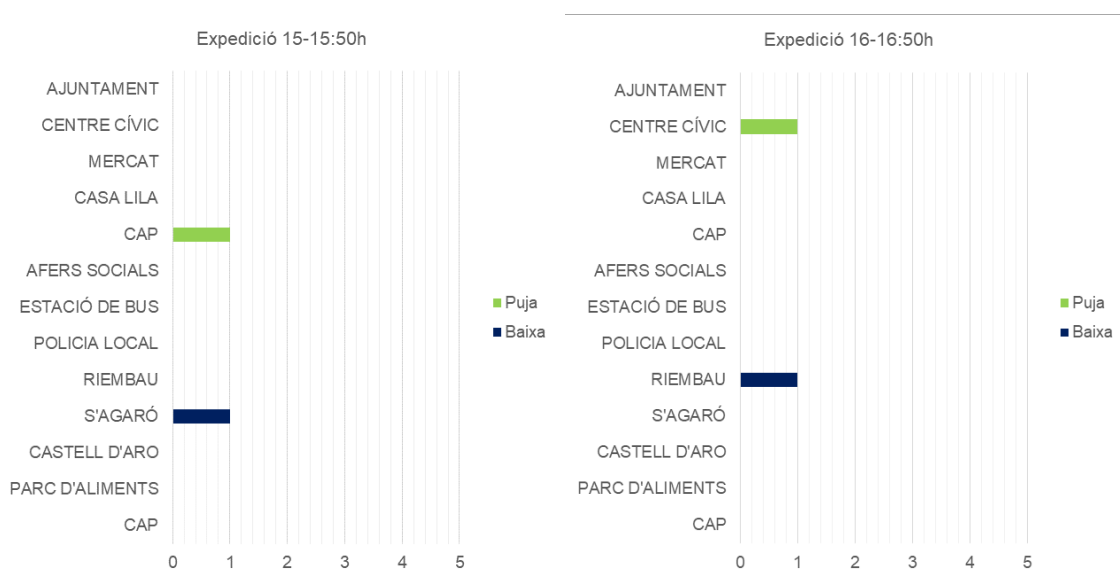


Figura 4.25. Comptatges de pujes i baixes de les dues expedicions de matí . Font: elaboració pròpia.**Figura 4.26. Comptatges de pujes i baixes de les dues expedicions de tarda.** Font: elaboració pròpia.

Autobús interurbà

Els dies 9, 10 i 11 d'agost de 2021 es va realitzar un comptatge de pujes i baixes en totes les expedicions que fan parada entre les 9:20 i 11:20 del matí i entre les 17:00 i 20:00 en 3 parades de bus interurbà. El resultat són els següents:

Parada	Viatgers	Mostra expedicions treball de camp	Viatgers/exp
Estació de busos	524	32	16,37
Estació de Taxis	35	4	8,75
S'Agaró (sentit Palamós)	60	16	3,75
S'Agaró (sentit Barcelona)	33	8	4,12

Taula 4.22.- Viatgers (puja+baixa) al conjunt de les expedicions del treball de camp. Font: elaboració pròpia.

La parada de l'Estació de Busos de Platja d'Aro és la que presenta un major nombre d'usuaris amb 16,37 viatgers/expedició, seguit de la parada de Taxis amb 8,75 viatgers/exp. Per contra, les parades de s'Agaró (sentit Palamós) amb 3,75 v/exp i s'Agaró (sentit Barcelona) amb 4,12 v/exp, són les parades amb una menor afluència d'usuaris per expedició.

4.4. La mobilitat en vehicle privat motoritzat

4.4.1. Oferta

Xarxa de vehicles privats motoritzats

La classificació dels carrers en funció del tipus de trànsit i de l'accessibilitat i funció social ha permès l'estructuració d'una jerarquia per a la xarxa viària. Les vies que presenten més amplada i major continuïtat, en general, estan dotades per acollir el trànsit de vehicles d'una manera més eficient i eficaç que les vies on, ja sigui per la seva estructuració o pel tipus d'activitat que es localitza en elles, tenen un caràcter més cívic. Així doncs, per garantir una bona mobilitat sostenible s'ha de tenir en compte la funcionalitat de les vies.

Una classificació que es pot admetre en aquests casos seria la següent:

- Xarxa viària externa o d'accés: es tracta de les vies interurbanes; en aquestes vies la funció del trànsit és dominant.
- Xarxa primària o principal: conformada per les vies principals urbanes; garanteix les connexions de la xarxa viària local amb la xarxa periurbana i les relacions amb diferents sectors i barris del municipi.
- Xarxa secundària distribuïdora o col·lectora: conformada per les vies secundàries urbanes que garanteixen els desplaçaments a l'interior de les cèl·lules. Recullen els fluxos interns de les vies locals i asseguren la connexió amb la xarxa primària.
- Xarxa secundària veïnal o local: són les vies més capil·lars de la xarxa secundària que permeten el final i l'inici del trajecte i que donen accés a les diferents activitats del territori, ja siguin de tipus residencial, industrial, comercial o de serveis.

Xarxa viària externa o d'accés

S'han articulats sota aquesta categoria tots els eixos que articulen els itineraris de llarg recorregut que actualment faciliten la connexió amb Castell-Platja d'Aro, tant pel que fa a desplaçaments amb origen o destinació a la ciutat, com a desplaçaments de pas.

En aquestes vies el mode de desplaçament permès és exclusivament el motoritzat. Es caracteritzen per suportar una gran intensitat de vehicles diària, tant pel que fa a vehicles lleugers com a vehicles pesants. Aquestes intensitats però varien en funció de les vies ja que aquesta categoria incorpora des de vies de peatge fins a carreteres de connexió interurbanes d caràcter local, que en alguns casos penetren dins de l'entramat urbà de la ciutat i passen a ser xarxa principal.

Les principals vies que configuren aquesta categoria són les següents:

- La carretera C-31 o Eix Costaner comunica el Vendrell amb Figueres, resseguint el litoral. Bona part del seu recorregut es troba desdoblada en autovia, incloent el seu pas pel municipi de Castell-Platja d'Aro, travessant el terme municipal de sud-oest a nord-est.

La via permet l'accés a diverses parts de la localitat mitjançant les quatre sortides situades al terme municipal (312, 314, 315, 316). La sortida 312 connecta amb la carretera GIV-6621 cap a Castell d'Aro i s'Agaró, la sortida 314 connecta amb les avingudes de Castell d'Aro i de la Platja, la sortida 315 connecta amb la GI-666, i la sortida 316 enllaça amb la GI-665.

Les quatre sortides permeten l'enllaç als principals nuclis del municipi. Les sortides 312, 314 i 316 permeten l'accés i sortida des d'ambdós sentits, mentre la sortida 315 només permet l'accés a la C-

31 en direcció nord, i la sortida només es pot efectuar des del sentit sud. La carretera està gestionada per la Generalitat de Catalunya.



Figura 4.27.– Trams de l'autovia C-31 a l'alçada de Castell d'Aro (esquerra) i a l'alçada de la urbanització Mont d'Aro (dreta).

- La carretera GI-8521 és una carretera que uneix els nuclis de Castell d'Aro i Santa Cristina d'Aro. La carretera comença a la sortida del nucli de Castell d'Aro en direcció oest, fins a arribar al terme i nucli de Santa Cristina d'Aro. La carretera és titularitat de la Diputació de Girona.



Figura 4.28.– Tram de la carretera GI-8521 en l'accés al municipi.

- La carretera C-253 uneix Sant Feliu de Guíxols i Palamós, seguint la línia de la costa, creuant de sud-oest a nord-est el municipi, passant per els nuclis de s'Agaró i Platja d'Aro. La carretera passa per el municipi completament urbanitzat, prenent el nom d'avinguda Platja d'Aro a s'Agaró i els d'avinguda s'Agaró i avinguda Cavall Bernat a Platja d'Aro. La carretera és titularitat de la Generalitat de Catalunya.
- La carretera GIV-6621 uneix Castell d'Aro amb el nucli de Sant Pol, al municipi de Sant Feliu de Guíxols, just al límit del terme municipal amb Castell-Platja d'Aro a s'Agaró. La carretera creua de nord a sud des del centre del nucli de Castell d'Aro, connectant al costat oest del nucli de s'Agaró. Entre els dos nuclis, enllaça amb la sortida 312 de la C-31. La carretera és titularitat de la Diputació de Girona.



Figura 4.29.– Segment de la carretera GIV-6621 a prop de l'enllaç amb la C-31.

- La carretera GI-666 connecta la sortida 315 de la C-31 amb el sud del nucli de Platja d'Aro, a la intersecció entre el carrer Tramuntana i el carrer de Santiago Rusiñol. També enllaça amb Platja d'Aro mitjançant encreuaments amb l'avinguda Castell d'Aro i el carrer de Luxemburg. La carretera és titularitat de la Generalitat de Catalunya.



Figura 4.30.– Tram de la carretera GI-666 al seu pas per Castell-Platja d'Aro.

- La GI-665, que pren el nom de carretera de Circumval·lació, comunica la part nord del nucli de Platja d'Aro, a l'avinguda del Cavall Bernat, amb la sortida 316 de la C-31. És l'accés habitual pels visitants del parc aquàtic Aquadiver. La carretera és titularitat de la Generalitat de Catalunya.



Figura 4.31.– Secció de la carretera de la Circumval·lació.

Xarxa viària primària

Està conformada per les vies principals urbanes que faciliten els desplaçaments a nivell global per tot el municipi; garanteix les connexions de la xarxa viària local amb la xarxa interurbana (accessos) i les relacions amb els diferents sectors del municipi.

Són les vies més importants per la mobilitat rodada del municipi que formen l'esquelet vertebral sobre el que s'articulen la resta de vies. Aquestes vies ja tenen un caràcter urbà i son utilitzades per totes les modalitats de desplaçament.

Està conformada per les grans avingudes o els carrers principals, que generalment presenten seccions molt amples, superiors a 15 metres, de dos sentits de circulació i de dos carrils per banda.

La xarxa urbana primària suma un total de 13 km i representa el 8,4% de la xarxa viària urbana.

Destaquen els següents eixos:

- Eix avinguda de la Platja – avinguda Castell d'Aro: Eix longitudinal de doble sentit de circulació que connecta el nucli de Castell d'Aro i el centre de Platja d'Aro. Entre els dos nuclis hi trobem la connexió amb la sortida 314 de la C-31, i al seu extrem oest, a Castell d'Aro, l'eix esdevé la carretera GI-8521. A l'est connecta amb la C-253 al centre de Platja d'Aro.



Figura 4.32.– Tram de l'avinguda de la Platja (esquerra) i segment de l'avinguda de Castell d'Aro (dreta).

- Eix avinguda Platja d'Aro – avinguda s'Agaró – avinguda del Cavall Bernat: Eix paral·lel a la costa, que vertebrava i connecta els nuclis de Platja d'Aro i s'Agaró, amb els municipis veïns de Sant Feliu de Guíxols i Calonge i Sant Antoni. Connecta directament amb la GI-665 (carretera de Circumval·lació), prop de l'extrem nord de l'eix, i indirectament amb totes les altres carreteres que enllacen amb la C-31, mitjançant altres vials primaris.



Figura 4.33.– Encreuament entre la carretera de Circumval·lació i l'avinguda Cavall Bernat (esquerra) i tram de l'avinguda de s'Agaró (dreta).

- Carretera de s'Agaró: Conformava els dos extrems de la carretera GIV-6621, als nuclis de Castell d'Aro i s'Agaró, respectivament. Fa d'enllaç entre la carretera de la xarxa bàsica i la resta de la xarxa primària del municipi, per els seus trams urbans.



Figura 4.34.– Trams urbans de la carretera de s'Agaró a Castell d'Aro (esquerra) i s'Agaró (dreta).

- Carrer Tramuntana: Extrem sud de la carretera GI-666, per enllaçar amb l'av. de s'Agaró. Com a part de la GI-666, serveix de via d'enllaç amb la C-31. Es troba en una zona comercial del municipi.
- Carrer de Santiago Rusiñol: Enllaç entre la GI-666/Carrer Tramuntana i l'av. de s'Agaró. Dona accés al centre comercial Parc d'Aro, travessant una zona comercial.

Xarxa viària secundària. Vies distribuïdores

La xarxa secundària col·lectora o distribuïdora està formada per vials exclusivament urbans i compleix una doble funció: d'una banda funciona com a xarxa de connexió entre els diferents nuclis i sectors del municipi i de l'altra conforma una xarxa intermitja que permet connectar l'interior de la trama urbana (xarxa veïnal) amb la xarxa primària que dona accés al municipi.

La xarxa secundària distribuïdora suma un total de 14,1 Km i representa el 9,1% de la xarxa viària urbana.

Alguns dels eixos principals d'aquesta xarxa són:

S'Agaró:

- Carrer Punta Prima
- Carrer Pinell
- Carrer Agaró



Figura 4.35.– Trams dels carrers Punta Prima (esquerra) i Pinell (dreta).

Urbanització Mas Ros

- Avinguda de Politur
- Carrer de l'Hortènsia
- Camí vell de Calonge

- Carrer Cedres
- Carrer Fitor (T.M. de Calonge i Sant Antoni)



Figura 4.36.– Sector del camí Vell de Calonge (esquerra) i de l'avinguda de Politur (dreta).

Entorn d'el Masnou

- Carrer Cal Rei
- Pujada de Can Manel
- Carrer Can Semí
- Carrer del Mas Nou
- Carrer Mimoses
- Passeig Olímpic
- Carrer Romanyà
- Avinguda Fanals
- Carrer Juli Garreta



Figura 4.37.– Trams del carrer Romanyà (esquerra) i de l'avinguda de Fanals (dreta).

Xarxa viària secundària. Vies veïnals

Aquest tipus de vies permeten fer el primer o darrer tram del desplaçament en vehicle privat. Són vies d'un sentit de circulació amb secció variable (en algunes d'elles és permès l'aparcament). La formen les vies que configuren la xarxa urbana que no formen ni la xarxa primària ni la secundària de distribució.

La xarxa veïnal suma un total de 127 Km (inclou camins rurals) i representa el 82,4% de la xarxa viària urbana.

Així, la xarxa primària representa el 8,8% de la xarxa viària urbana (13 Km), la xarxa secundària distribuïdora el 9,5% (14,1 Km) i la xarxa veïnal el 81,6%, amb 120,2 Km (veure plànol 4.4.1).

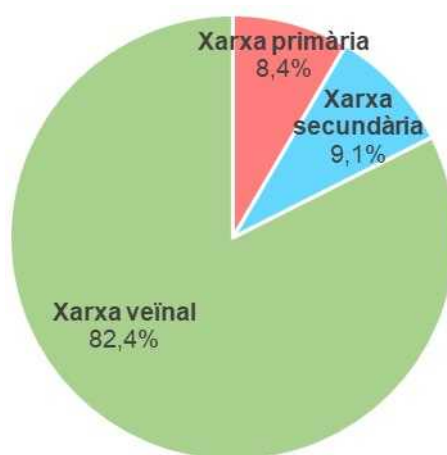


Figura 4.38.- Distribució de la xarxa urbana de Castell-Platja d'Aro. Font: elaboració pròpia

Tipologia d'interseccions

S'ha inventariat la tipologia d'interseccions en els encreuaments entre diferents eixos de la xarxa urbana principal i s'observa que el 77,8% (7 interseccions) s'hi localitza una rotonda, mentre el 22,2% (2 interseccions) restant estan semaforitzades (veure plànol 4.4.2).

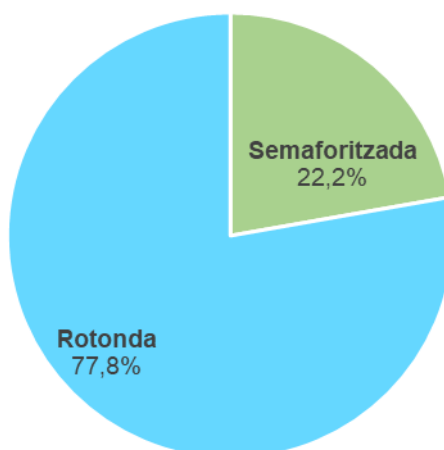


Figura 4.39.- Tipologia d'interseccions a la xarxa viària principal. Font: elaboració pròpia.

Sentits de carrers

El 70,5% de les vies que conformen la xarxa urbana principal tenen 2 sentits de circulació.

Tota la xarxa primària és de doble sentit, així com la xarxa secundària distribuïdora, que és principalment de doble sentit de circulació, amb un 88,5% dels trams (veure full 1 del plànol 4.4.3).

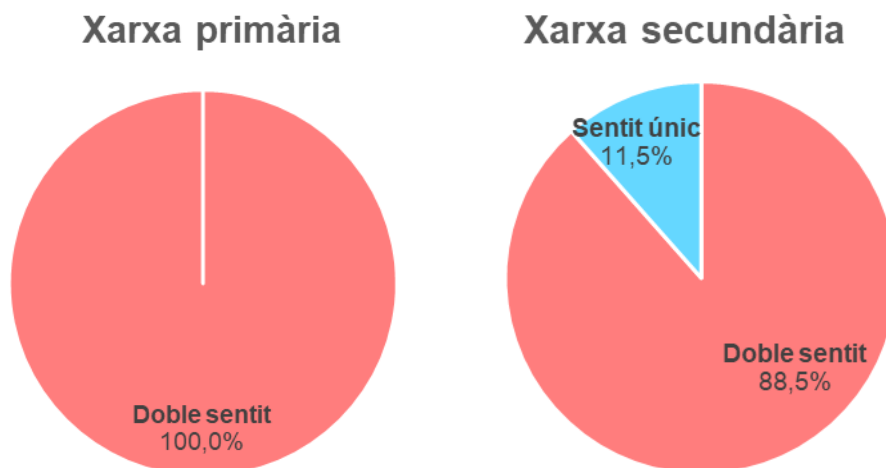


Figura 4.40.- Percentatge de sentits únics i dobles dels carrers a la xarxa primària i secundària distribuïdora. Font: elaboració pròpia

Els principals carrers de doble sentit de circulació que conformen la xarxa viària secundària distribuïdora són els següents:

- Pujada de Can Manel
- Avinguda de Fanals
- Carrer de Juli Garreta
- Carrer d'Hortènsia
- Carrer Pinell

La xarxa secundària local és també majoritàriament de doble sentit de circulació, amb un 84,7% de les vies, mentre el sentit únic representa el 15,3% dels trams.

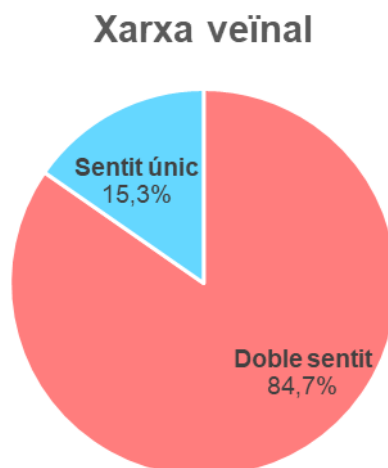


Figura 4.41.- Percentatge de sentits únics i dobles de la xarxa secundària local. Font: elaboració pròpia

Els principals carrers de doble sentit de circulació que conformen la xarxa viària secundària local són els següents (veure full 2 del plànol 4.4.3):

- Avinguda Verona de Terol.
- Carrer Fornells.

- Avinguda Vall de Ribes.
- Carrer Pardines.
- Carrer de Roma.
- Avinguda de París.
- Carrer Berlín.
- Avinguda de Londres.
- Carrer de Luxemburg.
- Carrer Església.
- Carrer Galligans.
- Camí Vell de Santa Cristina.
- Carrer dels Horts.
- Carrer Casino.
- Passeig Castell i Mar.
- Passeig Olímpic.

4.4.2. Demanda

La campanya d'aforaments de vehicles ha constatat d'un període punta (juliol) i d'un període fora de temporada (setembre). A l'estiu s'han realitzat 12 punts d'aforament automàtic de 24h i 14 punts d'aforament manual durant 8 hores. Fora de temporada s'han programat 4 automàtics, dels quals 3 eren de 24h i 1 de quatre dies.

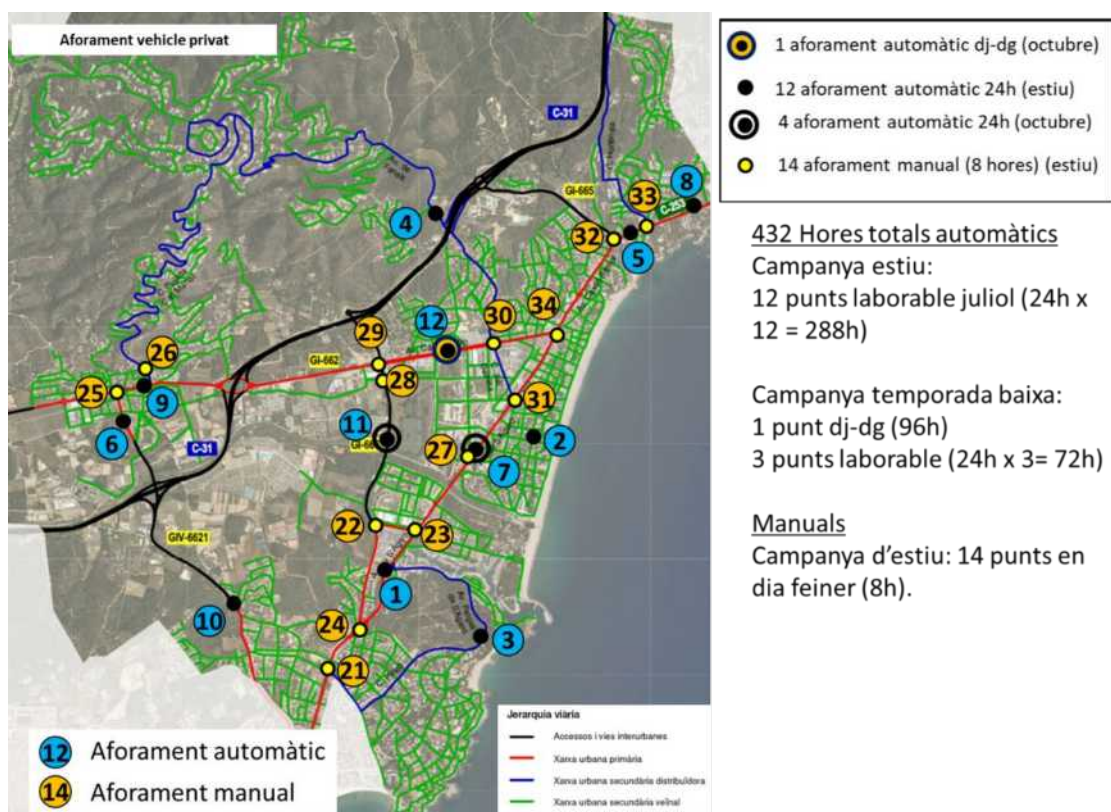


Figura 4.42. Localització dels punts d'aforament automàtic i manual.

AUTOMÀTICS

Temporada alta

Punt 1: Avinguda de s'Agaró

El punt 1 té una IMD de 10.723 veh/dia amb un percentatge de pesants del 10,6% (1.132 veh/dia).

La distribució horària del trànsit presenta dos períodes punta amb intensitats superiors als 650 veh/h. El primer és al matí, entre les 11h-14h i el segon entre les 17h-20h. A la resta del dia la demanda oscil·la lleugerament i està equilibrada entre els dos sentits.

Pel que fa a la distribució del trànsit per sentits, dels dos períodes punta identificats, el de matí presenta un major nombre de vehicles en sentit carrer Punta Prima fins a les 12, on el supera el sentit avinguda Platja d'Aro. Per la tarda també és més elevat el nombre de vehicles en sentit carrer Punta Prima.

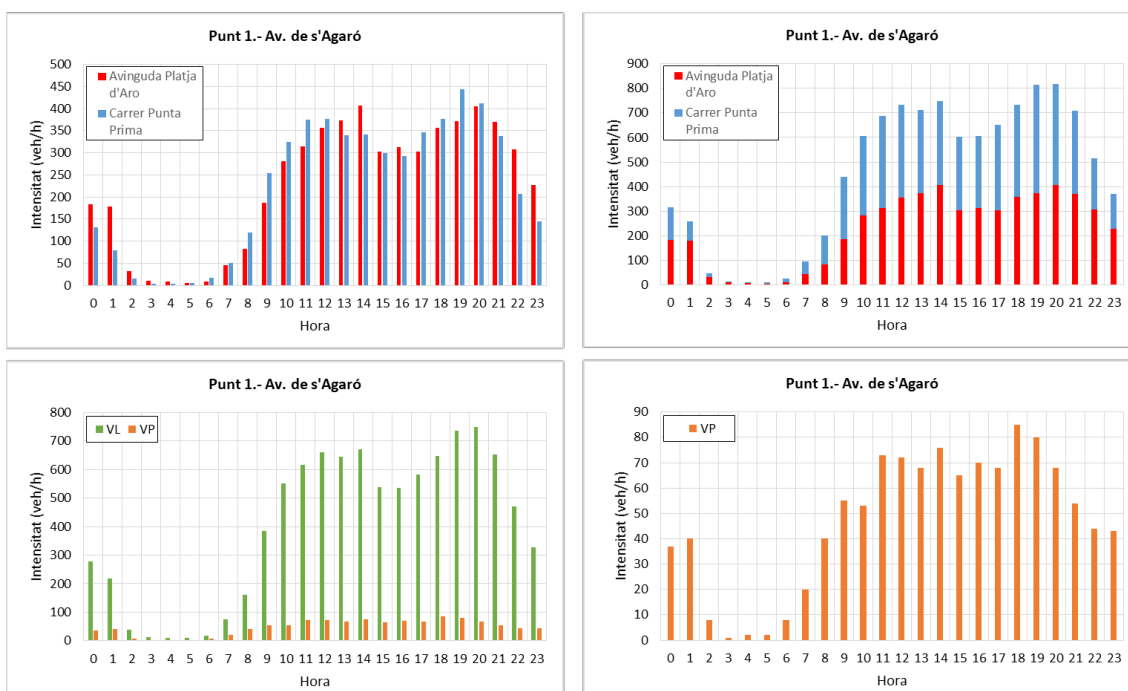


Figura 4.43. Distribució horària i tipus de vehicle al punt d'aforament 1.

Punt 2: Avinguda Onze de setembre

El punt 1 té una IMD de 1.217 veh/dia amb un percentatge de pesants del 12,4% (151 veh/dia).

La distribució horària del trànsit presenta dos períodes punta amb intensitats superiors als 90 veh/h. El primer és a migdia, entre la 13h-14h, i el segon al vespre, entre les 20h-21h. A la resta del dia la demanda oscil·la lleugerament. Aquest punt només té un sentit, cap a l'avinguda Reina Fabiola.

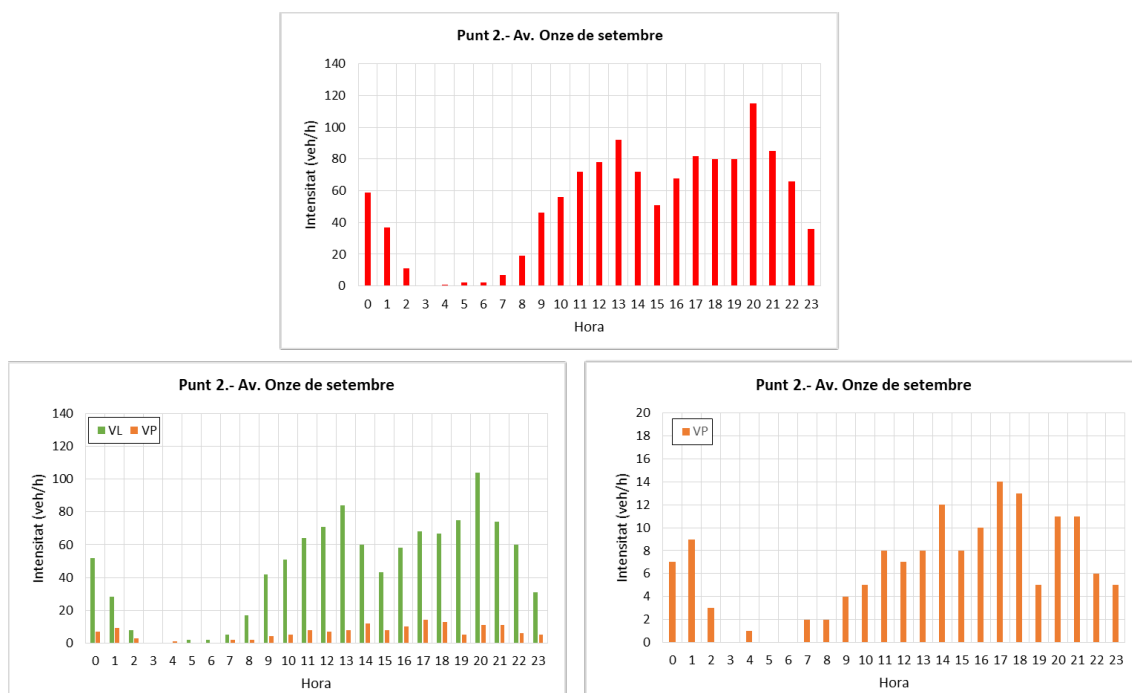


Figura 4.44. Distribució horària i tipus de vehicle al punt d'aforament 2.

Punt 3: Avinguda Platges de s'Agaró

El punt 1 té una IMD de 489 veh/dia amb un percentatge de pesants del 7% (34 veh/dia).

La distribució horària del trànsit es presenta prou equilibrada durant tots el dia. El màxim volum de vehicles/hora és entre les 12h i les 13h, amb 50, no gaire lluny de l'acumulat en altres hores, que oscil·la entre els 35 i els 45 veh/hora. Aquest punt només té un sentit, cap a la Platja sa Conca.

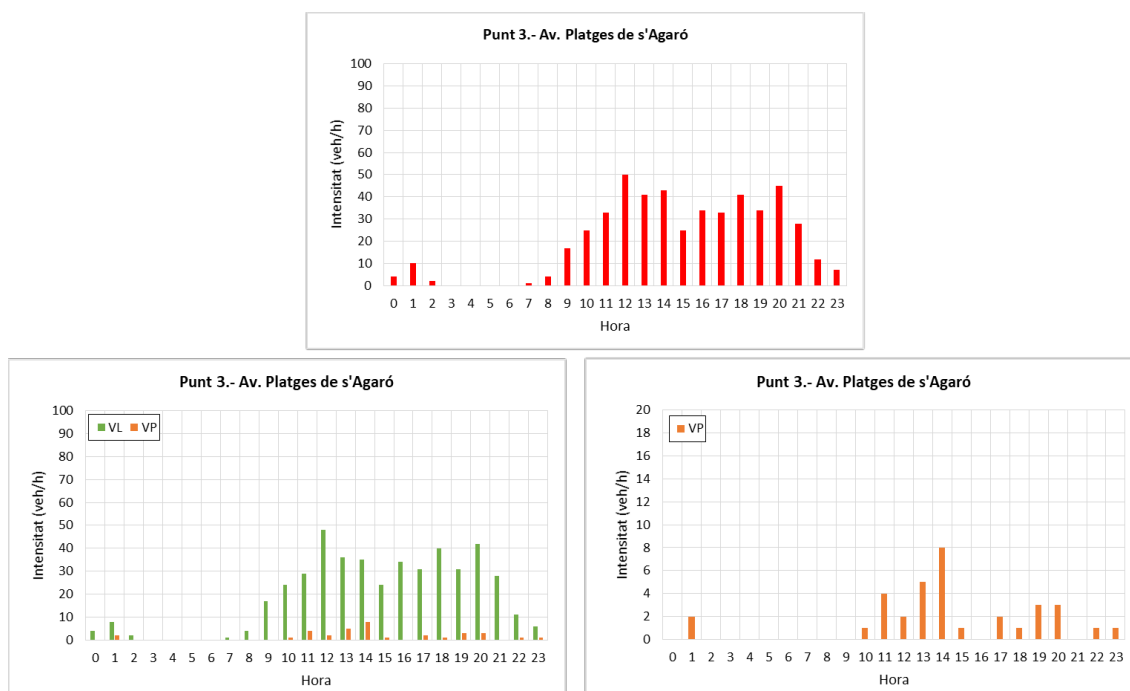


Figura 4.45. Distribució horària i tipus de vehicle al punt d'aforament 3.

Punt 4: Avinguda de Fanals

El punt 1 té una IMD de 3.114 veh/dia amb un percentatge de pesants del 4,9% (154 veh/dia).

La distribució horària del trànsit té dos períodes punta en forma d'altiplà que presenten intensitats superiors als 200 veh/h. El primer és al matí, entre les 10h-14h i el segon entre les 18h-20h. A la resta del dia la demanda oscil·la lleugerament i està equilibrada entre els dos sentits, excepte a les 11 del matí, on hi ha una gran diferència entre els que circulen direcció Platja d'Aro (159 veh) i els que ho fan en sentit carrer Suredes (83 veh).

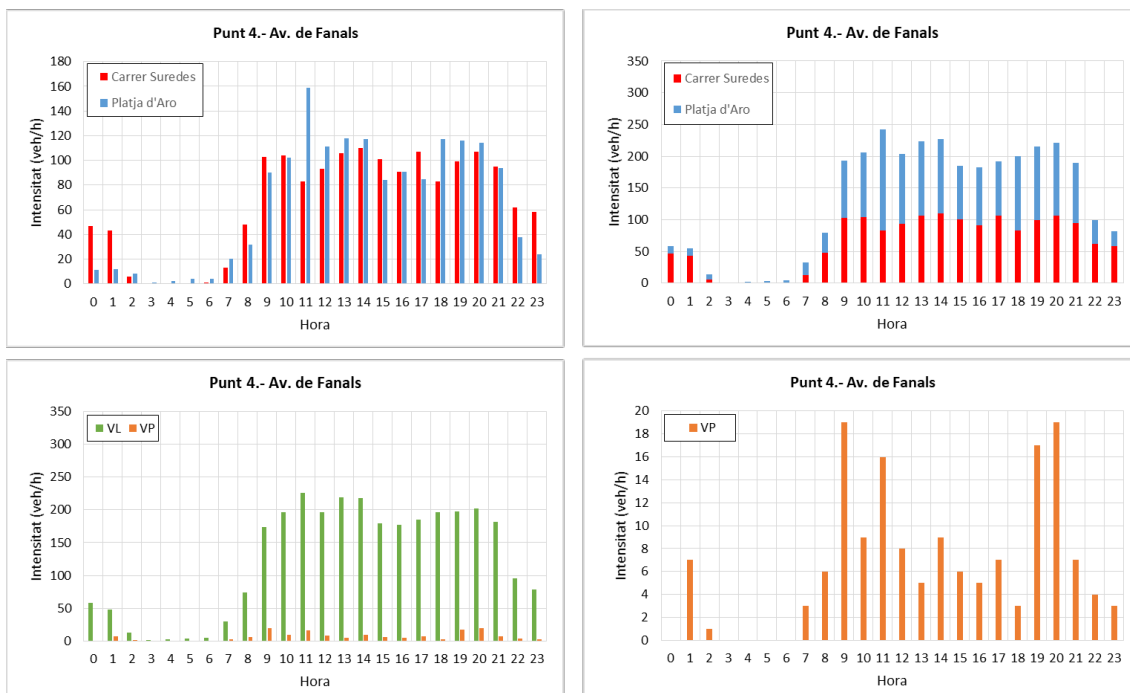


Figura 4.46. Distribució horària i tipus de vehicle al punt d'aforament 4.

Punt 5: C-253 nord

El punt 5 té una IMD de 10.855 veh/dia amb un percentatge de pesants del 11,2% (1.214 veh/dia).

La distribució horària del trànsit presenta dos períodes punta amb intensitats superiors als 600 veh/h. El primer és al matí, entre les 10h-14h i el segon entre les 17h-21h. En aquest cas existeix una clara descompensació entre sentits, ja que en direcció carrer d'Empúries el trànsit representa el 71,2% de la mostra, mentre en sentit rotonda és del 28,8%.

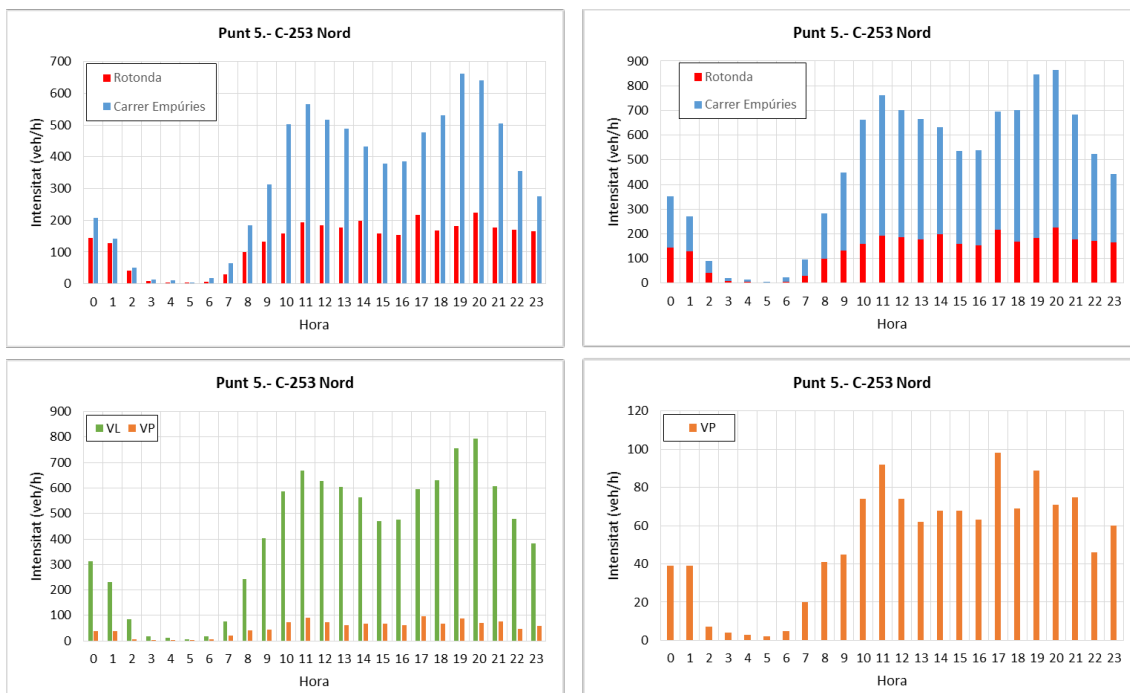


Figura 4.47. Distribució horària i tipus de vehicle al punt d'aforament 5.

Punt 6: Carretera de s'Agaró

El punt 6 té una IMD de 3.687 veh/dia amb un percentatge de pesants del 11,1% (409 veh/dia).

La distribució horària del trànsit té un gran període punta en forma d'altiplà entre les 9h i les 14h, on se superen els 200 vehicles constantment. A la tarda també existeix una hora punta, on s'assoleix el màxim diari amb 284 veh. a les 19h però que s'atenua a les 21h. El trànsit entre sentits és equilibrat.



Figura 4.48. Distribució horària i tipus de vehicle al punt d'aforament 6.

Punt 7: Avinguda de s'Agaró (nucli urbà)

El punt 7 té una IMD de 10.654 veh/dia amb un percentatge de pesants del 10,6% (1.133 veh/dia).

La distribució horària del trànsit presenta dos períodes punta amb intensitats superiors als 600 veh/h. El primer és al matí, entre les 10h-14h i el segon entre les 17h-21h. A la resta del dia la demanda oscil·la lleugerament. El trànsit entre sentits és lleugerament superior en direcció avinguda de Reina Fabiola(55,4%), mentre cap al carrer Sant Sebastià representen el 44,9%.

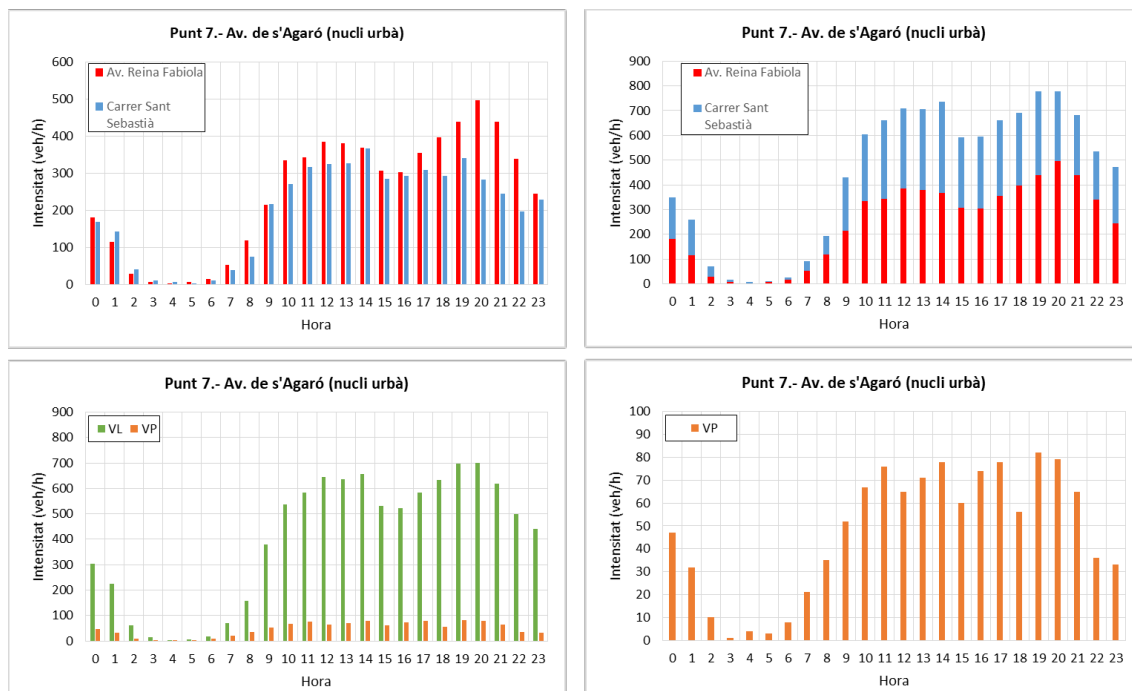


Figura 4.49 Distribució horària i tipus de vehicle al punt d'aforament 7.

Punt 8: C-253

El punt 8 té una IMD de 10.633 veh/dia amb un percentatge de pesants del 10,1% (1.069 veh/dia).

La distribució horària del trànsit té una evolució en forma de muntanya, amb un màxim de 952 vehicles a les 20h. La resta del dia el creixement és progressiu, fins arribar a l'hora punta, on comença un descens pronunciat fins a la mitjanit. El trànsit entre sentits és prou equilibrat, amb un 52,1% del vehicles en direcció travessia del Ginebró i el 47,9% cap al carrer del Treumal.

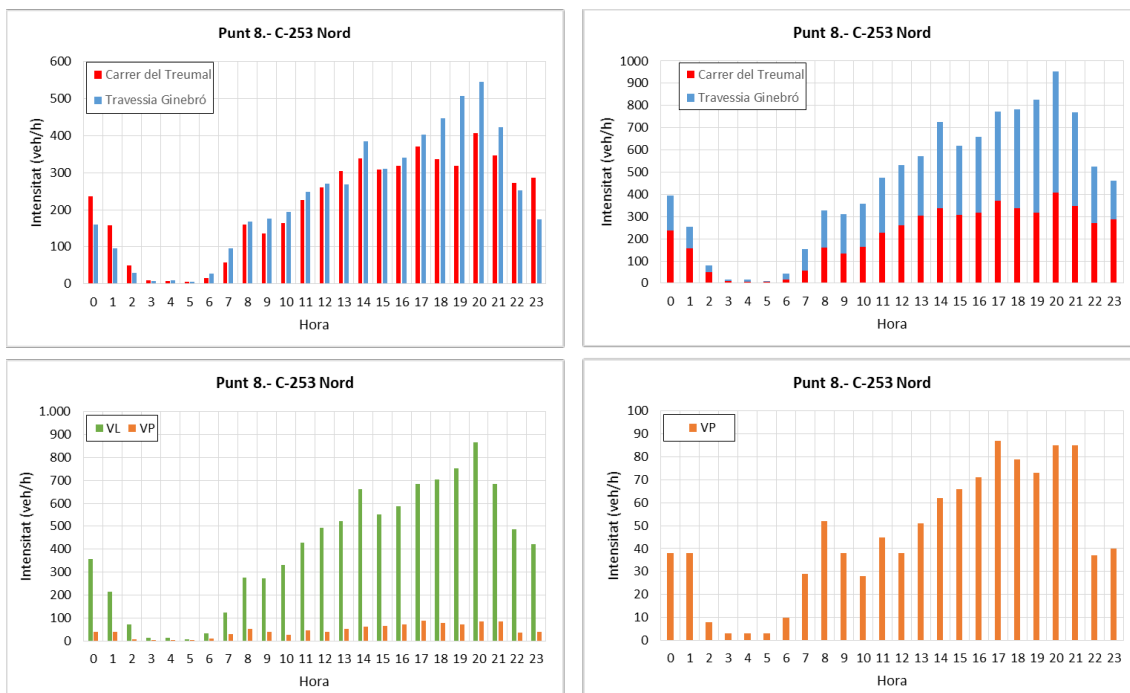


Figura 4.50. Distribució horària i tipus de vehicle al punt d'aforament 8.

Punt 9: GI-662

El punt 9 té una IMD de 6.990 veh/dia amb un percentatge de pesants del 8,2% (576 veh/dia).

La distribució horària del trànsit té dos períodes punta: a les 14h s'assoleixen 544 vehicles, mentre a les 20h del vespre s'arriba fins als 559. També es detecta un major volum dels vehicles en direcció passeig del Castell i Mar (58,4%), mentre que en sentit avinguda de la Llum són el 41,6%.

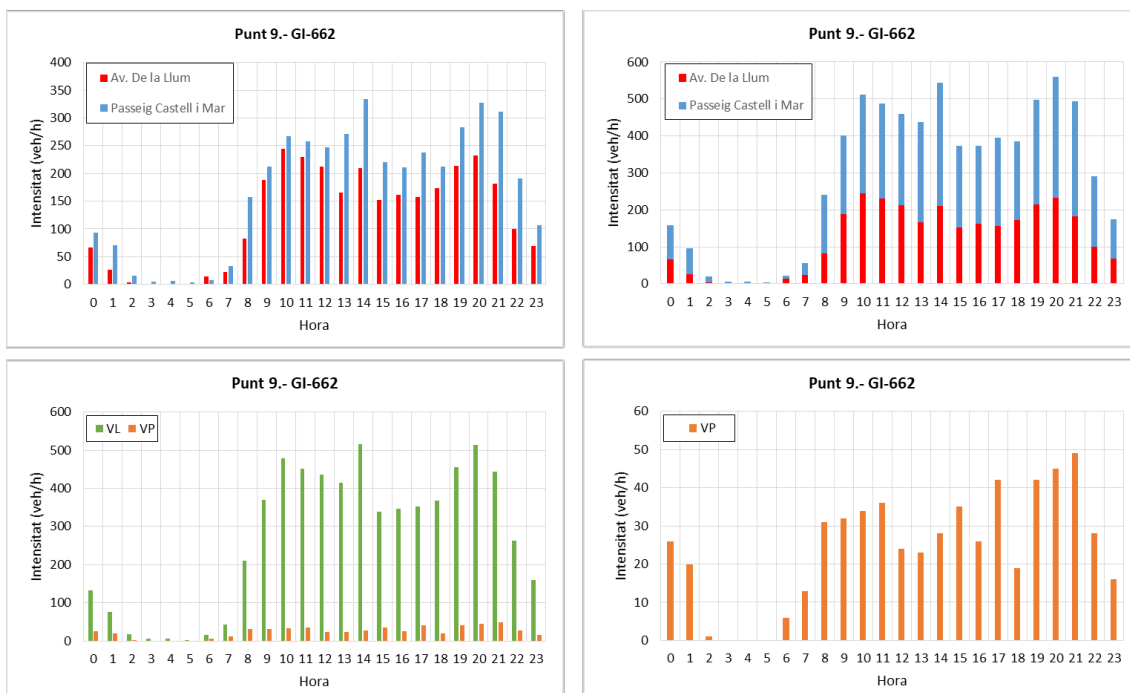


Figura 4.51. Distribució horària i tipus de vehicle al punt d'aforament 9.

Punt 10: GIV-6621

El punt 10 té una IMD de 13.499 veh/dia amb un percentatge de pesants del 5,2% (699 veh/dia).

La distribució horària del trànsit és bastant equilibrada durant tot el dia. El període punta es produeix de 19h a 20h, amb valors que superen els 1.000 vehicles/hora. Pel que fa als sentits, la configuració del trànsit es troba prou equilibrada, amb un volum lleugerament superior de vehicles que circulen en direcció C-31 (52,4%).

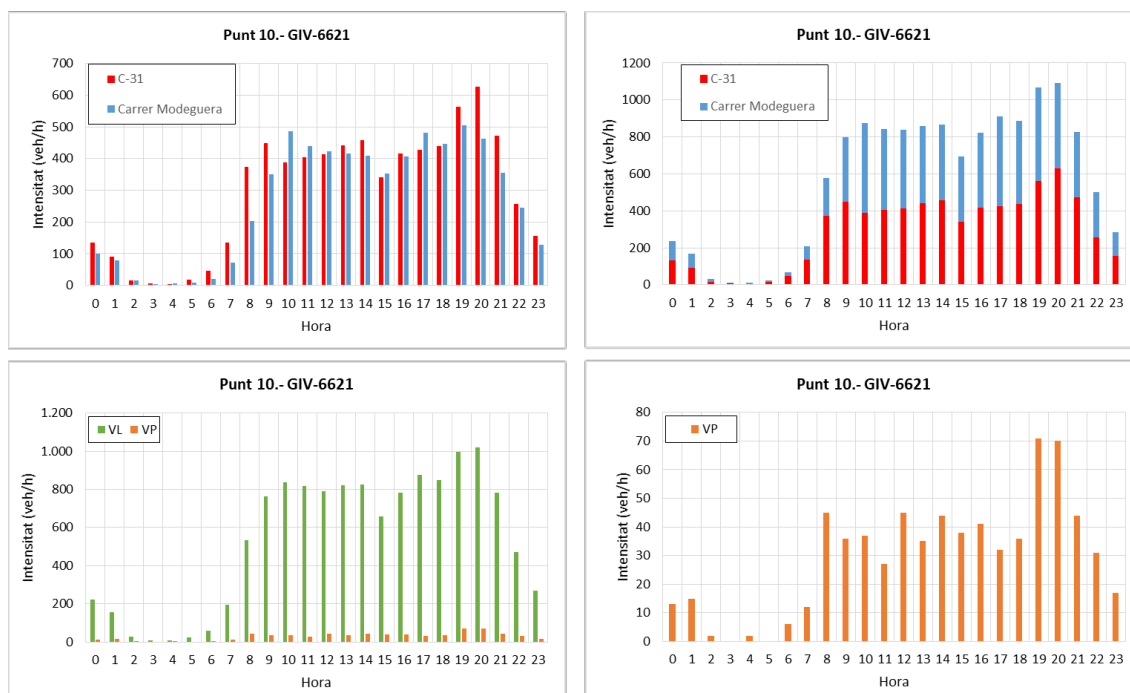


Figura 4.52. Distribució horària i tipus de vehicle al punt d'aforament 10.

Punt 11: GI-666

El punt 11 té una IMD de 18.132 veh/dia amb un percentatge de pesants del 5,4% (975 veh/dia).

La distribució horària del trànsit presenta dos períodes punta amb intensitats superiors als 1.200 veh/h. El primer és al matí, entre les 11h-14h i el segon entre les 18h-21h. A la resta del dia la demanda oscil·la lleugerament i està equilibrada entre els dos sentits.

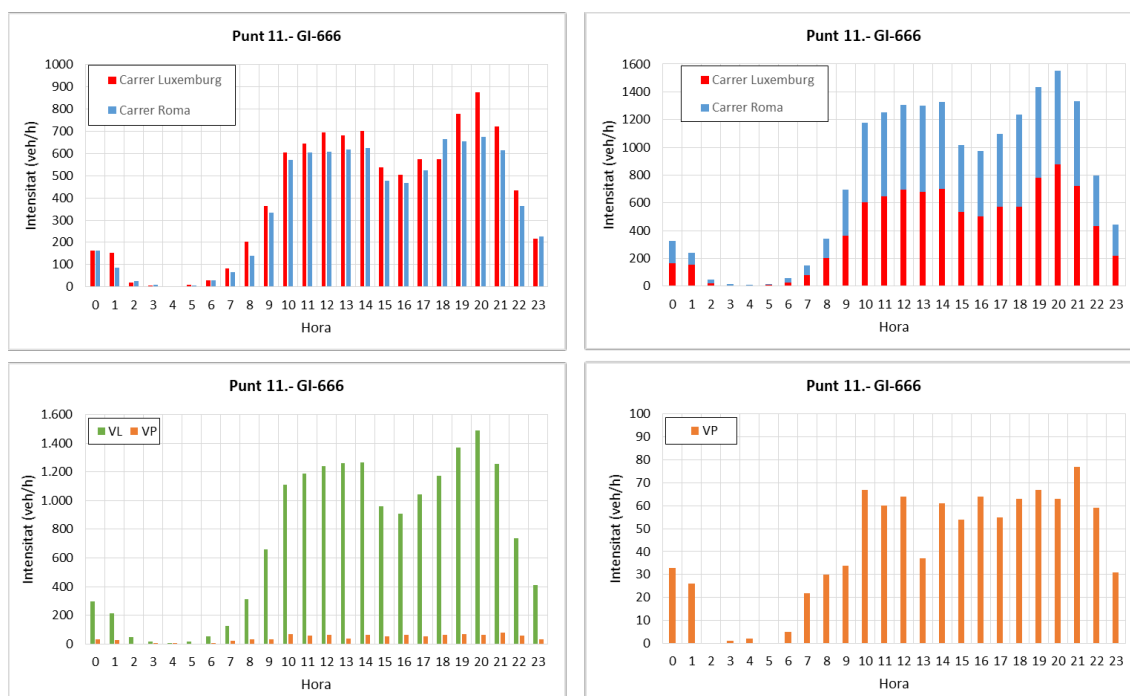


Figura 4.53. Distribució horària i tipus de vehicle al punt d'aforament 11.

Punt 12: GI-662

El punt 12 té una IMD de 14.009 veh/dia amb un percentatge de pesants del 3,6% (508 veh/dia).

La distribució horària del trànsit té dos períodes punta: entre les 11h i les 14h se superen els 900 vehicles/hora, mentre a les 20h del vespre s'assoleix l'hora punta, amb 1.069 veh/hora. Per sentits, es detecten més vehicles en direcció carrer Ginesta (62,2%) que no pas en direcció Juli Garreta (37,8%).

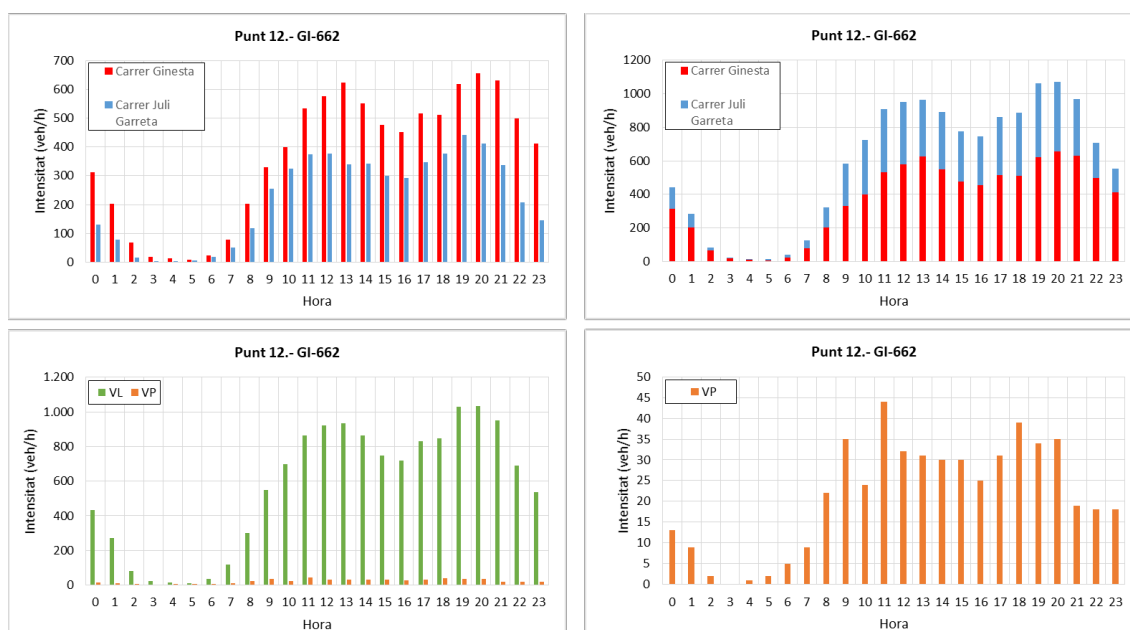


Figura 4.54. Distribució horària i tipus de vehicle al punt d'aforament 12.

Taula resum

Punt d'aforament	Non del carrer	Sentits	IMD	%VP	Hora Punta	FHP
1	Av. S'Agaró	Avinguda Platja d'Aro	5.432	11,5%	19h-20h	7,5%
		Carrer Punta Prima	5.291	9,6%	18h-19h	8,4%
2	Av. Onze de Setembre	Av. Reina Fabiola	1.217	12,4%	19h-20h	9,4%
3	Av. Platges de s'Agaró	Platja sa Conca	1.217	12,4%	11h-12h	4,1%
4	Av. Fanals	Carrer Suredes	1.560	4,6%	13h-14h	7,1%
		Platja d'Aro	1.554	5,3%	10h-11h	10,2%
5	C-253 nord	Rotonda	3.130	13,1%	19h-20h	7,2%
		Carrer Empúries	7.725	10,4%	18h-19h	8,6%
6	Crta. s'Agaró	Camí Vell de Santa Cristina	1.793	11,6%	18h-19h	7,9%
		Carrer Sorres	1.894	10,6%	18h-19h	7,5%
7	Av. S'Agaró (nucli urbà)	Av. Reina Fabiola	5.867	8,9%	19h-20h	8,5%
		Carrer Sant Sebastià	4.787	12,7%	13h-14h	7,7%
8	C-253	Carrer del Treumal	5.092	10,8%	19h-20h	8,0%
		Travessia Ginebró	5.541	9,4%	19h-20h	9,8%
9	GI-662 / Av. Llum	Av. De la Llum	2.909	7,1%	9h-10h	8,4%
		Passeig Castell i Mar	4.081	9,1%	13h-14h	8,2%
10	GIV-6621	C-31	7.080	5,2%	19h-20h	8,9%
		Carrer Modeguera	6.419	5,2%	18h-19h	7,9%
11	GI-662 / Luxemburg	Carrer Luxemburg	9.569	6,4%	19h-20h	9,2%
		Carrer Roma	8.563	4,2%	19h-20h	7,9%
12	GI-662 / Juli Garreta	Carrer Ginesta	8.718	0,0%	19h-20h	7,5%
		Carrer Juli Garreta	5.291	9,6%	18h-19h	8,4%

Taula 4.23.- Taula resum dels punts aforats durant la temporada alta.

Temporada baixaPunt 5: C-253 nord

El punt 5 té una IMD de 8.594 veh/dia amb un percentatge de pesants del 5,6% (479 veh/dia).

La distribució horària del trànsit presenta dos períodes punta amb intensitats superiors als 600 veh/h. El primer és al matí, entre les 11h-12h i el segon entre les 17h-20h. Pel que fa als sentits, hi ha més trànsit en direcció al carrer Empúries (56,5%) que no pas cap a la rotonda (43,5%).

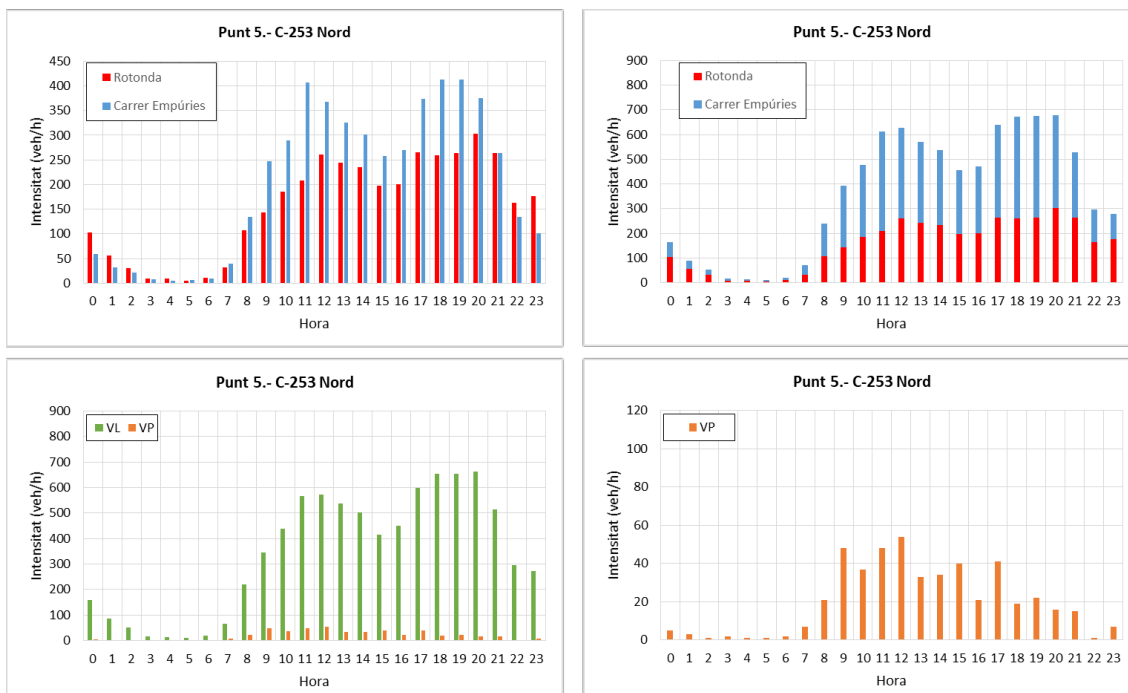


Figura 4.55. Distribució horària i tipus de vehicle al punt d'aforament 5 en temporada baixa.

Punt 7: Avinguda de s'Agaró (nucli urbà)

El punt 7 té una IMD de 8.286 veh/dia amb un percentatge de pesants del 4,5% (374 veh/dia).

La distribució horària del trànsit presenta dos períodes punta amb intensitats superiors als 600 veh/h. El primer és a migdia, entre les 12h-13h i el segon a la tarda, entre les 18h-20h. A la resta del dia la demanda oscil·la lleugerament. El trànsit entre sentits és lleugerament superior en direcció avinguda de Reina Fabiola(52%), mentre cap al carrer Sant Sebastià representen el 48%.

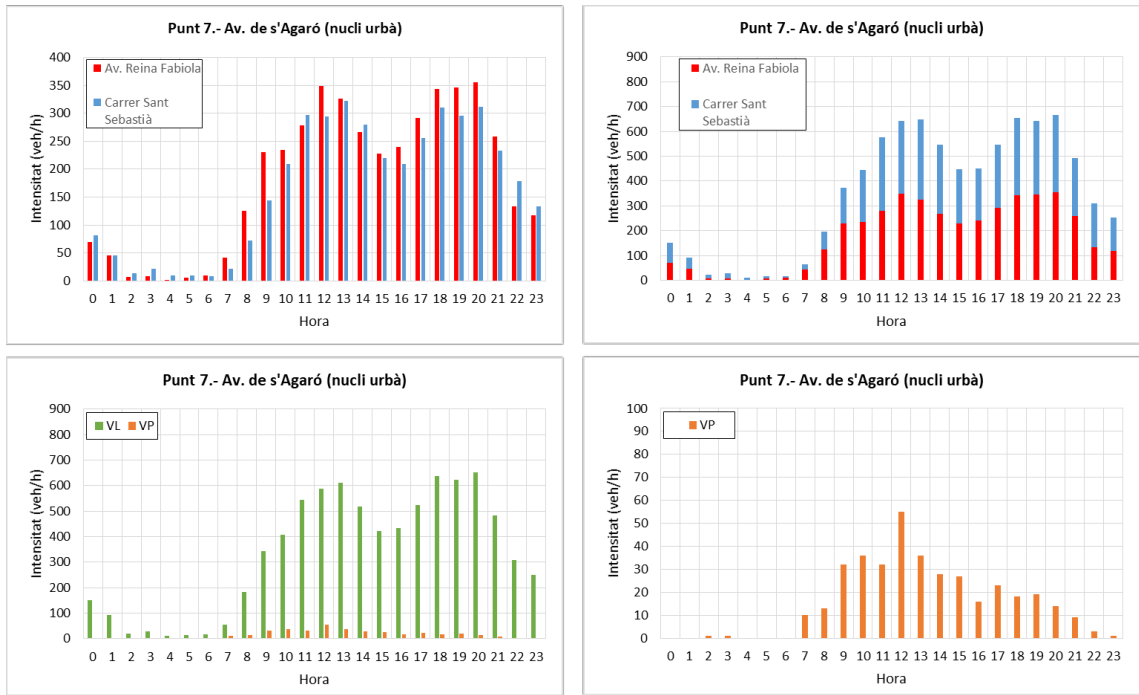


Figura 4.56. Distribució horària i tipus de vehicle al punt d'aforament 7 en temporada baixa.

Punt 11: GI-666

El punt 11 té una IMD de 9.749 veh/dia amb un percentatge de pesants del 5,4% (529 veh/dia).

La distribució horària del trànsit presenta dos períodes punta amb intensitats superiors als 700 veh/h. El primer és a migdia, entre les 12h-13h i el segon cap al vespre, entre les 18h-20h. El trànsit entre sentits és lleugerament superior en direcció carrer de Luxemburg (53,6%), mentre cap al carrer Roma representen el 46,4%.

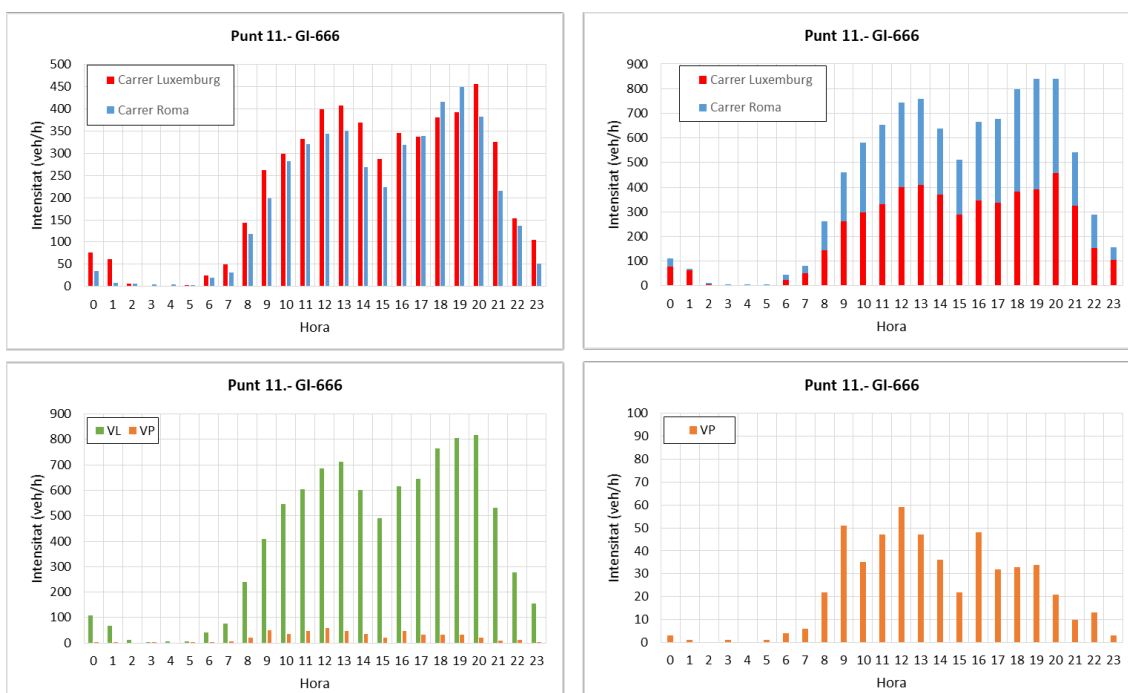


Figura 4.57. Distribució horària i tipus de vehicle al punt d'aforament 11 en temporada baixa.

Punt 12: GI-662

Durant la temporada baixa es va aforar aquest punt durant quatre dies en una setmana (dijous, divendres, dissabte i diumenge). Aquest reguitzell de dades permet comparar les diferències en la distribució horària dels vehicles entre diversos dies de la setmana.

El dia amb més vehicles és divendres, amb una IMD de 10.347, seguit del dissabte, amb 9.474, el dijous (9.425) i el diumenge (7.612). La distribució horària dels vehicles és semblant als dies entre setmana, amb dos períodes punta en forma d'altiplà: un entre les 10h i les 14h i l'altre entre les 17h i les 20h. Els dissabtes, en canvi, el major volum de vehicles es concentra al matí, entre les 10 i les 14h, mentre els diumenges no s'aprecien diferències significatives, amb l'hora de màxim trànsit a les 14h.

Pel que fa als sentits de circulació, durant tots els dies aforats es manté la preponderància del 60% en direcció carrer Ginesta i un 40% cap al carrer Juli Garreta. No es van detectar vehicles pesants.

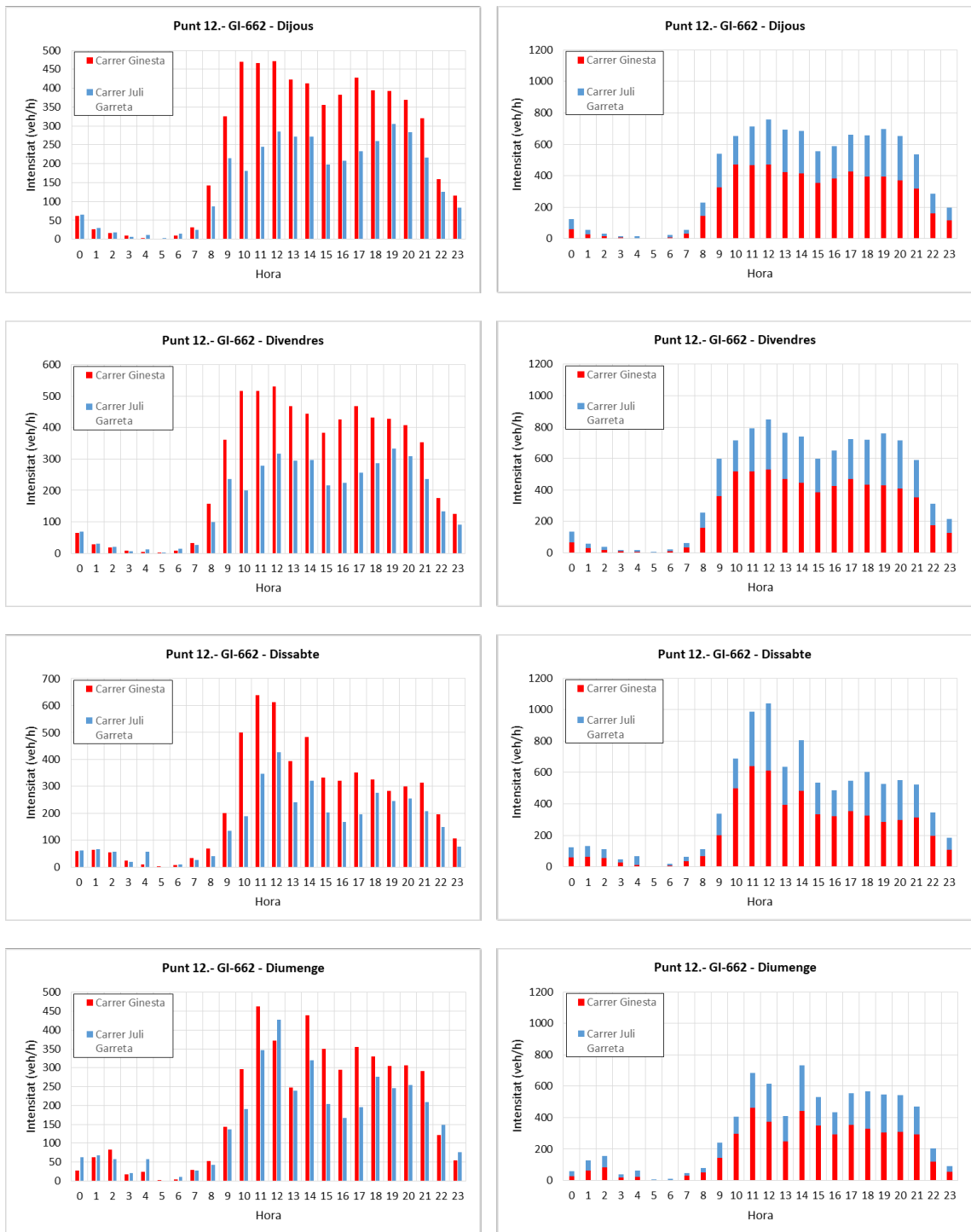


Figura 4.58. Distribució horària i tipus de vehicle al punt d'aforament 12 en temporada baixa en dijous, divendres, dissabte i diumenge.

Taula resum

Punt d'aforament	Non del carrer	Sentits	IMD	%VP	Hora Punta	IHP	FHP
5	C-253 nord	Rotonda	3.735	5,2%	19h-20h	303	8,1%
		Carrer Empúries	4.859	5,9%	18h-19h	413	8,5%
7	Av. S'Agaró (nucli urbà)	Av. Reina Fabiola	4.312	4,6%	19h-20h	355	8,2%
		Carrer Sant Sebastià	3.974	4,4%	13h-14h	322	8,1%
11	GI-662 / Luxemburg	Carrer Luxemburg	5.224	6,3%	19h-20h	456	8,7%
		Carrer Roma	4.525	4,4%	19h-20h	449	9,9%
12	GI-662 / Juli Garreta	Carrer Ginesta	5.786	0,0%	19h-20h	472	8,2%
		Carrer Juli Garreta	3.639	0,0%	18h-19h	305	8,4%

Taula 4.24.- Taula resum dels punts aforats durant la temporada baixa.

Comparativa entre temporades

Els punts aforats en les dues temporades permeten estimar l'augment o la caiguda del trànsit al municipi. **Les dades mostren un clar descens de les intensitats mitjanes diàries**, amb disminucions **que arriben al 46,2% a la carretera GI-662** amb el carrer de Luxemburg, o al 32,7% a la mateixa via però amb el carrer Juli Garreta. Els altres dos punts també presenten davallades superiors al 20%.

Quant als **vehicles pesants**, aquesta baixada és encara més pronunciada: en el punt 12 (GI-662/Juli Garreta) no es van detectar aquest tipus de vehicles, tot i suposar un 3,6% del trànsit en el mateix punt durant el període estival. **Els altres descensos superen el 45%**, especialment a la C-253 nord (una caiguda del 60,5%) i a l'avinguda s'Agaró (nucli urbà), amb una minva del 67%.

Punt d'aforament	Nom del carrer	Temporada alta		Temporada baixa		Diferència +/-	
		IMD	%VP	IMD	%VP	IMD	%VP
5	C-253 nord	10.855	11,2%	8.594	5,6%	-20,8%	-60,5%
7	Av. S'Agaró (nucli urbà)	10.654	10,6%	8.286	4,5%	-22,2%	-67,0%
11	GI-662 / Luxemburg	18.132	5,4%	9.749	5,4%	-46,2%	-45,7%
12	GI-662 / Juli Garreta	14.009	3,6%	9.425	0,0%	-32,7%	-100,0%

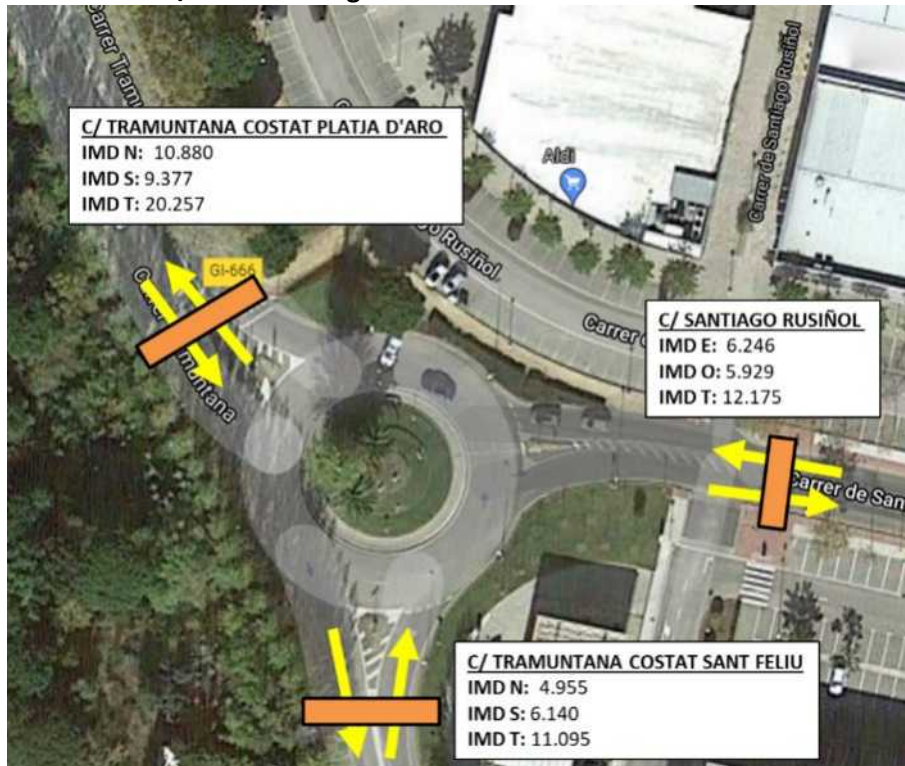
Taula 4.25.- Comparativa d'estacions d'aforament entre la temporada alta i la temporada baixa.

MANUALS

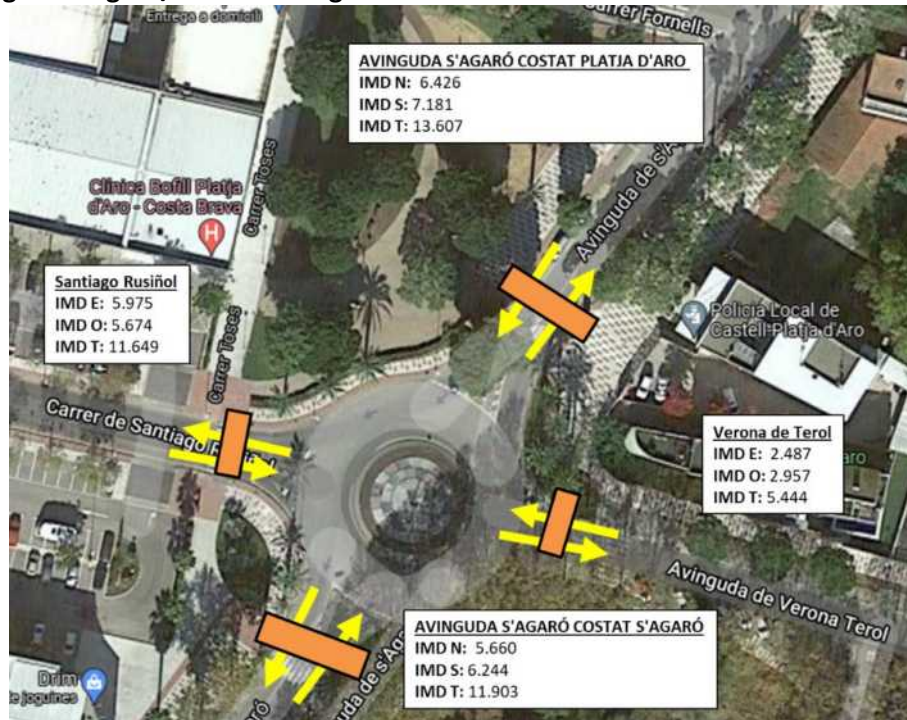
Punt 21. Avinguda Platja d'Aro/Carrer Agaró



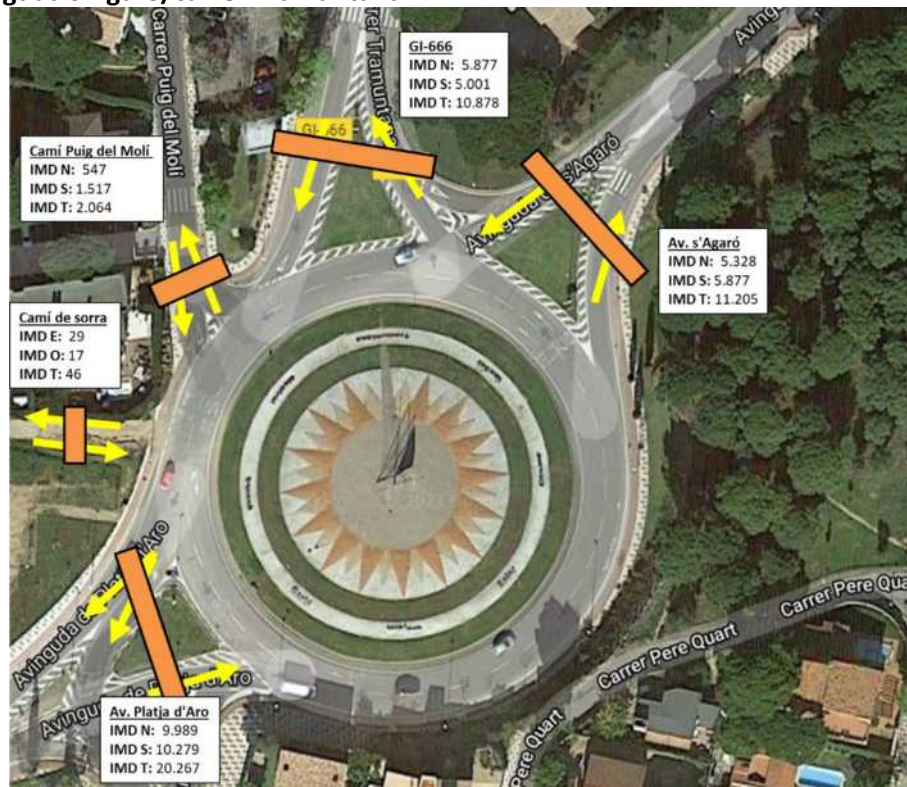
Punt 22. Carrer Tramuntana/carrer Santiago Rusiñol



Punt 23. Avinguda s'Agaró/carrer Santiago Rusiñol



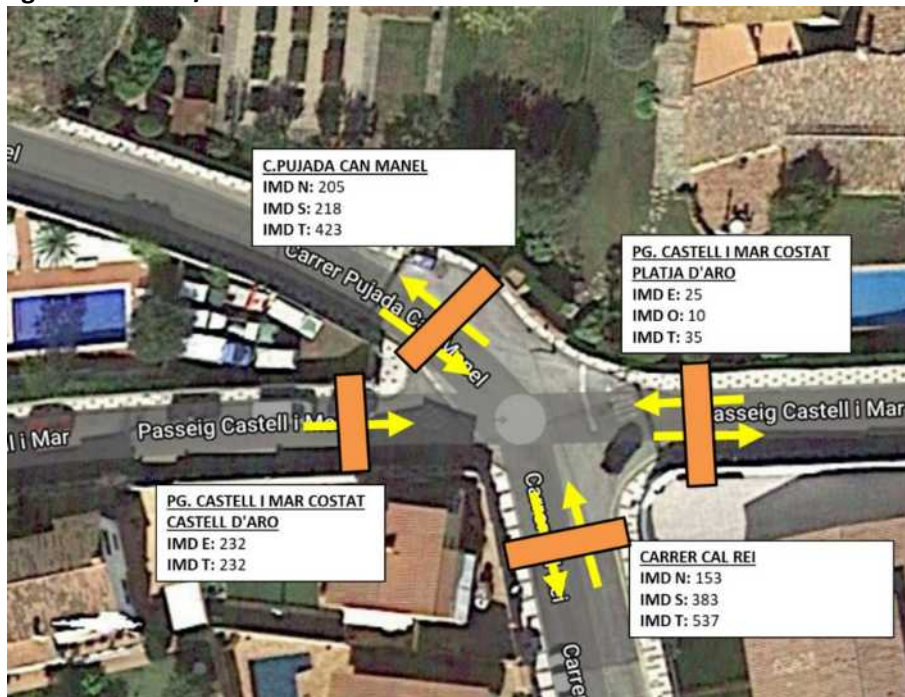
Punt 24. Avinguda s'Agaró/carrer Tramuntana



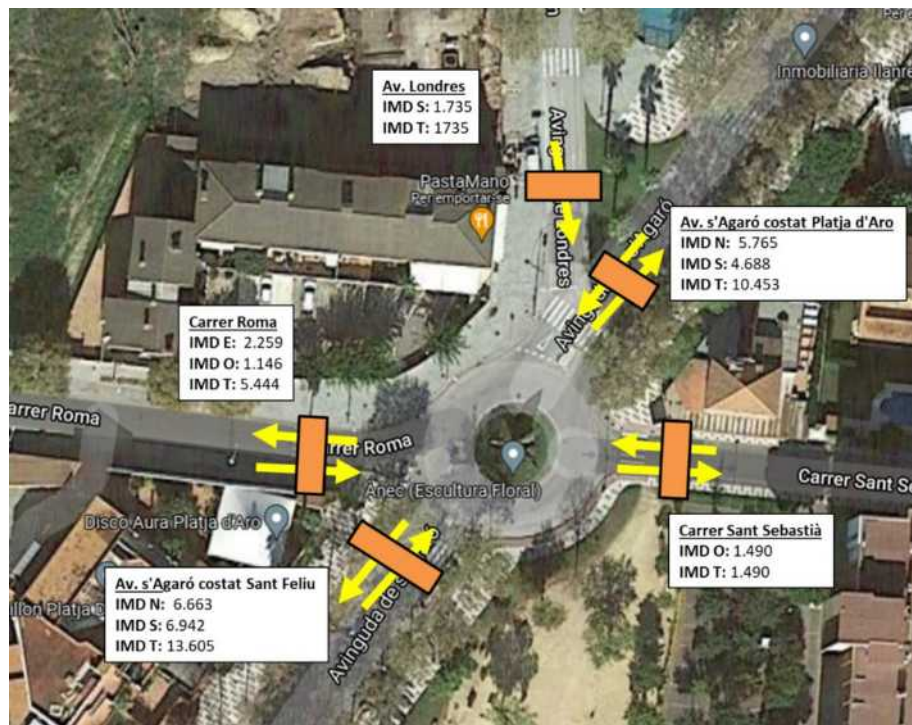
Punt 25. Avinguda Platja d'Aro/GIV-6621



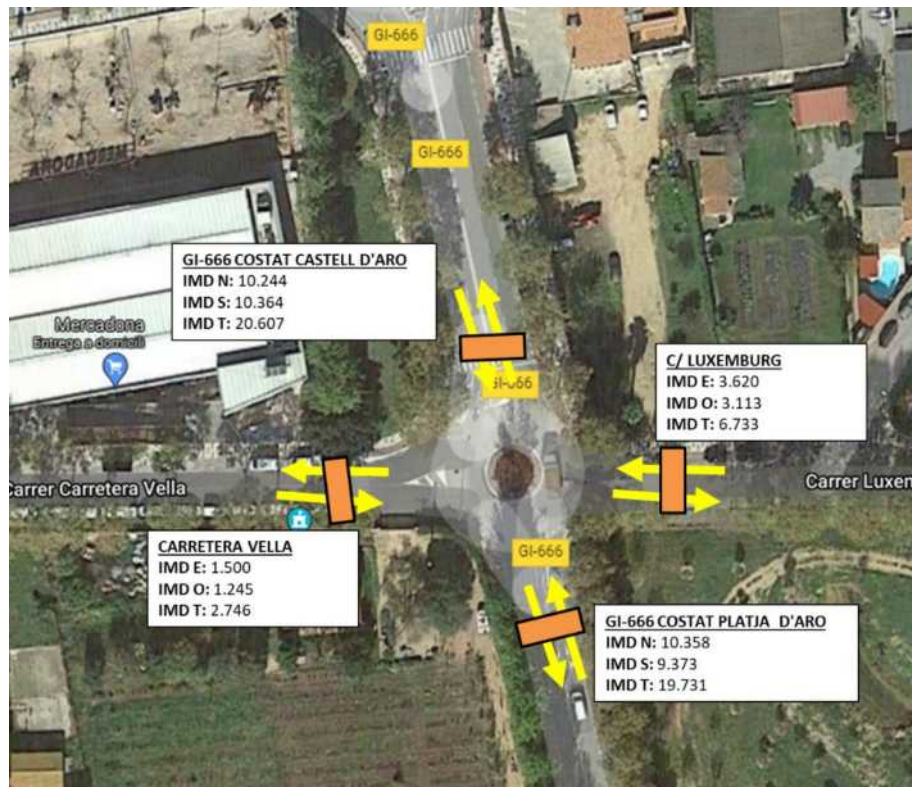
Punt 26. Passeig Castell i Mar/carrer Cal Rei



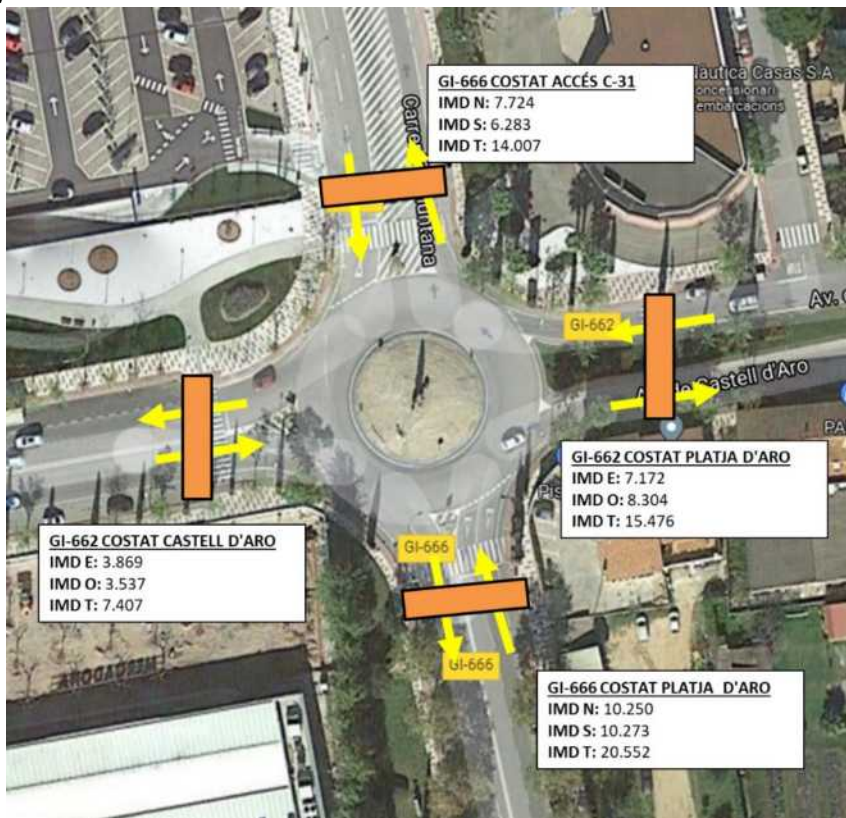
Punt 27. Avinguda s'Agaró/carrer Roma



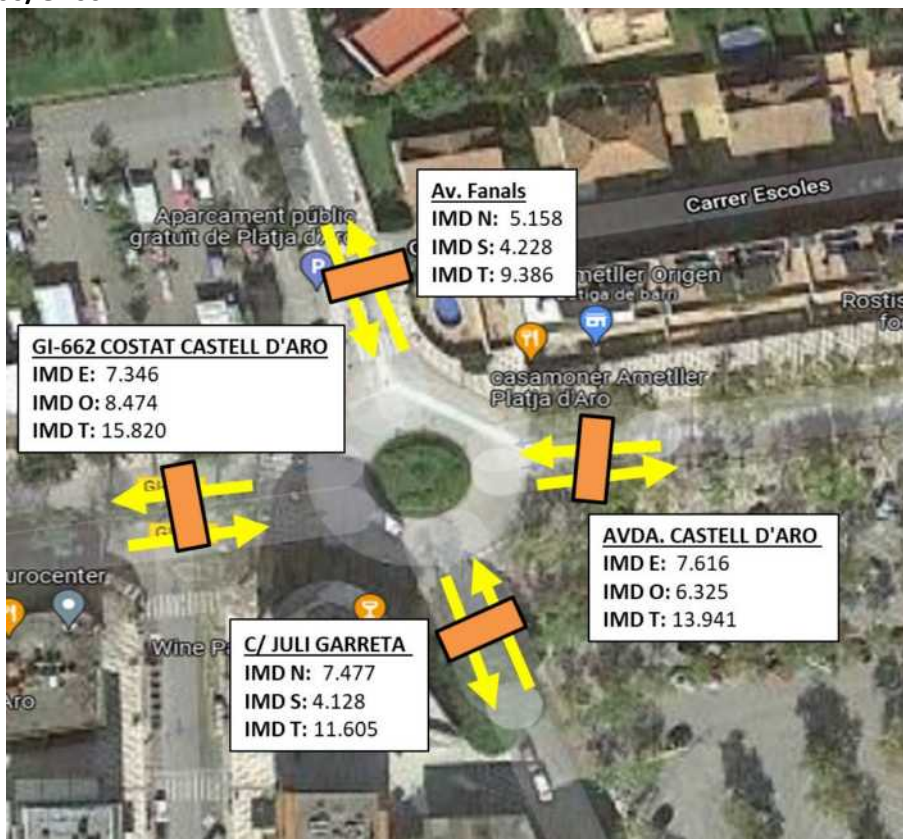
Punt 28. GI-666/carrer Luxemburg



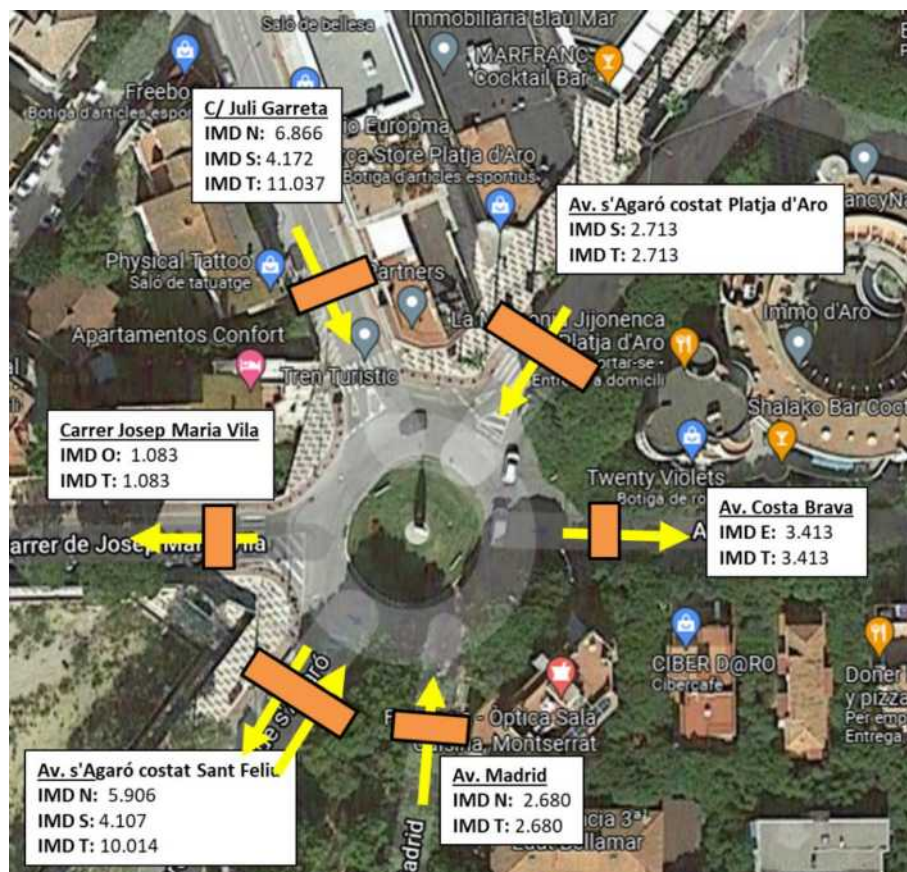
Punt 29. GI-666/GI-662



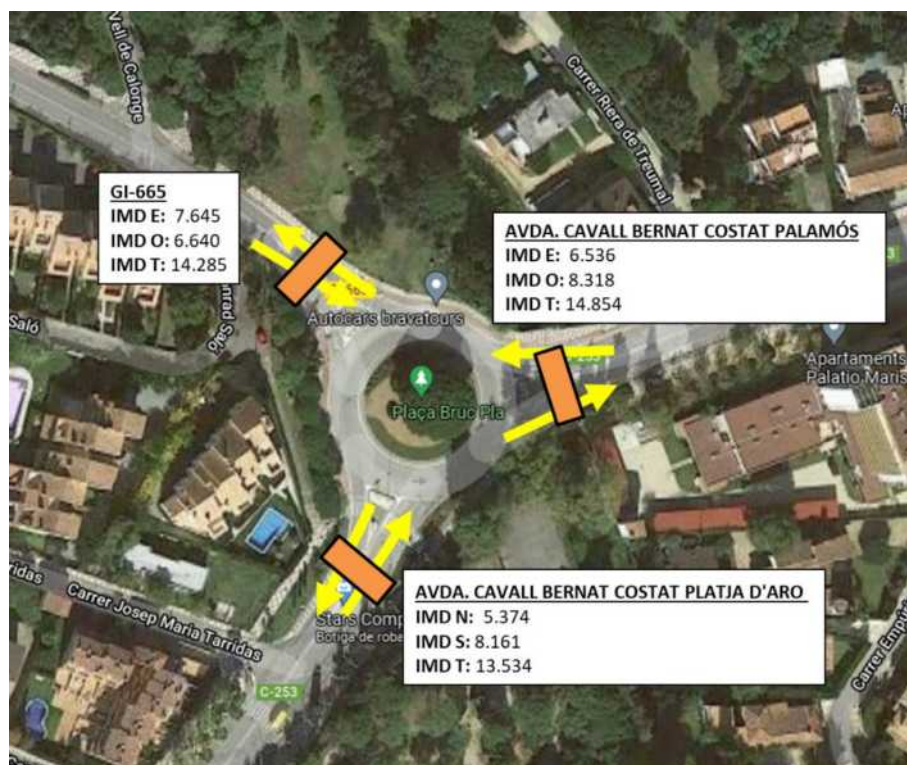
Punt 30. GI-666/GI-662



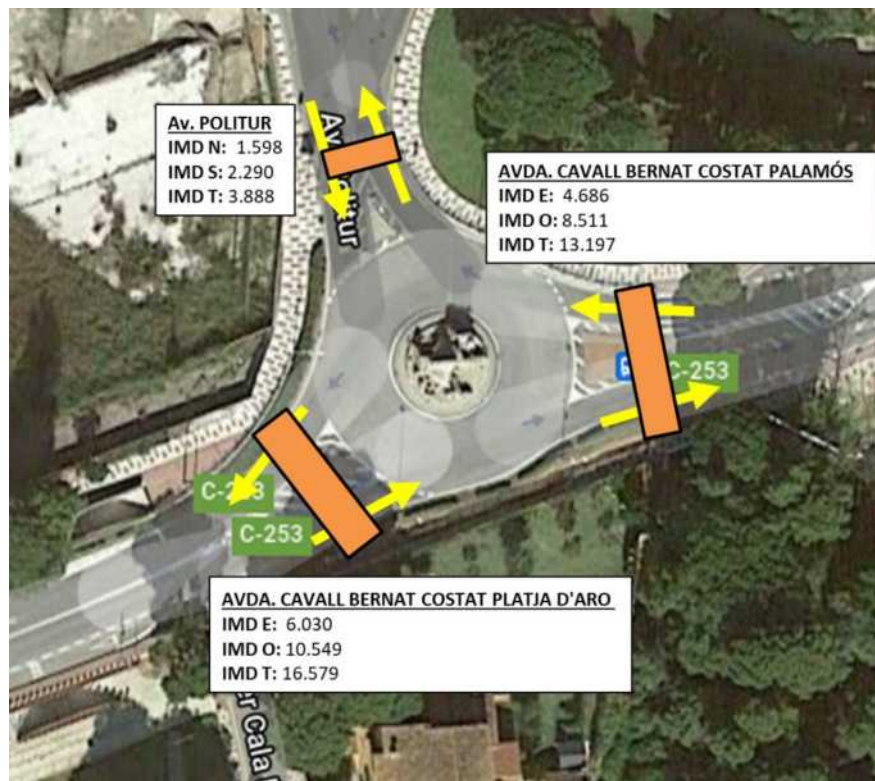
Punt 31. Avinguda s'Agaró/avinguda Costa Brava



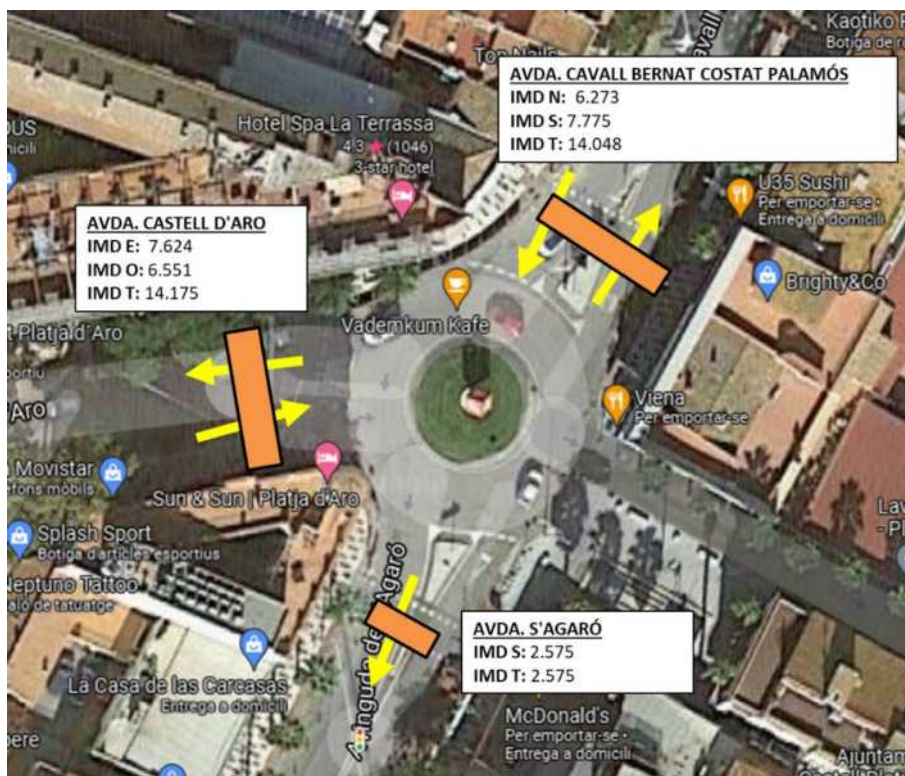
Punt 32. GI-665/avinguda Cavall Bernat



Punt 33. Avinguda Politur/avinguda Cavall Bernat



Punt 33. Avinguda Politur/avinguda Cavall Bernat



Grau de saturació

El grau de saturació indica el grau de fluïdesa o congestió del trànsit dels carrers i és el quocient entre el flux de trànsit horari que circula per un carrer i la capacitat teòrica d'aquest. Quan el quocient té valors propers a zero, el servei del carrer és de màxima fluïdesa, mentre que per valors superiors al 80% comencen a donar-se problemes de congestió.

La capacitat teòrica considerada en àmbit urbà és la següent:

- Per carrers amb un carril de circulació, la capacitat considerada és de 1.000 veh/hora.
- Per carrers amb dos carrils de circulació (un per sentit), la capacitat considerada és de 1.500 veh/hora.

L'estimació del grau de saturació posa de manifest que en un dia feiner tota la trama dels carrers funciona sense problemes de congestió (veure plànol 4.4.5). Tots els carrers del municipi tenen un grau de saturació inferior al 80% de la seva capacitat.

Els únics trams amb graus de saturació superior al 50% (però inferiors al 75%) coincideixen amb els eixos viaris que més trànsit tenen (veure plànol 4.4.4 d'intensitats mitjanes diàries):

- El pas de la GI-666, entre el carrer Santiago Rusiñol (sud) i l'avinguda Castell d'Aro (nord).
- L'avinguda de Platja d'Aro, entre l'enllaç amb l'avinguda s'Agaró i el carrer Verbania.

5. Aparcament

5.1. Anàlisi

5.1.1. Oferta

L'oferta d'aparcament de Castell-Platja d'Aro es divideix en oferta en calçada i oferta fora de calçada.

La primera d'elles correspon a l'oferta localitzada a la via pública i que pot ser regulada (destinada a un tipus d'usuari, amb un horari de regulació concret) o bé no regulada (destinada a l'estacionament gratuït i sense limitació).

L'oferta fora de calçada correspon a superfícies segregades de l'espai públic del municipi destinades específicament a l'aparcament de vehicles.

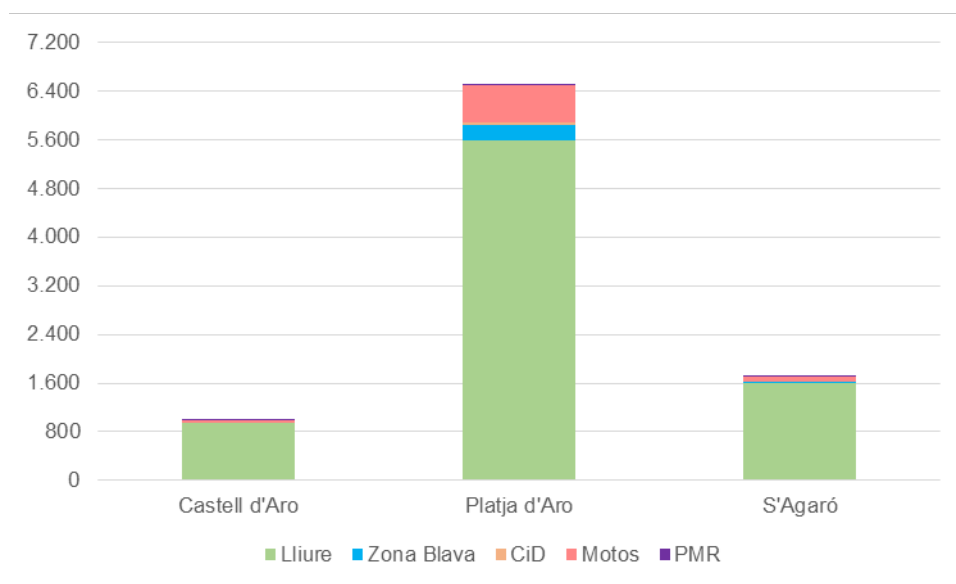
El treball realitzat per a l'obtenció de les dades d'oferta d'aparcament per cadascuna de les tipologies de plaça es descriu a continuació:

- Oferta lliure no regulada: inventari a través d'imatges aèries i d'inspecció visual in-situ.
- Oferta de zona blava: inventari a través d'imatges aèries i d'inspecció visual in-situ.
- Oferta de càrrega i descàrrega: inventari a través d'imatges aèries i d'inspecció visual in-situ.
- Oferta fora calçada d'ús públic: inventari a través d'imatges aèries i d'inspecció visual in-situ.
- Places en calçada d'aparcaments PMR: inventari a través d'imatges aèries i d'inspecció visual in-situ.
- Places en calçada per a motos: inventari a través d'imatges aèries i d'inspecció visual in-situ.

Oferta en calçada

Amb les dades d'inventari s'ha obtingut el recompte de les places d'aparcament a la via pública:

- A partir de les dades de l'inventari d'aparcament en calçada, s'estimen un total de 8.122 places d'aparcament lliure al conjunt dels nuclis urbans (Platja d'Aro, s'Agaró i Castell d'Aro). Cal tenir en compte que es tracta d'una dada que no considera els carrers de les urbanitzacions disseminades, on sovint l'estacionament no està senyalitzat ni regulat, i s'hi aparca de manera informal.
- 726 places d'aparcament específiques per a motocicletes i ciclomotors.
- 278 places d'aparcament regulat de pagament (àrea blava).
- 49 punts de càrrega i descàrrega.
- 45 places d'aparcament per persones de mobilitat reduïda (PMR).



Nuclis	Lliure	Zona Blava	CiD	Motos	PMR
Castell d'Aro	949	0	1	36	3
Platja d'Aro	5.579	256	46	606	35
S'Agaró	1.595	22	2	84	7
TOTAL	8.122	278	49	726	45

Taula 5.1.- Nombre de places d'aparcament per tipologia i nucli. Font: elaboració pròpia a partir de dades del treball de camp.

En total són 9.220 places d'aparcament a la via pública (sense comptar les places reservades) repartides de la següent manera:

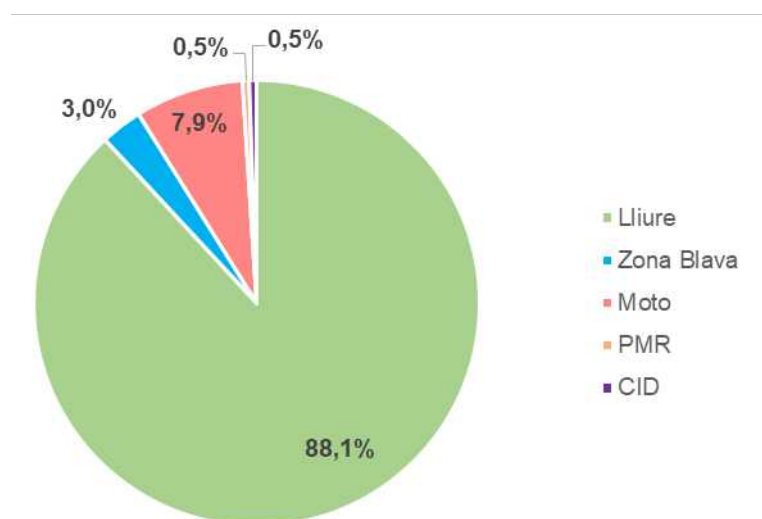


Figura 5.1. Repartiment de places en calçada per tipologia. Font: elaboració pròpia.

El 88,1% de les places en calçada són per a turismes i no sotmeses a cap regulació, el 3% estan regulades com a zona blava, el 0,5% són de càrrega i descàrrega, el 7,9% són per motocicletes i ciclomotors i el 0,5% per a PMR (veure plànol 5.1.1).

Oferta lliure

El treball de camp sobre l'aparcament estima que hi ha 8.122 places d'estacionament lliure repartides pel municipi. Per a la majoria de tipus de places d'aparcament que s'analitzen en el present document es comptabilitza el volum total de places ofertes per a cada nucli i així es veu on es concentra l'oferta d'aquella tipologia en el marc global del municipi.

Tanmateix, per estudiar l'oferta lliure en calçada no s'analitza l'oferta total de places sinó la densitat de nombre de places per quilòmetre de carrers d'aquell àmbit, ja que de l'altra manera, els àmbits més grans obtindrien major número de places sense que això suposés una dada rellevant per a l'anàlisi.

Així, si es contrasta l'oferta de places per quilòmetre de xarxa, es pot comparar l'oferta que ofereix cada àmbit en relació a la seva mida i veure on l'usuari pot trobar més dificultat per estacionar el vehicle en una plaça no regulada.

El resultat de places lliures en calçada per quilòmetre de xarxa urbana és el següent:

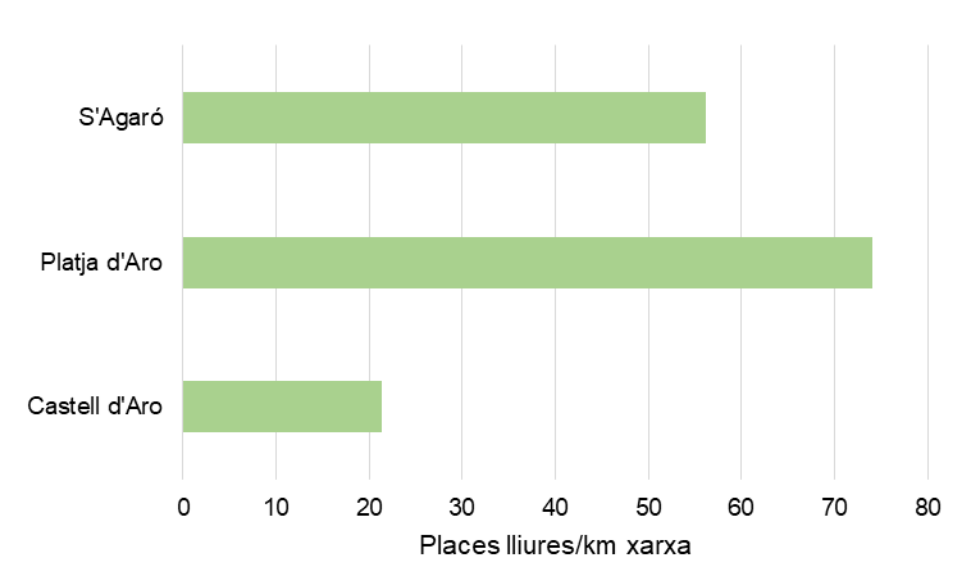


Figura 5.2. Densitat de l'oferta no regulada per nuclis. Font: elaboració pròpia.

	km xarxa viària	Places lliures	Densitat de places lliures (pl/km)
Castell d'Aro	44,5	949	21
Platja d'Aro	75,3	5.579	74
S'Agaró	28,4	1.595	56

Taula 5.2.- Densitat de places lliures per nuclis. Font: elaboració pròpia.

El nucli amb major densitat de places lliures és Platja d'Aro (74 places/km), seguit de s'Agaró (56 places/km) i Castell d'Aro, amb només 21 places/km.

La mitjana dels nuclis analitzats se situa en 56 places per km de xarxa.

Pel que fa a les places específiques per a motocicletes, Castell-Platja d'Aro disposa de 726 places (s'estimen 6 places per punt d'aparcament) que es concentren principalment al nucli de Platja d'Aro (amb un 83,5%), seguit de s'Agaró (un 11,6%) i Castell d'Aro (5%).

	Nombre de places	%
Castell d'Aro	36	5,0%
Platja d'Aro	606	83,5%
S'Agaró	84	11,6%
TOTAL	726	100%

Taula 5.3.- Oferta de places de motos per nucli. Font: elaboració pròpia.

Oferta regulada: zona blava

L'atracció de viatges de curta durada en les zones més cèntriques del municipi fa que es concentri aquí l'oferta de zona blava. L'oferta de zona blava es localitza en el triangle central del nucli de Platja d'Aro. Els eixos amb una major oferta són l'entorn de la plaça d'Europa, i l'avinguda s'Agaró i els seus carrers transversals, com ara Rafael Casanova o l'avinguda de la Pau. L'altre nucli amb una petita oferta d'aquest tipus de places és s'Agaró, concretament al carrer Agaró, fronterer amb Sant Feliu de Guíxols (veure Plànol 5.1.2).

L'oferta total estimada ascendeix a 278 places, de les quals 256 es troben a Platja d'Aro i les 22 restants a s'Agaró.

Aquestes zones regulades d'aparcament vigilat es caracteritzen per la limitació del període d'estacionament. L'horari és de 9h a 14h i de les 16h a 21h amb temps màxim de 2 hores.

L'Ordenança Fiscal de 2021 estableix el preu de la zona blava en 0,65€/hora, amb un màxim d'1,30 € per dues hores i un mínim de 0,15€ per 30 minuts.

Si es compara el preu de la zona blava amb els municipis de l'entorn, s'observa que la tarifa de Castell-Platja d'Aro és la més barata, amb 0,65€/h, a prop dels 0,7€/h de Sant Feliu de Guíxols. D'altres localitats amb més habitants, com Palafrugell, Lloret de Mar i Blanes, cobren per sobre de l'euro/hora.

Municipi	Població (2020)	Tarifa màxima ZB (€/h) any 2021
Blanes	39.914	1,25
Lloret de Mar	39.089	1,92
Palafrugell	23.244	1,35
Sant Feliu de Guíxols	22.097	0,70
Palamós	18.135	1
Calonge i Sant Antoni	11.331	1
Castell-Platja d'Aro	11.030	0,65

Taula 5.4.- Nombre d'habitants i preu €/h de la Zona Blava en diferents municipis de l'entorn de Castell-Platja d'Aro. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT (població) i municipals (tarifa màxima ZB).

PMR

En calçada també es localitzen els aparcaments reservats per persones de mobilitat reduïda (PMR). La majoria es concentren al nucli de Platja d'Aro (77,8%), seguit per s'Agaró (15,6%) i Castell d'Aro (6,7%).

Municipi	Nombre de places	% sobre el total
Castell d'Aro	3	6,7%

Municipi	Nombre de places	% sobre el total
Platja d'Aro	35	77,8%
S'Agaró	7	15,6%
Total	45	100,0%

Taula 5.5.- Oferta de places per PMR per nucli. Font: elaboració pròpia.

Càrrega i descàrrega

Del 1997 ençà el nombre de camions i furgonetes ha evolucionat positivament fins al 2007, quan s'assoleix el llindar dels 1.800 vehicles. En els darrers 23 anys el parc de camions i furgonetes ha crescut en més de 800 unitats, increment que es pot associar al creixement econòmic i a l'increment de la mobilitat i dispersió dels fluxos.

A partir del 2008 el nombre de camions i furgonetes ha patit un estancament associat, principalment, a la conjuntura econòmica dels darrers anys.

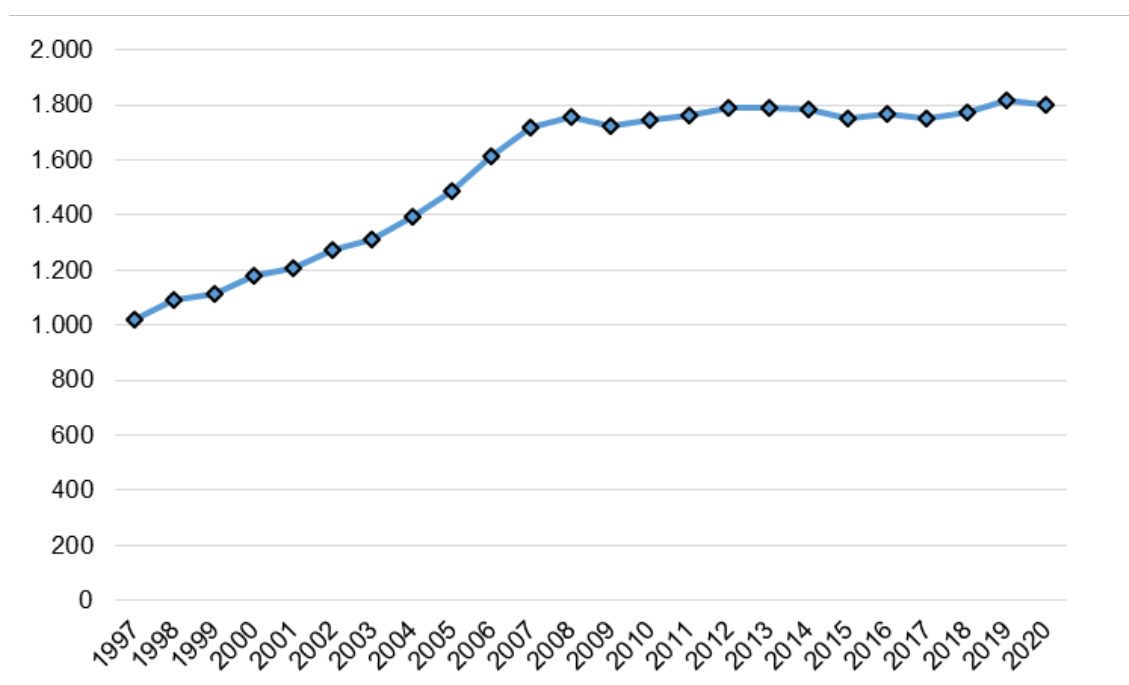


Figura 5.3.- Evolució del nombre de camions i furgonetes a Castell-Platja d'Aro entre el 1997 i el 2020. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDECAT

Les places destinades a la DUM al municipi de Castell-Platja d'Aro es troben regulades per l'*Ordenança municipal de circulació* (Capítol VIII: càrrega i descàrrega de mercaderies). No existeix una ordenança específica sobre l'ús i regulació d'aquests aparcaments.

Les places de càrrega i descàrrega només poden ser utilitzades per vehicles destinats al transport de mercaderies pel temps estrictament necessari per a realitzar aquestes operacions, amb un límit màxim de 20 minuts (llevat d'indicació distinta de la senyalització corresponent). L'activitat està prohibida entre les 22:00h i les 7:00h en dies feiners, i no es permeten les operacions en dies festius.

Els punts de càrrega i descàrrega (CiD) estan senyalitzats mitjançant pintura horitzontal i senyalització vertical on es mostra el període de regulació de les places. L'horari de regulació més recurrent és de 8:00h a 20:00h de dilluns a divendres, mentre els dissabtes és de 9:00h a 14:00h.

En base a les dades obtingudes durant el treball de camp, s'han comptabilitzat un total de 49 punts de càrrega i descàrrega. Considerant que cada punt té una llargada mitjana de 12 metres (2 vehicles), s'estima un volum total de 98 places.

De nou, el nucli amb més oferta d'aparcament CiD és Platja d'Aro, amb 92 (93,9%), seguida molt de lluny per s'Agaró, amb 4 (4,1%) i Castell d'Aro, amb 2 (2%).

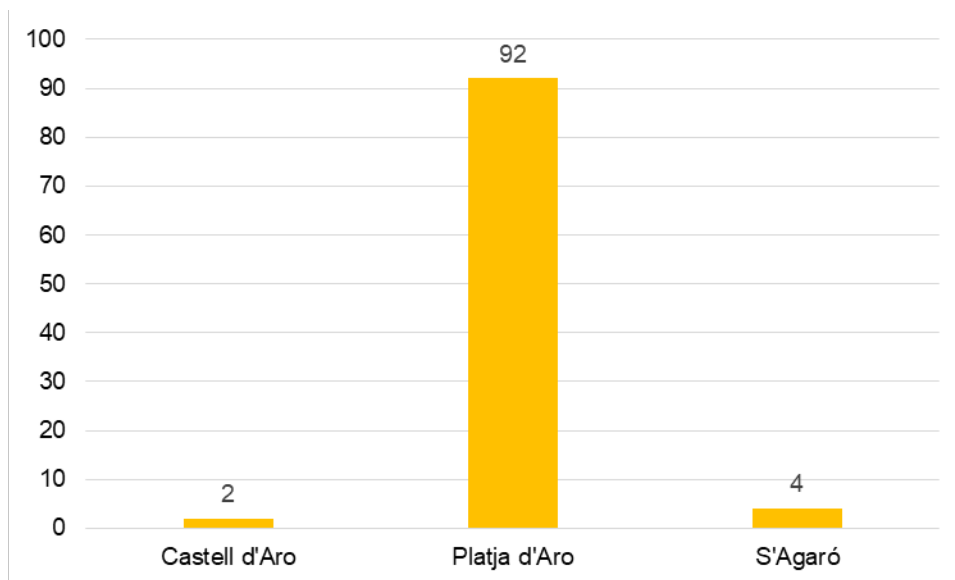


Figura 5.4.– Nombre de places de càrrega i descàrrega per nucli urbà. Font: elaboració pròpia.

Oferta fora calçada

Castell-Platja d'Aro disposa de 9 aparcaments d'ús públic (ja siguin de gestió pública o privada) que sumen un total de 2.123 places, de les quals el 54,1% són de pagament i el 45,9% són de franc.

Nom	Places	Tipus	Urbanització	Àmbit
Saba – Plaça Europa	1.030	Pagament	Urbanitzat	Platja d'Aro
Port d'Aro – Punta Prima	119	Pagament	Urbanitzat	S'Agaró
Aparcament del Mercat	460	De franc	Urbanitzat	Platja d'Aro
Aparcament del Mercat solar	92	De franc	Solar	Platja d'Aro
Estació d'autobusos	155	De franc	Urbanitzat	Platja d'Aro
Carrer Luxemburg/Siena	130	De franc	Urbanitzat	Platja d'Aro
Av. Reina Fabiola/av. S'Agaró	27	De franc	Urbanitzat	Platja d'Aro
Luxemburg/Roger de Llúria	18	De franc	Urbanitzat	Platja d'Aro
Josep M ^a Vila/Estrasburg	92	De franc	Solar	Platja d'Aro
Total	2.123			

Taula 5.6– Nombre de places per tipologia. Font: elaboració pròpia.

L'oferta es concentra principalment al nucli de Platja d'Aro, on s'acumula el 94% de les places. Només l'aparcament de Port d'Aro – Punta Prima es troba a s'Agaró, amb 119 places. Castell d'Aro no disposa d'aquest tipus d'oferta (veure Plànol 5.1.3).

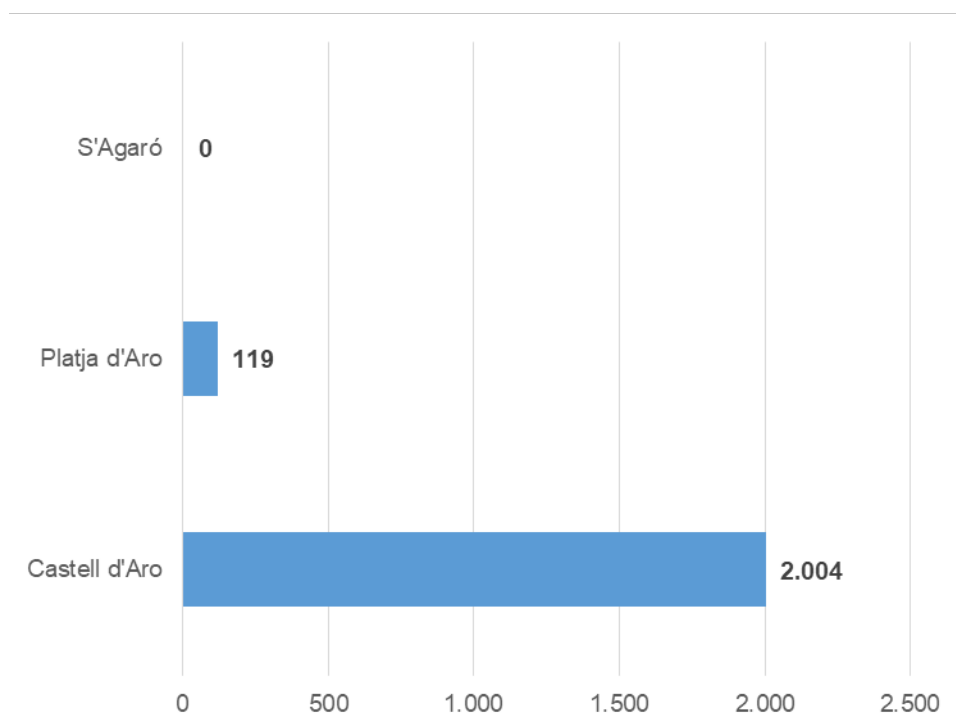


Figura 5.5. Oferta de places d'aparcament fora de calçada per nucli. Font: elaboració pròpia.

Vehicle elèctric

D'ençà l'octubre de 2008 el municipi compta amb 2 places de recàrrega de vehicles elèctrics d'accés públic, ja siguin turismes, furgonetes o motocicletes. Aquest punt està situat a la travessia Cavall Bernat, al nord del municipi. Presta servei les 24 hores del dia però està limitat a 2 hores per vehicle.

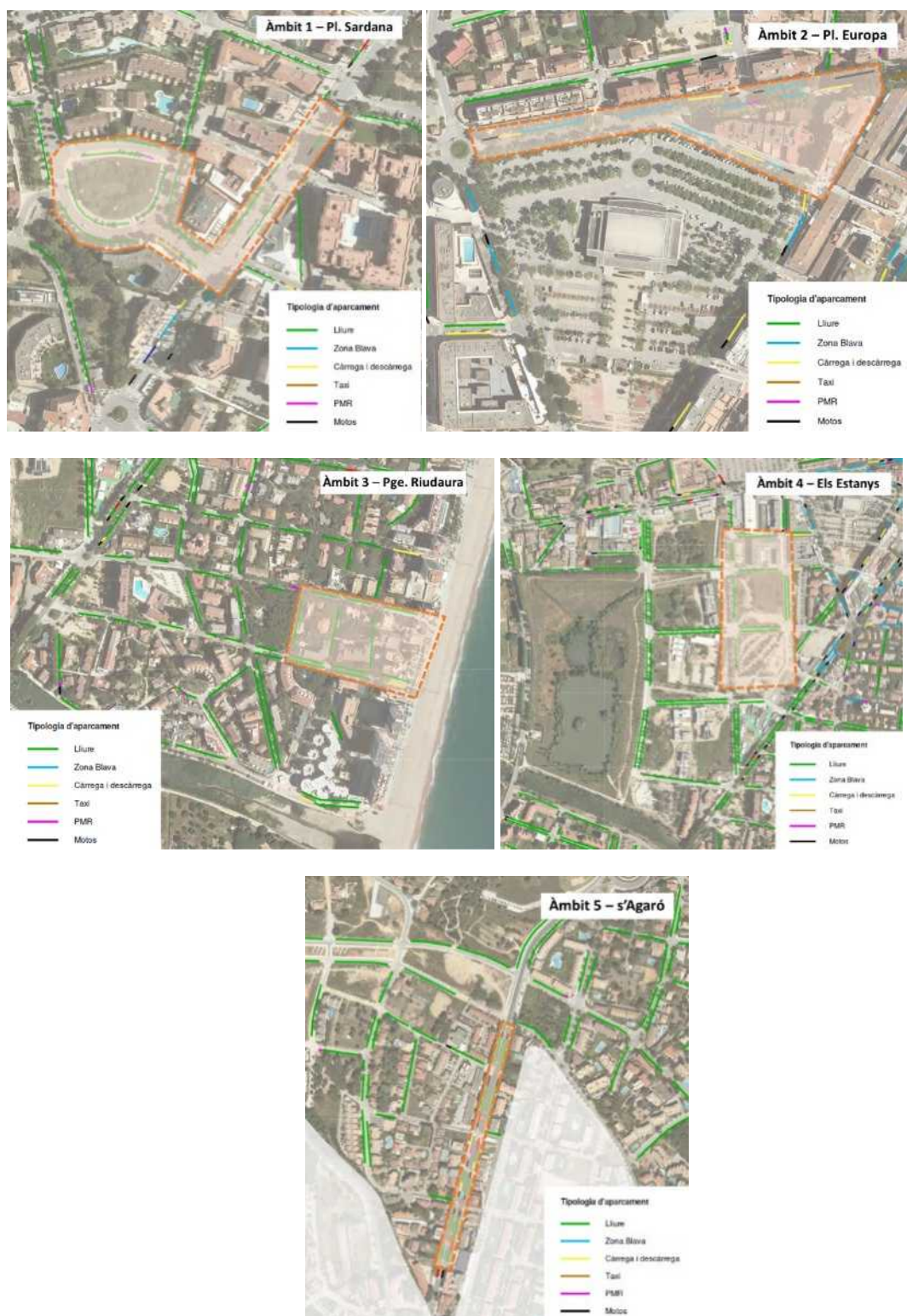
Per fer-ne ús, cal donar-se d'alta com a nou usuari a través del codi QR disponible al mateix aparell a través del portal e-mobilitat.cat.



Figura 5.6. Punt de recàrrega de vehicle elèctric a la travessia Cavall Bernat. Font: Google Maps.

5.1.2. Demanda

Els comptatges d'aparcament s'han realitzat en cinc àmbits repartits pel municipi durant el mes de juliol. Els comptatges s'han realitzat de 8h a 20h en rotacions de 30 minuts.



En la majoria dels àmbits el tipus de plaça més habitual és la lliure, excepte a la plaça d'Europa, on tot l'aparcament és regulat, amb una alta presència de zona blava.

Àmbit	Lliure	Mobilitat reduïda	Reservada	Zona Blava	Càrrega
Pl. Sardana	101	3	2	0	9
Plaça d'Europa	0	4	0	44	10
Entorn Paratge Riudaura	124	4	0	0	4
Àmbit Els Estanys	167	2	0	0	2
Àmbit s'Agaró	88	1	6	0	5

Taula 5.7– Tipologia de plaça analitzada.

El procediment d'aquests comptatges és el de controlar durant un dia feiner una mostra composta per un cert nombre de places legals que es considera representativa de l'estacionament en una determinada zona. Les places s'han sotmès a observació de 8h a 20h i s'han controlat en intervals de 30 minuts, anotant els canvis de vehicle produïts a cada interval.

Els paràmetres extrets en aquest inventari són els següents:

- **% d'ocupació (hores x plaça):** expressa el percentatge de l'oferta d'aparcament (nombre de HxP controlats) consumit per la presència de vehicles estacionats.
- **Índex de rotació:** es defineix com el quocient entre el nombre total d'entrades i el nombre total de places ofertes. Indica la utilització mitjana, en nombre de vehicles, de les places controlades.
- **% de places fixes:** percentatge de places ocupades pel mateix vehicle durant el període de control, respecte al total de places analitzades.
- **Distribució de les durades de l'estacionament:** distribució per intervals de temps dels estacionaments dels vehicles.

RESULTATS

Aparcament lliure

	Places	Vehicles	IR (veh/pl)	% ocupació HxP	Places fixes	% places fixes
Pl. Sardana	101	354	3,50	94,8%	23	22,77%
Entorn paratge Riudaura	124	254	2,05	96,1%	57	45,97%
Àmbit els Estanys	167	387	2,32	80,0%	48	28,74%
Àmbit s'Agaró	88	374	4,25	72,9%	16	18,18%
Total	480	1369	3,03	86,0%	144	29%

Taula 5.8– Conjunt de paràmetres analitzats en l'oferta d'estacionament lliure.

Altes ocupacions de les zones amb aparcament lliure

L'ocupació mitjana global de les quatre zones d'aparcament lliure se situa en el 86%, i és especialment alta als àmbits de la plaça Sardana (94,8%) i l'entorn del paratge de Riudaura (96,1%).

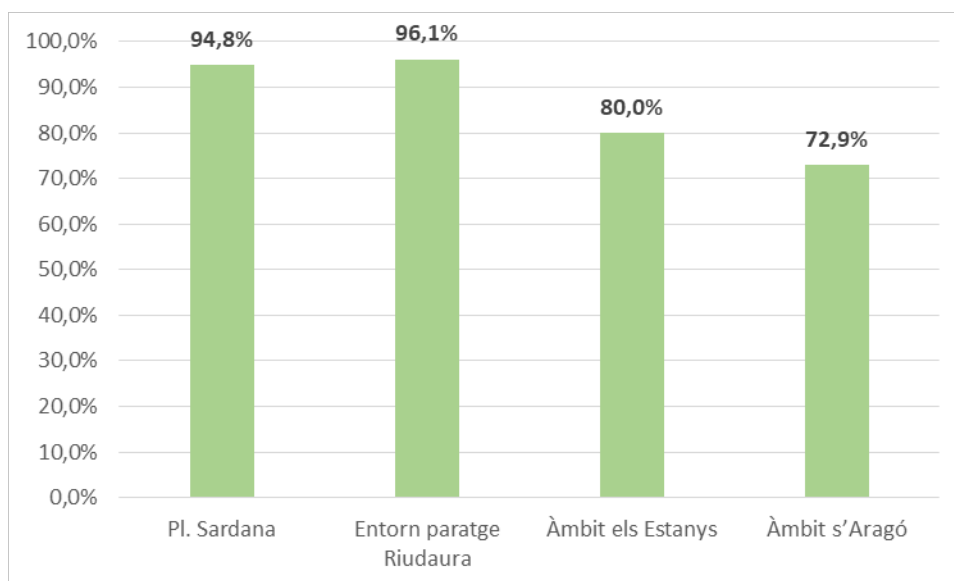


Figura 5.7. % d'ocupació de les hores per plaça a l'oferta analitzada.

La distribució horària de l'ocupació de les hores per plaça és la següent:

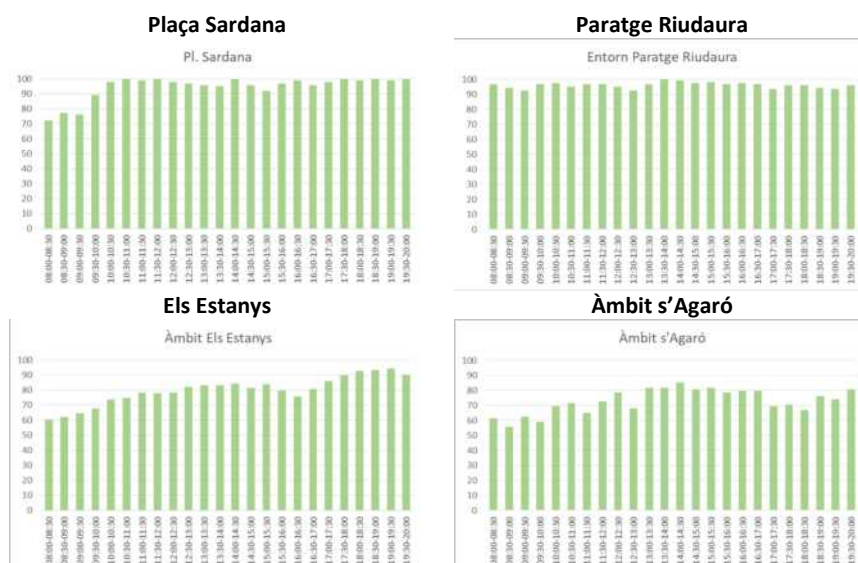


Figura 5.8. % distribució horària de l'ocupació de l'oferta d'aparcament analitzat.

Baixa rotació al paratge de Riudaura i els Estanys, amb un nombre elevat de places fixes

Els índex de rotació mostren el dinamisme que tenen les places d'aparcament, és a dir, el volum de vehicles que hi aparquen durant un dia. Les dades mostren com l'entorn del paratge Riudaura i l'àmbit dels Estanys tenen unes rotacions inferiors a 2,5 veh/pl, mentre a la plaça Sardana és lleugerament superior (3,5) i l'àmbit de s'Aragó és el més elevat (amb un 4,25).

En aquest índex té una repercussió clara el percentatge de places fixes. A les gràfiques s'observa la correlació entre la baixa rotació i un nombre més elevat d'aquesta tipologia d'aparcament: a l'entorn del

paratge Riudaura fins al 46% de les places les ocupa un sol vehicle. A l'àmbit dels Estanys el percentatge és del 28,7%, tot i tenir una baixa rotació, perquè el nombre de places ofertes supera la demanda.

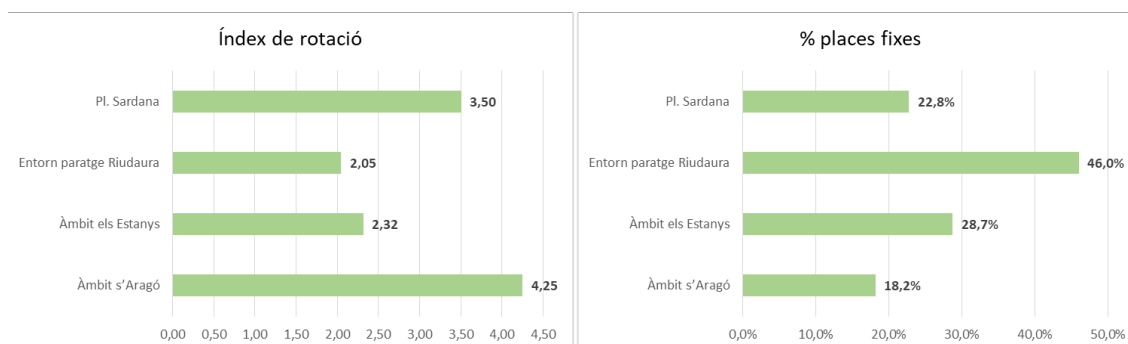


Figura 5.9. Índex de rotació veh/plaça (esquerra) i percentatge de places fixes als diferents àmbits (dreta).

Estacionaments de llarga durada a les zones amb més places fixes

A l'entorn del paratge Riudaura el 31,5% dels vehicles estacionen durant més de 8 hores, mentre als Estanys ho fan un 18,1%. Als altres dos àmbits aquesta xifra és més moderada, per sota del 10%.

A l'altra cara de la moneda hi ha els estacionaments de menys d'1 hora, que representen el 63,5% dels vehicles a l'àmbit de s'Agaró, el 37,3% a plaça Sardana, el 26,4% als Estanys i només el 17,7% al paratge Riudaura. Per tant, la zona més dinàmica és l'àmbit de s'Agaró.

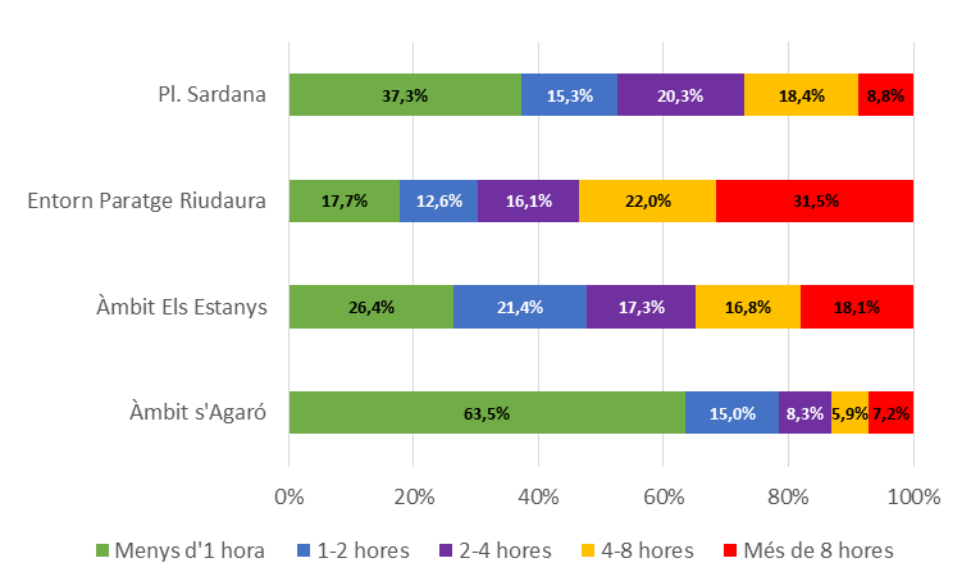


Figura 5.10. Percentatge de durades dels aparcaments.

Zona blava

De les zones estudiades, només l'àmbit de la plaça d'Europa disposa de places regulades com a zona blava. L'horari de regulació és de 9 a 14h i de 16 a 21h, amb un màxim de dues hores per estacionament.

La rotació mitjana de vehicles per plaça és alta (6,43 veh/pl), pròpia d'un aparcament regulat com a zona blava.

Àmbit	Places	Vehicles	IR (veh/pl)	% ocupació HxP
Plaça d'Europa	44	283	6,82	70%

Figura 5.11. Principals indicadors de l'aparcament en calçada regulat com a zona blava.

No s'assoleix el 100% de l'ocupació en cap moment del dia. L'ocupació mitjana se situa en el 70% assolint el punt màxim a les 11:30h quan arriba al 88,6%.

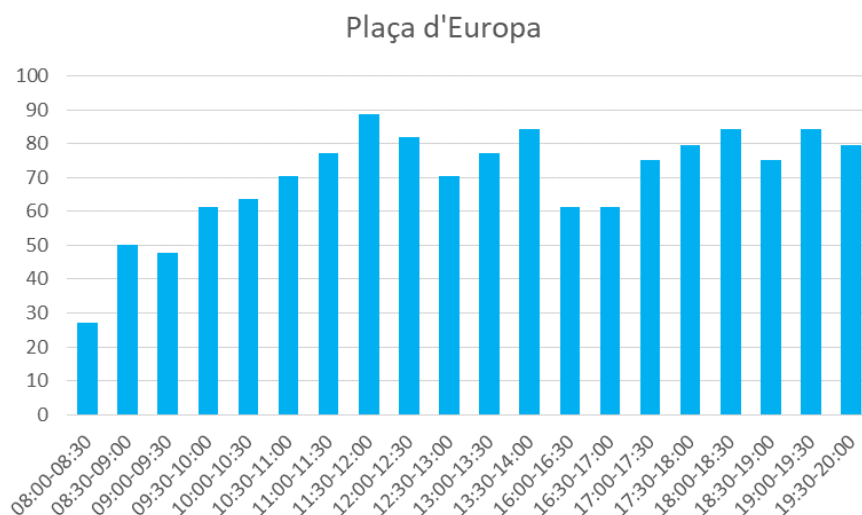


Figura 5.12. Distribució horària de l'ocupació de les hores per plaça de la zona blava.

Les durades de l'estacionament també reflecteixen que són places amb un alt índex de rotació. Fins a un 73,6% dels vehicles hi aparca durant menys d'una hora, mentre un 17,3% ho fa entre una i dues hores, i un 7,9% entre les dues i les quatre hores. Els aparcaments de llarga durada són residuals, amb un 0,7% dels vehicles que estaciona entre 4 i 8 hores i un 0,4% que ho fa més de 8 hores. Per tant, un 9% dels vehicles estacionats incompleix amb el màxim de 2 hores permès a la zona blava.

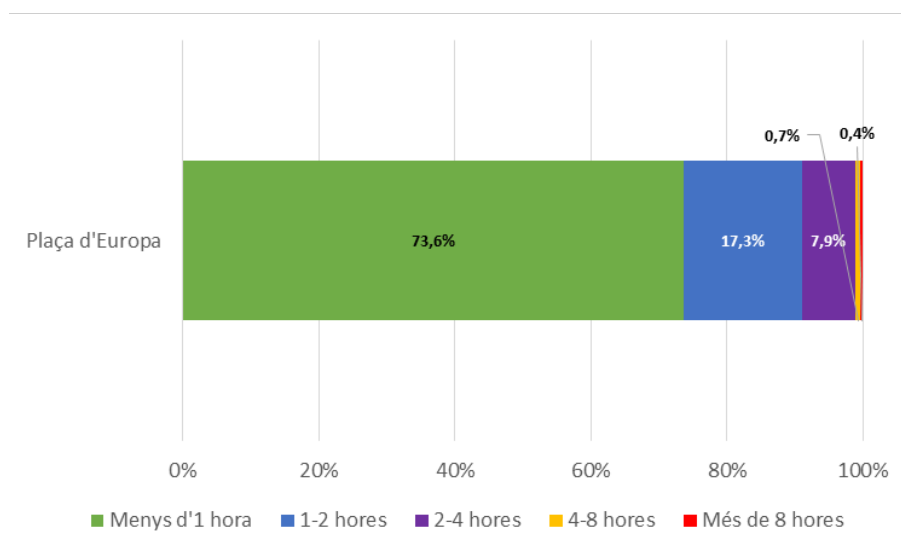


Figura 5.13. Percentatge de durades de l'aparcament en zona blava.

Càrrega i descàrrega

S'han fet comptatges a un total de 30 places de càrrega i descàrrega repartides entre les 5 zones analitzades. L'horari de regulació és de 8 a 20h, de forma ininterrompuda de dilluns a divendres no festius, i de 8 a 14h els dissabtes no festius. El temps màxim d'estacionament és de 20 minuts.

L'ocupació mitjana és del 56%. Plaça Sardana i l'àmbit de s'Agaró són les zones que presenten una ocupació superior, amb un 63%, mentre que a l'àmbit dels Estanys aquesta no arriba al 30% (27,1%). En general, les ocupacions són baixes si es comparen amb les de la zona blava i l'aparcament lliure.

Àmbit	Places	Vehicles	IR (veh/pl)	% ocupació HxP
Pl. Sardana	9	59	6,56	63,0%
Plaça d'Europa	10	56	5,60	55,8%
Entorn Paratge Riudaura	4	21	5,25	45,8%
Àmbit Els Estanys	2	4	2,00	27,1%
Àmbit s'Agaró	5	53	10,60	63,3%
Total	30	193	6,43	56,0%

Taula 5.9 – Conjunt de paràmetres analitzats en l'oferta d'estacionament de càrrega i descàrrega.

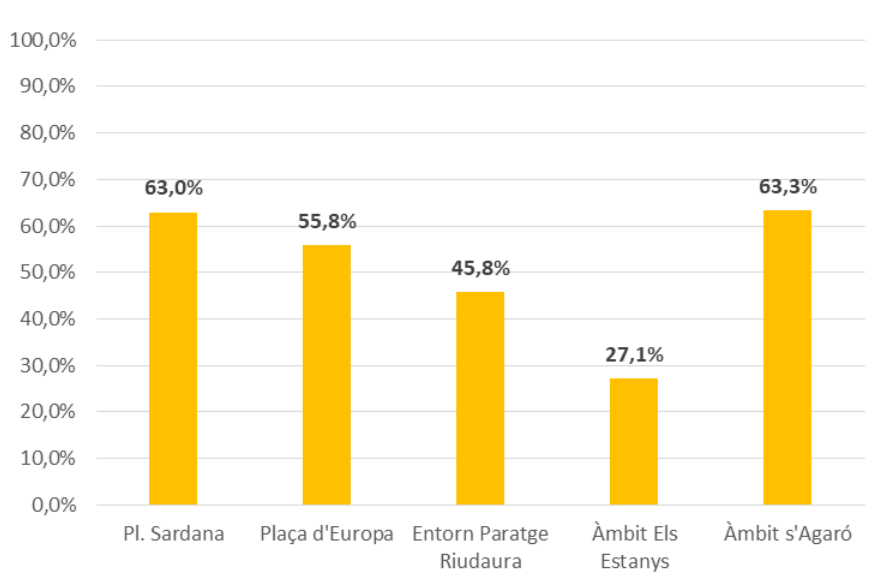


Figura 5.14. % d'ocupació de les hores per plaça a l'oferta de càrrega i descàrrega estudiades.

Per períodes horaris, l'ocupació de les hores per plaça és la següent:

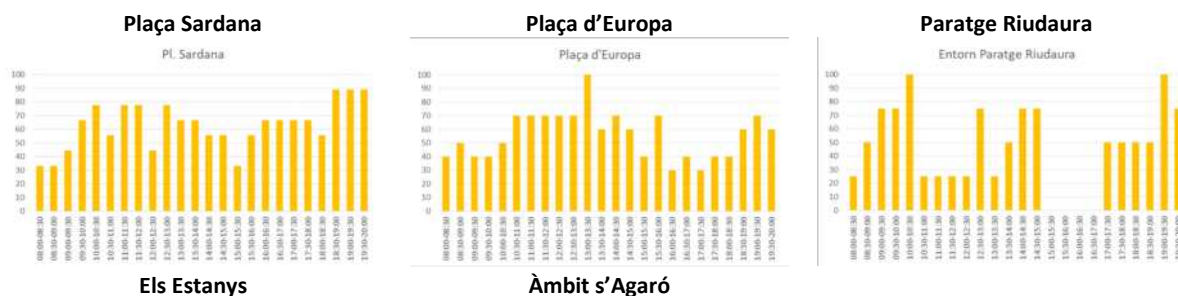




Figura 5.15. % distribució horària de l'ocupació de l'oferta d'aparcament analitzat.

Els índex de rotació mostren el dinamisme que tenen les places d'aparcament, és a dir, el volum de vehicles que hi aparquen durant un dia. Les dades mostren com la mitjana de les zones analitzades se situa en el 6,43, una xifra alta si es compara amb les d'altres tipus d'aparcament. La zona amb menys rotació és a l'àmbit dels Estanys (2) mentre la més alta és a l'àmbit de s'Agaró, on s'arriba a un 10,6.

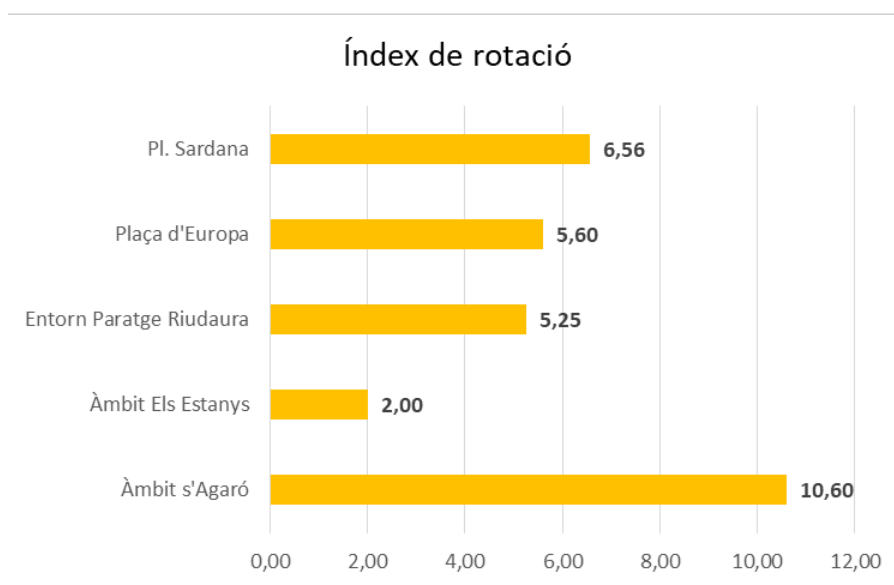


Figura 5.16. Índex de rotació veh/plaça als diferents àmbits.

Si es contrasta el percentatge d'ocupació amb l'índex de rotació s'observa com els aparcaments de càrrega i descàrrega de s'Agaró són els més eficients, ja que tenen un índex de rotació i una ocupació altes. A més a més, la durada dels estacionaments és majoritàriament de menys de 30 minuts (71,7%) mentre el 17% s'hi està entre 30 minuts i una hora i l'11,3% restant ho fa entre 1 i 2 hores.

En termes generals, els aparcaments de menys de mitja hora també són majoritaris, amb un 62,2% dels vehicles (en concordança amb el màxim permès de 20 minuts). Els que aparquen entre 30 minuts i 1 hora suposen el 20,2% i els que ho fan entre 1 i 2 hores el 10,4%. Els que superen les dos hores són el 7,3% restant. Per tant, el **37,8% dels vehicles que estacionen càrrega i descàrrega superen el màxim temps permès d'aparcament.**

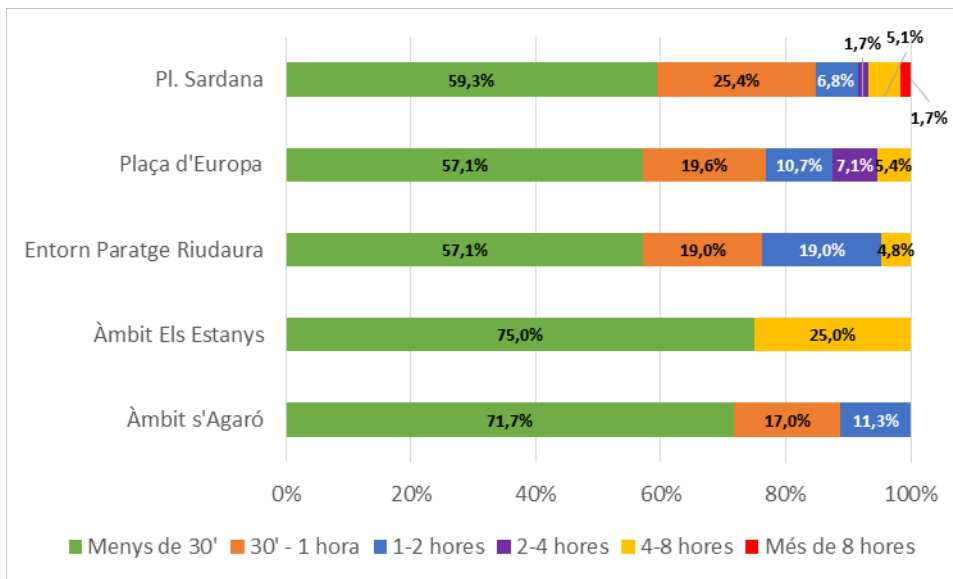


Figura 5.17. Percentatge de durades de l'aparcament en càrrega i descàrrega.

6. EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT

6.1. Medi ambient

6.1.1. Contaminació acústica

Existeix una relació molt directa entre la mobilitat i la contaminació acústica. Les principals fonts de soroll ambiental són el trànsit, les activitats industrials i recreatives i el veïnatge.

El municipi de Castell-Platja d'Aro disposa d'un mapa de capacitat acústica (veure imatge inferior) on es representa cartogràficament les diferents zones de sensibilitat acústica amb els valors d'immissió que s'estableixen com a objectius de qualitat.

El mapa de capacitat acústica de Castell-Platja d'Aro defineix els valors límit d'immissió en dB en funció de l'ús del sòl i la franja horària.




OBJECTIUS DE QUALITAT ACÚSTICA	Valors límit d'immissió en dB(A)		
	L_d (7 h - 21 h)	L_n (21 h - 23 h)	L_n (23 h - 7 h)
 ZONA DE SENSIBILITAT AC ÚSTICA ALTA (A)			
(A1) Espais d'interès natural, altres i zona ZEPQUA	-	-	-
(A2) Predomini del sòl d'ús sanitari, docent i cultural	55	55	45
(A3) Habitatges situats al medi rural	57	57	47
(A4) Predomini del sòl d'ús residencial	60	60	50
 ZONA DE SENSIBILITAT AC ÚSTICA MODERADA (B)			
(B1) Coexistència de sòl d'ús residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existents	65	65	55
(B2) Predomini del sòl d'ús terciari diferent a (C1)	65	65	55
(B3) Àrees urbanitzades existents afectades per sòl d'ús industrial	65	65	55
 ZONA DE SENSIBILITAT AC ÚSTICA BAIXA (C)			
(C1) Usos recreatius i d'espectacles	68	68	58
(C2) Predomini del sòl d'ús industrial	70	70	60
(C3) Àrees del territori afectades per sistemes generals d'infraestructures de transport o altres equipaments públics	-	-	-

Figura 6.1.– Valors límit d'immissió en funció de l'ús del sòl i la franja horària. Font: Mapa de capacitat acústica de Castell-Platja d'Aro

La major part dels eixos viaris dels barris residencials tenen la catalogació A4 (predomini del sòl d'ús residencial).

La major part dels eixos viaris de la xarxa viària principal, i la zona central de Platja d'Aro tenen la catalogació B1 (coexistència de sòl d'ús residencial amb activitat i/o infraestructures de transport existents).

Els eixos viaris de la zona industrial de Castell d'Aro tenen la catalogació C2 (predomini del sòl d'ús industrial).

L'Ajuntament de Castell-Platja d'Aro disposa d'un mapa de capacitat acústica realitzat l'any 2013. Aquest document té com objectiu regular, dins l'àmbit municipal, les normes i els criteris de bona qualitat acústica del medi, i els nivells sonors i les vibracions produïts per les activitats, el veïnatge i el trànsit a la via pública.

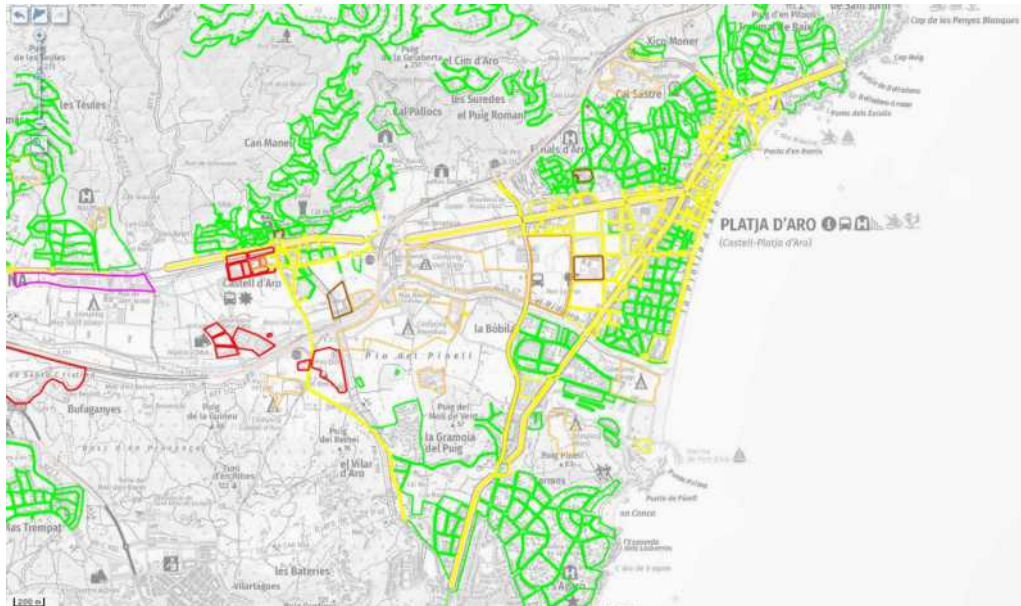


Figura 6.2.– Mapa de capacitat acústica de Castell-Platja d'Aro. Font: Hipermapa de la Generalitat de Catalunya.

La major part dels eixos viaris dels barris residencials tenen la catalogació A4 (predomini del sòl d'ús residencial).

La major part dels eixos viaris de la xarxa viària principal, i la zona central de Platja d'Aro tenen la catalogació B1 (coexistència de sòl d'ús residencial amb activitat i/o infraestructures de transport existents).

Els eixos viaris de la zona industrial de Castell d'Aro tenen la catalogació C2 (predomini del sòl d'ús industrial).

6.1.2. Contaminació atmosfèrica

Castell-Platja d'Aro forma part de la Zona de Qualitat de l'Aire 9, Empordà. A Castell-Platja d'Aro, les principals fonts de contaminació atmosfèrica són les emissions associades al transport, a les llars i a la indústria (font: PAES Castell-Platja d'Aro 2010).

A la Zona de Qualitat de l'Aire , Empordà, durant el 2019, no s'han superat els nivells de qualitat de l'aire dels contaminants mesurats (NO_x , PM_{10} , C_6H_6 , O_3).

La tendència de la concentració d'ozó és estable en els últims 15 anys. Els registres de NO_2 i PM_{10} son relativament recents, i es troben molt per sota dels nivells màxims permesos.

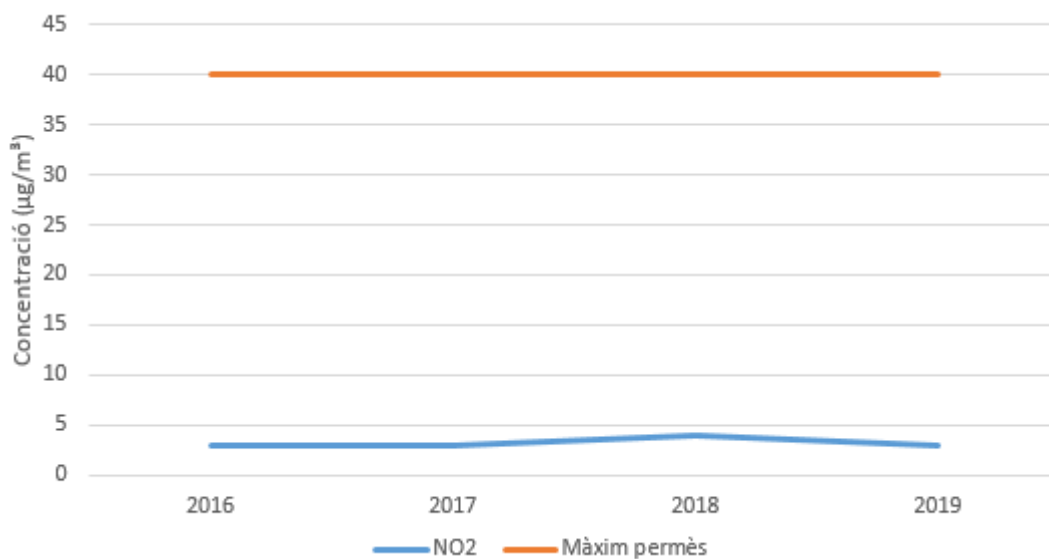


Figura 6.3.– Evolució de diòxid de nitrogen NO_2 a Begur. Font: Generalitat de Catalunya

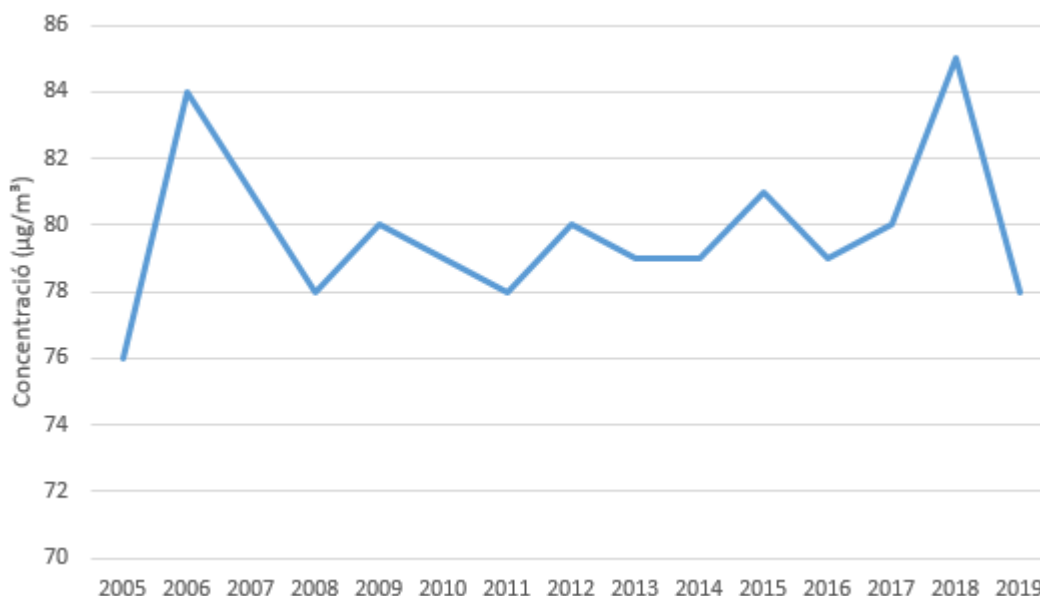


Figura 6.4.– Evolució d'ozó troposfèric (O_3) a Begur. Font: Generalitat de Catalunya

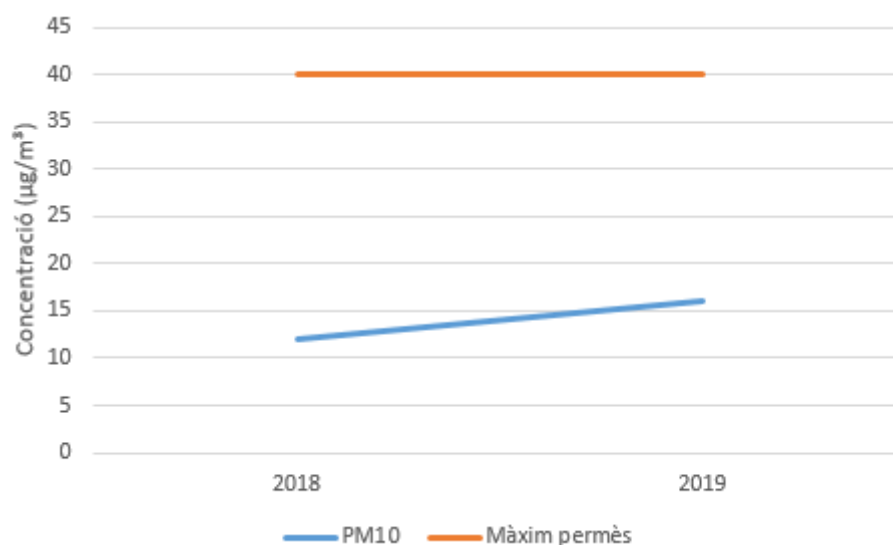


Figura 6.5.– Evolució de les partícules en suspensió <10micres (PM10) a Begur. Font: Generalitat de Catalunya

6.2. Ordenances municipals de mobilitat

Les ordenances municipals relacionades amb mobilitat són hores d'ara un conjunt de reglaments amb visió particularitzada per tal de resoldre necessitats específiques: reglament de circulació, gestió de l'aparcament, infraccions en la via pública, reglament per a persones amb discapacitat, etc.

No disposen, per tant, d'una visió integrada dins les necessitats urbanístiques o orientades sota unes mateixes directrius. Aquesta eina és necessària per aconseguir un canvi d'hàbits progressiu en l'ús de l'espai públic de mobilitat, tant per a generar una població més saludable i sostenible, com per reduir accidents i costos individuals i socials molt elevats.

El municipi de Castell-Platja d'Aro compta amb l'ordenança municipal de circulació de 2008 pel que fa a la mobilitat:

- **L'ordenança municipal de circulació de 2008**, pretén regular la circulació de vehicles de motor i la seva convivència amb els vianants. Les seves disposicions especialment indiquen:
 - Quant a vianants, l'ordenança indica per quin punts s'han de desplaçar (vorera, passos de vianants, etc). També s'estableixen zones de vianants on es regula i restringeix la circulació i estacionament dels vehicles, senyalitzades degudament.
 - Pel que fa a estacionament, s'estableix que per defecte l'estacionament s'ha de fer en paral·lel, sempre dins el perímetre marcat, si n'hi ha. També s'estableixen normes per a la prohibició d'aparcament, i es defineix la quantitat permesa de cordons d'aparcament en vies de sentit únic segons la seva amplada. Així mateix s'estipulen les modalitats i característiques d'aparcaments reservats (PMR, CiD; contenidors, emergències, etc). També s'estableixen normes per a la parada de vehicles.
 - En relació a la bicicleta i als vehicles de mobilitat personal, estableix que han de circular per la calçada i mai podran circular per les voreres, excepte en el cas d'haver-hi carril bici, on hi tenen prioritat, i hi hauran de circular de forma preferent, respectant la preferència de pas dels vianants quan els travessin. Només podran circular per la vorera menors de 12 anys, degudament tutelats, adequant la seva velocitat a la dels vianants. Podran circular en parcs públics i zones de vianants que no tinguin carrils bici, excepte en moments d'aglomeració.

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE CASTELL D'ARO, PLATJA D'ARO I S'AGARÓ 2024-2030

DOCUMENT II. PROGRAMA D'ACTUACIONS



Juny 2023



Ajuntament de
Castell-Platja d'Aro



CRÈDITS

Direcció facultativa

Jordi Espriu
Cap de l'Àrea d'Acció Territorial i Medi Ambient
Ajuntament de Castell – Platja d'Aro

Equip redactor

MCRIT SL

-ÍNDEX

PROGRAMA D'ACTUACIONS	4
1. PROPOSTES D'ACTUACIÓ	5
1.1. MOBILITAT A PEU	13
1.2. MOBILITAT EN BICICLETA.....	36
1.3. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC	47
1.5 MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT	58
1.6. APARCAMENT	73
1.7. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES.....	81
1.8. INFORMACIÓ, PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ.....	90
1.9. GESTIÓ DE LA MOBILITAT	98

PROGRAMA D'ACTUACIONS

1. PROPOSTES D'ACTUACIÓ

Les propostes del PMUS es realitzen en un marc complex: un conjunt divers de principis i objectius a vegades difícilment compatibles; condicionants de molt diversa naturalesa que provenen d'altres Plans vigents; i disponibilitats econòmiques per a realitzar les inversions necessàries, sotmeses a les conjuntures econòmiques del moment.

Un dels reptes més importants de tot PMUS és involucrar a la ciutadania en la modificació dels canvis d'hàbits de mobilitat quotidians necessaris i transmetre els beneficis en la qualitat de vida que implicaria assolir les propostes establertes.

Es requereix d'una estratègia que ajudi a assimilar els nous conceptes o a accelerar els canvis d'hàbits gràcies a aconseguir, sobretot, una acceptació dels canvis necessaris. Per aquest motiu es proposen els criteris següents:

Criteris estratègics generals de les propostes i la seva implantació

- a) *Implantació progressiva de les accions*: establir unes actuacions en un període de temps realista amb les disponibilitats de recursos però també amb la capacitat de transformació dels hàbits individuals o d'assimilació dels canvis que cal realitzar.
- b) *Establir poques regles i clares*: definir el model de mobilitat fàcilment comprensible per al conjunt de la societat i simplificar al màxim el conjunt de regles que els regulen, per tal de facilitar la seva implantació, però també l'acceptació de la ciutadania.
- c) *Coherència de les regles aplicades i la seva implantació (poques excepcions)*: establir regles senzilles i clares que siguin respectades per les persones usuàries però també faciliti la gestió per part dels organismes responsables.
- d) *Tota restricció ha de venir acompanyada d'una explicació clara dels beneficis i plantejar alternatives viables (estratègia Push&Pull)*: aquelles accions que implicaran modificacions sobre els hàbits tradicionals de comportament de la mobilitat quotidiana han de ser clarament explicades i, en cas d'implicar restriccions, també tenir previstes i clarificades les alternatives disponibles.
- e) *Gestió orientada als objectius establerts i als usuaris*: els mecanismes de gestió tècnica o administrativa que realitzin els serveis involucrats: mobilitat, urbanisme, policia local, etc., han d'estar orientats a facilitar i aconseguir, en primer lloc, una transformació voluntària dels hàbits de mobilitat de la ciutadania i visitants de Vilafranca del Penedès.
- f) *Mecanismes de seguiment i comunicació permanents*: per als indicadors essencials preveure uns recursos i uns mecanismes d'obtenció d'informació permanent, si pot ser automatitzada, que permeti realitzar un seguiment constant de l'evolució del Pla.

Camps d'actuació

El desplegament del PMUS s'estructura a través dels àmbits d'actuació, que es corresponen amb les xarxes dels diferents modes de mobilitat, o dels elements d'organització, gestió i promoció que han de permetre realitzar una implantació integrada i coherent en el temps. Cada àmbit d'actuació conté un llistat d'accions específiques.

S'estableixen 8 àmbits d'actuació:

Àmbit d'actuació	
1	Xarxa. Mobilitat a peu
2	Xarxes. Mobilitat en bicicleta
3	Xarxes. Mobilitat en transport públic
4	Xarxes. Mobilitat en vehicle motoritzat privat
5	Aparcament
6	Distribució urbana de mercaderies
7	Educar, informar i sensibilitzar
8	Gestió de la Mobilitat

Cada àmbit d'actuació s'organitza partir de les *línies estratègiques* que impliquen un *objectiu estratègic* i agrupen les *mesures* concretes.

Objectiu estratègic → Àmbit d'actuació → línia estratègica → mesura

Objectius estratègics

En aquest apartat s'estableixen els objectius del PMUS de Platja d'Aro, entesos com els reptes que es considera necessari assolir o abordar en l'horitzó temporal del pla (6 anys). Per establir aquests objectius s'han tingut en compte les conclusions extretes de la diagnosi i els criteris i obligacions predeterminats en els instruments de planificació de rang superior.

Així, els objectius (10) en els quals s'emmarcaran les propostes del pla d'acció d'aquest PMUS per a la consecució d'una mobilitat més sostenible a Platja d'Aro són:

1. Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat)
2. Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària
3. Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat
4. Racionalitzar l'ús del cotxe, amb l'aplicació de mesures que facilitin un traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat
5. Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinant a cada mitjà de transport
6. Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents i de la demanda de rotació.
7. Garantir una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada, que permeti portar a terme les activitats econòmiques, fent-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat
8. Reduir les problemàtiques de salut pública associades a les externalitats ambientals de la mobilitat promovent alhora la mobilitat activa

9. Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura.
10. Aconseguir una mobilitat més saludable des de la perspectiva de la reducció de les externalitats ambientals y també promovent una mobilitat més activa.

Línia estratègica

Cada un dels objectius estratègics té relacionat una o diverses línies estratègiques que permeten assolir els objectius indicats.

Així, les línies estratègiques (11) en les quals s'emmarca les propostes del pla d'acció d'aquest PMUS per a la consecució d'una mobilitat més sostenible a Castell-Platja d'Aro són:

- Augmentar l'espai destinat als vianants.
- Millorar l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu.
- Reduir l'accidentalitat a l'àmbit urbà.
- Incrementar la mobilitat i seguretat en bicicleta.
- Millorar l'aparcament.
- Incrementar la mobilitat en transport públic
- Millorar la xarxa de bus: cobertura, connectivitat i velocitat.
- Potenciar la intermodalitat.
- Optimitzar el funcionament de la xarxa.
- Millorar la gestió de la C/D de mercaderies.
- Realitzar campanyes i projectes de sensibilització i de millora de la mobilitat.

Resum de les mesures recollides en aquest document

A partir dels objectius estratègics i les línies estratègiques s'han definit un conjunt de mesures (38) que han de permetre assolir els objectius indicats.

Per àmbit d'actuació hi ha:

- Xarxes. Mobilitat a peu: 5 mesures.
- Xarxes. Mobilitat en bicicleta: 7 mesures.
- Xarxes. Mobilitat en transport públic: 5 mesures.
- Xarxes. Mobilitat en vehicle privat: 7 mesures.
- Aparcament: 4 mesures.
- Distribució urbana de mercaderies: 3 mesures.
- Educar, informar, sensibilitzar: 6 mesures.
- Gestió de la mobilitat: 1 mesures.

A continuació s'identifiquen les mesures en funció de l'àmbit d'actuació:

Mobilitat a peu

Codi	Nom	Objectiu
V1	Adequació de les voreres segons el codi d'accessibilitat en els itineraris principals per a vianants	Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat)
V2	Dotar de passos de vianants accessibles a la xarxa principal de vianants	Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat)

V3	Incrementar els eixos amb prioritats pels vianants: Av. S'Agaró, Fleming, i carrers entre el Pg. Marítim i Av. S'Agaró	Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat)
V4	Implementar el projecte de reurbanització del barri Riudaura	
V5	Senyalització de cohabitació vianants i bicicleta al Camí Vell de Santa Cristina	Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat) Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinant a cada mitjà de transport
V6	Creació Zona 30 i millores en els itineraris per a vianants	Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat) Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinant a cada mitjà de transport
V7	Camins escolars segurs	Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat) Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinant a cada mitjà de transport

Mobilitat en bicicleta

Codi	Nom	Objectiu
B1	Creació d'una xarxa ciclable que connecti els tres nuclis urbans de Castell – Platja d'Aro	Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària
B2	Ampliar l'oferta d'aparcament per a bicicletes en calçada i instal·lar aparcaments per a bicicletes segurs en els principals pols de mobilitat	Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària
B3	Implementar el bici-registre	Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària
B4	Promoure l'ús de la bicicleta elèctrica	Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària
B5	Millora de la senyalització de l'oferta ciclista	Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària

Mobilitat en transport públic

Codi	Nom	Objectiu
TP1	Implantació d'un sistema d'ajuda al transport	Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat.
TP2	Garantir l'accessibilitat al conjunt de les parades de transport públic i millorar la seva confortabilitat	Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat.

TP3	Instar a l'execució del projecte tren-tramvia a l'òrgan competent	Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat.
TP4	Adhesió a l'ATM	Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat.
TP5	Reforç de la xarxa de transport públic existent	Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat.

Mobilitat en vehicle privat

Codi	Nom	Objectiu
VP1	Reordenació dels sentits de circulació	Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinant a cada mitjà de transport
VP2	Construcció de noves rotondes a s'Agaró	Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinant a cada mitjà de transport
VP3	Instar a les administracions competents la viabilitat de fer dues rotondes a la sortida/entrada de la C-31 cap la carretera de s'Agaró	Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinant a cada mitjà de transport
VP4	Cotxe multiusuari	Racionalitzar l'ús del cotxe, amb l'aplicació de mesures que facilitin un traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat

Aparcament

Codi	Nom	Objectiu
AP1	Creació i potenciació de noves zones d'aparcament perimetrals	Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents i de la demanda de rotació
AP2	Reubicació perimetral de l'aparcament d'autocars i instar al gestor de l'estació d'autobusos la possibilitat d'efectuar l'encotxament i desencotxament.	Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents i de la demanda de rotació
AP3	Regulació de noves places com a zona blava	Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents i de la demanda de rotació

Distribució Urbana de Mercaderies

Codi	Nom	Objectiu
DUM1	Creació de noves places de càrrega i descàrrega pròximes al Passeig marítim	Garantir una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada, que permeti portar a terme les activitats econòmiques, fent-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat
DUM2	Nova regulació per als punts de CiD	Garantir una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada, que permeti portar a terme les activitats econòmiques, fent-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat

Codi	Nom	Objectiu
DUM3	Implantació de sistemes tecnològics que permetin el control de les durades d'estacionament en les reserves de distribució urbana de mercaderies	Garantir una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada, que permeti portar a terme les activitats econòmiques, fent-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat
DUM4	Facilitar la creació de punts d'entrega de proximitat o de sistemes d'autorecollida de mercaderies	Garantir una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada, que permeti portar a terme les activitats econòmiques, fent-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat

Educació, informació i sensibilització

Codi	Nom	Objectiu
ED1	Educació per a la mobilitat i ús de l'espai públic en els centres educatius	Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura
ED2	Promoció dels desplaçaments a peu a partir de la creació del dia del vianant	Reduir les problemàtiques de salut pública associades a les externalitats ambientals de la mobilitat promovent alhora la mobilitat activa.
ED3	Pla d'impuls de vehicles més nets	Reduir les problemàtiques de salut pública associades a les externalitats ambientals de la mobilitat promovent alhora la mobilitat activa. Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura
ED4	Participació a la setmana de la mobilitat sostenible	Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura
ED5	Promoure les tècniques de conducció eficient	Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura

Gestió de la mobilitat

Codi	Nom	Objectiu
GM1	Adaptació de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles	Reduir les problemàtiques de salut pública associades a les externalitats ambientals de la mobilitat promovent alhora la mobilitat activa. Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura

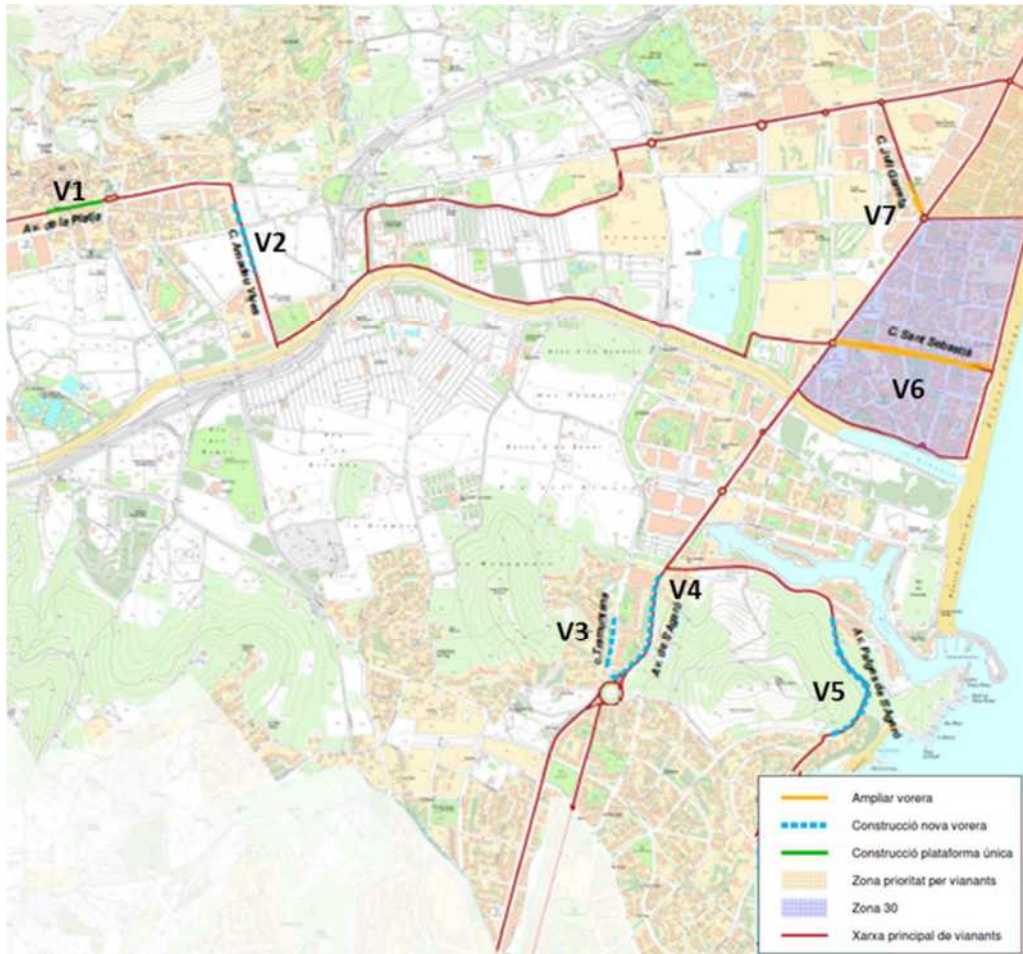
Disseny de les fitxes de propostes

Cada Mesura disposa d'una fitxa específica que tracta els aspectes següents:

Denominació aspecte	Explicació
<i>Codi de l'acció i títol</i>	Identificador de l'acció segons àmbit
<i>Àmbit d'actuació</i>	Descripció de les actuacions de la proposta
<i>Objectius</i>	Especifica els diferents objectius establerts pel pla als quals es dona resposta
<i>Descripció de l'actuació</i>	Descripció de les actuacions concretes a realitzar
<i>Zona d'actuació</i>	Identificació de l'àmbit de Castell-Platja d'Aro sobre el qual s'aplica
<i>Cost estimat</i>	Cost estimat del desenvolupament de l'actuació
<i>Documentació gràfica</i>	Relació amb algun tipus de documentació gràfica de referència que sigui exemplificador del tipus d'acció a desenvolupar
<i>Fase</i>	Període de temps en que es preveu la implantació de l'acció una vegada aprovat el PMUS: Fase 1: 2024-2026 Fase 2: 2027-2030
<i>Prioritat</i>	Prioritat de l'acció dins del conjunt de necessitats de Castell-Platja d'Aro. Es denominarà amb Alta, Mitjana i Baixa
<i>Agent responsable</i>	Indica quin és l'agent o administració que ha de realitzar i/o coordinar l'actuació indicada.
<i>Possibles fonts de finançament</i>	Origen dels recursos econòmics que han de permetre portar a terme l'acció
<i>Indicador d'avaluació de les actuacions</i>	Indicador de seguiment que mostraria el grau de desenvolupament de l'acció

1.1. MOBILITAT A PEU

V1	Adequació de les voreres segons el codi d'accessibilitat en la xarxa principal per a vianants
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat a peu	
2. Objectius	
Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat)	
3. Descripció de l'actuació	
<p>Amb l'objectiu de millorar i fomentar els desplaçaments a peu es proposa que la xarxa principal de vianants tingui una vorera d'una amplada mínima d'1,8 metres lliure d'obstacles en tota la seva extensió i ampliar-la als 2,5 metres quan la secció del carrer ho permeti.</p> <p>Per tant, es proposa actuar per fases en tots els trams que no compleixen aquesta amplada (veure plànol 4.1.2 Amplada de vorera de la xarxa principal de vianants) donant prioritat als trams sense vorera o no s'assoleix l'1,8 metres i als que connecten amb el centre urbà.</p> <p>Els criteris a seguir per determinar l'actuació a realitzar en els diferents trams catalogats són:</p> <ul style="list-style-type: none">• Incrementar l'amplada de les dues voreres fins els 1,8 o 2,5m en funció de la secció del carrer lliures d'obstacles, en tots aquells punts on no s'assoleix• Si la secció del carrer és inferior als 8 metres, es proposa urbanitzar el carrer en plataforma única• Si la secció del carrer és inferior als 10 metres, es proposa eliminar l'aparcament existent.	



Els carrers que no compleixen amb els estàndards d'accessibilitat exposats anteriorment són els següents:

- **V1**, Av. de la Platja, es proposa fer plataforma única en tot el tram (200 metres) ja que la secció de carrer no permet ampliar les voreres i mantenir la secció de calçada de 3,5 metres. L'actuació no elimina cap plaça d'aparcament ($9\text{m} \times 200\text{ m} = 1.800\text{ m}^2$)
- **V2**, carrer Amadeu Vives, entre el carrer Industrials i el carrer de Rosa Sensat es proposa la construcció d'una nova vorera de 1,8 metres per la banda oest (220 metres). A la resta del carrer es garanteix l'accessibilitat almenys per un costat i per tant no es proposa cap actuació. L'actuació no elimina cap plaça d'aparcament. ($1,8\text{m} \times 220\text{ m} = 396\text{ m}^2$)
- **V3**, carrer Tramuntana, en el tram que va des del carrer Puig del Molí fins a la rotonda dels Vents només disposa de la vorera de la banda est. Amb l'objectiu de donar continuïtat a l'itinerari per aquest carrer, l'Ajuntament té previst la construcció d'una vorera per la banda oest.

Es proposa que la nova vorera tingui una amplada de com a mínim 2,5 metres ja que es disposa d'espai suficient. El tram de vorera a aixecar és de 160 metres i l'actuació no implica la supressió de cap plaça d'aparcament. ($2,5\text{ m} \times 160\text{ m} = 400\text{ m}^2$)

- **V4**, Avinguda de s'Agaró, entre la rotonda dels vents i el carrer Punta Prima, es proposa construir una nova vorera a la banda oest de 2,5 metres (395 metres). L'actuació no elimina cap plaça d'aparcament. ($2,5 \times 395\text{ m} = 987,5\text{ m}^2$)

V5, Avinguda platges de s'Agaró, entre el carrer Mar i Llum i el carrer Pinell, es proposa donar continuïtat a la vorera existent i fer aquesta d'1,8 metres d'ample (1,8 m x 280 m = 282 m²).

Si l'actuació es fa agafant terreny natural de Puig-Pinell no es perden places d'aparcament, tot i que en relació amb la proposta VP1 (Canvi de sentits), en la que es proposa fer de doble sentit aquesta avinguda, si que es perden places d'aparcament (cordó de 10 places).

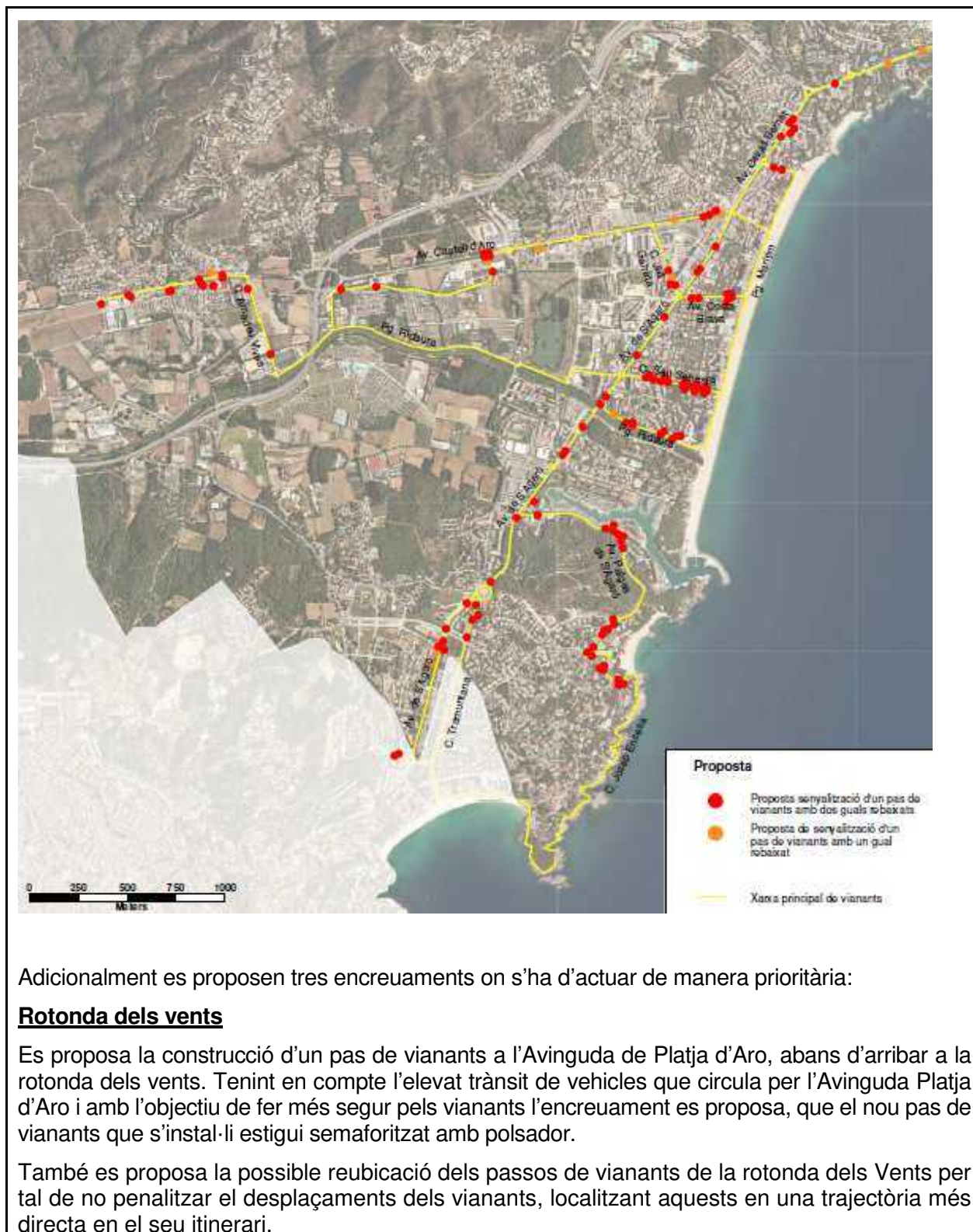
- **V6**, carrer Sant Sebastià, entre el passeig marítim i l'avinguda de s'Agaró, es proposa ampliar la vorera a banda i banda del carrer (500 metres), passant d'1 metre aproximadament fins a 1,8 metres (1 m x 1.000 m = 1.000 m²). L'actuació no elimina cap plaça d'aparcament ja que el carrer és de sentit únic i la secció de carrer fa aproximadament 8 metres.
- **V7**, carrer Juli Garreta, entre l'avinguda s'Agaró i el carrer Luxemburg, es proposa ampliar ambdues voreres fins a 2,5 metres. L'actuació elimina 8 places d'aparcament regulades com a zona blava, 2 places PMR i 10 places per a motos (138 metres). (2,5m x 138 m = 345 m²)

Cal esmentar que al carrer Punta Prima, entre l'avinguda s'Agaró i el carrer Pinell, la secció del carrer no permet ampliar la vorera de la banda sud si es manté el doble sentit de circulació, el qual es considera més necessari. La vorera de la banda nord ja garanteix un itinerari accessible en la major part de l'itinerari

Les actuacions eliminen 8 places d'aparcament regulades com a zona blava, 2 places PMR i 10 places per a motos.

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Castell – Platja d'Aro		<ul style="list-style-type: none"> • <u>Adequació de les voreres:</u> 	
5. Documentació gràfica de referència		Total 5.480 m ² x 230€/m ² de vorera = 1.260.400 €	
Plànol 1: Amplada de les voreres		<ul style="list-style-type: none"> • <u>Construcció vorera C. Tramuntana:</u> 160 m x 2,5 m = 400 m² (tenint en compte un cost estimat de 230 €/m²): 400 m² x 230€/m² de vorera = 92.000 € 	
		Total: 1.352.400 €	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
Fase 1	Alta	Ajuntament Castell – Platja d'Aro	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
		P1	

V2	Dotar de passos de vianants accessibles a la xarxa principal de vianants
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat a peu	
2. Objectius	
Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat)	
3. Descripció de l'actuació	
<p>Per garantir una xarxa de vianants segura, eficaç i confortable es proposa dotar de passos de vianants accessibles amb guals adaptats als dos costats. S'han detectat 124 punts amb dèficits:</p> <ul style="list-style-type: none">• En 100 encreuaments s'han de senyalitzar 100 passos de vianants amb els seus 200 guals rebaixats (2 per punt)• En 11 passos de vianants no accessibles s'han d'instal·lar 11 guals rebaixats (1 per punt).• En 13 passos de vianants no accessibles s'an d'instal·lar 26 guals rebaixats (2 per punt) <p>En total s'han de senyalitzar 100 passos de vianants i s'han de construir 237 guals rebaixats</p>	





Av. Mediterrània

Es proposa la construcció d'un pas de vianants a l'Avinguda s'Agaró amb l'objectiu de donar continuïtat a l'itinerari que creua pel Passeig Riudaura i per l'Av. Mediterrània.



Rotonda dels xais

Actualment no hi ha un pas per a vianants que permeti seguir de la zona de Can Semi per agafar el Camí Vell. Es proposa instar a la Generalitat, que és l'administració de qui depen aquesta carretera, a la senyalització de dos passos de vianants.



4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Castell – Platja d'Aro		<ul style="list-style-type: none"> • <u>Guals per a vianants</u>: 237 ut x 600€ = 142.200 € • <u>Senyalització horitzontal i vertical pas de vianants</u>: 100 ut x 1.000€ = 100.000€) • <u>Construcció de pas de vianants amb control de semàfors tipus polsador, preavisos, etc.</u>: 40.000 €/ut 	
5. Documentació gràfica de referència		Total: 282.200€	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
Fase 1 i 2	Molt alta	Ajuntament Castell – Platja d'Aro	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Generalitat de Catalunya		P2	

V3	Incrementar els eixos amb prioritat pels vianants: c Dr. Fleming i carrers entre el Pg. Marítim i Av. s'Agaró (regular amb senyalització)
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat a peu	
2. Objectius	
Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat)	
3. Descripció de l'actuació	
<p>Amb l'objectiu de millorar la permeabilitat entre el passeig marítim i la zona comercial a l'avinguda s'Agaró, es proposa actuar en alguns carrers perpendiculars al passeig marítim, concretament al sector que va des del carrer Costa Brava a la Travessia Cavall Bernat. Les actuacions van encaminades a dotar de més espai als vianants per tal de facilitar els desplaçaments a peu d'una zona a l'altre.</p> <p>Els criteris a seguir per determinar l'actuació a realitzar en els diferents trams són:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Carrer amb una amplada de menys de 7 metres es proposa plataforma única - Carrer de 7 a 9 metres es proposa eliminar l'aparcament i ampliar la vorera - Carrer de més de 9 metres es manté com a carrer convencional. <p>Independentment també es proposa actuar sobre el carrer Dr. Fleming i l'Avinguda s'Agaró per fer plataforma única.</p>	



Es proposa per tant convertir el següents carrers en **plataform única**:

- **V1**, carrer Dr. Fleming, es proposa donar continuïtat al projecte de reurbanització del carrer Dr. Fleming, en que es farà plataforma única des de l'encreuament amb el carrer Josep Maria Vila fins a Plaça d'Europa. Si es prohibeix l'aparcament es perden les següents places: 30 places lliure, 13 zona blava, 17 CID, 20 motos i 1 PMR. Es proposa actuar en 415 metres de carrer (**5m x 415 m = 2.075 m²**).
- **V3**, carrer Rafael Casanovas, es proposa actuar en 118 metres. L'actuació elimina 13 places d'aparcament i 1 plaça PMR. (**5,5 m x 118 m= 649 m²**)
- **V4**, carrer Nuestra Señora dels Fanals, es proposa actuar en 176 metres de carrer. L'actuació elimina 17 places d'aparcament regulades coma a zona blava i 9 places d'aparcament lliure. (**4 m x 176 m = 704 m²**)
- **V5**, Av. de la Pau, entre l'avinguda s'Agaró i l'avinguda Onze de Setembre es proposa fer plataforma única (91 metres). L'actuació elimina 11 places d'aparcament. (**4,4 m x 91 m = 400 m²**)
- **V6**, carrer Llevant, es proposa donar continuïtat a la plataforma única existent. Es proposa actuar en 106 metres de carrer. L'actuació eelimina 10 places d'aparcament. (**3,9 x 106 m = 413 m²**)

- **V7**, carrer Miramar, es proposa actuar en 200 metres. L'actuació elimina 22 places d'aparcament (**3,5 m x 200 m = 700m²**)
- **V8**, carrer Ciutat de Palol, es proposa donar continuïtat a la plataforma única del carrer i per tant es proposa actuar en 118 metres per fer plataforma única. L'actuació elimina 11 places d'aparcament i 6 places de moto. (**4,3 m x 118m = 507 m²**)
- **V9**, carrer Cel i Mar, es proposa actuar en 87 metres. L'actuació elimina 6 places d'aparcament i 6 places de moto. (**3,6m x 87m = 313m²**)
- **V9**, carrer Església, es proposa donar continuïtat a la plataforma única existent i per tant es proposa actuar en 140 metres. L'actuació elimina 18 places d'aparcament, 1 plaça PMR i 1 plaça reservada a l'hotel (5 metres x 140m = 700 m²).
- **V10**, carrer Marina, es proposa donar continuïtat a la plataforma única existent en aquest carrer i per tant es proposa actuar en 54 metres per fer plataforma única. L'actuació no elimina cordó d'aparcament (**4,6 m x 54 m = 248 m²**)

L'actuació elimina 130 places lliures d'aparcament, 17 places CiD, 32 places de moto, 30 places de zona blava, 3 places PMR.

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Castell – Platja d'Aro		<ul style="list-style-type: none"> • <u>Reconvertir en carrer de plataforma única:</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ Increment de vorera: 11.109 m² x 230€/m² = 2.555.070€ ○ Senyalització vertical: 11 ut x 215 €/ut = 2.365€ 	
5. Documentació gràfica de referència		Total: 2.557.453 €	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
Fase 1 i 2	Alta	Ajuntament Castell – Platja d'Aro	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament Castell – Platja d'Aro		P3	

V4 Implementar el projecte d'urbanització del barri Riudaura

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu

2. Objectius

- **Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat)**
- **Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinant a cada mitjà de transport.**
- **Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents i de la demanda de rotació**

3. Descripció de l'actuació

L'ajuntament de Platja d'Aro té en marxa el **projecte de reurbanització de l'entorn de Riudaura**, una zona ubicada entre el riu Riudaura i l'avinguda s'Agaró. Actualment els carrers d'aquest àmbit no es troben en un estat òptim d'urbanització i en aquest sentit moltes de les voreres dels carrers estan sobredimensionades per un costat i són massa estretes per l'altre, així com també es troben sense pavimentar.

L'objectiu del projecte és redistribuir de manera íntegra les seccions dels diferents carrers de l'àmbit per tal d'adequar-ne l'estat, millorar-ne l'accessibilitat i fer-ne un ús raonable de l'espai.

Per una banda es dotarà d'una amplitud adequada a les voreres de tot l'àmbit (sense estar sobredimensionades ni en cap cas ser inferiors als 2 metres) i es pavimentaran totes les voreres.

Per l'altre banda es modificaran els sentits de circulació de diferents carrers per fer-los de sentit únic i així **millorar la seguretat viària i guanyar places d'aparcament en calçada**.

L'execució del projecte implicarà la reconversió dels següents carrers:

- Europa
- Passatge Riudaura
- Amèrica
- França
- Diagonal
- Suïssa
- Avinguda Mediterrània
- Passeig Riudaura

Així mateix els carrers on es proposa fer sentits únics són:

- Diagonal
- Suïssa
- Amèrica

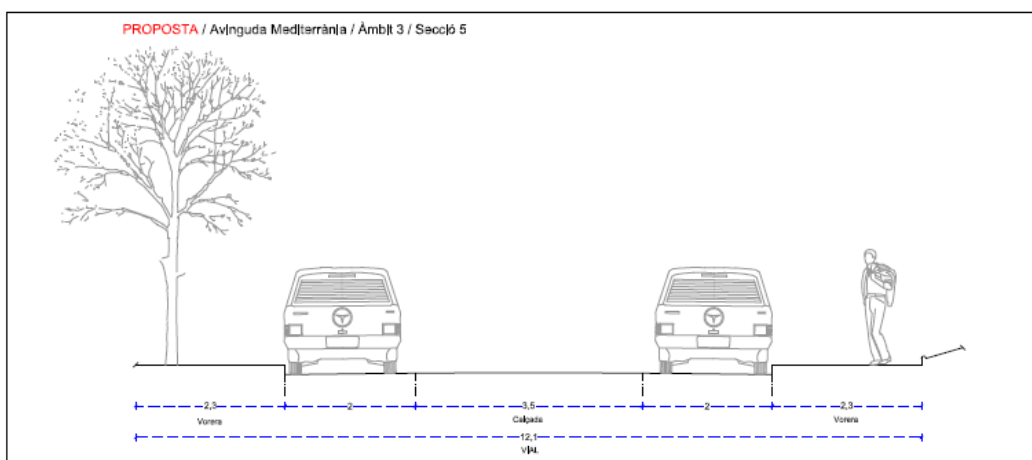


A la zona de Riudaura, concretament a l'Av. Mediterrània, s'ha detectat dificultat per circular per als autocars i camions de la neteja que donen servei als diferents hotels de la zona, sobretot pel que fa als girs per entrar al carrer. Es proposa reorganitzar el cordó d'aparcament en l'últim tram de l'Av. Mediterrània, des del carrer Diagonal fins a l'Av. s'Agaró, que actualment es troba en espiga i es proposa convertir-lo a cordó d'aparcament lineal.

Reordenació del cordó d'aparcament a l'Av. Mediterrània

En aquest sentit el **Projecte de reurbanització de l'àmbit de Riudaura**, preveu la reconversió d'aquest tram de carrer i preveu reordenar la secció de carrer de manera que s'elimina el cordó d'aparcament en espiga i es creen dos cordons linears a banda i banda de carrer.

Per tant, es passaran de 17 places d'aparcament només a una banda a unes 36 places d'aparcament en total entre les dues bandes del carrer.



Font: Avinguda Mediterrània/ Àmbit 3/Secció 5 (Projecte d'urbanització àmbit Riudaura)

4. Zona d'actuació

8. Cost (€)

Castell-Platja d'Aro		
5. Documentació gràfica de referència		<ul style="list-style-type: none"> <u>Reurbanització del sector Ridaura:</u> 4.780.500 €
--		Total: 4.780.500 €
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
1	Baixa	Ajuntament de Castell – Platja d'Aro
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament Castell – Platja d'Aro		P1, P2

V5	Senyalització de cohabitació vianants i bicicleta al Camí Vell de Santa Cristina
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat a peu	
2. Objectius	
Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat)	
Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinant a cada mitjà de transport	
3. Descripció de l'actuació	
<p>Els nuclis urbans de Castell d'Aro i Platja d'Aro estan units per dues vies: El Camí Vell i la carretera de Santa Cristina d'Aro. La carretera de Santa Cristina és una de les principals vies d'accés al municipi la qual comporta un gran volum de trànsit rodat motoritzat al dia. En canvi el Camí Vell de Santa Cristina és una via secundària, que entre la rotonda dels xais i la GI-666 s'utilitza com a via de servei per accedir al càmping i als diferents equipaments de la zona.</p> <p>En aquest sentit el Camí Vell resulta clau per a la mobilitat activa del municipi ja que tot i que no es preveu la restricció del pas de vehicles motoritzats, pel baix volum de vehicles que hi circulen és una via idònia per a que hi puguin conviure el vehicle privat motoritzat i els modes actius. Actualment aquest tram del Camí Vell es troba asfaltat, sense voreres, limitat a 30 km/h i senyalitzat amb la senyal P-22, la qual indica la presència de ciclistes.</p> <p>En relació a la proposta B1, un dels trams ciclables que es projecten discorre per aquesta via, per tant es proposa regular aquesta via com a via de prioritat invertida mantenir una bona convivència amb els ciclistes i els modes motoritzats. Per tant, per a que vehicles i ciclistes tinguin en compte el pas de vianants es proposa senyalitzar degudament l'itinerari amb la senyal S-28 (prioritat invertida, DGT).</p> <p>Es proposa col·locar una pal senyalitzador als dos extrems de la via separats per un total de 840 metres.</p>	



Proposta de senyalització

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Castell – Platja d'Aro		Cost previst en la proposta B1
5. Documentació gràfica de referència		
--		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
1	Molt alta	Ajuntament Castell – Platja d'Aro
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament Castell – Platja d'Aro		B1, B2

V6 Creació Zona 30 i millores en els itineraris per a vianants

1. Àmbit d'actuació

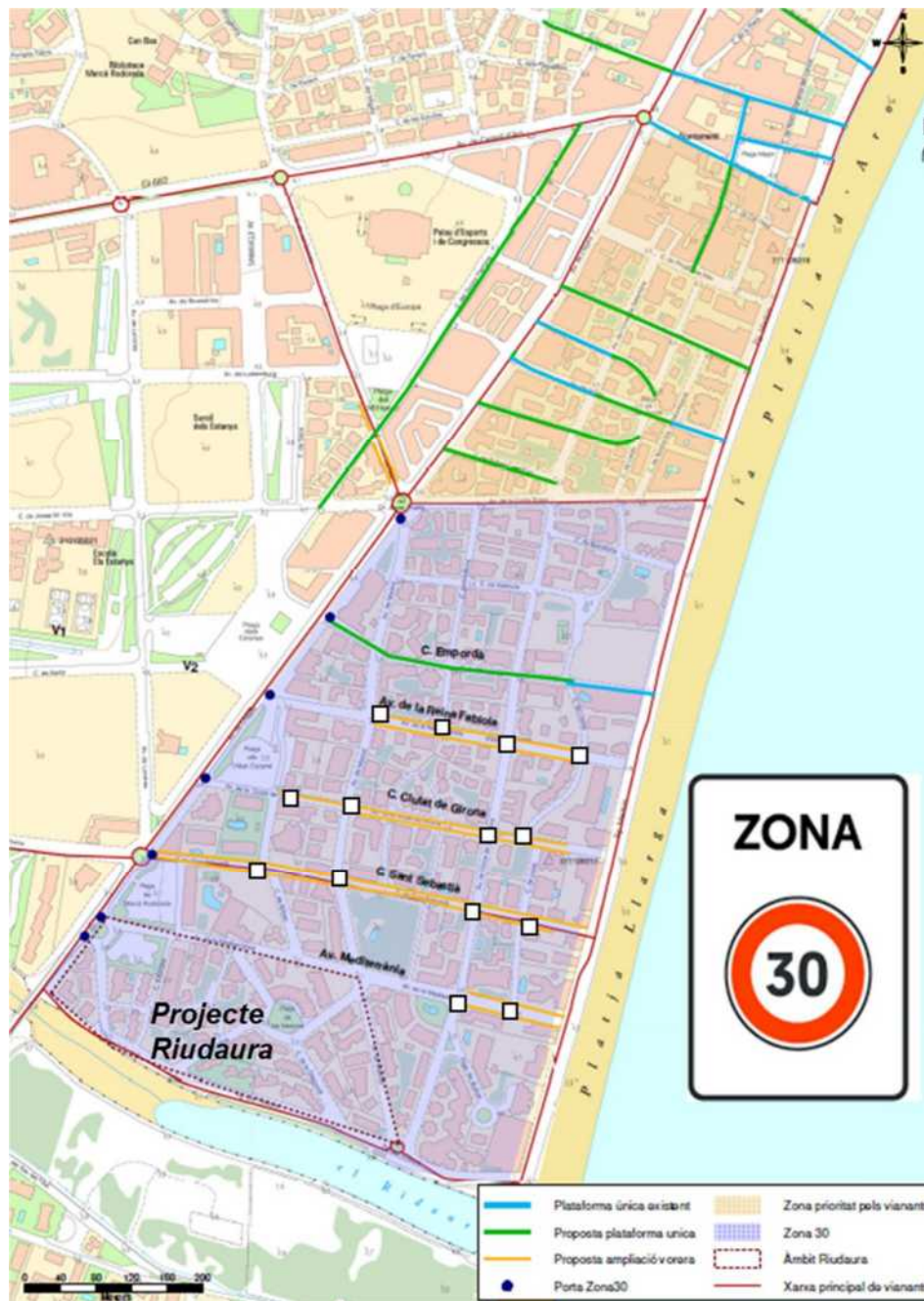
Mobilitat en vehicle privat

2. Objectius

Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinant a cada mitjà de transport

3. Descripció de l'actuació

Per tal de donar continuïtat a l'àmbit Costa Brava Nord, on la major part dels eixos perpendiculars al passeig marítim s'han reconvertit a eixos com a prioritat pel vianant, es proposa la creació d'una àrea regulada com a Zona 30 a l'àmbit que limita entre el Passeig Riudaura, l'Av. de s'Agaró i l'Av. Costa.



S'identifiquen un total de 10 " punts o portes d'entrada i sortida a la Zona 30 en els següents carrers:

- Av. Onze de Setembre
- Av. Madrid
- Carrer Sant Sebastià
- Av. Reina Fabiola
- Carrer de Mallorca
- Carrer Lèrida
- Carrer Ciutat de Girona
- Av. Mediterrània
- Carrer Empordà
- Passeig Riudaura

Aquests punts s'identificaran amb voreres passants i senyalització vertical.



Exemple vorera passant

A més a més per millorar l'accessibilitat a peu també es proposa intervenir en els següents carrers els quals actualments no són accessibles per als desplaçaments a peu.

Carrer Empordà

La secció del carrer fa 6 metres aproximadament. Les voreres no compleixen l'amplada suficient per ser accessibles. Es proposa fer plataforma única. En el cas que s'hagin d'eliminar els aparcaments, **serien uns 30**. Carrer de sentit únic. **(270 ml x 6 m= 1.620 m²)**. No es proposa la senyalització de passos de vianants ja la plataforma única ja dona prioritat al vianant.

Av. Reina Fabiola

L'amplada total de vorera en la seva majoria és superior a 1,8 metres i per tant accessible, tot i així hi ha molts pins a les voreres que redueix l'amplada útil i fa que en alguns punts sigui dificultos el pas. No es proposa cap actuació perquè es considera, tot i que amb punts crítics, l'accessibilitat està garantida. Només es proposa la senyalització de 10 passos de vianants

Carrer Ciutat de Girona

La secció del carrer fa 9 metres aproximadament. L'amplada total de vorera en la seva majoria és superior a 1,8 metres i per tant accessible. La problemàtica recau en que els hi ha molts pins a les voreres que redueix l'amplada útil i fa que les voreres no siguin accessibles. Es proposa fer plataforma única en tot el carrer mantenint l'aparcament. **(376ml x 9 m= 3.384 m²)**. Es proposa la senyalització de 13 passos de vianants.

Carrer Sant Sebastià

La proposta V1 (Adequació de les voreres segons el codi d'accessibilitat en la xarxa principal de vianants) ja inclou l'actuació en aquest carrer.

Adicionalment es proposa la senyalització de 17 passos de vianants.

Av. Mediterrània

Es proposa actuar en l'últim tram de l'avinguda Mediterrània, des de l'avinguda Onze de setembre fins a la línia de costa. La secció de carrer fa aproximadament 10 metres i el carrer és de doble sentit. La problemàtica recau en que hi ha molts pins a les voreres que redueix l'amplada útil i fa que les voreres no siguin accessibles. Es proposa ampliar les voreres fins a 1,8 metres útils. **(232 ml x 1,8 m= 417 m²)**. L'actuació elimina unes 27 places d'aparcament. Es proposa la senyalització de 5 passos de vianants.

4. Zona d'actuació

Castell – Platja d'Aro

8. Cost (€)

5. Documentació gràfica de referència

- Guals per a vianants: 90 ut x 600€ = 54.000 €

<ul style="list-style-type: none"> • <u>Senyalització horitzontal i vertical pas de vianants</u>: 45 ut x 1.000€ = 45.000€) • <u>Vorera passant portes d'entrada Zona 30</u>: 320 m² x 230€ = 73.600 € • <u>Senyalització vertical</u>: 10 x 280€/ut = 2.800 € • <u>Ampliació vorera</u>: 8.920m² x 230€/m² de vorera = 2.051.600€ <p style="text-align: right;">Total: 2.227.000 €</p>		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Fase 1	Molt alta	Ajuntament de Castell – Platja d'Aro
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament Castell – Platja d'Aro		P1, P2, P5

V7 Camins escolars segurs

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu

2. Objectius

Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat)

Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinant a cada mitjà de transport

3. Descripció de l'actuació

Es proposa impulsar el programa de **Camins Escolars** en els centres educatius de Castell - Platja d'Aro. Es proposa aquesta actuació com a prova pilot en una escola o conjunt d'escoles ubicades properes entre si, i posteriorment obrir la possibilitat d'implantar aquest estudi a les diferents escoles que es vulguin adherir.

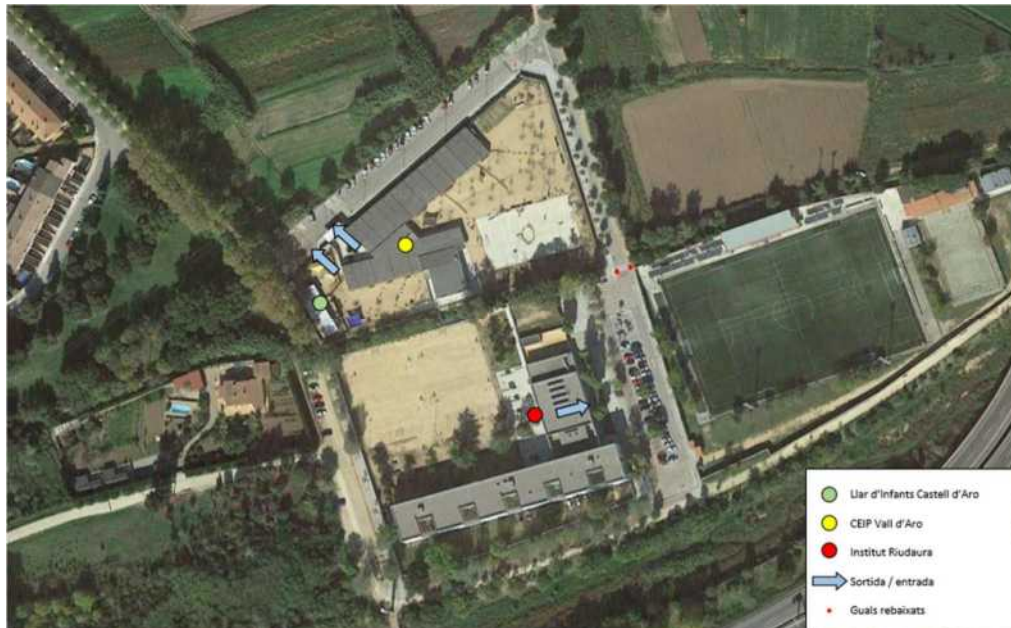
Cal cercar sinergies amb les respectives comunitats escolars. Es recomana iniciar el projecte amb aquelles escoles que mostrin un interès especial i siguin proactives durant totes les fases del projecte.

En el marc dels estudis de camins escolars es recomana, entre d'altres:

- Realitzar de manera participativa amb les escoles una anàlisi dels principals problemes de seguretat i mobilitat per accedir a les escoles. Aprofitar l'estudi per fer un reconeixement amb els alumnes de l'entorn de l'escola.
- Educar a la seguretat viària i la mobilitat sostenible. Realitzar les actuacions pertinents, especialment aquelles relacionades amb la seguretat i l'accessibilitat, i implicar les escoles i les associacions de mares i pares en la promoció de les maneres més sostenibles per accedir al centre d'estudis.
- Estudiar la possibilitat d'impulsar iniciatives com el Bus a peu.

A més, es proposen diferents mesures als entorns d'aquells equipaments educatius del municipi de Castell - Platja d'Aro que presentin dèficits.

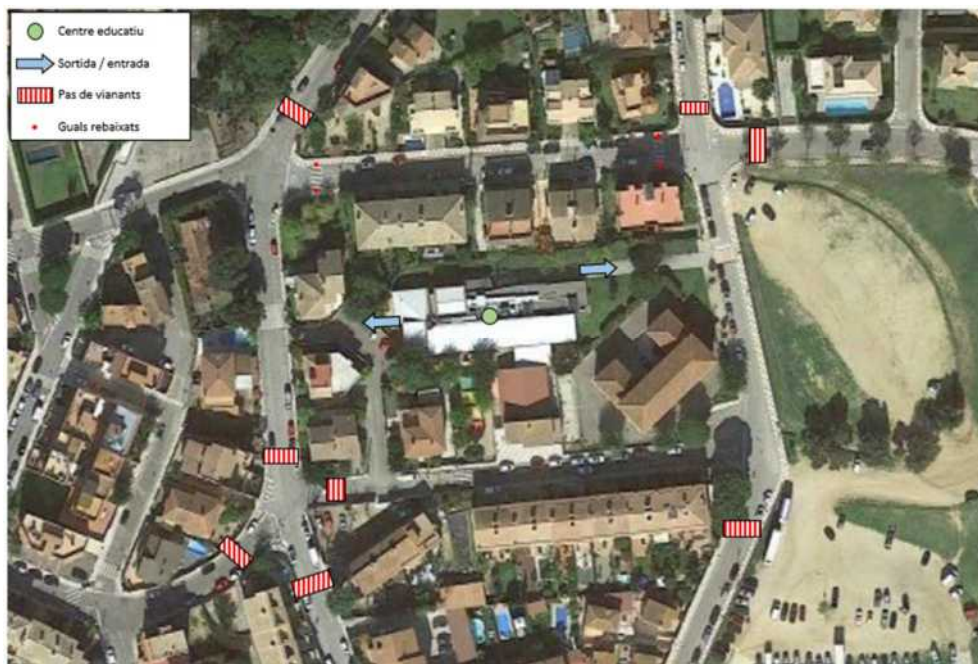
Llar d'Infants Castell d'Aro, CEIP Vall d'Aro, IES Riudaura



Es proposa la localització de guais rebaixats en el pas de vianants que es troba abans de la zona de estacionament i entrada de l'institut Riudaura.

- Guais per vianants rebaixats en el pas de vianants que es troba al carrer d'Amadeu Vives (2).

Llar d'Infants Platja d'Aro



Es proposa la localització de diferents passos de vianants en les interseccions que envolten l'illa o es troba el centre educatiu. A més, la implementació de guais rebaixats en els passos de vianants existents.

- Guais per vianants rebaixats en els passos de vianants que es troben en el carrer Galligans (4).
- Pas de vianants amb guais rebaixats en el carrer Ginesta, abans de la intersecció amb el carrer Pompeu Fabra.

- Passos de vianants amb guals rebaixats en la intersecció dels carrers Ginesta i Galligans.
- Pas de vianants amb guals rebaixats en el carrer Arboç, abans de la intersecció amb el carrer Galligans.
- Passos de vianants amb guals rebaixats en la intersecció que formen els carrers Arboç i Pompeu Fabra.

CEIP Els Estanys, CEIP Fanals d'Aro



Es proposa la localització de guals rebaixats en els passos de vianants que es troben al voltant de l'illa on es troben els centres educatius.

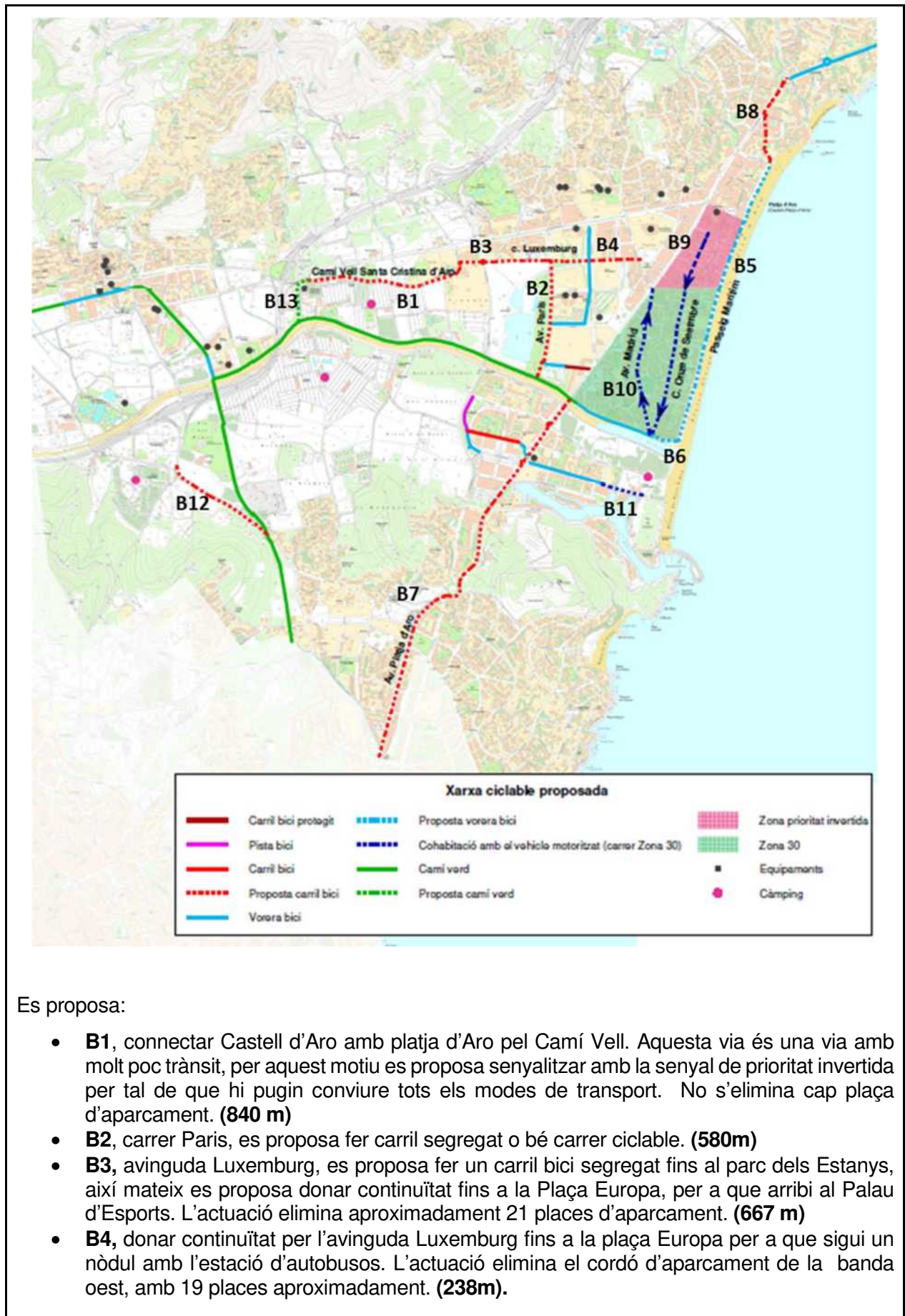
- Guals per vianants rebaixats en el pas de vianants que es troba al carrer de Josep Maria Vila (2).
- Guals per vianants rebaixats en el pas de vianants que es troba a l'avinguda Londres (2).
- Guals per vianants rebaixats en el pas de vianants que es troba al carrer de Berlín (2).

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Castell – Platja d'Aro		<ul style="list-style-type: none"> • <u>Guals per a vianants</u>: 12 ut x 600€ = 7.200 € • <u>Senyalització horitzontal i vertical pas de vianants</u>: 8 ut x 1.000€ = 8.000€) • Xerrada inclosa dintre de la proposta ED1
5. Documentació gràfica de referència		Total: 15.200 €
--		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
1	Molt alta	Ajuntament Castell – Platja d'Aro

10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament Castell – Platja d'Aro	P2, P4

1.2. MOBILITAT EN BICICLETA

B1	Creació d'una xarxa ciclable que connecti els tres nuclis urbans de Castell – Platja d'Aro
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat en bicicleta	
2. Objectius	
Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària	
3. Descripció de l'actuació	
<p>Amb l'objectiu d'augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual i aconseguir una mobilitat més saludable des de la perspectiva de la reducció de les externalitats ambientals es proposa implementar progressivament la xarxa d'itineraris per a bicicletes com a xarxa prioritària de desplaçament per a bicicletes.</p> <p>Aquesta xarxa té com a objectiu garantir una connexió segura entre els tres nuclis de població: s'Agaró, Platja d'Aro i Castell d'Aro, així com la xarxa de camins rurals, els carrils bici interurbans existents i els diferents còmpings del municipi.</p> <p>En aquestes vies es reconvertirà el viari en funció dels següents criteris:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Allà on sigui possible es dotarà la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes d'infraestructura segregada (en vorera o en calçada en funció de les característiques dels trams). • Totes les interseccions estaran dotades de senyalització horitzontal i vertical <p>El seu desplegament estarà planificat any a any en funció de la urgència d'intervenció, del cost d'oportunitat la disponibilitat econòmica o altres criteris que puguin establir els departaments responsables. L'objectiu es tendir a completar la xarxa completa planificada.</p>	



Es proposa:

- **B1**, connectar Castell d'Aro amb platja d'Aro pel Camí Vell. Aquesta via és una via amb molt poc trànsit, per aquest motiu es proposa senyalitzar amb la senyal de prioritat invertida per tal de que hi pugin conviure tots els modes de transport. No s'elimina cap plaça d'aparcament. **(840 m)**
- **B2**, carrer Paris, es proposa fer carril segregat o bé carrer ciclable. **(580m)**
- **B3**, avinguda Luxemburg, es proposa fer un carril bici segregat fins al parc dels Estanys, així mateix es proposa donar continuïtat fins a la Plaça Europa, per a que arribi al Palau d'Esports. L'actuació elimina aproximadament 21 places d'aparcament. **(667 m)**
- **B4**, donar continuïtat per l'avinguda Luxemburg fins a la plaça Europa per a que sigui un nòdul amb l'estació d'autobusos. L'actuació elimina el cordó d'aparcament de la banda oest, amb 19 places aproximadament. **(238m).**

- **B5**, habilitar com a carril bici el passeig marítim. Només es permetrà la circulació de bicicletes fora de temporada alta, **els mesos de juny, juliol i agost no es permetrà la circulació. (1.500m)**
- **B6**, senyalitzar la vorera bici pel Passeig Riudaura fins a connectar amb la via verda. L'actuació no elimina cap plaça d'aparcament. **(120m)**
- **B7**, per connectar amb Sant Feliu de Guíxols es proposa un carril bici segregat per l'avinguda Platja d'Aro i l'avinguda s'Agaró. L'actuació elimina més de 100 places d'aparcament. **(2.100m)**
- **B8**, carrer Sa Pubiatina i Av. Cavall Bernat, per connectar el passeig Marítim amb la via verda de Platja d'Aro a Sant Antoni de Calonge, es proposa fer un carril bici segregat. L'actuació elimina 20 places d'aparcament. **(440 m).**
- **B9**, carrer Onze de Setembre, eliminar la vorera bici existent i fer el carrer de cohabitació amb el vehicle, aprofitant la reconversió del carrer en Zona 30. Senyalitzar-ho de manera adequada. **(1.000m)**
- **B10**, av. Madrid, es proposa fer l'avinguda de cohabitació amb el vehicle senyalitzant de manera adequada. **(708 m)**
- **B11, av. Verona Terol**, per tal de donar continuïtat a la vorera bici existent i connectar amb el càmping Vall d'Or, es proposa fer l'últim tram de carrer de cohabitació amb el vehicle privat. **(190 m)**
- **B12**, per connectar el càmping Castell d'Aro amb el camí verd, es proposa fer un carril bici segregat per la banda sud de la carretera GIV-6621. L'actuació no elimina cap plaça d'aparcament però requereix el moviment de terres en 40 metres lineals d'una parcel·la. **(510 m)**
- **B13**, per connectar el camí verd existent amb el Camí Vell de Santa Cristina d'Aro, es proposa senyalitzar el camí. **(208 m).**

Es proposa eliminar la senyalització del la vorera bici al carrer Onze de Setembre ja que no compleix amb una accessibilitat adequada.

En total s'eliminen aproximadament 139 places d'aparcament.

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Castell – Platja d'Aro		
5. Documentació gràfica de referència		<ul style="list-style-type: none"> • Construcció carril bici: 4.800 ml x 1,5 m = 7.200 m²; 7.200 m² x 190 €/m² = 1.368.000 € • Senyalització horitzontal de simbologia 38 m² x 36 €/ m² = 1.368 € • Senyalització vertical: 4 ut x 280 €/ut = 1.120 €
		Total: 1.370.488 €
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Fase 1 i 2	Molt alta	Ajuntament de Castell – Platja d'Aro
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament Castell-Platja d'Aro Fons europeus		B1, B2

B2**Ampliar l'oferta d'aparcament per a bicicletes en calçada i instal·lar aparcaments per a bicicletes segurs en els principals pols de mobilitat****1. Àmbit d'actuació**

Mobilitat en bicicleta

2. Objectius**Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària****3. Descripció de l'actuació**

Actualment la xarxa d'aparcaments per a bicicletes de Platja d'Aro no cobreix tots els equipaments generadors de mobilitat del municipi.

Es proposa garantir que tots els equipaments disposin d'un aparcament per a bicicletes associat. Per aquest motiu es proposa ampliar la xarxa amb 9 nous punts d'aparcament en forma d' "U" invertida. En cada punt es proposa la instal·lació de 4 ancoratges, pel que tenint en compte que per cada ancoratge es poden aparcar 2 bicicletes el total de noves places d'aparcament ascendeix a 72.

Es proposa actuar per fases i instal·lar els nous aparcaments en aquells equipaments que es consideri més prioritari. A priori es fa la següent classificació per prioritats:

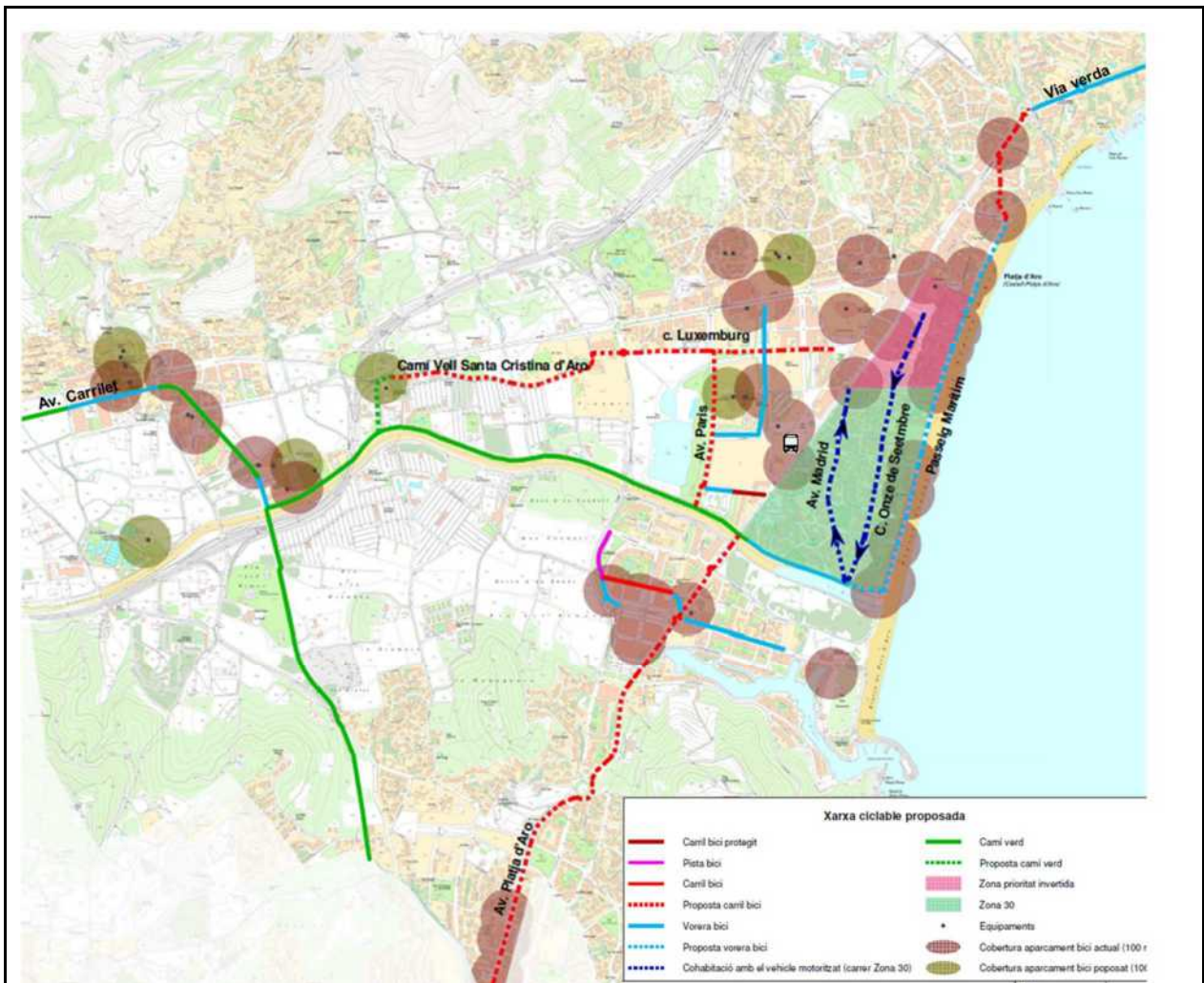
Equipaments prioritari:

- Masia Bas/ Escola municipal de música
- Radio Platja d'Aro
- Biblioteca Mercè Rodoreda
- Bombers
- Centre Cívic La Rafaela
- CEIP Fanals d'Aro
- Camp Municipal d'esports

Equipaments menys prioritari:

- Església Santa Maria
- Cementiri
- Castell Benedormiens

Així mateix aquesta mesura també pretén donar resposta a la mobilitat en VMP (vehicle de mobilitat personal). En aquest cas, sol ser més habitual accedir als edificis amb el vehicle donat que les seves dimensions son inferiors a les d'una bicicleta. Tanmateix, tenint en compte el gran increment d'usuaris en els últims anys i el potencial futur es considera adequa preveure la reserva d'espais per al seu estacionament. Per aquest motiu, es proposa instal·lar certs punts d'aparcament VMP associats a determinats equipaments municipals. Es proposa iniciar la proposta amb 2 punts i en cas de que la demanda incrementi, augmentar l'oferta.






Proposta aparcaments bici



Tipologies aparcament VMP

La percepció d'inseguretat en l'aparcament de la bicicleta vinculada al risc de robatori és un dels principals factors que desincentiva l'ús d'aquest mode. Per aquest motiu es proposa la instal·lació d'aparcaments segurs per a bicicletes als principals pols de mobilitat situats en llocs accessibles. En aquest sentit es proposa que s'incorporin aquests tipus d'aparcaments a:

- Aparcaments Saba
- L'estació d'autobusos

 <p>Aparcament Saba</p>		 <p>Estació d'autobusos</p>	
 <p>Proposta de d'aparcament segur per a bicicletes</p>			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Castell – Platja d'Aro		<ul style="list-style-type: none"> • El preu unitari d'un aparcament en forma d' "U" invertida és de: 150 €. • 9 punts x 4 ancoratges = 36 x 150€ = 5.400 € • <u>Cost aproximat d'un aparcament segur: entre 400€ - 800€/bicicleta (segons models):</u> Es fa una proposta inicial de localitzar 5 aparcaments per punt: 10 ut x 800€/ut = 8.000€ 	
5. Documentació gràfica de referència		Total: 13.400€	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
Fase 2	Molt alta	Ajuntament de Castell – Platja d'Aro	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament Castell – Platja d'Aro Fons europeus		B3, B4	

B3 Implementar el bici-registre

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta

2. Objectius

Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària

3. Descripció de l'actuació

Am l'objectiu d'evitar sostraccions i millorar la seguretat en l'adquisició d'una bicicleta es proposa implantar el bici-registre. Aquest és un sistema que consisteix en registrar les bicicletes de tot el municipi i així disposar d'un ampli registre de tot el parc amb l'objectiu de dissuadir el robatori i facilitar la identificació del propietari en cas de sostracció.

Es proposen dos sistemes alternatius de bici-registre: el bici-registre de la Xarxa de Ciutats per la Bicicleta o el desenvolupament d'un sistema propi.

BiciRegistre (Xarxa de Ciutats per la Bicicleta)

El bici-registre és el sistema nacional de registre de bicicletes, propietat de la Xarxa de Ciutats per la Bicicleta, que compta amb la participació del propis Ajuntaments que la componen, els seus policies locals, la DGT i els Gestor Administratius.

S'ha de formar part de la xarxa per poder fer ús del sistema.

Com a prova pilot es proposa adquirir 100 kits de marcatge.



Desenvolupar un sistema propi de bici-registre

Desenvolupar un sistema modern i de fàcil ús que permeti registrar les bicicletes del municipi i disposar d'un ampli registre de tot el parc.

Per registrar la bicicleta es podrà optar per fer el registre via web i introduir les dades identificatives de la bicicleta (incloent registre fotogràfic). També caldrà validar el registre acudint a diferents centres o punts habilitats (centres cívics, policia municipal, les botigues de venda de bicicletes que ho sol·licitin i entitats del municipi vinculades amb la bicicleta).

Finalment caldrà efectuar el marcatge de les bicicletes per mitjà d'etiquetes que es fixen al quadre de la bicicleta. Aquestes estan fabricades amb un material de difícil destrucció i alhora si s'aconsegueix treure l'adhesiu deixen un marcat permanent en el quadre de la bicicleta.

4. Zona d'actuació

Castell – Platja d'Aro

5. Documentació gràfica de referència

--

8. Cost (€)

- Quota anual Xarxa de Ciutats per la bicicleta: Municipis de 10.001 a 50.000 hab – 600€
- Difusió del sistema: 500€
- Base de dades per registrar les bicicletes: recursos propis de l'ajuntament
- Kit de 100 identificacions: 700€

Total:1.800€

6. Fase

Fase 2

7. Prioritat

Baixa

9. Responsable

Ajuntament de Castell – Platja d'Aro

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament Castell-Platja d'Aro

11. Indicador d'avaluació de la proposta

B4 Promoure l'ús de la bicicleta elèctrica	
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat en bicicleta	
2. Objectius	
Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària	
3. Descripció de l'actuació	
<p>Amb l'objectiu d'incentivar l'ús de la bicicleta es proposa promocionar la bicicleta elèctrica com a mode de transport pels desplaçaments quotidians. En aquest sentit es preveuen les següents actuacions:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Habilitar una zona de recàrrega de bicicletes i patinets elèctrics, per exemple en els principals pols de mobilitat. • Difondre al conjunt de la població l'existència d'ajuts o subvencions • Promoure la distribució de mercaderies o serveis a domicili per mitjà de l'ús de la bicicleta elèctrica <p>Es proposa habilitar un espai d'estacionament / recàrrega i recollida de bicicletes a l'Ajuntament de Castell – Platja d'Aro per ús dels treballadors i obert a la ciutadania, mitjançant un registre previ (a la web municipal o en una APP habilitada amb aquest objectiu).</p> <p>L'origen i destí final dels desplaçaments estarien limitats al mateix estacionament de l'Ajuntament.</p>	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Castell – Platja d'Aro	<u>Punt de recàrrega elèctrica de patinet:</u> 200€/ut
5. Documentació gràfica de referència	<u>Punt de recàrrega elèctrica de bicicleta:</u> 350€/ut; 10 punts x 350€ = 3.500€
--	Adquisició d'una flota de 10 bicicletes elèctriques: 1.000€/bici. 10 x 1.000€ = 10.000€
	Total: 13.700€
6. Fase	7. Prioritat
Fase 2	Moderada
	9. Responsable
	Ajuntament de Castell – Platja d'Aro
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament Castell-Platja d'Aro	

B5 Millora de la senyalització de l'oferta ciclista

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta

2. Objectius

Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària

3. Descripció de l'actuació

Pel municipi de Castell – Platja d'Aro transcorren un conjunt de camins de lleure i camins rurals que connecten amb la xarxa interna de la ciutat. Per tal d'impulsar aquests itineraris es proposen les següents actuacions:

- **Plafó informatiu:** un cop estigui executada la proposta B1 (Creació d'una xarxa ciclable que connecti els tres nuclis), es proposa instal·lar un plafó informatiu en els principals pols generadors de mobilitat on hi aparegui un mapa general amb el conjunt dels diferents itineraris urbans i rurals que discorren per Platja d'Aro, un mapa al detall on hi apareguin els principals itineraris, les seves distàncies i el temps de recorregut.
- **Difusió:** es proposa fer difusió de les vies ciclables, tant urbanes com rurals a través dels canals habituals de comunicació de l'ajuntament (pàgina web, xarxes socials...) per tal de donar a conèixer les diferents rutes
- **Millora de la infraestructura i la senyalització:** amb l'execució de la proposta B1 millorarà la infraestructura ciclable del municipi pel que serà un factor de captació d'usuaris. Per tant es proposa senyalitzar de manera correcta, ja sigui amb pals verticals o pintura horitzontal, tots els nous carrils bici executats.



Exemple de plafó informatiu

4. Zona d'actuació

Castell – Platja d'Aro

5. Documentació gràfica de referència

--

8. Cost (€)

- Plafó informatiu: 1.200€/ut x 1 = 1.200€
- Millora de la infraestructura i la senyalització: inclòs en la mesura B1

Total: 1.200€

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Fase 1 i 2	Molt alta	Ajuntament de Castell – Platja d'Aro
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament Castell-Platja d'Aro		

1.3. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

TP1		Implantació d'un sistema d'ajuda al transport
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en bicicleta		
2. Objectius		
Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat.		
3. Descripció de l'actuació		
<p>L'Ajuntament de Castell – Platja d'Aro està treballant en el desenvolupament d'un sistema d'ajuda al transport que té previst implantar-se a l'abril del 2023 per tal de facilitar l'accés a aquest servei per a persones amb unes dificultats determinades. Concretament, el sistema està pensat per a majors de 65 anys i/o amb diversitat funcional, amb un llindar de renda determinat i per a participar d'activitats o anar a algun servei (metge, ...). El sistema està previst que funcioni a través d'una targeta moneder.</p> <p>Complementàriament, es proposa estudiar la viabilitat fer extensiu aquest sistema a altres ciutadans i ciutadanes que independentment de la seva edat, la seva condició i la seva renda visquin en les zones més allunyades dels serveis urbans o amb dificultats orogràfiques.</p>		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Castell – Platja d'Aro		Per determinar en funció de la disponibilitat pressupostària
5. Documentació gràfica de referència		
--		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Fase 1	Molt alta	Ajuntament de Castell – Platja d'Aro
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament Castell-Platja d'Aro		

TP2**Garantir l'accessibilitat al conjunt de les parades de transport públic i millorar la seva confortabilitat****1. Àmbit d'actuació**

Mobilitat en bicicleta

2. Objectius

Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat.

3. Descripció de l'actuació

La diagnosi indica que hi ha dèficits d'accessibilitat en diverses parades de bus tant urbà com interurbà. Es proposa instar a l'ens que gestiona les parades a efectuar les següents actuacions amb la finalitat de garantir les condicions d'accessibilitat, seguretat i confort d'aquestes



Bus interurbà

- Càmping Vall d'Aro: es proposa ampliar la vorera fins als 1,8 metres d'ample (10 m x 1m = 10m²)
- Platja d'Aro-Parc d'Aro: es proposa la senyalització d'un pas de vianants pròxim a la parada.
- Càmping Castell d'Aro: es proposa ampliar la vorera fins als 1,8 metres d'ample i la senyalització d'una pas de vianants (15 m x 1,8 m = 27 m²)
- Crta. s'Agaró- c.Gironès I: es proposa la senyalització de la parada amb un pal vertical i la senyalització d'un pas de vianants pròxim a la parada.
- Càmping Riembau: es proposa senyalitzar un itinerari accessible des de la recepció del càmping fins a la parada de bus, passos de vianants en els encreuaments

Es proposa que totes les parades disposin d'informació horària i de recorregut i en la mesura que l'espai ho permeti disposin de banc.

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Castell – Platja d'Aro		<ul style="list-style-type: none"> • <u>Ampliació vorera</u>: 109 m² x 230€/m² = 25.070 € • <u>Senyalització horitzontal i vertical pas de vianants</u>: 3 ut x 1.000€ = 3.000€ • <u>Guals pas de vianants</u>: 6 ut x 600€ = 3.600€ • <u>Senyalització vertical</u>: 1 ut x 400€/ut= 400€ 	
5. Documentació gràfica de referència		Total: 32.070€	
--			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
Fase 1	Molt alta	Ajuntament de Castell - Platja d'Aro Operadors de les línies	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Generalitat de Catalunya Operadors de les línies		TP2, TP3	

TP3	Instar a l'execució del projecte tren-tramvia a l'òrgan competent
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat en bicicleta	
2. Objectius	
Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat.	
3. Descripció de l'actuació	
L'any 2008 la Diputació de Girona va encarregar un estudi de viabilitat per implantar una infraestructura ferroviària per millorar la mobilitat de la Costa Brava. Malauradament el projecte no va ser una prioritat i va desaparèixer de l'agenda política.	
Es proposa que l'Ajuntament insti als òrgans competents a reprendre la possibilitat d'executar el tren tram de la Costa Brava per tal de d'impulsar una mobilitat més econòmica, ràpida i sostenible	



Font: trentramcostabrava.org

Els diferents trams de colors mostren el següent:

- Traçat **morat**, la **Secció 1** de 69 km de nova construcció paral·lela a les carreteres
- Traçat **carbassa**, traçat de la **Secció 2** de 26 km sobre la via de la Renfe amb tercer carril: Riudellots-Girona-Flaçà

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Baix Empordà		Sense cost afegit
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Fase 2	Molt baixa	Ajuntament de Castell – Platja d'Aro

10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Generalitat de Catalunya Diputació de Girona Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	

TP4 Adhesió a l'ATM de Girona

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en transport públic

2. Objectius

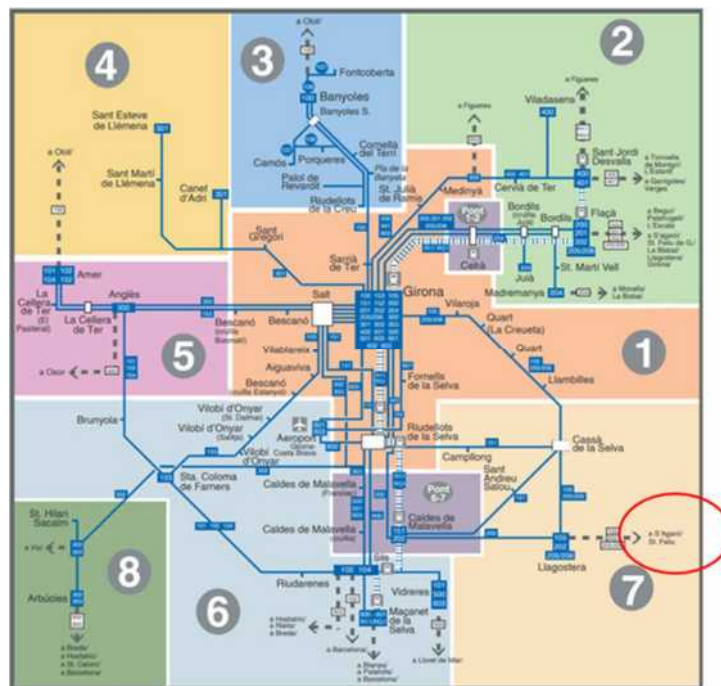
Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat.

3. Descripció de l'actuació

Actualment el municipi de Castell-Platja d'Aro no està integrat en la zona de mobilitat de l'ATM de Girona.

Tanmateix aprofitant l'acció conjunta que va sorgir de la Taula de Mobilitat del Baix Empordà es proposa instar a l'ATM de Girona l'adhesió, entre d'altres, del municipi de Castell-Platja d'Aro en la seva àrea de mobilitat per tal de poder integrar els diferents mitjans de transport així com per implementar una tarifació estàndard.

Es proposa que la nova tarifació s'assumeixi entre la Diputació de Girona, els ajuntaments i la Generalitat de Catalunya.



4. Zona d'actuació

Castell – Platja d'Aro

8. Cost (€)

Sense cost afegit

5. Documentació gràfica de referència

--		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Fase 1	Molt alta	Ajuntament de Castell – Platja d'Aro
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntaments adherits Diputació de Girona Generalitat de Catalunya		

TP5 Reforç de la xarxa de transport públic existent

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en transport públic

2. Objectius

Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat.

3. Descripció de l'actuació

Les principals **connexions interurbanes** del municipi són amb **Sant Feliu de Guíxols, Palamós i Girona**.

Amb l'objectiu de millorar la quota en transport públic es proposa reforçar els horaris de les línies existents. Inicialment es proposa fer una prova pilot en una línia existent per tal de veure si es produeix una demanda creixent. En funció dels resultats es farà la prova en altres línies i s'acabaran d'ajustar els horaris a les necessitats.

Caldria reforçar les següents línies per tal de que hi hagués almenys 1 expedició a l'hora:

GIRONA- Platja d'Aro

Expedicions en dies Feiners de juny a setembre (temporada baixa)

Línia	Sentit Girona	Sentit Platja d'Aro
L1461 (circular)	8:40	7:40
	9:40	8:40
	11:40	9:40
	12:40	10:40
	14:10	11:40
	15:40	13:10
	16:40	14:40
	17:40	15:40
	19:15	16:40
	21:10	18:00
	--	20:10
L1556 (circular)	--	6:55
L1727	6:52	8:00
	7:52	9:00
	8:57	9:45
	12:57	13:45
	14:27	15:15
	15:27	16:15
	16:57	17:45
	18:12	19:15
	19:22	20:25
	19:57	20:45
Matí (6-12h)	6	9
Migdia (12-15h)	4	3

Tarda (15-22h)	10	10
Sant Feliu de Guíxols-Platja d'Aro		
Línia	Sentit Sant Feliu	Sentit Platja d'Aro
L1150	8:35 16:05 19:05	9:55 14:10 21:40
Matí (6-12h)	1	1
Migdia (12-15h)	-	1
Tarda (15-22h)	1	1

Palamós- Platja d'Aro

Expedicions en dies Feiners de juny a setembre (temporada baixa)

Línia	Sentit Palamós	Sentit Platja d'Aro
L0134	10:00	6:30
	12:30	8:15
	14:15	10:45
	16:15	15:45
	17:45	18:45
	18:45	--
	20:10	--
	21:45	--
L1727	8:46	6:25
	9:46	7:25
	16:01	14:00
	17:01	15:00
	20:13	17:45
	21:13	18:55
Matí (6-12h)	3	5
Migdia (12-15h)	2	2
Tarda (15-22h)	7	4

Per tant, es proposa instar als operadors d'aquestes línies a incrementar les expedicions per tal de que hi hagi almenys 1 expedició cada hora.

4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Castell – Platja d'Aro	Sense cost afegit	
5. Documentació gràfica de referència		
--		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Fase 1 i 2	Molt alta	Ajuntament de Castell – Platja d'Aro
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntaments adherits		

Diputació de Girona
Generalitat de Catalunya

1.5 MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

VP1 Reordenació dels sentits de circulació

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat

2. Objectius

Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinant a cada mitjà de transport

3. Descripció de l'actuació

Amb l'objectiu de millorar problemes puntuals detectats en quant a la seguretat viària, l'aparcament o la circulació es proposa el canvi de sentit de diferents carrers, són un total de 8 punts que es mostren a continuació:

1. Sector Riudaura

En relació a la proposta **projecte de reurbanització de l'entorn de Riudaura** es proposa fer sentits únics als carrers: Amèrica, Diagonal i Suïssa



2. Camí Vell Santa Cristina d'Aro

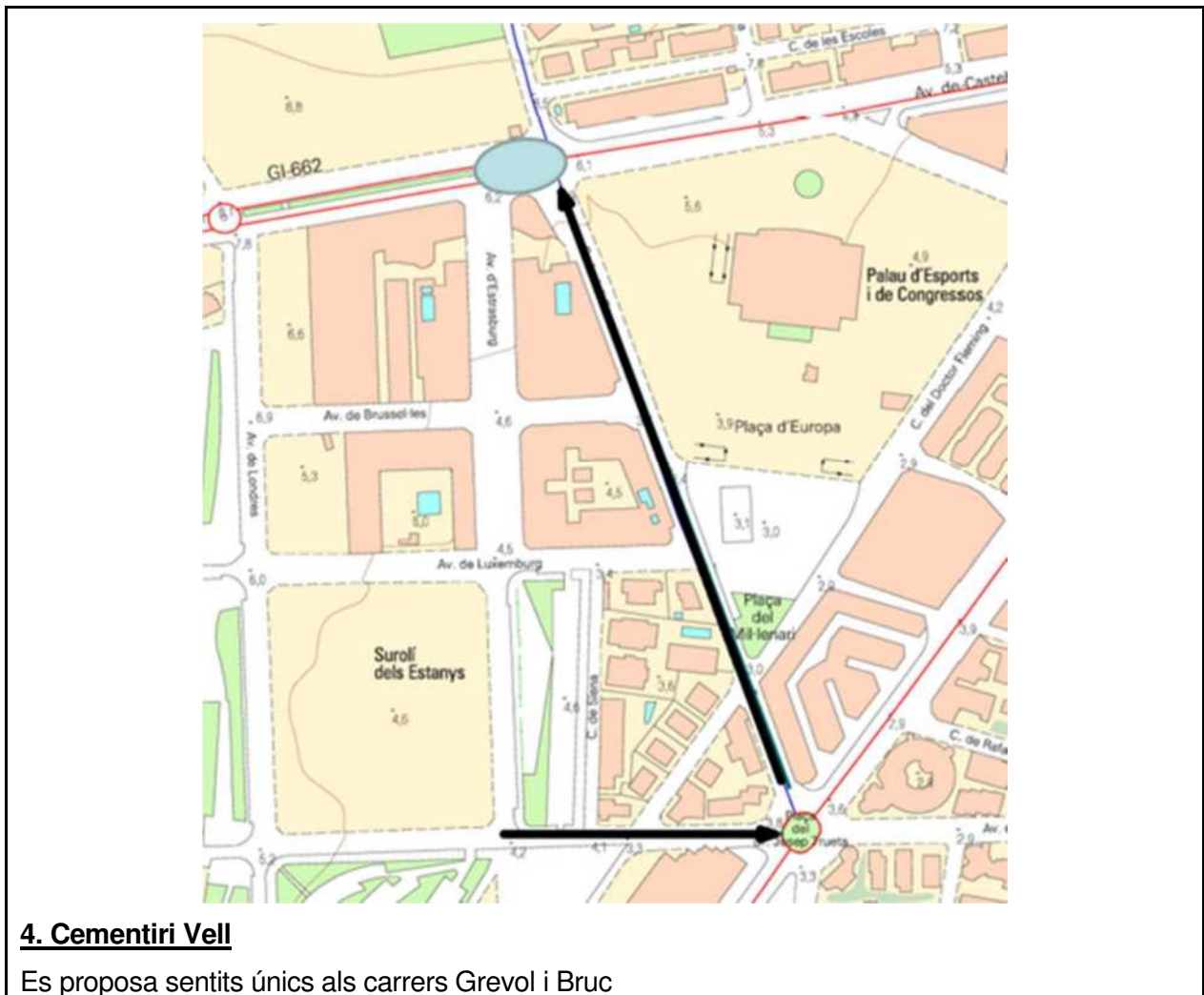
Es proposa sentit únic al Camí Vell de Santa Cristina en direcció Castell d'Aro per tal d'evitar un major volum de trànsit.

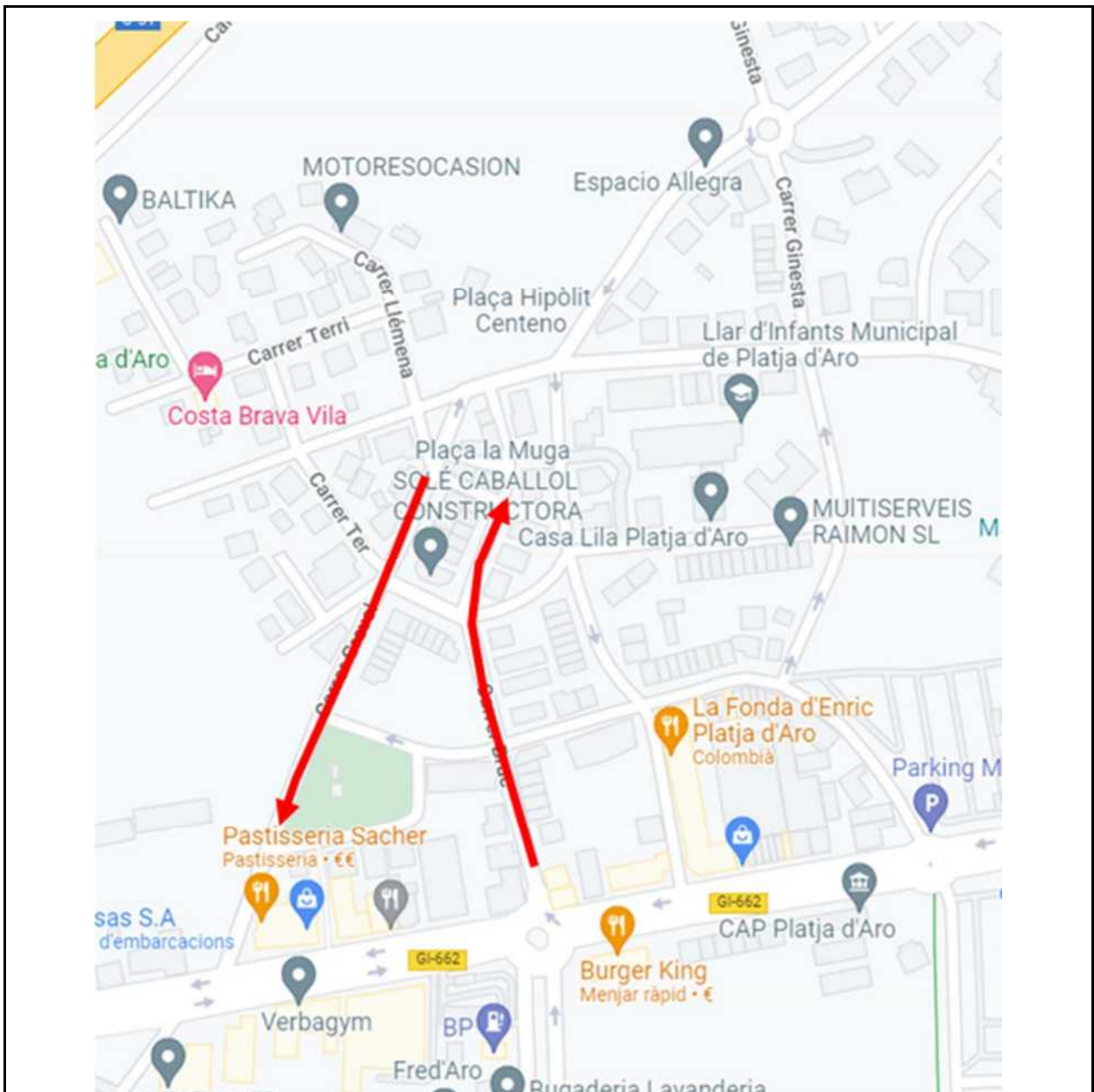


3. Carrer Juli Garreta i Josep Maria Vila

Per tal de reduir trànsit de la zona més cèntrica es proposa fer de sentit únic al carrer Juli Garreta en direcció Av. Castell d'Aro i fer l'últim tram del carrer Josep Maria Vila de sentit únic en direcció cap a l'avinguda s'Agaró. També es proposa l'allargament de la rotonda, per fer que el gir sigui a l'avinguda Estrasburg, ara s'ha d'anar fins a la següent rotonda, i és un punt de gir molt petit.

Punt a on es concentra moltes retencions. Es proposa: Allargar la rotonda cap a Castell d'Aro, si cal traient el WC que hi ha a la zona del mercat. Amb l'allargament de la rotonda, fer que el gir sigui a l'avinguda Estrasburg, ara s'ha d'anar fins al giratori següent, i és un punt de gir molt petit.





5. Av. Platges de s'Agaró

Es proposa fer de doble sentit de circulació l'avinguda Platges de s'Agaró, des del carrer Punta Prima fins a la porta de s'Agaró Vell. Per tal de no perdre 40 places d'aparcament es proposa passar el cordó d'aparcament de la banda est a la banda oest, arregant el terreny de de la zona verda de Puig Pinell i ubicar-hi un cordó d'aparcament en línia.



6. Carrer s'Agoitia i Vicenç Bou

Actualment el carrer Vicenç Bou és de doble sentit i el carrer s'Agoitia és de pujada. Es proposa mantenir un únic sentit al carrer s'Agoitia però fer-lo de baixada i es proposa fer de sentit únic el carrer Vicenç Bou i fer-lo de pujada.



7. Carrer Crota

Es proposa fer sentit únic al carrer Crota en direcció Castell d'Aro. Per accedir al carrer s'haurà de pujar pel carrer Can Semi.



8. Camí vora càmping Riembau

Es proposa mantenir la regulació de doble sentit al carrer Santiago Rusiñol, deixar un petit tram de doble sentit només per als vehicles que realitzin càrrega i descàrrega i un tram de sentit únic.



Punts accés CID camping

Proposta possible



4. Zona d'actuació

Castell – Platja d'Aro

5. Documentació gràfica de referència

8. Cost (€)

- Senyalització vertical: 13 ut x 280 €/ ut = 3.640 €

<ul style="list-style-type: none"> • <u>Senyalització horitzontal</u>: 4.460 ml x 35€ / ml = 156.100 € • <u>Arranjament Av. Platges de S'Agaró per a construcció de noves places</u>: 640 m² x 170 € / m² = 108.800 € • <u>Rotonda Wine Palace</u>: 420 m² x 280 € / m² = 117.600 € 		
Total: 386.140 €		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Fase 1	Moderada	Ajuntament de Castell – Platja d'Aro
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament Castell-Platja d'Aro		SV1, SV2

VP2 Construcció de noves rotondes a s'Agaró

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat

2. Objectius

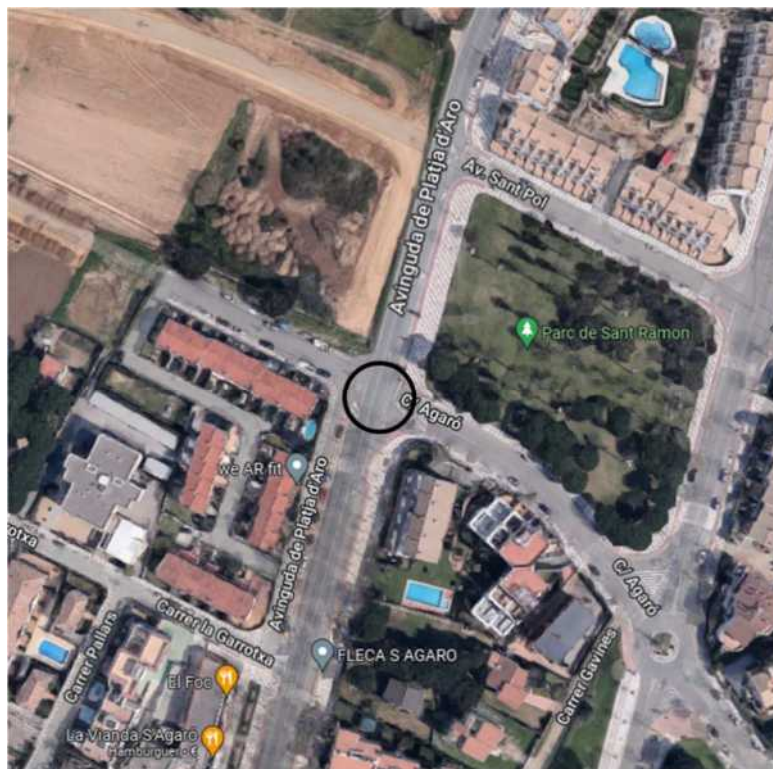
Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinant a cada mitjà de transport

3. Descripció de l'actuació

Estan projectades i co-finançades dues rotondes: **una situada a l'avinguda Platja d'Aro amb C. Agaró** i una altra a **la carretera de s'Agaró a Castell d'Aro amb C. Agaró i avinguda Sant Pol**.

Una vegada s'executi la rotonda de l'avinguda Platja d'Aro i la Generalitat adequï l'avinguda, aquesta serà de gestió municipal (actualment és una travessia, titularitat de la Generalitat), i es podrà limitar la velocitat a 30 km/h.

Rotonda Avinguda Platja d'Aro amb c. Agaró



VP3**Instar a les administracions competents la viabilitat de fer dues rotondes a la sortida/entrada de la C-31 cap a la carretera de s'Agaró****1. Àmbit d'actuació**

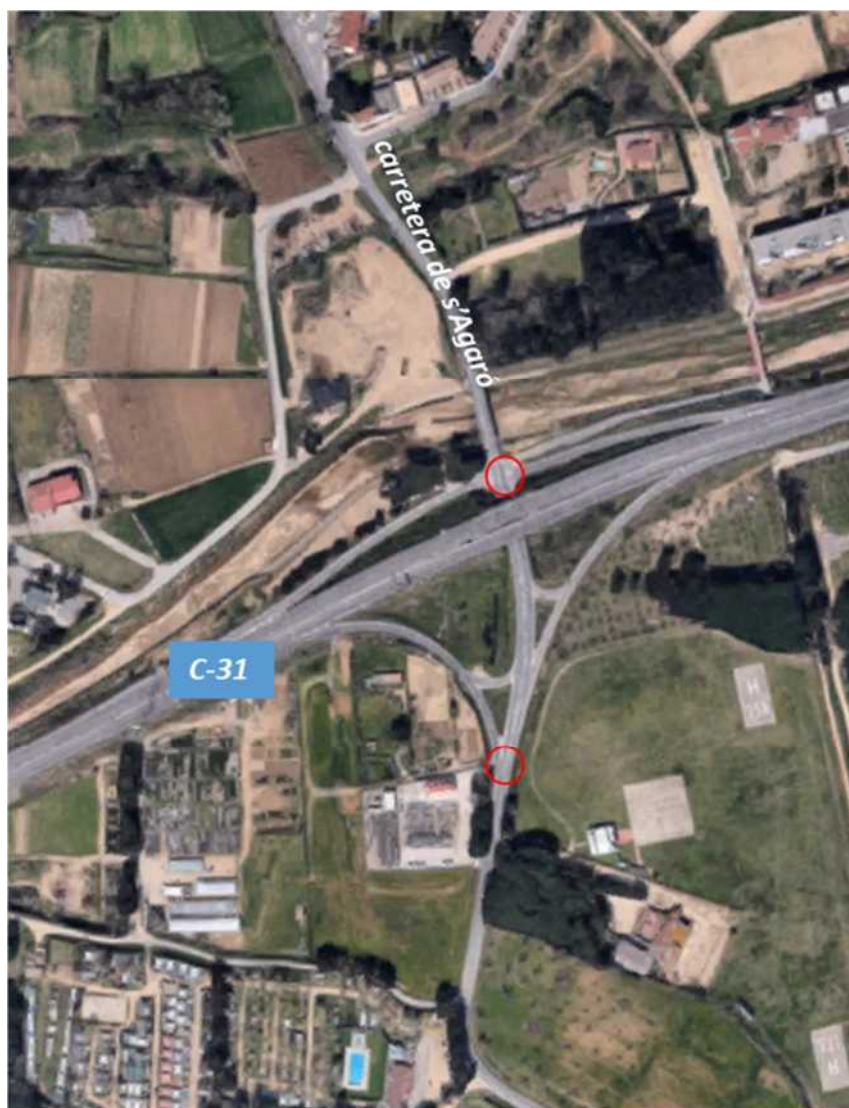
Mobilitat en vehicle privat

2. Objectius

Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinant a cada mitjà de transport

3. Descripció de l'actuació

Es detecta mala visibilitat a les sortides i les entrades des de la carretera de s'Agaró cap a la C-31. Amb l'objectiu de millorar la seguretat viària es proposa instar a les administracions competents l'estudi de viabilitat per la construcció de dues rotondes, tenint en compte que les dues vies pertanyen a administracions diferents, la carretera de s'Agaró és titularitat de la Diputació de Girona i l'autovia és titularitat de la Generalitat.



4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Castell – Platja d'Aro		Costos finançats per la Generalitat de Catalunya i la Diputació de Girona
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Fase 2	Moderada	Ajuntament de Castell – Platja d'Aro
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Generalitat de Catalunya Diputació de Girona		SV1, SV2

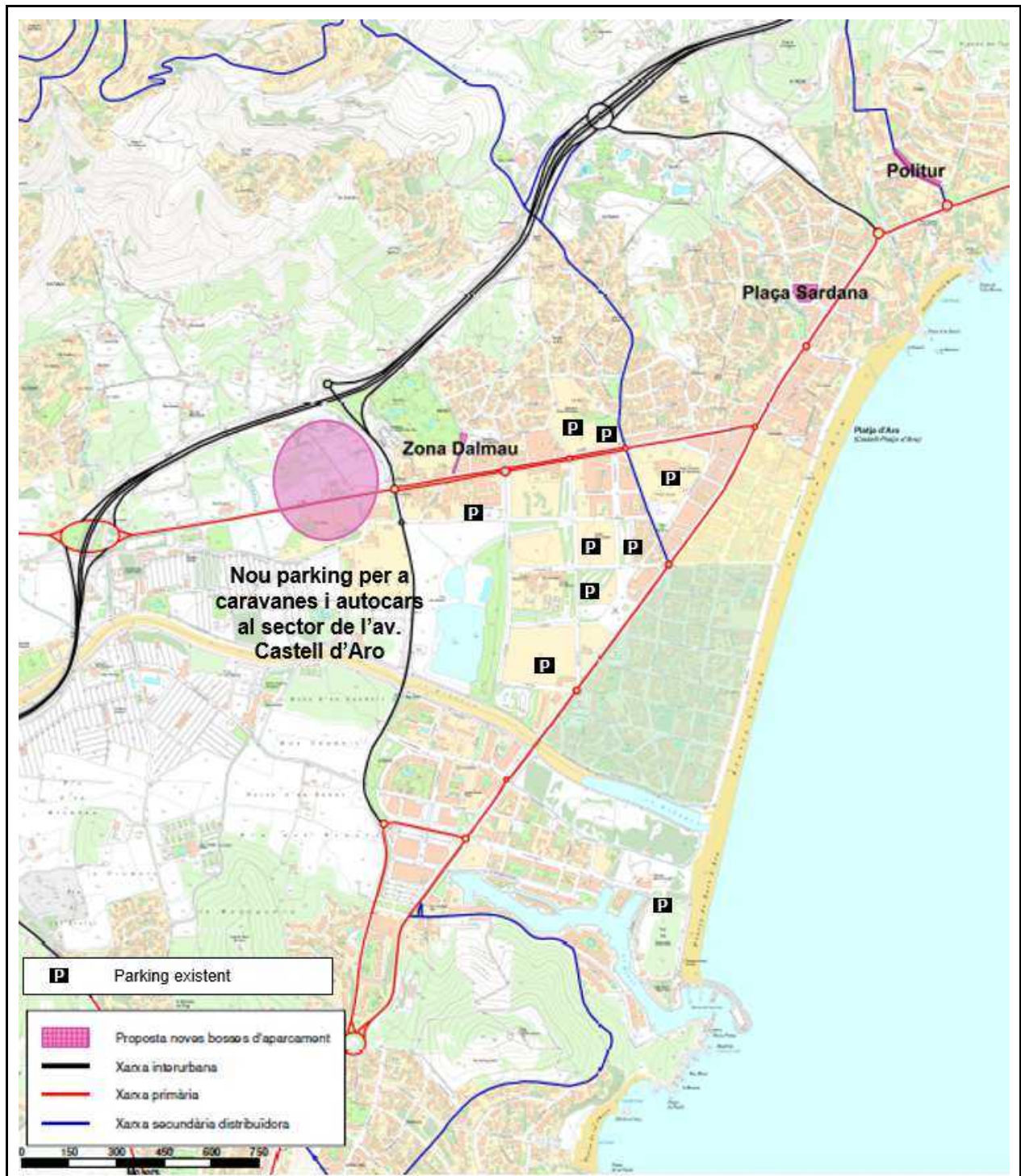
VP4 Cotxe multiusuari
1. Àmbit d'actuació
Mobilitat en vehicle privat
2. Objectius
Racionalitzar l'ús del cotxe, amb l'aplicació de mesures que facilitin un traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat
3. Descripció de l'actuació
<p>Es proposa l'impuls del servei de cotxe multiusuari a nivell municipal, aquest servei és un nou model de mobilitat alternatiu a la propietat privada oferint vehicles a tota la ciutadania. El servei funciona amb reserva prèvia a través d'una aplicació mòbil.</p> <p>El servei està pensat per a ciutadans que puntualment necessiten fer un desplaçament i no tenen vehicle propi o el tenen avariats. Es proposa que el servei estigui a disposició del personal de l'ajuntament pel matí, fins a les 15h i a partir d'aquesta hora estaria disponible per la ciutadania.</p> <p>Els beneficis per al municipi són la racionalització de l'ús del vehicle privat i la millora en l'ús de l'espai públic urbà, així com una reducció dels consums i emissions donat que la previsió de la flota d'aquest tipus de servei es fa amb criteris d'ambientalització.</p> <p>Per al particular comporta una reducció del cost en front al cotxe particular quan es realitzen menys de 15.000 Km/any, flexibilitat en l'ús (autoserveis les 24 hores els 7 dies de la setmana), i cap preocupació sobre l'aparcament, assegurança, revisions, neteja, depòsit, etc.</p> <p>Es proposa iniciar contactes amb les empreses amb les que es podria gestionar el servei (empresa tecnològica per al desenvolupament de l'aplicació i empresa d'automoció per als vehicles) Posteriorment serà necessari estudiar els punts d'aparcament idonis (aparcament públic, places d'estacionament en calçada, etc.) i realitzar campanyes de difusió per afavorir-ne el seu ús.</p> <p>Com a prova pilot es proposa que es posi en marxa el servei amb una flota reduïda de vehicles (1- 2 vehicles).</p> <p>Un exemple de posada en marxa d'aquest servei es troba al municipi de Sant Feliu de Guíxols que va iniciar aquest sistema de mobilitat al juny de 2022.</p>



4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Castell – Platja d'Aro		Sense cost afegit
5. Documentació gràfica de referència		
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Fase 2	Molt baixa	Ajuntament de Castell – Platja d'Aro
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament de Castell – Platja d'Aro		

1.6. APARCAMENT

AP1	Creació i potenciació de noves zones d'aparcament perimetrals
1. Àmbit d'actuació	
Aparcament	
2. Objectius	
Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents i de la demanda de rotació	
3. Descripció de l'actuació	
En previsió de la reducció de l'oferta d'aparcament al centre degut a les actuacions de millora en la xarxa de vianants i bicicletes es proposa potenciar els aparcaments perimetrals en calçada i fora de calçada.	
Es proposen dos noves bosses d'aparcament, dos noves regulacions en bosses d'aparcament existent i una nova zona d'aparcament en calçada:	
Noves bosses d'aparcament:	
<ul style="list-style-type: none">• Pàrquing autocaravanes• Pàrquing zona Dalmau• Pàrquing Port Aro	
Nova zona d'aparcament en calçada	
<ul style="list-style-type: none">• Pàrquing Politur• Plaça Sardana	



Noves bosses d'aparcament:

Nou pàrquing per a caravanes

La nova ubicació per al pàrquing de caravanes es proposa als terrenys situats entre la C-31 i la carretera Santa Cristina d'Aro, concretament als terrenys on actualment s'hi troben un supermercat i una gasolinera.

Zona Dalmau

Es proposa tancar la riera Grèvol per tal de construir-hi una bossa d'aparcaments. D'aquesta nova bossa es preveu en surtin unes 60 noves places d'aparcament.

Nova zona d'aparcament en calçada

Politur

Es proposa canviar la zona existent entre la carretera de circumval·lació i camí Casavella per la zona de l'avinguda Politur. Es preveu que surtin entre 100 i 120 aparcaments.

Plaça Sardana

Es proposa una nova reconfiguració de l'aparcament de la Plaça Sardana que farà guanyar unes 37 noves places d'aparcament (es passarà de 58 places a unes 95).

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Castell – Platja d'Aro		<ul style="list-style-type: none"> • <u>Pavimentació nou pàrquing per a caravanes</u>: $12.200 \text{ m}^2 \times 150\text{€/m}^2 = 1.830.000 \text{ €}$ • <u>Pavimentació zona Dalmau</u>: $1.152 \text{ m}^2 \times 150\text{€/m}^2 = 172.800 \text{ €}$ • <u>Senyalització vertical zona Dalmau</u>: 1 ut x 215 €/ut = 215€ • <u>Senyalització horitzontal zona Politur</u>: $400\text{m} \times 10\text{€/ml} = 4.000\text{€}$ • <u>Plaça Sardana</u>: Previst en el projecte reurbanització 	
5. Documentació gràfica de referència		Total: 2.003.415€ (sense incloure el cost de la plaça Sardana)	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
Fase 1 i 2	Molt alta	Ajuntament de Castell – Platja d'Aro	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament Castell-Platja d'Aro		AP2	

AP2 Reubicació perimetral de l'aparcament d'autocars i instar al gestor de l'estació d'autobusos la possibilitat d'efectuar l'encotxament i desencotxament

1. Àmbit d'actuació

Aparcament

2. Objectius

Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents i de la demanda de rotació

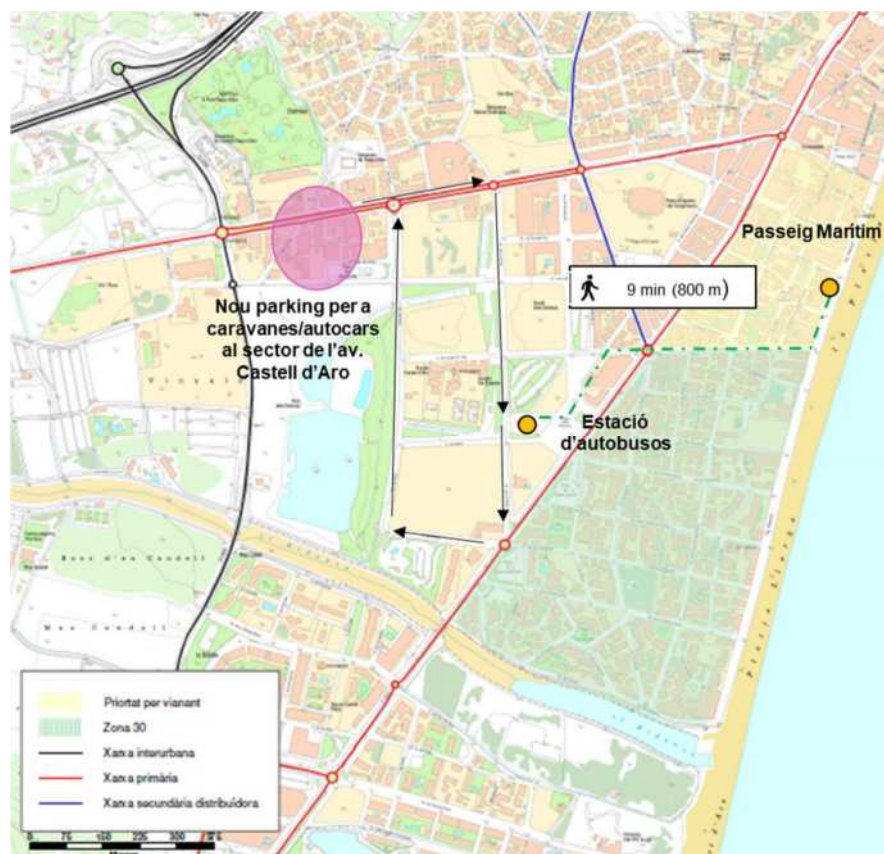
3. Descripció de l'actuació

Actualment no existeix un aparcament d'autobusos habilitat, amb capacitat per a 7 o 8 autobusos, per aquest motiu es proposa la localització d'un aparcament de llarga durada per a que els autobusos només hagin d'entrar al poble per a fer els viatges de recollida i d'arribada.

Amb l'objectiu de no ocupar un espai significatiu al centre, es proposa localitzar aquest nou aparcament en una zona perifèrica del nucli de Platja d'Aro

La nova ubicació es proposa a la zona entre la C-31 i la carretera Santa Cristina d'Aro, on també s'ubicarà el nou aparcament per autocaravanes.

D'altra banda, per tal de fer l'encotxament i desencotxament de passatgers es proposa instar al gestor de l'estació d'autobusos la possibilitat d'efectuar aquestes parades dins dels recinte de l'estació. Aquest punt es troba aproximadament a 9 minuts (800 metres) del passeig Marítim, és a dir, de tota la zona hotelera. L'itinerari està ben connectat i no presenta fortes pendents.



4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Castell – Platja d'Aro		Cost afegit a la proposta AP1	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
Fase 1	Molta alta	Ajuntament de Castell - Platja d'Aro	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament Castell-Platja d'Aro		AP2	

AP3 Regulació de noves places com a zona blava

1. Àmbit d'actuació

Aparcament

2. Objectius

Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents i de la demanda de rotació

3. Descripció de l'actuació

Actualment el conjunt de l'oferta d'aparcament regulat com a zona blava suma un total de **278 places**.

Amb la nova licitació del contracte de gestió indirecta del servei d'estacionament limitat de vehicles

UBICACIÓ	Nº de places ESTIU	Nº de places RESTA DE L'ANY
Avda. S'Agaró	150	150
Avda. Castell d'Aro	32	32
C/ Juli Garreta	24	24
Avda. Costa Brava	9	9
Avda. de la Pau	6	6
Avda. Cavall Bernat	16	16
Avda. Cavall Bernat	39	
Travessia Cavall Bernat	28	
Avda. Estrasburg	71	
Dr. Fleming	36	
Aparcament les Escoles	158	
C/ Les Escoles	22	
C/ Josep Maria Vila	19	
Aparcament C/ Roma	90	
Aparcament Gran Port	250	
Aparcament Punta Prima	100	
TOTAL	1050	237



Proposta regulació aparcament Zona Blava

4. Zona d'actuació

Castell – Platja d'Aro

8. Cost (€)

- Sense cost afegit

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Fase 1	Molt baixa	Ajuntament de Castell – Platja d'Aro
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament Castell-Platja d'Aro	AP1	

1.7. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

DUM1	Creació de noves places de càrrega i descàrrega pròximes al Passeig marítim
1. Àmbit d'actuació	
Distribució Urbana de Mercaderies	
2. Objectius	
Garantir una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada, que permeti portar a terme les activitats econòmiques, fent-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat	
3. Descripció de l'actuació	
<p>El passeig marítim és una àrea de gran atracció turística amb una gran quantitat de locals, principalment restaurants, que necessiten diàriament, i sobretot en les èpoques de més activitat turística, ser previstos de productes i gènere per tal de poder desenvolupar la seva activitat d'hostaleria</p> <p>D'aquesta manera el passeig marítim és una zona pacificada amb nombrosos arbres, mobiliari urbà i terrasses pertanyents als bars i restaurants del propi passeig. És per tant, una zona on la circulació de vehicles està restringida i només s'hi permet la circulació de vehicles essencials bàsics (neteja, policia...)</p> <p>Per aquest motiu i amb l'objectiu de facilitar l'activitat de càrrega i descàrrega es proposa dotar d'almenys un plaça reservada per a càrrega i descàrrega a tocar del passeig marítim, en alguns carrers perpendiculars que hi desemboquen així com també es proposa ubicar alguns punts de càrrega i descàrrega sobre el passeig marítim sempre que l'amplada i els obstacles ho permetin i sigui possible.</p> <p>Es proposen els següents punts:</p>	



CiD 5, carrer Miramar

CiD 6, carrer Mossèn Cinto Verdaguer (sobre el passeig marítim)

CiD 7, carrer Marina

Per cada nou punt es proposen 2 places d'aparcament, per tant en total es proposen 14 noves places de càrrega i descàrrega.

4. Zona d'actuació

Castell – Platja d'Aro

5. Documentació gràfica de referència

Plànol XXX

8. Cost (€)

- Senyalització horitzontal: 10€/ml x 63 ml = 630€
- Senyalització vertical: 215€/ut x 7ut = 1.505€

Total: 2.135€

6. Fase

Fase 1

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament de Castell – Platja d'Aro

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament Castell-Platja d'Aro

11. Indicador d'avaluació de la proposta

DUM1, DUM2

DUM2 Nova regulació per als punts de CiD		
1. Àmbit d'actuació		
Distribució Urbana de Mercaderies		
2. Objectius		
Garantir una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada, que permeti portar a terme les activitats econòmiques, fent-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Actualment l'horari de regulació dels punts de càrrega i descàrrega (CiD) és de 8:00h a 20:00h ininterrompudament de dilluns a divendres, mentre que els dissabtes és de 9:00h a 14:00h. Segons la diagnosi del PMUS els períodes horaris en el que les places de càrrega i descàrrega tenen una ocupació major són de 8 a 14h i de 16 a 19:30h.</p> <p>Amb l'objectiu de guanyar places d'aparcament per a turismes durant les hores vall es proposa reduir l'horari de càrrega i descàrrega pel matí els dies entre setmana, concretament es proposa que el nou horari de regulació sigui de 8 a 14h i de 16 a 20h, deixant les hores de 14h a 16h com aparcament lliure.</p> <p>A més a més la diagnosi també ha permès observar ocupacions molt baixes durant el període de tarda, a partir de les 15:30h en l'àmbit dels Estanys o l'entorn paratge Riudaura. Es proposa també una nova regulació per aquests punts i preveure que aquests siguin al matí càrrega i descàrrega i per la tarda zona blava.</p> <p>Es proposa que aquest nou horari de regulació s'apliqui només al nucli urbà de Platja d'Aro, i no als nuclis de Castell d'Aro o s'Agaró, ja que en aquests nuclis urbans el nombre de places de CiD és molt reduït i la demanda d'aparcament no és tant elevada.</p> <p>Es proposa per tant la redacció d'una nova ordenança on s'incloguin aquests aspectes.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Castell – Platja d'Aro	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Costos associats a la proposta (GM1.- Redacció d'una nova ordenança)</u> 	
5. Documentació gràfica de referència		
--		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Fase 1	Alta	Ajuntament de Castell – Platja d'Aro
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament Castell-Platja d'Aro		

DUM3	Implantació de sistemes tecnològics que permetin el control de les durades d'estacionament en les reserves de distribució urbana de mercaderies
1. Àmbit d'actuació	
Distribució Urbana de Mercaderies	
2. Objectius	
<ul style="list-style-type: none"> • Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada, que permeti dur a terme les activitats econòmiques, fent-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat 	
3. Descripció de l'actuació	
<p>Es proposa implantar un sistema de gestió de l'aparcament destinat a la distribució de mercaderies similar al de l'AMB que permeti incrementar la rotació de les places així com reduir la indisciplina en el seu ús.</p> <p>L'acció consisteix en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sol·licitar la col·laboració o disponibilitat de l'aplicació SPRO implantat a diferents municipis de l'AMB. • Crear la difusió prèvia del sistema • Implantar el sistema de gestió. <p>Aquestes zones d'estacionament (punts CiD) estarien regulades a través d'una App la qual permet obtenir un tiquet virtual que regula el temps d'estacionament en funció del punt CiD.</p> <p>El sistema consisteix en que l'usuari es descarrega l'App i es registre com usuari. Posteriorment indica el punt CiD on està (indicat amb un codi a la senyalització vertical), i l'App comença un compte enrere des del temps màxim permès. Així l'usuari i la policia local saben, en tot moment, si un vehicle està estacionat correctament i si excedeix el temps màxim permès.</p> <p>Els dos sistemes generen un conjunt d'informació (Bigdata), el qual permet analitzar les ocupacions dels punts CiD. Per tant, es proposa que un cop implementat el sistema s'analitzi l'ús dels punts CiD a fi de millorar l'eficiència del servei en cada punt. Aquesta eficiència pot ser la d'incrementar l'oferta en un punt, reduir l'horari de regulació en algun altre, etc.</p> <p>Alguns exemples són els següents:</p> <p>Ajuntament de Barcelona</p> <p>L'Ajuntament de Barcelona va iniciar un procés de substitució dels discs horaris de cartró que permetien aparcar durant mitja hora, per una aplicació digital i nova senyalització. A l'aplicació, s'hi poden registrar els propietaris de camions, furgonetes, vehicles de càrrega de dues places, i empreses que gestionin flotes.</p> <p>Funcionament del sistema: a l'arriba, el transportista marca el número de plaça i l'aplicació que té un sistema de geolocalització, comença el compte enrere de mitja hora. Si no es té smartphone, es pot utilitzar mitjançant SMS.</p>	



Font: Ajuntament de Barcelona

Ajuntament de Vic

Vic ha desenvolupat el sistema de les zones DUMA (distribució urbana de mercaderies i altres) de Vic. En aquests punts poden estacionar els vehicles que fan distribució urbana de mercaderies així com altres col·lectius acreditats com PMR o veïns de l'àmbit.

Aquestes zones d'estacionament estan regulades a través d'una App la qual permet obtenir un tiquet virtual que regula el temps d'estacionament en funció del tipus de col·lectiu i la zona. En funció del col·lectiu hi ha un temps màxim d'estacionament permès.



Font: Ajuntament de Vic

4. Zona d'actuació

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

Fase 2

7. Prioritat

Moderada

8. Cost (€)


- Aplicació adaptada a Castell-Platja d'Aro (3.000€)
- Instal·lació senyalització vertical (215€/ut x 23 ut = 4.945€)
- Difusió del sistema (2.500€)
- Seguiment (1.500€/any)

Total: 11.945 €

9. Responsable

Ajuntament de Castell – Platja d'Aro

10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament Castell-Platja d'Aro	MA1, MA2, MA3, MA4, MA5

DUM4		Facilitar la creació de punts d'entrega de proximitat o de sistemes d'autorecollida de mercaderies
1. Àmbit d'actuació		
Distribució Urbana de Mercaderies		
2. Objectius		
Garantir una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada, que permeti portar a terme les activitats econòmiques, fent-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat		
3. Descripció de l'actuació		
<p>El fort increment del e-commerce i la creixent generalització de les entregues a domicili amb servei de valor afegit de molts establiments ha contribuït al continu augment de les operacions B2C (Business to Client) amb el consegüent augment de la DUM i les seves conseqüències més visibles (trànsit, pol·lució, etc.). A demés, les característiques d'aquestes operacions impacten negativament en l'organització logística dels operadors de transport afectats (menys predicibles, major rapidesa de resposta, complexitat en l'organització de rutes i horaris, etc.), la qual cosa, encara que es tracti d'un clar benefici per l'usuari final, comporta una sèrie de problemes afegits, inexistents no fa gaire anys.</p> <p>Per tal de reduir l'impacte que genera l'e-commerce, i en general la distribució de mercaderies a domicili del petit i mitjà comerç, es proposa impulsar l'aparició de punts d'entrega de proximitat o sistemes d'autorecollida mercaderies que ofereixin flexibilitat al transportista i al consumidor.</p> <p>Algunes ubicacions possibles podrien ser les següents:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aparcaments (amb amplis horaris d'apertura) • Alguns equipaments públics <p>La proposta consisteix en que l'administració faci de facilitador de la iniciativa privada per possibilitar la implantació de sistemes d'autorecollida de mercaderies, assessorant sobre possibles punts d'ubicació i normativa, entre d'altres.</p>		
		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Castell – Platja d'Aro		

5. Documentació gràfica de referència		
--		
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Sense cost afegit</u> 		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Fase 1	Molt alta	Ajuntament de Castell – Platja d'Aro
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament Castell-Platja d'Aro		MA1, MA2, MA3, MA4, MA5


1.8. INFORMACIÓ, PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ

ED1		Educació per a la mobilitat i ús de l'espai públic en els centres educatius	
1. Àmbit d'actuació			
Informació, educació i sensibilització			
2. Objectius			
Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura			
3. Descripció de l'actuació			
<p>Amb l'objectiu d'educar als nens i les nenes en la mobilitat i l'ús de l'espai públic als centres educatius es proposa realitzar una xerrada en la que participin els alumnes de primària (cicle mitjà/superior) dinamitzada per un educador/a per reflexionar sobre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Importància de desplaçar-nos a peu • Beneficis en la salut i el medi ambient que ens aporta • La responsabilitat de cadascú de nosaltres en la cura del medi ambient • Foment de la mobilitat autònoma i sostenible • Las actituds cíviques, segures i responsables quan ens movem <p>Una vegada finalitzada la xerrada es proposa realitzar un passeig amb l'educador/a al voltant de l'escola per posar en pràctica allò que s'ha treballat a l'aula.</p>			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Castell – Platja d'Aro		Campanya a les escoles: 200€ per classe	
5. Documentació gràfica de referència			
--			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
Fase 1 i 2	Molta alta	Ajuntament de Castell – Platja d'Aro	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament Castell-Platja d'Aro		MA1, MA2, MA3, MA4, SV1, SV2, SV3	

ED2		Promoció dels desplaçaments a peu a partir de la creació del dia del vianant	
1. Àmbit d'actuació			
Informació, educació i sensibilització			
2. Objectius			
Reduir les problemàtiques de salut pública associades a les externalitats ambientals de la mobilitat promovent alhora la mobilitat activa.			
3. Descripció de l'actuació			
<p>Amb l'objectiu de promocionar els desplaçaments a peu entre la ciutadania de Castell –Platja d'Aro es proposa la creació del dia del vianants. Aquesta proposta consisteix en tallar el trànsit en alguns carrers del centre alguns dies de la setmana.</p> <p>Es tracta de talls temporals que pretenen dotar de més espai de passeig i oci a la ciutadania. Aquest tipus de mesura es va implementar en molts municipis durant la pandèmia del COVID i s'ha mantingut.</p> <p>Un possible eix on posar en marxa aquesta proposta seria el carrer _____ o el carrer _____. Inicialment es recomana efectuar aquest talls els diumenges, dia de menys activitat econòmica i comercial, i posteriorment també fer-ho en dissabte per a que aquesta mesura convisqui amb la resta d'activitats del municipi.</p>			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Castell – Platja d'Aro		Recursos propis de l'Ajuntament i de la policia local	
5. Documentació gràfica de referència			
--			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
Fase 1 i 2	Molta alta	Ajuntament de Castell – Platja d'Aro	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament de Castell - Platja d'Aro		MA1, MA2, MA3, MA4, SV1, SV2, SV3	

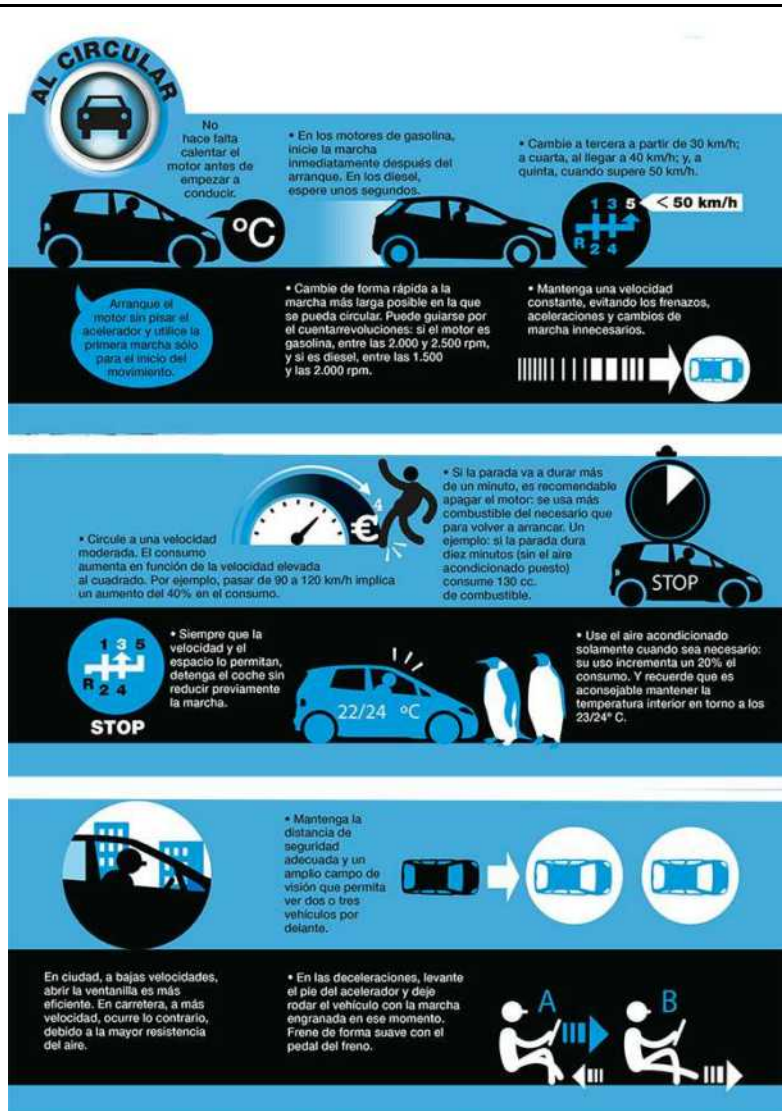
ED3 Pla d'impuls de vehicles més nets		
1. Àmbit d'actuació		
Informació, educació i sensibilització		
2. Objectius		
<p>Reduir les problemàtiques de salut pública associades a les externalitats ambientals de la mobilitat promovent alhora la mobilitat activa.</p> <p>Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura</p>		
3. Descripció de l'actuació		
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Actuacions per impulsar el canvi a vehicles més nets</u>: bonificacions en els impostos de circulació, tarifa municipal de l'aparcament diferent, establir un percentatge dels vehicles de la flota municipal que han de ser nets (Eco o Zero Emissions) en l'horitzó final del PMUS, etc. • <u>Creació d'una xarxa de punts de recàrrega elèctrica als aparcaments públics o privats de grans superfícies comercials</u>: instar a alguns centres comercials a adherir-s'hi, establir un sistema de monitoratge, etc. • <u>Promoure tècniques de conducció eficient</u>: difusió de bones pràctiques des de diferents organismes (públics i privats), programes de formació als serveis de l'Ajuntament, etc. • <u>Substitució progressiva dels vehicles municipals per altres més eficients</u>: en el moment de la compra d'un nou vehicle de la flota municipal, una de les característiques hauria de ser que el combustible fos menys contaminant (híbrid, elèctric, etc). • <u>Incorporar clàusules en els plecs de prescripcions tècniques per assegurar l'ús de vehicles nets de la flota de vehicles externalitzats</u>: incorporar en els plecs de condicions dels contractes de serveis municipals externalitzats amb la flota de vehicles, criteris per la incorporació i ús de vehicles elèctrics en el desenvolupament del seu servei. 		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Castell - Platja d'Aro	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Pla per a promoure el vehicle elèctric</u>: 10.000€ 	
5. Documentació gràfica de referència		
--		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable

Fase 1 i 2	Baixa	Ajuntament de Castell - Platja d'Aro
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament de Castell - Platja d'Aro		MA1, MA2, MA3, MA4, MA5

ED4 Participació a la setmana de la mobilitat sostenible	
1. Àmbit d'actuació	
Informació, educació i sensibilització	
2. Objectius	
Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura	
3. Descripció de l'actuació	
<p>Es proposa participar en la realització de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura que té lloc cada any durant el mes de setembre.</p> <p>Així mateix, es proposa incorporar una visió holística, i realitzi una visió de la mobilitat sostenible tenint en compte les seves externalitats (consum de sòl, contaminació acústica, contaminació atmosfèrica i consum energètic...).</p> <p>Aprofitar la Setmana Europea de la Mobilitat sostenible per:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informar del concepte del PMUS i les accions a realitzar • Difondre totes les actuacions desenvolupades i els resultats i disposar de recepció sobre l'acceptació de les accions iniciades • Generar debats públics de temes d'interès per involucrar a la població o entitats socials • Realitzar accions puntuals de difusió de nous serveis o infraestructures. 	
	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Castell - Platja d'Aro	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Activitats de difusió i participació:</u> 5.000€
5. Documentació gràfica de referència	

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Fase 1 i 2	Molt alta	Ajuntament de Castell – Platja d'Aro
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament Castell-Platja d'Aro Fons europeus	MA1, MA2, MA3, MA4, MA5	

ED5	Promoure les tècniques de conducció eficient
1. Àmbit d'actuació	
Informació, educació i sensibilització	
2. Objectius	
Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura	
3. Descripció de l'actuació	
<p>Amb l'objectiu de reduir la contaminació es proposa impulsar una estratègia per a difondre la conducció eficient que abasti:</p> <ul style="list-style-type: none">• Difusió de bones pràctiques des de diferents organismes (públics i privats)• Programes de formació als serveis de l'Ajuntament <p>Seria interessant especialment realitzar cursos de conducció eficient entre aquells treballadors/es de l'administració municipal que comptin amb una major mobilitat associada a la seva jornada laboral, així com exigir la realització d'un programa de formació en relació a la conducció eficient en aquells serveis externalitzats (almenys en aquells que comportin una major mobilitat associada)</p> <p style="text-align: center;">Claus per a la conducció eficient</p>	



Font : DGT

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Castell – Platja d'Aro		<ul style="list-style-type: none"> <u>Curs de conducció eficient</u>: 125€ per persona 	
5. Documentació gràfica de referència			
-			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
Fase 1 i 2	Molt alta	Ajuntament de Castell – Platja d'Aro	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
		MA1, MA2, MA3, MA4, SV1, SV2, SV3	

1.9. GESTIÓ DE LA MOBILITAT

GM1		Adaptació de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles	
1. Àmbit d'actuació			
Gestió de la Mobilitat			
2. Objectius			
<p>Reduir les problemàtiques de salut pública associades a les externalitats ambientals de la mobilitat promovent alhora la mobilitat activa.</p> <p>Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura</p>			
3. Descripció de l'actuació			
<p>Les ordenances o reglaments municipals relacionats amb la mobilitat representen un conjunt de documents normatius amb una visió particular amb l'objectiu de resoldre les necessitats específiques: reglament de circulació, reglament de soroll, infraccions a la via pública, reglament de convivència, etc.</p> <p>No disposen d'una visió integrada dintre de les necessitats urbanístiques o orientades sota unes mateixes directrius. Aquesta eina es necessària per aconseguir un canvi d'hàbits progressiu en l'ús de l'espai públic de mobilitat, tant per generar una població més saludable i sostenible, com per reduir accidents i costos individuals i socials molt elevats.</p> <p>De manera que es proposa la redacció d'una ordenança que integri el conjunt de modes de transport, inclosos aquells que no estan considerats actualment en l'ordenança. Per tant, l'ordenança deuria integrar els següents aspectes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Vianants ○ Bicicletes i VMP ○ Vehicles especials ○ Reglament de viatgers de bus ○ Gestió de mercaderies ○ Circulació i aparcament de vehicles <p>Totes aquestes ordenances han d'estar estructurades en un únic document, i una ordenança fiscal associada, relativa a taxes, tarifes o sancions, sotmès a revisió periòdica, segons es determini en els protocols de seguiment.</p>			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Castell – Platja d'Aro		<ul style="list-style-type: none"> • <u>Assistència tècnica per a la redacció de l'ordenança</u>: 10.000€ 	
5. Documentació gràfica de referència			
-			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE CASTELL D'ARO, PLATJA D'ARO I S'AGARÓ 2024-2030

DOCUMENT III. PLÀNOLS (Diagnosi i propostes)



Juny 2023



Ajuntament de
Castell-Platja d'Aro



CRÈDITS

Direcció facultativa

Jordi Espriu
Cap de l'Àrea d'Acció Territorial i Medi Ambient
Ajuntament de Castell – Platja d'Aro

Equip redactor

MCRIT SL

ÍNDEX

DIAGNOSI

2.5.1.- Equipaments

4.1.1.- Xarxa principal de vianants

4.1.2.- Xarxa de vianants. Amplada de voreres (1).

4.1.2.- Xarxa de vianants. Amplada de voreres a la xarxa principal de vianants (2).

4.1.3.- Morfologia del terreny. Pendants (1).

4.1.3.- Morfologia del terreny. Pendants a la xarxa principal de vianants (2).

4.1.4.- Xarxa de vianants. Accessibilitat en els encreuaments de la xarxa principal de vianants.

4.2.1.- Xarxa de bicicleta.

4.2.3.- Xarxa de bicicleta. Codificació de l'inventari.

4.2.4.- Xarxa de bicicleta. Aparcament i cobertura a 100m.

4.3.1.- Xarxa de transport públic. Autobús urbà.

4.3.2.- Xarxa de transport públic. Accessibilitat a les parades del bus urbà.

4.3.3.- Xarxa de transport públic. Autobús interurbà.

4.3.4.- Xarxa de transport públic. Accessibilitat a les parades del bus interurbà.

4.4.1.- Xarxa del vehicle privat. Jerarquia viària.

4.4.2.- Xarxa del vehicle privat. Tipologia d'interseccions.

4.4.3.- Xarxa del vehicle privat. Sentits de circulació de la xarxa primària i secundària distribuïdora (1).

4.4.3.- Xarxa del vehicle privat. Sentits de circulació de la xarxa urbana (2).

4.4.4.- Xarxa del vehicle privat. Intensitat mitjana diària dels punts d'aforament.

4.4.5.- Xarxa del vehicle privat. Grau de saturació dels punt d'aforament.

5.1.1.- Aparcament. Oferta i regulació de les places d'estacionament en calçada.

5.1.2.- Aparcament. Oferta d'estacionament en zona blava.

5.1.3.- Aparcament. Oferta d'estacionament en càrrega i descàrrega.

5.1.4.- Aparcament. Oferta d'estacionament fora de calçada. Regulació (1).

5.1.4.- Aparcament. Oferta d'estacionament fora de calçada. Urbanització (2).

P1.- Proposta d'ampliació voreres xarxa principal de vianants

P2.- Proposta d'ampliació carrers amb prioritat pel vianant

P3.- Proposta d'accessibilitat a la xarxa principal de vianants



P4.- Proposta d'ampliació de les voreres de la Zona de prioritat pels vianants i la Zona 30

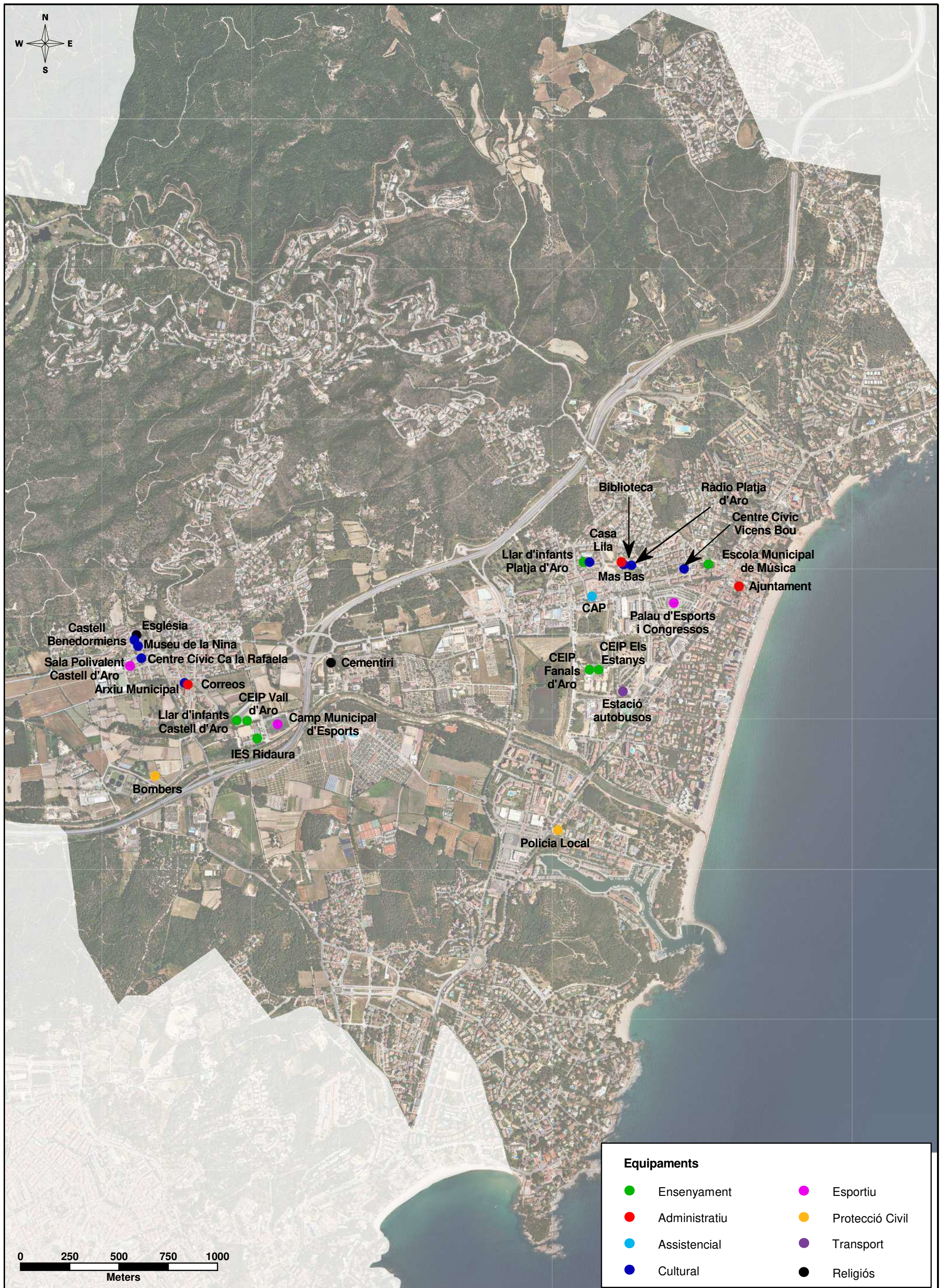
P5.- Proposta xarxa ciclable

P6.- Proposta aparcament bicicleta

P7.- Proposta noves bosses d'aparcament

P8.- Proposta places d'aparcament zona blava

P9.- Proposta noves places de càrrega i descàrrega



Equipaments	
●	Ensenyament
●	Administratiu
●	Assistencial
●	Cultural
●	Esportiu
●	Protecció Civil
●	Transport
●	Religiós



Títol de l'estudi: **PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO**

Títol del plànol: **EQUIPAMENTS**

Data:
DESEMBRE 2021

2.5.1
1 de 1



— Xarxa principal de vianants



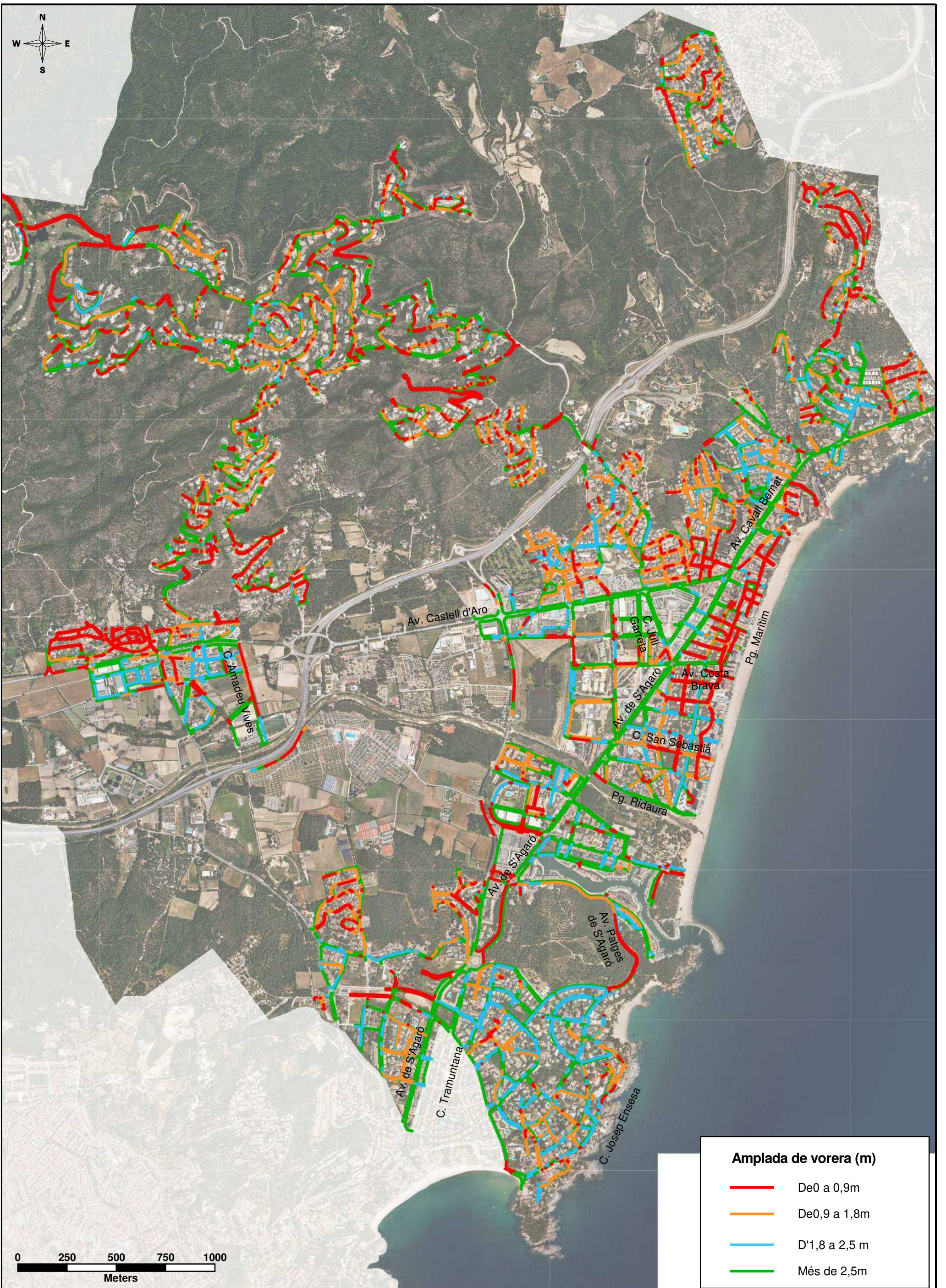
Títol de l'estudi: **PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO**

Títol del plànol: **XARXA DE VIANANTS**
Xarxa principal de vianants

Data:

DESEMBRE 2021

4.1.1



Amplada de vorera (m)

- De 0 a 0,9m
- De 0,9 a 1,8m
- D'1,8 a 2,5 m
- Més de 2,5m



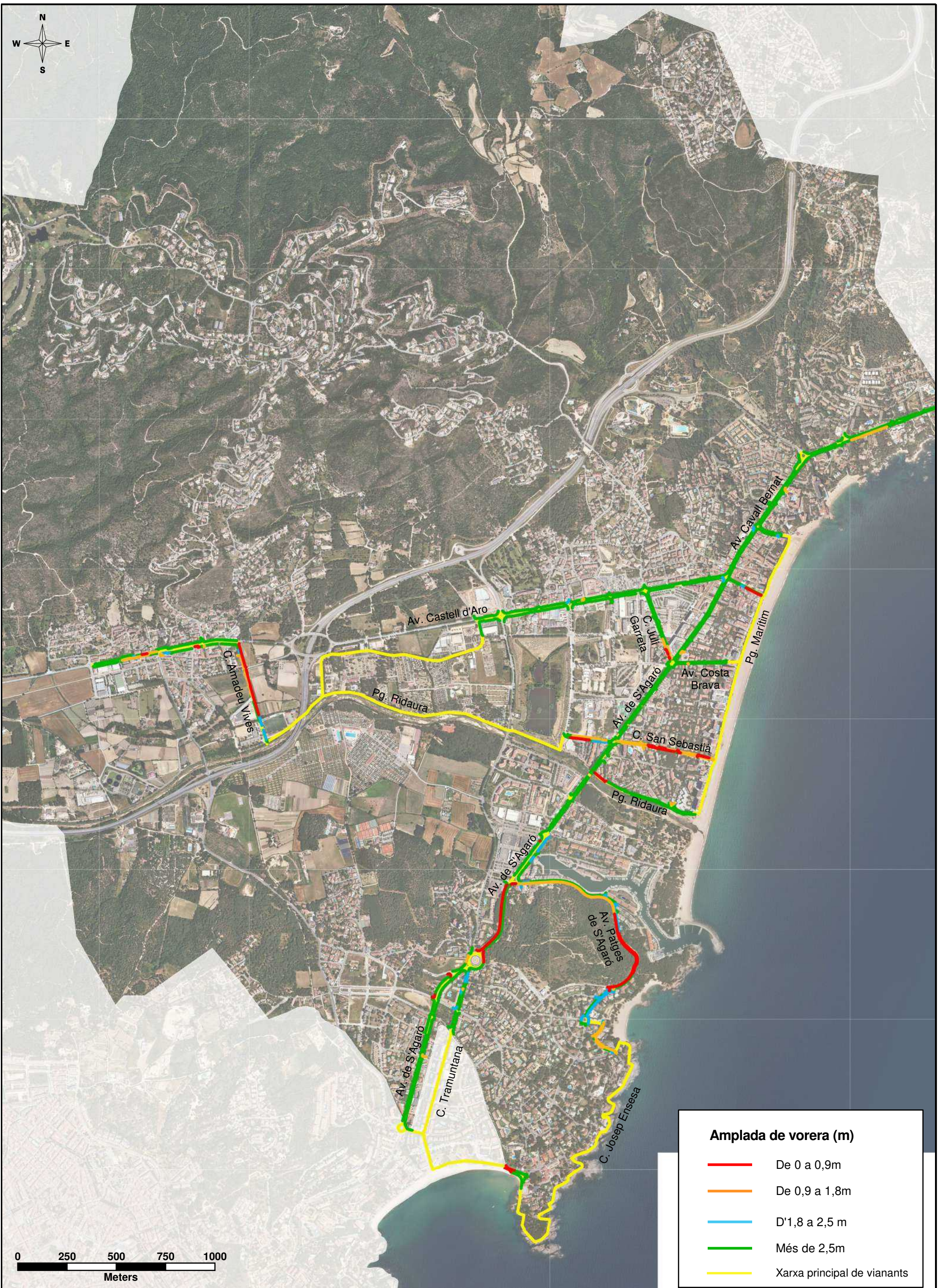
Títol de l'estudi: **PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO**

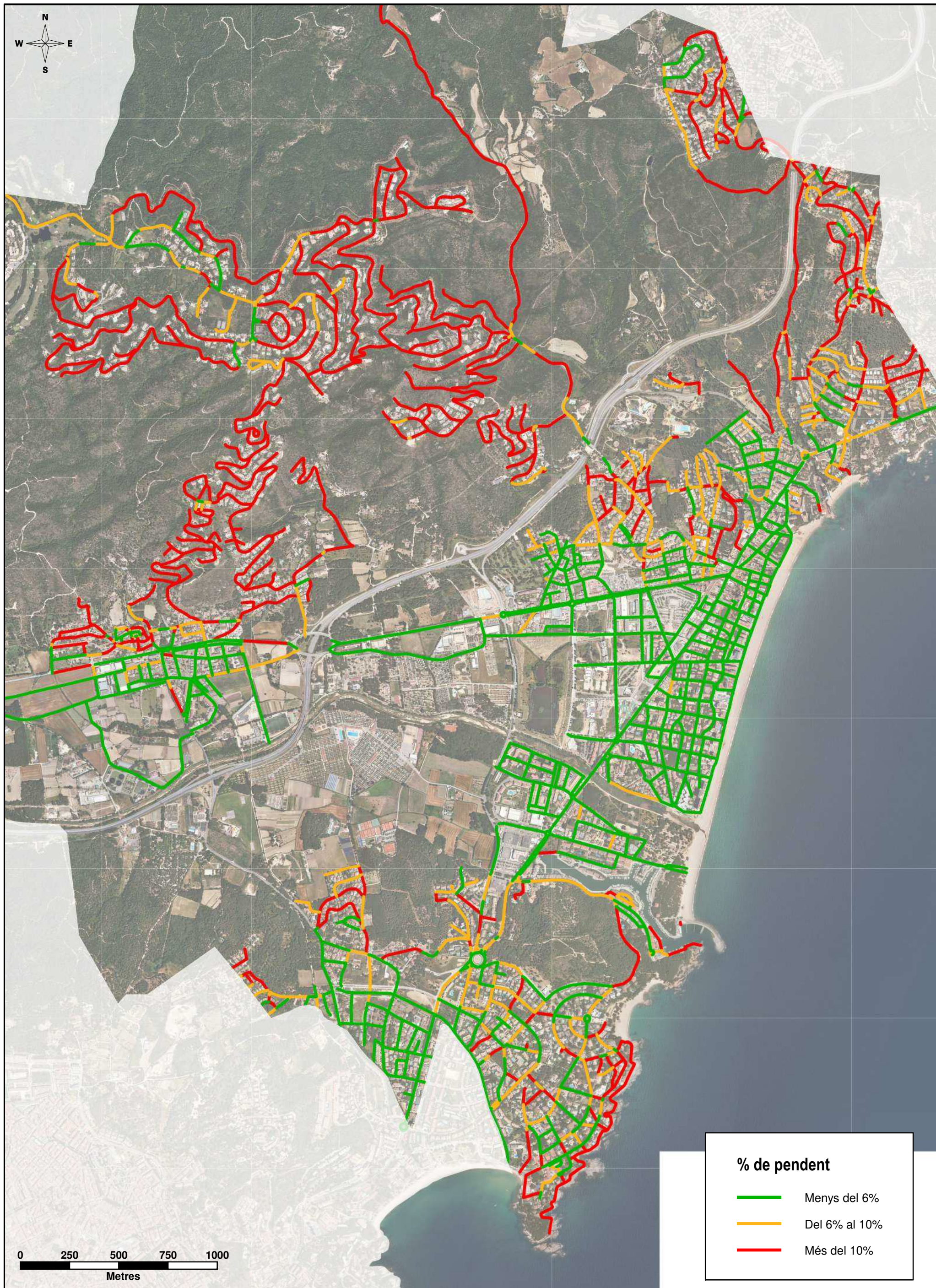
Data:
DESEMBRE 2021

4.1.2



Títol del plànol: **XARXA DE VIANANTS**
Amplada de les voreres





% de pendent

- Menys del 6%
- Del 6% al 10%
- Més del 10%

0 250 500 750 1000
Metres



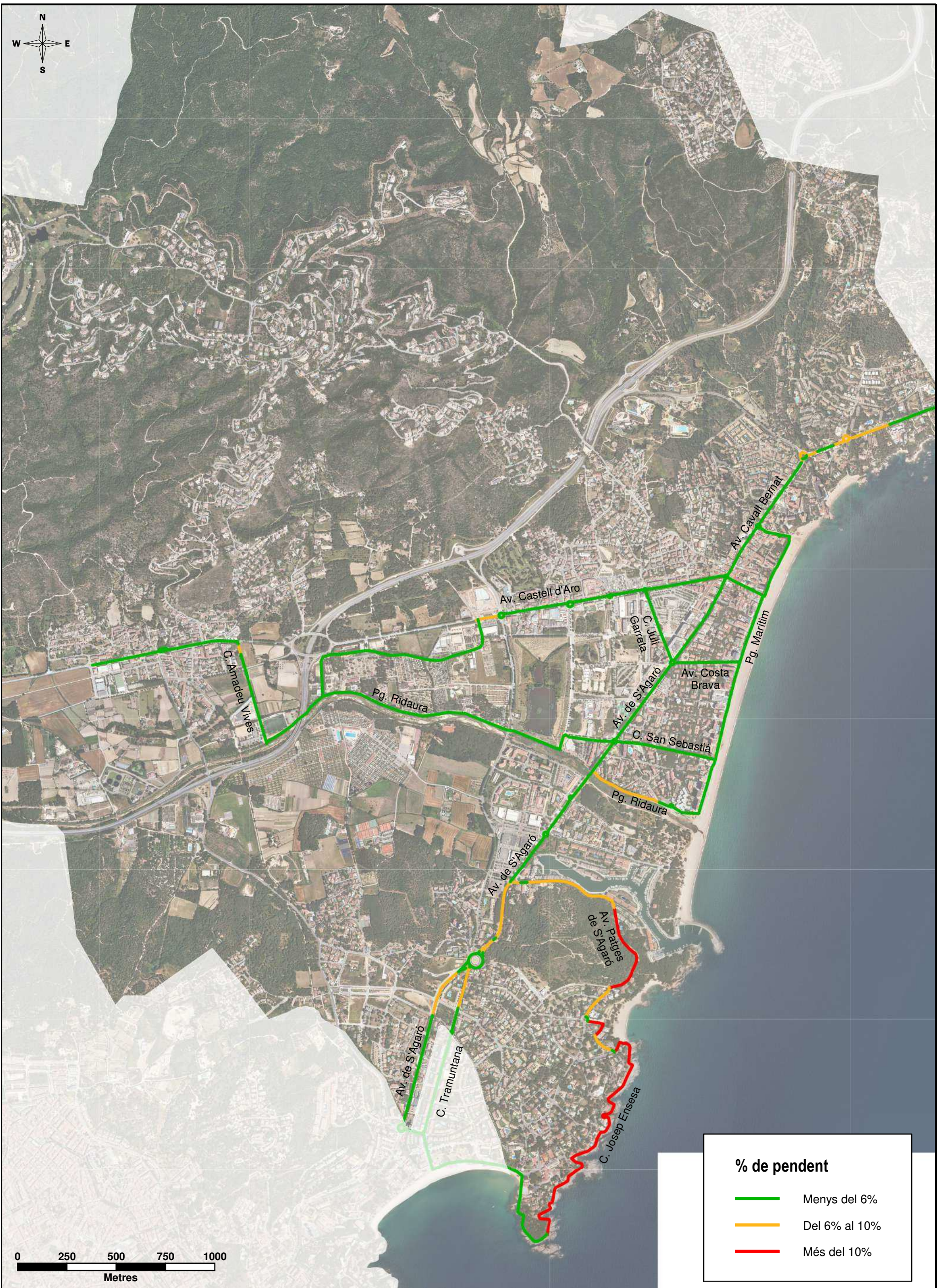
Títol de l'estudi: **PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO**

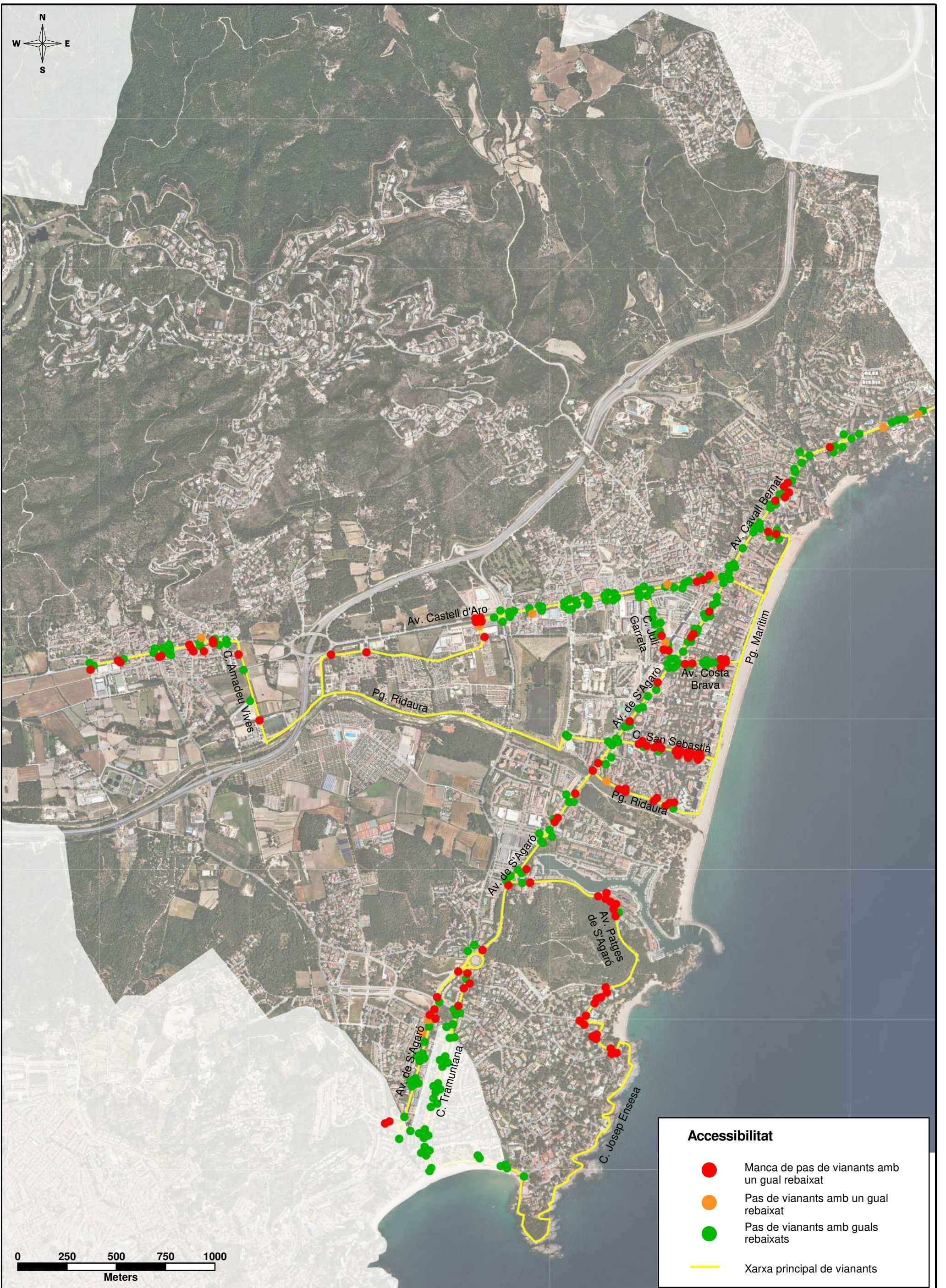
Data:
DESEMBRE 2021

4.1.3



Títol del plànol: MORFOLOGIA DEL TERRENY
Pendents





Accessibilitat

- Manca de pas de vianants amb un gual rebaixat
- Pas de vianants amb un gual rebaixat
- Pas de vianants amb guals rebaixats
- Xarxa principal de vianants



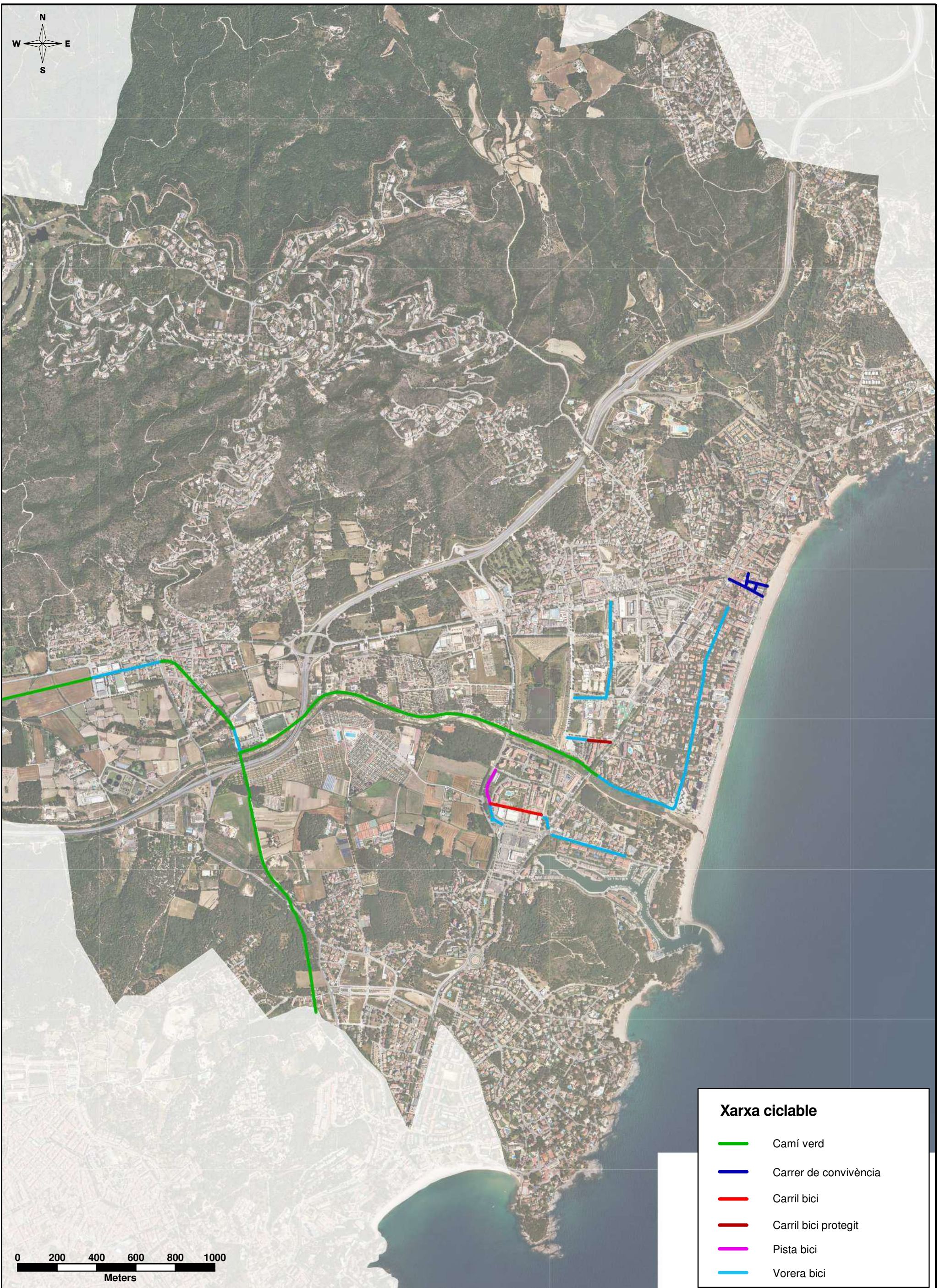
Títol de l'estudi: **PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO**

Data:
DESEMBRE 2021

4.1.4



Títol del plànol: **XARXA DE VIANANTS**
Accessibilitat a la xarxa principal de vianants



Xarxa ciclable	
	Camí verd
	Carrer de convivència
	Carril bici
	Carril bici protegit
	Pista bici
	Vorera bici

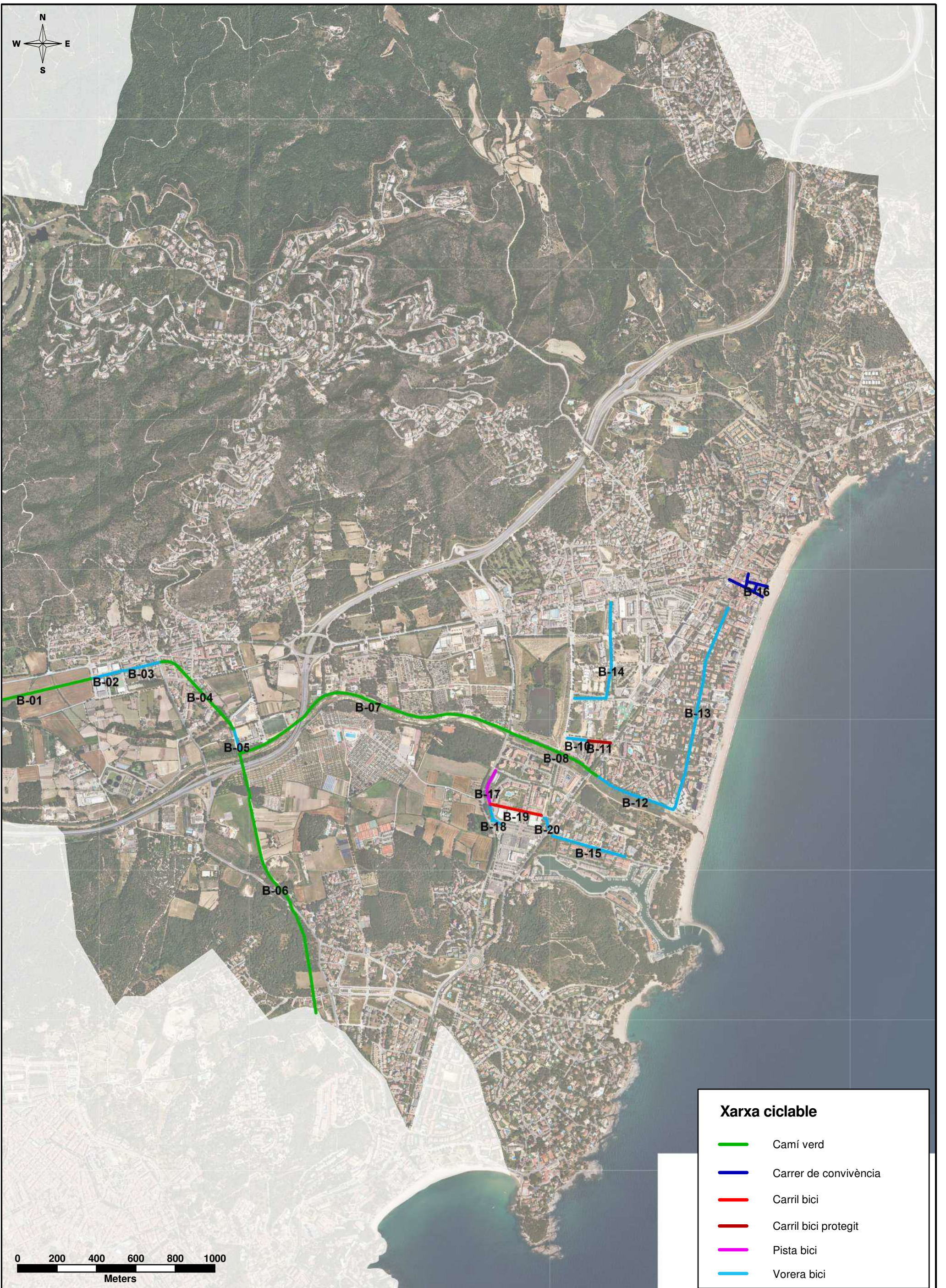


Títol de l'estudi: **PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO**

Títol del plànol: **XARXA DE BICICLETES**
Xarxa ciclable

Data:
DESEMBRE 2021

4.2.1



Xarxa ciclable	
	Camí verd
	Carrer de convivència
	Carril bici
	Carril bici protegit
	Pista bici
	Vorera bici



Títol de l'estudi: **PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO**

Data:

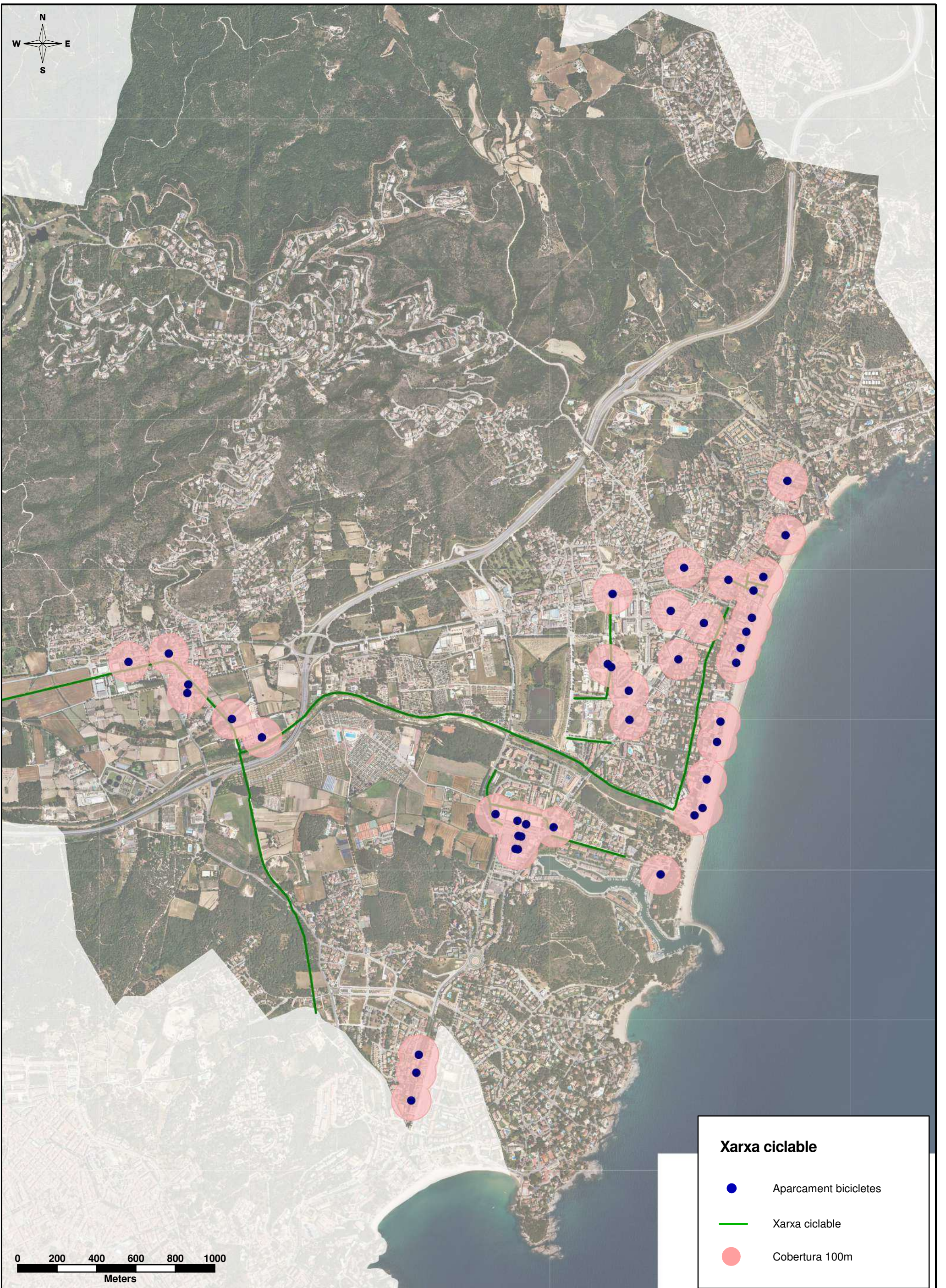
DESEMBRE 2021

4.2.2



Títol del plànol: XARXA DE BICICLETES

Xarxa ciclable. Codi inventari



Xarxa ciclable

- Aparcament bicicletes
- Xarxa ciclable
- Cobertura 100m



Ajuntament de
Castell-Platja d'Aro



Mcrit
Multicriteria Planning

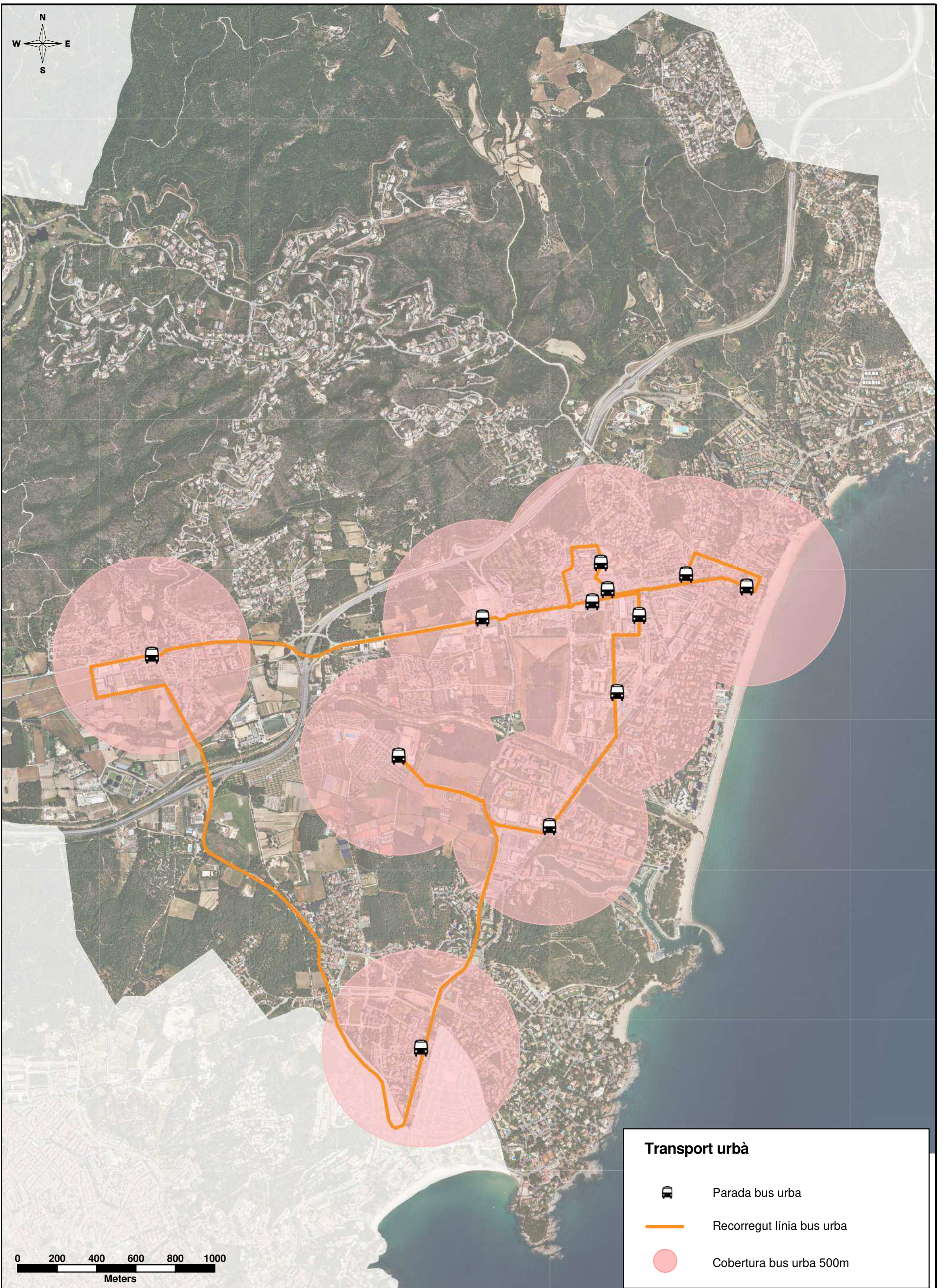
Títol de l'estudi: **PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO**

Títol del plànol: **XARXA DE BICICLETES**
Aparcament nicycle i cobertura 100 metres




Data:
DESEMBRE 2021

4.2.3

1 de 1



Transport urbà

-  Parada bus urba
-  Recorregut línia bus urba
-  Cobertura bus urba 500m



Ajuntament de
Castell-Platja d'Aro



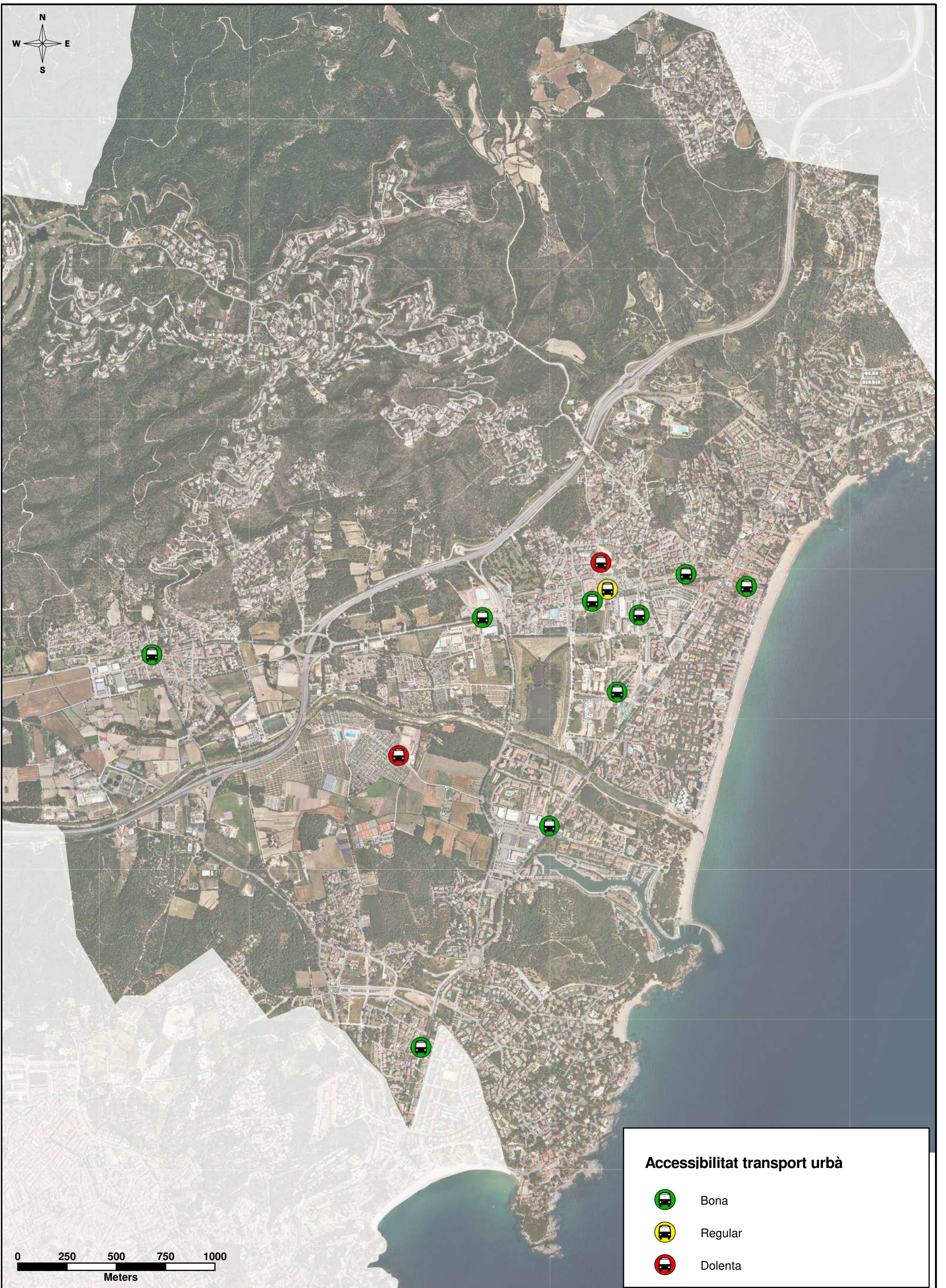
Títol de l'estudi: **PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO**

Títol del plànol: XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU
Xarxa de bus urbà

Data:
DESEMBRE 2021




4.3.1

1 de 1



0 250 500 750 1000
Meters

Accessibilitat transport urbà

-  Bona
-  Regular
-  Dolenta



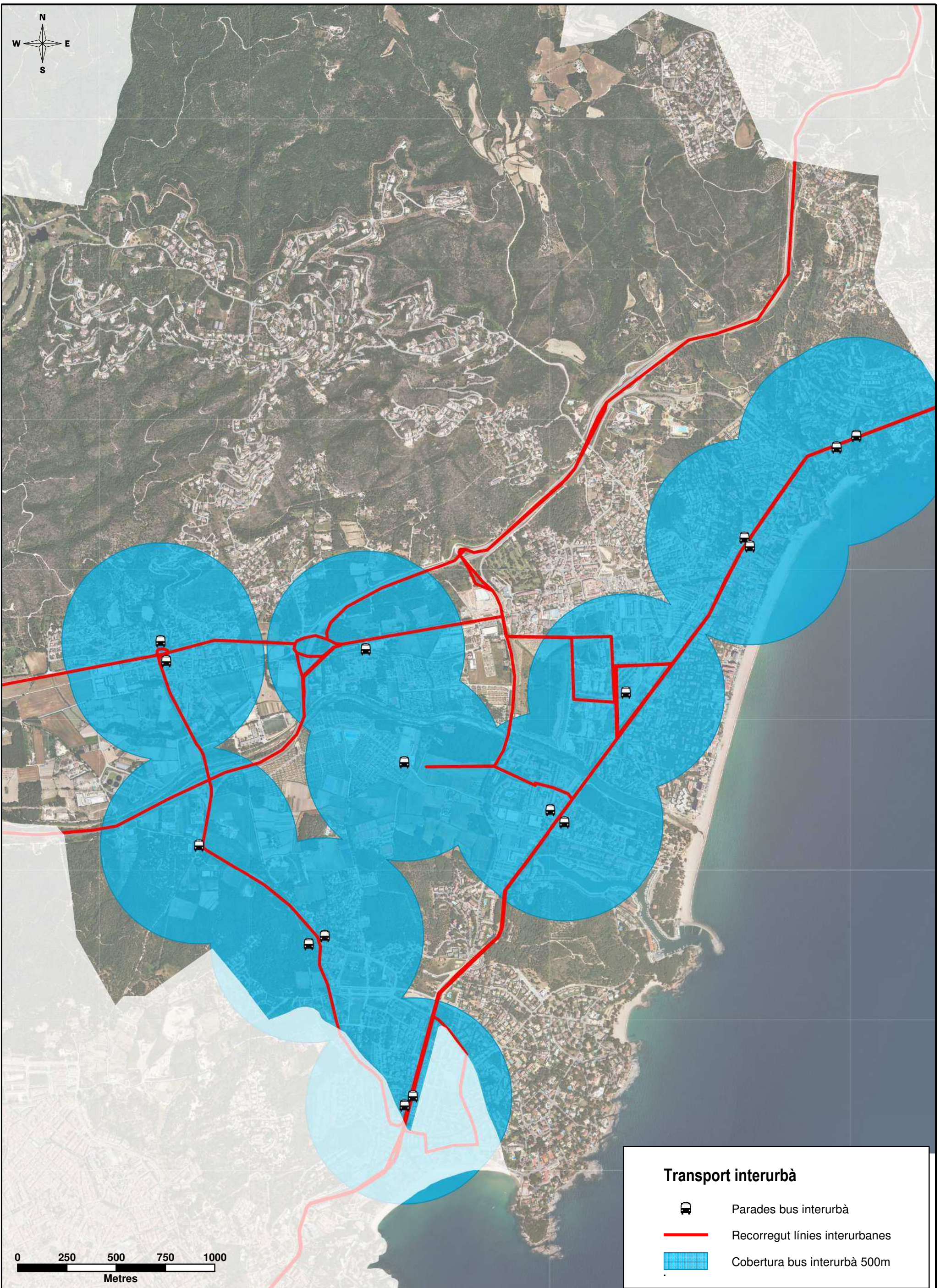
Títol de l'estudi: **PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO**

Títol del plànol: **XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU**
Accessibilitat a les parades dels bus urbà




Data:

DESEMBRE 2021

4.3.2



Transport interurbà

-  Parades bus interurbà
-  Recorregut línies interurbanes
-  Cobertura bus interurbà 500m

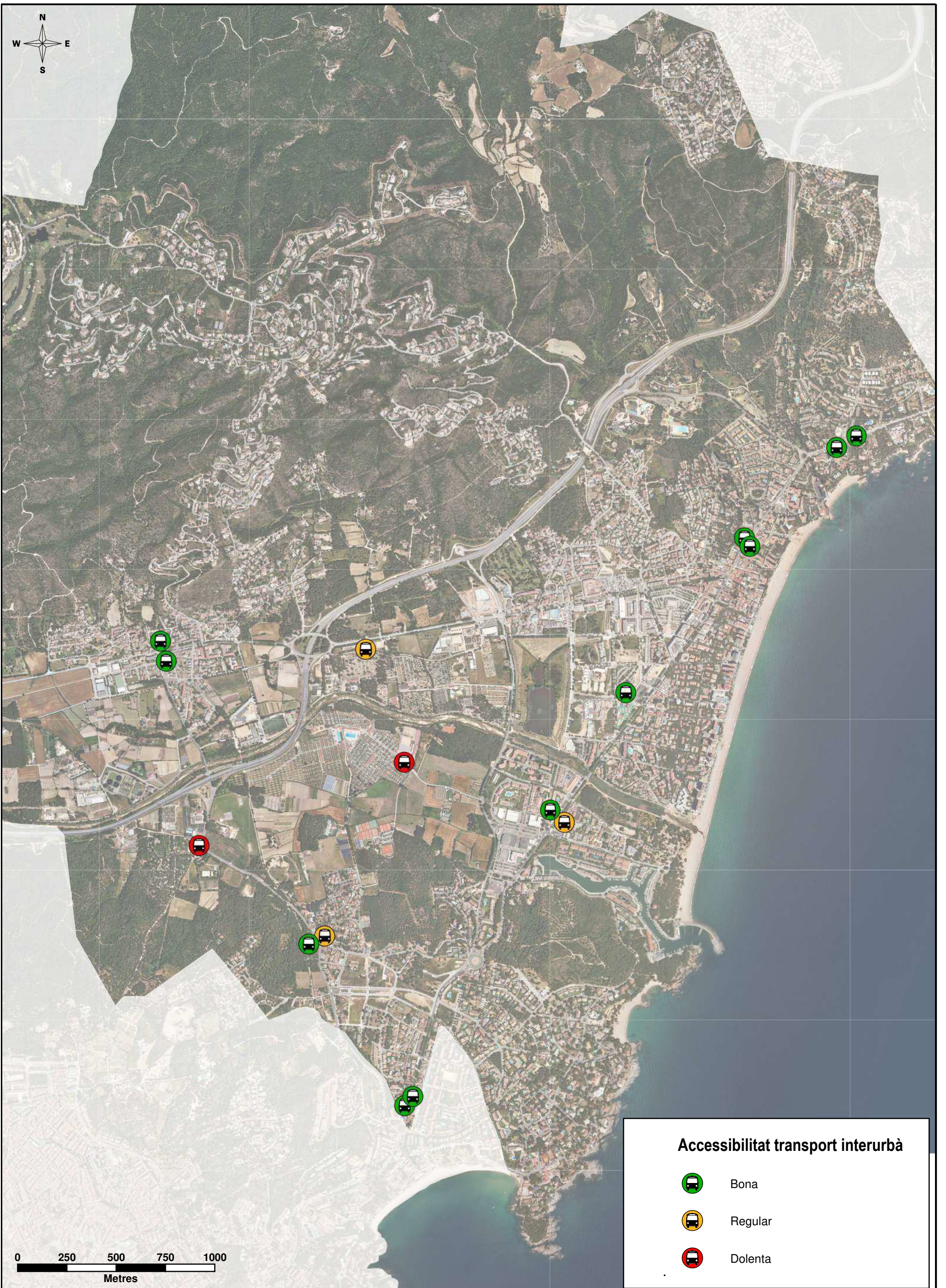


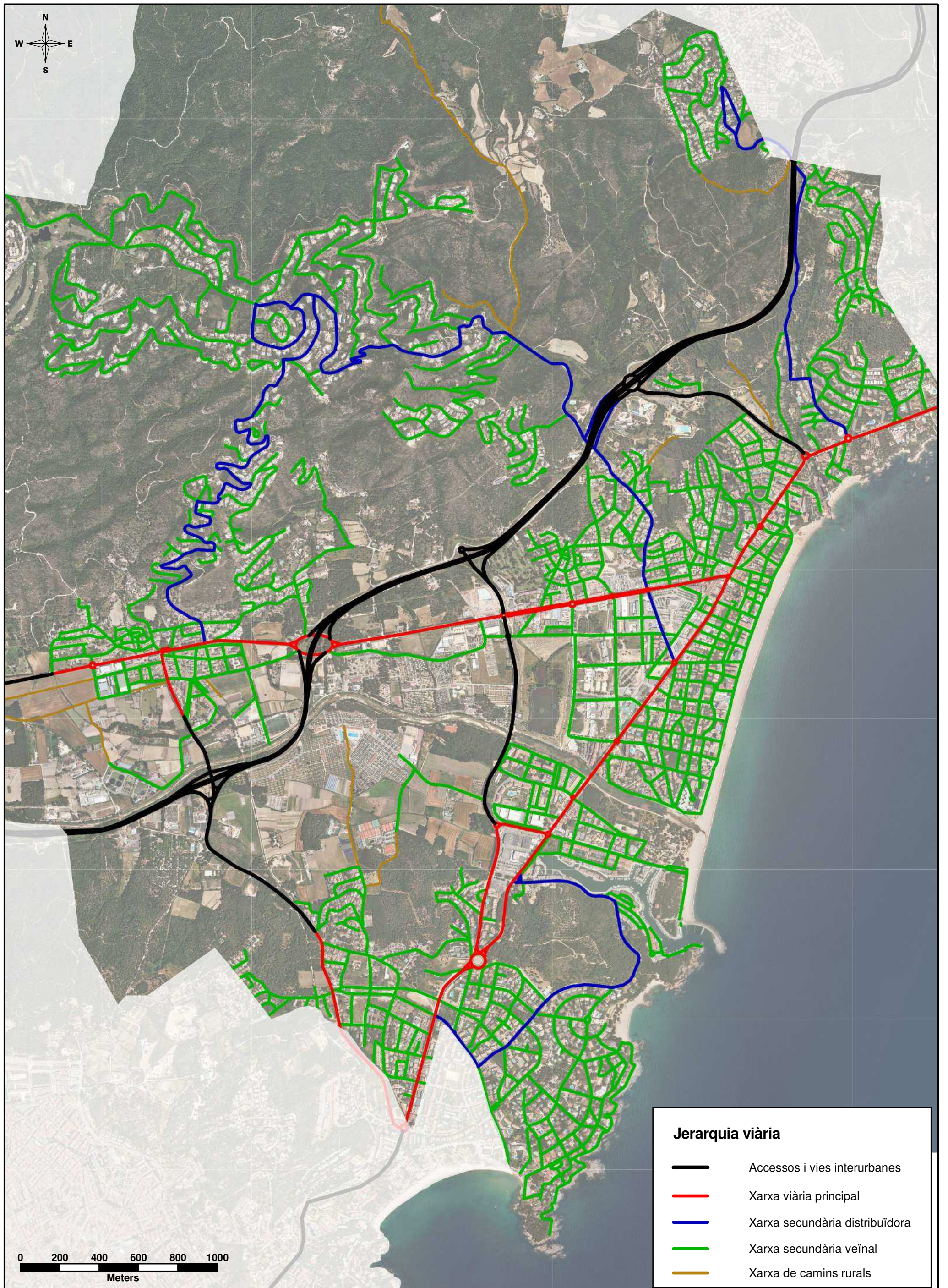
Títol de l'estudi: **PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO**






Títol del plànol: **XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU**
 Accessibilitat parades dels bus interurbà

Data:
 DESEMBRE 2021

4.3.4





Jerarquia viària	
	Accessos i vies interurbanes
	Xarxa viària principal
	Xarxa secundària distribuïdora
	Xarxa secundària veïnal
	Xarxa de camins rurals

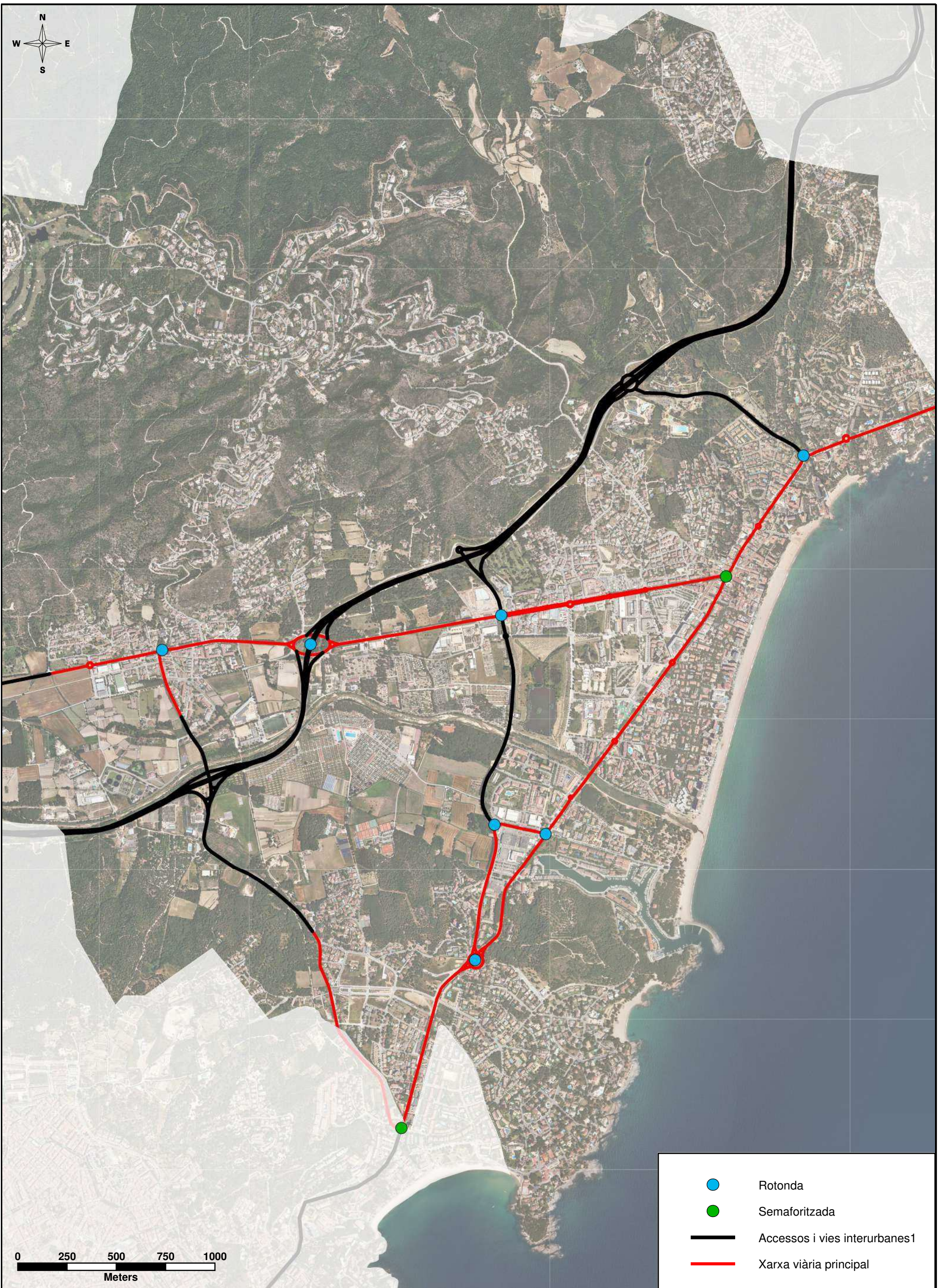






Títol de l'estudi: **PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO**

Títol del plànol: **XARXA DE VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT**
Jerarquia viària

Data:
DESEMBRE 2021

4.4.1



	Rotonda
	Semaforitzada
	Accessos i vies interurbanes1
	Xarxa viària principal



Títol de l'estudi: **PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO**

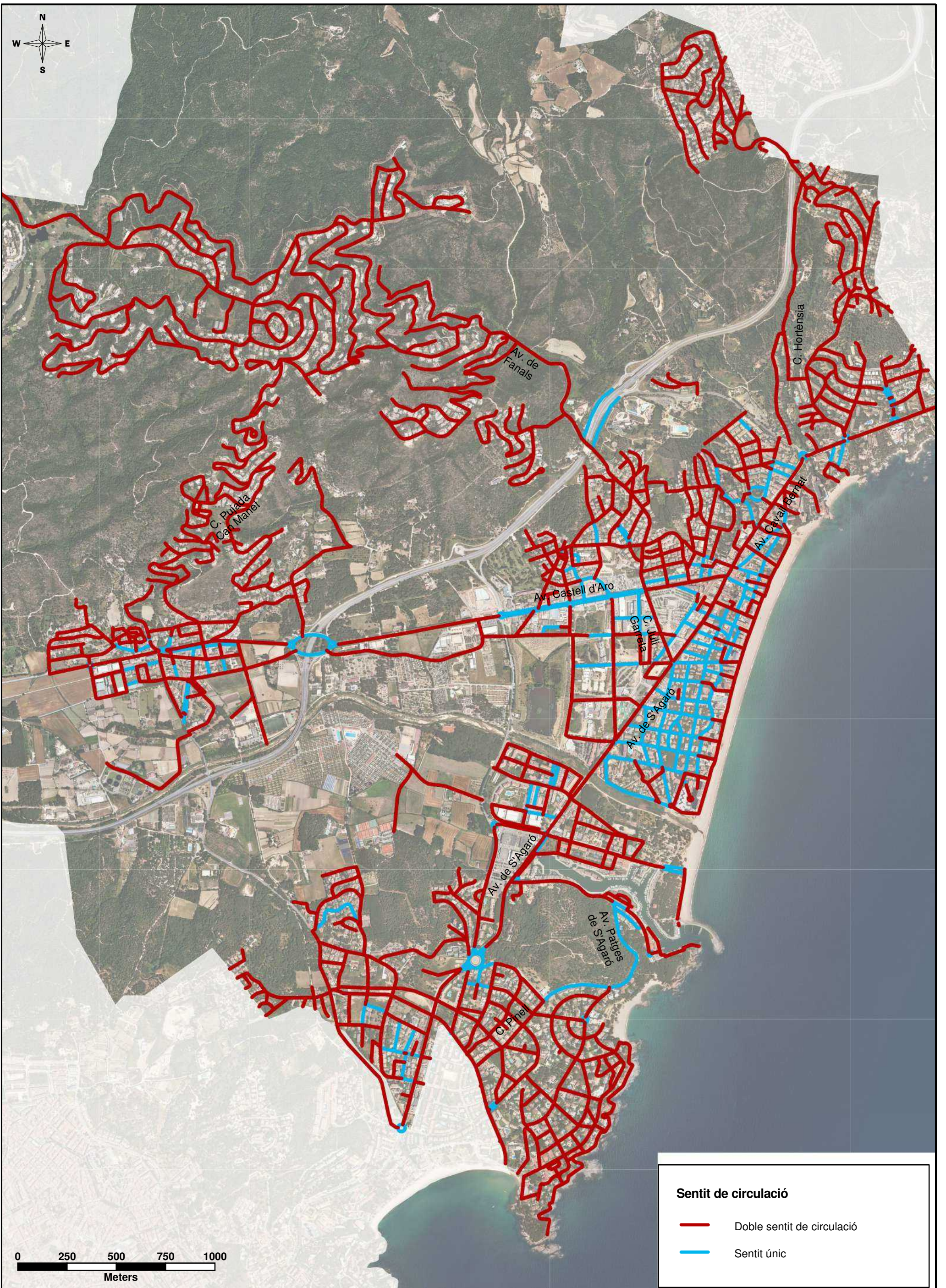
Títol del plànol: **XARXA DE VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT**

Tipologia d'interseccions de la xarxa viària principal

Data:

DESEMBRE 2021

4.4.2



Títol de l'estudi: **PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO**

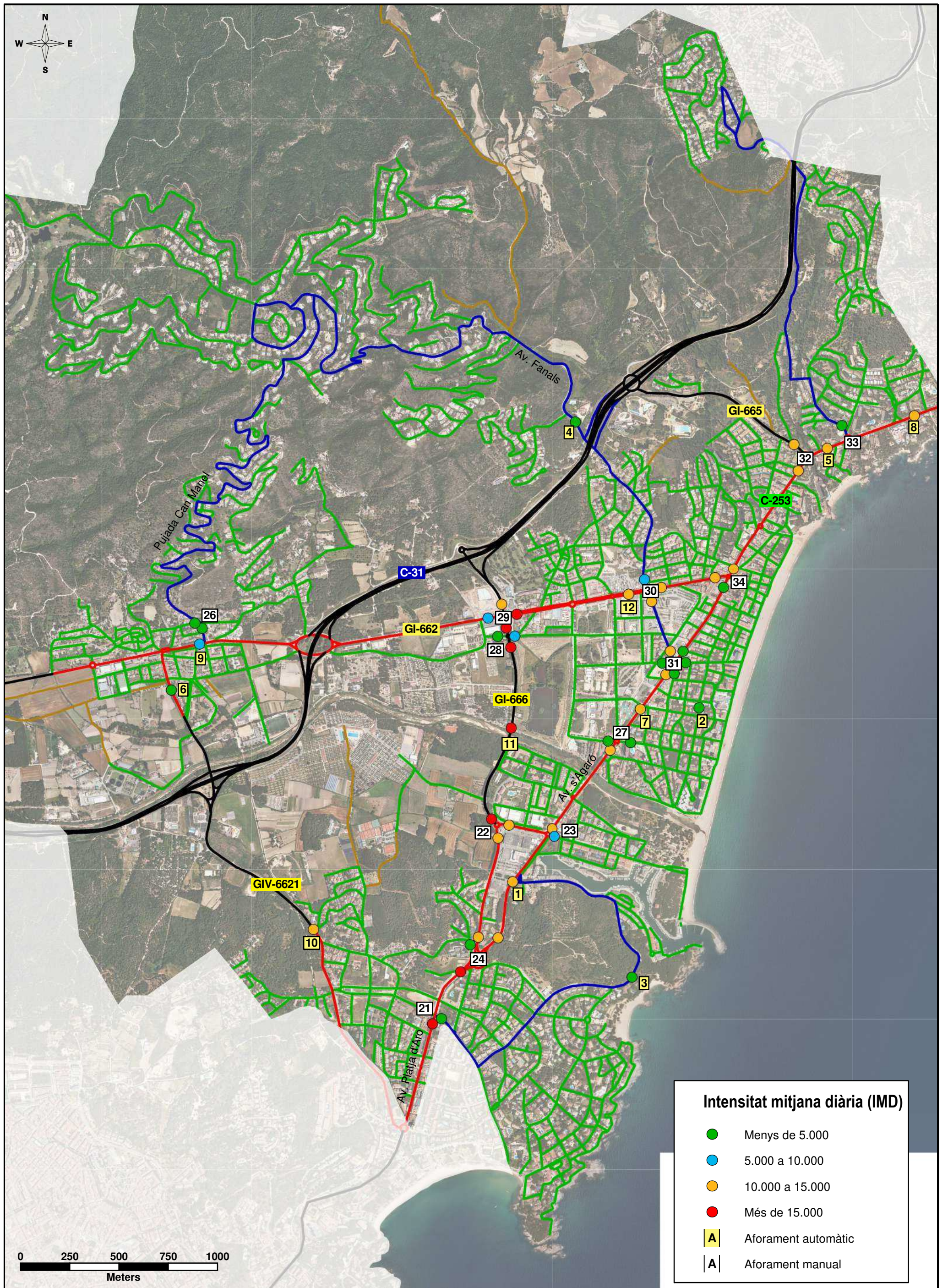
Títol del plànol: **XARXA DE VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT**

Sentits de circulació a la xarxa urbana

Data:

DESEMBRE 2021

4.4.3



Títol de l'estudi: **PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO**

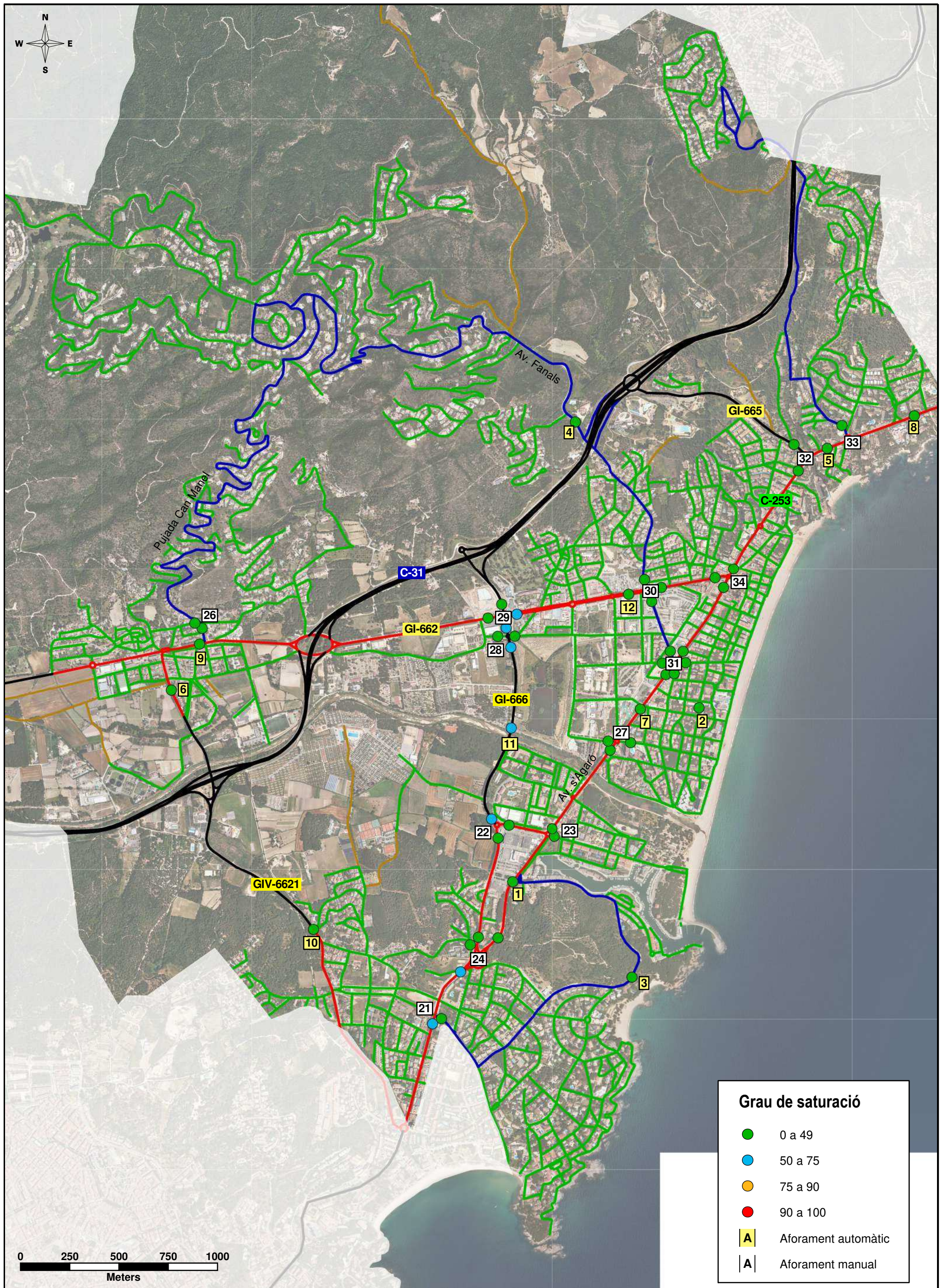
Títol del plànol: **XARXA DE VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT**

Intensitat mitjana diària dels punts aforats

Data:

DESEMBRE 2021

4.4.4



Grau de saturació	
●	0 a 49
●	50 a 75
●	75 a 90
●	90 a 100
A	Aforament automàtic
A	Aforament manual



Títol de l'estudi: **PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO**

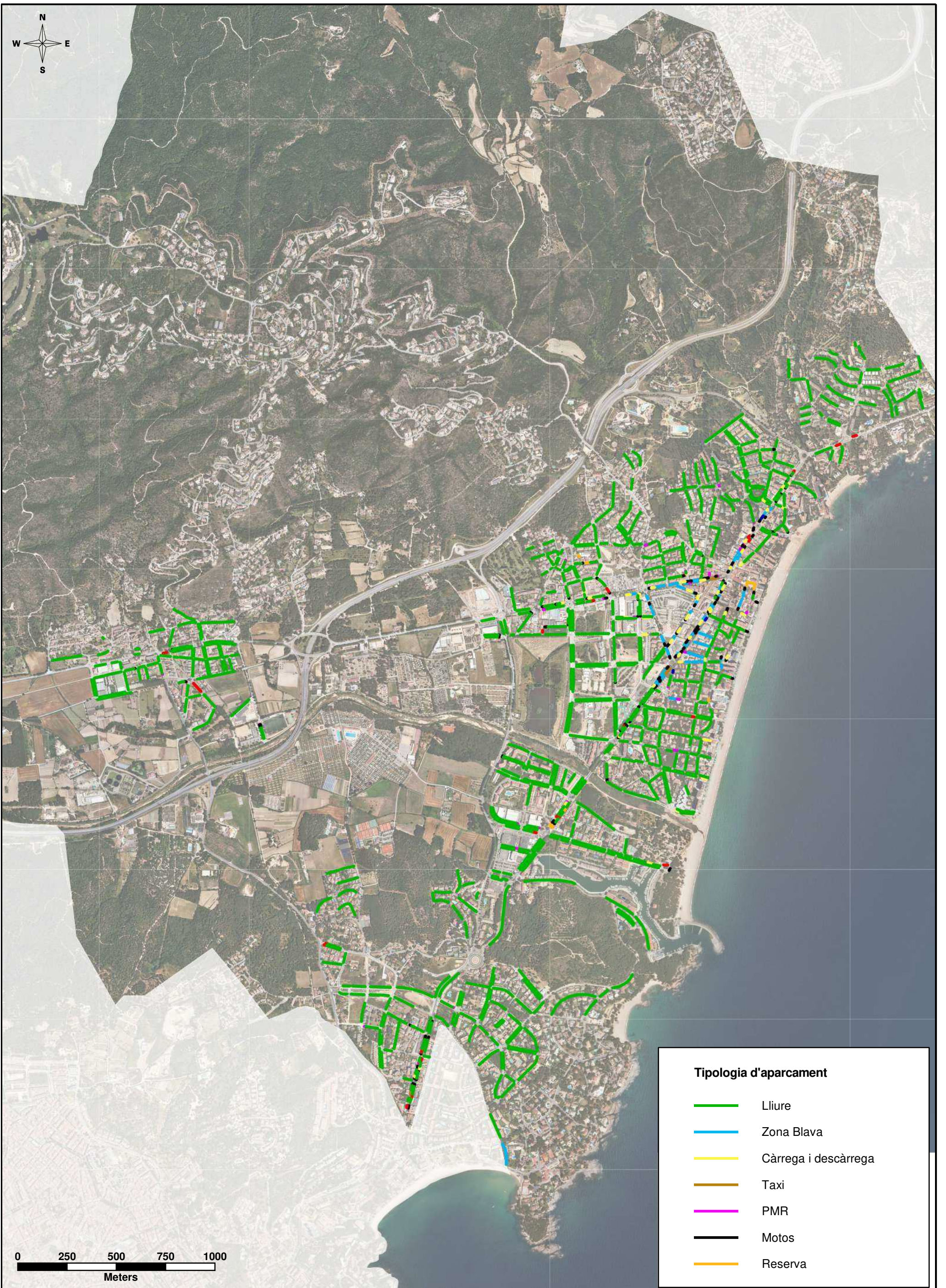
Títol del plànol: **XARXA DE VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT**

Grau de saturació

Data:

DESEMBRE 2021

4.4.5



Tipologia d'aparcament	
	Lliure
	Zona Blava
	Càrrega i descàrrega
	Taxi
	PMR
	Motos
	Reserva



Títol de l'estudi: **PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO**

Data:

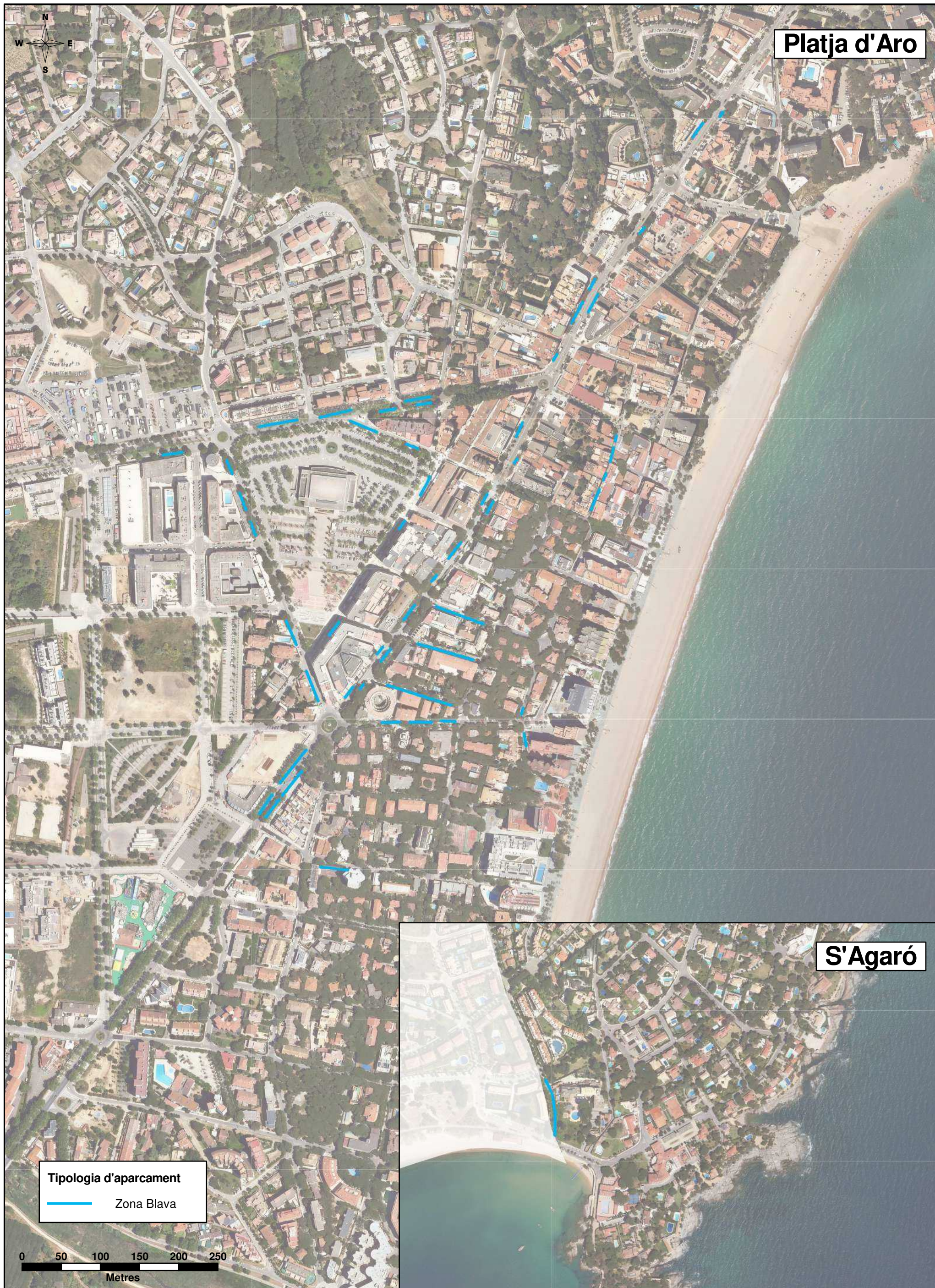
DESEMBRE 2021

5.1.1



Títol del plànol: **APARCAMENT**

Oferta i regulació de les places d'estacionament en calçada



Platja d'Aro

S'Agaró

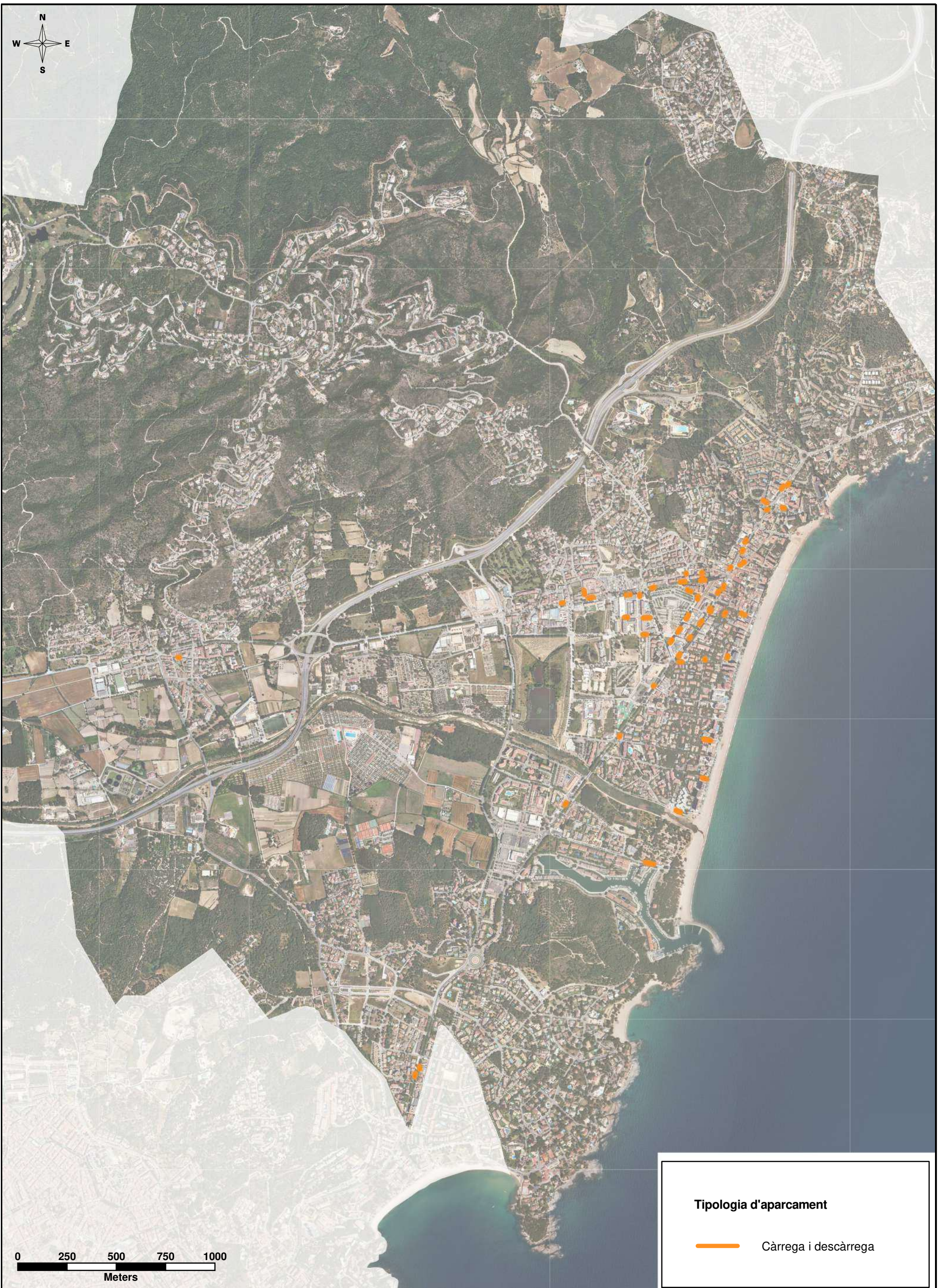


Títol de l'estudi: **PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO**

Títol del plànol: **APARCAMENT**
Places d'aparcament regulades com a Zona Blava

Data:
DESEMBRE 2021

5.1.2



Tipologia d'aparcament

- Càrrega i descàrrega



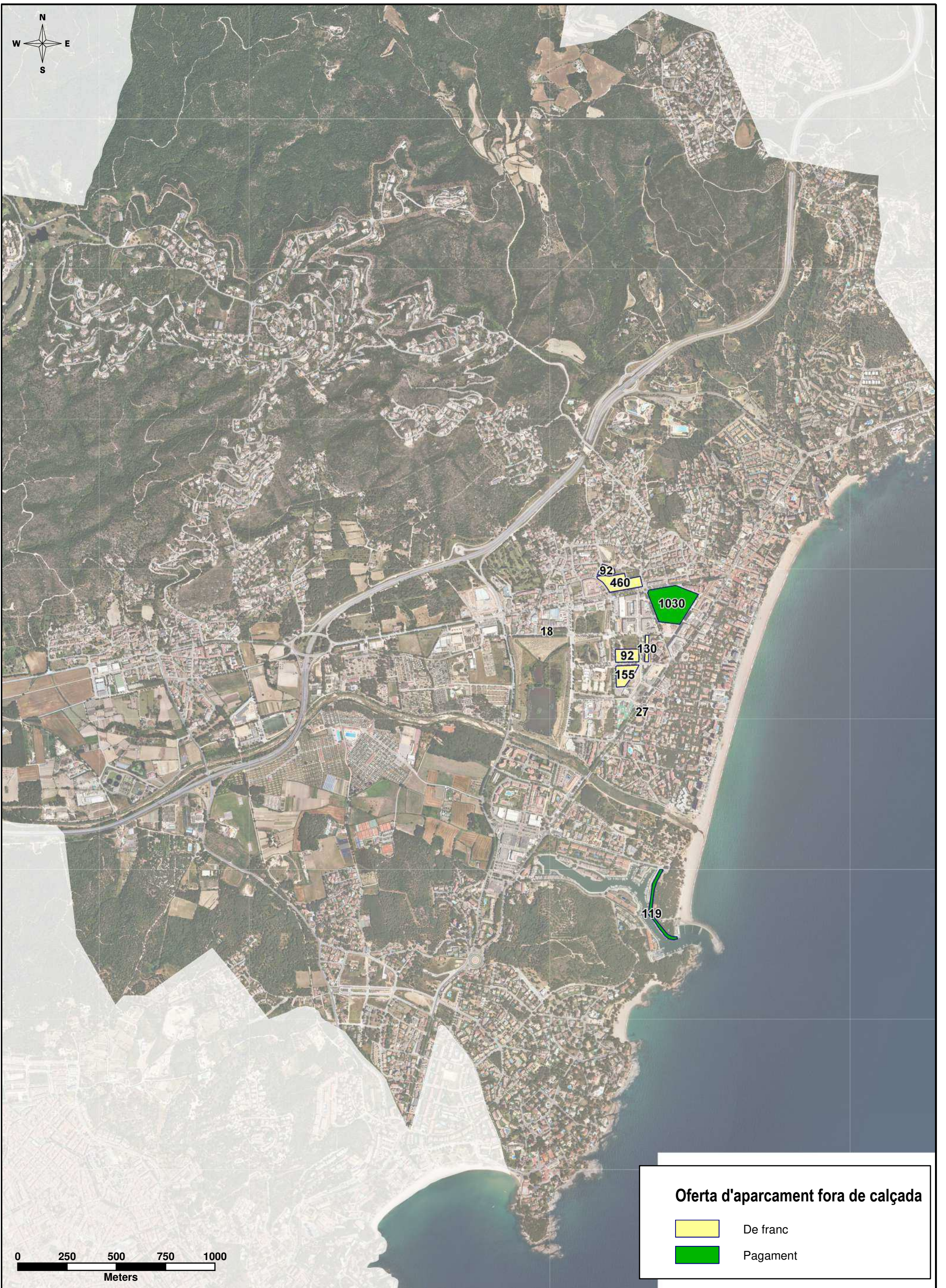
Títol de l'estudi: **PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO**

Data:
DESEMBRE 2021

5.1.3



Títol del plànol: **DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES**
Oferta de places de càrrega i descàrrega

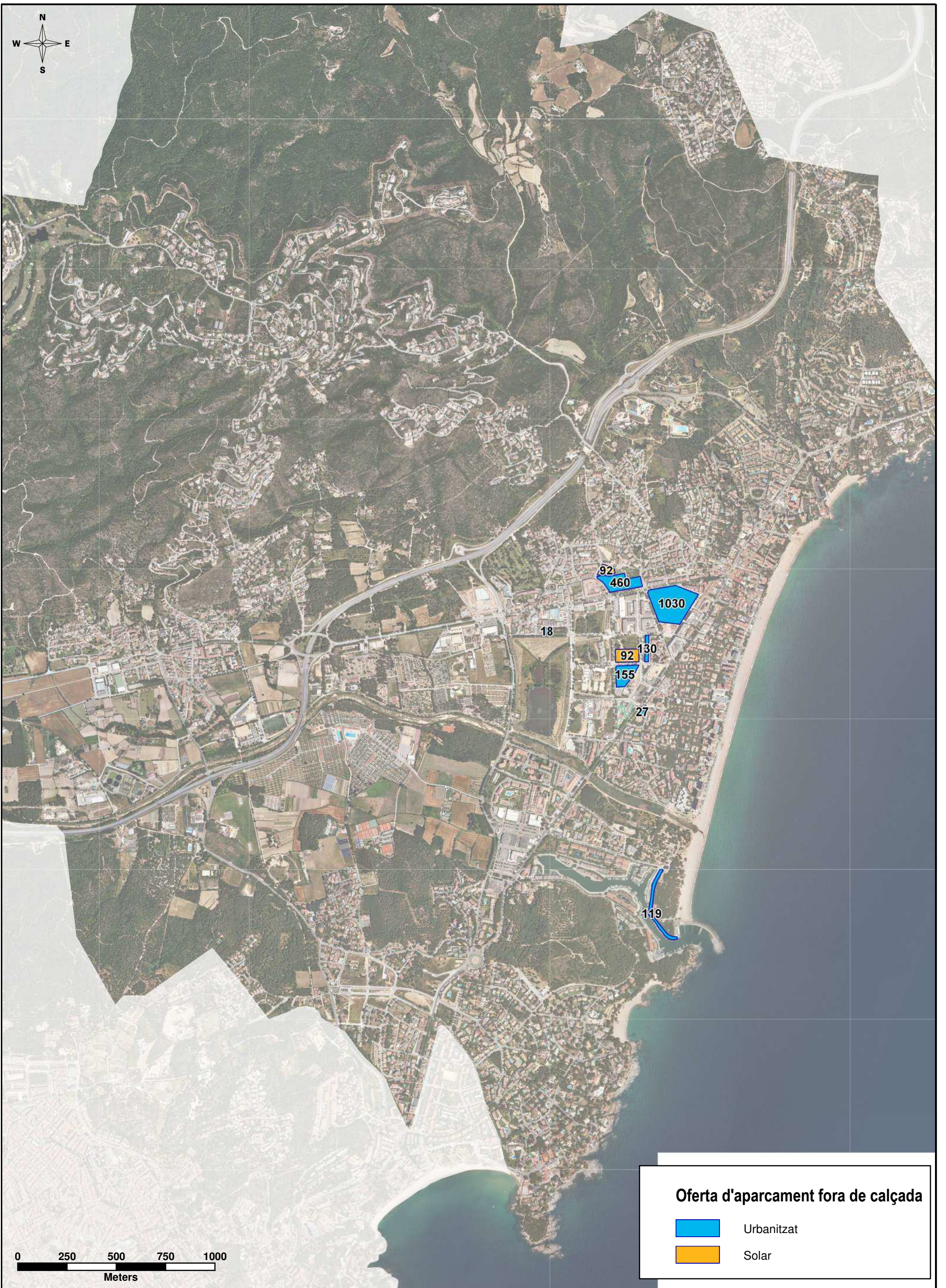


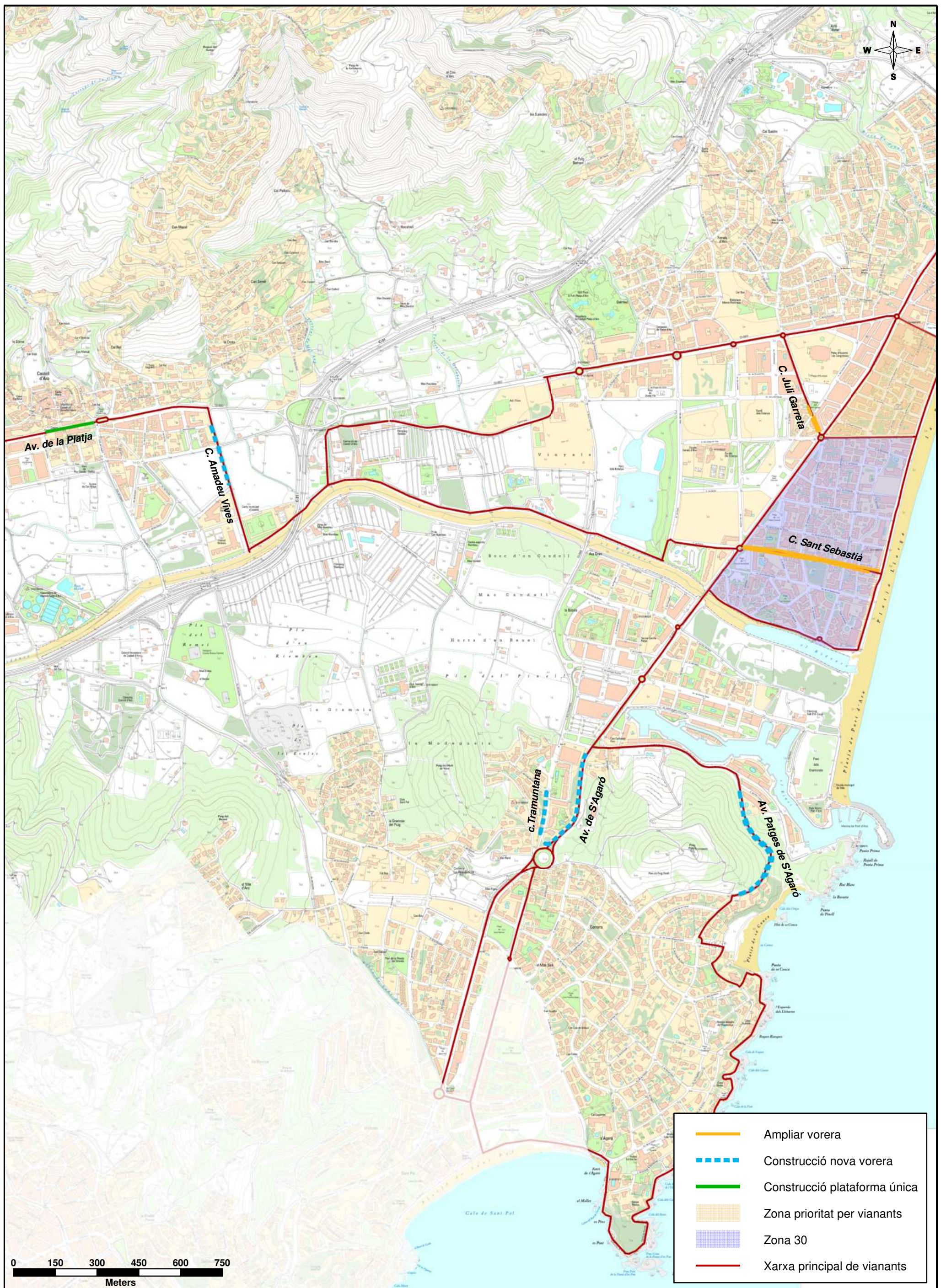
Títol de l'estudi: **PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO**

Títol del plànol: **APARCAMENT**
Regulació de places d'aparcament fora de calçada

Data:
DESEMBRE 2021

5.1.4





- Ampliar vorera
- Construcció nova vorera
- Construcció plataforma única
- Zona prioritat per vianants
- Zona 30
- Xarxa principal de vianants



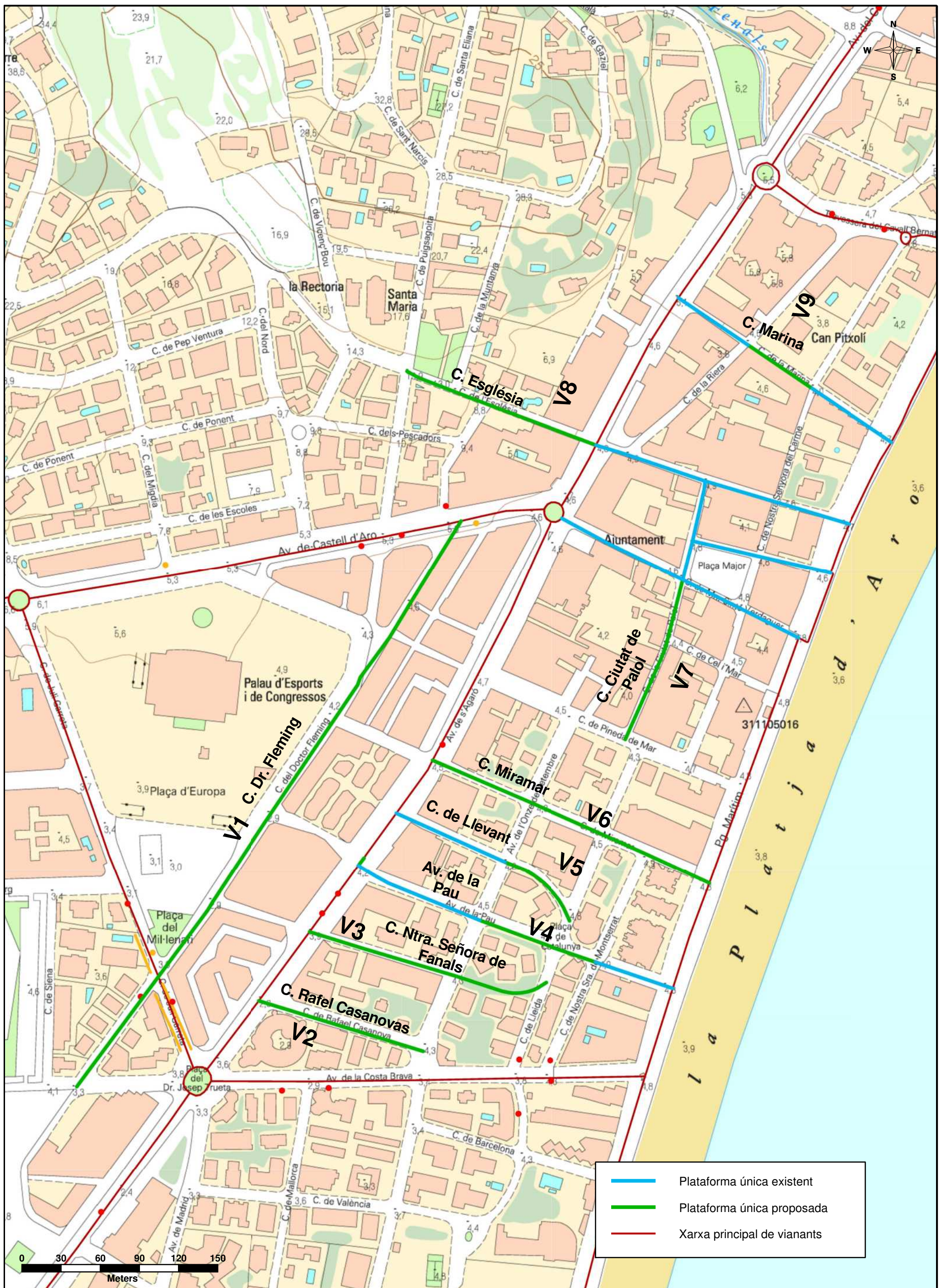
Títol de l'estudi: **PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO**

Data:
JUNY2023

P1



Títol del plànol: **XARXA DE VIANANTS**
Propostes xarxa de vianants



Títol de l'estudi: **PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO**

Data:
JUNY 2023

Títol del plànol: **XARXA DE VIANANTS**
Ampliació carrers amb prioritat pel vianant

P2



Proposta

- Proposta senyalització d'un pas de vianants amb dos guals rebaixats
- Proposta de senyalització d'un pas de vianants amb un gual rebaixat
- Xarxa principal de vianants



Títol de l'estudi: **PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO**

Data:

JUNY 2023

P3



Títol del plànol: **XARXA DE VIANANTS**
 Accessibilitat a la xarxa principal de vianants



Títol de l'estudi: **PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO**

Data:

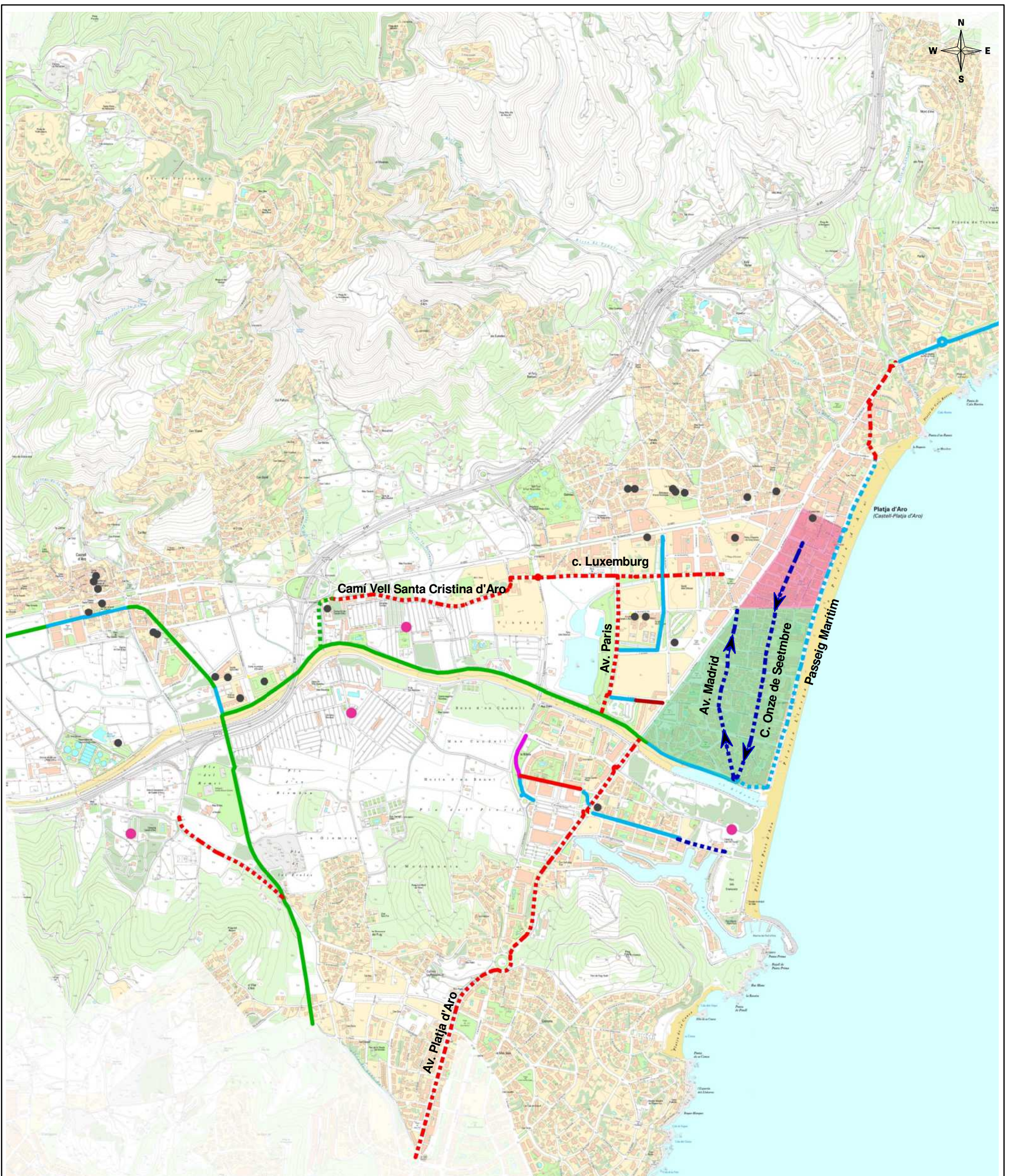
JUNY 2023

P4

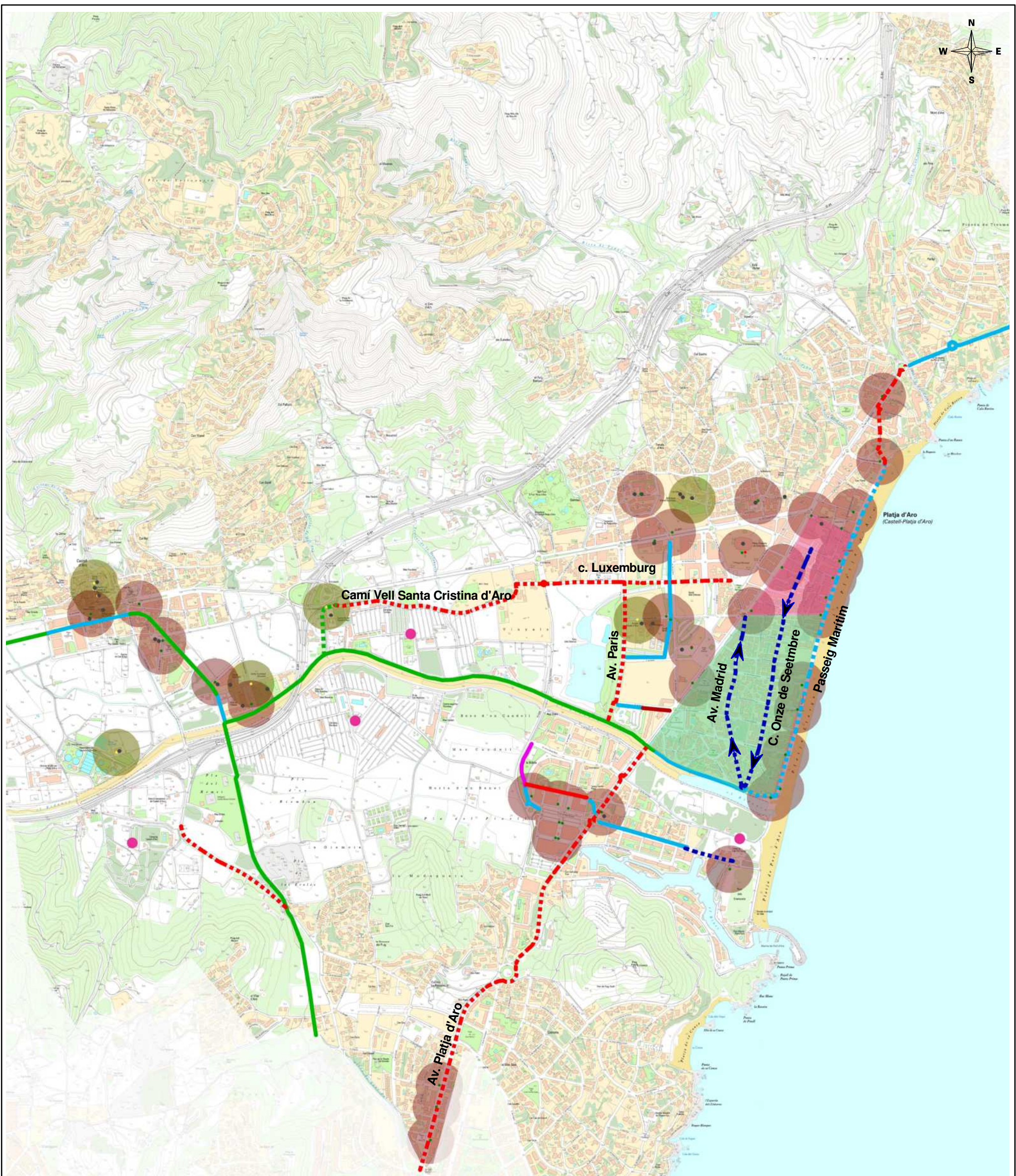


Títol del plànol: **XARXA DE VIANANTS**

Amplada de les voreres

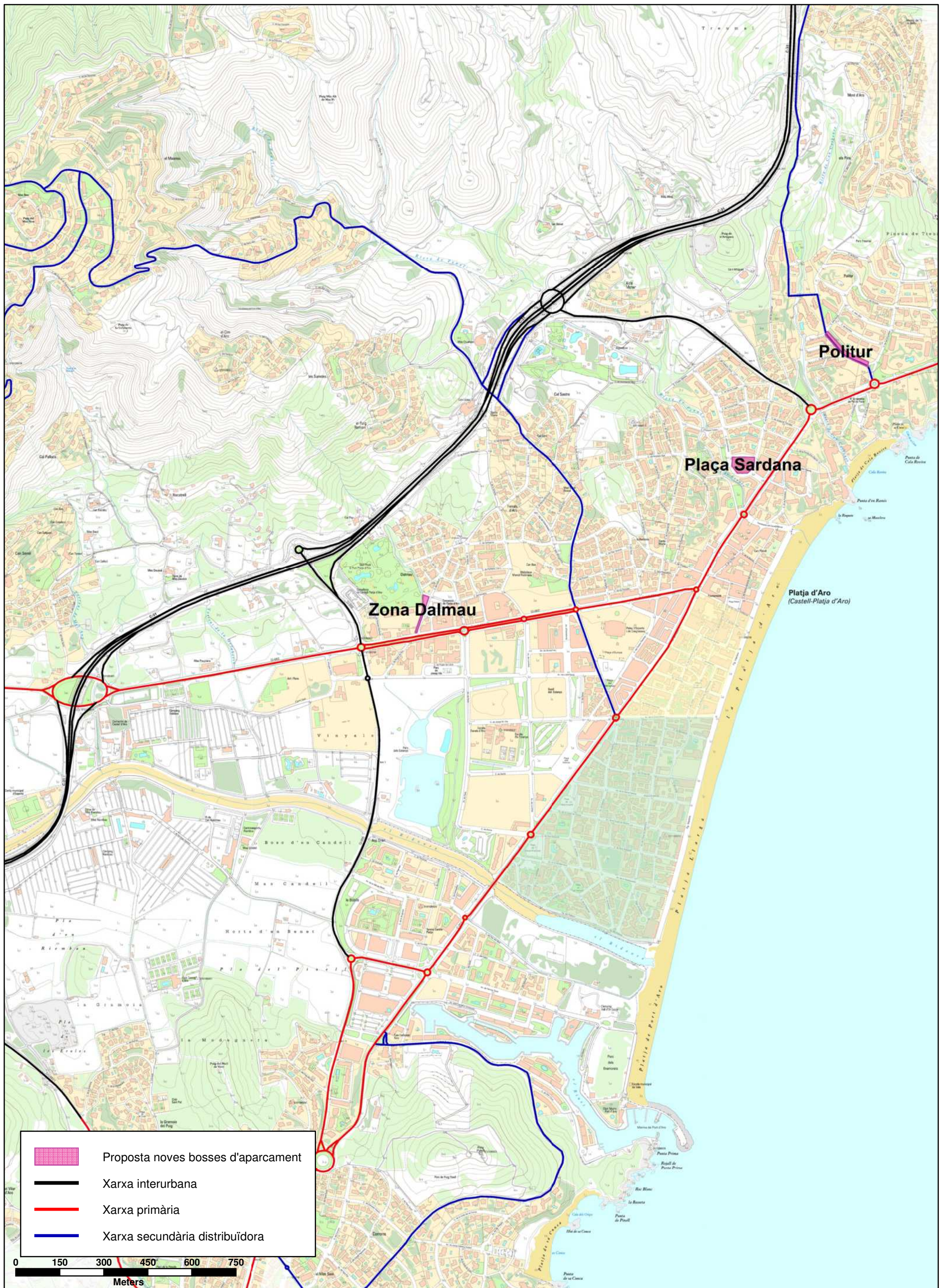






Xarxa ciclable proposada			
	Carril bici protegit		Proposta vorera bici
	Pista bici		Cohabitació amb el vehicle motoritzat (carrer Zona 30)
	Carril bici		Camí verd
	Proposta carril bici		Proposta camí verd
	Vorera bici		Zona prioritat invertida
			Zona 30
			Equipaments
			Càmping



Xarxa ciclable proposada

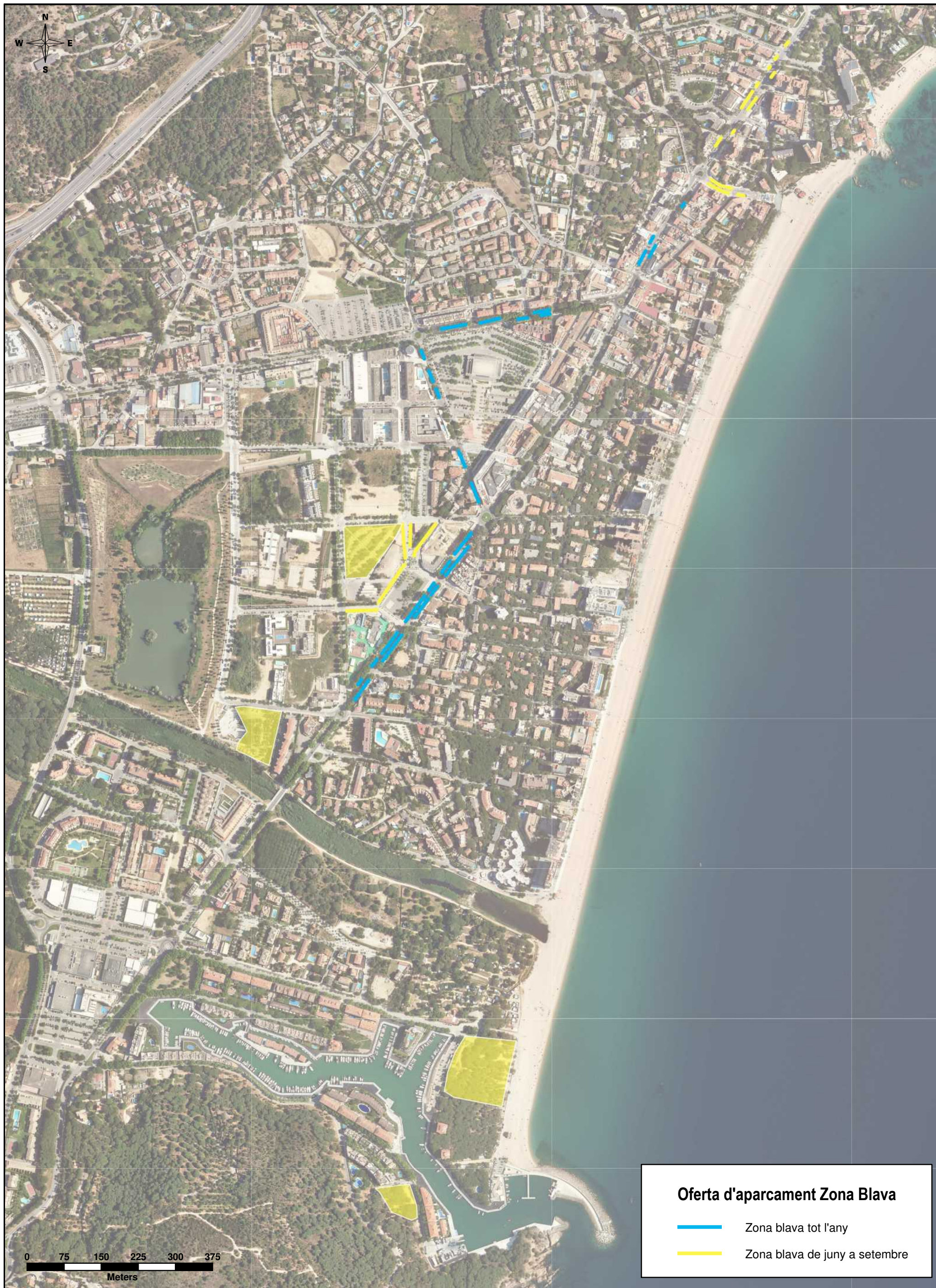
	Carril bici protegit		Proposta vorera bici		Zona prioritat invertida
	Pista bici		Cohabitació amb el vehicle motoritzat (carrer Zona 30)		Zona 30
	Carril bici		Camí verd		Equipaments
	Proposta carril bici		Proposta camí verd		Càmping
	Vorera bici				Cobertura aparcament actual (metres)
					Cobertura aparcament bici proposat (metres)



	Proposta noves bosses d'aparcament
	Xarxa interurbana
	Xarxa primària
	Xarxa secundària distribuïdora



 <p>Ajuntament de Castell-Platja d'Aro</p> 	Títol de l'estudi: PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO	Data: JUNY 2023	P7 1 de 1
	Títol del plànol: APARCAMENT Proposta noves bosses d'aparcament		



Oferta d'aparcament Zona Blava

- Zona blava tot l'any
- Zona blava de juny a setembre



Títol de l'estudi: **PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELL - PLATJA D'ARO**

Títol del plànol: **APARCAMENT**
Oferta places d'aparcament zona blava

Data:
JUNY 2023

P8
1 de 1



Tipologia d'aparcament

- Punts càrrega i descàrrega ACTUALS
- Punts càrrega i descàrrega PROPOSTA

Fase 1 i 2	Molt alta	Ajuntament de Castell – Platja d'Aro
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament castell-Platja d'Aro		MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, SV1, SV2, SV3

- Dins de les vies urbanes i travessies, la velocitat dels vehicles no podrà superar els 50 km/h (sense perjudici d'altres regulacions de velocitat específiques indicades). En els carrers d'un únic carril de sentit de circulació, el límit de velocitat s'estableix a 30 km/h, i a les vies de plataforma única entre calçada i vorera, la velocitat màxima es limita a 20 km/h.
- Les motocicletes i els ciclomotors s'hauran d'estacionar a la calçada en semi-bateria o en els llocs habilitats a l'efecte i degudament senyalitzats.
- A la càrrega i descàrrega, indica que tan sols es pot realitzar als espais estrictament destinats per a la mateixa, i pel costat del vehicle més proper a la vorera, sense deixar les mercaderies a terra. L'estacionament està limitat a vehicles de naturalesa comercial. El període màxim d'aparcament és de 20 minuts.

En tots els casos s'estipula un règim sancionador per l'incompliment de la normativa.

7. CONCLUSIONS

7.1. Conclusions de l'anàlisi territorial

- Castell-Platja d'Aro se situa en l'àmbit de les Gavarres, a la Costa Brava. Disposa de bona **connexió per carretera i autovia** amb les ciutats del seu entorn, especialment Girona i Barcelona.
- Localment **la població es divideix en tres nuclis**: Castell d'Aro a l'interior, i Platja d'Aro i s'Agaró a la costa.
- **Els equipaments del municipi es troben repartits entre els nuclis**, especialment els de Castell d'Aro i Platja d'Aro, en gairebé tots els seus tipus. Els equipaments administratius i sanitaris, però, es troben a Platja d'Aro, mentre s'Agaró disposa de pocs equipaments en comparació.
- En l'àmbit socioeconòmic es pot constatar un creixement notable de la població de Castell-Platja d'Aro els últims 20 anys, sobretot durant la primera dècada del període, en un comportament en línia amb el del Baix Empordà. La estructura de la població mostra un 33,8% de la població en franges d'edat amb atenció especial al municipi. L'economia de Castell-Platja d'Aro es desenvolupa eminentment en el sector serveis, per sobre dels nivells de la comarca, que compta amb un important sector turístic. El segon sector del municipi és la construcció, amb poca indústria i un sector agrícola marginal. La ocupació ha augmentat significativament entre 2013 i 2020, fent disminuir la taxa d'atur del 20% a l'11%.
- **L'índex de motorització és superior al de la comarca i molt superior al de Catalunya** (978,91 veh/1.000hab., 927,44 veh/1.000 hab i 710,17 veh/1.000 hab., respectivament).

7.2. Conclusions de la xarxa de vianants

- Bona part de la xarxa es troba en vies convencionals, de límit de velocitat de 50km/h, i gairebé tota la xarxa és segregada, amb l'excepció del passeig Marítim i alguns carrers del voltant. **D'ençà 2020 s'ha potenciat l'ús de l'avinguda de s'Agaró i l'avinguda del Cavall Bernat com a eixos de vianants** a l'estiu mitjançant elements temporals.
- Aproximadament **una quarta part de la xarxa principal de vianants (XPV) no és accessible per amplada de voreres (22,1%)** i un 37% dels encreuaments no són accessibles per l'existència de barreres arquitectòniques o l'absència de passos de vianants. Tot i així, aquesta xarxa permet el moviment dels ciutadans entre els diferents sectors del municipi i els principals punts de generació i atracció de viatgers.
- La major part de la XPV (un 75%) té un terreny amb pendents favorables per als desplaçaments a peu.
- El major volum de vianants el trobem a l'avinguda de s'Agaró (comercial), entre el carrer Miramar i l'avinguda de la Pau, amb un volum de **més de 16.000 vianants diaris**.

7.3. Conclusions de la xarxa de bicicletes

- El municipi **no disposa d'una extensa xarxa d'infraestructura pedalable**, cohabita amb el cotxe en 405 metres de calçada amb prioritat invertida i en 1.500 metres en el camí verd. **La infraestructura pedalable es divideix en dos sectors sense continuïtat entre ells.**
- **Alguns sectors**, com la Via verda, el carrer París o el carrer Roma **presenten problemes d'accessibilitat per amplada insuficient del carril o per irregularitat en el terreny.** L'avinguda 11 de setembre presenta voreres bici molt estretes i amb obstacles que fan impossible circular sense perill de col·lisió, tot i ser un dels punts amb més demanda.
- **Només el 54% dels equipaments del municipi tenen un carril bici a menys de 100m**, fent que l'accés en bicicleta sigui conflictiu per als ciclistes.
- **Alguns punts de la xarxa de bicicleta superen els 1.200 usuaris diaris**, com el passeig Riudaura, l'avinguda de Paris i Roma o l'avinguda Onze de Setembre. **La presència dels vehicles de mobilitat personal (VMP) és elevada**, ja que representen de mitjana el **21,5%** dels usuaris comptabilitzats. Segons l'enquesta a residents, els desplaçaments en patinet ja suposen el 2,5% dels viatges en modes no motoritzats.

7.4. Conclusions de la xarxa de transport públic

- **Bus urbà: sistema captiu amb molt poca oferta.** El 83% dels residents enquestats desconeixien l'existència d'un servei de transport públic. Dona cobertura als nuclis urbans, però deixa descoberta gran part dels accessos a la costa i les urbanitzacions de muntanya, com el Mas Nou o els Pins. **El 25% de les parades del bus urbà presenta deficiències d'accessibilitat.**
- Les dades de **demanda** mostren la **poca utilització del bus urbà**, amb **ocupacions molt baixes** (màxim 3 persones) en les expedicions analitzades.
- **L'oferta d'autobús interurbà en temporada alta és elevada**, amb 10 línies de bus amb 179 expedicions diàries en feiner i 175 en caps de setmana i festiu. A l'hivern l'oferta es redueix un 48%. **El 33,3% de les parades del bus interurbà presenta dèficits d'accessibilitat.**
- **La demanda del bus interurbà és baixa, tot i l'oferta. L'estació de busos és la parada amb més viatgers per expedició** (16,37), seguit de l'estació de taxis (8,75) i s'Agaró (4,12).

7.5. Conclusions de la xarxa de vehicle privat motoritzat

- La **xarxa primària** suma un total de 13 km (8,4% de la xarxa viària urbana), la xarxa secundària amb 14,1 km (9,1% del total) i la xarxa veïnal té 127 km (81,4% del total).

- L'estimació del **grau de saturació** posa de manifest que en un dia feiner **tota la trama dels carrers funciona sense problemes de congestió**.
- **Les vies amb més trànsit diari** (amb una intensitat mitjana diària a l'estiu superior als 15.000 vehicle) **formen part de la xarxa primària, com l'avinguda Platja d'Aro a s'Agaró i la GI-666**, que connecta la GI-662 amb l'avinguda Platja d'Aro. Altres eixos importants són la GIV-6621 (enllaça s'Agaró amb la C-31), l'avinguda s'Agaró i Cavall Bernat (que creua tot el municipi) i la C-253 al nord, en direcció Palamós, amb IMD superiors als 10.000 vehicles.
- **Les dades de la comparativa entre temporades (estiu – hivern) mostren** un clar descens de les IMD, amb **davallades superiors al 20% en tots els punts analitzats**. Pel que fa als **vehicles pesants**, el descens encara és més pronunciat, amb **baixades superiors al 45%**.

7.6. Conclusions de l'aparcament

- S'estimen un total de **8.122 places d'aparcament lliure en calçada al conjunt dels nuclis urbans**. Cal tenir en compte que es tracta d'una dada que no considera els carrers de les urbanitzacions disseminades. L'àmbit amb més oferta és Platja d'Aro (5.579), seguit de s'Agaró (1.595) i Castell d'Aro (949).
- **L'oferta d'aparcament lliure en calçada és alta**, ja que la **densitat de places per quilòmetre és 56**. Al nucli de Platja d'Aro és de 74, mentre a Castell d'Aro és de 21 (sense comptar els vials de les urbanitzacions disseminades). **L'oferta de places és superior a la demanda, amb una mitjana del 86% d'ocupació**. Les places fixes representen el 29% del total.
- **La zona blava** se situa principalment al centre de Platja d'Aro, on s'ofereixen **278 places**. Aquestes places mai assolixen el 100% de l'ocupació i, per tant, **l'oferta s'ajusta a la demanda**. L'índex de rotació és elevat, amb 6,82 vehicles per plaça, i on el 73,6% d'estacionaments és de menys d'1 hora.
- **Les 98 places de càrrega i descàrrega del municipi es concentren majoritàriament a Platja d'Aro (92)**, on hi ha una àmplia oferta de comerços i restauració. **L'ocupació mitjana és del 56%**, per sota de l'oferta d'aparcament lliure i zona blava. L'índex de rotació és de 6,43. El 62,8% dels vehicles hi estaciona menys de 30 minuts (el límit establert són 20), mentre **el 37,8% superen el màxim temps permès d'aparcament**.

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE CASTELL D'ARO, PLATJA D'ARO I S'AGARÓ 2024-2030

DOCUMENT IV. ESTUDI AMBIENTAL ESTRATÈGIC



Febrer 2024



Ajuntament de
Castell-Platja d'Aro



CRÈDITS

Direcció facultativa

Jordi Espriu
Cap de l'Àrea d'Acció Territorial i Medi Ambient
Ajuntament de Castell – Platja d'Aro

Equip redactor

MCRIT SL

ÍNDEX

DOCUMENT IV. ESTUDI AMBIENTAL ESTRATÈGIC.....	6
1. INTRODUCCIÓ.....	7
2. OBJECTE I METODOLOGIA DEL PMUS.....	8
3. ABAST DEL PMUS.....	10
3.1. ÀMBIT TERRITORIAL.....	10
3.2. EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ.....	10
4. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES.....	14
4.1. ÀMBIT INTERNACIONAL.....	14
24 ^a Conferència de les Parts (COP24) de la Convenció marc de les Nacions Unides sobre Canvi Climàtic (UNFCC).....	14
4.1.1. Conveni marc de les Nacions Unides sobre el canvi climàtic.....	14
4.1.2. Segon període de compromís del Protocol de Kyoto.....	15
4.2. ÀMBIT EUROPEU.....	15
4.2.1. Directives 2003/87/CE i 2009/29/CE.....	15
4.2.2. Paquet legislatiu d'energia i clima.....	15
4.2.3. Estratègia Europa 2020.....	15
4.2.4. Estratègia Europea d'Adaptació al Canvi Climàtic.....	16
4.3. ÀMBIT ESTATAL.....	16
4.4. ÀMBIT CATALÀ.....	18
4.4.1. Pla Energia i Canvi Climàtic 2012 – 2020.....	18
4.4.2. Estratègia catalana d'adaptació al canvi climàtic 2013-2020.....	19
4.4.3. Tercer informe sobre el canvi climàtic a Catalunya (2016).....	19
4.4.4. Nova agenda urbana 2030.....	20
4.4.5. Llei 16/2017, d'1 d'agost, del canvi climàtic.....	20
4.4.6. Directrius Nacionals de Mobilitat.....	20
4.4.7. Estratègia pel desenvolupament sostenible de Catalunya 2026.....	21
4.4.8. Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006 – 2026 (PITC).....	21
4.4.9. Pla de transport de viatgers a Catalunya, 2020 (PTVC).....	21
4.5. ÀMBIT SUPRAMUNICIPAL.....	23
4.6. ÀMBIT MUNICIPAL.....	24
4.7. ADAPTACIÓ DEL DOCUMENT D'ABAST.....	27
5. DIAGNOSI AMBIENTAL DEL SISTEMA DE MOBILITAT.....	30
5.1. VARIABLES TERRITORIALS AMB INCIDÈNCIA SOBRE LA MOBILITAT.....	30
5.1.1. Situació territorial.....	30
5.1.2. Estructura urbana.....	30
5.1.3. Demografia.....	31
5.1.4. Centres generadors i atractors de mobilitat.....	31
5.1.5. Parc de vehicles i índex de motorització.....	32
5.2. MOBILITAT.....	33
5.2.1. Enquesta de mobilitat als residents de Castell-Platja d'Aro.....	33
5.2.2. Enquesta de mobilitat als turistes de Castell-Platja d'Aro.....	35
5.2.3. Diagnosi de la mobilitat.....	36
5.2.4. Accidentalitat.....	43
5.3. VECTORS AMBIENTALS.....	44
5.3.1. Qualitat de l'aire.....	44
5.3.2. Consums energètics i emissions contaminants i de GEH.....	46
5.3.3. Contaminació acústica.....	50
5.4. OPORTUNITATS DE CANVI MODAL.....	53
6. OBJECTIUS AMBIENTALS DEL PMUS.....	55
6.1. OBJECTIUS I CRITERIS AMBIENTALS PREDETERMINATS.....	55
6.1.1. Directrius Nacionals de Mobilitat.....	55

6.1.2. Llei del canvi climàtic de Catalunya i acord de govern de declaració d'emergència climàtica	55
6.1.3. Pla Director de la Mobilitat de les Comarques Gironines	56
6.1.4. Pla d'infraestructures del Transport de Catalunya 2006 – 2026	56
6.1.5. Pla de Transport de Viatgers de Catalunya 2020.....	56
6.1.6. Pla de l'Energia i Canvi Climàtic de Catalunya 2012 – 2020	57
6.1.7. Pla d'Acció per l'Energia Sostenible i el Clima de Platja d'Aro (2016).....	57
6.2. OBJECTIUS DE MOBILITAT I INDICADORS DEL PMUS DE CASTELL – PLATJA D'ARO.....	57
7. DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ DE LES ALTERNATIVES.....	63
7.1. ALTERNATIVA 0. ESCENARI TENDENCIAL	63
7.2. ALTERNATIVA 1. ESCENARI OBJECTIU	66
7.3. ALTERNATIVA 2. ESCENARI CONTINGUT.	67
7.4. AVALUACIÓ DEL COMPLIMENT DELS OBJECTIUS AMBIENTALS.	69
7.5. ALTERNATIVA ESCOLLIDA.	69
8. AVALUACIÓ AMBIENTAL DEL PMUS	71
8.1. RESILIÈNCIA I ADAPTACIÓ ALS IMPACTES DEL CANVI CLIMÀTIC	71
8.2. ADEQUACIÓ ALS OBJECTIUS AMBIENTALS DEL PMUS	74
8.2.1. Priorització ambiental de les actuacions.....	80
8.3. INFORME DE VIABILITAT ECONÒMICA	82
8.4. VALORACIÓ GLOBAL DEL PMUS	82
9. SEGUIMENT I SUPERVISIÓ.....	84
9.1. INDICADORS DE SEGUIMENT.....	84
10. RESUM DE CARÀCTER NO TÈCNIC	87

DOCUMENT IV. ESTUDI AMBIENTAL ESTRATÈGIC

1. INTRODUCCIÓ

El present document correspon a l'Estudi Ambiental Estratègic (EAE) del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible del municipi de Castell-Platja d'Aro (d'ara en endavant, PMUS).

L'Estudi Ambiental Estratègic (d'ara en endavant, EAE) forma part de la documentació del procés d'avaluació ambiental estratègica de plans i programes, recull els elements que des de la Direcció General de Polítiques Ambientals (Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya) es va incloure en el Document de referència.

Els Plans de Mobilitat Urbana resten sotmesos a avaluació ambiental tal com s'indica en el punt 3.4 g) de l'annex 1 de la Llei 6/2009, d'avaluació ambiental de plans i programes.

A més a més, segons l'Article 17 de la Llei 9/2003 de mobilitat, els instruments de planificació establerts per la Llei de mobilitat, entre els quals hi ha els Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS), s'han de sotmetre a avaluació ambiental estratègica.

Segons aquesta mateixa llei, els Plans de Mobilitat Urbana són el document bàsic per a configurar, durant un període de sis anys, les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya, o, amb l'acord corresponent dels ajuntaments afectats, el de diversos municipis amb un esquema de mobilitat interdependent. L'elaboració dels PMUS és obligatòria en el cas de municipis que, d'acord amb la normativa de règim local o el corresponent pla director de mobilitat, hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers. Segons la llei municipal del règim local de Catalunya, això és obligatori en el cas de municipis que siguin capital de comarca o tinguin més de 50.000 habitants o bé en plans directors de mobilitat, que en aquells àmbits on estiguin aprovats, podran establir requisits addicionals.

Per tant, Castell-Platja d'Aro no està obligat a elaborar el Pla de Mobilitat Urbana. Ara bé, la suma de població resident i flotant (amb pics de 100.000 habitants) durant els mesos d'estiu genera un escenari de màxima demanda que cal gestionar, tot intentant minimitzar les externalitats negatives que produeix i, a la vegada, resoldre les necessitats individuals de desplaçament. Per tant, es considera que la redacció d'aquest pla esdevé una eina necessària per planificar i coordinar la gestió de la mobilitat en el municipi, donades les seves especials dinàmiques funcionals estacionals.

Castell-Platja d'Aro elabora el seu primer pla de mobilitat a l'any 2022, el qual està subjecte al procés d'avaluació ambiental.

2. OBJECTE I METODOLOGIA DEL PMUS

El PMUS és l'instrument per planificar la mobilitat del municipi de Castell-Platja d'Aro tenint present tots els modes de transport que en formen part, tant de persones com de mercaderies, amb un horitzó de com a mínim 6 anys (ja que cal revisar-los com a mínim cada 6 anys). El Pla vol aconseguir que els desplaçaments siguin el màxim de sostenibles, eficients i adaptats a les necessitats de la ciutadania, d'acord amb els principis i objectius que estableixen els articles 2 i 3 de la Llei 9/2003 de 13 de juny, de la mobilitat, i desenvolupar al territori el que determinen les Directrius Nacionals de Mobilitat (art. 7.1 de la Llei), i en coherència i subordinat a les directrius del planejament territorial que li afecten.

En els plans de mobilitat urbana s'hauran d'establir aquelles mesures que van en la línia següent:

- 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**.

Ha d'incloure, doncs, una anàlisi de l'accessibilitat i la mobilitat de les persones (a peu, en bicicleta i en vehicle a motor) i de béns (públic i privat). Així mateix, també cal avaluar la circulació i seguretat viària, el transport públic de viatgers, els aparcaments, les activitats econòmiques, el soroll, el consum energètic i les emissions associades dels vehicles, entre d'altres aspectes. Així, el PMUS programa les actuacions a realitzar a la ciutat en matèria de mobilitat, però també esdevé una eina gairebé imprescindible per pautar i donar coherència als estudis d'avaluació de la mobilitat generada (que fixa el Decret 344/2006) tant del planejament general de la ciutat com del derivat.

La metodologia del PMUS de Castell-Platja d'Aro és la següent:

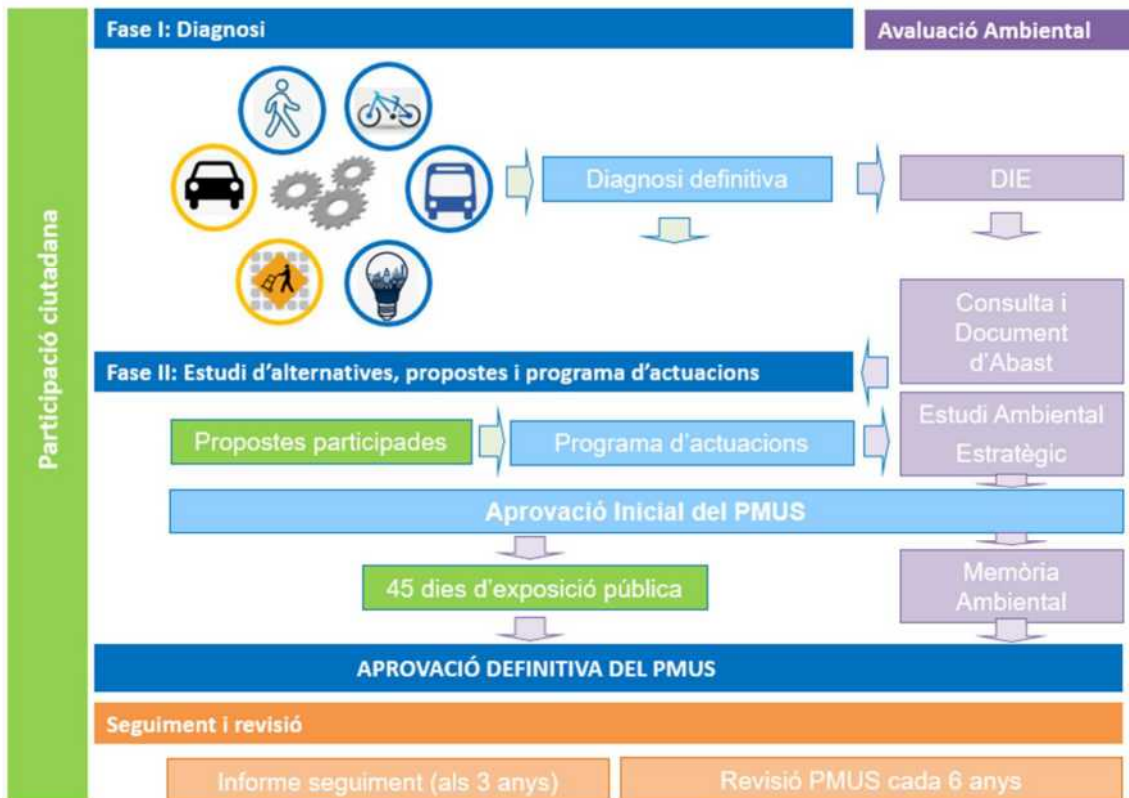


Figura 2.1.– Metodologia del PMUS. Font: elaboració pròpia

3. ABAST DEL PMUS

3.1. Àmbit territorial

El municipi de Castell-Platja d'Aro està situat en el extrem oriental de la Vall d'Aro, regada pel riu Riudaura i que discorre entre el massís de les Gavarres al nord i les estribacions del massís Cadiretes al sud, a la comarca del Baix Empordà.

És un municipi extens amb una superfície de 21,93 km², amb 11.030 habitants (IDESCAT 2020), i municipi emblemàtic de la Costa Brava centre, en el qual exerceix de referència com a centre comercial i de turisme d'oci, i que ha aconseguit amb aquestes activitats, superar en bona part la desestacionalitat crònica del turisme d'estiu.

Format per les viles de Castell d'Aro, a l'interior, i Platja d'Aro i S'Agaró, al litoral, s'estén per l'extrem oriental de la Vall d'Aro, una estreta plana drenada pel riu Riudaura i situada entre les muntanyes meridionals del massís de Les Gavarres i la Serra de Cadiretes.

Al sud de la depressió de la cubeta tectònica de la Vall d'Aro que arriba fins al mar hi ha un sector muntanyós que forma a la costa un petit promontori entre la platja de S'Agaró i el cap de sa Conca, articulat per la punta d'en Pau i les cales Pedrosa, del Pi, de Vaques i de sa Conca, sota la urbanització de S'Agaró. La platja gran ocupa gairebé tot el litoral central del municipi i al nord, al límit amb el terme de Calonge, hi ha la platja de sa Cova.

La via principal que travessa el municipi, i el connecta amb les principals infraestructures de comunicació, és la C-31, també anomenada eix costaner, que el Pla d'Infraestructures Territorials de Catalunya preveu desdobljar, juntament amb la C-65 i la C-66, amb l'Anella de les Gavarres.



Figura 3.1.- Situació Castell-Platja d'Aro. Font: POUM Castell-Platja d'Aro

3.2. Evolució de la població

La comarca del Baix Empordà està integrada per un total de 36 municipis, amb un població total de 136.805 habitants en una extensió de 702,0 km² (Font: IDESCAT). La població de Castell – Platja d'Aro representa, per tant, el 8,1% del total de la població comarcal.

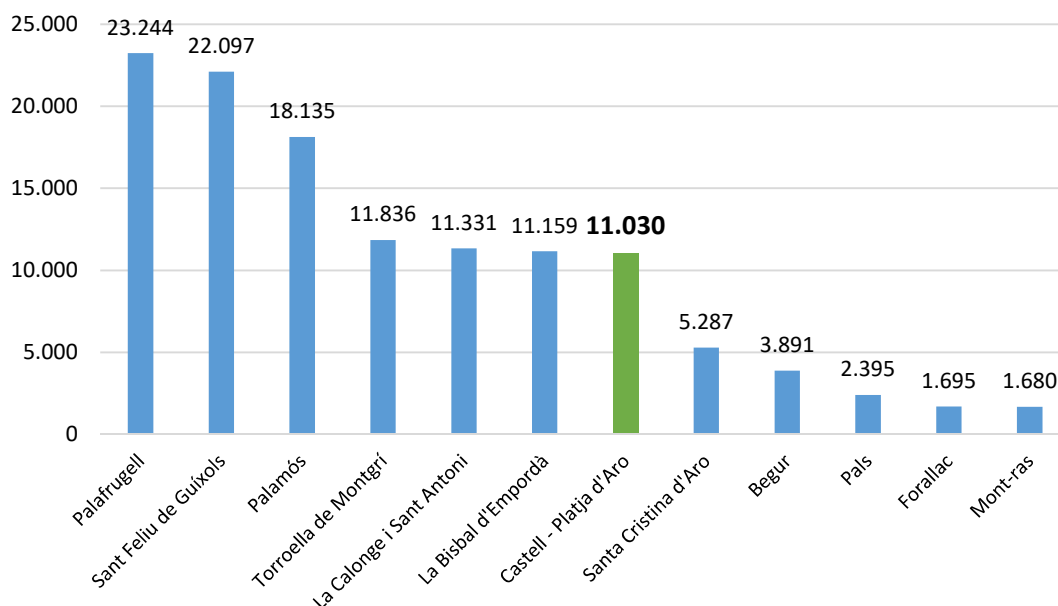


Figura 3.2.– Població dels municipis de més de 1.500 habitants del Baix Empordà. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

El municipi de Castell-Platja d'Aro, segons les dades de l'IDESCAT, tenia una població de 11.030 habitants, el que suposa el 8,1% del total de la comarca i un 1,5% de la província de Girona.

El nombre d'habitants empadronats al municipi mostra una tendència de creixement entre els anys 2000 i el 2020 més o menys sostinguts tenint en compte les xifres poblacionals absolutes. Amb l'anàlisi de les taxes de creixement interanuals, que permeten conèixer en xifres percentuals el creixement de població entre un any i l'anterior, es poden distingir quatre etapes de creixement amb una intensitat diferent: els primers anys analitzats del període (2000-2006) mostren una tendència molt positiva arribant a un 9,1% a l'any 2005. La segona etapa (2007-2013) hi ha uns creixements molt més moderats amb petites taxes negatives en algun any concret (-0,2% l'any 2011). La tercera etapa (2014-2018) les taxes de creixement negatives amb valors a l'entorn del -0,4% anuals.

Aquest creixement continu de Castell-Platja d'Aro, encara que amb una intensitat variable al llarg dels anys, es deu als fenòmens migratoris intercomarcals, i a l'augment de l'esperança de vida

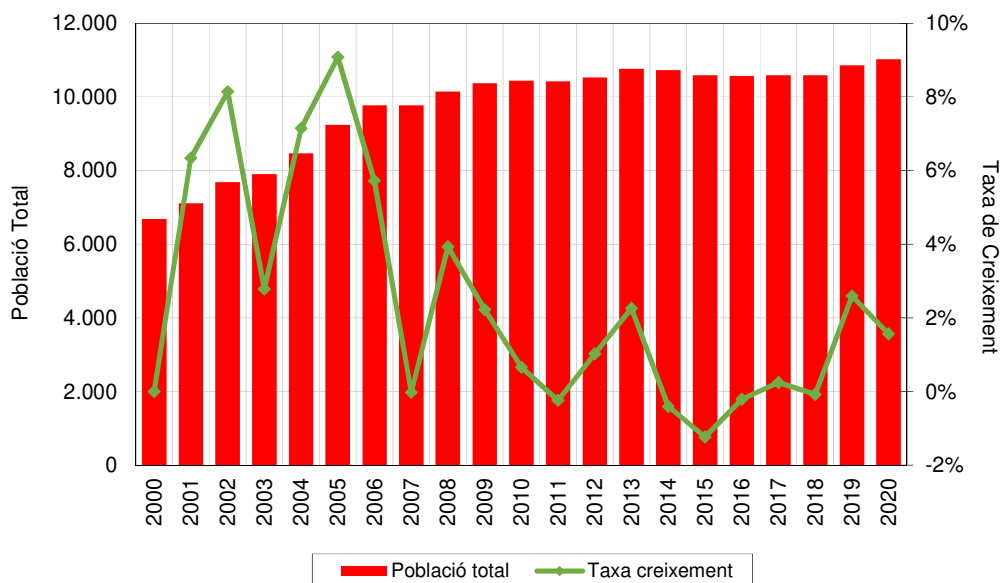


Figura 3.3.– Evolució de la població i taxa de creixement a Castell-Platja d'Aro 2000 – 2020. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

Aquesta població s'estructura amb una piràmide demogràfica de tipus ogival. Aquest tipus d'estructura es caracteritza per una base estreta, que es tradueix en una proporció baixa d'infants i joves respecte als altres grups i en un grup d'adults molt ample. Dins d'aquesta franja d'edat es troba la majoria de la població del municipi. La piràmide també indica una alta esperança de vida, essent força amples les proporcions de població envellida.

S'observa que fins la franja d'edat dels 55-59 anys, hi ha més homes que dones en el municipi, però després la tendència canvia havent més dones que homes, amb valors més destacats en la tercera edat.

No obstant, aquesta estructura típica de les societats i països desenvolupats pot arribar a comportar un creixement negatiu si es mantenen les baixes taxes de natalitat. La mortalitat actualment és baixa, però augmentarà quan la proporció de població envellida creixi.

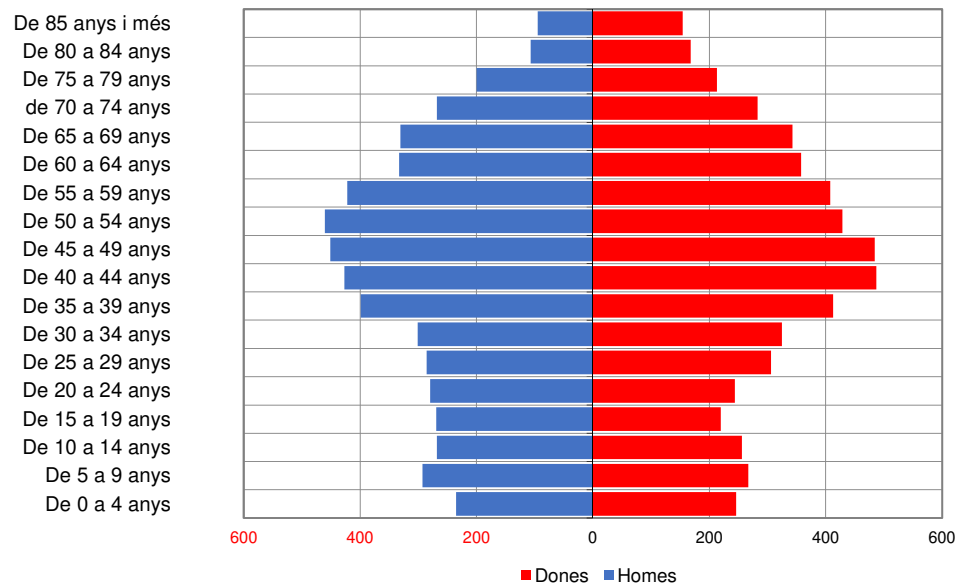


Figura 3.4.– Piràmide de població de Castell-Platja d'Aro. 2020. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

Pel que fa a les proporcions de població en grans grups d'edat, el 14,2% de Castell-Platja d'Aro té menys de 15 anys mentre que el 19,6% té una edat superior als 65 anys. Per tant, el 33,8% de la població del municipi són ciutadans amb atenció especial en l'àmbit que ocupa l'estudi de mobilitat.

4. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES

4.1. Àmbit internacional

24^a Conferència de les Parts (COP24) de la Convenció marc de les Nacions Unides sobre Canvi Climàtic (UNFCC)

Des que va entrar en vigor el Conveni marc de les Nacions Unides sobre el canvi climàtic, les parts en la Cimera –els països que han ratificat, acceptat o aprovat el tractat o s’hi han adherit– es reuneixen anualment en la Conferència de les Parts (coneguda com a COP, les sigles en anglès: Conference of the Parties). L’objectiu d’aquestes cimeres és impulsar i supervisar l’aplicació del Conveni i continuar les converses sobre la manera més indicada d’abordar el canvi climàtic. Les successives decisions adoptades per les COP en els seus períodes de sessions constitueixen a un conjunt de normes per a l’aplicació pràctica i eficaç del Conveni.

En el cas d’aquesta conferència, els participants van acordar posar en funcionament les normes de l’Acord de París a partir de 2020. L’acord, signat a París l’any 2016 i adoptat per 195 països, estableix mesures per a la reducció de les emissions de gasos amb efecte d’hivernacle. Els grans objectius de l’acord de París són:

- a. Mantenir l’augment de la temperatura mitjana global en una mica menys de 2 °C per sobre dels nivells preindustrials, tot i seguir fent esforços per arribar a limitar dit augment de temperatura a menys d’1,5 °C per sobre de dits nivells pre-industrials, reconeixent que això reduiria significativament els riscos i els impactes sobre el canvi climàtic;
- b. Augmentar la capacitat d’adaptació als efectes adversos del canvi climàtic, fomentant l’adaptació al clima, i assolir un desenvolupament que sigui baix en emissions de gasos amb efecte d’hivernacle, de manera que no amenaci la producció d’aliments;
- c. Adaptar els fluxos financers per a fer-los compatibles amb un camí que porti cap a unes baixes emissions de gasos amb efecte d’hivernacle i fer que el desenvolupament sigui amistós amb el clima.

4.1.1. Conveni marc de les Nacions Unides sobre el canvi climàtic

Aprovat el 9 de maig de 1992, l’objectiu del Conveni és l’estabilització de les concentracions de gasos amb efecte d’hivernacle a l’atmosfera a un nivell que eviti interferències antropogèniques perilloses en el sistema climàtic.

El Conveni estableix una sèrie de principis que han de respectar totes les Parts a l’hora d’adoptar les mesures encaminades a complir l’objectiu:

- La protecció del sistema climàtic en benefici de les generacions presents i futures.
- Les responsabilitats comunes però diferenciades de les Parts. Com a conseqüència, els països desenvolupats han de prendre la iniciativa.
- El principi de precaució, principi pel qual la falta de certesa científica total no ha d’utilitzar-se per posposar les mesures de mitigació del canvi climàtic si hi ha una amenaça de dany greu.
- El dret al desenvolupament sostenible de les Parts.
- La cooperació per a la promoció d’un sistema econòmic internacional obert i propici al creixement econòmic i al desenvolupament sostenible de totes les Parts.

4.1.2. Segon període de compromís del Protocol de Kyoto

El protocol de Kyoto és un protocol de la Convenció marc de les Nacions Unides sobre el Canvi Climàtic que té per objectiu reduir les emissions de sis gasos amb efecte d'hivernacle que causen l'escalfament global. El protocol va acordar la reducció de, com a mínim, un 5% de les emissions d'aquests gasos en el període 2008-2012 respecte a les xifres de 1990.

L'acord es va estendre fins el 2020 amb la signatura del Segon Període de Kyoto en el marc de la Conferència contra el canvi climàtic de Doha (COP18). L'objectiu era donar temps a l'organisme per elaborar un nou acord que substituís, a partir de 2020, les mesures proposades en el primer document. En l'acord es va comunicar la intenció de reduir les emissions de GEH de l'ONU al 20% respecte a l'any 1990. No obstant això, aquest procés va denotar un feble compromís dels països industrialitzats a la darrera cimera a Doha.

4.2. Àmbit europeu

4.2.1. Directives 2003/87/CE i 2009/29/CE

Aquest document (2003) estableix un règim per al comerç dels drets d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle en el conjunt de la comunitat europea. El 2009 es va modificar amb l'objectiu de perfeccionar i ampliar el règim comunitari del comerç d'emissions.

La nova directiva va establir, entre d'altres, la reducció del 21% de les emissions pels sectors industrial i energètic abans del 2020.

4.2.2. Paquet legislatiu d'energia i clima

El Consell de la Unió Europea va adoptar l'abril de 2009 el paquet d'energia i clima, on es concreten un conjunt de mesures amb el propòsit d'assolir, en l'horitzó 2020, els següents objectius:

- Reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle en un 20%.
- Millorar l'eficiència energètica en un 20%.
- Incrementar l'ús d'energies renovables en un 20% sobre el consum energètic de la Unió Europea.

El paquet també conté mesures relacionades amb els esforços que ha de fer cada estat membre per reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle en sectors com el transport, l'agricultura o els residus.

4.2.3. Estratègia Europa 2020

Aquesta estratègia hauria de permetre, en l'horitzó 2020, assolir un creixement intel·ligent (a través dels coneixements i de la innovació), sostenible (basat en una economia més verda, més eficaç en la gestió dels recursos si més competitiva) i integrador (orientat a reforçar l'ocupació, la cohesió social i territorial).

Així, estableix cinc objectius clau que la UE ha d'aconseguir al final de la dècada en els àmbits de l'ocupació, l'educació, investigació i innovació, integració social i reducció de la pobresa, i canvi climàtic i energia:

- Assolir una taxa d'ocupació del 75% de la població d'entre els 20 i els 64 anys.
- Invertir el 3% del PIB de la UE en I+D.
- Reduir un 20% les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, augmentar un 20% les energies renovables i augmentar un 20% l'eficiència energètica.

- Reduir la taxa d'abandonament escolar per sota del 10% i augmentar fins al 40% la taxa de titulats d'ensenyament superior entre els 30 i els 40 anys.
- Lluitar contra la pobresa i l'exclusió social.

4.2.4. Estratègia Europea d'Adaptació al Canvi Climàtic

En la comunicació COM (2013) 216 de la Comissió Europea fa esment a la necessitat d'impulsar una estratègia d'adaptació que abasti al conjunt de la UE. L'estratègia té en compte els efectes mundials del canvi climàtic com, per exemple, les alteracions de les cadenes de subministrament o les dificultats per accedir als subministres de matèries primeres, energia i aliments, i les seves repercussions a la UE.

- La finalitat general de l'estratègia és contribuir a una Europa més resilient al clima. Les principals actuacions que recull el document són:
 - Instar a tots els Estats membres a adoptar estratègies exhaustives d'adaptació.
 - Facilitar el finançament de LIFE per donar suport a la creació de capacitats i accelerar les mesures de adaptació a Europa (2013 – 2020).
 - Introduir l'adaptació en el marc del pacte entre alcaldes (2013/2014).
 - Remeiar el dèficit de coneixement.
 - Convertir Climate-ADAPT en la finestreta única d'informació sobre l'adaptació a Europa.
 - Facilitar la reducció de l'impacte del canvi climàtic de la política agrícola comuna (PAC), la política de cohesió i la política pesquera comú (PPC).
 - Garantir infraestructures més resistents.
 - Promoure assegurances i productes financers per a les decisions sobre inversions i empreses resistents.

4.3. Àmbit estatal

Llei de canvi climàtic i transició energètica (7/2021)

Aprovada al maig de 2021, aquesta Llei té per objecte assolir els compromisos presos en l'Acord de París.

En el títol IV aborda les qüestions relatives a la mobilitat sense emissions i transport. El sector del transport ha de ser part de la resposta al canvi climàtic i posicionar-se al nou model de desenvolupament per aprofitar les oportunitats que obre la nova realitat econòmica i social.

En matèria de mobilitat sense emissions, s'estableix que s'adoptaran mesures per assolir el 2050 un parc de turismes i vehicles comercials lleugers sense emissions directes de CO₂.

- Els municipis de més de 50.000 habitants han d'adoptar plans de mobilitat urbana sostenible coherents amb els plans de qualitat de l'aire que introdueixin mesures de mitigació que permetin reduir les emissions derivades de la mobilitat.
- Els municipis de més de 50.000 habitants establiran zones de baixes emissions (ZBE) abans de 2023.
- També ho han de fer els municipis de més de 20.000 habitants que superin els valors límits de contaminants regulats per l'RD 102/2011

Modificació del reglament de circulació (RD 970/2020)

El Reial Decret 970/2020, de 10 de novembre, modifica el Reglament General de Circulació, aprovat per Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre i el Reglament General de Vehicles, aprovat per Real Decret 2822/1998, de 23 de desembre que pretén harmonitzar la normativa

amb el procés de transformació i pacificació de les ciutats i amb la irrupció dels vehicles de mobilitat personal (VMP).

El Reial Decret 970/2020, de 10 de novembre, modifica el Reglament General de Vehicles (RGC), del 23 de desembre de 1998, en tot allò referent als patinets elèctrics i és vigent des del gener de 2021. Concretament estableix el següent:

- Han de ser vehicles d'un o més rodes d'una única plaça i propulsat exclusivament per motors elèctrics
- Han de circular a una velocitat d'entre 6 i 25 km/h
- Queda prohibida la seva circulació per voreres i zones de vianants
- No es requereix l'ús de cap tipus d'autorització per al seu ús, ni assegurança ni matrícula, però si es necessari un certificat amb els requisit tècnics



Enero 2021



D'altra banda, el Reial Decreto 970/2020, de 10 de novembre modifica el Reglament General de Circulació, aprovat per Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre, i estableix un nou límit genèric de velocitat en vies urbanes en vigor des del maig de 2021, que és de 30 Km/h. En funció de la via s'estableixen els següents límits de velocitat:

- 20 km/h en vies de plataforma única
- 30 km/h en vies d'un únic carril de circulació per sentit
- 50 km/h en vies de dos o més carrils per sentit



Estratègia Espanyola de Canvi Climàtic i Energia Neta 2007 – 2012 – 2020

L'Estratègia Espanyola de Canvi Climàtic i Energia Neta 2007-2012-2020 (EECCCL) és l'instrument marc que defineix els àmbits i sectors on adoptar polítiques i mesures per a mitigar el canvi climàtic, pal·liar els seus efectes adversos i possibilitar el compliment dels compromisos internacionals adquirits en matèria de canvi climàtic. Forma part de l'Estratègia espanyola de desenvolupament sostenible i pren com a referència l'Estratègia espanyola per al compliment del Protocol de Kyoto aprovada el 2004.

Llei 1/2005, de 9 de març, per la qual es regula el règim del comerç de drets d'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle

Estableix la regulació del comerç de drets d'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle per fomentar la reducció d'aquests gasos d'una forma eficaç i econòmicament eficient. La Llei trasllada a la legislació espanyola la directiva 2003/87/CE del Parlament Europeu.

Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC)

El PNACC Estableix la regulació del comerç de drets d'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle per fomentar la reducció d'aquests gasos d'una forma eficaç i econòmicament eficient. La Llei trasllada a la legislació espanyola la directiva 2003/87/CE del Parlament Europeu.

Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica

- L'objecte d'aquesta llei és assegurar el compliment, per part d'Espanya, dels objectius de l'Acord de París (2015); facilitar la descarbonització de l'economia espanyola; la seva transició a un model circular; i promoure l'adaptació al canvi climàtic i la implantació d'un model de desenvolupament sostenible.

Entre els aspectes, en matèria de mobilitat, que recull la llei hi ha:

- Els municipis de més de 50.000 habitants hauran d'establir zones de baixes emissions (ZBE) abans de 2023.
- Els municipis de més de 20.000 habitants que superin els valors límit de contaminants regulats pel RD 102/2011 també hauran d'implantar una ZBE.

Castell-Platja d'Aro no ha d'instaurar una ZBE ja que no compleix amb cap dels requisits

4.4. Àmbit català

4.4.1. Pla Energia i Canvi Climàtic 2012 – 2020

Aprovat pel Govern en data 9 d'octubre de 2012, i seguint els preceptes de la UE de reducció de les seves emissions de gasos d'efecte hivernacle en un 20% per l'any 2020 en relació a l'any 1990, fixa els següents objectius:

- Reduir en un 20% el consum d'energia l'any 2020 respecte un escenari tendencial (concretament preveu la reducció del 20,7%)
- Assolir la participació de les energies renovables en el consum brut d'energia final en un 20% l'any 2020
- Augmentar la participació de les energies renovables en el consum energètic del sector transport fins al 10% l'any 2020. Preveu unes quotes de penetració del vehicle elèctric a Catalunya per tipologia de vehicle (híbrids o elèctrics purs) l'any 2020.

El Pla constata que el sector del transport és a Catalunya el més consumidor d'energia final, amb un 41,0% del total, seguit de la indústria amb un 26,9%. En aquesta línia indica que en els propers anys cal equilibrar els següents objectius:

- Garantir la seguretat i qualitat del subministrament.
- Establir un model competitiu econòmicament, i amb menys dependència exterior.
- Respectar el medi ambient.
- Un pes més gran de les energies renovables.
- Reduir el consum dels combustibles fòssils.
- Millorar l'eficiència en la utilització de l'energia.

4.4.2. Estratègia catalana d'adaptació al canvi climàtic 2013-2020

Després de constatar que el canvi climàtic és un fet real i confirmat, així com exposant diferents afectacions d'aquest fet tant a Catalunya com al món, es planteja la Estratègia Catalana d'Adaptació al Canvi Climàtic (en endavant, ESCACC). Dins la estratègia, es plantegen diferents vies d'actuació, i una d'elles és remarcar les principals afectacions dins els diferents sectors. Un d'aquests sectors és la mobilitat, per la que la ESCACC planteja que caldrà prendre en consideració:

- Futures afectacions a la xarxa viària per esllavissades o per episodis de pluges intenses.
- Afectacions en el transport ferroviari, sobretot per episodis meteorològics extrems. Implicacions econòmiques per reparació de desperfectes, implicacions sobre sectors econòmics productius o afectacions socials.
- Afectacions a la seguretat viària, tot i que l'asfaltat es considera de qualitat i resistent als canvis de temperatura o a la forta intensitat de les tempestes.
- Afectacions en el transport aeri i marítim i en les infraestructures costaneres, que veuran com l'augment de la freqüència dels fenòmens meteorològics extrems seran la principal causa de de suspensió d'operacions en el trànsit aeri i en el transport marítim.

4.4.3. Tercer informe sobre el canvi climàtic a Catalunya (2016)

El Tercer informe sobre el canvi climàtic a Catalunya (TICCC) analitza l'estat del clima i la seva evolució recent i futura a Catalunya, tant des del punt de vista de les seves bases científiques com en relació als diversos subsistemes naturals i sectors socioeconòmics. L'informe fa un diagnòstic de la situació sobre quatre aspectes: les bases científiques del canvi climàtic; els sistemes naturals (impactes, vulnerabilitat i adaptació); sistemes humans (impactes, vulnerabilitat, adaptació i mitigació); i la governança i gestió del canvi climàtic.

Quant a transport, mobilitat i logística, l'article fa un seguit de recomanacions com:

- L'incentiu econòmic de la substitució de la flota vehicular per vehicles amb motor tèrmic d'etiqueta ambiental superior i per vehicles híbrids i elèctrics, especialment en flotes públiques o d'empreses.
- La restricció i la regulació de l'accés dels vehicles amb més impacte (amb prohibició i/o pagament de tarifa), mitjançant taules de diàleg i consens amb els actors implicats.
- El desenvolupament de mesures de gestió ambiental del trànsit a l'accés a les ciutats principals (com ara la velocitat variable o els carrils d'alta ocupació sense grans inversions en infraestructures) i d'una política tarifària d'aparcament a les ciutats.
- La creació d'una infraestructura segura per a mitjans de transport no motoritzats dins dels municipis i principalment entre els municipis adjacents i els llocs de treball situats a la perifèria (com ara als polígons industrials).
- L'adopció de mesures de prioritat de pas en el cas del transport públic de superfície per a fer-lo més competitiu respecte del vehicle privat (com ara la coordinació semafòrica o la restricció d'aparcament al voltant de les parades).
- La potenciació de la motocicleta elèctrica mitjançant ajudes públiques per a la substitució de les motocicletes de motor tèrmic i el foment de la R+D+I per al desenvolupament d'aquest tipus de vehicles en empreses nacionals.

- La restricció d'espai viari al vehicle privat per mitjà de la creació de vies de circulació amb prou capacitat per al trànsit de pas.

4.4.4. Nova agenda urbana 2030

També coneguda com la “Declaració de Quito sobre Ciutats i Assentaments Humans Sostenibles per a Tothom”, la nova agenda urbana impulsada per l'Assemblea General de les Nacions Unides cerca l'assoliment d'un model de desenvolupament urbà que sigui sostenible des de les vessants social, ambiental i econòmica.

L'Agenda Urbana de Catalunya és l'eina que permet potenciar i afrontar els reptes que planteja la creixent urbanització. El principis de l'Agenda Urbana catalana són:

- L'Agenda 2030 com a marc de referència: el document incorpora 8 dels objectius establerts en l'Agenda per al Desenvolupament Sostenible 2030: a) aconseguir que les ciutats i els assentament humans siguin inclusius, segurs, resilents i sostenibles; b) fi de la pobresa; c) salut i benestar; d) aigua neta i sanejament; e) Energia neta i assequible; f) Indústria, innovació, infraestructures; g) Consum i producció responsables; h) Acció pel clima.
- Dimensió territorial: l'àmbit d'actuació té en compte les grans conurbacions del país i la particular configuració nodal del territori sobre el qual descansa l'àrea metropolitana.
- Sostenibilitat econòmica, ambiental i social: abundar en les polítiques de sostenibilitat social, la sostenibilitat ambiental (transformació del model energètic) i la sostenibilitat econòmica (els avantatges de la concentració urbana).
- Governança compartida: la implicació de tots els actors i agents que influeixen amb les seves decisions en la ciutat i el territori.

4.4.5. Llei 16/2017, d'1 d'agost, del canvi climàtic

La Llei 16/2017, d'1 d'agost, del canvi climàtic té com a finalitats reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle i afavorir la transició cap a una economia neutra en emissions.

La Llei persegueix cinc finalitats:

- Aconseguir que Catalunya redueixi les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH) i afavorir la transició cap a una economia baixa en carboni.
- Reforçar i ampliar les estratègies i els plans que s'han elaborat durant els darrers anys.
- Promoure i garantir la coordinació de totes les administracions públiques catalanes, i fomentar la participació de la ciutadania, dels agents socials i dels agents econòmics.
- Esdevenir un país capdavanter en la investigació i aplicació de noves tecnologies, i reduir la dependència energètica de Catalunya de recursos energètics externs.
- Fer visible el paper de Catalunya al món, tant en els projectes de cooperació com en la participació en els fòrums globals de debat sobre el canvi climàtic.

La Llei està afectada per la sentència de 20 de juny de 2019 del Tribunal Constitucional que ha anul·lat la disposició addicional primera, la qual preveia reduir un 40% les emissions de GEH per al 2030, un 65% de cara al 2040 i un 100% per al 2050 en relació a 1990. Per tant, cal assumir els esforços de reducció d'emissions difuses d'acord amb els criteris de repartiment d'esforços europeus: reducció del 32% d'emissions GEH l'any 2030 respecte el 2005 (nous criteris de la Comissió Europea).

4.4.6. Directrius Nacionals de Mobilitat

Les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) constitueixen el marc per l'aplicació dels objectius de mobilitat fixats per la Llei de mobilitat 9/2003. Tenen naturalesa de pla territorial sectorial i s'han de revisar, com a mínim, cada sis anys.

La funció de les directrius nacionals de mobilitat és configurar un filtre entre la diagnosi de la situació actual dins l'àmbit corresponent i el programa d'actuacions derivat del Pla de mobilitat.

Actualment es troben en fase de revisió per part del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.

4.4.7. Estratègia pel desenvolupament sostenible de Catalunya 2026

El Govern de la Generalitat de Catalunya ha aprovat l'Estratègia per al desenvolupament sostenible de Catalunya en l'horitzó 2026 amb l'objectiu de garantir la transició de Catalunya cap a una economia segura, eco eficient i de baix contingut en carboni, basada en l'eficiència, en el consum de recursos i en la minimització dels impactes sobre la salut i el medi a Catalunya i al món.

La concreció i la quantificació dels objectius estratègics i el càlcul de les externalitats dels principals processos productius que es duen a terme a Catalunya fan que l'estratègia esdevingui un instrument eficaç de prospectiva i alerta de gran interès per a la presa de decisions i fonamenta la millora de la productivitat de l'economia catalana a través de la reducció de les externalitats. Les principals línies estratègiques que caldrà prendre en consideració són:

- LE 1.3 Coordinar i integrar efectivament la conservació de la biodiversitat
- LE 2.1 Reorientar el model de producció i consum energètic prioritant la baixa intensitat energètica i baixa emissió de carboni i maximitzar l'estalvi i l'eficiència energètica, a fi de fer front al canvi climàtic.
- LE 3.1 Incrementar de manera efectiva la quota modal del transport sostenible de mercaderies i persones per minimitzar-ne l'impacte socioambiental i econòmic
- LE 3.2 Establir les condicions tècniques i logístiques adequades per garantir un increment determinat de l'electrificació del transport: vehicles elèctrics, transport sobre rails, etc.

4.4.8. Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006 – 2026 (PITC)

Té un estatus de pla territorial sectorial d'acord amb la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial, i de pla específic a l'efecte d'allò que estableix la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat. Aquest pla defineix les següents directrius a seguir; millorar l'accessibilitat dels diferents àmbits funcionals del territori, reduint els costos socials i ambientals, a través no tan sols de les infraestructures i serveis de transport, sinó també els processos de planificació i gestió. A més té com a objectiu general, desenvolupar un sistema de transport organitzat com a xarxa integrada i multimodal, segur i sostenible, ambientalment responsable, equilibrat socialment i viable econòmicament, obert en la fase de seguiment a la col·laboració i participació institucional i ciutadana.

El pla territorial sectorial contempla les iniciatives de desdoblament de l'Anella de les Gavarres (C-65: desdoblament entre Girona i Llagostera. C31: desdoblament entre Platja d'Aro i Torrent. C-66: desdoblament entre Torrent i Medinyà), la construcció del tren-tramvia Sant Feliu de Guixols-Girona, i la posada en marxa d'un corredor de transport públic col·lectiu a l'entorn de les Gavarres.

4.4.9. Pla de transport de viatgers a Catalunya, 2020 (PTVC).

És el Pla territorial sectorial que defineix les directrius i les línies d'actuació per als propers anys en relació amb l'oferta dels serveis de transport públic a Catalunya i la gestió del conjunt del sistema. Té caràcter de pla territorial sectorial, d'acord amb la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial, i de pla específic de mobilitat a l'efecte d'allò que estableix la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

Quant a la xarxa ferroviària, els objectius aplicables a les comarques gironines, serien els següents:

Un cop posat en funcionament el servei d'alta velocitat ferroviària amb les estacions Figueres-Vilafant i Girona caldrà, un cop consolidada la demanda d'aquest servei, adequar l'estructura que han de tenir els serveis convencionals que comuniquen les Comarques Gironines i la Regió Metropolitana de Barcelona a partir del manteniment i millora de l'oferta actual i la potenciació de les comunicacions de curt recorregut entre les diverses poblacions de la demarcació de Girona amb l'establiment d'un nou sistema de rodalies que permeti una comunicació i una coordinació adequades amb els serveis de rodalia de Barcelona.

La millora del servei ferroviari de curt recorregut a Girona s'estructura també sobre la millora de l'oferta combinada amb l'autobús i la integració tarifària del mode ferroviari, millorant la prestació del conjunt del servei de transport públic de rodalia de Girona.

La implantació d'aquests serveis ferroviaris es preveu de manera coordinada amb els serveis d'autobús. La potenciació de la xarxa de serveis d'autobús permetrà donar cobertura a les franges horàries no suficientment ateses pels serveis ferroviaris i garantir l'accés en transport públic a la nova configuració de serveis ferroviaris, amb la previsió d'incrementar els serveis d'aportació.

Pla Estratègic de la Bicicleta (PEB) de Catalunya (2008-2012)

La Llei de la mobilitat 9/2003, de 15 de juny, determina la visió global de la mobilitat com un sistema que dona prioritat als modes de transport més sostenibles, com la bicicleta. És per això que el Departament de Política Territorial i Obres públiques va impulsar un document amb línies estratègiques per establir eines efectives de planificació, desenvolupat per promoure la bicicleta com a mode de transport, lleure, esport i turisme.

El document defineix 9 línies estratègiques que afecten a tot el territori català.

Pla d'Acció per al Desplegament d'Infraestructura dels Vehicles Elèctrics a Catalunya 2016- 2019

El Pla Estratègic per al desplegament d'Infraestructura de Recàrrega per als Vehicles Elèctrics (PIRVEC) 2016-2019 té per objectiu convertir Catalunya en un país atractiu per al vehicle elèctric a través de la garantia de subministrament energètic als usuaris i al parc de vehicles que està de pas per la xarxa viària catalana.

Per aconseguir-ho, el PIRVEC 2016-2019 preveu la instal·lació de punts de recàrrega vinculats, estacions de recàrrega semiràpida i estacions de recàrrega ràpida, comptant amb una dotació de 5,8 milions d'euros.

Pla Estratègic de Seguretat Viària de Catalunya (PESV) 2014 – 2020

L'objectiu principal d'aquest pla és la reducció del nombre de morts en accidents de trànsit en un 50% respecte del 2010. Aquest objectiu principal es basa en 6 objectius estratègics:

1. Protegir els usuaris de la mobilitat i control eficaç de les conductes de risc

2. Impulsar un espai continu de seguretat viària (zones urbanes i interurbanes)
3. Involucrar i coordinar entitats públiques i privades en la millora de la mobilitat segura
4. Disposar de les estructures, instruments i mecanismes de gestió de seguretat viària que permetin la consecució de resultats
5. Facilitar l'aprenentatge de la mobilitat segura al llarg del cicle vital
6. R+D+i a la seguretat viària.

4.5. Àmbit supramunicipal

Pla Territorial Parcial de les comarques de Girona

El Pla recull la necessitat d'un sistema de transport col·lectiu de distribució que integri els àmbits costaners de Sant Feliu de Guíxols, Palamós i Palafrugell, vinculat a les propostes a estudiar de tren-tramvia del PITC entre Flaçà i la Costa Brava central pel nord i entre Girona i Sant Feliu de Guíxols pel sud. A més a més, el Pla recomana que es redacti un pla especial de mobilitat que integri els municipis d'aquest àmbit i els de Sant Feliu de Guíxols, Santa Cristina d'Aro i Castell-Platja d'Aro.

El Pla proposa per a cadascun dels nuclis de població i per a l'escenari 2026, un paper territorial determinat en funció de les seves característiques. A l'àmbit es recullen diferents propostes de millora de les infraestructures de mobilitat, com la proposta a estudiar de tren tramvia inclosa al PITC entre Girona i el marc comarcal, així com la necessitat d'un sistema de transport col·lectiu de distribució del sistema ferroviari que integri els àmbits costaners de Sant Feliu de Guíxols, Palamós i Palafrugell. Respecte la xarxa viària es proposa la continuació del condicionament i desdoblament de la C-31. A més a més, el Pla recomana que es redacti un pla especial de mobilitat que integri els municipis d'aquest àmbit i els de Calonge i Palamós.

Pla Director de la Mobilitat de les Comarques Gironines

Els principals trets dels objectius generals del Pla director de Mobilitat de les comarques gironines són:

- Competitivitat
- Integració social
- Qualitat de vida
- Salut
- Seguretat
- Sostenibilitat

Per altra banda, els objectius bàsics dels eixos d'acció d'aquest Pla Director de Mobilitat són: aturar l'increment de la distància mitjana de recorregut a l'àmbit, així com estendre la planificació de la mobilitat sostenible a totes les zones del territori on és necessari; garantir una xarxa d'infraestructures interurbanes ben connectada i segura per a tots els modes de transport; regular l'ús del vehicle privat en els desplaçaments; donar una millor oferta ferroviària i garantir que aquesta funcionarà com una sola xarxa i ampliar la cobertura horària en els serveis ferroviaris que ho precisin; garantir un transport públic de superfície de qualitat i ràpid que el faci competitiu vers el vehicle privat; potenciar un sistema logístic eficient i minimitzar els costos unitaris del transport de mercaderies; garantir l'accés amb transport públic i amb mitjans no motoritzats als centres generadors de mobilitat a les comarques gironines, juntament amb la disminució de l'ús del vehicle privat en la mobilitat ocupacional; la reducció del consum d'energia provinent dels combustibles fòssils, de les emissions dels gasos efecte hivernacle i dels contaminants de l'aire

produïts pel sistema de transports i garantir la participació i implicació de tots els agents als quals afecta la mobilitat a les comarques gironines.

Pel que fa a Castell-Platja d'Aro, el Pla Director proposa millores en les connexions bus-tren com la que enllaça Palafrugell, Palamós, Platja d'Aro, Sant Feliu de Guíxols i els nuclis intermedis. També contempla l'enllaç amb l'estació de Caldes de Malavella, amb la creació de serveis d'aportació i millora de la freqüència de les línies existents. Finalment, hi ha prevista una ampliació de la xarxa de vies verdes del Baix Empordà, que afecta a Castell d'Aro, Palafrugell i la Pera.

4.6. Àmbit municipal

Castell-Platja d'Aro:

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Castell-Platja d'Aro (2009)

El Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Castell-Platja d'Aro va ser aprovat el 2009, adaptat a les previsions de la Llei 2/2002 d'urbanisme, de 14 de març. És l'instrument d'ordenació urbanística integral del territori municipal.

El Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya i el Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines preveuen un seguit d'actuacions que tenen un fort impacte en la mobilitat a Platja d'Aro i als seus voltants.

Pel que fa les infraestructures ferroviàries, destaca el projecte de tramvia de Les Gavarres. Tot i que el traçat definitiu encara no està fixat, és possible que es planifiqui la construcció d'una línia circular que connecti els municipis del sistema urbà de Girona amb els municipis de la costa (anella de Les Gavarres). En aquest cas, el municipi de Castell-Platja d'Aro tindria serveis de transport ferroviari. A part d'aquest projecte, no hi ha cap projecte ferroviari que afecti directament Castell-Platja d'Aro ja que no disposa de xarxa ferroviària.

També, preveu la connexió de les dues vies verdes, és a dir, la ruta del Carrilet i la ruta del Ferro i del Carbó. Concretament, es connectaran els municipis d'Olot i de Sant Joan de les Abadesses. Així, es crearà un itinerari continu entre Ripoll i Sant Feliu de Guíxols, passant per Castell-Platja d'Aro.

Agenda 21 Local de Castell-Platja d'Aro

La Carta d'Aalborg es considera el punt de partida per impulsar processos d'Agenda 21 Local, des de les administracions locals, ja que en ella es recullen els principis de la Conferència de Rio.

Al juny de 1998, des del l'Àrea de Medi Ambient de la Diputació de Girona, es crea el Programa de suport a la redacció de Plans d'Acció Local per a la Sostenibilitat (PALS). Aquest programa té la finalitat de difondre i promoure els principis de sostenibilitat, subscrits a la Carta d'Aalborg i a la Campanya de Ciutats Europees Sostenibles, entre els municipis de les comarques gironines. L'objectiu final de la Diputació de Girona és ajudar a posar en marxa els processos d'Agenda 21 Local mitjançant el suport a la redacció dels Plans d'Acció Local per a la Sostenibilitat (d'ara endavant PALS).

A partir de 2004, els Ajuntaments de Santa Cristina d'Aro i Castell-Platja d'Aro s'adhereixen a la Carta d'Aalborg prenent el compromís d'implantar la seva Agenda 21.

De les línies estratègiques que segueix, la primera (vertebració del territori, preservació del paisatge i gestió dels riscos) conté un programa d'actuació de la millora de la mobilitat i de l'accessibilitat, el qual té els objectius següents:

- Millorar la mobilitat en vehicle a motor a partir de:
 1. La instal·lació d'elements pacificadors en determinades zones on encara es detecta excessiva velocitat
 2. L'ampliació de voreres als carrers "cul de sac" perpendiculars al passeig marítim
 3. L'ampliació dels garatges particulars per millorar l'accés
 4. L'adequació d'una àrea per l'aparcament de camions, autobusos discrecionals i autocaravanes
 5. La promoció del cotxe compartit (carpooling)
- Millorar la mobilitat a peu a partir de les mesures:
 1. Ampliació de l'espai urbà dedicat als vianants mitjançant l'ampliació de voreres i la senyalització de zones 30
 2. Instal·lació de plataformes i passos de vianants elevats
 3. Millora de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques
 4. Creació de camins escolars i itineraris segurs per als escolars
 5. Implantació del "bus a peu" a les escoles
 6. Continuïtat entre les zones urbanes i la xarxa de senders existent
 7. Correcta implantació del camí ral entre Castell d'Aro i Platja d'Aro
 8. Millora de la seguretat dels vianants en vies interurbanes
- Millorar la mobilitat en bicicleta
 1. Donar continuïtat al carril bici de Platja d'Aro cap a Calonge
 2. Donar continuïtat a Platja d'Aro i s'Agaró fins a les rutes cicloturístiques
 3. Establir zones 30 als carrers entre l'avinguda s'Agaró i el passeig marítim
 4. Aclarir la possibilitat de pas de bicicletes pel passeig marítim
- Afavorir l'ús del transport col·lectiu a partir de les següents mesures:
 1. El disseny atractiu i simple dels horaris de l'autobús
 2. La difusió dels horaris del transport públic
 3. L'adequació de les parades que ho necessitin
 4. La possibilitat d'implantació del transport a demanda
 5. Privatitzar el transport en motiu d'activitats realitzades per l'Ajuntament
 6. Treballar perquè el tramvia de les Gavarres sigui una realitat
 7. Concedir llicència de taxis de temporada
 8. Transmetre als escolars la importància de la mobilitat sostenible

Pla d'Acció per l'Energia Sostenible de Castell-Platja d'Aro (2014)

El PAES és un **document estratègic de planificació energètica local**. Conté les accions que cada ens local ha de dur a terme per superar els objectius de la Comissió Europea, de reduir les emissions de CO₂ en més del 20% per l'any 2020 al seu municipi. Recull els documents estratègics i estudis fets al municipi com ara: l'Agenda 21 / Auditoria ambiental, plans directors, PAES etc.

L'abril de 2012, el Ple de l'ajuntament va aprovar l'adhesió Pacte d'Alcaldes. El pla d'acció associat (PAES) es va aprovar al Ple municipal l'any 2014, i és d'aplicació fins l'any 2020.

Els objectius principals d'aquest pacte són:

- L'acceleració de la descarbonització dels seus territoris.
- L'enfortiment de la capacitat d'adaptació als efectes del canvi climàtic.
- L'accés a una energia segura, sostenible i assequible a la ciutadania.

En matèria de mobilitat, les accions a dur a terme són, entre d'altres:

- La creació de carrils bici segons la demanda existent

- La instal·lació de punts de recàrrega de vehicles elèctrics
- La redacció d'un pla de mobilitat urbana

4.7. Adaptació del Document d'abast

La Direcció General de de Polítiques Ambientals del Departament de Territori i Sostenibilitat va emetre amb data 12 de desembre de 2023 el Document de d'abast del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Castell-Platja d'Aro 2022-2031 (número d'expedient: OTAAGI20230163). Aquest document té com a objecte determinar l'abast de l'Estudi Ambiental Estratègic i els requeriments d'integració ambiental del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Castell-Platja d'Aro 2022-2031 (en endavant PMUS), als efectes que determina l'apartat d de l'article 13 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, els articles 17 i 19 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

A continuació es presenta una relació de les determinacions fixades en el Document de d'Abast i com han estat introduïdes en el present EAE.

Document d'Abast	Incorporació a l'EAE
Establir objectius quantitius a assolir amb el PMU per a cada un dels objectius ambientals detallats en el DIE.	A l'apartat 9. Seguiment i supervisió s'han establert objectius quantitius per a cada un dels objectius ambientals
Detallar objectius quantitius per als principals fluxos de mobilitat amb més potencialitat de canvi modal del municipi per tal d'assegurar que s'articulin mesures específiques per aconseguir els canvi modal i la reducció de vehicles-km	S'ha incorporat un apartat "Anàlisi dels fluxos" on es detallen les principals destinacions i el seu potencial de canvi
Incorporar la perspectiva de salut als objectius ambientals. Es recomana incorporar objectius específics quantitius de reducció de la contaminació acústica, de millora de la qualitat de l'aire, de reducció de l'efecte illa de calor per la reducció de les emissions de CO ₂ , entre d'altres, en relació a la població exposada.	A l'apartat 9. Seguiment i supervisió s'han incorporat indicadors de millora de la qualitat de l'aire i de reducció de les emissions de gasos d'efecte hivernacle.
Prioritzar els objectius ambientals per tal de maximitzar el benefici ambiental associat al Pla amb la major eficiència i en el menor termini possible.	En l'apartat 6.2.- Objectius de mobilitat i indicadors del PMUS de Castell-Platja d'Aro es prioritzen els objectius ambientals.
Integrar els objectius ambientals en l'elaboració del PMU i en el seu relat.	S'ha incorporat en tot el Pla.
Definir i analitzar diferents escenaris tendencials alternatius que permetin assolir, en l'horitzó del Pla, els objectius ambientals. En l'anàlisi d'alternatives caldrà reflectir expressament la dualitat estacional en la mobilitat.	En l'apartat 7.- Descripció i avaluació de les alternatives s'han analitzat diferents escenaris alternatius i també s'ha reflectit la dualitat estacional (temporada alta i temporada baixa).
La contribució de la nova mobilitat en la qualitat de l'aire, tenint en compte la capacitat del medi ambient atmosfèric del municipi i incloure una estimació de la reducció d'emissions de contaminants pels diferents escenaris respecte l'alternativa 0.	A l'apartat 7. Avaluació i descripció de les alternatives s'inclou una estimació de la reducció d'emissions de contaminants pels diferents escenaris respecte l'alternativa 0.
L'impacte sobre les emissions de GEH tenint com a referència les emissions quantificades en la diagnosi del Pla per l'alternativa 0.	A l'apartat 7. Avaluació i descripció de les alternatives s'inclou una estimació de la reducció d'emissions de contaminants pels diferents escenaris respecte l'alternativa 0.
L'anàlisi de la població exposada a nivells de soroll superior a 65 dB(A) de dia i a 55 dB(A) de nit i proposar mesures de reducció, sobretot en els trams de les zones urbanes més afectades i amb receptors acústics sensibles exposats.	En l'apartat 7. Descripció i avaluació de les alternatives es fa referència de manera qualitativa a la reducció de l'impacte acústic sobre la població segons la reducció dels veh-km.
Caldrà definir estratègies de foment dels sistemes de transport col·lectiu de viatgers de manera integrada amb la implantació de mesures de dissuasió per racionalitzar l'ús del vehicle privat, sobretot en els desplaçaments interurbans dels residents i també entre la població flotant tant en els desplaçaments interns com de connexió	Al document II referent al programa d'actuacions es proposen una sèrie d'actuacions com ara la TP5.- Reforç de la xarxa de transport públic existent o l'adhesió a l'ATM, que fomenten els sistemes de transport col·lectiu de viatgers.
Caldrà distingir en l'anàlisi d'emissions, els km recorreguts als carrers de la trama urbana del municipi, on el PMU hi té capacitat d'incidència, dels km recorreguts en la via d'alta capacitat que travessa el municipi (C-31), sobre la qual no es té incidència al Pla.	S'incorpora aquesta informació a cada una de les alternatives
Les característiques urbanes de Castell – Platja d'Aro i la seva distribució faciliten els desplaçaments a peu o amb bicicleta de manera que és prioritari introduir estratègies per incrementar aquest ús, sobretot en la població flotant. Cal preveure la connexió entre les vies ciclables, dotant-les d'infraestructures adequades (aparcaments,	Al document II referent al programa d'actuacions es proposen una sèrie d'actuacions com ara, V1.- Adequació de les voreres segons el codi d'accessibilitat en els itineraris principals per a vianants o la B1.- Creació d'una xarxa ciclable que connecti els tres nuclis urbans de Castell-Platja

Document d'Abast	Incorporació a l'EAE
seguretat pels usuaris...) i incrementar la xarxa de voreres accessibles.	d'Aro que fomenten els desplaçaments a peu i en bicicleta i VMP
El Pla haurà de donar cobertura també a les noves modalitats de transport privat elèctric, en especial a l'automòbil i/o altres vehicles de mobilitat personal. Caldrà preveure una xarxa de punts de recàrrega coherent, d'acord amb la diagnosi efectuada per la modernització del parc de vehicles.	Al document II referent al programa d'actuacions es concreten dos actuacions en quant a la mobilitat elèctrica. Concretament l'actuació B4.- Promoure l'ús de la bicicleta elèctrica i la ED3.- Pla d'impuls de vehicles més nets.
Caldrà valorar també la reordenació de l'aparcament amb l'agrupació i/o implantació de bosses d'aparcaments dissuasius situats a l'exterior de la trama urbana, que tinguin bona connexió amb el transport públic, la xarxa ciclable i la xarxa de vianants.	El document II referent al Programa d'Actuacions incorpora dos propostes referents a la implantació de noves bosses d'aparcament, concretament la fitxa AP1.- Creació i potenciació de noves zones d'aparcament perimetrals i la AP2.- Reubicació perimetral de l'aparcament d'autocars i instar al gestor de l'estació d'autobusos la possibilitat d'efectuar l'encotxament i desencotxament.
Incloure l'anàlisi dels costos i la viabilitat econòmica de cadascuna de les mesures dirigides a prevenir, reduir o pal·liar els efectes negatius del Pla.	El document II referent al Programa d'Actuacions incorpora a cada fitxa d'actuació el cost de l'actuació.
El PMU ha d'assegurar la coherència del model de mobilitat proposat respecte el planejament urbanístic vigent i els desenvolupaments previstos, per tal d'establir condicionants i/o criteris en els dissenys urbanístics dels creixements futurs per donar continuïtat, coherència i, si s'escau, relligar les xarxes de mobilitat executades en aplicació del Pla de mobilitat	El punt 4.6 <i>Relació amb altres plans i programes</i> , revisa els antecedents urbanístics del municipi i els té en compte en la redacció del PMUS.
Informe d'abast per a l'avaluació ambiental del pla en relació a la Qualitat Acústica	Incorporació a l'EAE
Per a la valoració de la població exposada al soroll s'ha de tenir en compte tant les infraestructures viàries que disposen de mapa estratègic de soroll (C-253 i GI-662) com les que no (C-31, GI-665, GI-666 i GIV-6621).	<i>No es disposa d'aquesta informació</i>
Disposar de les mesures de seguiment i supervisió i establir l'indicador de qualitat acústica que permetrà fer el seguiment dels objectius i verificar periòdicament l'eficàcia del desplegament del Pla: % de població exposada / receptors acústics sensibles a nivells de soroll superiors a 65 dB(A) de dia i a 55 dB(A) de nit.	<i>No es disposa d'aquesta informació</i>
Informe sobre si cal o no sotmetre el projecte a avaluació, pel que fa al vector aire.	Incorporació a l'EAE
Caldrà garantir la incorporació de polítiques de desenvolupament urbà i de mobilitat que tinguin com a principal objectiu la reducció de les emissions de contaminants locals i la minimització del grau d'exposició a la població a fonts directes de contaminació,	El document II referent al Programa d'Actuacions incorpora tota una sèrie d'actuacions que tenen com a objectiu la reducció de les emissions contaminants locals i la minimització del grau d'exposició a la població a fons directes de contaminació.

5. DIAGNOSI AMBIENTAL DEL SISTEMA DE MOBILITAT

5.1. Variables territorials amb incidència sobre la mobilitat

5.1.1. Situació territorial

El municipi de Castell-Platja d'Aro es localitza a l'extrem de la Vall d'Aro, regada pel riu Riudaura i que discorre entre el massís de les Gavarres al nord i les estribacions del massís Cadiretes al sud, a la comarca del Baix Empordà.

És un municipi extens amb una superfície de 21,93 km², amb 11.030 habitants (IDESCAT 2020), i municipi emblemàtic de la Costa Brava centre, en el qual exerceix de referència com a centre comercial i de turisme d'oci, i que ha aconseguit amb aquestes activitats, superar en bona part la desestacionalitat crònica del turisme d'estiu.

La via principal que travessa el municipi, i el connecta amb les principals infraestructures de comunicació, és la C-31, també anomenada eix costaner, que el Pla d'Infraestructures Territorials de Catalunya preveu desdobljar, juntament amb la C-65 i la C-66, amb l'Anella de les Gavarres.



Figura 5.1.– Situació Castell-Platja d'Aro. Font: POUM Castell-Platja d'Aro

5.1.2. Estructura urbana

Castell-Platja d'Aro està dividida en 3 nuclis urbans principals i població disseminada ubicada en diferents urbanitzacions. A continuació es descriuen aquests nuclis:

- **Castell d'Aro:** nucli de població ubicat a l'oest del terme municipal. La seva trama urbana es desenvolupa a l'entorn del castell de Benedormiens. Les principals vies d'accés són les carreteres GIV-6621, que connecta cap al sud amb S'Agaró i el municipi de Sant Feliu de Guíxols i la GI-662 que connecta a l'oest amb Santa Cristina d'Aro i a l'est amb la carretera C-31 i Platja d'Aro.
- **Platja d'Aro:** nucli de població ubicat a la franja costanera de l'est del municipi, es comença a desenvolupar als anys 20 del passat segle. En el creixement dels darrers 20 anys, l'àrea urbana ha saltat decididament a l'altra costat de l'antiga carretera de Sant Feliu de Palamós.

L'av. S'Agaró permet l'accés, cap al sud, amb el nucli de S'Agaró, la carretera GI-662 permet l'accés a Castell d'Aro, cap a l'est, i la carretera C-253 connecta, cap al nord, amb Sant Antoni de Calonge.

- **S'Agaró**: el nucli de S'Agaró originàriament estava format per una urbanització situada entre la platja de Sant Pol i la de Sa Conca, al sud del terme municipal. La carretera de Palamós permet la connexió, cap al sud, amb Sant Feliu de Guíxols, la GIV-6621 amb Castell d'Aro, la GI-666 permet la connexió amb la C-31 i l'av. de S'Agaró permet l'accés al nucli de Platja d'Aro.

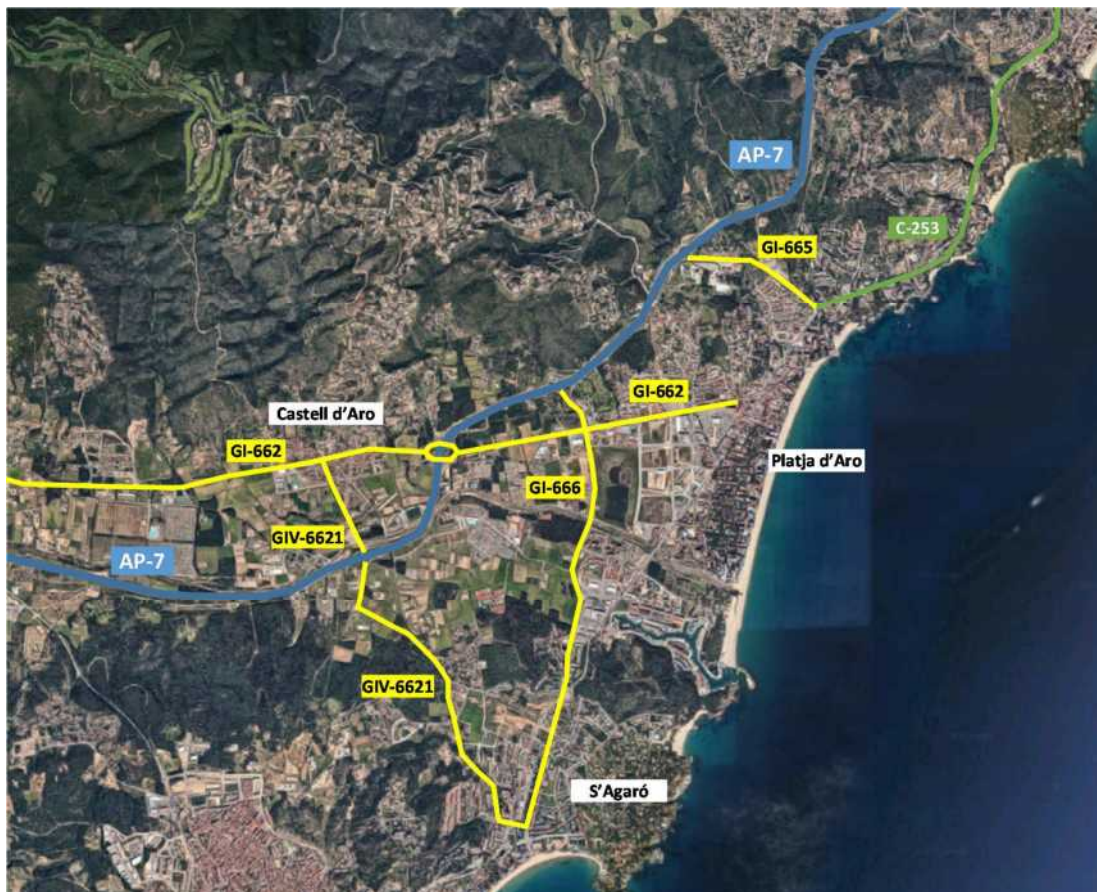


Figura 5.2.– Principals eixos de comunicació interurbans. Font: elaboració pròpia

5.1.3. Demografia

El municipi de Castell-Platja d'Aro tenia una població de 11.455 habitants, el que suposa el 8,1% del total de la comarca i un 1,5% de la província de Girona

El creixement continu de Castell-Platja d'Aro, encara que amb una intensitat variable al llarg dels anys, es deu als fenòmens migratoris intercomarcals, a l'augment de l'esperança de vida.

Pel que fa a les proporcions de població en grans grups d'edat, el **33,8% de la població del municipi són ciutadans amb atenció especial** en l'àmbit que ocupa el PMUS (infants, joves i gent gran).

L'envelliment proper de les generacions de major natalitat sumat a una major esperança de vida comporta un **increment demanda social d'accessibilitat i mobilitat guiada o col·lectiva**.

5.1.4. Centres generadors i atractors de mobilitat

Els centres d'atracció i generació de desplaçaments es distribueixen pel conjunt de la ciutat, destacant-se els centres administratius com són l'ajuntament, la policia local, una **zona esportiva** al nucli urbà, i la principal **zona d'oci i botigues al centre** de la ciutat.

5.1.5. Parc de vehicles i índex de motorització

Segons el parc de vehicles de l'IDESCAT (2019), Castell-Platja d'Aro compta amb un total de 16.631 vehicles, dels quals el 66% són turismes.

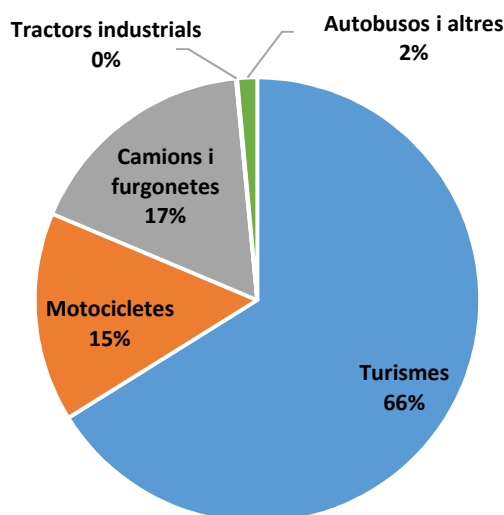


Figura 5.3.— Distribució del parc de vehicles per tipus 2019. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

L'evolució de l'índex de motorització de Castell-Platja d'Aro en les dues darreres dècades marca tres períodes: una tendència de creixement del 2000 al 2002, un segon període d'estabilització, entre 2003 i el 2013, i un darrer període, de creixement entre el 2014 i el 2019. Les dues darreres tendències influenciades per la crisi econòmica i el creixement dels últims anys.

Durant tot el període de 2000-2019, el municipi sempre s'ha mantingut amb valors superiors a la mitjana comarcal i força superiors a la mitjana de Catalunya.

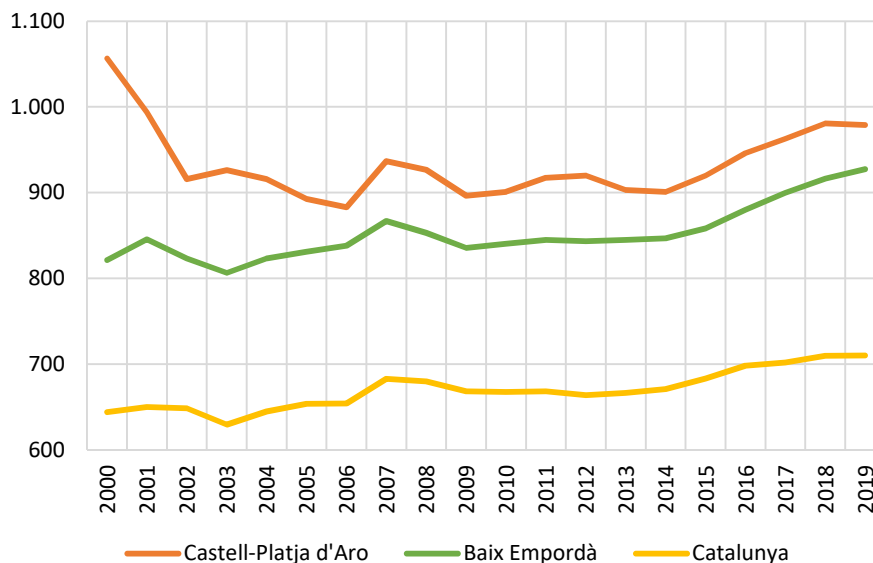


Figura 5.4.– Evolució de l'índex de motorització a Castell-Platja d'Aro, Baix Empordà, i Catalunya. 2000 – 2019. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

5.2. Mobilitat

5.2.1. Enquesta de mobilitat als residents de Castell-Platja d'Aro

Extrapolats els resultats al conjunt de la població de Castell-Platja d'Aro s'obté que:

- En un **dia laborable es realitzen 30.232 viatges dels residents**, dels quals 24.855 són urbans (interns, 82,2%) i 5.377 són interurbans (de connexió, 17,8%). La **mobilitat general es realitza principalment en modes no motoritzats (67,9%)**, seguit pel vehicle privat (30,3%) i, molt lluny, el transport públic (1,8%).

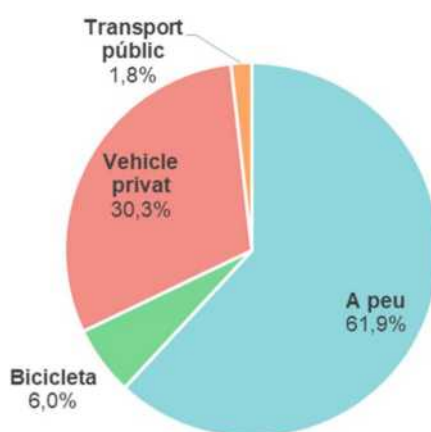


Figura 5.5. Repartiment modal de tots els desplaçaments dels residents de Castell-Platja d'Aro.

- Els residents del municipi realitzen una mitjana de **2,6 viatges/dia**, amb un temps de desplaçament mitjà de **13,5 minuts**.

- Els desplaçaments interns es realitzen majoritàriament amb modes no motoritzats (82,6%), amb un 75,3% a peu i un 7,3% per a la bicicleta i els vehicles de mobilitat personal. El vehicle privat representa el 15,2%, mentre el transport públic és d'un 2,2%.
- En canvi, tots els desplaçaments de connexió es realitzen amb vehicle privat (100%).

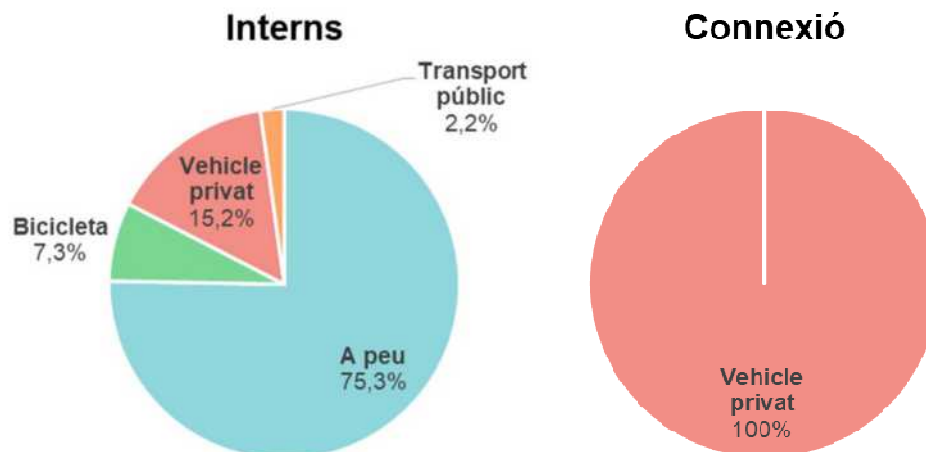


Figura 5.6. Repartiment modal dels desplaçaments urbans (esquerra) i interurbans (dreta).

- Durant un dia laborable, la gran part dels viatges són de retorn al domicili, amb un 48%, mentre els motius personals (anar al metge, de compres, etc.) representen el 34,2% i els ocupacionals (feina i estudis) el 17,8%.
- Ara bé, si estandarditzem els retorns a domicili amb el motiu original, s'observen diferències entre els desplaçaments interns i de connexió. **En els urbans, el 70,9% són personals, per un 27,9% d'ocupacionals.** En canvi, **en els interurbans són majoritaris els ocupacionals**, amb un 60,3%, en comptes dels personals, amb un 39,7%.

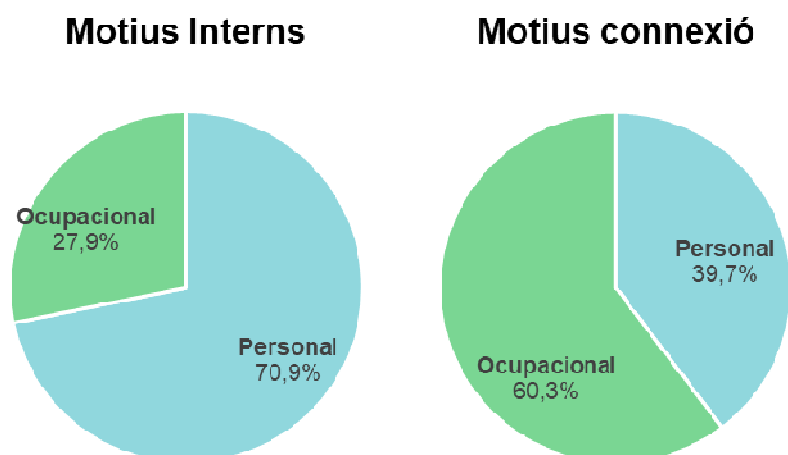


Figura 5.7. Repartiment modal dels desplaçaments urbans (esquerra) i interurbans (dreta).

- Quant als fluxos:
 - Les principals **connexions interurbanes** del municipi són amb **Sant Feliu de Guíxols, Palamós i Girona**, poblacions amb les que se superen els 500 viatges diaris.

- Pel que fa als **desplaçaments interns**, l'enquesta segrega entre les cinc seccions censals de la localitat. **El Centre és el major generador de viatges, seguit del sector dels Fenals i de Castell d'Aro.**

5.2.2. Enquesta de mobilitat als turistes de Castell-Platja d'Aro

Per a l'elaboració del PMUS de Castell-Platja d'Aro s'ha realitzat una enquesta als visitants del municipi.

Les enquestes presencials a turistes es van realitzar a quatre punts repartits pel municipi:

1. Avinguda de s'Agaró (nucli antic)
2. Avinguda del Cavall Bernat (nucli antic)
3. Passeig Marítim
4. Centre d'oci Parc d'Aro

En total es van aconseguir 200 entrevistats, 50 persones per punt.



Figura 5.8. Localització dels punts d'enquesta a turistes.

1. Mode de transport utilitzat per moure's pel municipi

Dins de la localitat, la majoria de desplaçaments dels turistes es realitzen a peu (78,8%), seguit de lluny pel vehicle privat motoritzat (16,3%) i la bicicleta, amb un 2,1%. El bus urbà és testimonial (0,8%), així com l'autocaravana o el taxi, ambdós amb un 0,4%.

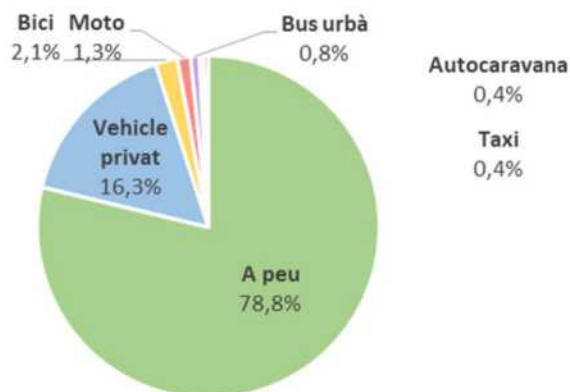


Figura 5.9. Repartiment modal dels desplaçaments dins del municipi.

2. Motiu del desplaçament

Totes les respostes a aquesta pregunta eren de caire personal. Entre totes les respostes (era una pregunta multiresposta), el **37,3% dels viatges** tenien **anar a la platja** com a motiu, seguit del **22,5% de la restauració**, cinema, etc., i un **19,1%** per anar a **fer un passeig**. Anar de compres suposava un 13%, mentre una ruta turística era el 4,8% i un viatge amb amics representava un 2,4%. També es va respondre visitar la segona residència, amb només un 0,5%.

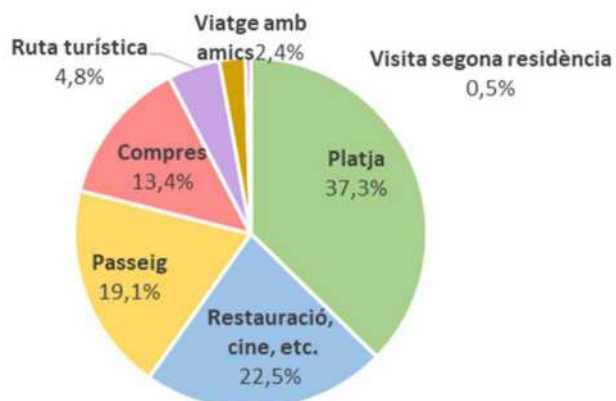


Figura 5.10. Motiu del desplaçament.

5.2.3. Diagnosi de la mobilitat

- **Xarxa de vianants**

- Bona part de la xarxa es troba en vies convencionals, de límit de velocitat de 50km/h, i gairebé tota la xarxa és segregada, amb l'excepció del passeig Marítim i alguns carrers del voltant. **D'ençà 2020 s'ha potenciat l'ús de l'avinguda de s'Agaró i l'avinguda del Cavall Bernat com a eixos de vianants** a l'estiu mitjançant elements temporals.
- Aproximadament **una quarta part de la xarxa principal de vianants (XPV) no és accessible per amplada de voreres (22,1%)** i un 37% dels encreuaments no són accessibles per l'existència de barreres arquitectòniques o l'absència

de passos de vianants. Tot i així, aquesta xarxa permet el moviment dels ciutadans entre els diferents sectors del municipi i els principals punts de generació i atracció de viatgers.

- La major part de la XPV (un 75%) té un terreny amb pendents favorables per als desplaçaments a peu.
- El major volum de vianants el trobem a l'avinguda de s'Agaró (comercial), entre el carrer Miramar i l'avinguda de la Pau, amb un volum de **més de 16.000 vianants diaris**.



Figura 5.11. Passos de vianants a la xarxa principal de vianants del nucli de Platja d'Aro. Font: elaboració pròpia.

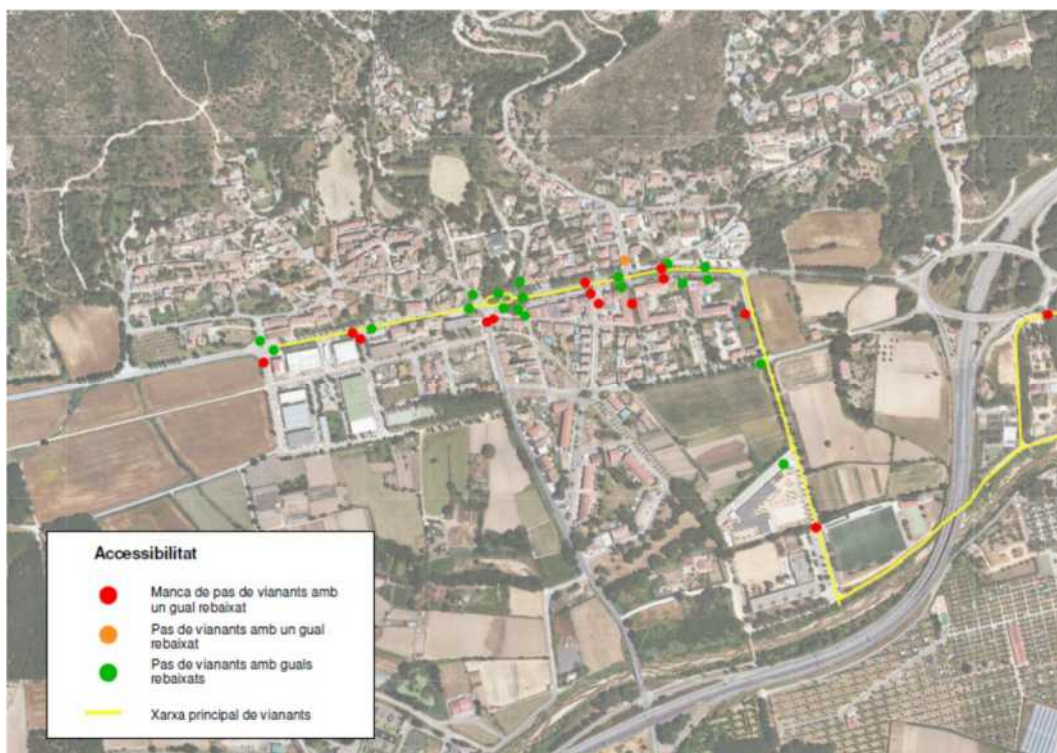


Figura 5.12. Passos de vianants a la xarxa principal de vianants del nucli de Castell d'Aro. Font: elaboració pròpia.

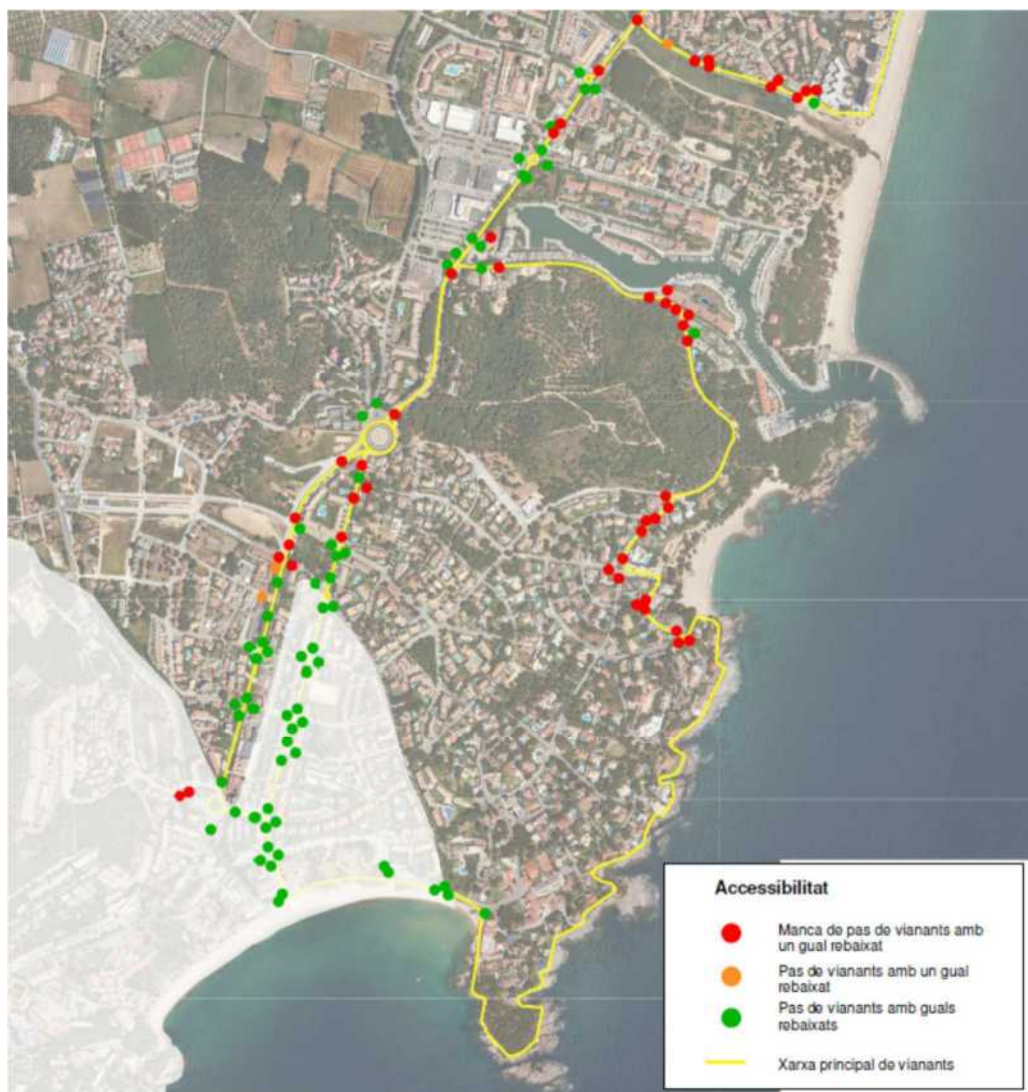


Figura 5.13. Passos de vianants a la xarxa principal de vianants del nucli de s'Agaró. Font: elaboració pròpia

- **Xarxa de bicicleta**

- El municipi **no disposa d'una extensa xarxa d'infraestructura pedalable**, cohabita amb el cotxe en 405 metres de calçada amb prioritat invertida i en 1.500 metres en el camí verd. **La infraestructura pedalable es divideix en dos sectors sense continuïtat entre ells.**
- **Alguns sectors**, com la Via verda, el carrer París o el carrer Roma **presenten problemes d'accessibilitat per amplada insuficient del carril o per irregularitat en el terreny.** L'avinguda 11 de setembre presenta voreres bici molt estretes i amb obstacles que fan impossible circular sense perill de col·lisió, tot i ser un dels punts amb més demanda.
- **Només el 54% dels equipaments del municipi tenen un carril bici a menys de 100m**, fent que l'accés en bicicleta sigui conflictiu per als ciclistes.
- **Alguns punts de la xarxa de bicicleta superen els 1.200 usuaris diaris**, com el passeig Riudaura, l'avinguda de París i Roma o l'avinguda Onze de

Setembre. **La presència dels vehicles de mobilitat personal (VMP) és elevada**, ja que representen de mitjana el **21,5%** dels usuaris comptabilitzats. Segons l'enquesta a residents, els desplaçaments en patinet ja suposen el 2,5% dels viatges en modes no motoritzats.

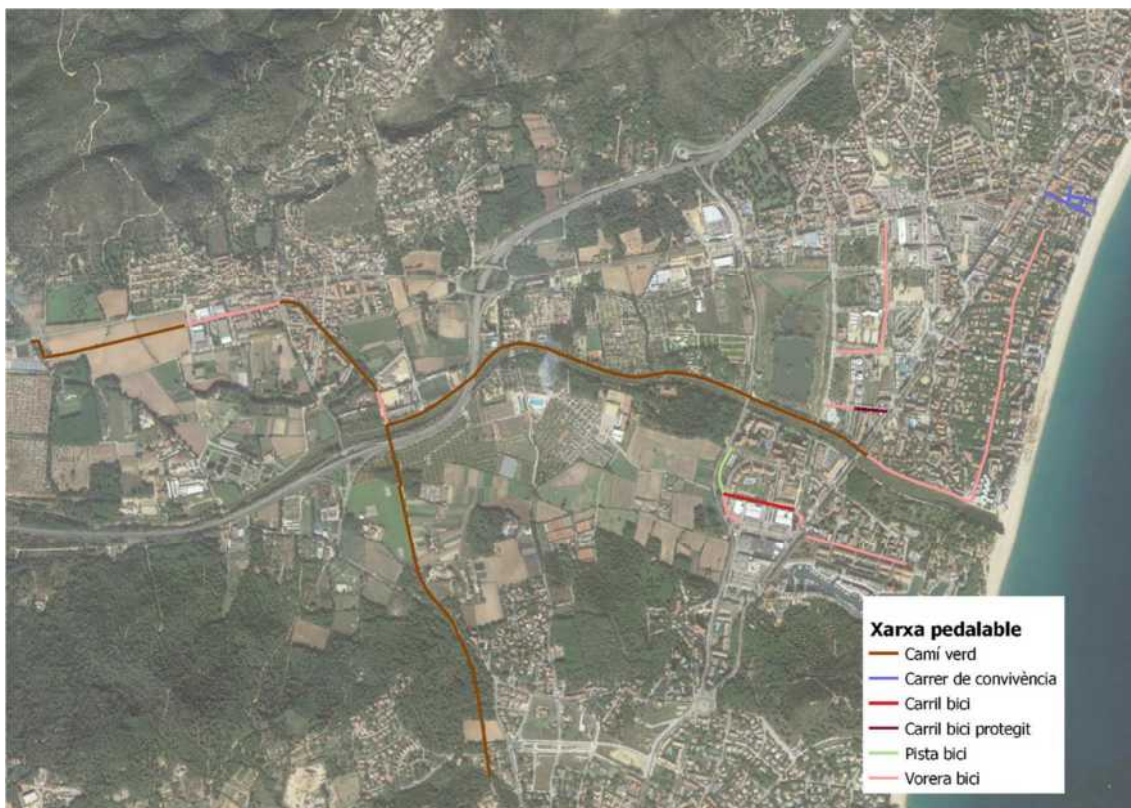


Figura 5.14. Xarxa pedalable de Castell-Platja d'Aro. Font: elaboració pròpia.

- **Xarxa de transport públic**

- **Bus urbà: sistema captiu amb molt poca oferta.** El 83% dels residents enquestats desconeixien l'existència d'un servei de transport públic. Dona cobertura als nuclis urbans, però deixa descoberta gran part dels accessos a la costa i les urbanitzacions de muntanya, com el Mas Nou o els Pins. **El 25% de les parades del bus urbà presenta deficiències d'accessibilitat.**
- Les dades de **demanda** mostren la **poca utilització del bus urbà**, amb **ocupacions molt baixes** (màxim 3 persones) en les expedicions analitzades.
- **L'oferta d'autobús interurbà en temporada alta és elevada**, amb 10 línies de bus amb 179 expedicions diàries en feiner i 175 en caps de setmana i festiu. A l'hivern l'oferta es redueix un 48%. **El 33,3% de les parades del bus interurbà presenta dèficits d'accessibilitat.**
- **La demanda del bus interurbà és baixa, tot i l'oferta. L'estació de busos és la parada amb més viatgers per expedició** (16,37), seguit de l'estació de taxis (8,75) i s'Agaró (4,12).



Figura 5.15.—Recorregut de la línia urbana L1. Font: elaboració pròpia

- **Xarxa viària**

- La **xarxa primària** suma un total de 13 km (8,4% de la xarxa viària urbana), la xarxa secundària amb 14,1 km (9,1% del total) i la xarxa veïnal té 127 km (81,4% del total).

- L'estimació del **grau de saturació** posa de manifest que en un dia feiner **tota la trama dels carrers funciona sense problemes de congestió**.
- **Les vies amb més trànsit diari** (amb una intensitat mitjana diària a l'estiu superior als 15.000 vehicle) **formen part de la xarxa primària, com l'avinguda Platja d'Aro a s'Agaró i la GI-666**, que connecta la GI-662 amb l'avinguda Platja d'Aro. Altres eixos importants són la GIV-6621 (enllaça s'Agaró amb la C-31), l'avinguda s'Agaró i Cavall Bernat (que creua tot el municipi) i la C-253 al nord, en direcció Palamós, amb IMD superiors als 10.000 vehicles.
- **Les dades de la comparativa entre temporades (estiu – hivern) mostren un clar descens de les IMD, amb davallades superiors al 20% en tots els punts analitzats**. Pel que fa als **vehicles pesants**, el descens encara és més pronunciat, amb **baixades superiors al 45%**.

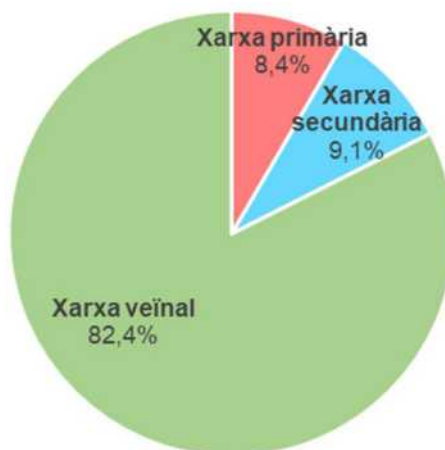
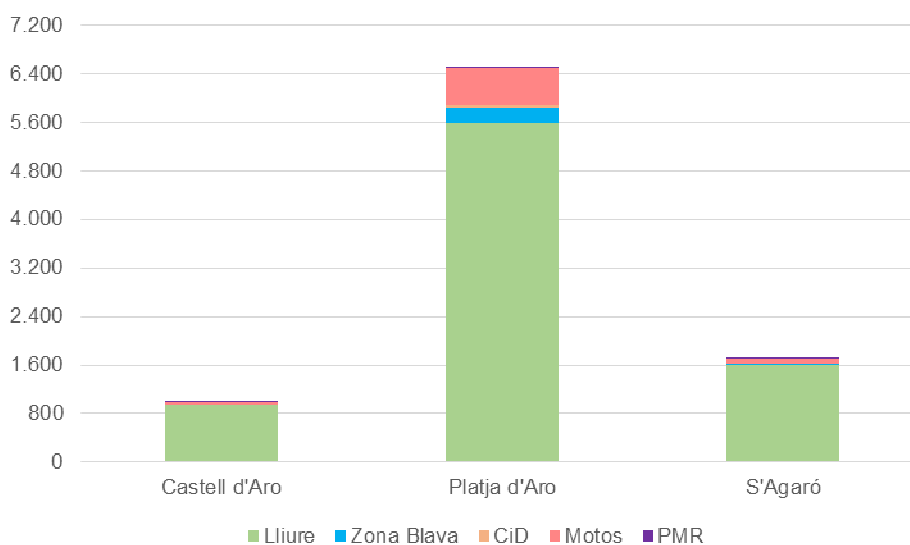


Figura 5.16.- Distribució de la xarxa urbana de Castell-Platja d'Aro. Font: elaboració pròpia

• Aparcament

- S'estimen un total de **8.122 places d'aparcament lliure en calçada al conjunt dels nuclis urbans**. Cal tenir en compte que es tracta d'una dada que no considera els carrers de les urbanitzacions disseminades. L'àmbit amb més oferta és Platja d'Aro (5.579), seguit de s'Agaró (1.595) i Castell d'Aro (949).
- **L'oferta d'aparcament lliure en calçada és alta**, ja que la **densitat de places per quilòmetre és 56**. Al nucli de Platja d'Aro és de 74, mentre a Castell d'Aro és de 21 (sense comptar els vials de les urbanitzacions disseminades). **L'oferta de places és superior a la demanda, amb una mitjana del 86% d'ocupació**. Les places fixes representen el 29% del total.
- **La zona blava** se situa principalment al centre de Platja d'Aro, on s'ofereixen **278 places**. Aquestes places mai assolixen el 100% de l'ocupació i, per tant, **l'oferta s'ajusta a la demanda**. L'índex de rotació és elevat, amb 6,82 vehicles per plaça, i on el 73,6% d'estacionaments és de menys d'1 hora.
- **Les 98 places de càrrega i descàrrega del municipi es concentren majoritàriament a Platja d'Aro (92)**, on hi ha una àmplia oferta de comerços i restauració. **L'ocupació mitjana és del 56%**, per sota de l'oferta d'aparcament lliure i zona blava. L'índex de rotació és de 6,43. El 62,8% dels vehicles hi estaciona menys de 30 minuts (el límit establert són 20), mentre **el 37,8% superen el màxim temps permès d'aparcament**.



Taula 5.1.- Nombre de places d'aparcament per tipologia i nucli. Font: elaboració pròpia a partir de dades del treball de camp.

5.2.4. Accidentalitat

Actualment Platja d'Aro no disposa d'un Pla Local de Seguretat Viària que identifiqui els punts amb major concentració d'accidents i proposi actuacions concretes.

Tot i així a partir de les dades publicades per la Direcció General de Tráfico (DGT) al municipi de Platja d'Aro s'ha comptabilitzat, en el període 2014-2019, un total de 34 accidentats. La majoria (64,7%) han estat hospitalitzats, seguit d'un 23,5% que han estat considerats lleus. És important ressaltar que durant el període de 2014-2017 va haver-hi un mort cada any (11,8%).

Año	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Total
2014	1	6	2	9
2015	1	3	0	4
2016	1	3	0	4
2017	1	4	2	7
2018	0	3	4	7
2019	0	3	0	3
Total	4	22	8	34
% Total	11,8%	64,7%	23,5%	100%

Taula 5.2.– Nombre d'accidentalitats. Font: elaboració pròpia a partir de dades de la DGT.

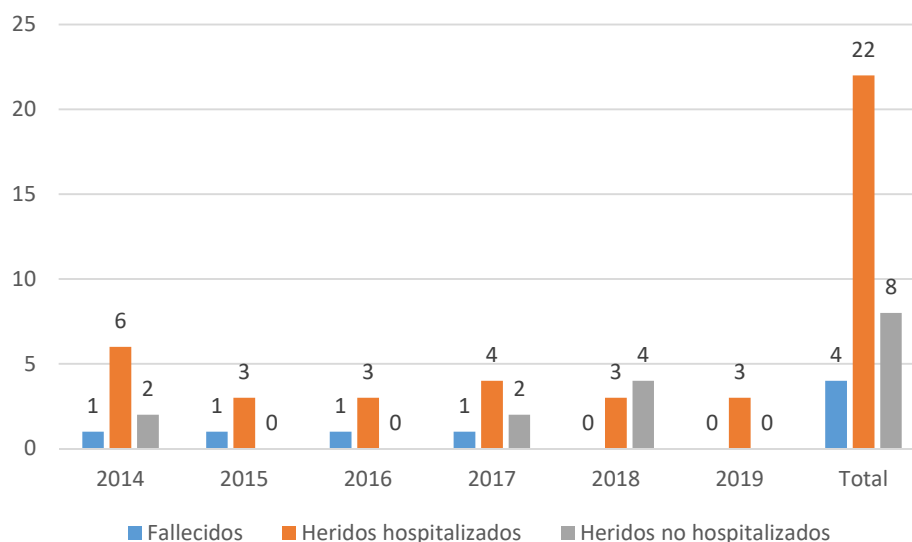


Figura 5.17.– Evolució de l'accidentalitat per tipologia de víctima. Font: DGT

5.3. Vectors ambientals

5.3.1. Qualitat de l'aire

Castell-Platja d'Aro forma part de la Zona de Qualitat de l'Aire 9, Empordà. A Castell-Platja d'Aro, les principals fonts de contaminació atmosfèrica són les emissions associades al transport, a les llars i a la indústria (font: PAES Castell-Platja d'Aro 2010).

A la Zona de Qualitat de l'Aire , Empordà, durant el 2019, no s'han superat els nivells de qualitat de l'aire dels contaminants mesurats (NO_x, PM10, C₆H₆, O₃).

La tendència de la concentració d'ozó és estable en els últims 15 anys. Els registres de NO2 i PM10 son relativament recents, i es troben molt per sota dels nivells màxims permesos.

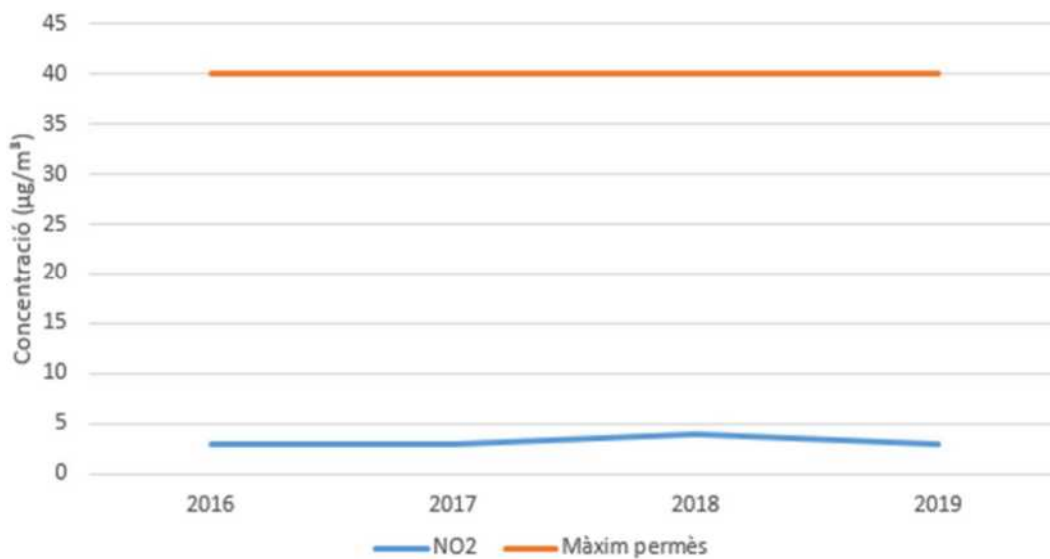


Figura 5.18.– Evolució de diòxid de nitrogen NO2 a Begur. Font: Generalitat de Catalunya

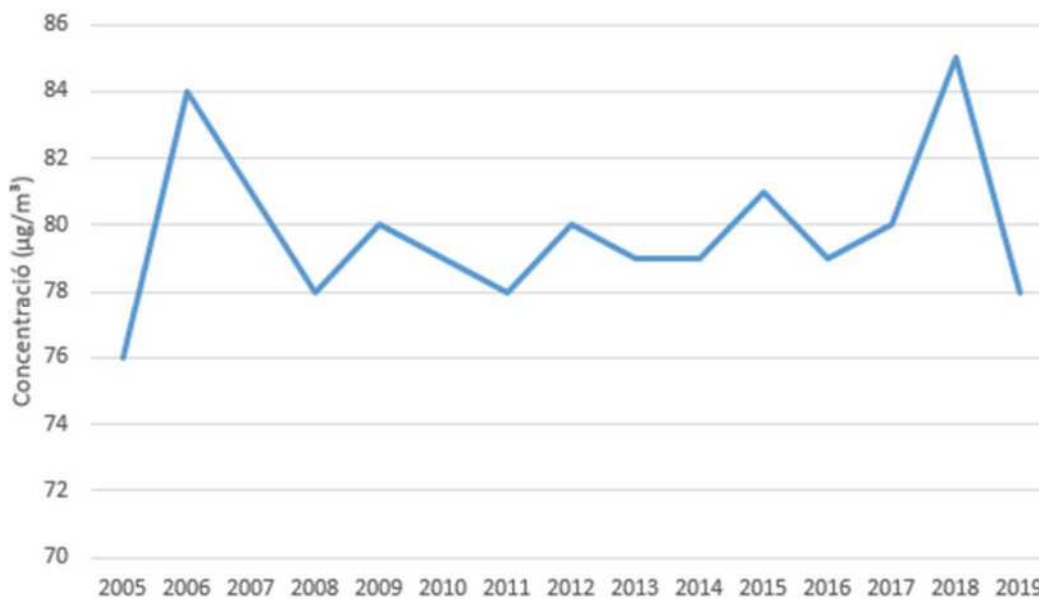


Figura 5.19.– Evolució d'ozó troposfèric (O3) a Begur. Font: Generalitat de Catalunya

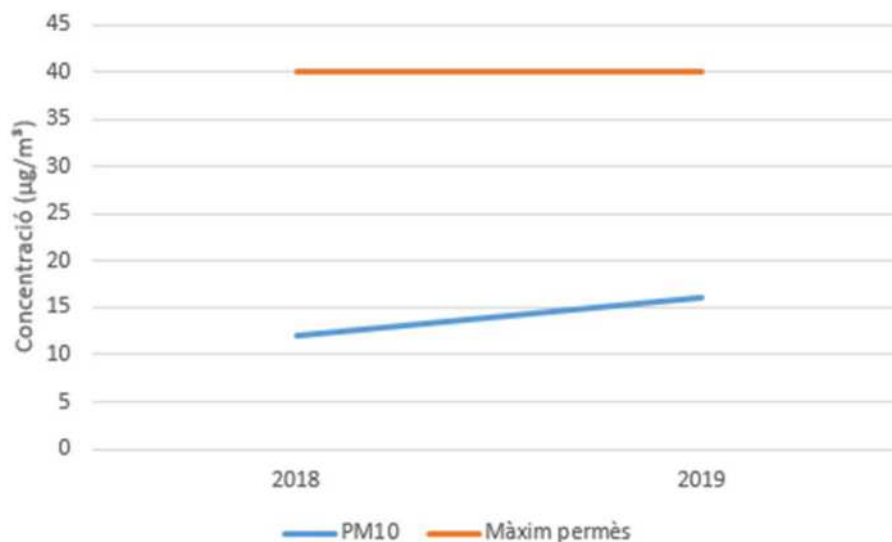


Figura 5.20.– Evolució de les partícules en suspensió <10micres (PM10) a Begur. Font: Generalitat de Catalunya

5.3.2. Consums energètics i emissions contaminants i de GEH

A continuació es detalla la metodologia emprada pel càlcul del consum de combustible i les emissions de contaminants associades a la mobilitat:

- Estimació del **parc** de vehicles de Castell-Platja d'Aro amb el detall del tipus de vehicle (turisme, furgoneta, moto, etc.), del tipus de combustible utilitzat (dièsel, gasolina, elèctric, etc.) i de la categoria Euro (Pre-Euro, Euro I-VI).
- Obtenció de les **corbes mitjanes de consum i emissions** del parc de vehicles del municipi
- Determinació de l'**aranya de trànsit** i dels **veh·km** per modes
- **Càlcul del consum i de les emissions** associades a la mobilitat per modes

Parc de vehicles

S'ha realitzat una estimació del **parc** de vehicles de Castell-Platja d'Aro amb el detall del tipus de vehicle (turisme, furgoneta, moto, etc.), del tipus de combustible utilitzat (dièsel, gasolina, elèctric, etc.) i de la categoria Euro (Pre-Euro, Euro I-VI).

D'una banda, s'extreu de la web de la DGT la informació del parc censat de vehicles del municipi de Castell-Platja d'Aro segons tipus de vehicle (turisme, furgoneta, moto, etc.), combustible i any de matriculació.

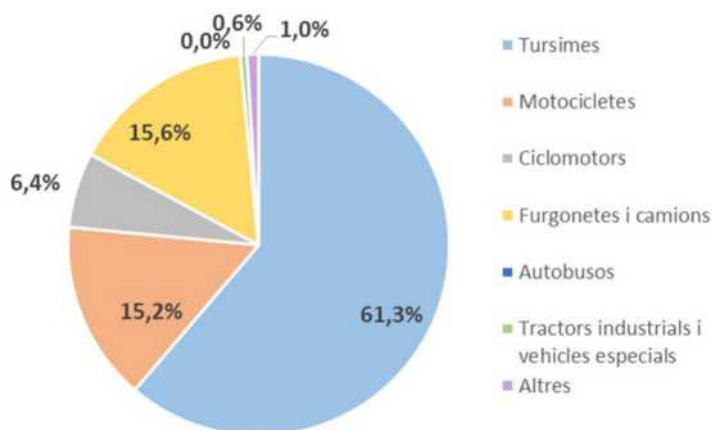


Figura 5.21.– Distribució del parc de vehicles de Castell – Platja d'Aro per tipologia. Font: DGT (2022)

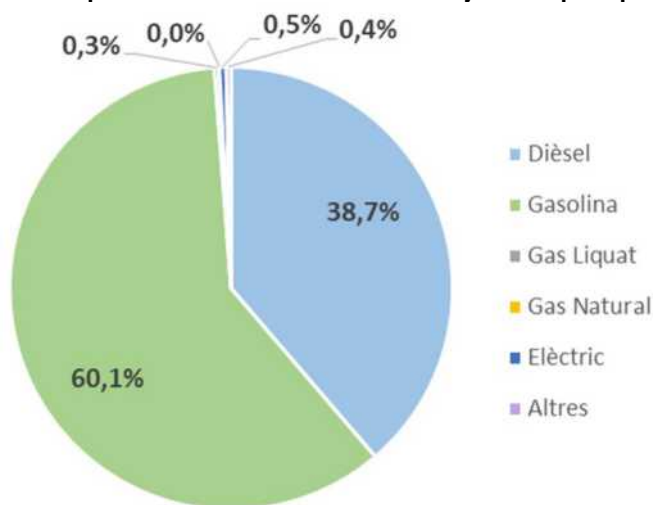


Figura 5.22.– Distribució del parc de vehicles de Castell-Platja d'Aro segons el tipus de combustible (2022). Font: elaboració pròpia a partir de dades de la DGT

Seguidament es fa servir l'any de matriculació per obtenir la categoria Euro de cada vehicle.

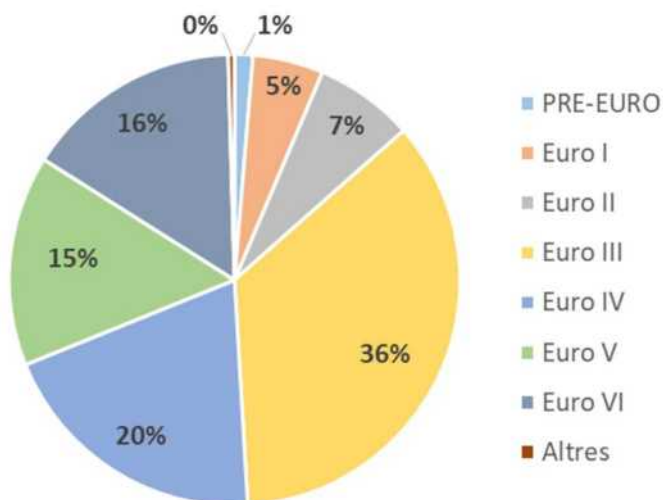


Figura 5.23.– Distribució del parc de vehicles de Castell-Platja d'Aro segons categoria Euro (2017). Font: elaboració pròpia a partir de dades de la DGT

Factors de consum i emissions

Un cop estimat el parc de vehicles, s'obtenen els factors de consum de combustible i emissions específics del parc.

La metodologia de càlcul dels factors de consum i emissions és l'establerta per l'Agència Europea del Medi Ambient a través de la publicació EMEP/EEA Corinair. Les expressions de cada contaminant varien entre tipologies de vehicle, cilindrada i combustible i depenen de la velocitat a la que es circula.

Com més proporció de vehicles antics i contaminants hi hagi al parc del municipi, més elevats són aquests factors.

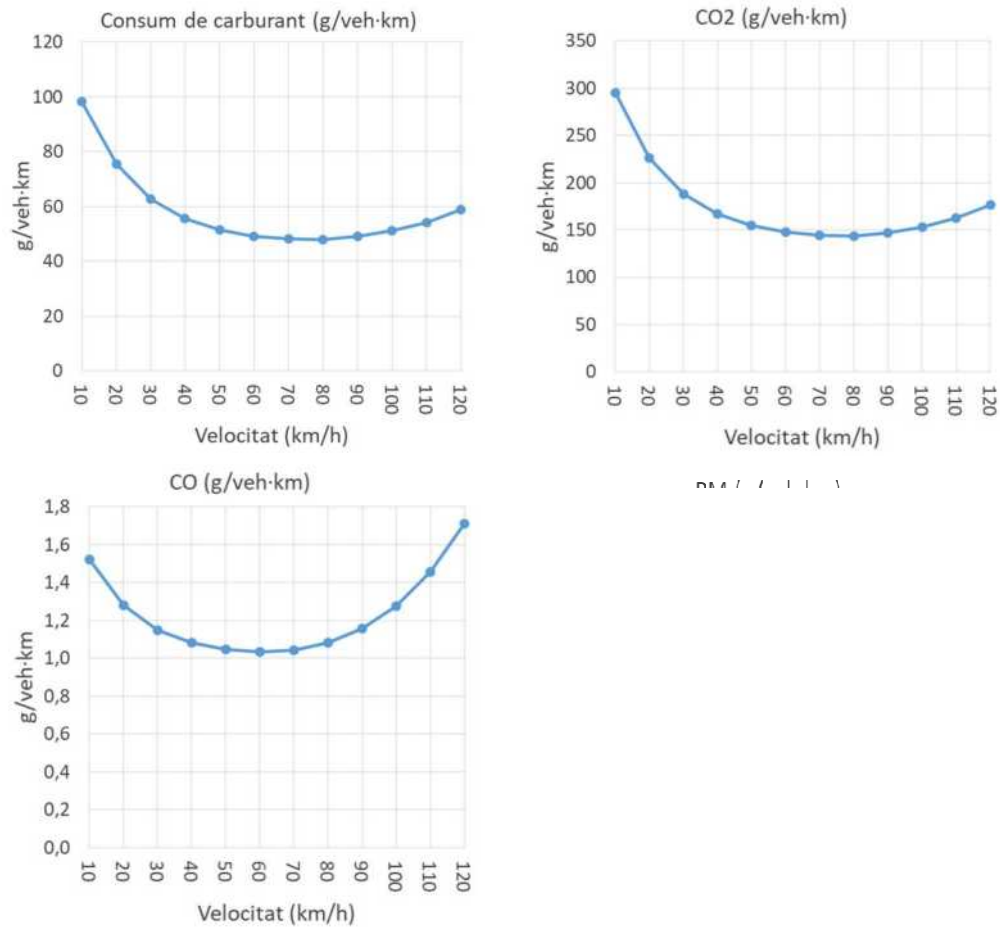


Figura 5.24.– Corbes de consum i emissions del parc mitjà de vehicles de Castell – Platja d'Aro. Font: elaboració pròpia

Aranya de trànsit i veh·km per modes

A continuació s'estimen els veh·km realitzats a la xarxa viària del municipi. Per l'obtenció dels veh·km globals, es fa servir l'aranya de trànsit, les dades d'aforaments i la longitud dels arcs.

En termes de veh·Km representen els següents volums segons la temporalitat:

Temporada Alta:

- Per a la temporada alta els veh·km s'han extret a partir de la campanya d'aforament duta a terme durant el mes de juliol.
- S'han considerat 99 dies: el mes de juny, juliol, agost i una setmana de Setmana Santa.

Temporada Baixa:

- Per a la temporada baixa els veh·km s'han extret a partir de la campanya d'aforament duta a terme durant el mes de setembre.
- Respecte a la temporada alta els vehicles lleugers es redueixen un 30,4% i els vehicles pesants un 63,9%.
- S'han considerat 266 dies: la diferència entre els dies de temporada alta menys la resta del any.

	Veh·km/dia Temporada Alta	Veh·km/dia Temporada Baixa	Veh·km anuals
Vehicles lleugers	457.182	318.178	129.896.312
Vehicles pesants	14.691	5.298	2.863.662
Total	471.874	323.475	132.759.974

Taula 5.25.– Veh·km de Platja d'Aro segons l'alternativa 0. Font: elaboració pròpia

Càlcul del consum i de les emissions

Finalment, s'estableix una velocitat mitjana per cada tipus de vehicle (vehicle lleuger intern o de connexió, autobús i resta de pesants) i es multipliquen els veh·km de cada tipus pel factor de consum i emissió corresponent a la velocitat escollida.

Seguidament es fa el sumatori dels valors de consum i emissions per tota la xarxa (i s'obtenen els següents resultats:

	Tn/any
Consum	7.645
CO ₂	22.875
CO	187
NO ₂	20
NO _x	82
PM ₁₀	6

Figura 5.26.– Valors anuals de consum de combustible i emissions. Situació actual Font: elaboració pròpia

5.3.3. Contaminació acústica

Existeix una relació molt directa entre la mobilitat i la contaminació acústica. Les principals fonts de soroll ambiental són el trànsit, les activitats industrials i recreatives i el veïnatge.

El municipi de Castell-Platja d'Aro disposa d'un mapa de capacitat acústica (veure imatge inferior) on es representa cartogràficament les diferents zones de sensibilitat acústica amb els valors d'immissió que s'estableixen com a objectius de qualitat.

El mapa de capacitat acústica de Castell-Platja d'Aro defineix els valors límit d'immissió en dB en funció de l'ús del sòl i la franja horària.




OBJECTIUS DE QUALITAT ACÚSTICA		Valors límit d'immissió en dB(A)		
		$L_d(7h-21h)$	$L_d(21h-23h)$	$L_n(23h-7h)$
 ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA ALTA (A)				
(A1)	Espais d'interès natural, altres i zona ZEPQUA	-	-	-
(A2)	Predomini del sòl d'ús sanitari, docent i cultural	55	55	45
(A3)	Habitatges situats al medi rural	57	57	47
(A4)	Predomini del sòl d'ús residencial	60	60	50
 ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA MODERADA (B)				
(B1)	Coexistència de sòl d'ús residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existents	65	65	55
(B2)	Predomini del sòl d'ús terciari diferent a (C1)	65	65	55
(B3)	Àrees urbanitzades existents afectades per sòl d'ús industrial	65	65	55
 ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA BAIXA (C)				
(C1)	Usos recreatius i d'espectacles	68	68	58
(C2)	Predomini del sòl d'ús industrial	70	70	60
(C3)	Àrees del territori afectades per sistemes generals d'infraestructures de transport o altres equipaments públics	-	-	-

Figura 5.27.– Valors límit d'immissió en funció de l'ús del sòl i la franja horària. Font: Mapa de capacitat acústica de Castell-Platja d'Aro

La major part dels eixos viaris dels barris residencials tenen la catalogació A4 (predomini del sòl d'ús residencial).

La major part dels eixos viaris de la xarxa viària principal, i la zona central de Platja d'Aro tenen la catalogació B1 (coexistència de sòl d'ús residencial amb activitat i/o infraestructures de transport existents).

Els eixos viaris de la zona industrial de Castell d'Aro tenen la catalogació C2 (predomini del sòl d'ús industrial).

L'Ajuntament de Castell-Platja d'Aro disposa d'un mapa de capacitat acústica realitzat l'any 2013. Aquest document té com objectiu regular, dins l'àmbit municipal, les normes i els criteris de bona qualitat acústica del medi, i els nivells sonors i les vibracions produïts per les activitats, el veïnatge i el trànsit a la via pública.

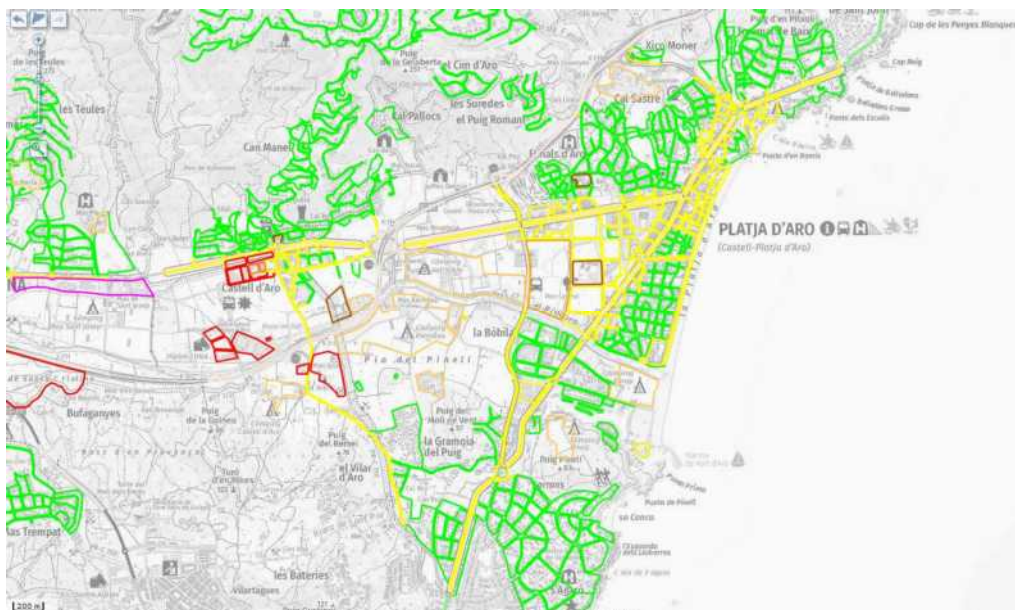


Figura 5.28.– Mapa de capacitat acústica de Castell-Platja d'Aro. Font: Hipermapa de la Generalitat de Catalunya.

La major part dels eixos viaris dels barris residencials tenen la catalogació A4 (predomini del sòl d'ús residencial). La major part dels eixos viaris de la xarxa viària principal, i la zona central de Platja d'Aro tenen la catalogació B1 (coexistència de sòl d'ús residencial amb activitat i/o infraestructures de transport existents). Els eixos viaris de la zona industrial de Castell d'Aro tenen la catalogació C2 (predomini del sòl d'ús industrial).

No es disposa de dades de mesuraments acústics, de manera que no es pot avaluar quantitativament en quins punts se superen els valors límits d'immissió. Malgrat això, el trànsit és un dels principals focus emissors. Concretament, el soroll generat pel trànsit motoritzat depèn de 7 factors:

- Volum de trànsit
- Velocitat de circulació
- Composició del trànsit - % de vehicles pesants
- Pendent de la xarxa viària
- Tipus de paviment i textura de la superfície
- Condicions de conducció
- El soroll individualitzat de cada vehicle

D'altra banda, el soroll de cada vehicle depèn dels següents factors:

- Motor de combustió
- Aerodinàmica del vehicle. Soroll només perceptible a velocitat superiors a 100 Km/h i per tant insignificant en àmbits urbans.
- Rodadura, que per sobre dels 50 Km/h és la principal font de soroll.

Per tant, aquells vials amb un volum superior de vehicles i una velocitat de circulació més elevada tindran uns valors d'immissió més alts.

5.4. Oportunitats de canvi modal

S'han establert les oportunitats de canvi modal per als 4 corredors principals de connexió, segons el volum de desplaçaments i modes utilitzats en cadascun dels fluxos, a més de tenir en compte la proximitat geogràfica (per als modes actius) i l'oferta en transport públic.

També s'han tingut en compte altres actuacions en altres plans més enllà de les mesures del PMUS de Castell-Platja d'Aro que podran tenir incidència en el potencial de canvi modal d'aquestes 4 relacions.

Fluxos de connexió	Potencials de millora detectats	Propostes d'actuació específiques	Propostes supramunicipals	Potencial de canvi modal
Sant Feliu de Guíxols	Pocs desplaçaments a peu i en bicicleta malgrat la proximitat.	B1.- Creació d'una xarxa ciclable que connecti els tres nuclis urbans de Castell – Platja d'Aro	TP3.-Tren tramvia de la costa Brava (inclòs al PITC 2006-2026) TP4.- Adhesió a l'ATM de Girona	Alt
Palamós	Alt percentatge d'ús del vehicle privat motoritzat	--	TP3.-Tren tramvia de la costa Brava (inclòs al PITC 2006-2026) TP4.- Adhesió a l'ATM de Girona	Mitjà
Girona	Alt percentatge d'ús del vehicle privat motoritzat	--	TP3.-Tren tramvia de la costa Brava (inclòs al PITC 2006-2026) TP4.- Adhesió a l'ATM de Girona	Mitjà
Calonge	Alt percentatge d'ús del vehicle privat motoritzat	B1.- Creació d'una xarxa ciclable que connecti els tres nuclis urbans de Castell – Platja d'Aro	TP4.- Adhesió a l'ATM de Girona-	Alta

Taula 5.29.– Oportunitats de canvi modal. Font: elaboració pròpia

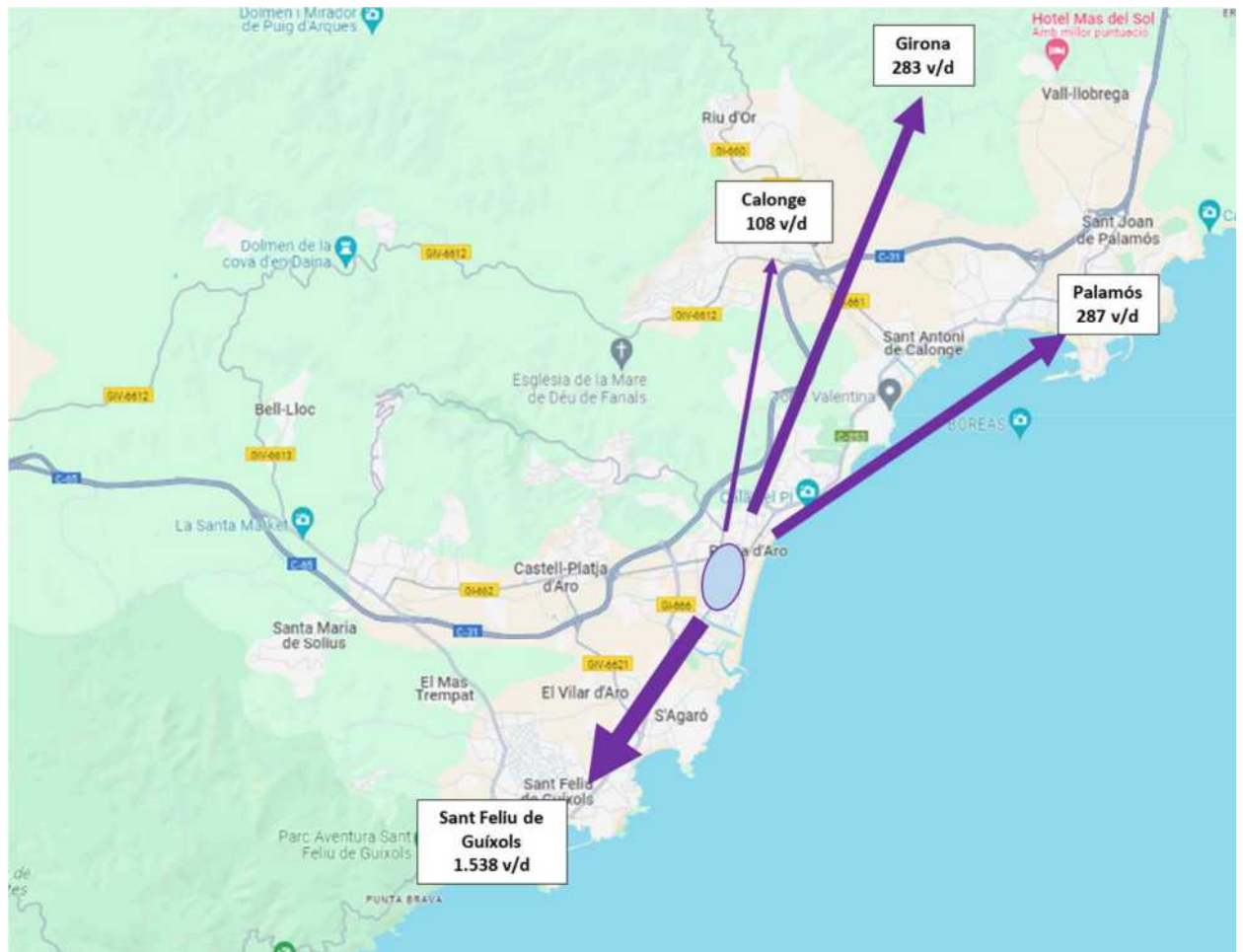


Figura 5.30.– Principals fluxos de connexió de Castell-Platja d'Aro. Font: elaboració pròpia a partir de dades del PMUS

6. OBJECTIUS AMBIENTALS DEL PMUS

6.1. Objectius i criteris ambientals predeterminats

En l'àmbit autonòmic i regional o local es destaquen inicialment els següents documents amb incidència directa, com són:

- 6.1.1 Directrius Nacionals de Mobilitat.
- 6.1.2 Llei del canvi climàtic de Catalunya i acord de govern de declaració d'emergència climàtica
- 6.1.3 Pla director de mobilitat de les comarques Gironines 2009
- 6.1.4 Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006–2026.
- 6.1.5 Pla de Transport de Viatgers de Catalunya 2020.
- 6.1.6 Pla de l'Energia i Canvi Climàtic de Catalunya 2012–2020.
- 6.1.7 Pla d'Acció per l'Energia Sostenible i el Clima de Platja d'Aro 2016

6.1.1. Directrius Nacionals de Mobilitat

Amb caràcter general, pel fet de tractar-se de la planificació de la mobilitat, es considera que caldrà tenir especial consideració els objectius generals continguts en les Directrius Nacionals de Mobilitat que siguin de caire ambiental. El PMUS haurà de ser coherent amb les directrius agrupades sota els objectius estratègics:

- Traspassar desplaçaments als mitjans de transport més adients a cada àmbit, entenent que són aquells que aporten una accessibilitat més universal i generen uns impactes socials i ambientals més petits.
- Millorar l'eficiència pròpia de cada mitjà de transport, o sigui, reduir els seus costos externs unitaris.

Cal esmentar que les DNM estan en procés de revisió.

6.1.2. Llei del canvi climàtic de Catalunya i acord de govern de declaració d'emergència climàtica

La nova Llei de canvi climàtic a Catalunya va ser aprovada el passat 27 de juliol de 2017. Es tracta d'una mesura que parteix de la legislació comunitària europea i la concreta dins la regulació catalana. La llei determina que el país es compromet a assolir l'objectiu de reducció de les emissions de GEH del 40% per al 2030, del 65% per al 2040 i del 100% per al 2050 respecte als valors de 1990. Aquesta llei presenta, per primera vegada a Catalunya, un impost sobre les emissions directes de gasos amb efecte d'hivernacle per a les activitats econòmiques més contaminants. La recaptació d'aquest impost, perquè sigui realment útil, s'ha de destinar a subvencionar el desenvolupament de les energies renovables i a altres projectes sostenibles.

Tanmateix, la llei està afectada per la sentència de 20 de juny de 2019 del Tribunal Constitucional que ha anul·lat la disposició addicional primera, la qual preveia reduir un 40% les emissions de GEH per al 2030, un 65% de cara al 2040 i un 100% per al 2050 en relació a 1990. Per tant, cal assumir els esforços de reducció d'emissions difuses d'acord amb els criteris de repartiment d'esforços europeus: reducció del 32% d'emissions GEH l'any 2030 respecte el 2005 (nous criteris de la Comissió Europea).

El 14 de maig de 2019 el Govern de Catalunya va acordar la Declaració d'Emergència Climàtica i Ambiental, en consonància amb totes aquelles institucions polítiques que ja ho havien declarat. Aquest acord advoca per assolir els objectius en matèria de mitigació del canvi climàtic establerts a la Llei 16/2017, tot assumint una sèrie de compromisos com l'aposta per un model de mobilitat

urbana basat en el transport públic, el vehicle compartit, els modes de micromobilitat i els vehicles d'emissió zero.

Les mesures que defineixi aquest PMUS hauran de ser coherents amb les previstes a l'article 24 Transports i Mobilitat de la llei:

- a. La racionalització de la demanda de mobilitat i transport privat tant de mercaderies com de persones per a optimitzar el conjunt de la xarxa d'infraestructures de transport públic mitjançant l'adopció d'instruments de gestió, informació i foment del transport públic.
- b. L'impuls del millorament en l'eficiència energètica del parc de vehicles i de la diversificació energètica mitjançant incentius econòmics i administratius tant als productors com als consumidors, evitant de transvasar les emissions cap a altres contaminants amb impactes locals.
- c. La creació de les condicions tècniques i de gestió que facilitin la integració i la intermodalitat dels diversos modes de transport, potenciant els modes amb una menor intensitat en l'ús de combustibles fòssils.
- d. El foment de la gratuïtat de les zones d'aparcament per als vehicles que utilitzen energies renovables fins que aquests no siguin el 80% del total del parc mòbil.

6.1.3. Pla Director de la Mobilitat de les Comarques Gironines

El pdM de les Comarques Gironines estableix, en funció de la diagnosi ambiental del Pla i considerant les Directrius Nacionals de Mobilitat, 6 objectius ambientals. Cal tenir en consideració que aquestes fites s'establen per al 2016 tenint de referència l'any 2006.

1. Minimitzar el consum d'energia
2. Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle
3. Millorar la qualitat de l'aire
4. Augmentar el consum d'energies renovables i energies "netes"
5. Reduir l'accidentalitat associada la mobilitat
6. Minimitzar l'afectació a la matriu ambiental

6.1.4. Pla d'infraestructures del Transport de Catalunya 2006 – 2026

El Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC) s'emmarca en tots els seus objectius en les Directrius Nacionals de Mobilitat, en línia amb el Protocol de Kyoto, les directives 2002/49/CE, 2001/81/CE, 1996/62/CE, i la Llei 9/2003 de mobilitat. Per tal de contribuir al compliment dels acords internacionals sobre canvi climàtic, els consums d'energia i les emissions de diòxid de carboni a l'atmosfera generats pel transport interurbà haurien de disminuir, tot i l'augment previsible de la mobilitat. Els objectius ambientals del PITC són:

- Reduir la contaminació atmosfèrica, amb especial atenció als GEH.
- Promoure un model d'infraestructures de mobilitat que freni el risc de dispersió urbana.
- Consolidar un model d'infraestructures que minimitzi els impactes de la mobilitat en aspectes com la fragmentació del territori, la biodiversitat, el paisatge, els recursos hídrics i naturals, la generació de residus i la contaminació acústica.
- Millorar les afeccions de l'actual model de mobilitat en la salut humana i la qualitat de vida urbana, especialment dins de les principals àrees metropolitanes del país.

6.1.5. Pla de Transport de Viatgers de Catalunya 2020

Dins del programa de vigilància ambiental, el PTVC 2020 aposta per la continuïtat dels objectius ambientals ja definits en l'anterior PTVC 2008-2012, que són:

- Objectiu 1: transvasament modal del vehicle privat al transport públic. És l'objectiu principal del pla, juntament amb el de vetllar per l'accessibilitat al transport públic de tota la població.
- Objectiu 2: minimitzar el consum d'energia.
- Objectiu 3: augmentar el consum d'energies renovables i energies netes.
- Objectiu 4: assolir els paràmetres legals en relació amb la qualitat de l'aire.
- Objectiu 5: reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle.
- Objectiu 6: reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat.

6.1.6. Pla de l'Energia i Canvi Climàtic de Catalunya 2012 – 2020

En el procés de redacció del Pla s'inclou l'informe de sostenibilitat ambiental, el qual marca els següents objectius ambientals:

- Reduir les emissions de GEH. Per l'any 2020 seria necessari, d'acord a l'actual política europea (PAQUET 20-20-20), una reducció del 20 % per l'any 2020 respecte els nivells de 1990. Això implica una reducció del 10 % de les emissions difuses respecte l'any base 2005 en el cas d'Espanya.
- Reduir les emissions de contaminants atmosfèrics primaris. El PECAC 2020 planteja reduir les emissions del consum d'energia en la generació elèctrica i ajudar a la millorar de la qualitat de l'aire.
- Minimitzar l'impacte ambiental sobre el territori del model energètic. El document pretén mostrar especial atenció a les infraestructures de mobilitat, sobretot en transport viari i ferrocarril.

Cal tenir en consideració que l'elaboració d'aquest PMUS és posterior a l'any objectiu del pla.

6.1.7. Pla d'Acció per l'Energia Sostenible i el Clima de Platja d'Aro (2016)

Segons el PAESC de Castell – Platja d'Aro, l'any 2005 el transport era el responsable del 43% de les emissions de GEH de tot el municipi. En aquest mateix document s'establia com a objectiu ambiental la reducció del 20% de les emissions el 2020 respecte el 2005.

En una actualització dels objectius a partir de 2020, els municipis adherits al Nou Pacte dels Alcaldes es comprometen a executar accions per assolir reduccions d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle de com a mínim el 40% a l'any 2030 i l'adopció d'un enfocament conjunt per abordar la mitigació i adaptació al canvi climàtic.

6.2. Objectius de mobilitat i indicadors del PMUS de Castell – Platja d'Aro

Un cop analitzada la diagnosi ambiental del Pla i els objectius ambientals fixats per altres instruments planificadors, el recull d'objectius ambientals específics per al PMUS de Castell-Platja d'Aro són els que es presenten a continuació.

La taula inferior mostra un conjunt de 5 objectius general en els quals s'emmarca el PMUS amb la finalitat d'assolir una mobilitat

- Segura
- Sostenible
- Equitativa
- Eficient

Dins de cada objectiu general s'identifiquen un o diversos objectius ambientals específics (11) que ha d'assolir el present PMUS.

Per cada objectiu ambiental específic es detallen alguns indicadors que permetran valorar l'assoliment els objectius indicats.

Objectiu general	Objectius ambientals específics	Codi objectiu específic	Indicadors
Mobilitat segura	Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat	OA.1	Víctimes mortals anuals en accidents de trànsit
			Accidents amb víctimes per 1000 habitants
Mobilitat sostenible	Augmentar la quota modal dels modes sostenibles	OA.2	Repartiment modal dels desplaçaments en modes sostenibles (%)
			Km recorregut/vehicle privat
			Nombre de turismes/milers d'habitants
	Reduir les emissions de CO ₂	OA.3	Emissions anuals de gasos d'efecte hivernacle en CO ₂ equivalent (Tm/any)
Reduir les emissions de contaminants NO _x i PM ₁₀	OA.4	Emissions anuals de PM ₁₀ (Tm/any)	
	Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica	OA.5	Proporció de la població (%) exposada a nivell diürns de soroll (>65 dBA)
Mobilitat equitativa	Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part del vehicle privat de motor	OA.6	Prioritat per vianants (km) x 100/Total km de la xarxa
			Km de carrers amb una amplitud útil de vorera superior a 2,5 m
			Km de carrils bici/total habitants
	Impulsar una mobilitat universal i accessible	OA.7	Nombre de guais adaptats per vianants x 100/total de passos de vianants
Nombre de parades adaptades x 100/nombre total de parades			
Nombre de places reservades per a persones amb mobilitat reduïda			
Mobilitat eficient	Reduir el consum de combustibles associats al transport	OA.8	Consum final d'energia del conjunt dels mitjans de transport per carretera (tones)
	Incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat	OA.9	% de km de la xarxa bàsica saturada / nombre de km de la xarxa bàsica
Índex de rotació dels aparcaments DUM			

Taula 6.1.– Objectius ambientals específics i principals indicadors. Font: elaboració pròpia.

On:

OBJECTIU AMBIENTAL 1: Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat

L'accidentalitat continua essent un dels principals efectes negatius de la mobilitat. Caldrà, doncs, que les mesures del PMUS vagin encaminades a aconseguir una reducció de l'accidentalitat d'acord el que preveuen els altres plans.

Platja d'Aro no disposa d'un Pla local de seguretat viària. Tot i així l'objectiu hauria de ser assolir una reducció en el nombre d'accidents i de víctimes respecte la mitjana dels anys anteriors.

Indicadors:

- Víctimes mortals anuals en accidents de trànsit. (Morts/any).
- Accidents anuals amb morts o ferits greus per vehicle/km. (Accidents / milió de vehicle-km i any)

OBJECTIU AMBIENTAL 2: Augmentar la quota modal dels modes sostenibles

El PMUS ha de promoure i realitzar mesures a favor de l'increment de la mobilitat, tant urbana com interurbana, en modes sostenibles (principalment a peu i en bicicleta) amb l'objectiu d'incrementar la quota modal amb aquests modes.

Una ciutat més accessible en modes sostenibles (creant xarxes de bicicleta i de vianants segures, connectades i accessibles, creació d'una illa de vianants, etc.) i accions complementàries en la racionalització de l'ús del vehicle privat (amb accions com una nova jerarquia viària o la regulació de l'aparcament) han de facilitar aquest increment de la quota modal dels modes sostenibles.

Indicadors:

- Nombre de desplaçaments a peu i bicicleta (%)

OBJECTIU AMBIENTAL 3: Reduir les emissions de CO₂

Per assolir aquest objectiu és necessari aconseguir un canvi modal, així com buscar alternatives a l'ús de combustibles fòssils com a fonts d'energia, així com fomentar mesures d'augment de l'eficiència dels vehicles motoritzats.

El transport és un dels principals emissors de gasos d'efecte hivernacle i, per tant, la reducció d'aquests gasos és un dels objectius del PMUS.

Indicadors:

- Emissions anuals de gasos d'efecte hivernacle en CO₂ equivalent. (Tm/any)

OBJECTIU AMBIENTAL 4: Reduir les emissions de contaminants NO_x i PM₁₀

Els paràmetres més rellevants a l'hora de determinar la qualitat de l'aire són les partícules en suspensió (PM₁₀) i els òxids de nitrogen (NO_x), ambdós provinents principalment del trànsit rodat a la ciutat.

Indicadors:

- Emissions anuals de PM₁₀. (Tm/any)
- Emissions anuals de NO_x. (Tm/any)

OBJECTIU AMBIENTAL 5: Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica

El trànsit en les zones urbanes suposa un dels principals factors del soroll ambiental. Castell – Platja d'Aro disposa d'un Mapa de Capacitat Acústica, per tant, s'estableix com a objectiu el no sobrepassar els valors fixats per l'Annex A del Decret 176/2009, on s'estableixen els valors límits d'immissió per al període de dia, vespre i nit per a les diferents zones de sensibilitat acústica (A, B i C).

Indicadors:

- Proporció de la població exposada a nivells diürns de soroll > 65 dBA

OBJECTIU AMBIENTAL 6: Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part del vehicle privat de motor

Per assolir aquest objectiu és necessari aconseguir un canvi modal, així com estudiar la possibilitat d'aplicar mesures de gestió d'aparcament, càrrega i descàrrega o establir zones de prioritat preferent per a vianants i ciclistes, a més a més, d'estudiar els traçats de les noves infraestructures de transport.

Indicadors:

- Carrers amb prioritat per a vianants, en les diferents modalitats. (km)
- Km de carrers amb una amplitud útil de vorera superior a 2,5 m
- Km de carrils bici

OBJECTIU AMBIENTAL 7: Impulsar una mobilitat universal i accessible

El disseny de la ciutat ha de tenir en compte criteris d'accessibilitat que atenguin les necessitats de tota la població i eviti situacions de discriminació per problemes de mobilitat universal. Les mesures necessàries per aconseguir aquest objectiu estan relacionades amb la reducció de les barreres arquitectòniques i en un disseny urbà i dels modes de transport que tingui en compte la mobilitat universal.

Indicadors:

- Nombre de guals per vianants x 100/nombre total de parades
- Nombre de parades adaptades x 100/nombre total de parades
- Nombre de places reservades per a persones amb mobilitat reduïda

OBJECTIU AMBIENTAL 8: Reduir el consum de combustibles associats al transport

Per tal d'assolir aquest objectiu és necessari aconseguir un canvi modal: disminució en termes absoluts de la utilització del transport privat motoritzat, i augment del percentatge d'utilització del transport col·lectiu i els desplaçaments a peu i en bicicleta.

Així mateix, la disminució de l'ús de l'energia en el transport passa per millorar l'eficiència dels vehicles, ja sigui augmentant-ne l'ocupació (i per tant disminuint el nombre de vehicles que circulen) i millorant l'eficiència energètica d'aquests, tenint especial consideració sobre els possibles efectes contraproductius que aquestes mesures poden suposar (per exemple, una millora de l'eficiència pot provocar un augment de l'ús degut a la baixada del preu del kilòmetre per l'augment de l'eficiència).

Indicadors:

- Consum final d'energia del conjunt dels mitjans de transport per carretera (tones)

OBJECTIU AMBIENTAL 9: Incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat

Ens trobem davant d'un moment de canvis intensos que tenen com element comú la ràpida aparició i penetració de noves tecnologies disruptives, com poden ser els smartphones o el bluetooth, entre d'altres, les quals ens permetran en l'àmbit de la mobilitat combinar la demanda i l'oferta de forma més eficient i amb un enfocament en base a l'usuari (la demanda) i no tant a l'oferta.

La millora de la intermodalitat o una major eficiència en l'ús de l'aparcament (públic, privat o de càrrega i descàrrega) són alguns dels sectors que se'n poden veure beneficiats així com, indirectament, la pròpia mobilitat en vehicle motoritzat degut a la reducció de vehicles d'agitació.

Indicadors:

- % de km de la xarxa bàsica saturada / nombre de km de la xarxa bàsica
- Índex de rotació dels aparcaments DUM

A continuació es presenta la jerarquització dels objectius ambientals anteriors segons el grau de prioritat. Els objectius marc tindran, en qualsevol cas, la consideració d'objectius prioritaris. Per tal de realitzar aquesta jerarquització s'avalua el grau de rellevància segons la diagnosi, així com el nivell de relació amb el medi ambient i amb els objectius marc fixats. Per a cadascuna d'aquestes relacions es marca una gradació de 3 (alta), 2 (mitja) o 1 (baixa). Un cop s'ha efectuat el sumatori d'aquests valors es realitza la jerarquització dels objectius a partir de la següent categorització:

- Objectius prioritaris: 8 o 9
- Objectius rellevants: 6 o 7
- Objectius secundaris: ≤ 5

Codi objectiu ambiental específic	Objectius ambientals específics	Importància de la problemàtica segons la diagnosi	Nivell de relació amb el medi ambient	Nivell de relació amb els objectius marc	Puntuació total	Jerarquització
OA.1	Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat	3	1	1	5	Secundari
OA.2	Augmentar la quota modal dels modes sostenibles	3	3	3	9	Prioritari
OA.3	Reduir les emissions de CO ₂	2	3	3	8	Prioritari
OA.4	Reduir les emissions de contaminants NO _x i PM ₁₀	1	3	3	7	Rellevant
OA.5	Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica	1	3	3	7	Rellevant
OA.6	Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part del vehicle privat de motor	3	2	2	7	Rellevant

Codi objectiu ambiental específic	Objectius ambientals específics	Importància de la problemàtica segons la diagnosi	Nivell de relació amb el medi ambient	Nivell de relació amb els objectius marc	Puntuació total	Jerarquització
OA.7	Impulsar una mobilitat universal i accessible	3	2	1	7	Rellevant
OA.8	Reduir el consum de combustibles associats al transport	3	2	3	8	Prioritari
OA.9	Incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat	2	2	1	5	Secundari

Taula 6.2.– Metodologia per a la jerarquització dels objectius ambientals. Font: elaboració pròpia.

Així, els objectius ambientals del PMUS de Castell-Platja d'Aro, ordenats jeràrquicament, són:

Jerarquització	Codi objectiu específic	Objectius específics
Prioritari	OA.2	Augmentar la quota modal dels modes sostenibles
	OA.3	Reduir les emissions de CO ₂
	OA.8	Reduir el consum de combustibles associats al transport
Rellevant	OA.4	Reduir les emissions de contaminants NO _x i PM ₁₀
	OA.5	Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica
	OA.6	Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part del vehicle privat de motor
Secundari	OA.7	Impulsar una mobilitat universal i accessible
	OA.1	Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat
	OA.9	Incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat

Taula 6.3.– Jerarquia dels objectius ambientals. Font: elaboració pròpia.

7. Descripció i avaluació de les alternatives

Un cop fixats els objectius, es presenta en aquest apartat un estudi de diferents alternatives de futur. Aquestes alternatives es plantegen al realitzar diferents opcions de repartiment modal futur, orientat a disminuir el nombre de desplaçaments en vehicle privat i potenciar els desplaçaments en modes de transport més sostenibles (bicicleta, transport públic i mobilitat a peu).

Es plantegen 3 alternatives basades en els següents models de mobilitat:

- Alternativa 0: Escenari tendencial
- Alternativa 1: Optimista (es desenvolupen totes les actuacions del PMUS i les actuacions d'àmbit supramunicipal).
- Alternativa 2: Contingut (es desenvolupen totes les actuacions del PMUS).

En tots els casos, s'ha partit com a referència dels desplaçaments urbans i interurbans el comportament modal l'any 2022 projectat a partir de les dades de **l'enquesta de Mobilitat als residents**.

Les variacions de la distribució modal dels diferents escenaris s'han aplicat als valors corresponents a l'escenari tendencial. D'aquesta forma ja es considera en totes les alternatives l'increment de mobilitat previst associat de la població.

Per a l'anàlisi de les diferents alternatives s'ha tingut en compte les següents premisses comunes:

- Població prevista per a l'any 2030 és de 12.616 habitants.
- L'increment de la mobilitat previst s'assimila a l'increment de la població per als propers 6 anys. Segons dades de l'Idescat, el creixement anual mitjà de la població de Castell-Platja d'Aro per al període 2013-2022 se situa en el 0,9%. Si s'aplica a la població actual de Castell – Platja d'Aro s'estima una població projectada pel 2030 de 12.616 habitants (creixement acumulat del 7,1% respecte la situació actual).

7.1. Alternativa 0. Escenari tendencial

Aquesta alternativa correspon a l'escenari futur que hi hauria si no es portés a terme les mesures del PMUS i per tant es seguís la tendència actual pel que fa al repartiment modal. Només augmentat el nombre total de viatges respecte a l'escenari actual, degut al creixement de la població.

Així doncs, les hipòtesis per la definició d'aquest escenari són les següents:

- L'anàlisi tendencial de creixement de la mobilitat es farà en base a la projecció de la població per a l'horitzó 2030. Segons dades de l'INE, el creixement anual mitjà de la població de Castell-Platja d'Aro per al període 2013-2022 se situa en el 0,9%. Si s'aplica a la població actual de Castell – Platja d'Aro s'estima una població projectada pel 2030 de 12.616 habitants (creixement acumulat del 7,1% respecte la situació actual).
- Es considera que el volum de vehicles pesants també augmenten respecte a l'escenari actual en funció de l'increment de població.

Alternativa 0

	Mobilitat activa	Transport públic	Vehicle privat motoritzat	Total
Urbà	21.988	586	4.046	26.620
Interurbà	0	0	5.759	5.759
Total	21.988	586	9.805	32.378

Taula 7.1.– Nombre de desplaçaments alternativa 0. Font: elaboració pròpia

La quota modal no varia respecte la situació actual:

Alternativa 0

	Mobilitat activa	Transport públic	Vehicle privat motoritzat
Urbà	82,6%	2,2%	15,2%
Interurbà	0,0%	0,0%	100,0%
Total	68%	2%	30%

Taula 7.2.– Quotes modals alternativa 0. Font: elaboració pròpia

En termes de veh-Km representen els següents volums segons la temporalitat:

Temporada Alta:

- Per a la temporada alta els veh·km s'han extret a partir de la campanya d'aforament duta a terme durant el mes de juliol.
- S'han considerat 99 dies: el mes de juny, juliol, agost i una setmana de Setmana Santa.

Temporada Baixa:

- Per a la temporada baixa els veh·km s'han extret a partir de la campanya d'aforament duta a terme durant el mes de setembre.
- Respecte a la temporada alta els vehicles lleugers es redueixen un 30,4% i els vehicles pesants un 63,9%.
- S'han considerat 266 dies: la diferència entre els dies de temporada alta menys la resta del any.

	Veh·km/dia Temporada Alta	Veh·km/dia Temporada Baixa	Veh·km anuals
Vehicles lleugers	489.642	340.768	139.118.950
Vehicles pesants	15.735	5.674	3.066.982
Total	505.377	346.442	142.185.932

Taula 7.3.– Veh-km de Platja d'Aro segons l'alternativa 0. Font: elaboració pròpia

Tot i que es disposa d'un mapa de capacitat acústica, on es poden veure reflexades les zones de sensibilitat acústica (alta, moderada i baixa), no es disposa d'un mapa de soroll amb els valors de les immissions, i per tant, no es pot estimar el % de població exposada a nivells de soroll superiors a 65 dB (A) de dia i 55 (dB) de nit. Per a l'escenari tendencial, però, es preveu una reducció de la població exposada als nivells acústics ja que, tot i que es preveu un augment dels veh-km respecte l'escenari actual vinculada a l'augment de la població (més mobilitat), l'electrificació del parc de vehicles comportarà una reducció del soroll.

S'utilitza la mateixa metodologia emprada pel càlcul de les emissions en situació actual, establint-se una velocitat mitjana per cada tipus de vehicle (vehicle lleuger intern o de connexió, autobús i resta de pesants) i aplicant per a cada tipus el factor de consum i emissió corresponent a la velocitat escollida.

Segons la distribució de les velocitats, s'estima que un 30% dels vehicles lleugers (41.735.685 veh-km/any) i un 70% dels vehicles pesants (2.146.887 veh-km/any) passen per la C-31 i sobre els qual el PMUS no té capacitat d'incidència d'actuació i per tant no pot reduir-hi les emissions.

Seguidament es fa el sumatori dels valors de consum i emissions per tota la xarxa i s'obtenen els següents resultats a Platja d'Aro l'any 2030 en l'escenari tendencial:

	Consum i emissions (tn/anuals) Actual	Consum i emissions (tn/anuals) Alternativa 0	% Variació Alt 0 respecte situació actual
Consum	7.645	5.963	-22,0%
CO ₂	22.875	18.007	-21,3%
CO	187	89	-52,2%
NO ₂	20	18	-10,2%
NO _x	82	63	-23,0%
PM ₁₀	6	3	-48,4%

Taula 7.4.– Consums i emissions de actuals i de l'alternativa 0. Font: elaboració pròpia

Els resultats dels vectors ambientals calculats per l'escenari tendencial presenten una millora respecte la situació actual degut a l'augment dels veh-km. (ja que es té en compte la renovació del parc de vehicles).

7.2. Alternativa 1. Escenari Objectiu

L'alternativa 1, és un escenari més optimista en el que es desenvolupen totes les mesures previstes en el PMUS i les mesures d'àmbit supramunicipal.

A partir d'aquestes mesures es considera que l'impacte d'aquestes en el comportament de la mobilitat serà el següent:

	Mobilitat activa	Transport públic	Vehicle privat motoritzat	Total
Urbà	22.893	932	2.795	26.620
Interurbà	173	173	5.413	5.759
Total	23.066	1.104	8.208	32.378

Taula 7.5.– Desplaçaments totals, urbans i interurbans a Castell – Platja d'Aro segons l'alternativa 1. Font: elaboració Pròpia

La quota modal varia respecte a l'escenari tendencial afavorint els modes actius i el transport públic i reduint la quota pel vehicle privat motoritzat.

	Mobilitat activa	Transport públic	Vehicle privat motoritzat
Urbà	86,0%	3,5%	10,5%
Interurbà	3,0%	3,0%	94,0%
Total	71%	3%	25%

Taula 7.6.– Quotes modals alternativa 1. Font: elaboració pròpia

En termes de veh-Km representen els següents volums segons la temporalitat:

Temporada Alta:

- Per a la temporada alta els veh·km s'han extret a partir de la campanya d'aforament duta a terme durant el mes de juliol.
- S'han considerat 99 dies: el mes de juny, juliol, agost i una setmana de Setmana Santa.

Temporada Baixa:

- Per a la temporada baixa els veh·km s'han extret a partir de la campanya d'aforament duta a terme durant el mes de setembre.
- Respecte a la temporada alta els vehicles lleugers es redueixen un 30,4% i els vehicles pesants un 63,9%
- S'han considerat 266 dies: la diferència entre els dies de temporada alta menys la resta del any.

	Veh·km/dia Temporada Alta	Veh·km/dia Temporada Baixa	Veh·km anuals
Vehicles lleugers	409.908	285.277	116.464.649
Vehicles pesants	15.735	5.674	3.066.982
Total	425.643	290.951	119.531.630

Taula 7.7.– Veh-km de Platja d'Aro segons l'alternativa 1. Font: elaboració pròpia

Segons la distribució de les velocitats s'estima que del total de veh·km un 30% dels vehicles lleuger (34.939.395 veh·km/any) i un 70% dels vehicles pesants (2.146.887 veh·km/any) passen per la C-31 i sobre els qual el PMUS no té capacitat d'incidència d'actuació i per tant no pot reduir-hi les emissions.

L'alternativa 1 és l'escenari on es preveu que hi hagi una major reducció de la població exposada a nivells de soroll superiors a 65 dB de dia i 55 dB de nit ja que és l'escenari on es redueixen més els veh-km ja que es desenvolupen totes les actuacions que incideixen en un traspàs cap a modes actius o sostenibles, a banda de l'electrificació del parc de vehicles.

S'utilitza la mateixa metodologia emprada pel càlcul de les emissions en situació actual, establint-se una velocitat mitjana per cada tipus de vehicle (vehicle lleuger intern o de connexió, autobús i resta de pesants) i aplicant per a cada tipus el factor de consum i emissió corresponent a la velocitat escollida.

Seguidament es fa el sumatori dels valors de consum i emissions per tota la xarxa i s'obtenen els següents resultats a Castell – Platja d'Aro l'any 2030 en l'alternativa 1:

	Consum i emissions (tn/anuals) Tendencial	Consum i emissions (tn/anuals) Alternativa 1	% Variació Alt 1 respecte Alt 0
Consum	5.963	5.055	-15,2%
CO2	18.007	15.261	-15,2%
CO	89	75	-16,0%
NO2	18	15	-16,1%
NOx	63	53	-15,6%
PM10	3	3	-14,8%

Taula 7.8.– Consums i emissions de l'alternativa 1. Font: elaboració pròpia

Els resultats dels vectors ambientals calculats per l'alternativa 1 presenten una millora respecte la situació tendencial ja que a més de considerar una millora en la distribució del parc de vehicles segons el tipus de combustibles i la categoria Euro, els veh-km es veuen reduïts de manera notòria, degut a un transvasament cap a modes més sostenibles amb motiu de l'execució de les diferents mesures d'àmbit municipal i supramunicipal.

7.3. Alternativa 2. Escenari Contingut.

L'alternativa 2 consisteix en un escenari en el que només es desenvolupen la majoria de les actuacions proposades en el PMUS.

A partir d'aquestes mesures es considera que l'impacte d'aquestes en el comportament de la mobilitat serà el següent:

	Mobilitat activa	Transport públic	Vehicle privat motoritzat	Total
Urbà	22.627	932	3.061	26.620
Interurbà	58	86	5.615	5.759
Total	22.684	1.018	8.676	32.378

Taula 7.9.– Desplaçaments totals, urbans i interurbans a Castell – Platja d'Aro segons l'alternativa 2. Font: elaboració Pròpia

La quota modal varia respecte a l'escenari tendencial afavorint els modes actius i el transport públic i reduint la quota pel vehicle privat motoritzat.

	Mobilitat activa	Transport públic	Vehicle privat motoritzat
Urbà	85,0%	3,5%	11,5%
Interurbà	1,0%	1,5%	97,5%
Total	70%	3%	27%

Taula 7.10.– Quotes modals alternativa 2. Font: elaboració pròpia

En termes de veh-Km representen els següents volums segons la temporalitat:

Temporada Alta:

- Per a la temporada alta els veh-km s'han extret a partir de la campanya d'aforament duta a terme durant el mes de juliol.
- S'han considerat 99 dies: el mes de juny, juliol, agost i una setmana de Setmana Santa.

Temporada Baixa:

- Per a la temporada baixa els veh-km s'han extret a partir de la campanya d'aforament duta a terme durant el mes de setembre.
- Respecte a la temporada alta els vehicles lleugers es redueixen un 30,4% i els vehicles pesants un 63,9%
- S'han considerat 266 dies: la diferència entre els dies de temporada alta menys la resta del any.

	Veh-km/dia Temprada Alta	Veh-km/dia Temporada Baixa	Veh-km anuals
Vehicles lleugers	433.267	301.534	123.101.434
Vehicles pesants	15.735	5.674	3.066.982
Total	449.002	307.208	126.168.416

Taula 7.11.– Veh-km de Platja d'Aro segons l'alternativa 2. Font: elaboració pròpia

Segons la distribució de les velocitats s'estima que del total de veh-km un 30% dels vehicles lleugers (36.930.430 veh-km/any) i un 70% dels vehicles pesants (2.146.887 veh-km/any) passen per la C-31 i sobre els qual el PMUS no té capacitat d'incidència d'actuació i per tant no pot reduir-hi les emissions

A l'alternativa 2 també es preveu que hi hagi una reducció de la població exposada a nivells de soroll superiors a 65 dB de dia i 55 dB de nit ja que es redueixen més els veh-km ja que es desenvolupen moltes actuacions que incideixen en un traspàs cap a modes actius o sostenibles, a banda de l'electrificació del parc de vehicles.

S'utilitza la mateixa metodologia emprada pel càlcul de les emissions en situació actual, establint-se una velocitat mitjana per cada tipus de vehicle (vehicle lleuger intern o de connexió, autobús i resta de pesants) i aplicant per a cada tipus el factor de consum i emissió corresponent a la velocitat escollida.

Seguidament es fa el sumatori dels valors de consum i emissions per tota la xarxa i s'obtenen els següents resultats a Castell – Platja d'Aro l'any 2030 en l'alternativa 2:

	Consum i emissions (tn/anuals) Tendencial	Consum i emissions (tn/anuals) Alternativa 2	% Variació Alt 2 respecte Alt 0
Consum	5.963	5.321	-10,8%
CO2	18.007	16.065	-10,8%
CO	89	79	-11,3%
NO2	18	16	-11,4%
NOx	63	56	-11,0%
PM10	3	3	-10,9%

Taula 7.12.– Consums i emissions de l'alternativa 2. Font: elaboració pròpia

Els resultats dels vectors ambientals calculats per l'alternativa 2 presenten una millora respecte la situació tendencial (però no respecte l'alternativa 1), tot i considerar una millora en la distribució del parc de vehicles segons el tipus de combustibles i la categoria Euro, els veh-km també es veuen reduïts de manera notòria, degut a un transvasament cap a modes més sostenibles amb motiu de l'execució de les diferents mesures d'àmbit municipal.

7.4. Avaluació del compliment dels objectius ambientals.

Per tal d'avaluar el compliment dels objectius ambientals es pren de referència la **lleï 16/2017, del canvi climàtic** i l'acord assolit en la **tercera Cimera sobre la qualitat de l'Aire de Catalunya**:

- La lleï 16/2017, del canvi climàtic, concreta una reducció d'emissions de GEH del 40% per l'horitzó 2030 (en base l'any 1990). Es repercuteix aquesta reducció en el termini de 40 anys estimant-se un factor mitjà de reducció anual de l'1,0%.
- L'acord assolit en la tercera Cimera sobre la qualitat de l'Aire de Catalunya estableix una reducció d'un 15% de les emissions de NO_x i de partícules en suspensió (PM) generades el 2025, prenent com a referència l'any 2019. Es repercuteix aquesta reducció en el termini de 6 anys estimant-se un factor mitjà de reducció anual del 2,5%.

Contaminant	Reducció anual	Reducció teòrica del PMUS (6 anys)	Alt 1	Alt 2
NO _x	2,5%	-15%	-15,6%	-11,4%
PM ₁₀	2,5%	-15%	-14,8%	-10,9%
GEH	1,0%	-6%	-15,2%	-10,8%

Taula 7.13.– Comparació consums i emissions de les 2 alternatives. Font: elaboració pròpia

En l'alternativa 1 tots els contaminants compleixen la reducció establerta en la normativa. En canvi en l'alternativa 2, a excepció dels GEH, no es compleix la reducció establerta en la normativa pel que fa als contaminants atmosfèrics NO_x i PM₁₀.

7.5. Alternativa escollida.

A l'hora d'escollir l'alternativa més adient i ajustada a la realitat cal tenir en compte l'impacte de les propostes de mobilitat tant en distribució modal com en les emissions generades.

Tenint en compte els resultats dels apartats anteriors on s'avalua l'impacte associat a cadascuna de les alternatives d'actuació, s'observa com l'opció que presenta millors resultats correspon a l'alternativa 1.

Mode de transport	Variació 2022-2030		
	Alter.0	Alter. 1	Alter. 2
No motoritzat	68%	71%	70%
Transport públic	2%	3%	3%
Transport privat	30%	25%	27%

Taula 7.14.– Comparativa de distribució modal prevista per les diferents alternatives. Font: elaboració pròpia

En relació als vehicles-km previstos en els diferents escenaris, en funció de la reducció de la quota modal del vehicle privat i l'ocupació dels vehicles, s'observa com les alternatives 1 i 2 són les úniques que permeten reduir-ne el nombre.

Escenari	Veh-km	% Variació veh-km vs actual	% Variació veh-km vs tend
Actual	132.759.974		
Alt 0 - Tendencial	142.185.932	7,6%	
Alt 1	119.531.630	-9,5%	-15,93%
Alt 2	126.168.416	-4,5%	-11,27%

Taula 7.15.– Previsió de vehicles-km per alternativa. Font: elaboració pròpia

8. Avaluació ambiental del PMUS

8.1. Resiliència i adaptació als impactes del canvi climàtic

El Tercer Informe del Canvi Climàtic a Catalunya recull les principals projeccions regionalitzades sobre l'impacte del canvi climàtic al territori. El capítol 5 (Projeccions climàtiques i escenaris de futur) conclou que “[...] els projectes analitzats (que inclouen projeccions i prediccions decennals amb models climàtics globals, i tècniques de regionalització estadística i dinàmica) donen com a resultat un senyal molt robust **d'augment de temperatura a Catalunya per als pròxims decennis**. Aquest augment, que serà continu, es manifesta en tots els horitzons temporals, en totes les estacions de l'any i en totes les àrees geogràfiques/climàtiques de Catalunya.”

La síntesi de tots els models que es van tenir en compte pronostiquen **un augment de la temperatura de 0,8 °C** respecte a la mitjana del període 1971-2000 (que al seu torn és la més alta del segle XX). Així, el pronòstic per a mitjans del segle XXI prediu un augment de la temperatura de prop d'1,4 °C en mitjana anual per a tot Catalunya. Els increments més elevats es podrien produir durant l'estiu.

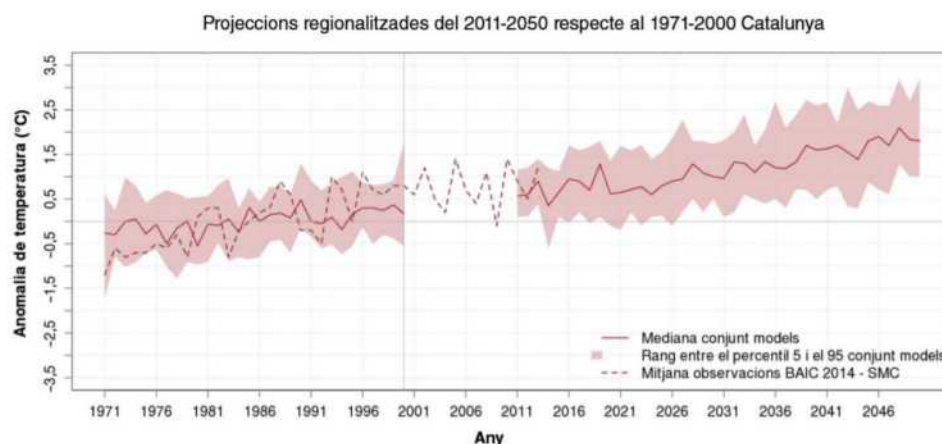


Figura 8.1. Variacions projectades de la temperatura mitjana anual a Catalunya. Font: Servei Meteorològic de Catalunya.

El document també destaca l'impacte del canvi climàtic en les precipitacions. Segons l'estudi, “les prediccions decennals i les tècniques de regionalització mostren un canvi molt poc significatiu, de tan sols **-2 %**. **El descens de la precipitació esdevé més evident cap a mitjan segle XXI en les projeccions regionalitzades**, ja que per a aquest període es troben valors representatius al voltant del **-10 %** a la primavera, l'estiu i la tardor. Combinats amb disminucions menys significatives a l'hivern, **comportarien una disminució de la precipitació anual per al conjunt de Catalunya de prop d'un -7 %**.”

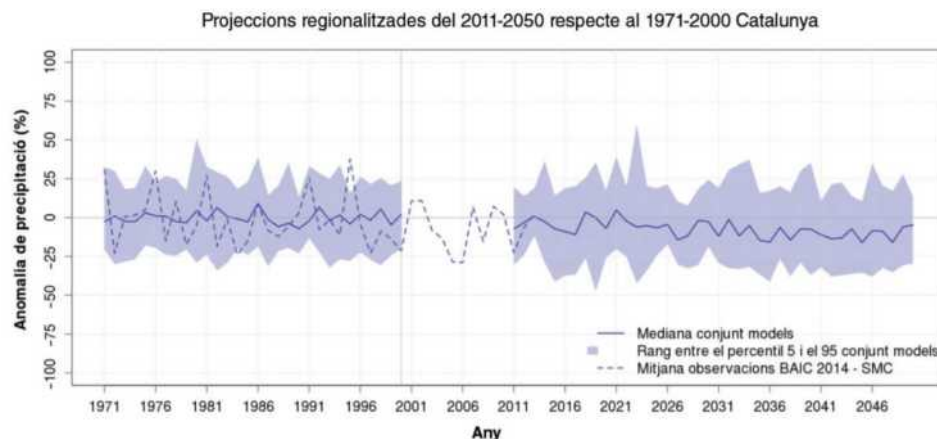


Figura 8.2. Variacions projectades de la precipitació mitjana anual a Catalunya. Font: Servei Meteorològic de Catalunya.

Finalment, l'estudi també conclou que els extrems de temperatura i de precipitació es podrien alterar d'una manera apreciable, amb canvis com:

- Increment de l'ocurrència de mesos càlids.
- Disminució de les nits de glaçada.
- Augment de les nits tropicals (sobretot a la façana litoral, on es troba Castell-Platja d'Aro).
- Augment de la probabilitat d'ocurrència dels episodis de precipitació diària molt abundants.
- Augment dels períodes secs.

L'Anàlisi del grau de vulnerabilitat i resiliència dels municipis de Catalunya al Canvi Climàtic, impulsat per l'Oficina del Canvi Climàtic de Catalunya, desenvolupa una **metodologia d'anàlisi que permet obtenir una diagnosi, en l'àmbit municipal, de quin és el grau de vulnerabilitat i resiliència al canvi climàtic** dels municipis de Catalunya. A través d'una matriu relaciona els riscos associats a diversos impactes climàtics amb els diferents àmbits afectats (agricultura i ramaderia, gestió de l'aigua, gestió forestal, etc.).

Un dels àmbits que analitza és la mobilitat i les infraestructures del transport, afectat en general per riscos com: l'increment de la temperatura; les pluges fortes i inundacions; les sequeres; els temporals de vent i mar; les tempestes (elèctriques, de pedra o calamarsa); les onades de fred i gelades; els temporals de neu i allaus; les esllavissades, desprendiments i caigudes de pedres; o l'increment del nivell del mar.

El mateix informe estableix que aquest àmbit és més vulnerable al risc d'incendi provocat per l'augment de les temperatures i estableix, municipi a municipi, un nivell de vulnerabilitat en base al grau d'exposició, el grau de perill d'incendi forestal i la capacitat adaptativa.

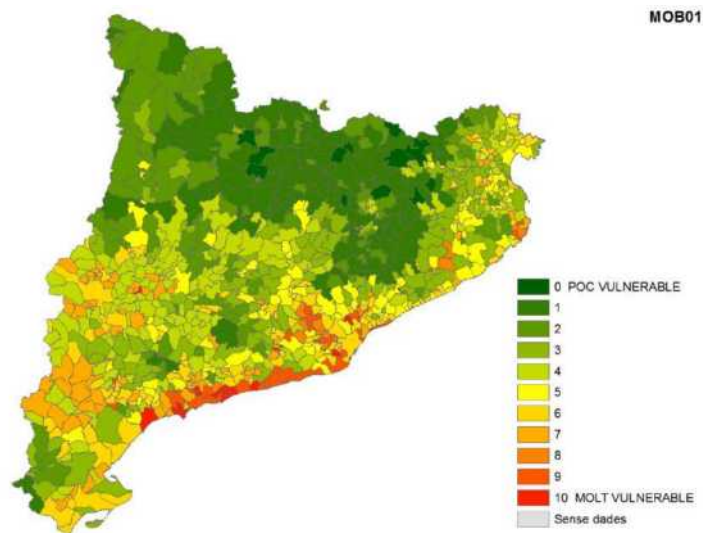


Figura 8.3. Risc d'incendi en la mobilitat i infraestructures de transport. Font: Oficina Catalana del Canvi Climàtic.

Pel que fa a **Castell-Platja d'Aro**, l'estudi determina un 5 en una escala de 10. És a dir, el municipi és **vulnerable als impactes del canvi climàtic en l'àmbit de la mobilitat i les infraestructures del transport**.

Per tant, a l'hora de redactar els projectes d'aquest PMUS caldrà considerar aspectes rellevants com paviments tous per reduir els impactes sobre l'escorrentia o altres mesures que puguin afectar al drenatge.

8.2. Adequació als objectius ambientals del PMUS

A continuació es presenta una relació entre els objectius ambientals proposats en el present estudi ambiental estratègic i les mesures proposades en el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Castell-Platja d'Aro.

Es presenta el llistat d'objectius representats en la taula següent:

Objectiu general	Objectius ambientals específics	Codi objectiu específic
Mobilitat segura	Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat	OA.1
Mobilitat sostenible	Augmentar la quota modal dels modes sostenibles	OA.2
	Reduir les emissions de CO ₂	OA.3
	Reduir les emissions de contaminants NO _x i PM ₁₀	OA.4
	Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica	OA.5
Mobilitat equitativa	Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part del vehicle privat de motor	OA.6
	Impulsar una mobilitat universal i accessible	OA.7
Mobilitat eficient	Reduir el consum de combustibles associats al transport	OA.8
	Incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat	OA.9

Figura 8.4. Objectius ambientals del PMUS.

Mode	Codi	Acció	OA.1	OA.2	OA.3	OA.4	OA.5	OA.6	OA.7	OA.8	OA.9	Altres	
Xarxes. Mobilitat a peu	V.1	Adequació de les voreres segons el codi d'accessibilitat en la xarxa principal per a vianants	X	X					X				
	V.2	Dotar de passos de vianants accessibles a la xarxa principal de vianants	X	X					X				
	V.3	Incrementar els eixos amb prioritat pels vianants: c. Dr. Fleming i carrers entre el Pg. Marítim i Av. s'Agaró (regular amb senyalització)		X	X	X	X	X					
	V.4	Implementar el projecte d'urbanització del barri Riudaura							X				
	V.5	Senyalització de cohabitació vianants i bicicleta al Camí Vell de Santa Cristina											
	V.6	Creació Zona 30 i millores en els itineraris per a vianants	X							X			
	V.7	Camins escolars segurs	X	X						X			
Xarxes. Mobilitat en bicicleta	B.1	Creació d'una xarxa ciclable que connecti els tres nuclis urbans de Castell – Platja d'Aro		X	X	X	X	X	X				

Mode	Codi	Acció	OA.1	OA.2	OA.3	OA.4	OA.5	OA.6	OA.7	OA.8	OA.9	Altres
	B.2	Ampliar l'oferta d'aparcament per a bicicletes en calçada i instal·lar aparcaments per a bicicletes segurs en els principals pols de mobilitat		X								
	B.3	Implementar el bici-registre		X							X	
	B.4	Promoure l'ús de la bicicleta elèctrica		X	X	X	X			X	X	
	B.5	Millora de la senyalització de l'oferta ciclista	X									
Xarxes. Mobilitat en transport públic	TP.1	Implantació d'un sistema d'ajuda al transport			X	X	X		X	X		
	TP.2	Garantir l'accessibilitat al conjunt de les parades de transport públic i millorar la seva confortabilitat								X		
	TP.3	Instar a l'execució del projecte tren-tramvia a l'òrgan competent			X	X	X		X	X		
	TP.4	Adhesió a l'ATM de Girona							X	X		
	TP.5	Reforç de la xarxa de transport públic existent		X					X			

Mode	Codi	Acció	OA.1	OA.2	OA.3	OA.4	OA.5	OA.6	OA.7	OA.8	OA.9	Altres
Xarxes. Mobilitat en vehicle privat	VP.1	Reordenació dels sentits de circulació						X				
	VP.2	Construcció de noves rotondes a s'Agaró	X									
	VP.3	Instar a les administracions competents la viabilitat de fer dues rotondes a la sortida/entrada de la C-31 cap a la carretera de s'Agaró	X									
	VP.4	Cotxe multiusuari						X		X	X	
Aparcament	AP.1	Creació i potenciació de noves zones d'aparcament perimetrals						X				
	AP.2	Reubicació perimetral de l'aparcament d'autocars i instar al gestor de l'estació d'autobusos la possibilitat d'efectuar l'encotxament i desencotxament						X				
	AP.3	Regulació de noves places com a zona blava							X			
DUM	DUM.1	Creació de noves places de càrrega i descàrrega pròximes al Passeig Marítim							X	X		

Mode	Codi	Acció	OA.1	OA.2	OA.3	OA.4	OA.5	OA.6	OA.7	OA.8	OA.9	Altres
	DUM.2	Nova regulació per als punts de CiD										X
	DUM.3	Implantació de sistemes tecnològics que permetin el control de les durades d'estacionament en les reserves de distribució urbana de mercaderies									X	
	DUM.4	Facilitar la creació de punts d'entrega de proximitat o de sistemes d'autorecol·lida de mercaderies			X	X	X			X		
Informació, promoció i sensibilització	ED.1	Educació per a la mobilitat i ús de l'espai públic en els centres educatius		X	X	X	X					
	ED.2	Promoció dels desplaçaments a peu a partir de la creació del dia del vianant		X	X	X	X			X		
	ED.3	Pla d'impuls de vehicles més nets			X	X	X			X		
	ED.4	Participació a la setmana de la mobilitat sostenible		X	X	X	X		X	X		
	ED.5	Promoure les tècniques de conducció eficient								X		

Mode	Codi	Acció	OA.1	OA.2	OA.3	OA.4	OA.5	OA.6	OA.7	OA.8	OA.9	Altres
Gestió de la mobilitat	GM.1	Adaptació de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles										X

Taula 8.5.– Adequació dels objectius ambientals amb les propostes del PMUS. Font: elaboració pròpia

8.2.1. Priorització ambiental de les actuacions

En els estudis ambientals previs, un cop detectats els principals aspectes de diagnosi ambiental associada a la mobilitat, es van determinar els principals elements de millora i oportunitats de futur. Per fer-ho es va tenir en compte les línies estratègiques ja engegades a la ciutat i les actuacions plantejades en les eines de planejament supramunicipals.

El PMUS de Castell-Platja d'Aro compta amb 34 mesures en el programa d'actuacions distribuïdes de la forma següent:

- Xarxes. Mobilitat a peu: 5
- Xarxes. Mobilitat en bicicleta: 7
- Xarxes. Mobilitat en transport públic: 5
- Xarxes. Mobilitat en vehicle privat: 7
- Aparcament: 4
- Distribució urbana de mercaderies: 3
- Educació, informació i sensibilització: 6
- Gestió de la mobilitat: 1

Les accions corresponents a la millora de les xarxes de mobilitat activa (a peu o bicicleta) i restricció del trànsit rodat són les que suposaran un major impacte ambiental i, per tant, es consideren prioritàries en aquest sentit. Cal tenir en compte que aquestes actuacions afecten a diferents modes de transport i al funcionament de la mobilitat de tota la ciutat.

A continuació es presenten totes les accions del PMUS en funció de la seva prioritat per aconseguir una reducció de les emissions i que més contribuiran a assolir els objectius ambientals.

Mode	Codi	Acció	Prioritat
Xarxes. Mobilitat a peu	V.1	Adequació de les voreres segons el codi d'accessibilitat en els itineraris principals per a vianants	Molt prioritària
	V.2	Dotar de passos de vianants accessibles a la xarxa principal de vianants	Prioritària
	V.3	Incrementar els eixos amb prioritat pels vianants: Av. S'Agaró, Fleming, i carrers entre el Pg. Marítim i Av. S'Agaró	Molt prioritària
	V.4	Implementar el projecte de reurbanització del barri Riudaura	Molt prioritària
	V.5	Senyalització de cohabitació vianants i bicicleta al Camí Vell de Santa Cristina	Molt prioritària
	V.6	Creació Zona 30 i millores en els itineraris per a vianants	Molt prioritària
	V.7	Camins escolars segurs	Prioritària
Xarxes. Mobilitat en bicicleta	B.1	Creació d'una xarxa ciclable que connecti els tres nuclis urbans de Castell – Platja d'Aro	Molt prioritària
	B.2	Ampliar l'oferta d'aparcament per a bicicletes en calçada i instal·lar aparcaments per a bicicletes segurs en els principals pols de mobilitat	Prioritària

Mode	Codi	Acció	Prioritat
	B.3	Implementar el bici-registre	No prioritària
	B.4	Promoure l'ús de la bicicleta elèctrica	Prioritària
	B.5	Millora de la senyalització de l'oferta ciclista	No prioritària
Xarxes. Mobilitat en transport públic	TP.1	Implantació d'un sistema d'ajuda al transport	Prioritària
	TP.2	Garantir l'accessibilitat al conjunt de les parades de transport públic i millorar la seva confortabilitat	Prioritària
	TP.3	Instar a l'execució del projecte tren-tramvia a l'òrgan competent	Prioritària
	TP.4	Adhesió a l'ATM	No Prioritària
	TP.5	Reforç de la xarxa de transport públic existent	No Prioritària
Xarxes. Mobilitat en vehicle privat	VP.1	Reordenació dels sentits de circulació	Prioritària
	VP.2	Construcció de noves rotondes a s'Agaró	Prioritària
	VP.3	Instar a les administracions competents la viabilitat de fer dues rotondes a la sortida/entrada de la C-31 cap la carretera de s'Agaró	Prioritària
	VP.4	Cotxe multiusuari	No Prioritària
Aparcament	AP.1	Creació i potenciació de noves zones d'aparcament perimetrals	Prioritària
	AP.2	Reubicació perimetral de l'aparcament d'autocars i instar al gestor de l'estació d'autobusos la possibilitat d'efectuar l'encotxament i desencotxament.	Molt prioritària
	AP.3	Regulació de noves places com a zona blava	No prioritària
DUM	DUM.1	Creació de noves places de càrrega i descàrrega pròximes al Passeig marítim	No Prioritària
	DUM.2	Nova regulació per als punts de CiD	No Prioritària
	DUM.3	Implantació de sistemes tecnològics que permetin el control de les durades d'estacionament en les reserves de distribució urbana de mercaderies	No prioritària
	DUM.4	Facilitar la creació de punts d'entrega de proximitat o de sistemes d'autorecollida de mercaderies	Molt prioritària
Informació, promoció i sensibilització	ED.1	Educació per a la mobilitat i ús de l'espai públic en els centres educatius	Prioritària

Mode	Codi	Acció	Prioritat
	ED.2	Promoció dels desplaçaments a peu a partir de la creació del dia del vianant	Prioritària
	ED.3	Pla d'impuls de vehicles més nets	Prioritària
	ED.4	Participació a la setmana de la mobilitat sostenible	Prioritària
	ED.5	Promoure les tècniques de conducció eficient	No Prioritària
Gestió de la mobilitat	GM.1	Adaptació de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles	Prioritària

Figura 8.6.– Priorització ambiental de les mesures. Font: elaboració pròpia

8.3. Informe de viabilitat econòmica

No s'inclou al present EAE, donat que el PMUS estableix de forma clara i amb els recursos disponibles, la viabilitat econòmica de les actuacions previstes.

8.4. Valoració global del PMUS

A partir de l'anàlisi de la contribució de les diferents actuacions proposades en el PMUS a l'assoliment dels objectius ambientals proposats en el present EAE s'observa que tots els objectius ambientals estan associats a més **d'una** acció concreta en el PMUS.

Degut a què moltes accions fan referència, amb major nombre, a alguns dels objectius ambientals, es pot concloure que el seu compliment serà molt satisfactori a:

- OA.2.- Fomentar la mobilitat activa.
- OA.3.- Reduir les emissions de contaminants NOx i PM10
- OA.5.- Augmentar la quota modal dels modes sostenibles
- OA.6.- Reduir el consum d'energia en el transport
- OA.7.- Reduir les emissions de CO2
- OA.10.- Reduir el consum de combustibles associats al transport.

El fet que es doni un alt nivell de compliment dels objectius marc té una transcendència molt clara en la repercussió ambiental del model de mobilitat al qual es pretén tendir, de manera que es pot concloure que el PMUS comporta una millora dels objectius ambientals en relació a l'escenari tendencial.

Derivat de l'avaluació ambiental i a mode de resum, es duu a terme a continuació una valoració global del Pla a partir de la identificació de les principals àrees d'atenció i els punts forts que es considera que incorpora:

PUNTS FORTS:

- Es preveu que l'execució de les mesures proposades en termes de millora de les infraestructures per a modes no motoritzats, la millora del transport públic i la regulació de la circulació en vehicle privat, suposaran un **increment de tres punts percentuals en la quota dels modes no motoritzats i d'un punt percentual en la del transport públic.**

- El PMUS recull diverses mesures que poden ajudar a **reduir les externalitats associades a la mobilitat**. Cal destacar per a l'escenari objectiu una important reducció del consum energètic (-15,2%) i de les emissions de CO₂ (-15,2%), així com de les PM₁₀ (-14,8%). També s'aprecien reduccions importants en el NO_x (-15,6%) i el NO₂ (-16,1%).
- El pla preveu implantar diverses mesures de **restricció del vehicle privat** (destaca incrementar l'espai exclusiu o amb prioritat al vianant o la creació de Zona 30 que es preveu que tinguin un efecte directe amb la reducció del consum i la intensitat energètica.

ÀREES D'ATENCIÓ:

- Cal tenir en compte i fer seguiment dels valors d'emissions del parc circulant, amb l'objectiu de validar i actualitzar, si fos necessari, els factors unitaris utilitzats pel càlcul d'emissions. Al mateix temps, caldrà seguir i actualitzar els valors de població exposada a mida que es vagi disposant de models de concentració de contaminants.
- Les dinàmiques canviants del marc social general, com per exemple la pandèmia de COVID viscuda els anys 2020 i 2021, impliquen afectacions en el sistema de mobilitat. És per això que seran necessaris processos d'actualització continua i seguiment dels resultats per tal d'ajustar les mesures a prioritzar.

9. Seguiment i supervisió

9.1. Indicadors de seguiment

Pel que fa al seguiment del PMUS, es proposa establir un conjunt d'indicadors que puguin obtenir-se cada 3 anys, que han de servir per a redactar l'informe de seguiment del PMUS. D'altra banda, es pot considerar com a indicador de seguiment el grau d'implantació de les accions previstes, algunes de les quals consisteixen tan sols a constatar que s'ha realitzat en el període previst.

Codi	Indicador	Definició	Valor actual	Objectiu 2030	Observacions
Territori i context socioeconòmic					
TCS1	Índex de motorització total (2019)	Vehicles x 1.000 / habitants	979	Disminuir	Població: 10.860 (Idescat 2019) Vehicles: 10.631 (Idescat 2019)

Codi	Indicador	Definició	Valor actual	Objectiu 2030	Observacions
Mobilitat a peu					
P1	Dèficit per a vianants de la xarxa principal	Longitud voreres de menys d'1,8 m útils o inexistent (km) x 100 / Longitud voreres xarxa principal vianants (km)	22,1%	Disminuir	Longitud voreres de menys d'1,8 m útils: 4,9 km Longitud voreres xarxa principal vianants: 22 km
P2	Passos de vianants senyalitzats i adaptats de la xarxa principal	Passos vianants senyalitzats i adaptats x 100 / Passos vianants senyalitzats de la xarxa vianants principal	62,8%	Augmentar	Passos vianants senyalitzats i adaptats: 209 Passos vianants xarxa principal senyalitzats: 333
P3	Carrers de plataforma única	Longitud de carrers amb prioritat pel vianant/ Longitud de la xarxa viària (Km)	11,1%	Augmentar	Longitud carrers plataforma única: 1,6 km Longitud xarxa viària: 48,4 km
P4	Projectes de camins escolars implantats	Nombre d'escoles adscrites	0	Augmentar	Projectes de camins escolars implantats: 0
P5	Repartiment modal a peu (desplaçaments urbans)	Nombre de desplaçaments caminant urbans x 100 / nombre de desplaçaments totals	75,3%	Augmentar	Desplaçaments a peu urbans + interurbans: Desplaçaments totals urbans i interurbans: Font: EMQ residents 2022
P6	Repartiment modal a peu (desplaçaments interurbans)	Nombre de desplaçaments caminant interurbans x 100 / nombre de desplaçaments totals	0,0%	Augmentar	Desplaçaments a peu urbans + interurbans: Desplaçaments totals urbans i interurbans: Font: EMQ residents 2022

Codi	Indicador	Definició	Valor actual	Objectiu 2030	Observacions
Mobilitat en bicicleta					
B1	Xarxa ciclable (D) respecte població	Longitud tramos ciclables (carril bici, acera bici, zona 30, etc.)(km) x 1000 / població	80,2%	Augmentar	Longitud itineraris ciclables: 8,8 Km Població 2022: 11.030 hab
B2	Xarxa ciclable respecte la xarxa viària	Longitud tramos ciclables (km) x 100 / Longitud xarxa viària urbana	5,7%	Augmentar	Longitud itineraris ciclables: 8,8 Km Xarxa viària urbana: 154,1 km
B3	Aparcaments per a bicicletes respecte població	Places aparcament bicicletes x 1000 / població total	3,9	Augmentar	Places: 43 Població: 11.030 hab
B4	Aparcament de VMP	Places aparcament VMP x 1000 / població total	0,00	Augmentar	

Codi	Indicador	Definició	Valor actual	Objectiu 2030	Observacions
Mobilitat en transport públic					
TP2	Parades amb marquesina	Parades amb marquesina x 100 / Parades en zona urbana	46,7%	Augmentar	Parades amb marquesina: 7 Parades totals: 15
TP3	Parades amb informació al usuari (info.horària)	Parades de bus amb informació x 100 / parades servei de bus	86,7%	Augmentar	Parades con marquesina: 2 Parades totals: 5

Codi	Indicador	Definició	Valor actual	Objectiu 2030	Observacions
Mobilitat en vehicle privat motoritzat					
VP1	Intesitats de trànsit de la xarxa principal (vehicles totals)				
	Punt 1 (Av. s'Agaró)	IMD (vehicles motoritzats)	9.591	Disminuir	Aforaments automàtics
	Punt 2 (C-253 nord)	IMD (vehicles motoritzats)	9.641		Aforaments automàtics
	Punt 3 (Av. s'agaró nucli urbà)	IMD (vehicles motoritzats)	9.521		Aforaments automàtics
	Punt 4 (GI-662)	IMD (vehicles motoritzats)	13.501,00		Aforaments automàtics
VP2	Intesitats de trànsit de la xarxa principal (vehicles pesats)				
	Punt 1 (Av. s'Agaró)	IMD (vehicles pesants)	1.132	Disminuir	Aforaments automàtics
	Punt 2 (Av. Onze setembre)	IMD (vehicles pesants)	1214		Aforaments automàtics
	Punt 3 (Av. s'agaró nucli urbà)	IMD (vehicles pesants)	1133		Aforaments automàtics
	Punt 4 (GI-662)	IMD (vehicles pesants)	508		Aforaments automàtics

Codi	Indicador	Definició	Valor actual	Objectiu 2030	Observacions
Aparcament					
AP1	Aparcament regulat en via pública %	Places aparcament regulades en via pública x 100 / Places d'aparcament en via pública	3,0%	Mantenir	Places regulades (PMR, zona blava,CID): 324 Places totals en calçada : 4.205
AP2	Cobertura aparcament via pública	Places d'aparcament en via pública x 100 / Turismes censats	121,5	Mantenir	Places via pública: 4.913 Turismes: 7.023

Codi	Indicador	Definició	Valor actual	Objectiu 2030	Observacions
Distribució urbana de mercaderies					
DUM1	Espai viari distrib. urbana mercaderies (D) respecte població	Places estacionament per càrrega i descàrrega en la via pública x 100 / població total	44,4%	Augmentar	Places CiD: 49 Població: 11.030 (font: Idescat)
DUM2	Zones càrrega / descàrrega (D)	Places estacionament per càrrega i descàrrega x 100 / Places d'aparcament a la via pública	57,7%	Augmentar	Places CiD: 49 Places aparc. Via pública (Lliures, CiD, Zona blava, PMR): 8494

Codi	Indicador	Definició	Valor actual	Objectiu 2030	Observacions
Seguretat viària					
SV1	Nombre de víctimes lleus	Nombre de víctimes lleus (valor del 2019)	0	Disminuir	Dades DGT
SV2	Nombre de víctimes greus	Accidents amb víctimes (valor del 2019)	3	Mantenir	Dades DGT
SV3	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents (valor del 2019)	3	Disminuir	Dades DGT

Codi	Indicador	Definició	Valor actual	Objectiu 2030	Observacions
Medi ambient					
MA1	Consum energètic total (Tep/any)	Càlcul amb l'eina ambiental a partir dades parc vehicles, vehicles-km, etc.	7.645	5.055	Càlcul amb l'eina ambiental a partir dades parc vehicles, vehicles-km, etc.
MA2	Emissions anuals GEH CO2 equivalent (Tm/any)	Càlcul amb l'eina ambiental a partir dades parc vehicles, vehicles-km, etc.	22.875	15.261	Càlcul amb l'eina ambiental a partir dades parc vehicles, vehicles-km, etc.
MA3	Emissions anuals PM10 (Tm/any)	Càlcul amb l'eina ambiental a partir dades parc vehicles, vehicles-km, etc.	6	3	Càlcul amb l'eina ambiental a partir dades parc vehicles, vehicles-km, etc.

MA4	Emissions anuals NOx (Tm/any) (kg/any)	Càlcul amb l'eina ambiental a partir dades parc vehicles, vehicles-km, etc.	67	53	Càlcul amb l'eina ambiental a partir dades parc vehicles, vehicles-km, etc.
MA5	Consum energètic del transport per habitant	Tep / habitant i any	0,6	0,4	Càlcul amb l'eina ambiental a partir dades parc vehicles, vehicles-km, etc.

10. Resum de caràcter no tècnic

El present document correspon a l'Estudi Ambiental Estratègic del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible del municipi de Castell-Platja d'Aro (d'ara en endavant, PMUS).

L'Estudi Ambiental Estratègic (d'ara en endavant, EAE) forma part de la documentació del procés d'avaluació ambiental estratègica de plans i programes, en tant que aquests instruments de planificació de la mobilitat resten sotmesos a aquest tràmit segons la legislació vigent en matèria d'avaluació ambiental i de mobilitat.

Els Plans de Mobilitat Urbana són el document bàsic per a configurar, durant un període de sis anys, les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya, o, amb l'acord corresponent dels ajuntaments afectats, el de diversos municipis amb un esquema de mobilitat interdependent. L'elaboració dels PMUS és obligatòria en el cas de municipis que, d'acord amb la normativa de règim local o el corresponent pla director de mobilitat, hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers. Segons la llei municipal del règim local de Catalunya, això és obligatori en el cas de municipis que siguin capital de comarca o tinguin més de 50.000 habitants.

Per tant, Castell-Platja d'Aro no està a obligat a elaborar el Pla de Mobilitat Urbana. Ara bé, la suma de població resident i flotant (amb pics de 100.000 habitants) durant els mesos d'estiu genera un escenari de màxima demanda que cal gestionar, tot intentant minimitzar les externalitats negatives que produeix i, a la vegada, resoldre les necessitats individuals de desplaçament. Per tant, es considera que la redacció d'aquest pla esdevé una eina necessària per planificar i coordinar la gestió de la mobilitat en el municipi, donades les seves especials dinàmiques funcionals estacionals.

L'elaboració del PMUS de Castell-Platja d'Aro s'estructura en 3 grans fases de treball (l'EAE es troba entre les fases II i III i incorpora les determinacions del document de referència emès pel Departament de Territori i Sostenibilitat):

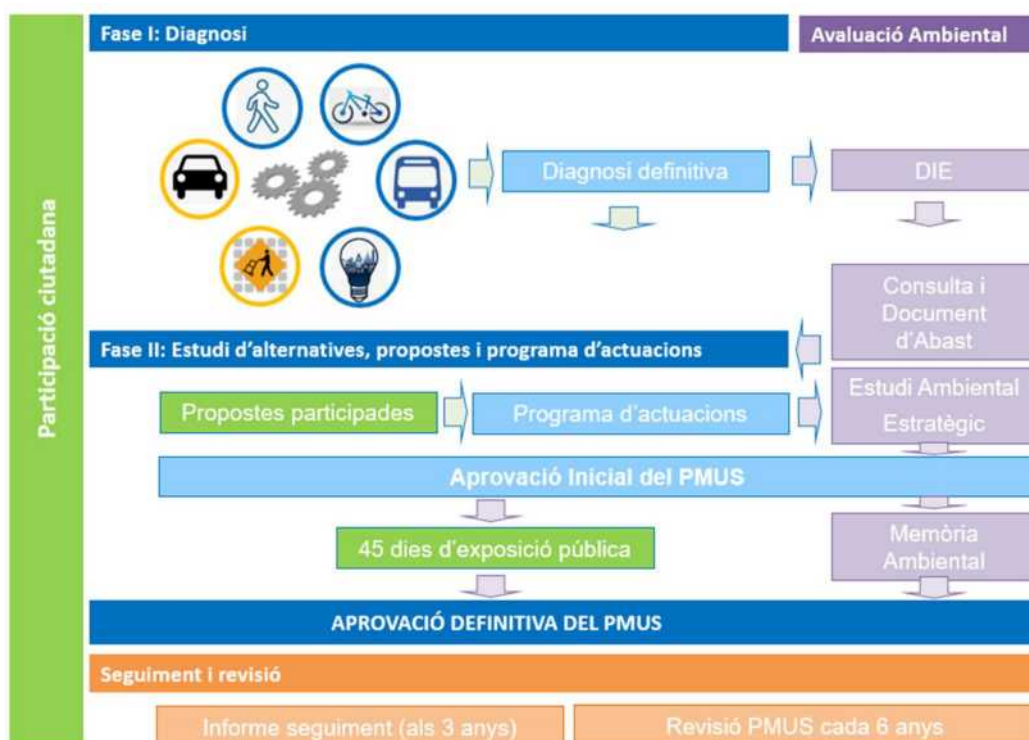


Figura 10.1. Metodologia del PMUS. Font: elaboració pròpia.

En el marc de l'avaluació ambiental del PMUS, cal tenir en compte els plans i programes de rang superior que estableixen determinacions o requeriments que seran d'aplicació, així com identificar els casos en què la seva superposició, entre sí i amb el PMUS, pot representar impactes acumulatius rellevants que s'hagin de tenir en consideració. Així s'analitzen les determinacions contingudes en els plans i programes de mobilitat o relacionats d'àmbit supramunicipal (especialment el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya) així com els plans i programes de mobilitat o relacionats del propi municipi de Castell-Platja d'Aro. També es té en compte la planificació de rang estatal, com la futura llei del Canvi Climàtic, o l'Estratègia Europea d'Adaptació al Canvi Climàtic i els acords de la convenció marc de les Nacions Unides (COP24).

En l'EAE es du a terme una diagnosi ambiental vinculada a la mobilitat existent, partint d'una anàlisi del repartiment modal dels desplaçaments així com d'una anàlisi dels diferents modes de transport, amb l'objectiu d'identificar les principals potencialitats de canvi vers a modes de transport més sostenibles (modes de transport no motoritzat i transport públic). Finalment, atenent a les dades recollides, s'infereix en una diagnosi ambiental que analitza: consum de recursos energètics en el transport, flux global d'energia al municipi, emissions contaminants i qualitat de l'aire, immissions de contaminants i contaminació acústica.

En base a la identificació dels diferents aspectes ambientalment rellevants associats al vector de la mobilitat i atenent als objectius ambientals fixats en les diferents figures de rang superior, l'EAE estableix els objectius ambientals als quals el PMUS haurà de donar compliment. Els objectius ambientals del PMUS són els següents:

Objectiu general	Objectius ambientals específics	Codi objectiu específic
Mobilitat segura	Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat	OA.1

Objectiu general	Objectius ambientals específics	Codi objectiu específic
Mobilitat sostenible	Augmentar la quota modal dels modes sostenibles	OA.2
	Reduir les emissions de CO ₂	OA.3
	Reduir les emissions de contaminants NO _x i PM ₁₀	OA.4
	Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica	OA.5
Mobilitat equitativa	Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part del vehicle privat de motor	OA.6
	Impulsar una mobilitat universal i accessible	OA.7
Mobilitat eficient	Reduir el consum de combustibles associats al transport	OA.8
	Incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat	OA.9

Pel que fa referència a les alternatives considerades, l'EAE recull les 3 alternatives plantejades basades en diferents models de mobilitat (partint, en tots els casos, a partir de les dades de **l'enquesta de Mobilitat als residents**

- Alternativa 0: Escenari tendencial.
- Alternativa 1: Escenari Objectiu: es desenvolupen totes les actuacions del PMUS i les actuacions d'àmbit supramunicipal.
- Alternativa 2: Escenari contingut: es desenvolupen la major part de les actuacions del PMUS.

En l'EAE s'avalua l'impacte associat a cadascuna de les alternatives d'actuació i a tal efecte es conclou que l'escenari seleccionat és l'alternativa 1, opció que presenta els millors resultats des de l'òptica ambiental.

Comparativa de distribució modal prevista per les diferents alternatives

Mode de transport	Variació 2022-2028		
	Alter.0	Alter. 1	Alter. 2
No motoritzat	68%	71%	70%
Transport públic	2%	3%	3%
Transport privat	30%	25%	27%

Derivat de l'avaluació ambiental i a mode de resum, es duu a terme a continuació una valoració global del Pla a partir de la identificació de les principals àrees d'atenció i els punts forts que es considera que incorpora:

PUNTS FORTS:

- Es preveu que l'execució de les mesures proposades en termes de millora de les infraestructures per a modes no motoritzats, la millora del transport públic i la regulació

de la circulació en vehicle privat, suposaran un **increment de tres punts percentuals en la quota dels modes no motoritzats i d'un punt percentual en la del transport públic.**

- El PMUS recull diverses mesures que poden ajudar a **reduir les externalitats associades a la mobilitat.** Cal destacar per a l'escenari objectiu una important reducció del consum energètic (-15,2%) i de les emissions de CO₂ (-15,2%), així com de les PM₁₀ (-14,8%). També s'aprecien reduccions importants en el NO_x (-15,6%) i el NO₂ (-16,1%).
- El pla preveu implantar diverses mesures de **restricció del vehicle privat** (destaca incrementar l'espai exclusiu o amb prioritat al vianant o la creació de Zona 30 que es preveu que tinguin un efecte directa amb la reducció del consum i la intensitat energètica.

ÀREES D'ATENCIÓ:

- Cal tenir en compte i fer seguiment dels valors d'emissions del parc circulant, amb l'objectiu de validar i actualitzar, si fos necessari, els factors unitaris utilitzats pel càlcul d'emissions. Al mateix temps, caldrà seguir i actualitzar els valors de població exposada a mida que es vagi disposant de models de concentració de contaminants.
- Les dinàmiques canviants del marc social general, com per exemple la pandèmia de COVID viscuda els anys 2020 i 2021, impliquen afectacions en el sistema de mobilitat. És per això que seran necessaris processos d'actualització continua i seguiment dels resultats per tal d'ajustar les mesures a prioritzar.

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE CASTELL D'ARO, PLATJA D'ARO I S'AGARÓ 2024-2030

DOCUMENT V. INFORME DE PARTICIPACIÓ



Març 2023



Ajuntament de
Castell-Platja d'Aro



ÍNDEX

1.	INTRODUCCIÓ I ORGANITZACIÓ DE LA SESSIÓ.....	4
2.	RESULTATS.....	6
2.1.	DINÀMICA 1: DISTRIBUCIÓ INDIVIDUAL DEL PRESSUPOST.....	6
2.2.	DINÀMICA 2: PRIORITZACIÓ COL·LECTIVA DE LES ACTUACIONS.....	10
3.	PROPOSTES SORGIDES DE LA PARTICIPACIÓ	13
4.	CONCLUSIONS	15

1. INTRODUCCIÓ I ORGANITZACIÓ DE LA SESSIÓ

La sessió del procés participatiu es va realitzar el dia 14 de març del 2023 a Castell-Platja d'Aro, de 18h00 a 20h00. A la sessió hi van assistir 12 persones que es van dividir en dos grups de treball.

La sessió es va obrir amb una presentació sobre les actuacions previstes del PMUS de Castell-Platja d'Aro i amb l'explicació del taller posterior a la presentació. Una vegada acabada la presentació es va iniciar el taller que constava de 2 dinàmiques. El nombre de participants en la sessió dinamitzada es va reduir a 9 persones, que es van distribuir en 2 grups per treballar amb una dimensió més reduïda. La distribució es va fer de manera aleatòria.



Esquema de les dinàmiques:

Sessió de participació PMUS Castell-Platja d'Aro

PRIORITZACIÓ DE LES LÍNIES ESTRATÈGIQUES I LES ACTUACIONS DE LES PROPOSTES DEL PMUS

		Temporització	Recursos que poden utilitzar-se
Presentació de les línies estratègiques i les actuacions	Sessió a l'aula: Presentació del taller i de les línies estratègiques i actuacions - Presentació del taller - Presentació de les línies estratègiques i les actuacions	Sessió de 30 minuts	· Presentació power point
Priorització individual de les línies estratègiques i actuacions	Sessió a l'aula: Assignem una quantitat de diners a cada línia estratègica i a cada actuació segons els pressupost indicat - Demanarem als participants que distribueixin individualment una quantitat específica de diners (10€) entre diferents línies estratègiques - Demanarem als participants que distribueixin individualment una quantitat específica de diners (25€) entre diferents actuacions - Posteriorment es prioritzaran les línies estratègiques i les actuacions segons els pressupostos assignats	Sessió de 10 minuts	· Fotocòpies · Bolígrafs

<p>Priorització col·lectiva de les actuacions</p>	<p>Sessió a l'aula: Repartim gomets d'acord a la contribució de cada mesura a aconseguir una mobilitat segura, sostenible, saludable i equitativa, i segons la seva facilitat d'implantació</p> <ul style="list-style-type: none"> - En 2 grups repartits aleatòriament convidarem als participants a compartir els seus punts de vista segons creïn com pot contribuir a cada una de les mesures en cada criteri de valoració. - Posteriorment sumarem els punts de cada grup i es prioritzaran les actuacions. 	<p>Sessió de 80 minuts</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Rotlle de paper DIN A-1 · Gomets (verd, groc i vermell)
---	---	----------------------------	--

La primera dinàmica consistia en distribuir un pressupost determinat entre diferents línies estratègiques (10 €) i diferents actuacions (25 €), segons les prioritats individuals de cada persona.

La segona dinàmica consistia en fer una priorització d'una llista d'actuacions de manera col·lectiva d'acord la valoració de diferents criteris: si l'actuació contribueix a millorar la mobilitat des de diferents perspectives (mobilitat segura, sostenible, saludable i inclusiva), i la facilitat d'implementació de la mesura. Cada criteri es puntuava amb un gomet verd (2 punts), groc (1 punt) o vermell (0 punts), de manera que a cada mesura se li atribuïa una puntuació total (el sumatori dels punts dels 5 criteris). D'acord aquesta puntuació global es prioritzaven, finalment, les mesures.

2. RESULTATS

Es presenten a continuació els resultats agregats dels 2 grups de treball.

2.1. Dinàmica 1: Distribució individual del pressupost

Línies estratègiques

Línia estratègica	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	Totals	%
Augment de l'espai destinat al vianant	5,0 €	1,3 €	2,0 €	1,0 €	5,0 €		1,2 €	2,7 €		18,2 €	20%
Millora de l'accessibilitat, seguretat i comoditat dels itineraris dels vianants	5,0 €	0,7 €	2,0 €	1,0 €	2,0 €	2,0 €	2,4 €	0,0 €	2,0 €	17,0 €	19%
Xarxa ciclista continua i segura		0,7 €	3,0 €	1,0 €	1,0 €	1,0 €	2,4 €	2,7 €		11,8 €	13%
Garantir la seguretat en l'aparcament per a la bicicleta		0,4 €		0,5 €		1,0 €	0,6 €	0,0 €		2,5 €	3%
Informació, promoció, educació i sensibilització per a l'ús de la bicicleta		0,6 €		0,5 €			1,2 €	0,0 €		2,2 €	2%
Implantar un sistema de transport públic urbà		1,3 €	1,0 €	0,5 €	1,0 €	1,0 €	0,0 €	2,7 €		7,6 €	8%
Millora del servei interurbà de transport públic		1,0 €	1,0 €	1,0 €	1,0 €	1,0 €	0,0 €	0,0 €		5,0 €	6%
Millora de la xarxa viària		0,5 €	1,0 €	0,5 €			0,0 €	0,0 €	2,0 €	4,0 €	4%
Reducció de l'impacte ambiental del vehicle privat		1,0 €		0,5 €		1,0 €	0,0 €	0,0 €		2,5 €	3%
Foment dels aparcaments perimetrals i fora calçada		1,0 €		1,0 €			0,0 €	0,0 €	2,0 €	4,0 €	4%
Regulació de l'aparcament de l'espai públic		1,0 €		0,5 €			0,0 €	0,0 €	2,0 €	3,5 €	4%
Seguiment i control de les places de càrrega i descàrrega				0,5 €			2,4 €	0,0 €	2,0 €	4,9 €	5%
Diversificació de les operatives DUM				0,5 €			0,0 €	1,8 €		2,3 €	3%
Informació, promoció, educació i sensibilització per a la mobilitat sostenible		0,3 €		0,5 €		2,0 €	0,0 €	0,0 €		2,8 €	3%
Adequar la normativa als paràmetres de la mobilitat sostenible		0,3 €		0,5 €		1,0 €	0,0 €	0,0 €		1,8 €	2%

Actuacions:

Codi	Actuació	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	Total	%
V1	Adequació de les voreres segons la normativa vigent d'accessibilitat en la xarxa principal per a vianants	0,0 €	2,1 €	2,3 €	2,5 €	4,3 €	10,0 €	0,0 €	21,2 €	11%
V2	Dotar de passos de vianants accessibles a la xarxa principal de vianants	0,0 €	3,1 €	1,7 €	2,5 €	1,4 €	0,0 €	0,0 €	8,8 €	5%
V3	Incrementar els eixos amb prioritat pels vianants: c Dr. Fleming i carrers entre el Pg. Marítim i Av. s'Agaró (regular amb senyalització)	0,0 €	2,1 €	1,7 €	2,5 €	1,4 €	0,0 €	0,0 €	7,7 €	4%
V4	Implementació del projecte de l'àmbit de Riudaura	0,0 €	0,0 €	2,3 €	2,5 €	2,9 €	0,0 €	0,0 €	7,6 €	4%
V5	Senyalització de cohabitació vianants i bicicleta al Camí Vell de Santa Cristina	0,0 €	2,1 €	0,9 €	1,7 €	0,0 €	0,0 €	5,2 €	9,9 €	5%
V6	Creació Zona 30 i millores en els itineraris per a vianants	0,0 €	1,0 €	2,1 €	1,7 €	1,4 €	0,0 €	0,0 €	6,2 €	3%
V7	Camins escolars segurs i millora dels entorns escolars	0,0 €	1,0 €	0,7 €	1,7 €	1,4 €	0,0 €	5,2 €	10,0 €	5%
B1	Creació d'una xarxa ciclable que connecti els tres nuclis urbans de Castell – Platja d'Aro	5,0 €	3,1 €	1,1 €	0,8 €	1,4 €	0,0 €	5,2 €	16,7 €	9%
B2	Ampliar l'oferta d'aparcament per a bicicletes/VMP en calçada i instal·lar aparcaments per a bicicletes segurs en els principals pols de mobilitat	3,0 €	1,0 €	0,6 €	0,8 €	0,0 €	0,0 €	0,0 €	5,4 €	3%
B3	Implementar el bici-registre	0,0 €	0,0 €	0,1 €	0,4 €	0,0 €	0,0 €	0,0 €	0,5 €	0%
B4	Promoure l'ús de la bicicleta elèctrica	2,0 €	0,0 €	1,0 €	0,8 €	0,7 €	0,0 €	0,0 €	4,6 €	2%
B5	Millora de la senyalització de l'oferta ciclista	0,0 €	1,0 €	0,7 €	0,8 €	0,7 €	0,0 €	0,0 €	3,3 €	2%
TP1	Implantació d'un sistema d'ajuda al transport	0,0 €	0,0 €	0,7 €	0,8 €	0,7 €	5,0 €	3,1 €	10,4 €	5%

Codi	Actuació	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	Total	%
TP2	Garantir l'accessibilitat al conjunt de les parades de transport públic i millorar la seva confortabilitat	0,0 €	1,0 €	0,7 €	0,4 €	0,7 €	0,0 €	3,1 €	6,0 €	3%
TP3	Instar a l'execució del projecte tren-tramvia a l'òrgan competent	0,0 €	0,0 €	1,1 €	0,4 €	0,7 €	0,0 €	0,0 €	2,3 €	1%
TP4	Adhesió a l'ATM de Girona	0,0 €	1,0 €	0,9 €	0,8 €	1,4 €	0,0 €	2,1 €	6,3 €	3%
TP5	Reforç de la xarxa de transport públic existent	0,0 €	2,1 €	0,9 €	0,8 €	0,0 €	0,0 €	0,0 €	3,8 €	2%
VP1	Reordenació dels sentits de circulació	0,0 €	0,0 €	0,3 €	0,0 €	1,4 €	5,0 €	0,0 €	6,8 €	4%
VP2	Construcció de noves rotondes a s'Agaró	0,0 €	2,1 €	0,3 €	0,0 €	0,0 €	5,0 €	0,0 €	7,4 €	4%
VP3	Instar a les administracions competents la viabilitat de fer dues rotondes a la sortida/entrada de la C-31 cap a la carretera de s'Agaró	0,0 €	2,1 €	0,3 €	0,8 €	0,7 €	0,0 €	0,0 €	4,0 €	2%
VP4	Estudiar la viabilitat d'implantar el sistema de cotxe multiusuari	0,0 €	0,0 €	0,3 €	0,0 €	0,0 €	0,0 €	0,0 €	0,3 €	0%
AP1	Creació i potenciació de noves zones d'aparcament perimetrals	10,0 €	0,0 €	1,1 €	0,8 €	1,4 €	0,0 €	0,0 €	13,4 €	7%
AP2	Reubicació perimetral de l'aparcament autobusos i instar al gestor de l'estació d'autobusos la possibilitat d'efectuar l'excotxament i desencotxament	0,0 €	0,0 €	1,4 €	0,8 €	1,4 €	0,0 €	0,0 €	3,7 €	2%
AP3	Regulació de noves places com a zona blava	0,0 €	0,0 €	1,4 €	0,0 €	0,0 €	0,0 €	0,0 €	1,4 €	1%
DUM1	Creació de noves places de càrrega i descàrrega pròximes al Passeig marítim	5,0 €	0,0 €	0,2 €	0,4 €	0,7 €	0,0 €	1,0 €	7,3 €	4%
DUM2	Nova regulació per als punts de CiD	0,0 €	0,0 €	0,2 €	0,4 €	0,7 €	0,0 €	0,0 €	1,4 €	1%
DUM 3	Implantació de sistemes tecnològics que permetin el control de les durades d'estacionament en les reserves de distribució urbana de mercaderies	0,0 €	0,0 €	0,8 €	0,4 €	0,7 €	0,0 €	0,0 €	1,9 €	1%

Codi	Actuació	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	Total	%
DUM4	Facilitar la creació de punts d'entrega de proximitat o de sistemes d'autorecollida de mercaderies	0,0 €	0,0 €	0,6 €	0,0 €	0,7 €	0,0 €	0,0 €	1,3 €	1%
ED1	Educació per a la mobilitat i ús de l'espai públic en els centres educatius	0,0 €	0,0 €	0,3 €	0,8 €	0,7 €	0,0 €	0,0 €	1,9 €	1%
ED2	Promoció dels desplaçaments a peu a partir de la creació del dia del vianant	0,0 €	0,0 €	0,2 €	0,0 €	0,0 €	0,0 €	0,0 €	0,2 €	0%
ED3	Pla d'impuls de vehicles més nets	0,0 €	1,0 €	0,7 €	0,8 €	1,4 €	0,0 €	0,0 €	4,0 €	2%
ED4	Participació a la setmana de la mobilitat sostenible	0,0 €	0,0 €	0,2 €	0,0 €	0,0 €	0,0 €	1,0 €	1,2 €	1%
ED5	Promoure les tècniques de conducció eficient	0,0 €	0,0 €	0,2 €	0,4 €	0,0 €	0,0 €	0,0 €	0,6 €	0%
GM1	Adaptació de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles	0,0 €	0,0 €	0,3 €	0,4 €	0,7 €	0,0 €	0,0 €	1,5 €	1%

Les línies estratègiques amb un pressupost assignat superior es corresponen a l'augment de l'espai destinat al vianant, la millora de l'accessibilitat, seguretat i comoditat dels itineraris dels vianants i projectar una xarxa ciclista continua i segura, per aquest ordre.

Les actuacions amb un pressupost assignat superior es corresponen a l'adequació de les voreres segons la normativa vigent d'accessibilitat en la xarxa principal per a vianants, la creació d'una xarxa ciclable que connecti els tres nuclis urbans de Castell – Platja d'Aro i a la creació i potenciació de noves zones d'aparcament perimetrals, per aquest ordre.

Hi ha una correspondència, per tant, entre les línies estratègiques i les actuacions més valorades, sobretot pel que fa a la millora dels espais de vianants, aspecte amb bastant consens. També es correspon la tercera línia estratègica més valorada amb la segona actuació més valorada (Projectar una xarxa ciclista – creació d'una xarxa ciclista que connecti els 3 nuclis urbans).

2.2. Dinàmica 2: Priorització col·lectiva de les actuacions

Els resultats de la priorització col·lectiva de les actuacions són els següents:

Codi	Actuació	Grup 1	Grup 2	Punts (mitjana)
V1	Adequació de les voreres segons la normativa vigent d'accessibilitat en la xarxa principal per a vianants	8	10	9
V2	Dotar de passos de vianants accessibles a la xarxa principal de vianants	10	10	10
V3	Incrementar els eixos amb prioritat pels vianants: c Dr. Fleming i carrers entre el Pg. Marítim i Av. s'Agaró (regular amb senyalització)	9	10	9,5
V4	Implementació del projecte de l'àmbit de Riudaura	3	7	5
V5	Senyalització de cohabitació vianants i bicicleta al Camí Vell de Santa Cristina	10	10	10
V6	Creació Zona 30 i millores en els itineraris per a vianants	10	10	10
V7	Camins escolars segurs i millora dels entorns escolars	10	10	10
B1	Creació d'una xarxa ciclable que connecti els tres nuclis urbans de Castell – Platja d'Aro	10	10	10
B2	Ampliar l'oferta d'aparcament per a bicicletes/VMP en calçada i instal·lar aparcaments per a bicicletes segurs en els principals pols de mobilitat	10	10	10
B3	Implementar el bici-registre	0	10	5
B4	Promoure l'ús de la bicicleta elèctrica	5	10	7,5
B5	Millora de la senyalització de l'oferta ciclista	10	10	10
TP1	Implantació d'un sistema d'ajuda al transport	10	10	10
TP2	Garantir l'accessibilitat al conjunt de les parades de transport públic i millorar la seva confortabilitat	5	10	7,5
TP3	Instar a l'execució del projecte tren-tramvia a l'òrgan competent	0	3	1,5
TP4	Adhesió a l'ATM de Girona	10	10	10
TP5	Reforç de la xarxa de transport públic existent	10	10	10
VP1	Reordenació dels sentits de circulació	10	4	7
VP2	Construcció de noves rotondes a s'Agaró	10	3	6,5
VP3	Instar a les administracions competents la viabilitat de fer dues rotondes a la sortida/entrada de la C-31 cap a la carretera de s'Agaró	10	4	7
VP4	Estudiar la viabilitat d'implantar el sistema de cotxe multiusuari	0	7	3,5
AP1	Creació i potenciació de noves zones d'aparcament perimetrals	10	10	10

Codi	Actuació	Grup 1	Grup 2	Punts (mitjana)
AP2	Reubicació perimetral de l'aparcament autobusos i instar al gestor de l'estació d'autobusos la possibilitat d'efectuar l'encotxament i desencotxament	10	10	10
AP3	Regulació de noves places com a zona blava	5	2	3,5
DUM1	Creació de noves places de càrrega i descàrrega pròximes al Passeig marítim	10	8	9
DUM2	Nova regulació per als punts de CiD	10	8	9
DUM3	Implantació de sistemes tecnològics que permetin el control de les durades d'estacionament en les reserves de distribució urbana de mercaderies	5	9	7
DUM4	Facilitar la creació de punts d'entrega de proximitat o de sistemes d'autorecollida de mercaderies	10	10	10
ED1	Educació per a la mobilitat i ús de l'espai públic en els centres educatius	10	10	10
ED2	Promoció dels desplaçaments a peu a partir de la creació del dia del vianant	10	10	10
ED3	Pla d'impuls de vehicles més nets	5	6	5,5
ED4	Participació a la setmana de la mobilitat sostenible	10	10	10
ED5	Promoure les tècniques de conducció eficient	10	10	10
GM1	Adaptació de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles	10	10	10

Resultats de la prioritització col·lectiva



En la taula inferior s'indiquen les actuacions, ordenades segons l'ordre de prioritats:

La correspondència entre el total de punts i l'ordre de prioritats és la següent:

- Molt alta: 10 punts
- Alta: 9-10 punts (10 no inclòs)
- Moderada: 7-9 punts (9 no inclòs)
- Baixa: 5-7 punts (7 no inclòs)
- Molt baixa: < 5 punts

Codi	Actuació	Punts (mitjana)	Orde de prioritats
V2	Dotar de passos de vianants accessibles a la xarxa principal de vianants	10	Molt Alta
V5	Senyalització de cohabitació vianants i bicicleta al Camí Vell de Santa Cristina	10	Molt Alta
V6	Creació Zona 30 i millores en els itineraris per a vianants	10	Molt Alta
V7	Camins escolars segurs i millora dels entorns escolars	10	Molt Alta
B1	Creació d'una xarxa ciclable que connecti els tres nuclis urbans de Castell – Platja d'Aro	10	Molt Alta
B2	Ampliar l'oferta d'aparcament per a bicicletes/VMP en calçada i instal·lar aparcaments per a bicicletes segurs en els principals pols de mobilitat	10	Molt Alta
B5	Millora de la senyalització de l'oferta ciclista	10	Molt Alta
TP1	Implantació d'un sistema d'ajuda al transport	10	Molt Alta
TP4	Adhesió a l'ATM de Girona	10	Molt Alta
TP5	Reforç de la xarxa de transport públic existent	10	Molt Alta
AP1	Creació i potenciació de noves zones d'aparcament perimetrals	10	Molt Alta
AP2	Reubicació perimetral de l'aparcament autobusos i instar al gestor de l'estació d'autobusos la possibilitat d'efectuar l'encotxament i desencotxament	10	Molt Alta
DUM4	Facilitar la creació de punts d'entrega de proximitat o de sistemes d'autorecollida de mercaderies	10	Molt Alta
ED1	Educació per a la mobilitat i ús de l'espai públic en els centres educatius	10	Molt Alta
ED2	Promoció dels desplaçaments a peu a partir de la creació del dia del vianant	10	Molt Alta
ED4	Participació a la setmana de la mobilitat sostenible	10	Molt Alta
ED5	Promoure les tècniques de conducció eficient	10	Molt Alta
GM1	Adaptació de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles	10	Molt Alta
V3	Incrementar els eixos amb prioritats pels vianants: c Dr. Fleming i carrers entre el Pg. Marítim i Av. s'Agaró (regular amb senyalització)	9,5	Alta
V1	Adequació de les voreres segons la normativa vigent d'accessibilitat en la xarxa principal per a vianants	9	Alta
DUM1	Creació de noves places de càrrega i descàrrega pròximes al Passeig marítim	9	Alta
DUM2	Nova regulació per als punts de CiD	9	Alta
B4	Promoure l'ús de la bicicleta elèctrica	7,5	Moderada

Codi	Actuació	Punts (mitjana)	Orde de prioritat
TP2	Garantir l'accessibilitat al conjunt de les parades de transport públic i millorar la seva confortabilitat	7,5	Moderada
VP1	Reordenació dels sentits de circulació	7	Moderada
VP3	Instar a les administracions competents la viabilitat de fer dues rotondes a la sortida/entrada de la C-31 cap a la carretera de s'Agaró	7	Moderada
DUM 3	Implantació de sistemes tecnològics que permetin el control de les durades d'estacionament en les reserves de distribució urbana de mercaderies	7	Moderada
VP2	Construcció de noves rotondes a s'Agaró	6,5	Baixa
ED3	Pla d'impuls de vehicles més nets	5,5	Baixa
V4	Implementació del projecte de l'àmbit de Riudaura	5	Baixa
B3	Implementar el bici-registre	5	Baixa
VP4	Estudiar la viabilitat d'implantar el sistema de cotxe multiusuari	3,5	Molt baixa
AP3	Regulació de noves places com a zona blava	3,5	Molt baixa
TP3	Instar a l'execució del projecte tren-tramvia a l'òrgan competent	1,5	Molt baixa

3. PROPOSTES SORGIDES DE LA PARTICIPACIÓ

De la sessió de participació van sorgir diferents propostes per part dels assistents que queden recollides en aquest informe.

A la següent taula s'indiquen aquestes propostes i com queden recollides en el pla d'actuació del PMUS:

Proposta	Observacions
Connectar els càmpings amb itineraris ciclables	Tot i que la proposta B1 (Creació d'una xarxa ciclable que connecti els tres nuclis urbans de Castell – Platja d'Aro) proposa itineraris pròxims a alguns càmpings s'estudiarà més detalladament la posició de tots els càmpings del municipi per tal d'estudiar la viabilitat de connectar-los amb un itinerari ciclable.
Vehicles elèctrics: punts gratuïts de recàrrega elèctrica	La proposta ED3 (Pla d'impuls de vehicles més nets) ja preveu la creació d'una xarxa de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics en grans superfícies comercials.
Punts de recàrrega elèctrica per a bicicletes	La proposta B4 (Promoure l'ús de la bicicleta elèctrica) preveu la creació de punts de recàrrega elèctrica.
Grans bosses de parkings dissuasius amb busos llançadora	La proposta AP1 (creació de noves zones d'aparcament perimetrals) preveu la creació de bosses d'aparcament perimetrals. No es preveu la implantació de busos llançadora degut a les distàncies relativament curtes fins al centre (màxim 20 min a peu)
Connexió en bici i a peu des de la Conca amb la resta de nuclis urbans	La proposta V1 preveu una nova vorera per l'av. Platges de s'Agaró, que connectarà s'Agaró amb el carrer Punta Prima i hi permetrà un itinerari per a vianants segur. Pel que fa a la connexió amb un itinerari ciclista es preveu una xarxa

Proposta	Observacions
	ciclista que connectarà als diferents nuclis del municipi; la connexió de la Conca amb l'Av. Platja d'Aro, on es preveu un itinerari segregat, es pot fer de manera compartida amb el vehicle privat atès que transcorre per una zona residencial on no es preveuen intensitats de trànsit molt elevades.
Ampliació del pont de Ridaura i aprofitar per fer passar el carril bici	La proposta B1 (Creació d'una xarxa ciclable que connecti els tres nuclis urbans de Castell – Platja d'Aro) ja preveu l'itinerari ciclista per l'ampliació del pont Ridaura.
Un cop feta la passera del pont com fer- ho per a travessar el port i anar a la Conca	Ja es contempla la connexió de l'àmbit de Ridaura amb la zona de la Conca a través de l'Av. S'Agaró i Platja d'Aro.
Tractar el trànsit de Cavall Bernat	Poc concret; no s'especifica una problemàtica específica.
Naturalitzar el riu Ridaura per a que la gent pugui anar a passejar	No es d'aplicació del PMUS.
A la rotonda dels Vents hi ha un pas de vianants que queda molt lluny de la rotonda i els vianants creuen per llocs indeguts. Es proposa avançar el pas de vianants.	S'incorporarà dins de la mesura V2 la possible reubicació dels passos de vianants de la rotonda dels Vents per tal de no penalitzar el desplaçaments dels vianants, localitzant els passos de vianants en una trajectòria més directa en el seu itinerari.

4. CONCLUSIONS

Del taller participatiu celebrat a Platja d'Aro el dia 14 de març amb la ciutadania se n'extreuen les següents conclusions, que corresponen a la prioritització de les actuacions proposades:

- Individualment, les línies estratègiques que es van considerar més important a implementar van ser, en primer lloc, l'augment de l'espai destinat al vianant (20% del pressupost); en segon lloc, la millora de l'accessibilitat, seguretat i comoditat dels itineraris dels vianants (19% del pressupost) i en tercer lloc, construir una xarxa ciclista continua i segura (13% del pressupost). Pel lloc contrari, les línies estratègiques menys prioritzades varen ser adequar la normativa als paràmetres de la mobilitat sostenible i la de promoure informació, promoció, educació i sensibilització per a l'ús de la bicicleta.
- Pel que fa la prioritització individual de les actuacions, l'actuació considerada més important és la **V1** (Adequació de les voreres segons la normativa vigent d'accessibilitat en la xarxa principal per a vianants), amb un 11% del pressupost; en segon lloc va sortir la actuació **B1** (Creació d'una xarxa ciclable que connecti els tres nuclis urbans de Castell – Platja d'Aro) amb un 9% del pressupost assignat. En tercer lloc va sortir l'actuació **AP1** (Creació i potenciació de noves zones d'aparcament perimetrals), amb un 7% del pressupost assignat. Pel lloc contrari, les actuacions menys prioritzades varen ser la **VP4** (Estudiar la viabilitat d'implantar el sistema de cotxe multiusuari), la **ED2** (Promoció dels desplaçaments a peu a partir de la creació del dia del vianant) i la **ED5** (Promoure les tècniques de conducció eficient).
- A nivell col·lectiu, hi ha consens respecte a les principals priorititzacions de la valoració individual, corresponent-se, d'una banda, amb les moltes mesures relacionades amb la millora de la xarxa de vianants, ja sigui donant a la xarxa garanties d'accessibilitat i confort, ampliant els espais de prioritat pel vianant o millorant els entorns escolars, i d'altra banda, creant una xarxa ciclista connectada i ben senyalitzada, garantint també espais d'aparcament.
- Aspectes que difereixen entre la valoració individual de la col·lectiva, són per exemple el pes d'algunes actuacions vinculades a aspectes d'educació, promoció o sensibilització, o altres lligades al transport públic com la implantació d'un sistema d'ajudes o l'adhesió a l'ATM; mentre que en la valoració individual estan poc prioritzades, dins de la valoració en grup es localitzen en l'ordre de prioritat més elevat.
- En general, es pot observar poc interès en les actuacions més vinculades a la xarxa del vehicle privat, aparcament i distribució urbana de mercaderies, amb excepció de la mesura del foment dels aparcaments perimetrals, que en alguns casos sí que té un pes superior. En el cas de la reflexió en grup també es van considerar d'interès la reubicació de l'estació d'autobusos i la localització de punts d'autorecollida per a mercaderies, malgrat que són actuacions poc valorades individualment.