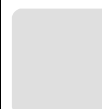


Estudi de mobilitat de l'Esquirol

Document I. Memòria

Document II. Programa d'actuacions

Document III. Annexos



Juliol de 2019



Diputació
d'Alcalalora

Àrea de Planificació i Desenvolupament
Què és el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal?
El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal és el document que regula l'ús del sòl i el desenvolupament urbanístic del municipi.



l'Esquirol
Ajuntament d'Alcalalora

lavola
Antillas

CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona

Àrea de Territori i Sostenibilitat

Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària

Paloma Sánchez-Contador

Enginyera de Camins, Canals i Ports

Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària

Hugo Moreno Moreno

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques

Cap de la Secció de Mobilitat i Seguretat Viària

Roger Torrell Domènech

Tècnic de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària

Ajuntament de l'Esquirol

Àlex Montanyà i Rifà

Alcalde de l'Esquirol

Miquel Vilella Morató

Tècnic del Servei de Promoció Econòmica del Collsacabra

Equip redactor

Lavola – serveis per a la sostenibilitat

Xavier Codina

Responsable de projecte de soroll i mobilitat

Berta Carreras

Geògrafa

Cristina Puig

Geògrafa

ÍNDEX

CRÈDITS	ii
ÍNDEX	v
DOCUMENT I. MEMÒRIA	7
1 INTRODUCCIÓ	8
1.1 JUSTIFICACIÓ DE LA REDACCIÓ DEL PLA DE MOBILITAT	8
1.2 ANTECEDENTS	8
1.3 OBJECTIUS DEL PLA DE MOBILITAT	9
1.4 METODOLOGIA DE REDACCIÓ. FASES	10
2 ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA	11
2.1 SITUACIÓ GEOGRÀFICA I ESTRUCTURA TERRITORIAL	11
2.2 ANÀLISI ECONÒMICA	13
2.2.1 POBLACIÓ ACTIVA.....	13
2.2.2 DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ OCUPADA PER SECTORS	14
2.3 EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ.....	15
2.4 ESTRUCTURA DEMOGRÀFICA.....	16
2.5 HABITATGE.....	17
2.6 CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES	17
2.7 DADES DE MOTORITZACIÓ	19
3 ANÀLISI DE L'OFERTA	20
3.1 XARXA DE VIANANTS.....	20
3.1.1 TIPOLOGIA DE CARRERS	20
3.1.2 AMPLADA DE VORERES	22
3.1.3 QUALITAT DE L'ESPAI DESTINAT ALS VIANANTS.....	25
3.1.4 PENDENT.....	25
3.1.5 CONFIGURACIÓ DE LES CRUÏLLES I PUNTS DE PAS.....	26
3.1.6 ACCESSIBILITAT ALS PRINCIPALS EQUIPAMENTS MUNICIPALS	28
3.1.7 ITINERARIS FORA DEL NUCLI URBÀ	30
3.2 XARXA DE VIES CICLISTES	32
3.3 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU	34
3.3.1 OFERTA DE TRANSPORT COL·LECTIU: AUTOBÚS.....	34
3.3.2 OFERTA DE TRANSPORT COL·LECTIU: TAXI	40
3.4 XARXA VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS.....	41
3.5 OFERTA D'APARCAMENT	44
4 ANÀLISI DE LA DEMANDA	52
4.1 MOBILITAT GLOBAL.....	52
4.2 DEMANDA A PEU	58
4.3 DEMANDA EN BICICLETA	63
4.4 DEMANDA EN TRANSPORT COL·LECTIU	64
4.5 DEMANDA EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT	64
4.6 DEMANDA D'APARCAMENT.....	75
5 CARACTERITZACIÓ DEL SISTEMA DE MOBILITAT	79
5.1 CARACTERITZACIÓ DEL SISTEMA ACTUAL DE MOBILITAT.....	79

5.1.1	A PEU	79
5.1.2	EN BICICLETA	79
5.1.3	EN TRANSPORT PÚBLIC	80
5.1.4	EN VEHICLE MOTORITZAT PRIVAT	81
5.1.5	APARCAMENT	81
5.2	CARACTERITZACIÓ DEL SISTEMA FUTUR DE MOBILITAT	82
5.2.1	PLANEJAMENT VIGENT	82
5.2.2	NOVES INFRAESTRUCTURES	84
6	DIAGNOSI DE LA MOBILITAT	86
6.1	DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL	86
6.1.1	A PEU	86
6.1.2	BICICLETA	87
6.1.3	TRANSPORT COL·LECTIU	87
6.1.4	VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT	87
6.1.5	APARCAMENT	88
7	ESTABLIMENT D'OBJECTIUS	89
8	PROPOSTES D'ACTUACIÓ	90
	DOCUMENT II. PROGRAMA D'ACTUACIONS	92
1	Introducció	93
	Mobilitat a peu	95
	Mobilitat en bicicleta	110
	Mobilitat en transport públic	112
	Mobilitat en vehicle privat motoritzat i seguretat viària	118
	Altres actuacions de promoció de modes sostenibles	132
	Resum costos	134
	Resum de la prioritat i dels indicadors	137
	DOCUMENT III. ANNEXOS	140
1	Plànols	141
2	Resultats aforaments automàtics	142
3	Resultats aforaments manuals	144

DOCUMENT I. MEMÒRIA

1 INTRODUCCIÓ

1.1 JUSTIFICACIÓ DE LA REDACCIÓ DEL PLA DE MOBILITAT

Per l'obligatorietat de la "Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat" els ajuntaments que hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers han d'elaborar i aprovar els plans de mobilitat urbana. Hi ha municipis, però, que tot i no estar obligats a redactar plans de mobilitat urbana necessiten un estudi de mobilitat per tal de reordenar i planificar la mobilitat local, essent aquest el cas de l'Esquirol.

És per aquest motiu que en el cas de l'Esquirol, la Diputació de Barcelona, per mitjà de la Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat dóna suport a l'ajuntament amb la redacció del present pla, el qual analitza la mobilitat del municipi en tots els seus mitjans de transport i proposa un conjunt d'actuacions amb l'objectiu de millorar el sistema de mobilitat del municipi i fer-lo més sostenible i eficient.

1.2 ANTECEDENTS

En la redacció d'aquest Pla de mobilitat s'han considerat els següents plans, programes i informes:

- Pla General d'Ordenació Urbana Municipal de Santa Maria de Corcó i posteriors modificacions
- Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del POUM de l'Esquirol
- Projecte de millora de la variant de la carretera BV-5207
- Pla Territorial de les Comarques Centrals (PTCC) (2008)
- Pla d'Infraestructures i Transport de Catalunya (PITC) 2006-2026
- Procés participatiu sobre el projecte de remodelació del centre de l'Esquirol

1.3 OBJECTIUS DEL PLA DE MOBILITAT

Partint dels criteris que fixa la Llei 9/2003, del 13 de juny, de la mobilitat, així com les Directrius Nacionals de Mobilitat que la desenvolupen, els objectius que es fixen en el present estudi són els següents:

- Caracteritzar la mobilitat actual a l'àmbit d'estudi, fent una especial incidència amb els desplaçaments interns del nucli urbà.
- Realitzar una diagnosi tècnica del sistema de mobilitat, posant de manifest els punts forts i febles.
- Caracteritzar el sistema de mobilitat futur, especialment a les noves àrees de creixement i sobretot de noves activitats previstes en el planejament municipal en un horitzó de 6 anys.
- Proposar mesures per tal de potenciar la mobilitat sostenible i segura i complir amb la legislació vigent en matèria de mobilitat.
- Diagnosticar i suggerir millores en la senyalització viària a implementar al municipi.
- Formular un programa d'actuacions amb les fases d'implementació i costos.

1.4 METODOLOGIA DE REDACCIÓ. FASES

La redacció del present estudi s'ha estructurat en les següents fases de treball:

FASE 1: Recollida d'informació

- Recerca d'informació sobre la documentació existent al municipi (documental i cartogràfica) i definició i execució del treball de camp previst.

FASE 2: Anàlisi de l'oferta existent

- Per mitjà del treball de camp, el buidat bibliogràfic i l'anàlisi de la cartografia del municipi s'ha efectuat la caracterització de l'oferta existent.

FASE 3: Anàlisi de la demanda.

- Per mitjà de les dades de fonts oficials (EMO i EMQ), complementat amb treball de camp

FASE 4: Caracterització del sistema de mobilitat

- Partint de la informació de les fases 2 i 3, s'ha caracteritzat el sistema de mobilitat actual i futur de l'Esquirol

FASE 5: Diagnosi de la situació actual i futura

- Destacant els punts forts i febles de la mobilitat actual, així com les tendències futures.

FASE 6: Definició d'objectius

FASE 7: Propostes d'actuació, programa i Indicadors finals

2 ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA

2.1 SITUACIÓ GEOGRÀFICA I ESTRUCTURA TERRITORIAL

El municipi de l'Esquirol es troba a l'est de la comarca d'Osona. L'Esquirol és el nucli urbà que concentra més població i serveis. Malgrat això, també pertanyen al municipi els nuclis urbans segregats de Cantonigròs, Sant Julià de Cabrera i Sant Martí Sescorts, localitzats a l'est, nord-est i sud-oest, respectivament, del nucli de l'Esquirol.

El terme municipal té una superfície de 61,8 km², i limita al nord amb Sant Pere de Torelló, a l'est amb la Vall d'en Bas i Rupit i Pruit, al sud amb Tàrradellas i les Masies de Roda, i finalment, a l'oest limita amb els municipis de Manlleu i Torelló. L'Esquirol es troba emmarcat a la plana de Vic, tot i que l'estructura que defineix el seu territori és la Serra de Cabrera i Aïats fins al límit amb Manlleu, formant un altiplà de 1.000 metres d'altitud mitjana respecte al nivell del mar.

Figura 2.1. Localització geogràfica municipal de l'Esquirol



Font: Lavola a partir del mapa topogràfic 1:25.000 de l'ICGC.

Figura 2.2. Mapa de situació del nuclis urbans de l'Esquirol



Font: Lavola a partir del mapa topogràfic 1:50.000 de l'ICGC.

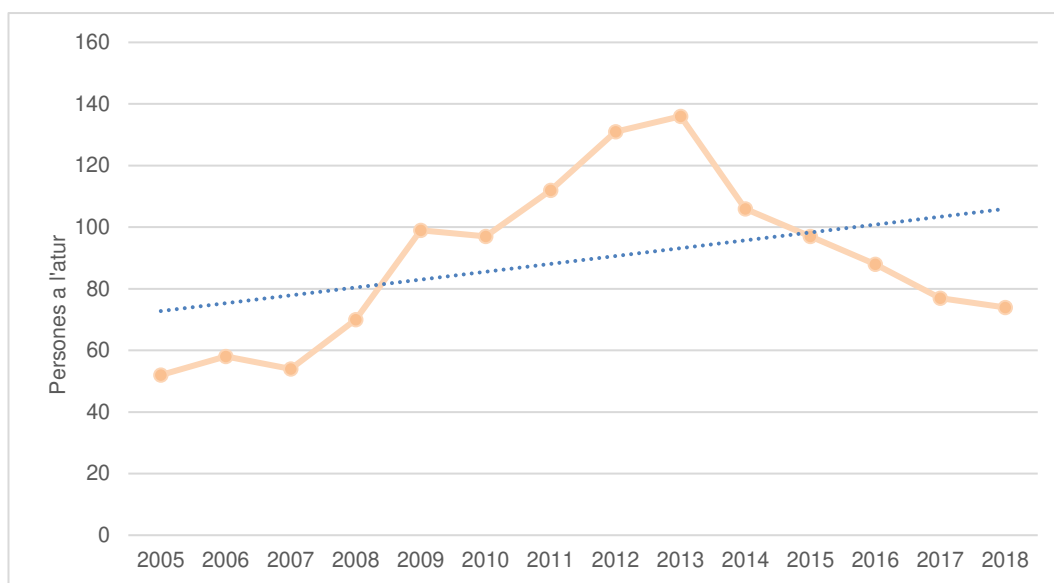
2.2 ANÀLISI ECONÒMICA

2.2.1 POBLACIÓ ACTIVA

L'any 2018, dels 2.141 habitants del municipi, 996 eren persones actives, de les quals 518 eren homes i 478 dones. Del total de persones actives, el 94% eren ocupats i la resta eren desocupats o persones que buscaven la primera ocupació.

Pel que fa a les persones a l'atur, l'evolució mostra un fort creixement durant els anys de la crisi econòmica i una baixada a nivells similars abans d'aquest període en els últims anys, tot i que la tendència encara és més alta. Actualment hi ha 74 aturats (Figura 2.3).

Figura 2.3. Evolució anual del nombre d'aturats a l'Esquirol. 2005-2018

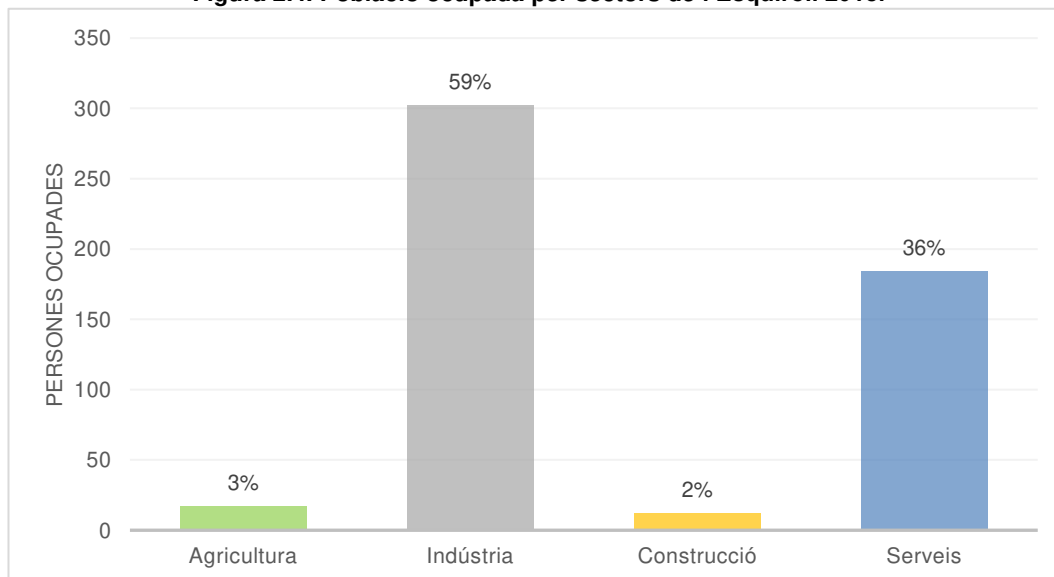


Font: Lavola a partir de Programa Hermes (Diputació de Barcelona)

2.2.2 DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ OCUPADA PER SECTORS

La població ocupada de l'Esquirol està fonamentada principalment en el sector industrial i en menys mesura en el sector serveis (Figura 2.4). La resta de sectors tenen una incidència mínima.

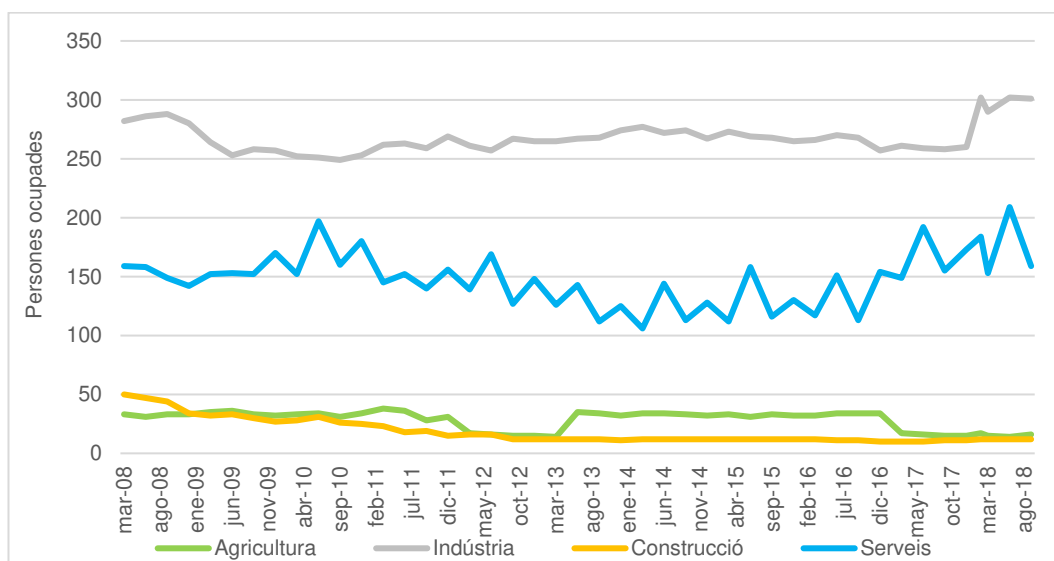
Figura 2.4. Població ocupada per sectors de l'Esquirol. 2018.



Font: Lavola a partir de IDESCAT

Pel que fa a l'evolució d'aquesta ocupació, el sector indústria presenta un augment important als últims anys, així com l'agricultura va disminuint i la construcció es manté en valors baixos després de la contínua disminució a partir dels anys del boom immobiliari el 2008. Per últim, el sector serveis té tendència a l'augment i es caracteritza per l'estacionalitat del turisme que dona forma als repunts d'ocupació en els mesos d'estiu.

Figura 2.5. Evolució de la població ocupada per sectors de l'Esquirol. 2008-2018.



Font: Lavola a partir de Departament de Treball, Afers socials i famílies.

2.3 EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ

Segons les dades publicades a l'Institut d'Estadística de Catalunya l'any 2018 l'Esquirol tenia **2.141 habitants** empadronats. Amb dades de la distribució territorial del total d'habitants del terme municipal, el 77% resideix a l'Esquirol.

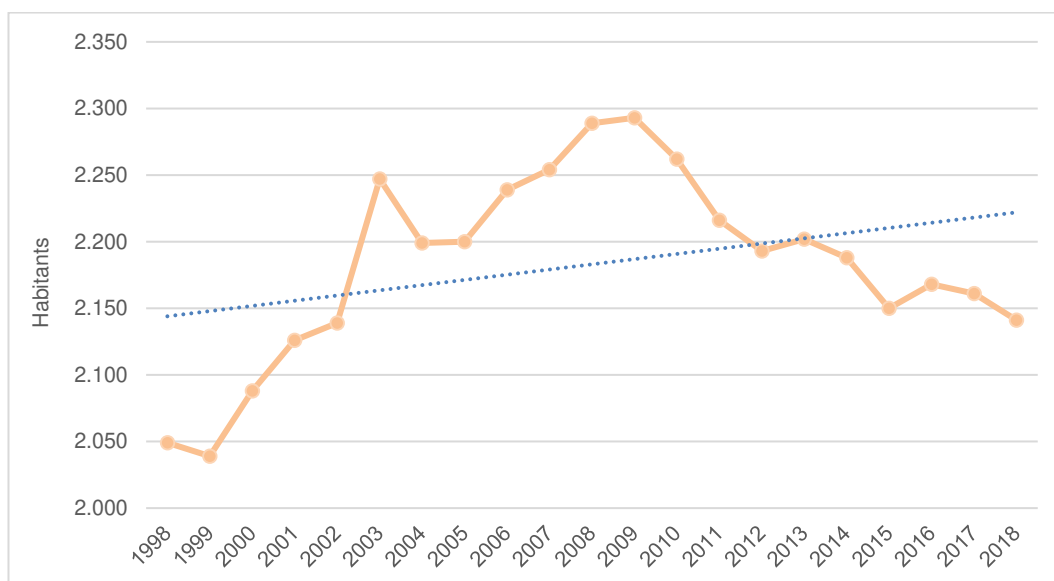
Taula 2.1. Distribució territorial de la població de l'Esquirol (2018)

NUCLI	POBLACIÓ	PERCENTATGE
Cantonigròs	332	16%
<i>Nucli</i>	<i>329</i>	<i>99%</i>
<i>Disseminat</i>	<i>3</i>	<i>1%</i>
Sant Martí Sescorts	153	7%
<i>Nucli</i>	<i>17</i>	<i>11%</i>
<i>Disseminat</i>	<i>136</i>	<i>89%</i>
L'Esquirol	1.638	77%
<i>Nucli</i>	<i>1.533</i>	<i>94%</i>
<i>Disseminat</i>	<i>105</i>	<i>6%</i>
Sant Julià de Cabrera	18	1%
<i>Nucli</i>	<i>18</i>	<i>100%</i>
TOTAL MUNICIPI	2.141	

Font: IDESCAT

L'evolució de la població mostra una tendència de creixement fins al 2009, amb un fort repunt el 2003. Entre el 2008 i 2009 s'arriba als valors màxims de població registrats durant els darrers vint anys. A partir d'aquest punt, la població comença a disminuir progressivament fins a nivells semblants als del 2000.

Figura 2.6. Evolució de la població de l'Esquirol. 1998 – 2018

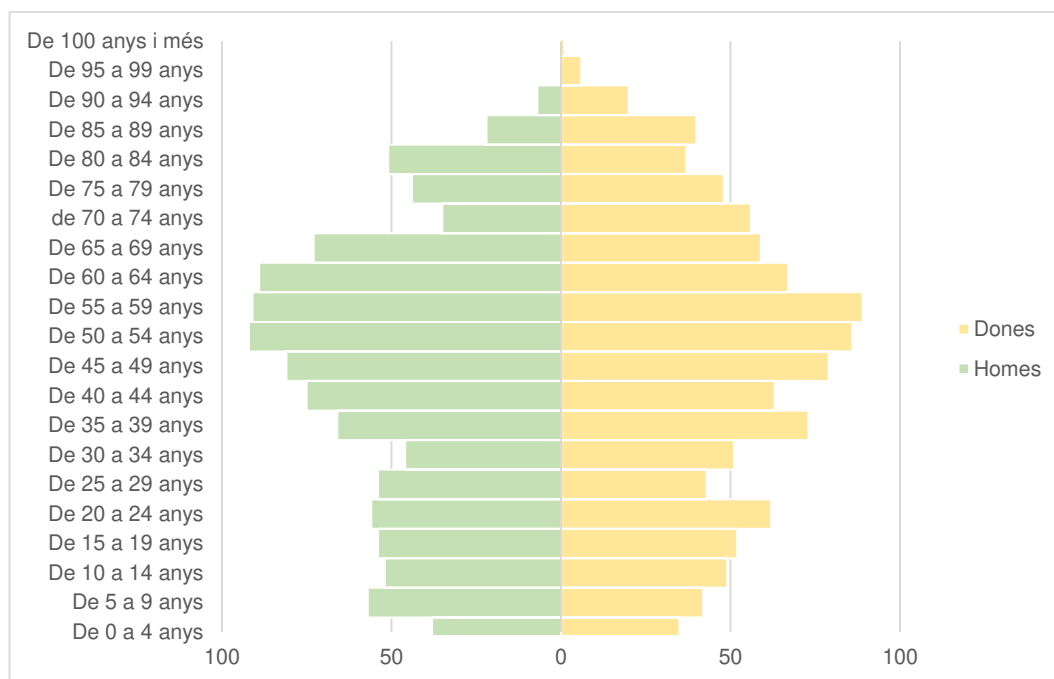


Font: Lavola a partir de IDESCAT

2.4 ESTRUCTURA DEMOGRÀFICA

En aquests moments l'estructura de la població mostra un major nombre d'homes (51%) que de dones. En edats avançades aquesta situació es capgira. Es tracta d'una piràmide en forma de bulb, típica d'una població envellida i amb poca natalitat.

Figura 2.7. Piràmide d'edats de l'Esquirol 2018



Font: Lavola a partir de IDESCAT

La taula 2.2 mostra diferents indicadors demogràfics, fent la comparativa entre l'Esquirol, la comarca d'Osona i Catalunya. L'índex de joventut de l'Esquirol és inferior al de la comarca i del conjunt de Catalunya, mentre que l'índex d'envelliment presenta valors superiors.

Taula 2.2. Indicadors demogràfics de l'Esquirol, Osona i Catalunya. 2018

INDICADOR	L'ESQUIROL	OSONA	CATALUNYA
Índex de joventut (%)	13	16	16
Índex d'envelliment (%)	23	18	19
Índex de sobreenvelliment (%)	19	18	17
Conceptes: Índex de joventut = % població menor de 15 anys Índex d'envelliment = % de població major de 64 anys Índex de sobreenvelliment = % de la població major 64 anys que té més de 84			

Font: Lavola a partir de IDESCAT.

2.5 HABITATGE

L'any 2011, l'Esquirol comptava amb 1.168 habitatges, dels quals el 70% eren habitatges principals, un 22% habitatge de segona residència i el 6,8% restant habitatge vacant.

Taula 2.3. Parc d'habitatges del municipi de l'Esquirol

TIPOLOGIA	2011	
	NRE.	%
1a residència	824	70,5%
2a residència	264	22,6%
Vacant	80	6,8%
<i>Total</i>	<i>1.168</i>	<i>100%</i>

Font: IDESCAT

Entre el període 2011-2017 s'han construït 58 habitatges nous (nombre d'habitatges que han obtingut la cèdula d'habitabilitat), el què incrementa a 1.226 el nombre d'habitatges.

2.6 CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES

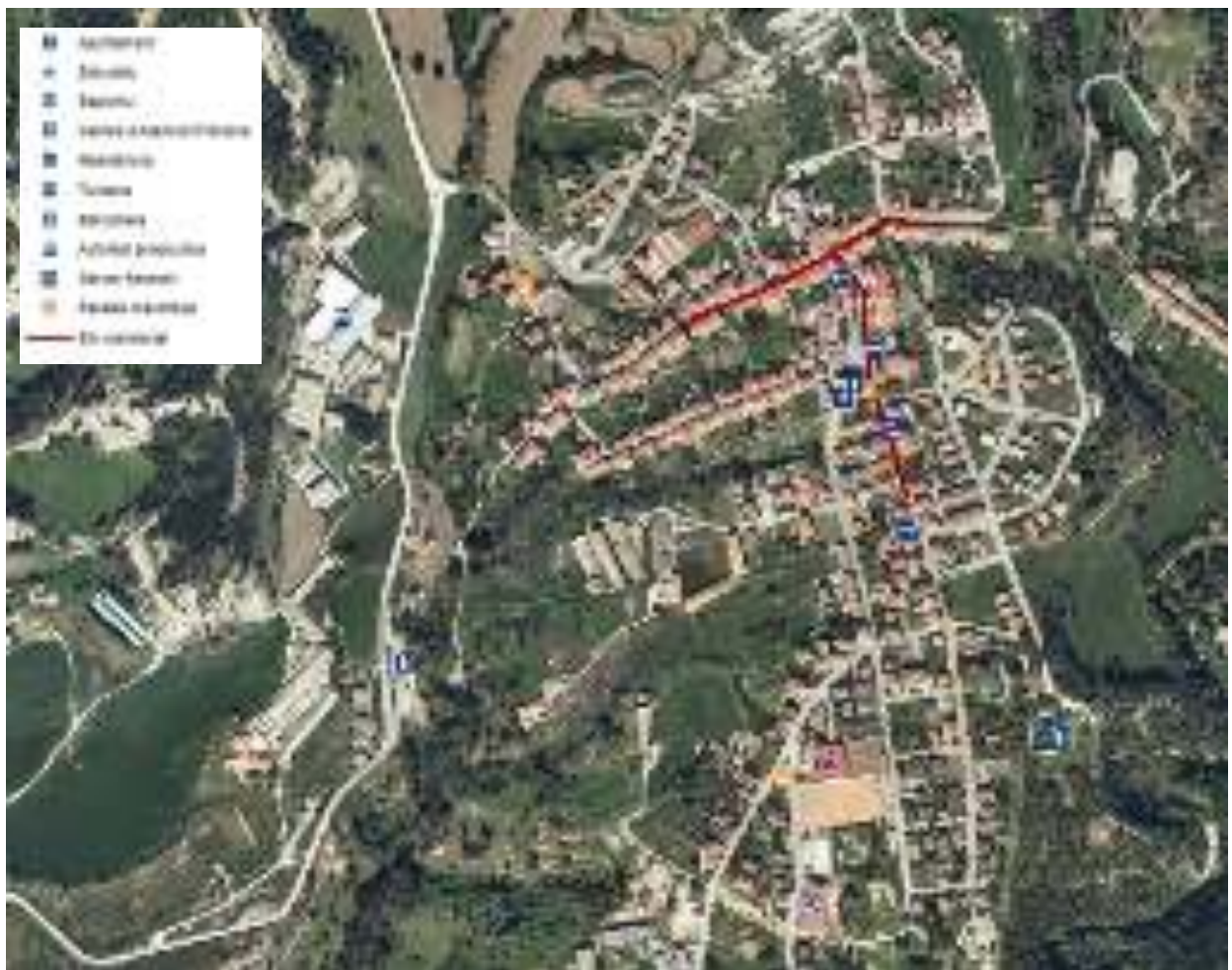
La taula 2.4 mostra els principals pols generadors / atractors de mobilitat del nucli de l'Esquirol, indicant el tipus de centre i l'adreça, mentre que a la imatge es mostra el seu emplaçament.

Taula 2.4. Principals centres d'atracció / generació de viatges de l'Esquirol

CENTRE	ADREÇA	TIPUS
Centre educatiu	C. Les escoles	Educatiu
Consultori mèdic	C. Nou, 1.	Sanitari
Casal de la Santa Creu	Passeig les Gorgues, 5	Residència
Cementiri		Servei funerari
Ajuntament	C. Nou.	Administratiu
Eix Comercial	C. Major	Comerç
Eix Comercial	C. Sant Bartomeu	Comerç
Eix Comercial	C. Les Gorgues	Comerç
Pistes municipals d'esport	C. Del Puig/ C. D'Osona	Esportiu
Berna tèxtil.	C. Atares 4.	Activitat productiva
Àrea del servei El Cabrerès	Ctra. Vic Olot km 15	Benzinera
Habitatges d'ús turístic "El campaner de l'Esquirol"	Sant Bartomeu, 21	Turisme
Habitatges d'ús turístic "L'Esquirol de l'Esquirol"	Sant Bartomeu, 4	Turisme
Hostal Collsacabra	Passeig Les Gorgues, 8	Turisme
Parada d'autobús	C. Sant Bartomeu	Transport
Parada d'autobús	C. Sant Martí	Transport
Parada d'autobús	C. Passeig del Pedró	Transport

Font: Ajuntament de l'Esquirol/Google Maps.

Figura 2.8. Localització dels principals centres d'atracció i generació de mobilitat



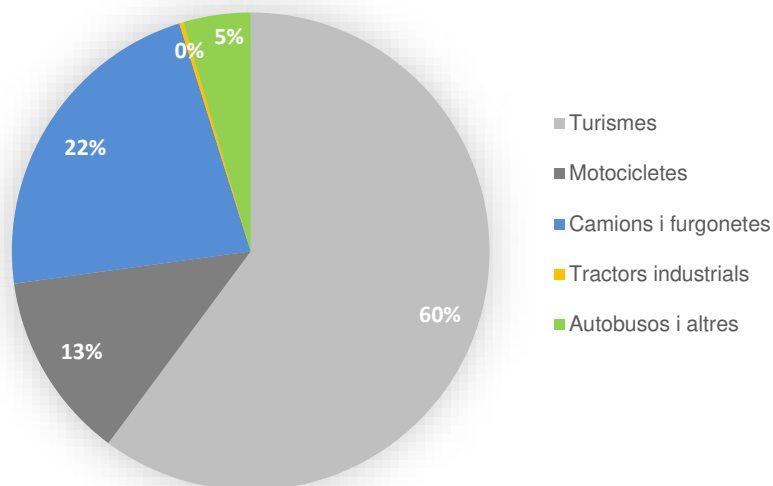
Font: Lavola a partir d'Ajuntament de l'Esquirol

A l'Esquirol hi ha una única escola; l'Escola el Cabrerès. Acull nens i nenes de Tavertet, Rupit, Cantonigròs, Sant Martí Sescorts i les respectives cases disseminades. Actualment hi ha 141 alumnes i 16 mestres, per cursos d'educació primària i infantil.

2.7 DADES DE MOTORITZACIÓ

L'Esquirol compta amb 2.091 vehicles censats al 2017, repartits de la següent manera:

Figura 2.9. Distribució del parc mòbil de Esquirol



Font: Lavola a partir de Programa Hermes (Diputació de Barcelona)

Pel que fa a l'índex de motorització (nre. de vehicles per cada 1.000 habitants) del municipi s'observa una proporció de 0,9 vehicles per persona. L'índex de motorització ha anat creixent de manera accelerada entre el 2002 i 2011. Des de llavors s'ha registrat un petit augment del nombre de vehicles.

Taula 2.5. Evolució de l'índex de motorització de Esquirol (vehicles/1.000 habitants)

Any	Turismes	Motocicletes	Camions i furgonetes	Tractors industrials	Autobusos i altres	Total	Evolució
2017	582,14	122,63	216,1	2,78	43,96	967,61	+8,94
2015	565,12	120,47	226,05	2,33	43,72	957,67	+7,53
2013	564,94	118,07	221,16	2,27	42,69	949,14	-8,99
2011	570,85	116,88	226,08	3,16	40,16	957,13	+50,33
2009	546,45	108,59	214,13	3,92	32,71	905,8	+36,11
2006	537,29	96,92	201,43	3,13	29,92	868,69	+38,22
2004	519,33	86,4	195,09	3,64	25,01	829,47	+23,42
2002	512,39	79,48	187,94	3,74	21,51	805,05	+26,27
2000	498,08	78,07	179,12	3,35	19,16	777,78	

Font: Programa Hermes (Diputació de Barcelona)

En analitzar la ràtio de turismes per nombre d'habitatges principals s'obté un valor d'1,52 turismes. Aquest valor és superior a la mitjana catalana (1,45 turismes/habitatge principal).

A dins del municipi no hi ha cap punt de recàrrega per a vehicles elèctrics i tampoc hi ha cap vehicle elèctric censat al municipi.

3 ANÀLISI DE L'OFERTA

3.1 XARXA DE VIANANTS

La xarxa d'itineraris per a vianants es defineix com a aquells itineraris principals que es realitzen a peu de forma quotidiana. D'aquesta forma s'inclou els recorreguts de connexió amb els principals centres atractors de mobilitat del municipi: els equipaments educatius (l'escola El Cabrerès), les instal·lacions esportives, el consultori mèdic i els establiments comercials i de restauració (ubicats al voltant del carrer de Sant Bartomeu i carrer Major).

El fet que el municipi disposi de tres nuclis urbans segregats al llarg del territori i sense connexions a peu, fa que s'utilitzi el vehicle privat per a la majoria de desplaçaments entre nuclis.

Les xarxes no són suficients i no hi ha una continuïtat pels itineraris a peu. Aquest fet es veu agreujat pel que fa a les connexions amb els altres nuclis segregats i amb els polígons industrials, ja que no hi ha vials segurs amb la corresponent il·luminació i accessibilitat pel seu ús.

Tot i això, considerant les dimensions del nucli urbà de l'Esquirol s'ha analitzat les condicions de l'espai per a vianants pel seu nucli urbà.

3.1.1 TIPOLOGIA DE CARRERS

A l'Esquirol es diferencien dues tipologies de carrers: la segregació entre la calçada i la vorera (predominant a pràcticament tots els vials) i carrers de plataforma única.

La gran majoria de vials del nucli urbà de l'Esquirol són de doble sentit i amb un límit de velocitat de 50 km/h (85%). En alguns carrers principals de l'entorn de l'escola i el pavelló municipal hi ha elements reductors de velocitat.

Al nucli urbà de l'Esquirol actualment hi ha dos carrers identificat com a zona 30; un tram del carrer Major i el carrer del Pont. Els carrers de zona 30 s'identifiquen amb pintura vermella a la calçada i amb senyalització vertical.

El carrer Major és l'artèria principal del municipi que dona accés a la majoria de serveis. Es tracta d'un carrer que bona part d'ell és de doble sentit, amb trams estrets d'un únic carril amb dos sentits de circulació. En el cas del carrer del Pont, actualment és un carrer de doble sentit amb un cordó d'aparcament que ocupa un dels dos carrils.



Figura 3.1. Senyalització de la zona 30 al carrer Major

Font: Lavola

Per altra banda, el 8% de la xarxa viària del nucli de l'Esquirol és de plataforma única o pas exclusiu per a vianants. Es tracta del carrer Nou, el Camí de les Escoles, el carrer dels Rosals i l'accés a la zona del cementiri.

Figura 3.2. Exemple de tipologia de vials del nucli urbà de l'Esquirol

Pg. les Gorgues



C. Jaume Balmes



Font: Lavola

La taula següent mostra la distribució de la vialitat del nucli urbà segons la seva tipologia. No s'han considerat les vies interurbanes i camins que donen accés als habitatges disseminats.

Taula 3.1. Tipologia de vials del nucli urbà de l'Esquirol (2019)

Tipologia de vials	Longitud (m)	%
Carrers exclusius per a vianants	270	1,3%
Carrers de plataforma única	629	3,1%
Trams de sense vorera	3.088	15,4%
Trams de amb segregació calçada/vorera	16.046	80,1%
TOTAL	20.033	100,0%

Font: Lavola, a partir del treball de camp

3.1.2 AMPLADA DE VORERES

Tal com fixa el codi d'accessibilitat vigent (Ordre VIV/561/2010), per garantir la comoditat i la seguretat dels vianants l'amplada mínima lliure de pas de les voreres ha de ser com a mínim d'1,8 m. Excepcionalment l'amplada pot ser d'1,5 m en zones ja urbanitzades.

S'observen alguns vials urbans amb discontinuïtats de vorera. Es tracta de carrers no pacificats on les condicions de la via requeririen la necessitat de disposar d'una vorera continua. Majoritàriament aquells trams de carrers amb discontinuïtat de vorera es produeixen en parcel·les actualment no urbanitzades, com per exemple al passeig les Gorgues o alguns trams del carrer Osona.

Bona part dels vials del nucli urbà de l'Esquirol compten amb una vorera no accessible (sense vorera o amb amplades inferiors a 1 m). Només el 7% dels vials disposen de vorera d'amplada lliure superior als 2 m o bé són de plataforma única. El 34,3% restant de vials corresponen a amplades que oscil·len entre 1-2 m.



Taula 3.2. Amplada de voreres dels vials del nucli urbà de l'Esquirol (2019)

Amplada de la vorera	%
<1m	43,4%
1m - 2m	34,3%
>2m	2,5%
Plataforma única / carrers exclusius vianants	4,5%
Inexistència de vorera	15,4%
Total	100,0%

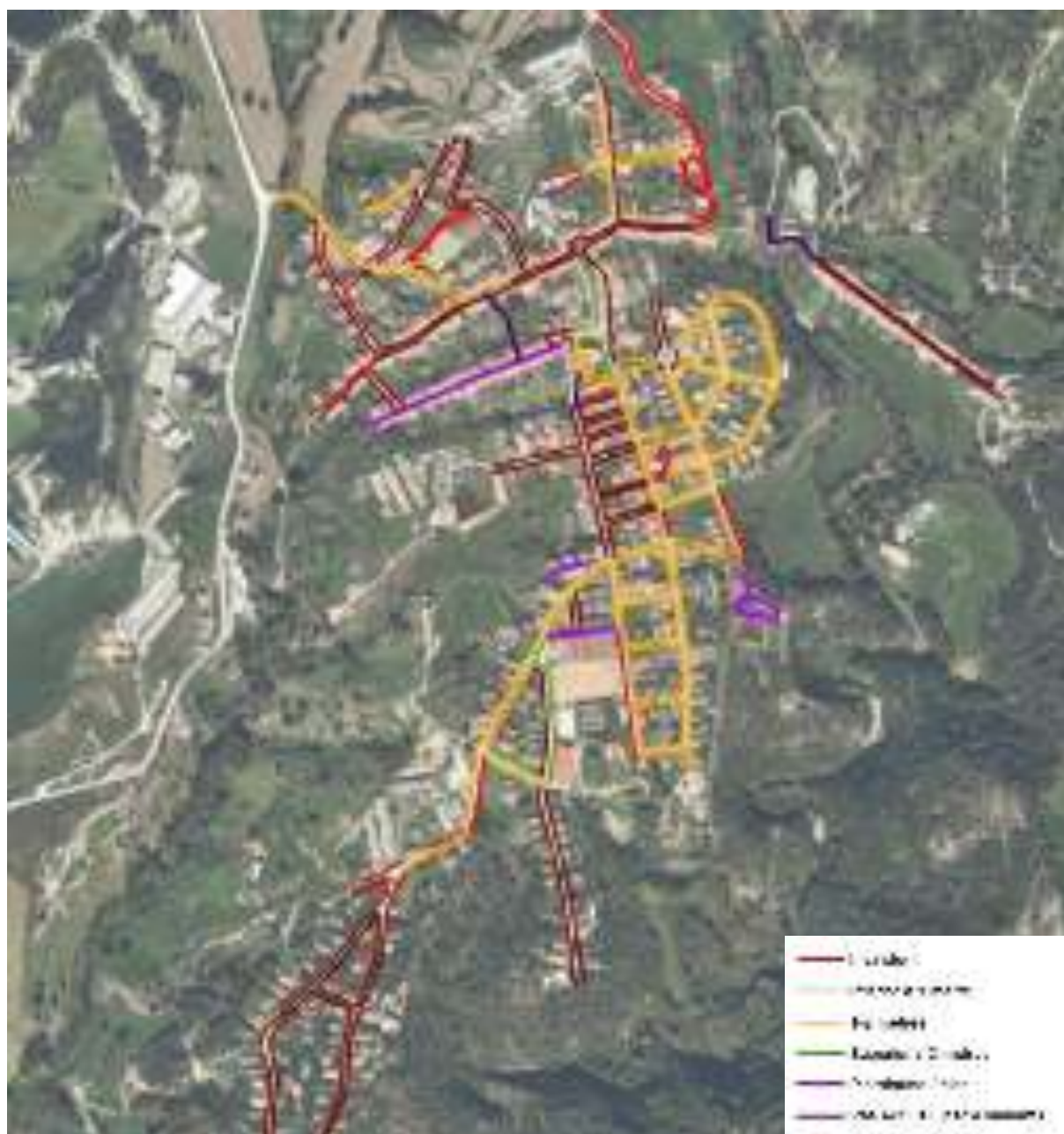
Font: Lavola, a partir del treball de camp

Analitzant la distribució geogràfica del tipus de vorera cal destacar una concentració de les voreres accessibles amb una amplada superior als 2 metres o de plataforma única entorn de l'Ajuntament, les escoles i l'accés al cementiri. Tres punts importants atractors i generadors de mobilitat local.

Pel que fa a la zona més comercial (carrers Major i Sant Bartomeu) les voreres tenen amplades inferiors a 1 m. Es tracta doncs de la zona amb major intensitat de trànsit i que forma part dels itineraris principals per a vianants.

Finalment la zona més residencial de l'est i sud del municipi les voreres oscil·len entre 1 i 2 m d'amplada.

Figura 3.3. Classificació de les amplades de les voreres



Font: Lavola

3.1.3 QUALITAT DE L'ESPAI DESTINAT ALS VIANANTS

La qualitat de l'espai destinat als vianants es diferencien entre els vials amb un estat de conservació bo o correcte dels que hi manca la urbanització de la vorera o presenta un estat de conservació deficient.

Dins del nucli urbà de l'Esquirol es considera que la gran majoria de les voreres estan en bon estat. S'identifiquen alguns carrers com el passeig les Gorgues, el carrer de Manlleu, el passeig del Pedró, on hi ha mancances de voreres o voreres amb obstacles que dificulten o impossibiliten el pas dels vianants.

Per altra banda, es detecten alguns carrers amb voreres amb mal estat a trams de carrer poc o gens transitats, o carrers on una de les dues voreres del carrer està en bon estat. Un exemple és el cas del carrer del Puig que dóna accés a les pistes esportives i a l'escola.

Figura 3.4. Exemple de manca d'urbanització de la vorera al pg. del Pedró i obstacles a les voreres al carrer Manlleu



Font: Lavola

3.1.4 PENDENT

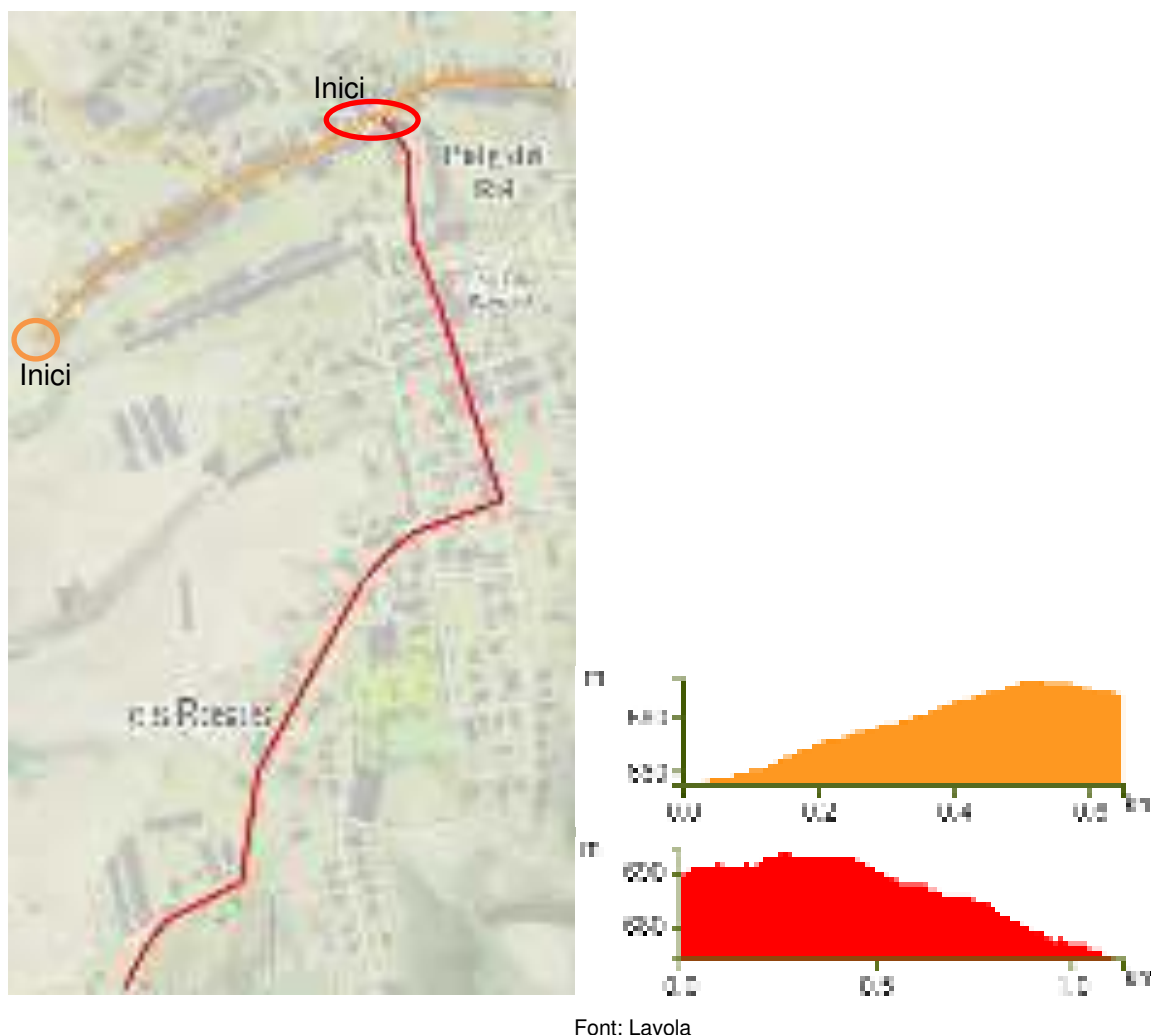
L'orografia del terreny és un element clau a l'hora de valorar la xarxa d'itineraris per a vianants. Per tal de garantir la comoditat i la seguretat dels vianants el pendent dels itineraris ha de ser inferior al 8% i no ha d'incloure cap escala ni graó aïllat en el seu recorregut. Es considera com a llindar de qualitat per als desplaçaments a peu un itinerari amb pendent inferior al 5%.

L'estructura urbana del nucli urbà presenta una orografia predominant plana o amb un cert pendent en els itineraris principals.

Analitzant l'itinerari principal que connecta la plaça Major amb l'escola (carrer Sant Bartomeu, Pg. les Gorgues i Pg. del Pedró) es confirma que el pendent està al voltant del 2% i per tant és un recorregut idoni pels itineraris en modes no motoritzats (a peu, bicicleta o patinet).

De forma perpendicular s'ha analitzat el carrer Major, el qual té un pendent màxim d'un 7%. Tot i ser un pendent força elevat encara es considera que són itineraris aptes pels desplaçaments en modes no motoritzats.

Figura 3.5. Perfil topogràfic des de la plaça Major fins a les escoles



Font: Lavola

3.1.5 CONFIGURACIÓ DE LES CRUÏLLES I PUNTS DE PAS

Dins del nucli urbà hi ha 42 passos de vianants, dels quals 21 són totalment adaptats (50%). Així i tot, la majoria d'encreuaments que hi ha al nucli urbà no tenen pas de vianants.

Tal com s'observa a la imatge posterior, els guals identificats com a no adaptats (manca d'1 o 2 guals rebaixats) es localitzen als trams amb un volum important de desplaçaments de vianants; com ara els principals eixos comercials i l'entorn de la parada d'autobús de l'Ajuntament i del carrer de Sant Martí.

Figura 3.6. Classificació de passos de vianants adaptats al nucli urbà de l'Esquirol



Font: Lavola



Carrer de Serrallonga



Carrer Major

Font: Lavola

Per altra banda, en alguns punts de la trama urbana s'hi localitzen elements reductors de velocitat. Aquests se situen majoritàriament entorn d'un pas de vianants i pel passeig del Pedró.

Figura 3.7. Reductor de velocitat a l'entorn de l'escola



Font: Lavola

D'altra banda, per valorar si l'accessibilitat en els punts d'encreuament és bona, cal fixar-se també amb les cruïlles que no disposen de pas per a vianants. Considerant la tipologia del municipi i les intensitats de trànsits i de desplaçaments a peu, cal identificar aquelles cruïlles que no disposen de pas de vianants i se situen a prop d'un pol generador de mobilitat.

3.1.6 ACCESSIBILITAT ALS PRINCIPALS EQUIPAMENTS MUNICIPALS

A continuació es presenta una valoració de l'accessibilitat als diferents equipaments del municipi, des de l'espai públic i fins a l'entrada. Aquells que estan situats en una mateixa zona s'han analitzat de forma conjunta, és el cas de l'Ajuntament i el CAP de l'Esquirol, i el centre educatiu i el Pavelló municipal d'esports.

Taula 3.3. Anàlisi de l'accessibilitat als principals equipaments de l'Esquirol

Centre: Ajuntament / Centre d'Atenció Primària (CAP)	Accessibilitat: Força bona
A l'Ajuntament i al CAP s'hi pot accedir des de la plaça Nova, la qual té unes bones condicions d'accessibilitat o des del carrer Sant Isidre. Per aquest segon accés, hi manca un pas de vianants al mateix carrer Sant Isidre per tal de poder garantir la seguretat dels vianants. A l'entorn més immediat es detecta dèficit de passos de vianants al carrer Sant Roc i manca de continuïtat de vorera des de l'Ajuntament cap al carrer Nou.  	
Centre: Centre educatiu / Pavelló municipals d'esports	Accessibilitat: Bona
L'accés a les instal·lacions i a l'escola garanteix una bona accessibilitat, amb voreres accessibles, algunes de plataforma única, passos de vianants adaptats i reductors de velocitat. Assumint que alguns dels usuaris d'aquests dos equipaments provenen del centre urbà, s'identifica manca de passos de vianants adaptats pel passeig les Gorgues, i voreres discontinües.  	

Centre: Residència Casal de Santa Creu	Accessibilitat: Bona
L'entorn més immediat al Casal de Santa Creu té unes bones condicions d'accessibilitat tant per l'amplada de vorera com per la presència de passos de vianants adaptats. 	

Font: Lavola

3.1.7 ITINERARIS FORA DEL NUCLI URBÀ

L'Esquirol és el camí natural o porta d'entrada al Collsacabra o Cabrerès, i compta amb una important xarxa de camins, itineraris i rutes de senderisme que permeten descobrir el valor paisatgístic del territori. Molts d'aquests camins permeten la connexió entre els diferents nuclis urbans del terme municipal com Cantonigròs i Sant Martí Sescorts. Alhora, l'Esquirol compta amb circuits inclusius entorn del nucli urbà. Des de l'Ajuntament es proposen 3 itineraris diferents (l'Esquirol 12, l'Esquirol 12A i l'Esquirol 12B) els quals transcorren tant pel centre urbà com per l'entorn natural més immediat. Un element destacat d'aquests tres itineraris és que són recorreguts adaptats a tothom i senyalitzats.

Figura 3.8. Circuit inclusiu de l'Esquirol

Font: Lavola

Per altra banda, per l'Esquirol hi transcorren diferents camins destacats com és el cas del Camí Ral de Vic a Olot, el qual uneix les dues ciutats, i el GR-151 també conegut com el Camí Oliba.

Figura 3.9. Xarxa de camins del Cabrerès

Font: Lavola

3.2 XARXA DE VIES CICLISTES

Dins el nucli urbà de l'Esquirol no hi ha cap itinerari o carril reservat per a la circulació en bicicleta, tot i això un tram dels carrers Major i del Pont són carrers tipificats com a zona 30.

Les intensitats de trànsit dels vials urbans amb major afluència de vehicles (carrer major, carrer Sant Bartomeu, pg. les Gorgues, pg. del Pedró) són força elevades, fet que mostra les dificultats per a garantir la convivència de les bicicletes amb el trànsit motoritzat. El Manual de disseny de vies ciclistes de Catalunya recomana la necessitat de segregació quan la intensitat de trànsit és superior a 1.000 vehicles/dia i la velocitat de circulació supera els 30 km/hora.

Segons dades obtingudes d'aforaments manuals, s'han enregistrat IMD superiors a 1.000 vehicles/dia. No obstant això, es pot considerar que als vials secundaris del nucli urbà de l'Esquirol, les IMD són inferiors i es poden considerar vies ciclable.

Pel que fa a la dotació d'aparcament per a bicicletes, en tot el nucli urbà de l'Esquirol només s'ha localitzat un aparcament per a 24 bicicletes i 10 patinets al carrer de Les Escoles (carrer de plataforma única paral·lel al recinte escolar).

Segons el POUM es va establir que la xarxa d'itineraris per a bicicletes seria de cohabitació en termes generals, comptant que la majoria de les vies serien de zona 30 i zona de prioritat per a vianants. A més a més, es tracta d'un municipi on la majoria de carrers tenen condicions aptes de ciclabilitat.

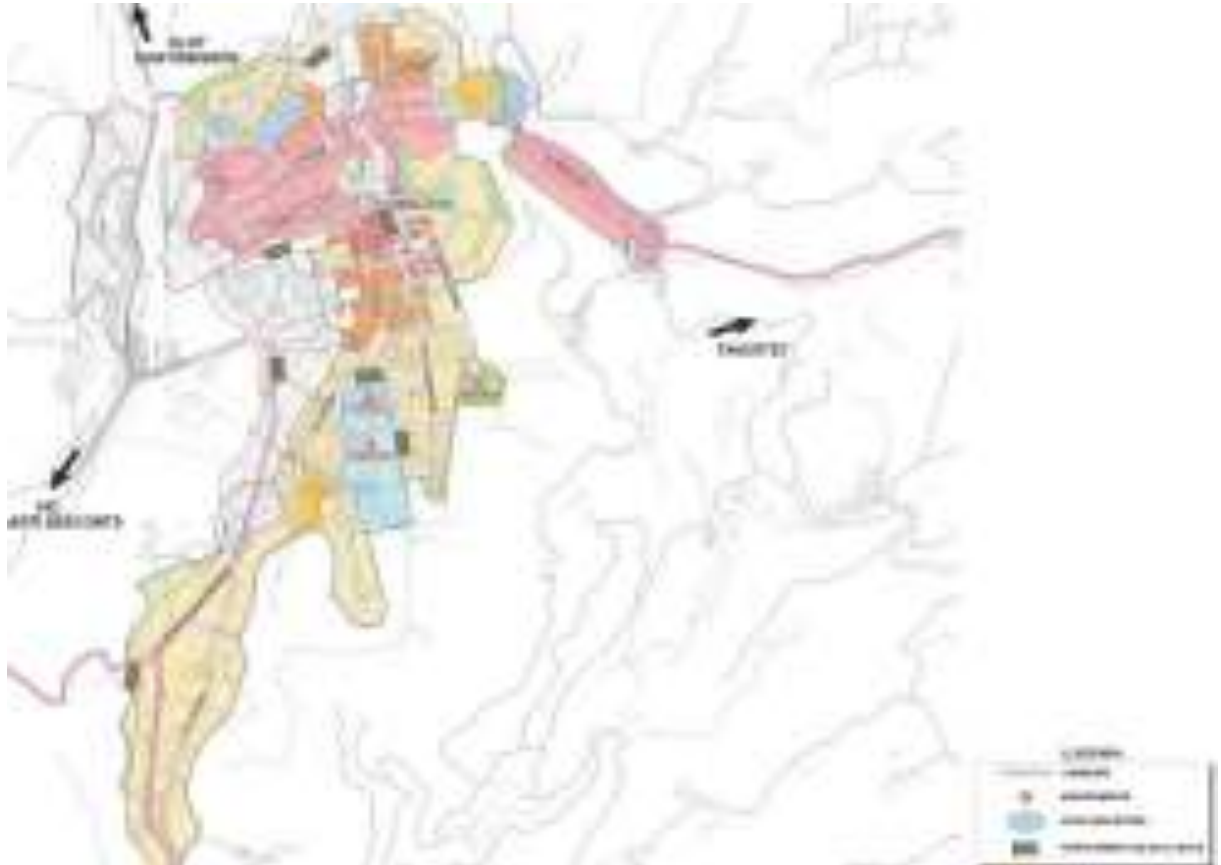
Figura 3.10. Aparcament per a bicicletes i patinets ubicat al carrer de les Escoles



Font: Lavola

Al POUM proposa la possibilitat de construir un carril-bici, per això preveu amplades de vials suficients. A continuació es mostra la proposta contemplada a l'Estudi de Mobilitat Generada del POUM.

Figura 3.11. Xarxa bici proposta POUM 2007



Font: EAMG del POUM Santa Maria de Corcó, 2007

3.3 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU

3.3.1 OFERTA DE TRANSPORT COL·LECTIU: AUTOBÚS

L'oferta de transport públic existent al municipi correspon al servei d'autobús interurbà gestionat per l'empresa operadora Sagalés, que opera amb les línies 462, 463, 464, les quals connecten amb la línia e12 que enllaça Barcelona i Vic, i amb l'estació de tren de Vic.

El servei d'aquestes línies d'autobús interurbà és el següent:

- **Rupit-Vic:** es realitzen 3 expedicions diàries de dilluns a divendres en dies feiners entre les 8:05 a Rupit i Pruit i finalitza a les 18:30 a Vic. Una d'aquestes expedicions inicia el seu recorregut a la parada de l'Ajuntament de l'Esquirol.

Els dissabtes també hi ha 5 expedicions diàries entre l'Esquirol i Vic, dues d'elles inicien el seu recorregut a Rupit i Pruit. El servei s'inicia a les 9:05 (des de l'Esquirol) i finalitza a les 19:30 a Vic.

Els dies feiners d'agost hi ha dues expedicions diàries, una a les 8:25 i l'altre a les 17:25 des de Rupit i Pruit. Els diumenges i festius hi ha dues expedicions diàries, una a les 12:30 i l'altre a les 17:25 des de Rupit i Pruit.

En sentit contrari es realitzen 4 expedicions diàries de dilluns a divendres en dies feiners, dues d'elles finalitzen a l'Esquirol. El servei s'inicia a les 7:00 a Vic i finalitza a les 19:52 a l'Esquirol.

Els dissabtes també hi ha 5 expedicions diàries entre l'Esquirol i Vic, dues d'elles finalitzen el seu recorregut a Rupit i Pruit. El servei s'inicia a les 8:30 a Vic i finalitza a les 19:00 a l'Esquirol.

Els dies feiners d'agost hi ha tres expedicions diàries, una a les 7:15, una a les 16:15 i una altra a les 19:15 des de Vic. Una d'elles finalitza el seu recorregut a l'Esquirol. Els diumenges i festius hi ha dues expedicions diàries, una a les 11:25 i l'altre a les 16:15 des de Vic.

Figura 3.12. Recorregut de la línia d'autobús Rupit-Vic



Font: Sagalés

Pel curs 2018-2019 hi ha un pla de millora de les comunicacions de l'Esquirol, on es preveu incrementar a 11 expedicions diàries els dies feiners de la línia Rupit-Vic i incorporar la línia actual de Roda de Ter a Vic afegint-hi una parada a l'Esquirol. Aquesta nova línia tindria 3 expedicions diàries en dies feiners entre l'Esquirol i Vic, passant per Manlleu i Roda de Ter.

Per altra banda, el municipi compta amb un servei de bus escolar, el qual té dues línies:

- **De Rupit a l'Esquirol** (alumnes de primària): línia regular per portar els alumnes de Rupit i Cantonigròs al CEIP El Cabrerès. Hi ha dues expedicions, la del matí arriba cap a les 9:00 a l'Esquirol, i la de la tarda surt a les 16:37 del CEIP El Cabrerès.
- **Direcció Roda de Ter** (alumnes de secundària): porta els alumnes a l'Institut Miquel Martí Pol de Roda de Ter. Hi ha 2 autobusos i cada un fa dues expedicions (anada i tornada):
 - Des de Rupit, passa per Cantonigròs i l'Esquirol i va a Roda de Ter. Surt a les 7:00 del matí de Rupit i torna a 15:30 a Rupit.
 - Des de l'Esquirol i va a Roda de Ter. Surt a les 7:30 de l'Esquirol i torna a les 15:00 de la tarda a l'Esquirol.

Intermodalitat

Les línies d'autobús que donen servei al nucli urbà de l'Esquirol els dies feiners lectius, permeten l'enllaç a la línia E12 d'autobús i a la línia de tren que permeten l'accés a la ciutat de Barcelona.

E12. Vic-Barcelona

Els dies feiners hi ha 47 expedicions direcció Barcelona entre les 5:40 i les 20:30 (al mes d'agost n'hi ha 17). Els dissabtes i festius hi ha 11 expedicions entre les 8:45 o les 20:30. Totes aquestes expedicions tenen parada a l'Avinguda Meridiana de Barcelona.

En sentit contrari, els dies feiners hi ha 47 expedicions diàries que arriben a Vic entre les 7:45 i les 23:15 (17 al mes d'agost). Els dissabtes i festius hi ha 11 expedicions que arriben a Vic entre les 11:20 i a les 23:15.

L'enllaç d'aquesta línia amb les línies que donen servei a l'Esquirol en sentit Barcelona no és gaire bona, ja que hi ha un temps d'espera entre 10 i 45 minuts. En sentit contrari, el temps d'espera millora considerablement, ja que oscil·la entre 5 i 25 minuts. Tot i així, l'autobús que surt de Vic cap a l'Esquirol a les 7h del matí no té enllaç amb cap autobús de l'E12.

Tren Vic-Barcelona

El trajecte ferroviari entre Vic i Barcelona oscil·la entre una hora i una hora i mitja. Els serveis que permeten la connexió de l'Esquirol amb Vic són 3; un a les 9:55, un a les 13:36 i un altre a les 19:02. En sentit contrari les expedicions són 4, i surten de Vic a les 7:00, les 12:30, les 16:10 i les 19:15.

En general la intermodalitat amb les línies d'autobús de l'Esquirol és força diversa, ja que en sentit Barcelona el temps d'espera oscil·la entre 6 i 32 minuts i en sentit contrari el temps d'espera oscil·la entre 13 i 44 minuts.

Taula 3.4. Taula resum de la intermodalitat amb l'autobús E12 i el tren durant un dia laborable

Hora d'arribada a Vic amb bus	Autobús E12		Tren Rodalies Renfe	
	Hora de sortida de Vic	Temps d'espera	Hora de sortida de Vic	Temps d'espera
9:30h	10:00h	30'	9:55h	25'
13:30h	13:40h	10'	13:36h	6'
18:30h	19:15h	45'	19:02h	32'

Hora de sortida de Vic amb bus	Autobús E12		Tren Rodalies Renfe	
	Hora d'arribada a Vic	Temps d'espera	Hora d'arribada a Vic	Temps d'espera
7:00h	-	-	6:38h	22'
12:30h	12:25h	5'	11:47h	43'
16:10h	15:55h	15'	15:57h	13'
19:15h	18:50h	25'	19:00h	15'

Font: Lavola a partir de dades de Sagalés (novembre 2018) i Rodalies Renfe (abril 2019)

Característiques del servei

Dins del nucli urbà de l'Esquirol es localitzen 3 parades d'autobús: al CEIP Cabrerès, a l'Ajuntament i al carrer Sant Martí. La resta es localitzen a Sant Julià de Cabrera, Sant Martí Sescorts i dues a Cantonigròs.

Figura 3.13. Parades d'autobús existents a Esquirol



Font: Lavola

Figura 3.14. Parades d'autobús existents a Esquirol



Parada Ajuntament



Parada carrer Sant Martí



Parada de l'escola

Font: Lavola

A continuació es detallen les característiques d'accessibilitat a peu fins als punts de parada considerant les condicions de l'itinerari per a vianants i dels punts de creuament.

Taula 3.5. Característiques de les parades d'autobús existents a l'Esquirol

Parada	Equipament	Accessibilitat	Creuament de la via
CEIP Cabrerès	Marquesina amb banc i paperera	Regular Vorera >2m i tram de plataforma única al costat de l'escola però voreres <1,5 m als trams oposats de l'escola	Bo Pas per a vianants accessibles prop de la parada i presència de reductors de velocitat entorn de la parada

Parada	Equipament	Accessibilitat	Creuament de la via
Ajuntament	Marquesina amb banc i paperera	Bona Vorera >1,5m	Regular Manca pas per a vianants per la mateixa vorera de la parada, en direcció al passeig les Gorgues
Carrer Sant Martí	Marquesina amb banc i paperera	Dolenta Manca de vorera continua entorn de la parada	Dolent Manca de pas per a vianants entorn de la parada. El més proper situat a la carretera de Taverdet (a uns 90 m)

Font: Lavola

Totes les parades s'efectuen al carril de circulació, tot i això es localitzen en carrers amples de doble circulació, on l'estacionament de l'autobús no dificulta el transit rodat.

La major part del nucli urbà queda cobert per una de les tres parades a una distància inferior a 500 metres, per tant es considera que la cobertura és bona. Malgrat això, el sud del nucli de l'Esquirol no hi ha cobertura de transport públic.

Figura 3.15. Cobertura (500m i 300m) de les parades d'autobús



Font: Lavola

Pla de millora del transport públic

L'empresa Sagalés, que gestiona l'oferta del transport públic (autobusos), ha presentat a l'Ajuntament un pla de millora del transport. La nova proposta es basa en:

- Intensificar el transport entre Vic i Roda de Ter
- Intensificar el transport entre l'Esquirol-Roda de Ter-Manlleu
- Crear un nou servei amb transbordament entre l'Esquirol i Vic

El nou servei entre Vic-Roda donaria una connexió entre l'Esquirol i Roda de Ter amb 3 expedicions diàries (dies feiners) per cada un dels sentits.

Pel que fa al nou servei Vic-l'Esquirol-Roda-Rupit, hi hauria, durant els dies feiners, 9 expedicions entre l'Esquirol i Roda de Ter (de les quals 6 arribarien a Manlleu), i 10 expedicions entre Roda de Ter i l'Esquirol de les quals 8 iniciarien el recorregut a Manlleu.

Infraestructures previstes al planejament supramunicipal

El **Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC) 2006-2026** i **Pla Territorial de les Comarques Centrals** no preveuen cap infraestructura propera al municipi que pugui afectar en la seva mobilitat quotidiana.

3.3.2 OFERTA DE TRANSPORT COL·LECTIU: TAXI

Actualment el municipi de l'Esquirol disposa de dues llicències de taxi concedides.

3.4 XARXA VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS

Xarxa bàsica externa

La via que discorre de Vic a Olot esdevé l'eix vertebrador del territori. La cobertura viària amb la xarxa interurbana queda garantida per mitjà de les següents infraestructures:

- C-153: carretera comarcal estructuradora del municipi. Connecta l'Esquirol amb Roda de Ter i Vic pel sud, amb Rupit i Pruit pel nord i finalment enllaça amb la C-152 fins a Olot.
- B-522: carretera que enllaça la C-153 amb Manlleu
- BV-5207: Permet la connexió amb Tavertet.

Aquestes vies permeten la connexió amb els municipis de l'entorn proper i amb les comarques veïnes.

A l'apartat 4.5 d'aquest document es detallen les intensitats de trànsit d'aquestes infraestructures viàries.

Figura 3.16. Mapa bàsica de carreteres intercomarcals



Font: Mobilitat – Generalitat de Catalunya

Jerarquització de la xarxa viària interna

La xarxa viària interna es jerarquitzava de la següent manera:

- **Xarxa bàsica**, o vials que garanteixen la connexió del nucli amb la xarxa viària externa i al mateix temps distribueixen el trànsit intern. En el cas de l'Esquirol està formada per:
 - Carretera BV-5207. A partir d'aquest eix s'estructura la xarxa viària interna del nucli urbà. Dins del nucli urbà la travessera passa a adoptar el nom de carrer Major. Aquest eix connecta amb el carrer de Sant Bartomeu.
 - Carrer de Sant Bartomeu. Via que dóna accés al centre urbà de l'Esquirol. Enllaça la carretera BV-5207 i el passeig de les Gorgues. En aquest tram de carrer s'hi localitza l'ajuntament, una parada de l'autobús interurbà, així com diversos comerços i serveis.
 - Passeig les Gorgues. Via que connecta el carrer de Sant Bartomeu amb el passeig del Pedró. És una via estructurant del municipi que dóna accés a la zona més residencial del nucli urbà i el connecta amb el centre i amb la zona de les escoles, la zona esportiva, les piscines i el cementiri.
 - Passeig del Pedró. Via d'accés a la zona de les escoles, la zona esportiva, les piscines i el cementiri.
- **Xarxa veïnal**. Correspon a la resta de la vialitat del nucli urbà. Es tracta de carrers amb una baixa intensitat de trànsit, els quals en bona mesura corresponen a desplaçaments de sortida o retorn al lloc de residència.

Figura 3.17. Mapa de la xarxa viària interna. Xarxa bàsica



Font: Lavola

Infraestructures previstes al planejament supramunicipal

El **Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC) 2006-2026** i **Pla Territorial de les Comarques Centrals** no preveuen noves infraestructures que afecten la comarca d'Osona. Tot i això, aquest darrer pla contempla un creixement moderat pel que fa al nucli urbà de l'Esquirol.

Figura 3.18. Estratègies de desenvolupament



Font: Pla Territorial de les Comarques Centrals

3.5 OFERTA D'APARCAMENT

A continuació es presenta l'oferta d'aparcament de l'Esquirol considerant les places existents a l'espai privat i a la via pública. L'aparcament a la via pública es pot quantificar de forma precisa el nombre de places senyalitzades i aproximar l'espai d'aparcament no senyalitzat. Per contra, a l'aparcament privat es poden comptabilitzar el nombre de garatges però es desconeix el nombre de places que hi ha a cadascun. Per tant, es tracta d'un valor aproximat que permet analitzar l'oferta d'aparcament existent al municipi.

El plànol 6 mostra representada l'oferta d'aparcament existent al nucli urbà.

A la via pública

L'oferta d'aparcament a la via pública està formada per:

- Espai d'aparcament habilitat i senyalitzat: inclou totes les zones d'aparcament en calçada
- Espai d'aparcament no regulat: és tot aquell espai utilitzat com a zona d'aparcament i on no està explícitament prohibit aparcar. Es tracta essencialment de les vores de calçada de la majoria de carrers del nucli urbà de l'Esquirol
- Espai d'aparcament il·legal: és l'espai que es fa servir com a zona d'aparcament tot i estar explícitament prohibit.

No es disposa de regulació horària de l'aparcament en cap de les places existents.

Figura 3.19. Exemple d'aparcament existents a l'Esquirol (regulat i no regulat)





Carrer Sant Martí



Carrer Major

Font: Lavola

Quant a la reserva d'aparcament regulat a la via pública es considera que la capacitat total és d'unes 155 places distribuïdes de la següent manera:

- Aparcament carrer Major (~24 places)
- Aparcament carrer Sant Bartomeu (38 places)
- Aparcament carrer Nou (21 places)
- Aparcament carrer de la Placeta (~14 places)
- Aparcament carretera de Tavertet (~10 places)
- Aparcament carrer Can Xalofa (~10 places)
- Aparcament carrer Joan Pons (29 places)
- Aparcament cementiri (9 places)

Pel que fa a l'aparcament il·legal no s'han identificat gaires casos. Durant el treball de camp s'ha identificat algun cotxe aparcats sobre la vorera al carrer Osona (tram sud) i al passeig del Pedró, passada la casa de colònies El Puig.

A la gran majoria de carrers de l'Esquirol l'aparcament és no regulat, i durant el treball de camp s'ha identificat algun carrer de doble sentit de circulació amb un carril per sentit, amb un cordó (no continu) d'aparcament. Com per exemple els carrers de Joan Maragall, Bellmunt, Collsacabra o el de la Salut.



Carrer Joan Maragall



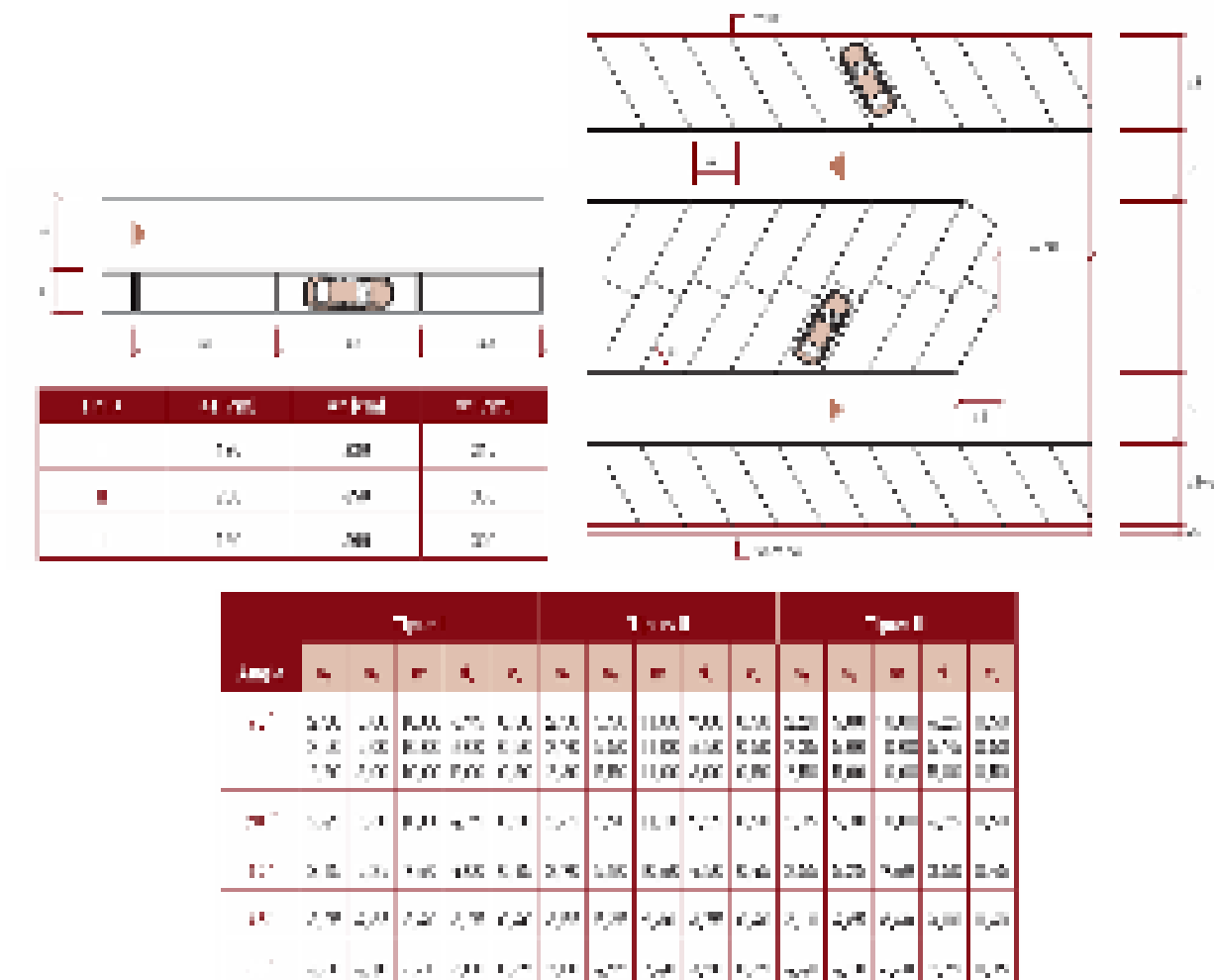
Carrer Bellmunt

L'oferta d'aparcament no regulat es pot calcular de forma aproximada a partir del tipus d'aparcament (en bateria, semibateria o cordó), la distància del tram de vial on s'aparca i la dimensió mitjana d'una plaça d'aparcament i l'espai de via pública destinat a aquest fi.

En aquest sentit, s'ha considerat les dimensions que fixa el manual de "Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà" del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (vegeu Figura 3.20):

- Amplada mínima del carril de circulació: 3,0 – 3,5 metres.
- Amplada mínima d'una filera en cordó d'aparcament: 1,8 – 2,0 metres.
- Amplada mínima d'una plaça en bateria: 2,3 – 2,7 metres.
- Amplada mínima d'una plaça en semibateria: 2,45 – 4,6 metres (en funció de l'angle).
- Llargada mínima d'una plaça d'aparcament en cordó: 6,0 – 6,3 metres.
- Llargada mínima d'una plaça d'aparcament en bateria: 5,0 metres.
- Llargada mínima d'una plaça d'aparcament en semibateria: 4,10 – 5,3 metres.

Figura 3.20. Dimensions bàsiques de les places d'aparcament en cordó i bateria o semi-bateria



Font: Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà de Catalunya (Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya), 2009.

Figura 3.21. Exemples d'aparcament no regulat existent

Font: Lavola

Per calcular una estimació de les places d'aparcament existents no regulades s'ha aplicat els paràmetres següents:

- Dimensions de les places d'aparcament en cordó: 6,5m de llargada / plaça
- Dimensions de les places d'aparcament en bateria o semibateria: 5m d'amplada / plaça

A continuació es presenta l'oferta total estimada d'aparcament a la via pública. Majoritàriament es tracta d'aparcament no regulat.

Les úniques places que es troben regulades corresponen aproximadament al 14% de l'oferta pública. Concretament es comptabilitzen 155 places concentrades al carrer Major, carrer Sant Bartomeu, carrer Nou, carrer de Can Xalofa, carrer de la Placeta, a la carretera de Taverdet, al carrer Joan Pons i al Cementiri. Del total de places regulades 5 són per a persones amb mobilitat reduïda (PMR) i s'estima que 21 es destinen a càrrega i descàrrega.

Taula 3.6. Oferta d'aparcament a la via pública

Tipus d'aparcament	Nre. de places
Places d'aparcament regulades	155
Places d'aparcament no regulades	977
Total de places d'aparcament	1.132

Font: Lavola

Les places per a persones amb mobilitat reduïda (PMR) s'ubiquen a :

- Carrer Major
- Carrer Sant Bartomeu
- Carrer Cabrera
- Carrer Osona
- Carrer Joan Pons

A l'espai privat

Pel que fa a l'aparcament privat, no es disposen de dades públiques referents a l'aparcament privat, tot i això, aquest està compost pels garatges privats de cada casa. El recompte de places privades s'ha estimat segons l'observació de guals durant el treball de camp on s'han comptabilitzat 560 aparcaments privats.

Segons el “*Censo de población y vivienda*” del 2011, s’ha estimat que cada edifici té una ràtio de 1,9 places d’aparcament.

Taula 3.7. Places d’aparcament per edificis que tenen garatge al municipi de l’Esquirol, 2011

Places d’aparcament	Nº d’edificis
1	269
2	263
3-5	76
6-10	5
11-20	1
21-50	1
Total	615

Font: Censo de población y vivienda de 2011, INE

Segons l’observació realitzada durant el treball de camp, s’ha estimat que actualment al nucli urbà de l’Esquirol hi ha 1.064 places d’aparcament privat.

A la Figura 3.22 es representa l’oferta d’aparcament tant públic com privat del nucli urbà de l’Esquirol.

Figura 3.22. Oferta d'aparcament públic i privat



Font: Lavola

Anàlisi de la càrrega i descàrrega de mercaderies

Places d'aparcament senyalitzades

Hi ha unes 21 places d'aparcament destinades a la càrrega i descàrrega de mercaderies distribuïdes en 5 punts diferents del nucli urbà. Es tracta d'espais amb capacitat d'entre 1 i 5 vehicles. Les zones destinades a càrrega i descàrrega es localitzen a:

- Carrer del Puig (pavelló municipal d'esports)
- Pg. del Pedró (davant l'escola i la Pastisseria)
- Carrer Major
- Carrer Can Xalofa
- Carrer de la Placeta

Figura 3.23. Zona de càrrega i descàrrega existent al nucli urbà



Font: Street View de Google Maps

Recorreguts

La carretera BV-5207 és l'eix vertebrador dels recorreguts de càrrega i descàrrega de mercaderies al municipi. Gran part de les mercaderies únicament es transporten per aquest eix, el qual transcorre pel mig del nucli urbà.

Fora del nucli urbà l'itinerari utilitzat pels vehicles de distribució de mercaderies és la carretera C-153.

Figura 3.24. Localització de càrrega i descàrrega al nucli urbà



Font: Lavola

4 ANÀLISI DE LA DEMANDA

4.1 MOBILITAT GLOBAL

Les dues fonts d'informació habituals per analitzar la mobilitat d'un municipi són l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) i l'Enquesta de Mobilitat Obligada (EMO).

L'EMQ, es va realitzar l'any 2006 i recull la totalitat dels desplaçaments realitzats pels residents a Catalunya, tant els corresponents a la mobilitat obligada com no obligada. Es tracta de la caracterització de la mobilitat del municipi més actual, però els resultats es mostren agrupats per vegueries, en aquest cas corresponen als de les Comarques Centrals.

Pel que fa a l'EMO s'han utilitzat les dades de mobilitat obligada per motiu de treball de l'any 2001, ja que les dades per motiu d'estudis d'aquest mateix any no estan disponibles al portal de l'IDESCAT. Per altra banda, el municipi està format per tres nuclis urbans separats entre ells. Les dades publicades no poden desglossar-se per nuclis urbans, i per tant es tracten en la totalitat del municipi.

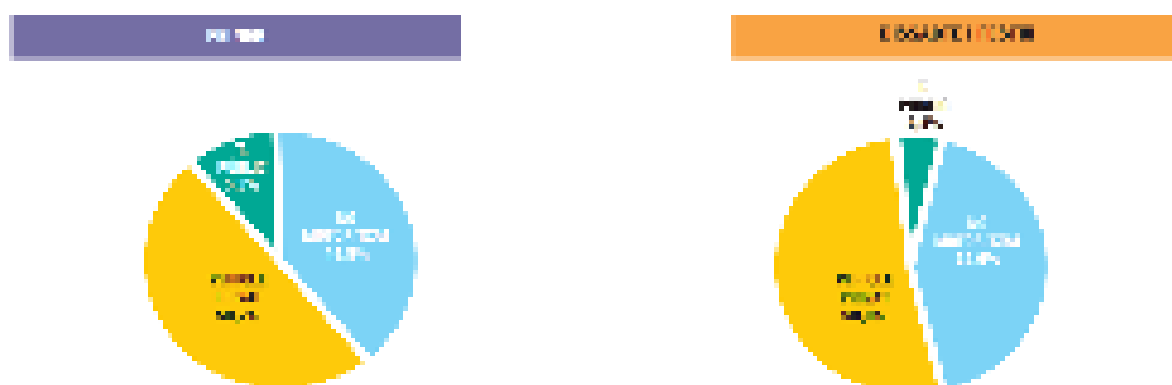
Per tal d'analitzar la mobilitat per motius d'estudi s'ha utilitzat les dades de l'Estadística de la mobilitat obligada per raó d'estudis no universitaris (EMOESC) i l'Estadística de la mobilitat obligada per raó d'estudis universitaris (EMOUNIV) del 2011.

Mobilitat quotidiana segons l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (2006)

L'anàlisi de la mobilitat quotidiana inclou els desplaçaments que es realitzen per motius personals i ocupacionals. Les dades més recents disponibles corresponen al 2006.

Segons l'enquesta feta a les Comarques Centrals, en el repartiment modal dels desplaçaments de dies feiners, hi ha un clar predomini del vehicle privat (50,2%), seguit dels desplaçaments no motoritzats (44,5%). L'ocupació mitjana dels vehicles és d'1,22 persones.

Figura 4.1. Modes de Transport en dies feines i dissabtes i festius



Font: EMQ 2006 Comarques Centrals

El temps de desplaçament intramunicipal mitjà és d'11,87 minuts (a Catalunya 15 min.) mentre que el desplaçament intermunicipal és de 26,52 minuts (a Catalunya 31,53 min.).

Pel que fa als nivells d'autocontenció per comarca, el 64,5% del total de desplaçaments efectuats per la població resident a les Comarques Centrals en dia feiner tenen l'origen i el destí a la mateixa comarca de residència. Osona té un nivell d'autocontenció del 60,5% dels desplaçaments, fet que la fa la comarca amb menys autocontenció de les comarques centrals.

Mobilitat obligada segons l'Enquesta de Mobilitat Obligada (1991, 1996, 2001, 2011)

Segons dades de 2011 el 28% de la mobilitat generada pel municipi era interna, i la resta era de connexió amb altres municipis.

L'evolució de la mobilitat obligada en el període 1991 - 2011 ha estat decreixent pel que fa a la mobilitat interna. És la mobilitat de connexió la que ha experimentat un fort creixement sobretot aquella mobilitat atreta des d'altres municipis, la qual ha incrementat un 145% durant els 20 anys analitzats.

Taula 4.1. Evolució de la mobilitat per treball de Esquirol (1991, 1996, 2001, 2011)

Tipus de desplaçaments	EMO 1991	EMO 1996	EMO 2001	EMO 2011	Taxa creixement 1991-2011
Interns	542	461	465	380	-30,0%
Cap a altres municipis	349	402	519	592	70%
Des d'altres municipis	156	246	355	382	145%

Font: IDESCAT, Enquesta de Mobilitat Obligada (1991, 1996, 2001); Observatori Socioeconòmic d'Osona (2011)

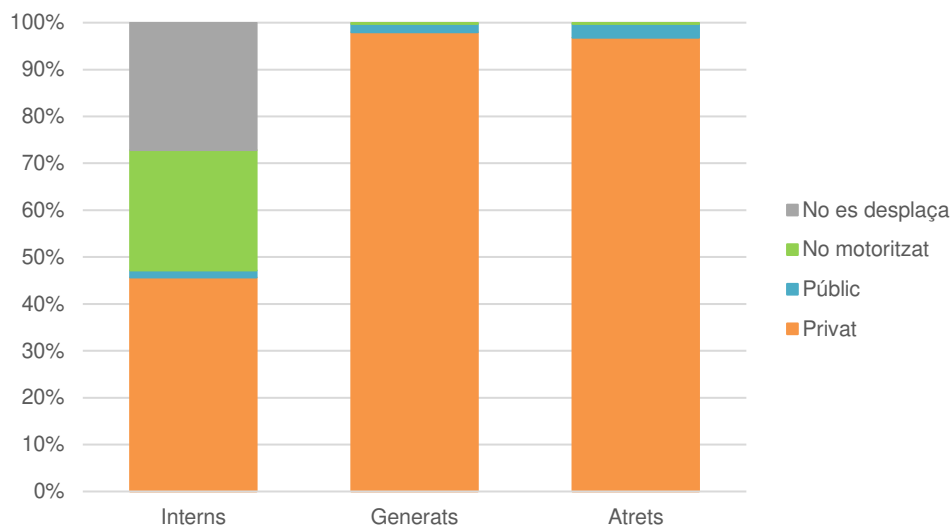
Pel que fa a la taxa d'autocontenció i d'autosuficiència de l'Esquirol ambdues són lleugerament inferiors al 2001, una situació que no es dona a nivell comarcal.

Taula 4.2. Evolució de la taxa d'autocontenció i d'autosuficiència de l'Esquirol i de la comarca d'Osona (2001, 2011)

Taxa	Esquirol		Osona	
	2001	2011	2001	2011
Autocontenció	46,81%	39,09%	84,20%	77,08%
Autosuficiència	56,24%	49,87%	90,51%	90,60%

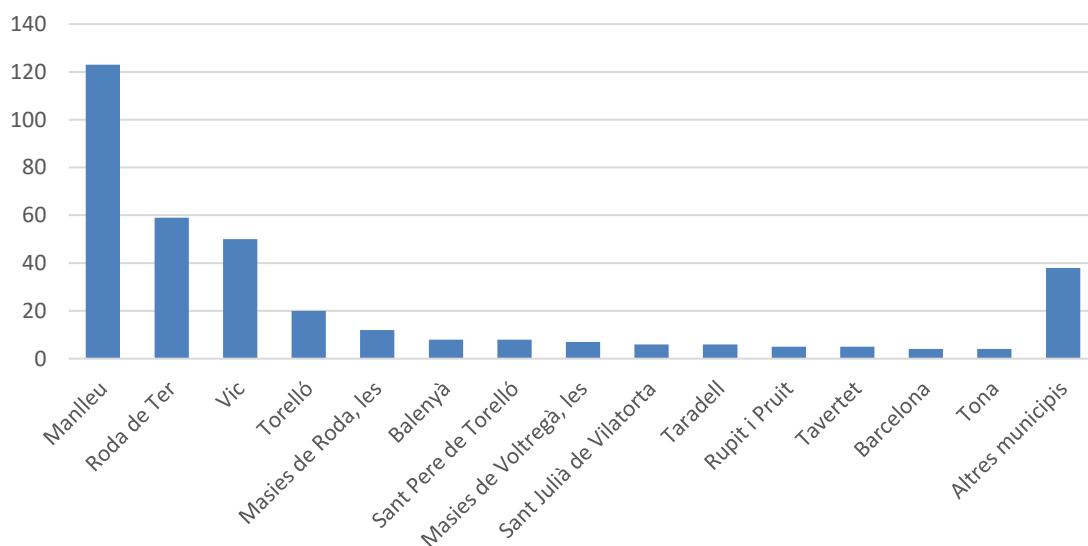
Font: Observatori Socioeconòmic d'Osona

El repartiment modal de la mobilitat de l'Esquirol mostra un predomini de l'ús del vehicle privat el 2001, en els desplaçaments externs i els modes no motoritzats en els interns.

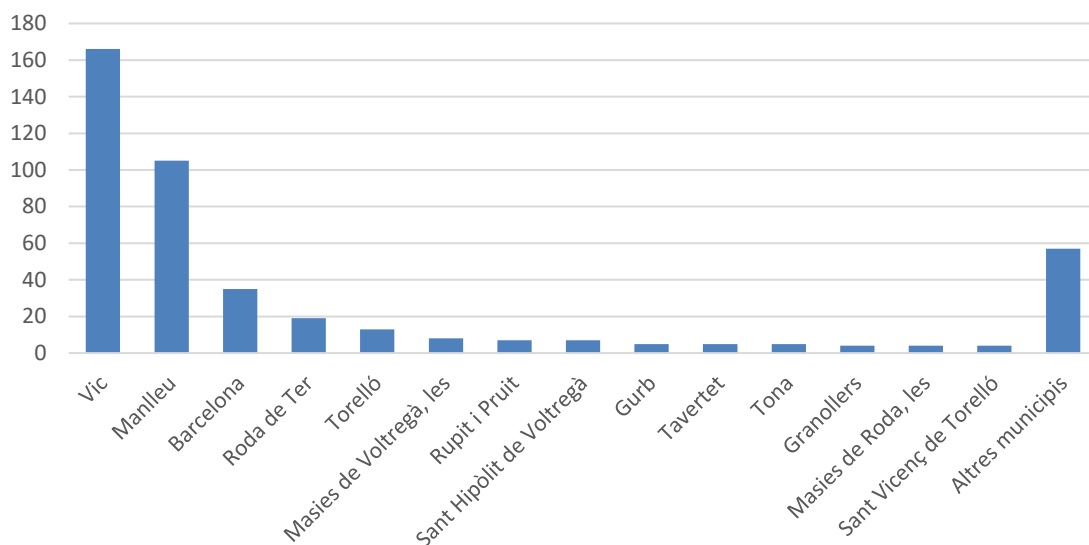
Figura 4.2. Repartiment modal de la mobilitat obligada de l'Esquirol. 2001

Font: Institut d'Estadística de Catalunya, Enquesta de Mobilitat Obligada, 2001

Pel que fa a la mobilitat de connexió en relació a la mobilitat per motiu laboral, els principals punts de connexió són Manlleu, Roda de Ter, Vic, Torelló i les Masies de Roda en relació als no residents que treballen dins del terme municipal de l'Esquirol. En canvi els residents que es desplacen fora del municipi, principalment tenen com a destí Vic, Manlleu, Barcelona Roda de Ter i Torelló.

Figura 4.3. Origen dels desplaçaments dels no residents ocupants al municipi de l'Esquirol

Font: Institut d'Estadística de Catalunya, Enquesta de Mobilitat Obligada, 2001

Figura 4.4. Destí dels desplaçaments dels residents que treballen fora del municipi de l'Esquirol

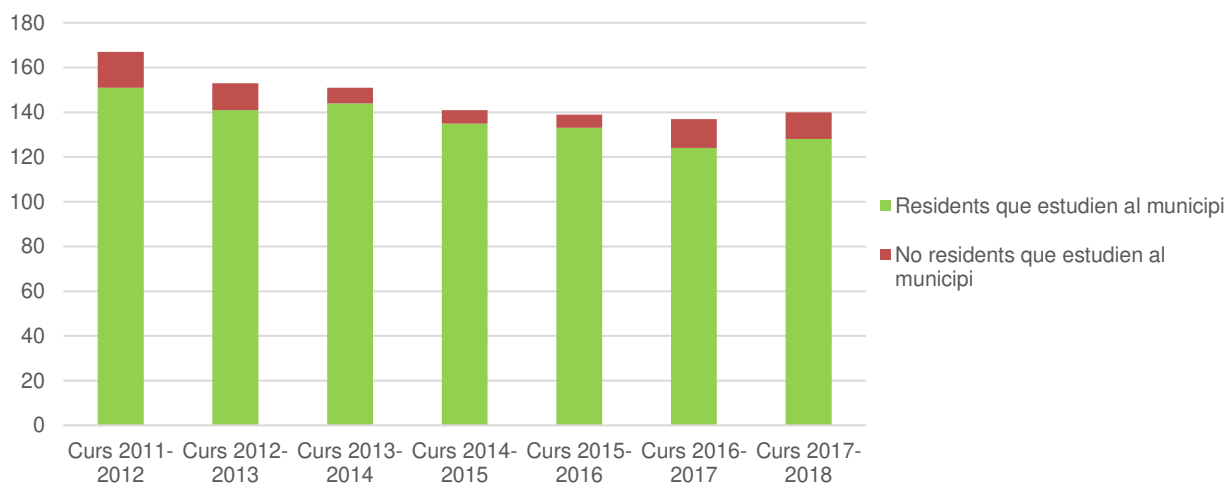
Font: Institut d'Estadística de Catalunya, Enquesta de Mobilitat Obligada, 2001

Estadística de la Mobilitat Obligada (EMOESC i EMOUNIV)

EMOESC

Durant el curs 2017-2018 a l'Esquirol hi havia 140 estudiants registrats, un 16% menys que al curs 2011-2012. Des de llavors la tendència del nombre d'alumnes ha sigut a la baixa.

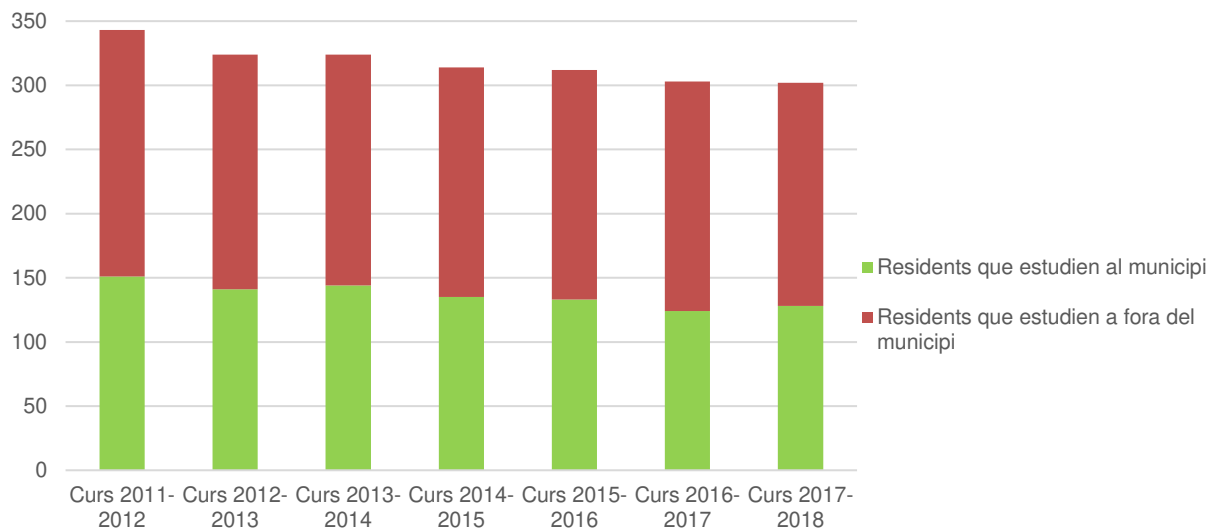
Dels 140 alumnes, el 91% corresponien a residents al municipi de l'Esquirol. Aquesta proporció d'alumnes residents s'ha mantingut força similar des del 2011.

Figura 4.5. Evolució del lloc de residència dels alumnes de l'Esquirol (2011-2018)

Font: Institut d'Estadística de Catalunya, EMOESC

Del total d'alumnes residents, una proporció lleugerament superior estudien fora del municipi. Aquesta proporció es manté estable des del 2011. El volum total d'alumnes residents ha disminuït un 12% des del curs 2011-2012.

Figura 4.6. Evolució alumnes residents i lloc d'estudi



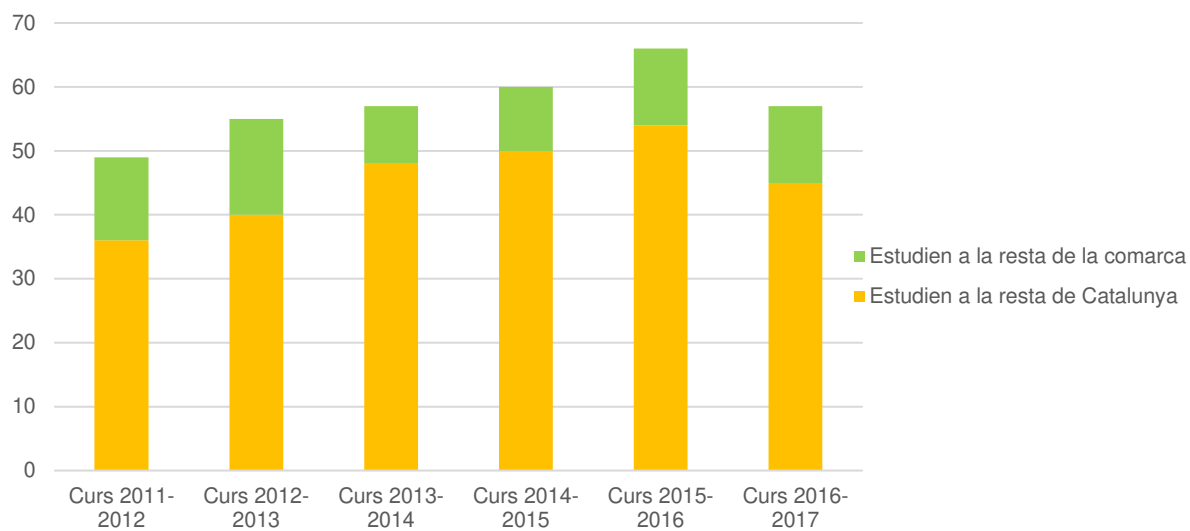
Font: Institut d'Estadística de Catalunya, EMOESC

Aquesta disminució del nombre d'alumnes pot explicar-se amb la piràmide de població (vegeu punt 2.3) on es mostra que cada vegada hi ha menys naixements, i per tant menys nombre de residents en edat d'anar a l'escola.

EMOUNIV

Durant el curs 2017-2018 a l'Esquirol hi havia 57 estudiants universitaris registrats, un 16% més que al curs 2011-2012. Des de llavors la tendència del nombre d'alumnes ha sigut a l'alça, tot i el lleuger retrocés el darrer any.

Del total d'alumnes, la majoria estudia fora de la comarca d'Osona. Cal especificar que l'oferta universitària a la comarca es concentra a Vic, i per tant tot són desplaçaments entre l'Esquirol i Vic.

Figura 4.7. Evolució alumnes universitaris residents i lloc d'estudi

Font: Institut d'Estadística de Catalunya, EMOUNIV

4.2 DEMANDA A PEU

Els principals eixos de vianants de l'Esquirol estan totalment relacionats amb l'accés als principals equipaments i serveis del municipi. A continuació s'analitzaran els principals eixos de vianants dels nuclis urbans de l'Esquirol.

Carrer de Sant Bartomeu. En aquest vial s'hi concentra bona part dels establiments comercials del municipi i diversos serveis (entitats bancàries, correus, l'oficina de turisme), a més a més de ser la connexió amb bosses d'aparcament regulat. Es tracta del vial on es concentra un important volum de desplaçaments de vianants, ja que dóna accés, per una banda amb el passeig les Gorgues, el qual connecta amb el sud del nucli on hi ha les instal·lacions educatives, el pavelló municipal d'esports i el cementiri. D'altra banda, es dóna accés al carrer Major, on hi ha l'altre eix de comerços i serveis i és l'accés principal cap al nord del municipi. Finalment, el carrer de Sant Bartomeu connecta directament amb l'Ajuntament, la parròquia de Santa Maria del Corcó, el carrer Nou i la parada d'autobús principal.

Aquest vial compta amb voreres accessibles pel seu traçat oest, però inaccessible per la seva amplada inferior a 1 metre a les voreres del traçat est del carrer. La majoria de passos per a vianants no són adaptats.

Figura 4.8. Tram amb voreres accessibles i passos de vianants no adaptats del carrer de St. Bartomeu



Font: Lavola (esquerra) i Street view (dreta)

Passeig les Gorgues - Carrer Osona. Aquests dos vials actuen com a eixos vertebradors que connecten el nord amb el sud del municipi, permetent l'accés als centres educatius i esportius, com també als equipaments principals del nord. Malgrat això, també presenten alguns obstacles en el seu recorregut i els passos de vianants no garanteixen la seva continuïtat. Per últim, hi ha trams no urbanitzats on no hi ha vorera i on tampoc es garanteixen unes bones condicions d'accessibilitat.

Figura 4.9. Tram sense vorera al Passeig les Gorgues (esquerra) i voreres del carrer Osona (dreta)



Font: Lavola

Carrer Major. Es tracta d'uns dels eixos vertebradors del municipi, que el creua horitzontalment, i connecta amb els accessos principals als municipis veïns. El tram central d'aquest carrer té comerços i serveis. Es tracta d'un carrer majoritàriament de doble sentit, amb voreres molt estretes o pràcticament inexistentes en alguns trams. La majoria de passos de vianants no estan adaptats per a persones amb mobilitat reduïda.

Figura 4.10. Trams del carrer Major amb voreres inferiors a 1,5m



Font: Lavola

L'Escola. La demanda generada es concentra en unes puntes horàries molt marcades, coincidint amb les hores d'entrada i sortida de l'alumnat. El recorregut utilitzat per la majoria de vianants que accedeixen al centre és el passeig les Gorgues des del nord i el passeig del Pedró fins a l'escola. El passeig del Pedró té voreres amples però amb obstacles que dificulten el pas (enllumenat públic). La majoria de passos de vianants són adaptats per a persones amb mobilitat reduïda, exceptuant el pas de vianants de la cruïlla amb el passeig les Gorgues.

Figura 4.11. Cruïlla del passeig del Pedró amb el passeig les Gorgues



Font: Lavola

- Pavelló Municipal d'Esports. Situat al costat de l'escola municipal. Des de l'escola s'hi accedeix pel carrer del Puig el qual té una vorera ampla i amb bones condicions d'accessibilitat i una altra vorera amb amplades inferiors a 1 m. A més a més, a la vorera més estreta s'hi localitza mobiliari urbà que dificulta la mobilitat segura.

Figura 4.12. Mobiliari urbà que dificulta la mobilitat (esquerra) i entrada al pavelló (dreta)

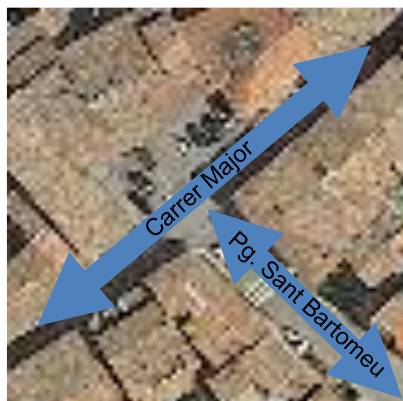


Font: Lavola

Per poder analitzar la mobilitat a peu dins del nucli urbà, el passat 11 d'abril de 2019 es va fer un recompte manual a dos punts importants de pas per accedir als principals focus generadors de mobilitat; la cruïlla entre el carrer Major i el passeig de Sant Bartomeu i la cruïlla entre el passeig les Gorgues i el passeig del Pedró. El recompte es va basar en períodes de 30 minuts; al matí al carrer Major (8:30-12:00) i a la tarda al passeig del Pedró (12:30-17:00).

Les dades completes de l'aforament es mostren a l'Annex 2. A continuació es mostra el resum de les dades obtingudes:

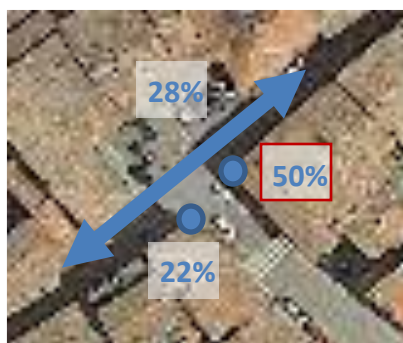
Cruïlla entre el carrer Major i el passeig de Sant Bartomeu. S'han estudiat els 6 moviments que es poden realitzar, venint pel carrer Major des de Tavertet, venint pel carrer Major des de Manlleu o venint pel passeig de Sant Bartomeu. La imatge següent mostra els moviments que s'han estudiat.



El recompte es va realitzar durant 4 períodes de 30 minuts cada un entre les 8h i les 12h. Durant aquest període es va enregistrar un total de 122 desplaçaments, majoritàriament a peu.

Els resultats obtinguts, extrapolant l'anàlisi a dades diàries, és el següent:

- **915 desplaçaments diaris transcorren per aquesta cruïlla;** establint que de 20h a 8h transcorre una quarta part de la mobilitat diürna.
- El punt amb major mobilitat és la cantonada est del carrer Major i el pg. Sant Bartomeu. S'enregistren 458 desplaçaments diaris; el 50% del total.
- A través del carrer Major es realitzen 255 desplaçaments diaris (28% del total).
- El punt amb menor mobilitat és la cantonada oest del carrer Major i el pg. Sant Bartomeu amb 203 desplaçaments diaris (22%).



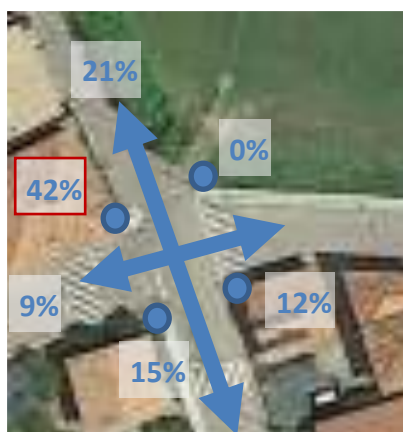
Cruïlla entre el passeig les Gorgues i el passeig del Pedró. S'han estudiat els 12 moviments que es poden realitzar, venint pel passeig les Gorgues des del nucli urbà i cap al nucli urbà, venint pel carrer del Nord o venint pel passeig del Pedró. La imatge següent mostra els moviments que s'han estudiat.



El recompte es va realitzar durant 4 períodes de 30 minuts cada un entre les 12:30h i les 17h. Durant aquest període es va enregistrar un total de 33 desplaçaments, majoritàriament a peu.

Els resultats obtinguts, extrapolant l'anàlisi a dades diàries, és el següent:

- **248 desplaçaments diaris transcorren per aquesta cruïlla;** establint que de 20h a 8h transcorre una quarta part de la mobilitat diürna
- El punt amb major mobilitat és la cantonada oest del pg. les Gorgues i el pg. del Pedró. S'enregistren 105 desplaçaments diaris; el 42% del total
- 53 desplaçaments diaris (21%) transcorren a través del passeig les Gorges (direcció nord-sud)



4.3 DEMANDA EN BICICLETA

L'ús de la bicicleta com a mode de desplaçament quotidià és molt escàs. L'únic punt d'aparcament en tot el nucli urbà és al costat de l'escola. L'ús d'aquest mitjà de transport va molt lligat a la situació climatològica i durant l'observació del treball de camp es van observar 6 bicicletes aparcades i 2 patinets.

Durant el treball de camp els usuaris de la bicicleta observats dins el nucli urbà van ser molt escassos i la majoria corresponien a desplaçaments per motiu d'oci. Així doncs, la demanda de bicicletes es pot dir que no s'utilitza com a mitjà per desplaçar-se per dins el municipi, sinó per motius de passeig o oci.

En l'àmbit quotidià es detecten alguns casos d'utilització d'aquest mode per accedir a l'escola, tant pel que fa a la bicicleta com el patinet.

Figura 4.13. Aparcament de bicicletes i patinets al costat de l'escola durant un dia laborable



Font: Lavola

4.4 DEMANDA EN TRANSPORT COL·LECTIU

Demanda del transport regular

No es disposa de dades referents als usuaris del transport públic. Tot i això, segons el treball de camp s'ha pogut observar el comportament de la població i es pot constatar que l'ús d'aquest mode és força escàs, degut fonamentalment a la poca oferta existent.

En el cas de la parada situada davant de l'escola, durant el treball de camp, es van comptabilitzar 18 usuaris que van baixar a les 9h del matí i dins l'autobús van restar 4 usuaris més.

Figura 4.14. Servei de transport públic a les 9h del matí d'un dia laborable. Parada de davant l'escola



Font: Lavola

4.5 DEMANDA EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT

Segons les dades de mobilitat obligada més recents (2011) el 28% dels desplaçaments eren interns, el 44% generats cap a altres municipis i el 28% restant dels desplaçaments eren atrets des d'altres municipis.

A partir dels aforaments automàtics existents a les vies interurbanes que passen per l'Esquirol es pot conèixer la capacitat de la xarxa i les intensitats mitjanes diàries.

Les dades facilitades pel Servei d'Instal·lacions i Equipaments Viaris (Departament de Territori i Sostenibilitat) de les estacions d'aforament existents entorn del municipi presenten els següents resultats:

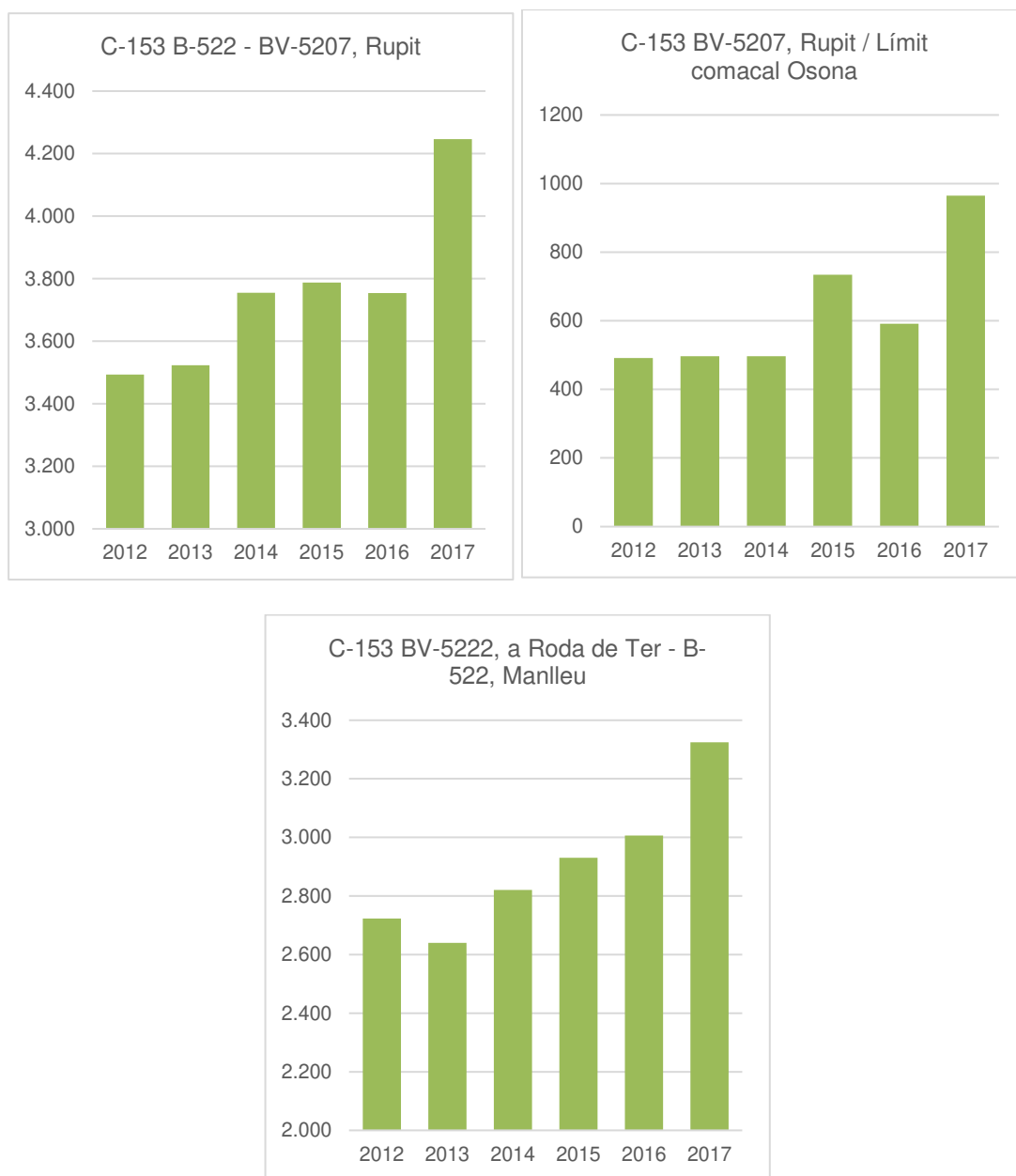
Taula 4.3. IMD de les principals vies interurbanes de l'entorn de l'Esquirol

Carretera	Tram	pk	Any	IMD	% pesants	Velocitat km/h
C-153	Santa Maria de Corcó. B-522 - BV-5207, Rupit	12,885	2017	4.246	2,66%	56,41
C-153	Rupit i Pruit. BV-5207, Rupit // Límit comarcal Osona -	31,000	2017	965	1,94%	51,73
C-153	BV-5222, a Roda de Ter	11,000	2017	3.325	2,49%	77,14

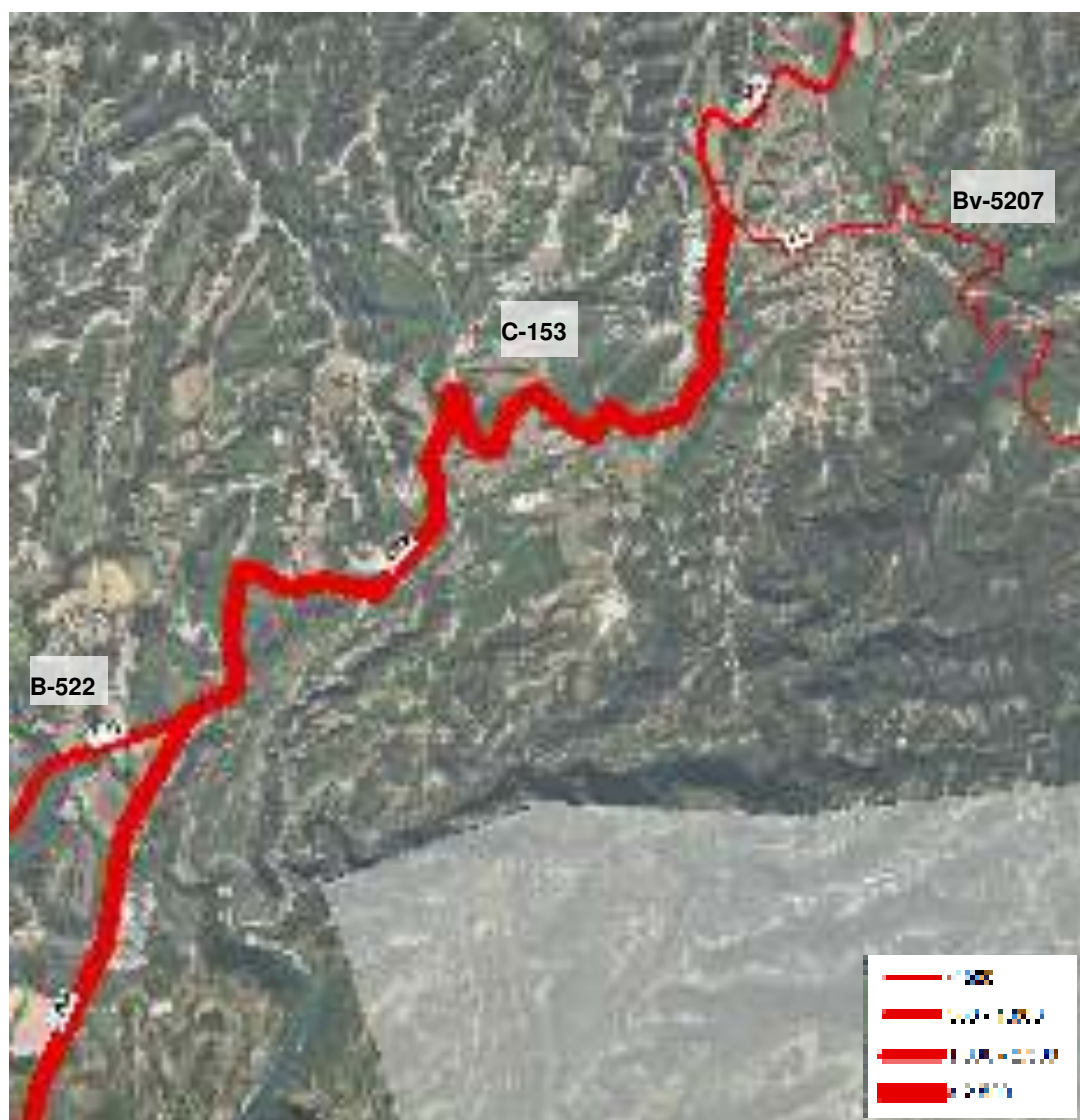
Font: Pla d'aforaments 2017 (Departament de Territori i Sostenibilitat)

Des del 2012 el volum de vehicles que transcorren per la C-152 al tram de Santa Maria de Corcó ha incrementat un 17,7% i en el tram de Rupit i Pruit ha incrementat un 49%. Pel que fa a la carretera BV-5222 a Roda de Ter, el volum de vehicles ha incrementat un 18%.

Figura 4.15. Evolució de l'IMD en aquest punt.



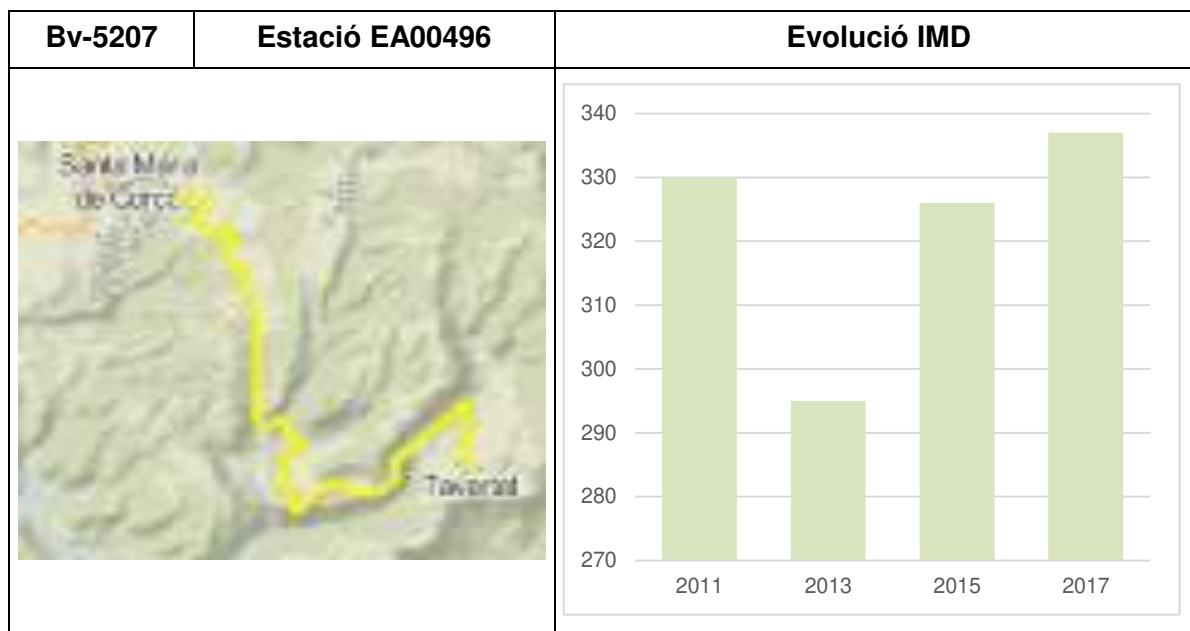
Font: Pla d'aforaments. (Departament de Territori i Sostenibilitat)

Figura 4.16. IMD de la xarxa interurbana

Font: Pla d'aforaments 2017 (Departament de Territori i Sostenibilitat)

A banda de la principal via vertebradora, la C-153, també es disposa d'informació d'altres vies que permeten l'accés al municipi de l'Esquirol. A continuació es presenta informació disponible al Pla d'Aforaments del Departament de Territori i Sostenibilitat i al "Mapa dels trams d'aforament amb la informació associada a les estacions i la IMD de trànsit" publicat per la Diputació de Barcelona per les carreteres BV-5207 i la B-522.

Taula 4.4. Carretera BV-5207



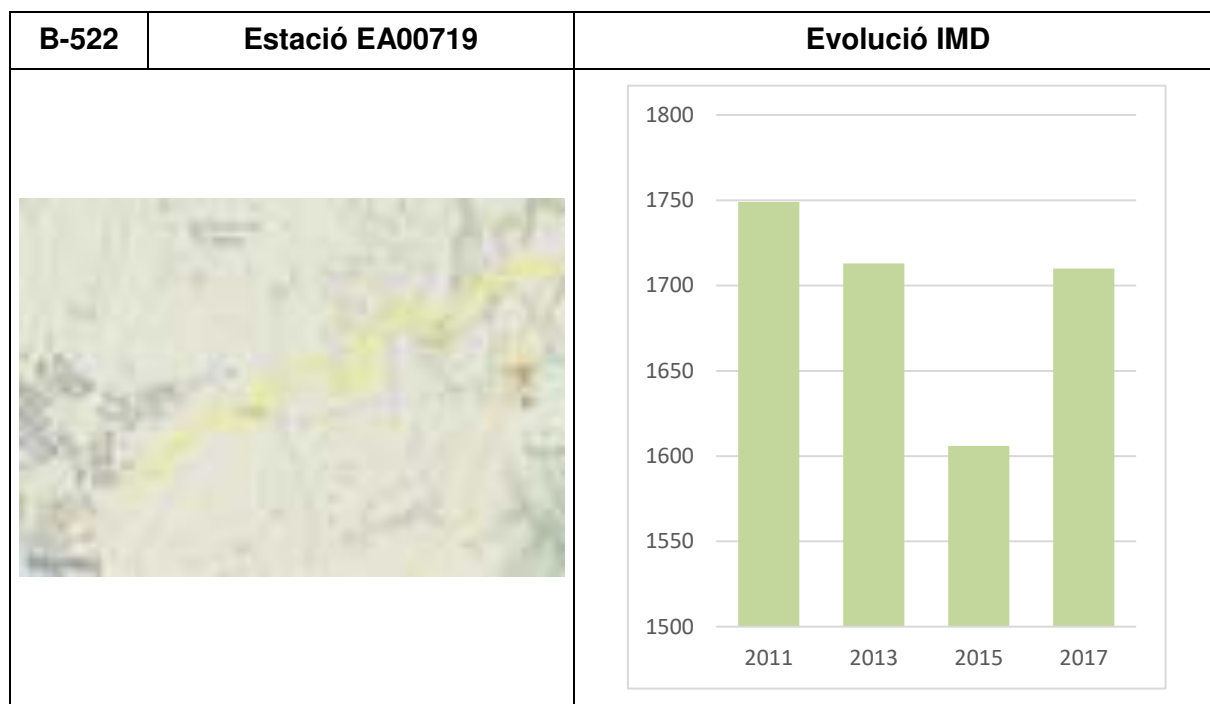
Aquesta carretera té un major volum de mobilitat diària durant els caps de setmana, ja que els diumenges es produeix un increment del 145% del volum de vehicles respecte un dia feiner; i els dissabtes l'increment és del 77%. Per altra banda, un 13% del volum de vehicles que circula per aquest tram durant els dies laborables són vehicles pesants, i la velocitat mitjana de la via és de 54 km/h.

En hora punta té una IMD de 96 vehicles. Per tant es conclou que la taxa de saturació actual és entorn del 4% i per tant no presenta problemes de trànsit.

	Dilluns a divendres	Dissabtes	Diumenges
IMD	256	452	627
IMD% pesants (2011)	13,4%	9,8%	12,3%
Velocitats mitjana	54 km/h		
Vehicles hora punta	96		

Font: Informació de les estacions d'aforament del 2017 (Diputació de Barcelona)

Taula 4.5. Carretera B-522



Aquesta carretera té un volum de mobilitat major durant els dies laborals (dilluns a divendres) respecte al cap de setmana. Els dissabtes hi circula un 17% de vehicles menys i els diumenges un 25% menys. Per altra banda, durant un dia laborable el 15,7% de vehicles que circula són vehicles pesants, i la velocitat mitjana de la via és de 58km/h.

En hora punta té una IMD de 172 vehicles. Per tant es conclou que la taxa de saturació actual és el voltant del 7% i per tant no presenta problemes de trànsit.

	Dilluns a divendres	Dissabtes	Diumenges
IMD	1.929	1.604	1.446
IMD% pesants (2012)	15,7%	11,5%	4,4%
Velocitats mitjana	58 km/h		
Vehicles hora punta	172		

Font: Informació de les estacions d'aforament del 2018 (Diputació de Barcelona)

Per poder fer una anàlisi més precisa dels volums de trànsit dins del propi nucli urbà, s'ha analitzat la mobilitat a partir d'aforaments automàtics i manuals.

AFORAMENTS AUTOMÀTICS

Durant els dies 10 i 14 de maig de 2019 s'ha realitzat un aforament de vehicles durant 24h situat al carrer Sant Bartomeu, molt proper al carrer Major. El recompte s'inicià a les 10h del



matí del divendres dia 10 de maig i finalitzà a les 8h del dimarts 14 de maig, i enregistra el volum de vehicles per cada un dels sentits.

El detall dels resultats obtinguts es mostra a l'Annex 2.

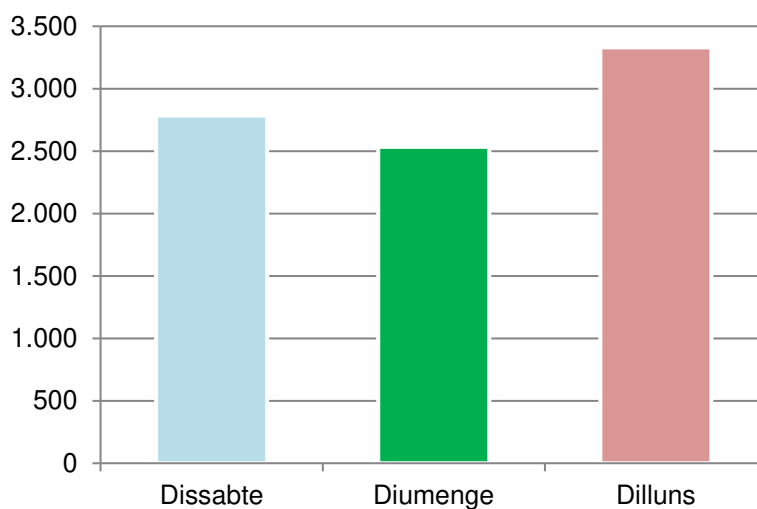
A continuació s'analitzen les dades dels tres dies complets (24h) els quals corresponen a dos dies festius (dissabte i diumenge) i un dia laborable (dilluns).



Font: EPIM estudis projectes i mobilitat

L'anàlisi mostra un volum de trànsit superior els dies laborables (entorn als 3.300 veh/dia) respecte el cap de setmana, tot i que el volum total del cap de setmana és superior als 2.500 vehicles diaris.

Figura 4.17. Volum de vehicles diaris

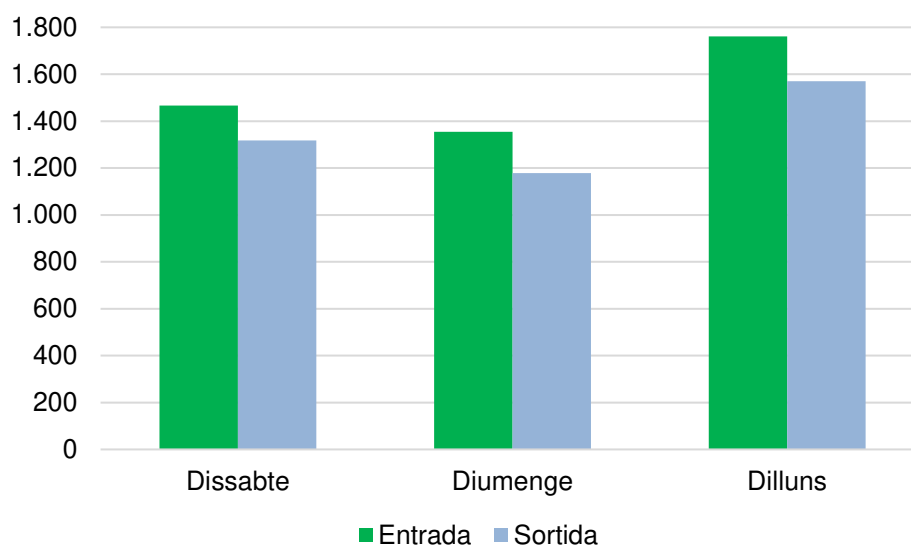


Font: Lavola

El volum de vehicles que entra al carrer Sant Bartomeu és superior al que surt durant tots els dies analitzats. Aquesta diferència representa entre un 10% i un 13% del volum total de vehicles diaris.

Es pot considerar que els desplaçaments d'entrada a Sant Bartomeu són d'entrada al nucli urbà, i en funció de l'hora, seran motivats per accedir a la llar o a la zona més comercial i d'equipaments. Mentre que els moviments de sortida majoritàriament són desplaçaments per sortir del municipi o marxar de la zona comercial i d'equipaments.

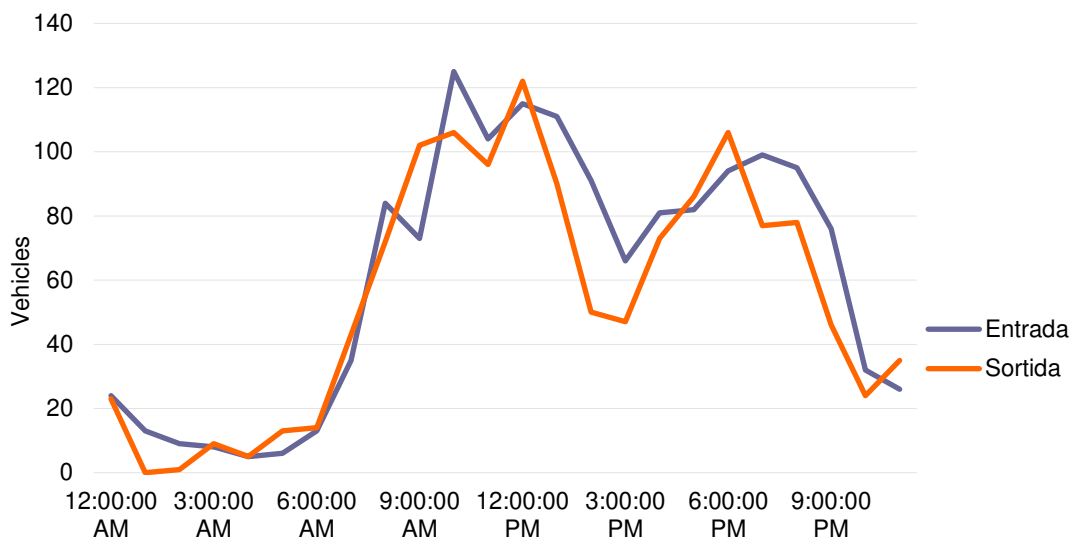
Figura 4.18. Volum de vehicles diaris d'entrada i sortida al carrer Sant Bartomeu



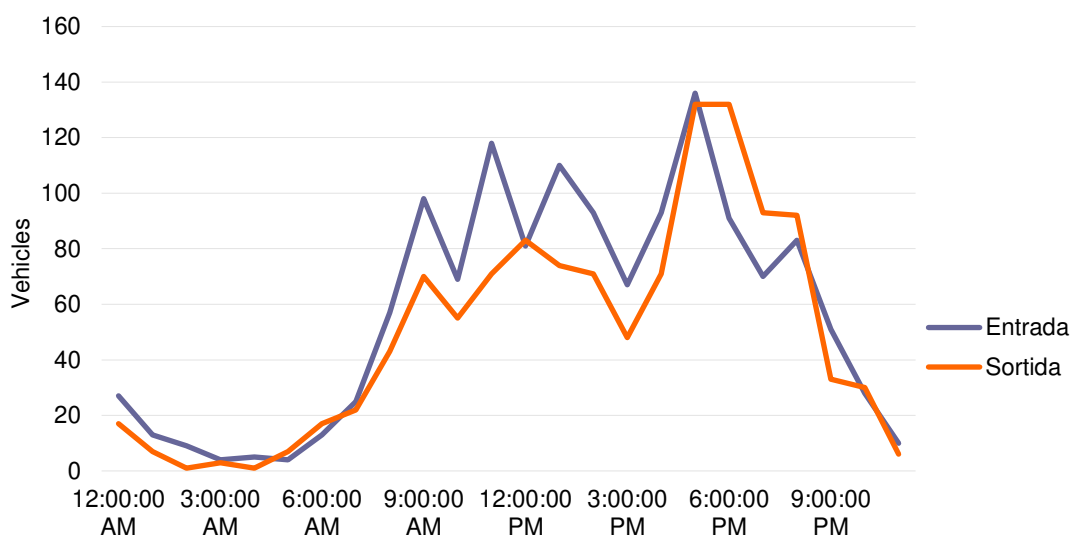
Font: Lavola

Més del 90% dels desplaçaments es produeix entre les 7h del matí i les 21h del vespre, i el volum d'entrades i sortides és força similar durant tot el dia.

Pel que fa a distribució horària del volum de trànsit durant el dissabte, s'observa una major mobilitat durant el matí amb una disminució destacada al migdia. Entre les 7h del matí i les 13h circulen 1.278 vehicles, mentre que entre les 14h i les 21h en circulen 1.247.

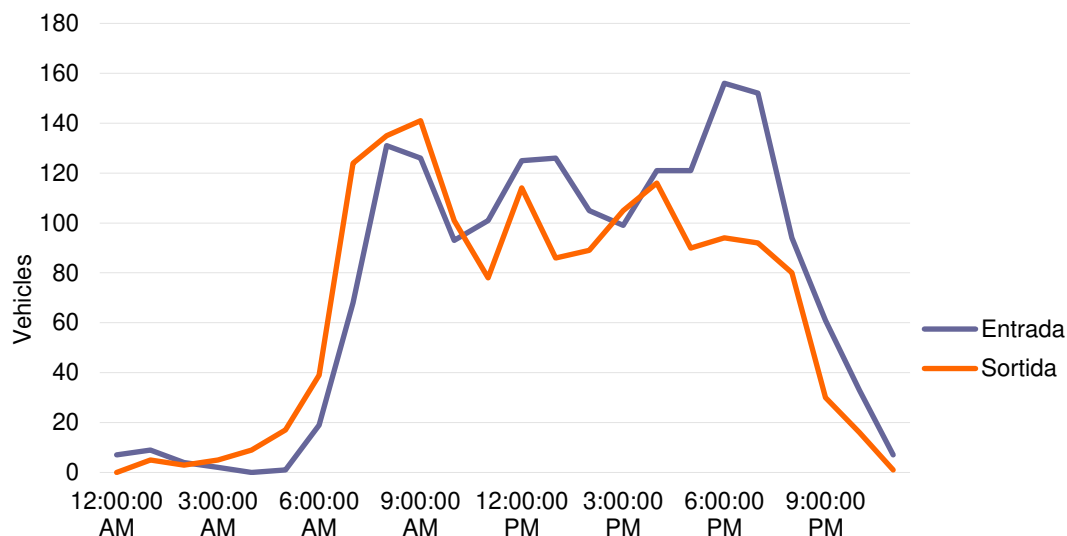
Figura 4.19. Evolució horària del trànsit al carrer Sant Bartomeu (dissabte)

Pel que fa a distribució horària del volum de trànsit durant el diumenge, s'observa una major mobilitat a la tarda, motivat per la finalització del cap de setmana. Entre les 7h del matí i les 13h circulen 976 vehicles, mentre que entre les 14h i les 21h en circulen 1.356.

Figura 4.20. Evolució horària del trànsit al carrer Sant Bartomeu (diumenge)

Finalment, el dilluns, sent dia laborable presenta una estructura més constant durant tot el dia, tot i que es mostra una major mobilitat durant les primers hores del dia (7h-9h) i a la tarda entre les 18h-19h. fet marcat per les jornades laborals. A la tarda hi ha un major nombre de vehicles que entren al carrer Sant Bartomeu. Entre les 7h del matí i les 13h circulen 1.549 vehicles, mentre que entre les 14h i les 21h en circulen 1.605.

Figura 4.21. Evolució horària del trànsit al carrer Sant Bartomeu (dilluns)

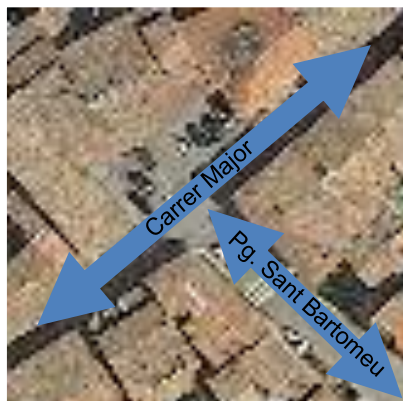


AFORAMENTS MANUAIS

Els aforaments manuals es van realitzar el passat 11 d'abril de 2019 a dos punts on es genera un volum important de desplaçaments; la cruïlla entre el carrer Major i el carrer de Sant Bartomeu i la cruïlla entre el passeig les Gorgues i el passeig del Pedró. El recompte es va basar en períodes de 30 minuts; al matí al carrer Major (8:30-12h) i a la tarda al passeig del Pedró (12:30-17h).

Les dades completes de l'aforament es mostren a l'Annex 3. A continuació es mostra el resum de les dades obtingudes:

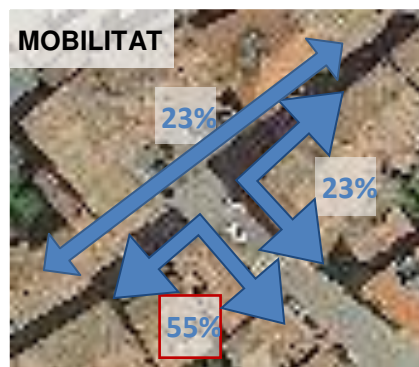
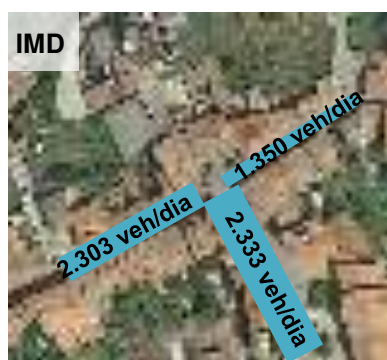
Cruïlla entre el carrer Major i el carrer de Sant Bartomeu. S'han estudiat els 6 moviments que es poden realitzar, venint pel carrer Major des de Tavertet, venint pel carrer Major des de Manlleu o venint pel carrer de Sant Bartomeu. La imatge següent mostra els moviments que s'han estudiat.



El recompte es va realitzar durant 4 períodes de 30 minuts cada un entre les 8h i les 12h. Durant aquest període es va enregistrar un total de 399 desplaçaments, majoritàriament a peu.

Els resultats obtinguts, extrapolant l'anàlisi a dades diàries, és el següent:

- **2.993 desplaçaments diaris transcorren per aquesta cruïlla;** establint que de 20h a 8h hi ha una quarta part de la mobilitat diürna
- El carrer St. Bartomeu és el tram amb major volum de trànsit (2.333 veh/dia)
- El punt amb major mobilitat és la cantonada oest del carrer Major i el carrer de Sant Bartomeu. S'enregistren 1.643 desplaçaments diaris; el 55% del total
- El 96% dels desplaçaments són vehicles lleugers



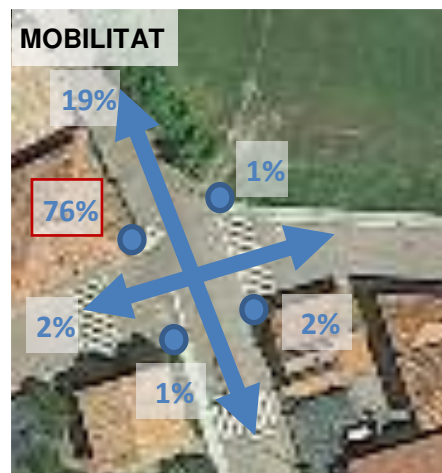
Cruïlla entre el passeig les Gorgues i el passeig del Pedró. S'han estudiat els 12 moviments que es poden realitzar, venint pel passeig les Gorgues des del nucli urbà i cap al nucli urbà, venint pel carrer del Nord o venint pel passeig del Pedró. La imatge següent mostra els moviments que s'han estudiat.



El recompte es va realitzar durant 4 períodes de 30 minuts cada un entre les 12:30h i les 17h. Durant aquest període es va enregistrar un total de 264 desplaçaments, majoritàriament a peu.

Els resultats obtinguts, extrapolant l'anàlisi a dades diàries, és el següent:

- **1.980 desplaçaments diaris transcorren per aquesta cruïlla;** establint que de 20h a 8h transcorre una quarta part de la mobilitat diürna
- El tram nord del pg. les Gorgues és el tram amb major volum de transit (1.898 veh/dia)
- El punt amb major mobilitat és la cantonada oest del pg. les Gorgues i el pg. del Pedró. S'enregistren 1.500 desplaçaments diaris; el 76% del total
- El 96% dels desplaçaments són vehicles lleugers



4.6 DEMANDA D'APARCAMENT

En relació a la demanda d'aparcament cal diferenciar entre la demanda dels:

- Veïns (accés a l'habitatge)
- D'accés als establiments comercials, serveis i equipaments

En analitzar el comportament de la demanda d'aparcament cal destacar que en tots els casos s'observa un comportament comú dels usuaris basat a prioritzar les distàncies curtes a l'hora d'escollir l'aparcament. D'aquesta manera, es valora la comoditat i proximitat d'aparcament en destí ("aparcament a la porta"). Això fa que en punts concrets de la via pública es registren problemes de capacitat; que en alguns casos es tradueix fins i tot en problemes d'aparcament il·legal.

Demanda d'aparcament veïnal

El parc mòbil de l'Esquirol està format per un total de 2.091 vehicles (IDESCAT, 2017), dels quals 1.258 són turismes (60%). La demanda d'aparcament d'aquests vehicles es concentra principalment fora de la via pública. Tot i això, s'observa com durant el dia, segurament per comoditat i per la tipologia dels carrers, a les zones més residencials es fa ús de l'aparcament en calçada.

Demanda d'aparcament d'accés als establiments comercials, serveis i equipaments

La demanda d'aparcament associada a l'activitat comercial coincideix amb la ubicació dels establiments comercials, serveis i equipaments; concretament entorn de l'Ajuntament, al carrer Major i al voltant de l'escola i el Pavelló Municipal. La majoria d'aquests aparcaments són regulats, però sense cap tipus de tarificació.

Per l'anàlisi de la demanda d'aparcament a les zones amb major aflluència i oferta d'aparcament regulat, s'ha realitzat treball de camp, analitzant la rotació d'aparcament durant un dia feiner, tant de les places regulades com de l'aparcament il·legal, al centre urbà de l'Esquirol. El treball de camp es va realitzar el passat 11 d'abril de 2019 fent un recompte cada hora durant 8 hores entre les 9h i les 16:30h de la tarda.

A continuació es mostra l'àmbit on s'ha fet l'estudi de rotació de l'aparcament.



Figura 4.22. Àmbit d'anàlisi de la rotació d'aparcament durant un dia feiner

Font: Lavola

S'han comptabilitzat 107 places d'aparcament, de les quals 97 són regulades i 10 no ho són. Del total de places regulades, s'han identificat 4 punts de càrrega i descàrrega amb capacitat per a 9 vehicles, a més a més de dues places reservades per a persones amb mobilitat reduïda.

Els punts on s'ha observat una major ocupació d'aparcament a la via pública és entorn de l'Ajuntament i al carrer de Sant Bartomeu. Tots els espais amb aparcament regulat, i sense tenir en compte l'espai per a càrrega i descàrrega, es mostra un grau d'ocupació de més del 68%, a més a més de l'existència de zones d'aparcament il·legal amb una ocupació entre el 56% i el 100% durant les 8 hores d'anàlisi. De mitjana l'ocupació al carrer Sant Bartomeu és del 68% mentre que al carrer Nou és del 77%.

Al carrer Major s'han comptabilitzat 28 places d'aparcament de les quals, 7 són de càrrega i descàrrega, 1 és per a persones amb mobilitat reduïda, 4 són places d'aparcament no regulat, i 16 són places regulades. L'ocupació mitjana al carrer Major és de 54% tot i que hi ha trams on s'ha quantificat una ocupació del 88%.

Finalment el carrer de la placeta té una taxa d'ocupació mitjana del 63%.

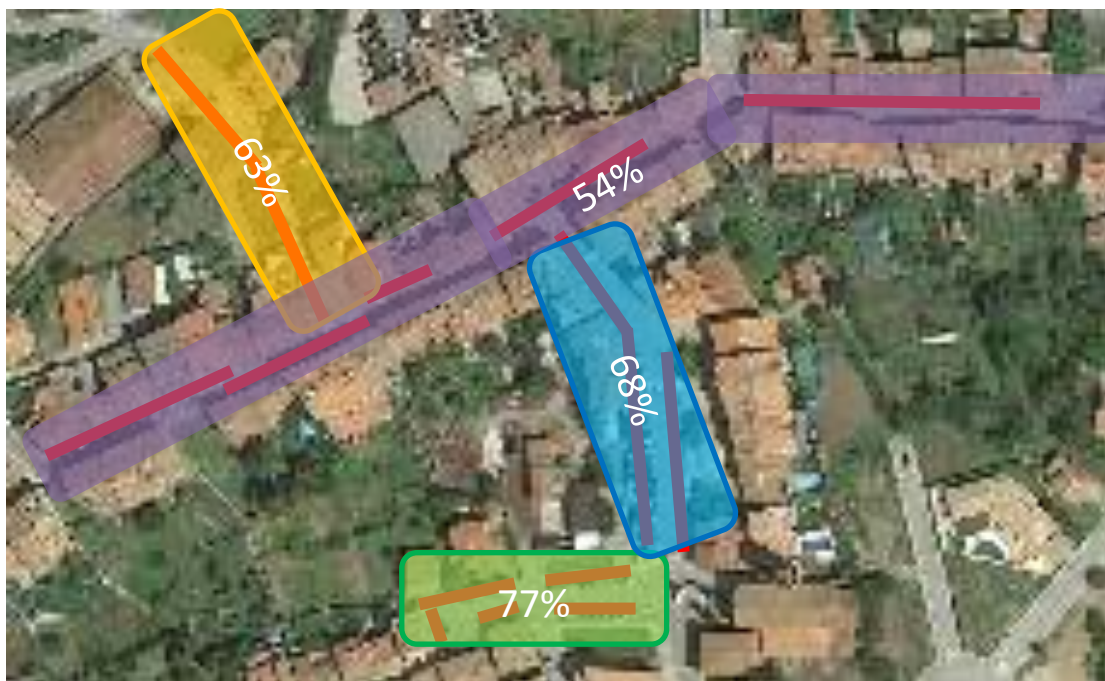
Pel que fa a la rotació de vehicles no se n'ha detectat gaire, ja que la mitjana d'ocupació de cada una de les places durant la jornada de treball de camp és de 2 cotxes per cada plaça d'aparcament. Aquesta baixa rotació mostra com es tracta d'un aparcament de llarga durada.

A continuació es mostra una taula resum de l'ocupació per cada una de les 4 zones identificades a la Figura 4.18; on destaca l'elevada ocupació a la zona del carrer Nou (92%) però també al carrer St. Bartomeu i el carrer de la Placeta (79%).

Taula 4.6. Taula resum de l'ocupació mitjana i màxima per cada una de les 4 zones

Zones	Ocupació mitjana diària	Ocupació màxima	Hores d'ocupació màxima
Zona c. Nou	77%	92%	10h i 11h
Zona c. Sant Bartomeu	68%	79%	15:30h
Zona c. Major	54%	64%	15:30h
Zona c. de la Placeta	63%	79%	16:30h

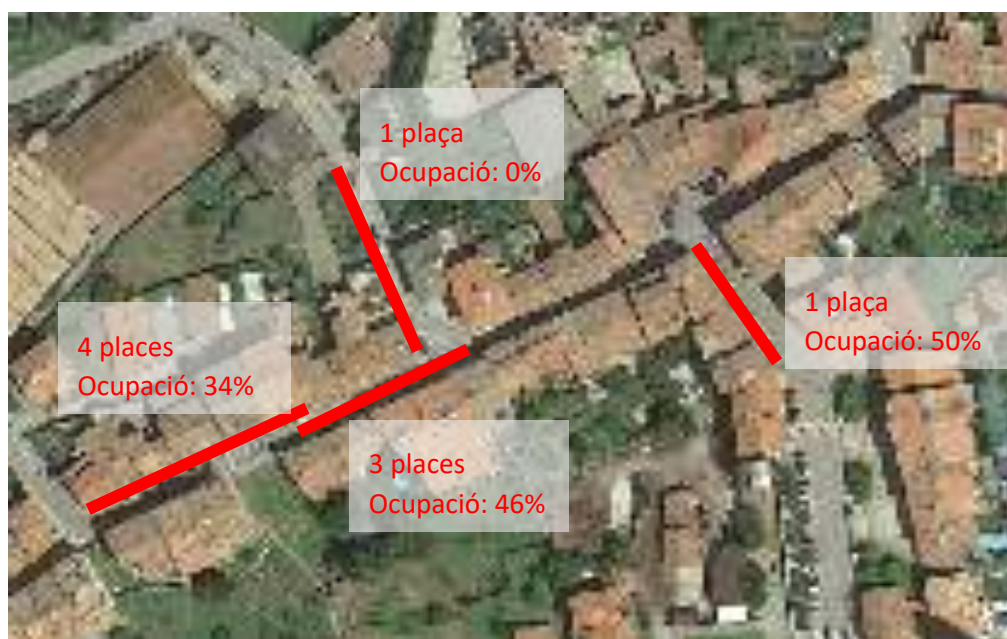
Figura 4.23. Taxa d'ocupació d'aparcament per zones (exceptuant càrrega i descàrrega)



Font: Lavola

Respecte a l'ús dels espais reservats per a càrrega i descàrrega, s'ha observat com l'ocupació ha sigut força minsca, ja que ha oscil·lat entre el 34% i el 50% d'ocupació. Tot i no estar senyalitzat, es tracta d'un espai d'estacionament breu, i s'ha detectat la presència de vehicles durant unes 3 hores.

Figura 4.24. Taxa d'ocupació d'aparcament de càrrega i descàrrega



Font: Lavola

5 CARACTERITZACIÓ DEL SISTEMA DE MOBILITAT

5.1 CARACTERITZACIÓ DEL SISTEMA ACTUAL DE MOBILITAT

5.1.1 A PEU

Els desplaçaments a peu es caracteritzen per ser bàsicament de curt recorregut, ja que les dimensions del nucli de l'Esquirol són reduïdes.

Els principals itineraris de vianants coincideixen amb el centre urbà on es concentren els principals establiments comercials i serveis, així com els vials que donen accés a l'escola i al Pavelló municipal d'esports.

La majoria de vials del nucli urbà són de tipologia calçada – vorera i l'amplada de l'espai per a vianants predominant és inferior a 1 metre. El 59% dels vials tenen voreres amb menys d'un metre d'amplada o tenen dèficit de vorera. Únicament, el 7% dels vials disposen de voreres amb amplada superior als 2 metres o plataforma única.

Pel que fa a l'encreuament de la xarxa, la presència de passos per a vianants és força elevada sobretot pels principals itineraris de vianants. Tot i això, la majoria no estan adaptats i per tant no compleixen amb les condicions d'accessibilitat establertes per a garantir el desplaçament i la seguretat de persones amb mobilitat reduïda.

5.1.2 EN BICICLETA

L'ús de la bicicleta a l'Esquirol és poc habitual. Els principals desplaçaments realitzats amb aquest mode de transport responen bàsicament a motius lúdics i d'oci amb bicicletes tot terreny (BTT).

Dins del nucli urbà el seu ús és molt escàs. Principalment els usuaris de la bicicleta utilitzen els vials que connecten amb els senders naturals. Pel que a l'eix vertebrador, la carretera C-153, l'ús és pràcticament inexistent. Tot i això, cal destacar que segons l'article 17 del Decret 344/2006 *“els itineraris per a bicicletes no es poden fer passar per carreteres de doble calçada ni per carreteres de calçada única amb una intensitat mitjana diària superior a 3.000 vehicles, llevat que se segreguin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció”*. Aquest no és el cas de la carretera C-153, amb intensitat mitjana diària superior als 3.000 vehicles i velocitats mitjanes de 60 km/h, sense mecanismes de protecció per a un ús segur de la bicicleta.

Figura 5.1. Itineraris en bicicleta



Font: Lavola

No es disposa de cap itinerari específic per a bicicletes en tot el nucli urbà ni en l'àmbit supramunicipal. Aquest fet provoca que les bicicletes hagin de circular per la calçada en convivència amb el trànsit motoritzat.

Cal destacar l'existència dels trams de zona 30 existents situats al carrer Major i carrer del Pont, els quals permeten la convivència de forma més segura amb la bicicleta. Tot i això els vials més transitats del nucli urbà enregistren IMD superiors a 1.000 vehicles/dia fet que mostra la perillositat que hi ha en la cohabitació de les bicicletes amb les modes motoritzats per aquests vials.

5.1.3 EN TRANSPORT PÚBLIC

L'oferta de transport col·lectiu de l'Esquirol està formada per:

- Línia d'autobús regular Rupit-Vic (3+4 exp./dia)
- Servei de bus escolar (dues línies)

Dins del nucli urbà de l'Esquirol es disposa de 3 punts de parada, les quals no garanteixen la cobertura a la part sud del nucli urbà amb una distància menor a 500 metres de distància.

5.1.4 EN VEHICLE MOTORITZAT PRIVAT

L'ús del vehicle privat entre la població de l'Esquirol és força elevat per la important dependència cap a fora del nucli.

Les intensitats de trànsit existents analitzades durant el treball de camp de les vies internes són reduïdes, en qualsevol cas inferiors a 100 vehicles/hora. Així doncs no es detecten problemes de capacitat de la xarxa o de saturació, tenint en compte la nova situació viària que generarà la nova variant que reduirà el trànsit de pas d'accés a Tavertet.

La connexió amb la xarxa viària externa queda garantida actualment a través de la BV-5207 (carrer Major) i la carretera de Quatre Camins que dona accés a la C-153.

5.1.5 APARCAMENT

Al centre urbà de l'Esquirol es disposa d'oferta d'aparcament regulat a la via pública el qual permet assumir la demanda generada tot i que es detecten places d'aparcament il·legal.

Es disposa de 2 bosses d'aparcament: plaça Major (entorn de l'Ajuntament) i entorn del Pavelló municipal d'esports. L'ocupació entorn de la plaça Major és molt elevada, ja que és molt centràica i propera a diversos equipaments i serveis.

La majoria de vials del nucli urbà no disposen de senyalització d'aparcament; i la majoria d'aquests carrers compta amb un cordó d'aparcament permanent.

S'han detectat carrers amb dos carrils de circulació (un per cada sentit), sense senyalització, però que degut a l'amplada del vial, un d'aquests carrils s'utilitza com aparcament. Tot i això no es dificulta ni altera el trànsit rodat.

L'estimació de places a l'espai privat equival a 1,9 places per entrada de garatge.

El balanç entre l'oferta i la demanda mostra un superàvit de 938 places. Cal tenir en compte que aquest balanç és aproximat, ja que alguns dels vehicles censats no corresponen a veïns residents al nucli sinó a habitatges disseminats. A part, l'oferta d'aparcament no regulat és un valor estimat. Tot i així, la demanda d'aparcament queda àmpliament satisfeta amb l'oferta existent al municipi.

Taula 5.1. Balanç d'aparcament residencial del nucli de l'Esquirol

		Places
Oferta	Aparcament a la via pública	1.132
	<i>Places senyalitzades a la calçada</i>	<i>155</i>
	<i>Places no regulades a la calçada</i>	<i>977</i>
	Aparcament en l'espai privat	1.064
Demanda	Parc mòbil del municipi (turismes, 2017)	1.258
Balanç residencial	Diferència oferta - demanda	+938

Font: Lavola

5.2 CARACTERITZACIÓ DEL SISTEMA FUTUR DE MOBILITAT

En aquest apartat s'analitza el sistema de mobilitat futur tenint en compte els creixements urbans i demogràfics previstos al municipi.

5.2.1 PLANEJAMENT VIGENT

Pla d'Ordenació Urbana Municipal

El planejament municipal vigent de l'Esquirol correspon al Pla d'Ordenació Urbana Municipal (POUM) aprovat l'any 2007.

A partir de l'evolució poblacional, el POUM projecta 4 escenaris poblacionals pel període 2005-2025, tots ells de signe positiu. A continuació es detalla la projecció de població marcada pel POUM.

Figura 5.2. Projecció de població dels 4 escenaris poblacionals del POUM, 2007

Any	Projecció			
	Escnari Alt (TCAA: 3%)	Escnari Tendencial (TCAA: 2,75%)	Escnari Mitjà (TCAA: 2,5%)	Escnari Baix (TCAA: 2,25%)
2000	2.088	2.088	2.088	2.088
2005	2.265	2.259	2.254	2.248
2010	2.626	2.588	2.563	2.513
2015	3.007	2.928	2.864	2.775
2020	3.402	3.272	3.162	3.026
2025	3.803	3.613	3.552	3.260

Font: Lavola a partir de dades del POUM de Santa Maria de Corcó 2007

Cal puntualitzar que amb les dades reals de 2005-2015 es confirma com la projecció contemplada al POUM, en els quatre escenaris, és més elevada que el creixement real. L'any 2005 hi havia 2.200 habitants, al 2010 n'hi havia 2.262 i al 2015 hi havia 2.150 habitants; un 22% menys que els projectats a l'escenari Baix al 2015 (2.775 habitants).

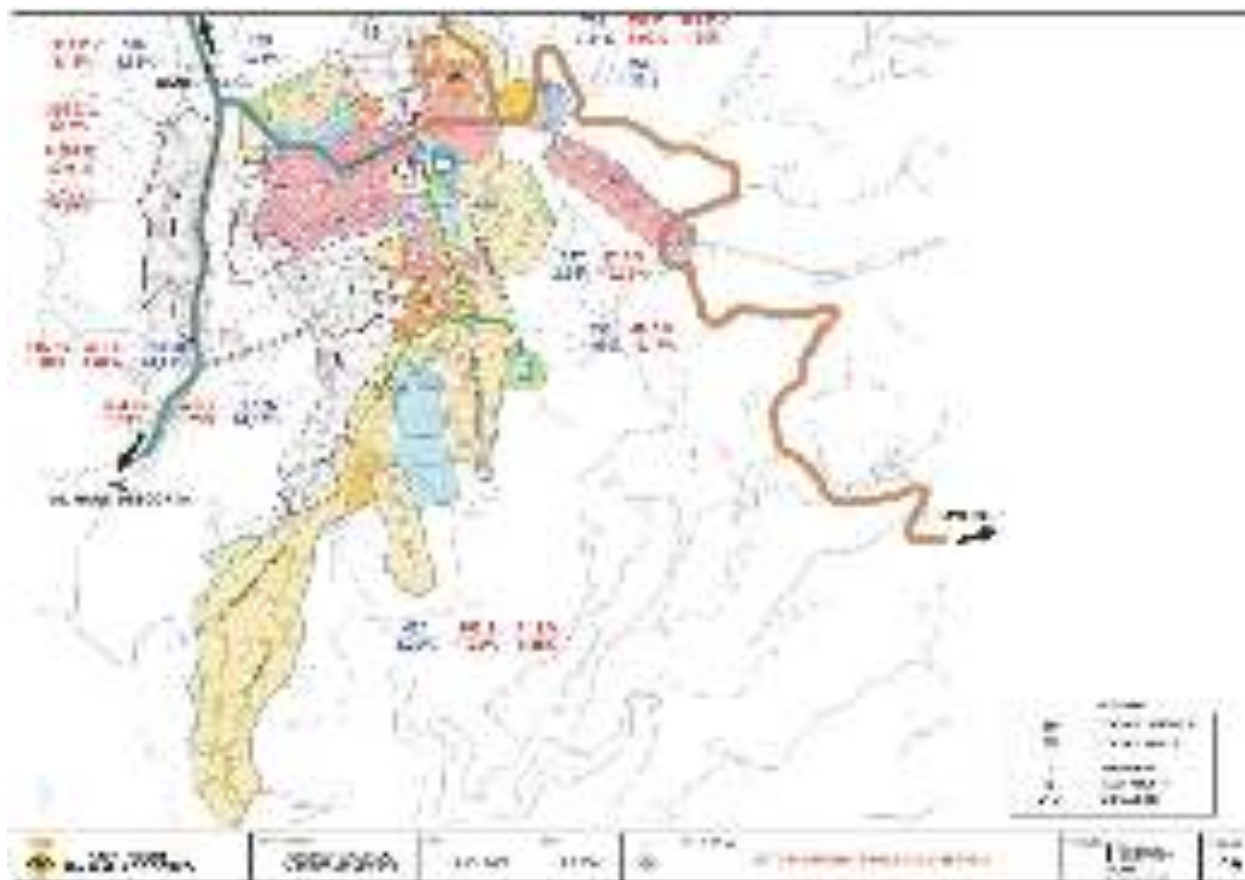
Segons els paràmetres que fixa el Decret 344/2006 la mobilitat generada pels sectors pendents de desenvolupar que preveu el POUM és de **8.211 viatges/dia generats i 28.633 viatges/dia atrets**.

Figura 5.3. Mobilitat generada contemplada a l'EAMG del POUM de Sta. Maria de Corcó 2007

MOBILITAT TOTAL	
Total de desplaçaments generats	8.314
ACTIVITATS	
Total de desplaçaments generats	1.257
Total de desplaçaments generats	2.103
Total de desplaçaments generats	1.501
Total de desplaçaments generats	3
	5.448

Font: EAMG del POUM de Santa Maria de Corcó 2007

Figura 5.4. Mobilitat generada pels diferents sectors del POUM de Santa Maria de Corcó, al nucli de l'Esquirol



Font: EAMG del POUM de Santa Maria de Corcó 2007

5.2.2 NOVES INFRASTRUCTURES

Nova variant de la BV-5207 a l'Esquirol

Projecte, actualment en construcció, de la variant que dona accés al nucli de Tavertet de les de la carretera C-153. Aquesta variant s'inicia a la intersecció actual de la carretera de quatre camins amb la C-153, i acabarà al PK 1 de l'actual BV-5207.

Tavertet és un municipi turístic amb una circulació important d'autocars i de vehicles de gran tonatge. Actualment aquests vehicles han de passar pel centre urbà de l'Esquirol. Amb aquesta actuació es permetrà l'accés a Tavertet evitant creuar pel centre urbà de l'Esquirol, i per tant facilitant la circulació d'aquests vehicles i la millora de trànsit del nucli urbà.

Segons dades publicades per l'Ajuntament de l'Esquirol (17 març del 2016) la variant permetrà reduir el trànsit pel carrer Major (362 vehicles diaris, 600 els caps de setmana i 30 camions i autocars). Alliberarà el centre urbà de l'Esquirol dels vehicles pesants que es dirigeixen cap a Tavertet i, alhora, facilitarà un accés als veïns del carrer del Pont.

Aquesta variant comptarà amb un accés per continuar entrant a l'Esquirol i un accés per als veïns del carrer del Pont abans de connectar la variant nova a la carretera antiga. Al costat de la carretera, i a petició de l'Ajuntament, s'aprofitarà per deixar-hi un camí per a vianants.

Figura 5.5. Projecte de la variant



Font: Ajuntament de l'Esquirol

Nou pont sobre el torrent de la Guàrdia

El POUM de Santa Maria de Corcó del 2007 contempla l'obertura d'un nou accés pel sud del nucli urbà de l'Esquirol. Concretament connectaria la C-153 pel sud de la benzinera (Àrea del Cabrerès) amb la prolongació del carrer Cabrera.

Nou vial pel sud del centre urbà de l'Esquirol

Nova construcció d'un vial que rodeja el centre urbà pel sud, connectant el passeig del Pedró (des de la bifurcació amb el carrer Verge de Montserrat), amb la prolongació del carrer Cabrera, el sud del Carrer Nou i carrer Major i enllaçant-lo amb el carrer Pedraforca; on hi ha l'actual accés al nucli urbà. Aquest nou vial permetria l'accés al sud del municipi (motiu residencial, però també l'escola i el Pavelló municipal) sense haver de creuar pel centre urbà, i així disminuir el trànsit rodat pel carrer Major i el passeig les Gorgues.

Figura 5.6. Xarxa de vehicles proposada pel POUM de Santa Maria de Corcó



Font: EAMG del POUM de Santa Maria de Corcó 2007

6 DIAGNOSI DE LA MOBILITAT

A continuació es valoren les diferents xarxes de mobilitat tenint en compte la relació entre oferta i demanda, tot detectant els principals punts forts o oportunitats i els punts febles o amenaces de cadascuna de les xarxes.

6.1 DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

El municipi de l'Esquirol de la comarca d'Osona està format per 4 nuclis urbans, dels quals l'Esquirol és el que concentra més població i serveis.

L'estructura demogràfica mostra una població envellida amb poca natalitat, aquest fet afecta en el comportament de la mobilitat del municipi, ja que les necessitats de desplaçar-se són menors, més curtes i acostumen a fer-se a peu. Un altre element importat és l'elevada ocupació de la població activa l'any 2018.

Cal tenir en compte que les dades disponibles referents a enquestes de mobilitat són molt antigues i no mostren una visió real de la situació actual. L'enquesta de mobilitat obligada disponible més recent és de 2001 i es considera que durant aquest període la situació econòmica i demogràfica de l'Esquirol ha canviat notablement com per considerar com a bones aquestes dades. L'Enquesta de mobilitat Quotidiana de 2006 malgrat ser més recent també es troba desfasada i només es disposa de dades del conjunt de la comarca. Referent a dades de mobilitat per raó d'estudi s'ha utilitzat l'Estadística de la mobilitat obligada per raó d'estudis no universitaris (EMOESC) i l'Estadística de la mobilitat obligada per raó d'estudis universitaris (EMOUNIV) del 2011.

6.1.1 A PEU

- Predomini de vials amb segregació de la vorera però la majoria de voreres inferiors a 2 m. Només el 2,5% dels vials disposen de vorera d'amplada superior a 2 metres i un 4,5% dels vials són de plataforma única o carrers exclusius per a vianants.
- Dèficit de passos de vianants adaptats. La majoria dels passos per a vianants existents es concentren als eixos principals del nucli urbà (carrer Major, carrer de Sant Bartomeu, pg. les Gorgues, pg. del Pedró). El 50% disposen de gual per a vianants per facilitar l'accés de persones amb mobilitat reduïda. La majoria de cruïlles del municipi no disposen de passos de vianants.
- Bona accessibilitat als principals equipaments municipals. L'ajuntament, el CAP, les escoles, el Pavelló municipal d'esports i la residència Casal de Santa Creu tenen, en general, unes bones condicions d'accessibilitat, pel que fa a l'amplada de voreres i els creuaments de les vies.
- Pendent dels carrers. El nucli urbà de l'Esquirol presenta una orografia predominant plana. Els recorreguts principals tenen un pendent inferior al 8%.



6.1.2 BICICLETA

- Inexistència d'espai reservat per a la circulació de les bicicletes. En tot el municipi no existeix cap itinerari específic per a la circulació de bicicletes. Només hi ha dos vials de zona 30 (carrer Major i carrer del Pont).
- Escassa oferta d'aparcament per a bicicletes. La dotació d'aparcament específica per a bicicletes correspon únicament a un aparcament a l'escola per a bicicletes i patinets. Tot i això, la demanda d'aquest mode de transport és força escassa.
- El pendent dels carrers no dificulta l'ús d'aquest mode. El nucli urbà de l'Esquirol compta amb una orografia plana en la vialitat interna del nucli urbà, fet que facilita l'ús d'aquest transport.

6.1.3 TRANSPORT COL·LECTIU

- Reduïda oferta de transport públic per carretera. A l'Esquirol es disposa de cobertura amb diversos serveis de transport col·lectiu regular però el nombre d'expedicions diàries ofertes és escàs.
- Cobertura territorial de quasi tot el nucli urbà amb les parades de transport públic existents. L'oferta de transport col·lectiu existent està formada per tres parades. Aquestes parades donen cobertura a pràcticament tot el nucli urbà exceptuant la zona més al sud (més enllà de l'escola i el pavelló municipal).
- Accessibilitat a les parades. Es detecten mancances en l'accessibilitat a les parades de bus existents, ja sigui per la manca de continuïtat de la vorera o per dificultats d'encreuament.
- Marquesines adaptades als criteris d'accessibilitat. Les tres parades estan formades per marquesines amb banc i paperera i informació d'horari i recorregut referent a la línia d'autobús interurbà.
- Dèficit pel que fa a la intermodalitat entre l'autobús i la línia e12 i el tren. Es considera que la intermodalitat, a Vic, entre la línia d'autobús interurbà de l'Esquirol i la línia e12 i el tren és força diversa, ja que en sentit Barcelona el temps d'espera oscil·la entre 6 i 32 minuts i en sentit contrari el temps d'espera oscil·la entre 13 i 44 minuts.

6.1.4 VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT

- Bona capacitat i nivells de servei de la xarxa viària. Les intensitats de trànsit mitjanes que suporta la xarxa viària del municipi no presenten problemes de capacitat de la xarxa o de congestió, ja que tenen una taxa actual de saturació inferior al 7%.
- Elevat trànsit rodat per la xarxa viària principal de l'Esquirol. Es detecten volums d'entre 2.000 i 3.000 vehicles diaris que transcorren pel carrer Major, el carrer de Sant Bartomeu, el pg. les Gorgues i el pg. del Pedró.
- Jerarquització del viari. La vialitat interna del nucli urbà s'estructura a partir de la carretera BV-5207 (carrer Major dins el nucli urbà) i el carrer de Sant Bartomeu, el passeig les Gorgues el passeig del Pedró.

6.1.5 APARCAMENT

- Superàvit d'aparcament. L'oferta d'aparcament existent al nucli urbà, tant a la via pública com en l'espai privat, és superior a la demanda. S'estima que el balanç residencial és de prop de 938 places (a l'espai lliure i privat). L'oferta principal es troba a la via pública.

		Places
Oferta	Aparcament a la via pública	1.132
	<i>Places senyalitzades a la calçada</i>	<i>155</i>
	<i>Places no regulades a la calçada</i>	<i>977</i>
	Aparcament en l'espai privat	1.064
Demanda	Parc mòbil del municipi (turismes, 2017)	1.258
Balanç residencial	Diferència oferta - demanda	+938

- Presència d'aparcament il·legal habitual en determinats punts. Les pautes incíviques d'aparcament són un habitual en determinats punts del municipi. Aquesta situació destaca bàsicament al carrer Nou i al carrer Major.
- Poca rotació de l'aparcament a la via pública al centre de l'Esquirol. Es detecta una rotació mitjana de dos cotxes per cada plaça d'aparcament durant un dia feiner.
- Existència de places d'aparcament per a PMR. Es disposa de 5 places d'aparcament reservat per persones amb mobilitat reduïda distribuïts pel municipi.
- Poc ús de les zones de càrrega i descàrrega. Es detecta una ocupació màxima del 50% durant un dia laborable de les zones de càrrega i descàrrega localitzades entorn al carrer Major.

7 ESTABLIMENT D'OBJECTIUS

El principal objectiu d'aquest Pla és la millora de la qualitat global del sistema de mobilitat del municipi, en especial d'aquells modes de transport més sostenibles. Els objectius que persegueix el pla s'emmarquen en els criteris que fixen els instruments legislatius i de planificació de rang superior, és a dir, la Llei de mobilitat, el Decret 344/2006 i les Directrius Nacionals de Mobilitat. Concretament, es proposen els objectius següents:

- Afavorir un repartiment modal cap als modes més sostenibles, és a dir, els mitjans no motoritzats i els mitjans de transport col·lectiu.
- Millorar les condicions de seguretat i de comoditat dels itineraris de vianants.
- Millorar les condicions de seguretat i de comoditat dels itineraris ciclistes.
- Millorar l'accessibilitat al transport col·lectiu.
- Racionalitzar l'ús del vehicle privat.
- Garantir la seguretat viària de tots els usuaris de la via pública.
- Reduir la presència de vehicles al centre urbà
- Crear un centre urbà amb més presència pels vianants i espais d'oci

8 PROPOSTES D'ACTUACIÓ

A continuació es presenta l'esquelet del pla d'actuació del Pla de mobilitat de l'Esquirol que posteriorment es desenvolupa en el document II:

Mobilitat a peu

- P1. Implementació d'un nova àrea de de plataforma única
- P2. Pla d'ordenació de la Plaça Nova
- P3. Ampliació de les voreres pels eixos i punts generadors de mobilitat
- P4. Millora del Passeig les Gorgues
- P5. Adaptació dels passos de vianants existents
- P6. Creació de nous passos de vianants
- P7. Millora del mirador del Sindicat
- P8. Realització d'estudi de camí escolar
- P9. Habilitar vial de connexió entre el carrer del Pont i el carrer Joan de Serrallonga
- P10. Actuacions a la C-153 per garantir l'accés a peu ambdós costats de la carretera

Mobilitat en bicicleta

- B1. Ampliació de la xarxa d'aparcaments per a bicicletes

Mobilitat en transport col·lectiu

- T1. Millorar d'accessibilitat a les parades
- T2. Implementació de la proposta de millora del Pla Sagalés
- T3. Transport a la demanda pel terme municipal de l'Esquirol
- T.4 Informació als usuaris del servei i als usuaris potencials
- T.5 Aprofitament de la línia de bus escolar com a línia regular

Mobilitat en vehicle privat motoritzat i seguretat viària

- V1. Creació de zones de prioritat per a vianants, zones 30.
- V2. Regulació dels sentits de circulació
- V3. Col·locació de coixins berlinesos
- V4. Obertura del carrer Osona per sota l'Ajuntament
- V5. Reubicació d'aparcament gratuït regulat



V6. Aparcaments per a càrrega i descàrrega

V7. Impost de circulació per a vehicles contaminants

Altres actuacions de promoció de modes sostenibles

A1. Campanyes per fomentar l'ús de la bicicleta

A2. Comunicar a la població les actuacions que s'executaran de l'estudi de mobilitat

DOCUMENT II. PROGRAMA D'ACTUACIONS

1 Introducció

Les propostes d'actuacions que es descriuen a continuació, tenen com a objectiu la millora de la mobilitat global del municipi. Les següents propostes d'actuacions s'agrupen jeràrquicament en les següents línies estratègiques:

- Mobilitat a peu
- Mobilitat en bicicleta
- Mobilitat en transport col·lectiu
- Mobilitat en vehicle privat motoritzat i seguretat viària
- Altres actuacions

Per a cada actuació es descriuen els següents camps d'informació:

- Títol de l'actuació
- Àmbit de l'actuació (línia estratègica a la qual pertany)
- Objectiu
- Descripció de l'actuació
- Zona d'actuació
- Documentació gràfica de referència
- Cost de l'actuació
- Fase d'execució
- Prioritat
- Autoritat responsable de portar-la a terme
- Possibles fonts de finançament

S'ha classificat l'execució de les actuacions en tres fases:

- Curt termini: entre 0 i 3 anys (2019 – 2022)
- Mig termini: entre 4 i 6 anys (2023 – 2025)
- Llarg termini: entre 6 i 12 anys (2025 – 2031)

Per altra banda, com que algunes accions depenen de la implementació del projecte del nou pont sobre el torrent de la Guàrdia o de la nova variant BV-5207 (actualment en construcció), les accions també s'han classificat en funció de si en depenen o no a partir de les següents icones:



Actuacions que no depenen de la construcció del nou pont



Actuacions que depenen de la construcció del nou pont



Actuacions que no depenen de la construcció de la nova variant BV-5207



Actuacions que depenen de la construcció de la nova variant BV-5207

El cost de les actuacions és orientatiu i s'ha calculat a partir de la base de preus de valoració d'estudis previs publicat per Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat de la Diputació de Barcelona (març de 2008). Al preu estimat per cada actuació se li ha d'afegir un 20% per a possible imprevistos.

Mobilitat a peu

P1 Implementació d'un nova àrea de plataforma única

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu



2. Objectius

Crear un centre urbà de convivència on hi hagi una clara prioritat dels vianants.

Millorar les condicions de seguretat i comoditat dels itineraris de vianants.

Afavorir un repartiment modal cap als modes més sostenibles.

Reduir els efectes ambientals derivats del transport de persones i mercaderies.

3. Descripció de l'actuació

A mitjà termini, amb l'entrada en funcionament de la nova variant de la BV-5207 a l'Esquirol (actualment en construcció), i la creació de la connexió del nou pont sobre el torrent de la Guàrdia, es planteja la transformació a plataforma única del centre urbà de l'Esquirol. Concretament es proposen transformar els següents carrers:

- Carrer Major: des del carrer Sant Martí fins al nou accés per a vianants al c/ del Pont
- Carrer Sant Bartomeu
- Carrer Nou (cruïlla amb el carrer d'Osona)
- Plaça Nova

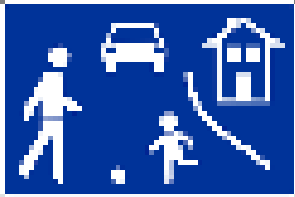
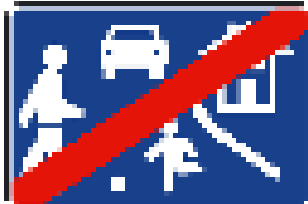
A més a més, es proposa la transformació del carrer del pont perquè també esdevingui carrer de plataforma única.

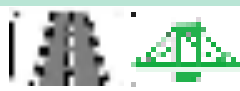
La creació de zones específiques per a vianants contribueixen a crear entorns més tranquils on els qui es desplacen a peu poden exercir el seu dret a la mobilitat, i on la mobilitat en vehicle privat a motor esdevé una alternativa més de transport.

L'actuació comporta la creació de nous espais dedicats als vianants i espais d'oci i descans, però també es tradueix amb l'eliminació de bona part de l'oferta actual d'aparcament.

Segons al Reglament General de Circulació s'estableix una velocitat màxima de 20km/h als carrers de plataforma única.

A tots els accessos a la nova zona de plataforma única caldrà identificar l'entrada o finalització de l'àmbit amb senyalització vertical (S-28 / S-29).

P1 Implementació d'un nova àrea de plataforma única		
S-28  S-29 		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Carrer Major, carrer Sant Bartomeu, carrer Nou i Plaça Nova	3.010€ de senyalització (7 S-28 i 7 S-29) No es valora el cost de la plataforma única	
5. Documentació gràfica de referència	9. Responsable	
Plànol 8a. Propostes de mobilitat a peu	Cost variable considerant els paràmetres següents: - Construcció de la plataforma (215€/m²) - Senyalització vertical d'accés a la plataforma única (215€/unitat)	
6. Fase	7. Prioritat	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Mig termini	Alta	Ajuntament de l'Esquirol Intensitats de trànsit al carrer Bartomeu Intensitats de trànsit al carrer del Pont
10. Possibles fonts de finançament		
Ajuntament, Diputació de Barcelona		

P2 Pla d'ordenació de la Plaça Nova		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat a peu		
2. Objectius		
Millorar l'espai destinat als vianants Fomentar la creació d'un centre urbà destinat als desplaçaments a peu i a l'oci		
3. Descripció de l'actuació		
Amb la nova tipologia urbana del carrer Sant Bartomeu (proposta P1) es considera una oportunitat desenvolupar un estudi per a la transformació de la Plaça Nova. El projecte que en derivi, es considera que ha de contemplar diferents aspectes: - Espai reservat a punts de descans i reunió (bancs) - Espais d'oci (parc infantil) - Espais d'aparcament per a bicicletes - Valorar la necessitat de mantenir alguna plaça d'aparcament, i d'aparcament PMR - Presència d'ombres, també als punts de descans - Bona il·luminació per garantir la seguretat en períodes d'hivern o nocturns.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Plaça Nova	Cost de la redacció del Pla	
5. Documentació gràfica de referència		
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Mig termini	Mitjana	Ajuntament de l'Esquirol
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament i Diputació de Barcelona		

P3	Ampliació de les voreres pels eixos i punts generadors de mobilitat
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat a peu 	
2. Objectius	
Millorar la seguretat dels vianants Fomentar els desplaçaments en modes no motoritzats	
3. Descripció de l'actuació	
Actualment el 43% de les voreres del nucli urbà de l'Esquirol tenen una amplada inferior a 1 metre, i el 34% de les voreres tenen una amplada que oscil·la entre 1-2 m. Es proposa estudiar la possibilitat d'ampliar les voreres a 1,8 m (o 1,5m si no és possible) tal com fixa el codi d'accessibilitat vigent (Ordre VIV/561/2010) per tal de garantir la comoditat i seguretat dels vianants. Aquesta actuació es proposa pel passeig del Pedró (entre el passeig les Gorgues i el carrer Joan Pons), el carrer Osona fins al carrer de les Escoles i el carrer Sant Martí. Aquests són els carrers que enregistren un major volum de desplaçaments diaris en modes no motoritzats i no es contemplen esdevenir plataforma única. Al carrer Sant Martí s'hi ubica una de les 3 parades d'autobús. Es proposa ampliar una de les dues voreres del carrer per assolir una amplada mínima d'1,8 m d'amplada. D'aquesta manera es garantirà la mobilitat segura de vianants entre la parada d'autobús i la futura zona peatonal del carrer Major. En el cas del Passeig del Pedró, es proposa dotar la vorera est (del costat de l'escola) amb una amplada d'1,8 m, per tal de donar continuïtat a la zona condicionada d'accés a l'escola Cabrerès. La modificació de la vorera es proposa que es realitzi en el tram entre l'escola El Cabrerès i el passeig de les Gorgues. Amb aquesta actuació es permet mantenir un cordó d'aparcament. Pel que fa al carrer Osona es proposa eixamplar la vorera garantint una amplada 1,8 m al costat est (més proper al passeig les Gorgues) i reservant una amplada de 3,5 m de calçada. Es proposa que amb l'espai restant de secció es destini a vianant, tot respectant les places PMR que hi ha actualment. Aquesta actuació comporta la conversió del carrer Osona en carrer d'un únic sentit (direcció les escoles) i per tant és una actuació que es proposa desenvolupar d'acord amb les següents actuacions: • P4. Millora del Passeig les Gorges • V4. Obertura del carrer Osona per sota l'Ajuntament	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)

P3 Ampliació de les voreres pels eixos i punts generadors de mobilitat		
Passeig del Pedró i carrer Osona		Cost variable considerant els paràmetres següents:
5. Documentació gràfica de referència		- Construcció de voreres (considerant la part proporcional de treballs necessaris, com per exemple: capa de rodadura de la calçada, etc..) (175€/m ²)
Plànol 8a. Propostes de mobilitat a peu		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Ajuntament de l'Esquirol
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament i Diputació de Barcelona		% de voreres accessibles (1,8m)

P4 Millora del Passeig les Gorgues	
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat a peu	
2. Objectius	
Donar prioritat als vianants i convertir el carrer en una via estructural pels vianants. Afavorir un repartiment modal cap als modes més sostenibles Millorar les condicions de seguretat i de comoditat dels itineraris de vianants Garantir l'accés a peu als diferents serveis i equipaments del passeig les Gorgues (Ajuntament, CAP, residència, equipaments turístics)	
3. Descripció de l'actuació	
El passeig les Gorgues és un carrer de doble sentit de circulació amb un cordó d'aparcament (no regulat). Es tracta d'un eix principal que connecta el nucli urbà amb la zona més residencial del municipi, amb l'escola i el pavelló municipal d'esports. Per tant, esdevé un eix important de mobilitat. El tram de carrer que es proposa modificar s'inicia a la plaça Nova i finalitza a l'encreuament amb el passeig del Pedró. En aquest tram l'amplada de secció oscil·la entre els 7 i els 10 metres d'amplada. Es proposa convertir el tram de carrer en qüestió amb un carrer d'un únic carril de circulació amb voreres amples que garanteixin la seguretat dels vianants. Es proposa reservar una amplada de 3,5 metres destinada als vehicles motoritzats, i la resta de superfície destinar-la pels vianants. D'aquesta manera es garanteix que una de les dues voreres tingui una amplada mínima d'1,8 m amplada mínima lliure de pas que fixa el codi d'accessibilitat vigent (Ordre VIV/561/2010) per garantir la comoditat i la seguretat dels vianants. Amb aquesta modificació es preveu l'eliminació del cordó de l'aparcament del carrer les Gorgues (vegeu proposta V5), el qual compte actualment amb unes 24 places aproximadament. Amb un creixement de l'amplada de voreres, es proposa contemplar la presència d'arbres per tal de millorar la qualitat ambiental, així com crear un passeig ombrívol important per la salut, sobretot durant els mesos de fortes calors. A l'inici del carrer actualment s'hi localitza la parada d'autobús de l'Ajuntament. Es considera que amb l'ampliació de les voreres, i la secció del tram de carrer, es pot mantenir la parada i reservar un espai per l'estacionament de l'autobús sense interrompre la circulació del vehicle privat.	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Passeig les Gorgues	Per avaluar el cost cal un estudi

P4 Millora del Passeig les Gorgues		
5. Documentació gràfica de referència		d'urbanització específic. Tot i així, es consideren certs costos unitaris:
Plànol 8a. Propostes de mobilitat a peu		- Construcció de voreres (175€/m ²)
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Mig termini	Mitjana	Ajuntament de l'Esquirol
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament i Diputació de Barcelona		% de voreres accessibles (1,8m o 1,5m) Intensitat de trànsit del carrer les Gorgues

P5 Adaptació dels passos de vianants existents		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat a peu		
2. Objectius		
Millorar la seguretat dels vianants. Adaptar la mobilitat a persones amb mobilitat reduïda. Dotar el municipi d'itineraris segurs continus		
3. Descripció de l'actuació		
Actualment el 50% dels passos de vianants existents són adaptats per a persones amb mobilitat reduïda. La majoria de passos de vianants se situen als vials més concorreguts pels vianants (carrer Major, carrer Sant Bartomeu, i passeig les Gorgues). Tot i que a mitjà termini es contempla la proposta d'una nova zona de plataforma única al centre urbà de l'Esquirol, es proposa una actuació a curt termini per adaptar els passos de vianants existents de la xarxa viària principal de vianants. Concretament es proposa adaptar 18 passos de vianants: carrer Major (4), carrer Sant Bartomeu (3), passeig les Gorgues (7), passeig del Pedró (1) i el carrer Jaume Balmes (1). D'altra banda, també es proposen adaptar els dos passos de vianants de la carretera de Tavertet propers a la parada d'autobús del carrer Sant Martí. Del total de passos de vianants a adaptar 7 d'ells ja compta amb un dels dos guals del pas de vianants adaptat. Per una major seguretat dels vianants es proposa que els següents passos de vianants siguin elevats i amb senyalització vertical: - A l'inici del passeig les Gorgues (a la plaça Nova) - Al carrer Jaume Balmes amb el passeig del Pedró		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Tot el municipi	21.700€	
5. Documentació gràfica de referència	Cost variable considerant els paràmetres següents:	
Plànol 8a. Propostes de mobilitat a peu	- Construcció de guals per a vianants de vorera rebaixada, adaptats per a PMR (450€/ut) - Construcció de pas de vianants elevat i senyalització vertical (5.000€/ut)	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable

P5 Adaptació dels passos de vianants existents		
Curt termini	Alta	Ajuntament de l'Esquirol
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament i Diputació de Barcelona		% de passos de vianant adaptats

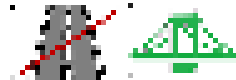
P6 Creació de nous passos de vianants		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat a peu		
2. Objectius		
Millorar la seguretat dels vianants.		
Adaptar la mobilitat a persones amb mobilitat reduïda.		
Dotar el municipi d'itineraris segurs continus		
3. Descripció de l'actuació		
Actualment la majoria d'encreuaments del nucli urbà no compten amb passos de vianants.		
Per tal de garantir la seguretat dels vianants es proposa crear nous passos de vianants adaptats per a persones amb mobilitat reduïda, a punts on actualment hi ha un focus generador de mobilitat important (parada d'autobús, equipament educatiu) o es preveu que en un futur n'hi hagi (projectes del nou vial pel sud del centre urbà de l'Esquirol).		
La proposta consta de 23 passos de vianants adaptats situats a:		
- carrer Sant Martí (2) - carrer de l'Era (1) - carrer d'Osona (11) - passeig les Gorgues (9)		
En el cas de l'encreuament entre el carrer d'Osona i el passeig del Pedró i la cruïlla entre el passeig les Gorgues i el passeig del Pedró, es proposa que el pas de vianants sigui elevat per incrementar la seguretat dels vianants.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Tot el municipi		45.700€
5. Documentació gràfica de referència		Cost variable tenint en compte els paràmetres següents:
Plànol 8a. Propostes de mobilitat a peu		- Senyalització vertical i horitzontal de pas de vianants (800€/ut) - Construcció de guals per a vianants de vorera rebaixada, adaptats per a PMR (450€/ut) - Construcció de pas de vianants elevat i senyalització vertical (5.000€/ut)
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Ajuntament de l'Esquirol

P6 Creació de nous passos de vianants	
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament i Diputació de Barcelona	% de passos de vianants adaptats Nombre de passos de vianant

P7 Millora del mirador del Sindicat		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat a peu		
2. Objectius		
Convertir el Call en un espai on afavorir el trànsit de vianants, així com zones de descans		
Millorar les condicions de seguretat		
3. Descripció de l'actuació		
El Call permet la connexió a peu entre el carrer Major i el carrer Nou, i esdevé un mirador de la plana de Vic.		
Es proposa adaptar el carrer per facilitar el desplaçament per a gent gran, així com la localització de bancs que permetin el descans, i alhora crear un mirador i punt de reunió pels veïns i veïnes de l'Esquirol.		
Per millorar les condicions de seguretat del carrer es proposa millorar-ne l'enllumenat.		
Es tracta d'un espai amb certes limitacions d'amplada, però amb el projecte de nou habitatge al solar del Sindicat, es considera una oportunitat per millorar l'àmbit.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Carrer del Call		Cost variable considerant els paràmetres següents:
5. Documentació gràfica de referència		- Instal·lació de punt d'enllumenat (2.500€/ut)
Plànol 8a. Propostes de mobilitat a peu		- Instal·lació de bancs i papereres
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Baixa	Ajuntament de l'Esquirol
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament i Diputació de Barcelona		

P8 Realització d'un estudi de camí escolar		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat a peu		
2. Objectius		
Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants Millorar la seguretat viària Promocionar modes de transport sostenibles		
3. Descripció de l'actuació		
Els camins escolars són itineraris segurs mitjançant la senyalització de les principals rutes d'accés als centres escolars perquè els nens i nenes puguin anar sols a l'escola, ja sigui a peu o en bicicleta, fomentant així una activitat física diària que ajuda a disminuir l'obesitat infantil i potenciar la seva autonomia personal. Per tal de millorar la seguretat durant els desplaçaments al centre educatiu, es proposa l'elaboració del projecte camí escolar, en el qual s'estudia la procedència dels alumnes, mitjançant enquestes als pares i mares i representants de les escoles, es proposen els possibles recorreguts i un cop acordats, es detecten els punts conflictius i es proposen les actuacions per solucionar-los. En aquests recorreguts cal pacificar el trànsit, ampliar voreres i senyalitzar, per tal que s'identifiquin visualment de forma clara, així com buscar la col·laboració dels comerços de la zona, per donar suport i seguretat als infants que utilitzin el camí.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Entorn centre escolar		4.000-5.000 €
5. Documentació gràfica de referència		
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Mitjana	Consell escolar i l'Ajuntament de l'Esquirol
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Diputació de Barcelona		Número d'alumnes que accedeixen a peu fins a l'escola

P9 Habilitar vial de connexió entre el carrer del Pont i el carrer Joan de Serrallonga		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat a peu		
2. Objectius		
Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants		
Millorar la seguretat viària		
Fomentar la connexió a peu entre el carrer del Pont i la zona de les escoles i el pavelló d'esports		
3. Descripció de l'actuació		
Els alumnes de l'escola el Cabrerès que viuen al carrer de Pont, actualment utilitzen un camí que connecta la zona del carrer del Pont amb el carrer Joan de Serrallonga. Es tracta d'un camí que no està condicionat el qual forma part d'un espai privat, però que escurça el trajecte a peu entre el carrer del Pont i la zona de l'escola i el pavelló municipal d'esports.		
Es proposa desenvolupar un pla de condicionament del vial per tal d'establir unes mínimes garanties de seguretat; com per exemple dotar el vial de punts d'il·luminació, aplanament del vial,...		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Entorn centre escolar		No es valora
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol 8a. Propostes de mobilitat a peu		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Ajuntament de l'Esquirol
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament i Diputació de Barcelona		Número d'escolars que viuen al carrer del Pont que accedeixen a peu fins a l'escola

P10 Actuacions a la C-153 per garantir l'accés a peu ambdós costats de la carretera		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat a peu		
2. Objectius		
Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants Millorar la seguretat viària Connectar ambdós costats de la C-153 pels desplaçaments a peu		
3. Descripció de l'actuació		
Amb el projecte de construcció del nou pont sobre el torrent de la Guardia, hi ha projectat un espai destinat al vianant que permet l'accés a peu fins l'actual benzinera. Donat que al costat oposat de la benzinera hi ha una zona de polígons industrials i alguns habitatges, es proposa l'estudi per desenvolupar un accés segur i paral·lel a la C-153 que garanteixi els desplaçaments de vianants. D'aquesta manera es permet garantir els desplaçaments en modes no motoritzats entre ambdós costat de la C-153 de forma segura, alhora de connectar aquest sector amb el nucli urbà. Aquest accés es contempla que pugui ser un espai exclusiu per a vianants i per a bicicletes.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
C-153 entorn a la benzinera		
5. Documentació gràfica de referència		
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Llarg termini	Alta	Titular de la infraestructura i l'Ajuntament de l'Esquirol
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament i Diputació de Barcelona		

Mobilitat en bicicleta

B1 Ampliació de la xarxa d'aparcaments per a bicicletes

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta



2. Objectius

Incrementar la dotació d'infraestructures per a la bicicleta.

3. Descripció de l'actuació

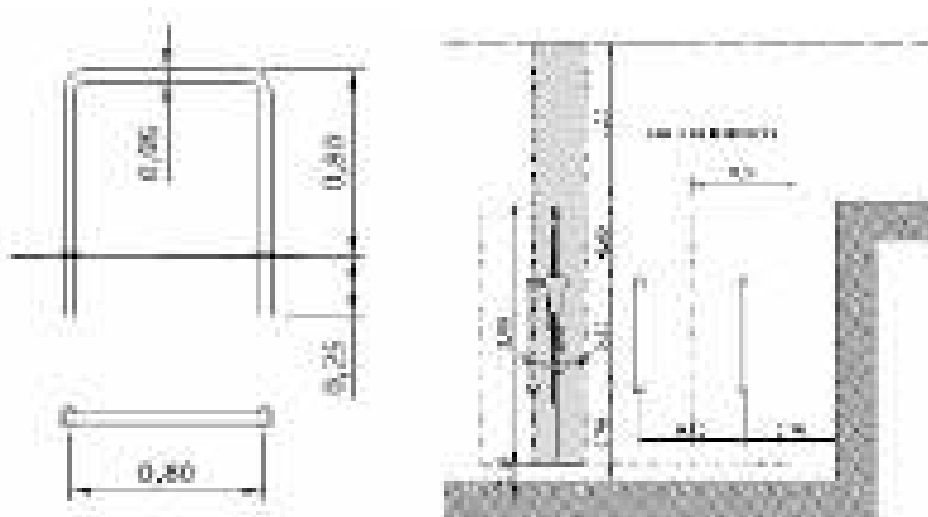
Actualment el nucli urbà de l'Esquirol té un únic punt d'aparcament per a bicicletes, situat a l'escola El Cabrerès, amb capacitat per a 24 bicicletes.

Tot i que l'ús de la bicicleta al municipi com a mode de transport quotidià és poc habitual es considera interessant incrementar els punts d'estacionament per tal de fomentar-ne l'ús, a més a més de complir amb el que estableix el Direct 344/2006 en base a la necessitat de reservar places d'aparcament en funció de l'ús del sòl, sobretot pel que fa a equipaments.

Segons la demanda actual d'aquest mode de transport, es proposa com a mínim dos nous punts d'aparcament, amb una dotació per a 4-8 bicicletes:

- zona del CAP i l'Ajuntament
- entorn al carrer Sant Bartomeu, aprofitant la nova ordenació de la plaça Nova

Dimensions bàsiques d'un aparcament amb suport del tipus "U" invertida



Font: Manual d'aparcament per a bicicletes. IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía)
Ministerio de Industria, Turismo i Comercio del Gobierno de España

B1 Ampliació de la xarxa d'aparcaments per a bicicletes

L'oferta d'aparcament podrà ser ampliada en funció de la demanda i caldrà que els futurs equipaments, serveis i zones verdes que es generin al municipi prevegin ja la dotació corresponent.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi

8. Cost (€)

230-460€ (2-4 barres u-invertida)

5. Documentació gràfica de referència

-

Cost unitari de la instal·lació d'una barra tipus U-invertida: 115€/ut

6. Fase

Curt termini

7. Prioritat

Mitjana

9. Responsable

Ajuntament de l'Esquirol

10. Possibles fonts de finançament

Diputació de Barcelona

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Nombre d'aparcaments de bicicletes

Mobilitat en transport públic

T1 Millorar d'accessibilitat a les parades			
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat en transport públic			
2. Objectius			
Millorar l'accessibilitat a les parades de l'autobús interurbà.			
Garantir la seguretat dels usuaris del transport públic			
3. Descripció de l'actuació			
Actualment el nucli urbà de l'Esquirol hi ha 3 parades d'autobús, les quals compten amb una marquesina amb banc i papereres. Tot i així, totes elles tenen una accessibilitat quantificada com a "regular" i "dolenta" segons la seguretat i l'existència de voreres segures i accessibles.			
Parada	CEIP Cabrerès	Ajuntament	Carrer Sant Martí
Accessibilitat	Regular	Regular	Dolent
Es proposa un seguit d'actuacions per tal de millorar l'accessibilitat a cada una de les parades:			
- <u>Parada CEIP Cabrerès</u>: estudiar la possibilitat d'ampliar les voreres del passeig del Pedró (entorn de la parada) perquè tinguin una amplada útil d'1,8 m (proposta P3) - <u>Parada Ajuntament</u>: instal·lar nous passos de vianants adaptats que garanteixin l'accés a la parada, principalment des del passeig les Gorgues. (proposta P5) - <u>Parada carrer Sant Martí</u>: instal·lar nous passos de vianants al carrer Sant Martí i al carrer de l'Era. A més a més d'ampliar/construir noves voreres amb amblada mínima de 1,8 m que garanteixin el desplaçament segur i continu fins a la parada (proposta P3 i P6)			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Parades d'autobús		Costos atribuïts a les propostes P3, P6 i P7	
5. Documentació gràfica de referència		Cost variable considerant els paràmetres següents:	
-		- Construcció o arranjament de la vorera, per fer-la accessible a la parada de l'autobús urbà: 140€/m² - Senyalització vertical i horitzontal de pas de vianants: 800€/ut	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	

T1 Millorar d'accessibilitat a les parades		
Curt termini	Alta	Departament de Territori i Sostenibilitat (DTES), i Ajuntament de l'Esquirol
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament		Qualificació de l'accessibilitat a les parades (bo, regular, dolent)

T2 Implementació de la proposta de millora del Pla Sagalés		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en transport públic		
2. Objectius		
Millorar el servei de l'autobús interurbà		
Incrementar el nombre d'expedicions de l'autobús i la connexió amb municipis de l'entorn		
Millorar la intermodalitat		
Incrementar els usuaris del transport públic		
3. Descripció de l'actuació		
Desenvolupar la nova proposta de Sagalés, la qual està en debat amb l'Ajuntament.		
Aquesta proposta incrementa el nombre d'expedicions i de connexions amb altres municipis de l'entorn com Roda de Ter, Manlleu, Rupit i Pruit. Alhora millora la intermodalitat (a Vic) entre les línies que donen servei a l'Esquirol i la línia d'autobús e12 i la línia de tren de Rodalies de Catalunya.		
Aquesta millora del servei d'autobús és una mesura important per incrementar els usuaris del transport públic en detriment del vehicle privat.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal de Santa Maria de Corcó		A càrrec de l'operadora Sagalés
5. Documentació gràfica de referència		
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Departament de Territori i Sostenibilitat (DTES), i Ajuntament de l'Esquirol
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Sagalés		Nombre d'usuaris de les línies d'autobús interurbà

T3 Transport a la demanda pel terme municipal de l'Esquirol		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en transport públic		
2. Objectius		
Incrementar els usuaris del transport públic		
Millorar el servei de l'autobús interurbà		
Millorar la intermodalitat		
3. Descripció de l'actuació		
El terme municipal de l'Esquirol està format per 4 nuclis urbans, els quals compten tots ells amb població disseminada. En total l'11% de la població de l'Esquirol viu en nuclis disseminats. Dels 4 nuclis urbans Sant Julià de Cabrera no té servei de transport públic regular i a Sant Martí Sescorts el nombre d'expedicions és inferiors al de Cantonigrós i l'Esquirol. Per tal millorar la mobilitat de tot el terme municipal es proposa dissenyar un transport a la demanda que permeti connectar els 4 nuclis urbans, el centre sanitari de referència EAP de Roda de Ter i, a demanda, es doni cobertura a la població disseminada. D'aquesta manera es fomenta el transport públic intern del terme municipal a l'hora de permetre la connexió amb altres línies regulars de transport per carretera de l'Esquirol i de Roda de Ter.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal de Santa Maria de Corcó		No es valora
5. Documentació gràfica de referència		
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Mig termini	Alta	Departament de Territori i Sostenibilitat (DTES), i Ajuntament de l'Esquirol
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Operadora del servei, l'Ajuntament i la Diputació de Barcelona, AMTU		Nombre d'usuaris de les línies d'autobús interurbà i a la demanda de l'Esquirol

T4 Informació als usuaris del servei i als usuaris potencials		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en transport públic		
2. Objectius		
Incrementar els usuaris del transport públic		
Garantir la informació del nou servei d'autobús a tots els habitants del municipi		
3. Descripció de l'actuació		
Segons al compliment de la proposta T2 de l'aplicació d'un nou servei de transport públic interurbà que donarà un major servei (amb més expedicions), es proposa desenvolupar un procés informatiu als usuaris del nou servei. Per tal de garantir que tots els habitants del nucli urbà estiguin informats dels nous canvis d'horari es proposen les següents actuacions: - Col·locació dels nous horaris i serveis a cada una de les parades del nucli urbà - Enviament d'un fulletó informatiu a totes les llars del terme municipal de Santa Maria de Corcó - Incorporar els horaris al web municipal - Incorpora els horaris i punts de parada en les diferents actuacions de comunicació que es facin al municipis (per exemple fires, festa major...).		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal de Santa Maria de Corcó		Costos assumits per l'operadora (Sagalés)
5. Documentació gràfica de referència		
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Departament de Territori i Sostenibilitat (DTES), l'Ajuntament de l'Esquirol i Sagalés
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Sagalés i l'Ajuntament		Nombre d'usuaris de les línies d'autobús interurbà Grau de satisfacció dels usuaris de la línia d'autobús

T5 Aprofitament de la línia de bus escolar com a línia regular		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en transport públic		
2. Objectius		
Incrementar els usuaris del transport públic		
Aprofitar els desplaçaments i les places lliures dels autobusos escolars		
3. Descripció de l'actuació		
Actualment el municipi compta amb el servei de línies de bus escolar que faciliten l'accés en transport públic a l'escola a aquella població que no viu al nucli urbà de l'Esquirol. Es proposa que la línia que connecta l'Institut Miquel Martí Pol de Roda de Ter amb Rupit, Cantonigròs, l'Esquirol i Roda de Ter segueixi efectuant el mateix recorregut i les mateixes parades però incorpori usuaris regulars que no siguin usuaris de l'escola. L'autobús escolar és un servei que actualment no omple totes les places disponibles, i per tant es permetria incrementar el servei de transport públic per altres usuaris d'arreu del territori municipal. Aquesta acció no representa cap modificació del servei actual, sinó que representa un major aprofitament dels recursos i serveis disponibles. Pel que fa al cost del transport pels usuaris que no utilitzen l'autobús com a "bus escolar" seria un cost com el transport públic ordinari.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal de Santa Maria de Corcó		No representa cap cost afegit.
5. Documentació gràfica de referència		
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Mitja	Departament de Territori i Sostenibilitat (DTES), l'Ajuntament de l'Esquirol i Sagalés
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Sagalés i l'Ajuntament		Ocupació de l'autobús escolar

Mobilitat en vehicle privat motoritzat i seguretat viària

V1 Creació de zones de prioritat per a vianants, zones 30		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en vehicle privat motoritzat i seguretat viària		
2. Objectius		
Reduir la velocitat del vehicle privat Garantir la seguretat viària de tots els usuaris de la via pública Fomentar la cohabitació entre modes motoritzats i modes no motoritzats		
3. Descripció de l'actuació		
Actualment a tota la xarxa viària del municipi està permès la circulació a 50km/h exceptuant els carrers de prioritat pel vianant i les zones 30 (carrer Major i carrer del Pont). Es proposa la transformació progressiva de la resta del viari municipal a Zona 30. Aquesta reducció de la velocitat de tots els carrers permet una major seguretat viària i pel vianant, i alhora facilita la convivència amb modes no motoritzats com la bicicleta o el patinet. L'actuació a desenvolupar es traduirà en identificar les portes d'accés en aquest gran àmbit de zona 30. Tot i que molts dels carrers són llargs i força rectes (fet que potencia incrementar la velocitat), es preveu l'aplicació de diferents mesures (propostes P1, P3, V2 i V3) que contribuiran a la reducció d'aquesta velocitat; com és el cas d'una gran àrea de plataforma única, la implementació de nous passos de vianants i de coixins berlinesos, l'ampliació de voreres o els canvis dels sentits d'alguns carrers.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Tot el municipi		Cost variable considerant els paràmetres següents:
5. Documentació gràfica de referència		- Senyalització vertical zona30 (215€/ut)
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Ajuntament de l'Esquirol
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Diputació de Barcelona		Km de xarxa viària de 30km/h

V2 Regulació dels sentits de circulació

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat motoritzat i seguretat viària



2. Objectius

Garantir la seguretat viària de tots els usuaris de la via pública

Fomentar un ús racional del vehicle privat

3. Descripció de l'actuació

Actualment la majoria dels carrers de l'Esquirol són de doble sentit de circulació i amb un cordó d'aparcament.

Amb la nova ampliació de voreres (proposta P3 i P4) i la nova zona de plataforma única (proposta P1) alguns dels carrers passaran a tenir un únic carril de circulació. Per tant es proposa un canvi de sentits de circulació d'alguns carrers per tal de contribuir a la seguretat viària i potenciar els usos de modes no motoritzats.

La implementació d'aquesta proposta va de la mà de la construcció del nou pont sobre el torrent de la Guardia i la nova variant BV-5207. Alhora el POUM preveu que amb el nou pont es construeixi un vial que permet connectar el nord i sud del nucli urbà sense haver d'entrar-hi.

Amb la modificació dels sentits de circulació, els principals itineraris d'accés i sortida del municipi es faran pel nou punt de la Guardia, fet que permetrà evitar un volum important de desplaçaments pel carrer Major. És per això que es proposa que el carrer Major esdevingui d'un sol sentit en el tram entre el carrer Sant Bartomeu i el carrer de la Placeta, i entre la carretera de Tavertet i el carrer de Sant Martí. D'aquesta manera deixa de ser un itinerari d'accés i sortida al municipi, i amb la reducció del trànsit es potencia el seu caràcter de carrer cèntric posant de relleu les activitats comercials i socials.

A continuació es mostra la proposta de modificació del sentit dels carrers:

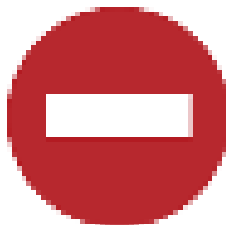
V2 Regulació dels sentits de circulació



L'actuació a desenvolupar es concreta amb la instal·lació de nova senyalització vertical: sentit obligatori (R-400a, R-400b, R-400c, R-400d), entrada prohibida (R-101), gir prohibit a la dreta o esquerra (R-302 / R-303).



R-400a



R-101



R-302

Tot i que es preveu ser una acció a desenvolupar una vegada es construeixi el nou pont sobre el torrent de la Guardia, es proposa el desenvolupament d'una primera fase la qual es pot desenvolupar independentment de la construcció del nou pont.

Es tracta de modificar el sentit dels carrers (passar de doble sentit a sentit únic) dels vials compresos entre el carrer Osona i el carrer de les Gorgues. La voluntat d'aquesta primera fase es poder crear nous carrers d'un sol sentit amb un cordó d'aparcament, el qual en un futur allotjarà l'aparcament eliminat al carrer de les Gorgues.

Es tracta del canvi de sentit dels següents vials:

V2 Regulació dels sentits de circulació

- Carrer de la Salut
- Carrer de Manlleu
- Carrer de Collsacabra
- Carrer de Cabrera
- Carrer de Bellmunt



4. Zona d'actuació

Xarxa viària

8. Cost (€)

Cost variable tenint en compte els paràmetres següents:

- Senyalització vertical (215€/ut)

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 8b. Propostes de mobilitat en vehicle privat

6. Fase

Mig termini

7. Prioritat

Mitjana

9. Responsable

Ajuntament de l'Esquirol

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Diputació de Barcelona

11. Indicador d'avaluació de la proposta

% vials de sentit únic

Intensitats de trànsit a l'interior del nucli urbà

V3 Col·locació de coixins berlinesos		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en vehicle privat motoritzat i seguretat viària		
		
2. Objectius		
Garantir la seguretat viària de tots els usuaris de la via pública		
Reducció de la velocitat dels carrers		
3. Descripció de l'actuació		
Al nucli urbà de l'Esquirol s'identifiquen alguns carrers llargs i rectes, sense obstacles. Amb la voluntat de fomentar la reducció de la velocitat i d'acord amb l'actuació V1 (Creació de zones de prioritat per a vianants, zones 30), es proposa la instal·lació de 5 coixins berlinesos o d'altres elements reductors de la velocitat; 2 al carrer d'Osona, 1 al passeig les Gorgues i 1 al carrer Joan de Serrallonga. Els coixins berlinesos representen un obstacle per la circulació viària. L'amplada d'aquests coixins permet que els vehicles de transport públic puguin circular sense patir l'efecte d'elevació, però els turismes, per l'estretor de la distància entre rodes, estan obligats a passar per la part elevada. D'aquesta manera es garanteix ser un obstacle pels vehicles privats, però no pel transport públic.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Carrer Osona, Pg. les Gorgues i carrer Joan de Serrallonga	22.000€ Cost variable considerant els paràmetres següents: - Parell de coixins berlinesos tipus Diputació de Barcelona, senyalització inclosa (5.500€/ut)	
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol 8b. Propostes de mobilitat en vehicle privat		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Mitjana	Ajuntament de l'Esquirol
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Diputació de Barcelona	Velocitat mitjana dels vials amb coixí berlinès	

V4 Obertura del carrer Osona per sota l'Ajuntament

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat motoritzat i seguretat viària



2. Objectius

Facilitar una ordenació de la circulació del vehicle privat

Potenciar la reducció del trànsit al passeig les Gorgues

3. Descripció de l'actuació

El carrer d'Osona, paral·lel al passeig les Gorgues, és actualment un carrer de doble sentit amb amplades de voreres inferiors a 1 metre. Es tracte d'un carrer que queda dividit per un tram exclusiu per a vianants que dona accés al Call de Can Formiano. El carrer d'Osona passa per sota l'Ajuntament i per tant permet la connexió amb la plaça Nova.

D'acord amb les propostes anteriors de "Millora del Passeig les Gorgues" (proposta P4), la "Creació de zones de prioritat per a vianants, zones 30" (proposta V1) i la "Regulació dels sentits de circulació" (proposta V2) es proposa obrir l'accés al vehicle privat del carrer Osona per tal de connectar els dos trams viaris i permetre la connexió en vehicle privat entre la plaça Nova i el passeig del Pedró a través del carrer d'Osona.

4. Zona d'actuació

Carrer d'Osona

8. Cost (€)

-

5. Documentació gràfica de referència

-

6. Fase

Mig termini

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament de l'Esquirol

10. Possibles fonts de finançament

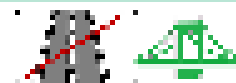
Ajuntament, Diputació de Barcelona

11. Indicador d'avaluació de la proposta

V5 Reubicació d'aparcament gratuït regulat

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat motoritzat i seguretat viària



2. Objectius

Reduir el trànsit al centre urbà

Gestionar l'oferta d'aparcament gratuït regulat

3. Descripció de l'actuació

Actualment part de la mobilitat del centre urbà, entorn de la plaça Nova es justifica per ser el punt on es concentra la majoria de serveis públics i comercials, però també per la presència de bosses d'aparcament.

Per tal de reduir els desplaçaments en vehicle privat es preveu la supressió de les places d'aparcament regulat actual al carrer Major, al carrer Sant Bartomeu i al carrer Nou. Aquesta actuació representa la pèrdua de 73 places d'aparcament regulades, ja que les places de PMR es proposa mantenir-les tot i que pot ser necessari una reubicació d'aquestes.

Alhora, amb la proposta de "Millora del Passeig les Gorgues" (P4), el cordó d'aparcament del passeig les Gorgues també desapareix.

Per donar resposta a les necessitats del vehicle privat entorn d'un àmbit generador i atractor de mobilitat (comerços i equipaments), es proposa la localització de diferents bosses d'aparcament gratuït:

Antiga fàbrica de pinsos: amb l'enderrocament de l'antiga fàbrica de pinsos es proposa la creació d'una nova bossa d'aparcament gratuït regulat que permeti l'accés a la zona més comercial i de serveis entorn del carrer Major. Es proposa una bossa amb 40-50 places d'aparcament gratuït regulat.

L'accés i sortida de l'aparcament es pot fer a través del carrer de Serramitjana o ve a través del nou vial perifèric previst al POUM que enllaça amb el nou pont sobre el torrent de la Guàrdia.

Per tal de garantir l'accés a peu dels usuaris al nucli urbà es proposa l'obertura d'un vial exclusiu per a vianants que connecti la zona d'aparcament amb el carrer Major.

Dependència amb altres propostes:

- P1. Implementació d'una nova àrea de plataforma única
- P2. Pla d'ordenació de la Plaça Nova

Plaça Nova: la plaça nova compta amb una parcel·la que està en procés de ser propietat de l'Ajuntament i on es preveu la possible ubicació d'un teatre. En base a aquest supòsit, es contempla la possibilitat de reservar un espai reduït per a l'estacionament 10-20 vehicles a la zona sud de la plaça. L'accés rodat en aquest àmbit seria a través del carrer Nou.

V5 Reubicació d'aparcament gratuït regulat

Dependència amb altres propostes:

- P2. Pla d'ordenació de la Plaça Nova
- V4. Obertura del carrer Osona per sota l'Ajuntament

Carrer del Pont: es proposa la reserva d'un espai destinat a l'aparcament per a 10-15 vehicles al sud del carrer del Pont per tal de contribuir a la reducció d'aparcament al propi carrer i així facilitar els desplaçaments i millorar la seguretat entorn a aquest carrer.

L'accés i sortida de l'aparcament es podria realitzar a través de la BV-5207, d'aquesta manera es reduiria molt el trànsit rodat del carrer del Pont.

Dependència amb altres propostes: No

Hort del Rector: l'eliminació d'unes 24 places d'aparcament al passeig les Gorgues (amb la millora del passeig les Gorgues) es preveu que es reubiquin als vials perpendiculars, els quals passant de dos carrils a un carril, permetrà l'existència de nous cordons d'aparcament (veure proposta V2). Cal tenir en compte que actualment al passeig de les Gorgues el cordó d'aparcament mai està ocupat al 100%

Tot i així, si una vegada realitzada la transformació del Passeig les Gorgues, es detecten mancances d'oferta d'aparcament es proposa la possibilitat de la ubicació d'un espai destinat a l'aparcament gratuït i regulat a l'hort del rector. En aquest cas, caldrà un procés previ d'expropiació de la parcel·la. Aquesta zona es preveu que pugui assumir entre 10-15 places d'aparcament.

L'accés i sortida de l'aparcament es podria fer des del passeig les Gorgues o bé des del carrer Joan de Serrallonga.

Dependència amb altres propostes:

- P4. Millora del Passeig les Gorgues

Per cada un dels nous aparcaments es proposar iniciar un estudi per la instal·lació de places d'aparcament reservades per a la càrrega de vehicles elèctrics, d'acord amb el que estableix Reial Decret 1053/2014.

4. Zona d'actuació

Nucli urbà

8. Cost (€)

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 8b. Propostes de mobilitat en vehicle privat

6. Fase

7. Prioritat

9. Responsable

V5 Reubicació d'aparcament gratuït regulat		
Mig termini	Alta	Ajuntament de l'Esquirol
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Diputació de Barcelona		Intensitat de trànsit del carrer Sant Bartomeu % d'ocupació de les places d'aparcament

V6 Aparcaments per a càrrega i descàrrega

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat motoritzat i seguretat viària



2. Objectius

Oferir l'aparcament necessari per a vehicles de mercaderies.

Regular una distribució urbana de mercaderies

3. Descripció de l'actuació

Actualment hi ha diversos punts d'aparcament de càrrega i descàrrega. Tot i així alguns d'ells es veuran afectats per la nova zonificació de plataforma única del nucli urbà (proposta P1).

Es proposa reubicar l'oferta existent de les places situades al carrer Major i al carrer Sant Bartomeu.

La proposta es concreta de la següent manera:

- Dues places de càrrega i descàrrega al carrer Major, entre la carretera de Tavertet i el carrer de la Placeta
- Una plaça a la plaça Major
- Mantenir la plaça, ja existent, situada a l'encreuament entre carrer Major i el carrer Sant Bartomeu

La nova localització d'aquestes places d'aparcament de càrrega i descàrrega aniran acompanyades de la senyalització vertical pertinent, on s'especifica l'horari i el temps màxim d'estacionament.

4. Zona d'actuació

Carrer Major i carrer Sant Bartomeu

8. Cost (€)

2.000€

- Senyalització vertical i horitzontal de zona de càrrega i descàrrega: 500€/parada

5. Documentació gràfica de referència

-

6. Fase

Mig termini

7. Prioritat

Mitjana

9. Responsable

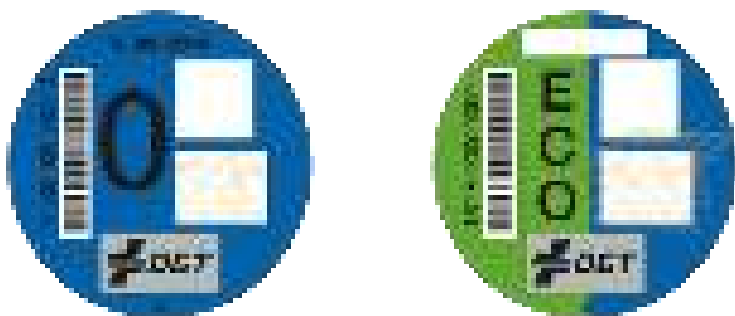
Ajuntament de l'Esquirol

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Nombre de cotxes estacionats durant un dia
Temps mitjà d'estacionament

V7 Impost de circulació per a vehicles contaminants		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en vehicle privat motoritzat i seguretat viària		
2. Objectius		
Foment del vehicles de baixes emissions		
Reducció de les emissions de gasos d'efecte hivernacle		
3. Descripció de l'actuació		
Actualment tots els vehicles estan subjectes a un impost de circulació el qual va lligat a la tipologia de cada vehicle. Es proposa estudiar la implementació d'una bonificació de la quota d'aquest impost sobre vehicles de tracció mecànica als propietaris de vehicles de tots tipus classificats com a Zero emissions o com a ECO, segons determina el registre de vehicles de la Direcció General de Trànsit.		
		
Aquesta reducció de la quota també es proposa que s'implementi per a vehicles elèctrics; vehicles que utilitzin exclusivament combustible com el biogàs, gas natural comprimit, gas liquat, metà, metanol o hidrogen; i els vehicles que utilitzin combustible benzina, amb emissions fins a 120gr/Km de CO².		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Tot el terme municipal de Santa Maria de Corcó		No hi ha cap cost afegit
5. Documentació gràfica de referència		
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Mitjana	Ajuntament de l'Esquirol

V7 Impost de circulació per a vehicles contaminants	
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament	Nombre de cotxes de baixes emissions (Etiqueta 0 i ECO) Emissions de CO₂ del municipi

V8 Pla de Desplaçaments d'Empresa

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat motoritzat i seguretat viària



2. Objectius

Transferència modal a modes de transport col·lectiu i modes no motoritzats pels desplaçaments per motius laborals

Reducció de desplaçaments en modes vehicles motoritzats per motius laborals

Reducció de les emissions de gasos d'efecte hivernacle

Reducció de l'accidentalitat

3. Descripció de l'actuació

La indústria al municipi de l'Esquirol té un pes important i dona feina al 59% de la població. En aquest cas es proposa estudiar els desplaçaments als llocs de treball per tal de fomentar el transport més sostenible mitjançant la redacció d'un Pla de Desplaçament d'Empresa (PDE).

El PDE és un conjunt d'actuacions que pretenen optimitzar la mobilitat dels treballadors i treballadores, afavorint l'ús de modes de transport alternatius al vehicle privat i racionalitzar l'ús del cotxe. Aquest pla concerneix els desplaçaments relacionats amb l'activitat laboral, o sigui tant els trajectes entre el domicili i el lloc de treball com els desplaçaments professionals dels treballadors, empreses subcontractades, col·laboradors i clients. En una primera fase, però, el PDE es pot centrar en els desplaçaments de les treballadores i treballadors.

Es proposa que aquells subjectes passius que estableixin un Pla de Mobilitat pels treballadors, gaudeixin d'una bonificació amb la presentació del corresponent Pla de Desplaçament d'Empresa que estableix el decret 152/2007 prorrogat pel Decret 203/25009 de 22 de desembre.

Es proposa que aquesta bonificació sigui equivalent al 50% del cost dels serveis acreditats en l'exercici anterior. Es considerarà com a servei les mesures aprovades en el pla (amb informe favorable de l'Ajuntament) que contribueixin a reduir el consum d'energia i emissions. La seva realització s'acreditarà mitjançant la presentació de la factura. Aquesta bonificació no podrà ser superior al 20% de la quota de l'impost sobre activitats econòmiques.

Per altre banda, l'Àrea del Transport Metropolità (ATM), dins de l'estratègia d'impulsar la mobilitat sostenible a les organització, compta amb un programa d'ajuts per a la realització de Plans de Desplaçaments d'Empresa (PDE) adreçat a persones físiques, empreses i societats mercantils de l'àmbit de l'ATM de l'àrea de Barcelona. En aquest cas, al municipi de l'Esquirol s'hi ubica una gran empresa càrnica que té entorn a 800 treballadors (*març 2019*, "El9nou.cat"), i que per tant esdevé un gran centre generador de mobilitat de la zona.

4. Zona d'actuació

8. Cost (€)

Tot el terme municipal de Santa Maria de -



V8 Pla de Desplaçaments d'Empresa		
Corcó		
5. Documentació gràfica de referència		
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Mitjà termini	Mitjana	Promotors del pla, Ajuntament de l'Esquirol
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Diputació de Barcelona, ATM		Desplaçaments per motiu laboral per modes de transport

Altres actuacions de promoció de modes sostenibles

A1 Campanyes per fomentar l'ús de la bicicleta		
1. Àmbit d'actuació		
Altres actuacions		
2. Objectius		
Potenciar l'ús de modes no motoritzats		
Mesurar i conscienciar a la població de l'impacte ambiental		
3. Descripció de l'actuació		
Es proposa realitzar diverses campanyes pel foment de la bicicleta:		
- Incentivar l'ús de la bicicleta privada amb l'increment de xarxa viària apte per la convivència cotxe-bicicleta. - Campanya informativa de les noves infraestructures per bicicleta que es vagin implementant. - Campanya per fomentar el bon ús de la bicicleta, respectant les normes de circulació i les altres persones usuàries de la via		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Tot el municipi		
5. Documentació gràfica de referència		
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Mitjana	Ajuntament de l'Esquirol
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament i Diputació de Barcelona		

A2 Comunicar a la població les actuacions que s'executaran de l'estudi de mobilitat		
1. Àmbit d'actuació		
Altres actuacions 		
2. Objectius		
Sensibilitzar la població sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura. Fer partícip a la població de les actuacions de millora del municipi Fomentar els desplaçaments amb modes no motoritzats o de transport públic		
3. Descripció de l'actuació		
Es considera rellevant que la població conegui els principals resultats, objectius i el pla d'actuació del present Pla de mobilitat, per fer-los partícips en el procés de millora de la mobilitat del municipi. Es proposa que a mesura que es vagin desenvolupant les actuacions és comuniquin a la població, previ desenvolupament, i aquelles actuacions que permeten la participació ciutadana se'n fomenti la contribució. D'aquesta manera es considera que els processos de canvi poden ser ben acollits i amb millors resultats. Per altre banda, es dona a conèixer els nous serveis per la població i/o espais destinats pels vianants.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Tot el municipi		
5. Documentació gràfica de referència		
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
1 ^a , 2 ^a i 3 ^{era}	Mitjana	Ajuntament de l'Esquirol
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament i Diputació de Barcelona		

Resum costos

ACTUACIÓ	COST				AUTORITAT RESPONSABLE
	FASE 1 (2019 – 2022)	FASE 2 (2023 – 2025)	FASE 3 (2025 – 2031)	TOTAL	
Actuació P1. Implementació d'un nova àrea de de plataforma única		Variable (3.010€ de senyalització)		Variable	Ajuntament
Actuació P2. Pla d'ordenació de la Plaça Nova		Sense valorar		Sense valorar	Ajuntament
Actuació P3. Ampliació de les voreres pels eixos i punts generadors de mobilitat	Variable			Variable	Ajuntament
Actuació P4. Millora del Passeig les Gorgues		Variable		Variable	Ajuntament
Actuació P5. Adaptació dels passos de vianants existents	21.700€			21.700€	Ajuntament
Actuació P6. Creació de nous passos de vianants	45.700€			45.700€	Ajuntament
Actuació P7. Millora del mirador del Sindicat	Variable			Variable	Ajuntament
Actuació P8. Realització d'estudi de camí escolar	4.000-5.000€			4.000-5.000€	Consell escolar Ajuntament
Actuació P9. Habilitar vial de connexió entre el carrer del Pont i el carrer Joan de Serrallonga	Sense valorar			Sense valorar	Ajuntament



ACTUACIÓ	COST				AUTORITAT RESPONSABLE
	FASE 1 (2019 – 2022)	FASE 2 (2023 – 2025)	FASE 3 (2025 – 2031)	TOTAL	
Actuació P10. Actuacions a la C-153 per garantir l'accés a peu ambdós costats de la carretera			Sense valorar	Sense valorar	Titular de la infraestructura Ajuntament
Actuació B1. Ampliació de la xarxa d'aparcaments per a bicicletes	230-460€			230-460€	Ajuntament
Actuació T1. Millorar d'accessibilitat a les parades	Sense cost afegit (cost atribuït a altres accions)			Sense cost afegit (cost atribuït a altres accions)	DTES Ajuntament
Actuació T2. Implementació de la proposta de millora del Pla Sagalés	Cost atribuït a l'operadora			Cost atribuït a l'operadora	DTES Ajuntament
Actuació T3. Transport a la demanda pel terme municipal de l'Esquirol		Sense valorar		Sense valorar	DTES Ajuntament
Actuació T4. Informació als usuaris del servei i als usuaris potencials	Cost atribuït a l'operadora			Cost atribuït a l'operadora	DTES Ajuntament Sagalés
Actuació T5. Aprofitament de la línia de bus escolar com a línia regular	Sense cost afegit			Sense cost afegit	DTES Ajuntament Sagalés
Actuació V1. Creació de zones de prioritat per a vianants, zones 30	Variable			Variable	Ajuntament

ACTUACIÓ	COST				AUTORITAT RESPONSABLE
	FASE 1 (2019 – 2022)	FASE 2 (2023 – 2025)	FASE 3 (2025 – 2031)	TOTAL	
Actuació V2. Regulació dels sentits de circulació		Variable		Variable	Ajuntament
Actuació V3. Col·locació de coixins berlinesos	22.000€			22.000€	Ajuntament
Actuació V4. Obertura del carrer Osona per sota l'Ajuntament		Sense Valorar		Sense Valorar	Ajuntament
Actuació V5. Reubicació d'aparcament gratuït regulat		Sense Valorar		Sense Valorar	Ajuntament
Actuació V6. Aparcaments per a càrrega i descàrrega		2.000€		2.000€	Ajuntament
Actuació V7. Impost de circulació per a vehicles contaminants	Sense cost afegit			Sense cost afegit	Ajuntament
Actuació V8. Pla de Desplaçaments d'Empresa		Sense Valorar		Sense Valorar	Promotors del pla Ajuntament
Actuació A1. Campanyes per fomentar l'ús de la bicicleta	Sense Valorar			Sense Valorar	Ajuntament
Actuació A2. Comunicar a la població les actuacions que s'executaran de l'estudi de mobilitat	Sense Valorar	Sense Valorar	Sense Valorar	Sense Valorar	Ajuntament
COST TOTAL	93.630€ - 94.860€	2.000€	-	95.630€ - 96.860€	

Resum de la prioritat i dels indicadors

ACTUACIÓ	PRIORITAT			INDICADORS
	BAIXA	MITJANA	ALTA	
Actuació P1. Implementació d'un nova àrea de de plataforma única				Intensitats de trànsit al carrer Bartomeu Intensitats de trànsit al carrer del Pont
Actuació P2. Pla d'ordenació de la Plaça Nova				
Actuació P3. Ampliació de les voreres pels eixos i punts generadors de mobilitat				% de voreres accessibles (1,8m o 1,5m)
Actuació P4. Millora del Passeig les Gorgues				% de voreres accessibles (1,8m o 1,5m) Intensitat de trànsit del carrer les Gorgues
Actuació P5. Adaptació dels passos de vianants existents				% de passos de vianant adaptats
Actuació P6. Creació de nous passos de vianants				% de passos de vianants adaptats Nombre de passos de vianant
Actuació P7. Millora del mirador del Sindicat				
Actuació P8. Realització d'estudi de camí escolar				Número d'alumnes que accedeixen a peu fins a l'escola
Actuació P9. Habilitar vial de connexió entre el carrer del Pont i el carrer Joan de Serrallonga				Número d'escolars que viuen al carrer del Pont que accedeixen a peu fins a l'escola

ACTUACIÓ	PRIORITAT			INDICADORS
	BAIXA	MITJANA	ALTA	
Actuació P10. Actuacions a la C-153 per garantir l'accés a peu ambdós costats de la carretera				
Actuació B1. Ampliació de la xarxa d'aparcaments per a bicicletes				Nombre d'aparcaments de bicicletes
Actuació T1. Millorar d'accessibilitat a les parades				Qualificació de l'accessibilitat a les parades (bo, regular, dolent)
Actuació T2. Implementació de la proposta de millora del Pla Sagalés				Nombre d'usuaris de les línies d'autobús interurbà
Actuació T3. Transport a la demanda pel terme municipal de l'Esquirol				Nombre d'usuaris de les línies d'autobús interurbà i a la demanda de l'Esquirol
Actuació T4. Informació als usuaris del servei i als usuaris potencials				Nombre d'usuaris de les línies d'autobús interurbà Grau de satisfacció dels usuaris de la línia d'autobús
Actuació T5. Aprofitament de la línia de bus escolar com a línia regular				Ocupació de l'autobús escolar
Actuació V1. Creació de zones de prioritat per a vianants, zones 30				Km de xarxa viària de 30km/h
Actuació V2. Regulació dels sentits de circulació				% vials de sentit únic Intensitats de trànsit a l'interior del nucli urbà
Actuació V3. Col·locació de coixins berlinesos				Velocitat mitjana dels vials amb coixí berlinès

ACTUACIÓ	PRIORITAT			INDICADORS
	BAIXA	MITJANA	ALTA	
Actuació V4. Obertura del carrer Osona per sota l'Ajuntament				
Actuació V5. Reubicació d'aparcament gratuït regulat				Intensitat de trànsit del carrer Sant Bartomeu % d'ocupació de les places d'aparcament
Actuació V6. Aparcaments per a càrrega i descàrrega				Nombre de cotxes estacionats durant un dia Temps mitjà d'estacionament
Actuació V7. Impost de circulació per a vehicles contaminants				Nombre de cotxes de baixes emissions (Etiqueta 0 i ECO) Emissions de CO ₂ del municipi
Actuació V8. Pla de Desplaçaments d'Empresa				Desplaçaments per motiu laboral per modes de transport
Actuació A1. Campanyes per fomentar l'ús de la bicicleta				
Actuació A2. Comunicar a la població les actuacions que s'executaran de l'estudi de mobilitat				

DOCUMENT III. ANNEXOS

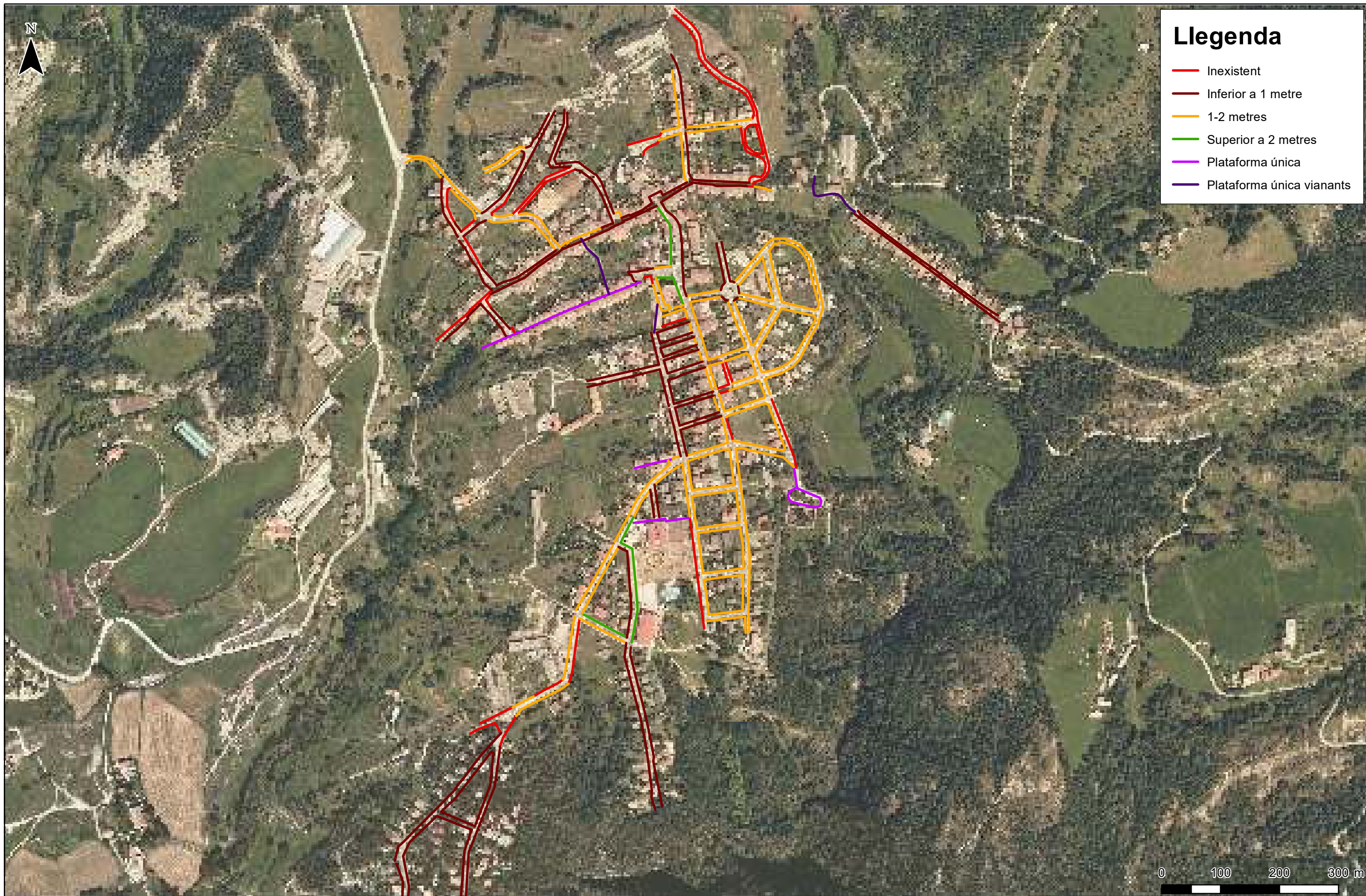
1 Plànols

LLISTAT DE MAPES

1. Centres d'atracció i generació de mobilitat
2. Classificació de les voreres segons amplada
3. Passos per a vianants
4. Oferta de transport públic existent
5. Xarxa viària interna
6. Oferta d'aparcament existent
7. Oferta de càrrega i descàrrega existent
- 8a. Proposta de mobilitat a peu
- 8b. Proposta de mobilitat en vehicle privat



- ### Llegenda
- Ajuntament
 - Educatiu
 - Esportiu
 - Centre d'Atenció Primària
 - Residència
 - Turisme
 - Benzinera
 - Activitat productiva
 - Servei funerari
 - Parada d'autobús
 - eix_comercial

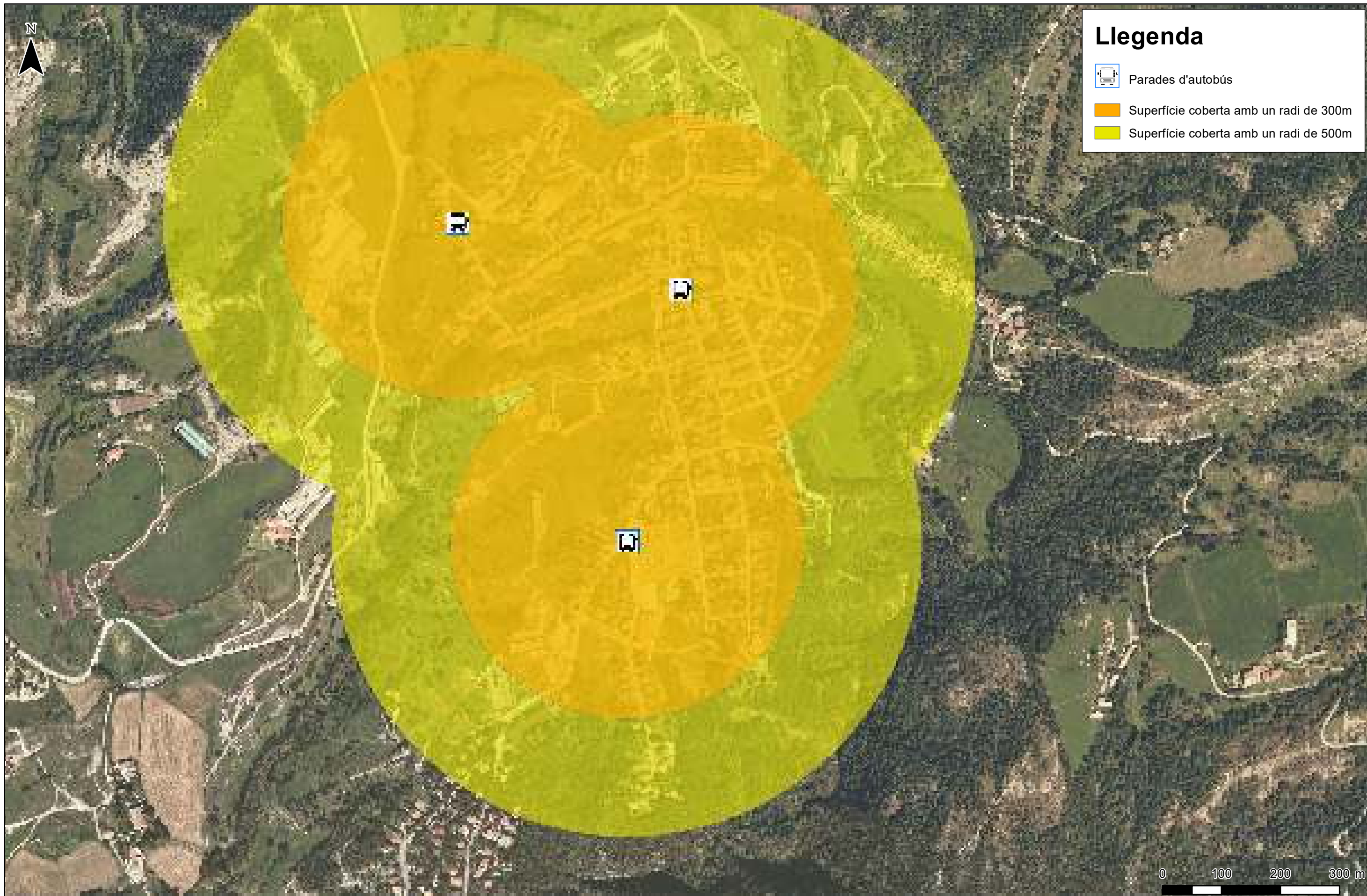


- Llegenda**
- Inexistent
 - Inferior a 1 metre
 - 1-2 metres
 - Superior a 2 metres
 - Plataforma única
 - Plataforma única vianants



Llegenda

- Pas de vianants amb guals adaptats
- Pas de vianants amb guals no adaptats



**Diputació
Barcelona** | Àrea de Territor
i Sostenibilitat



**Ajuntament
de l'Esquirol**

lavola
consultoria

Títol de l'estudi:

**ESTUDI DE MOBILITAT
DE L'ESQUIROL**

Data:

JUNY DE 2019

Escala:

A3: 1/6.000

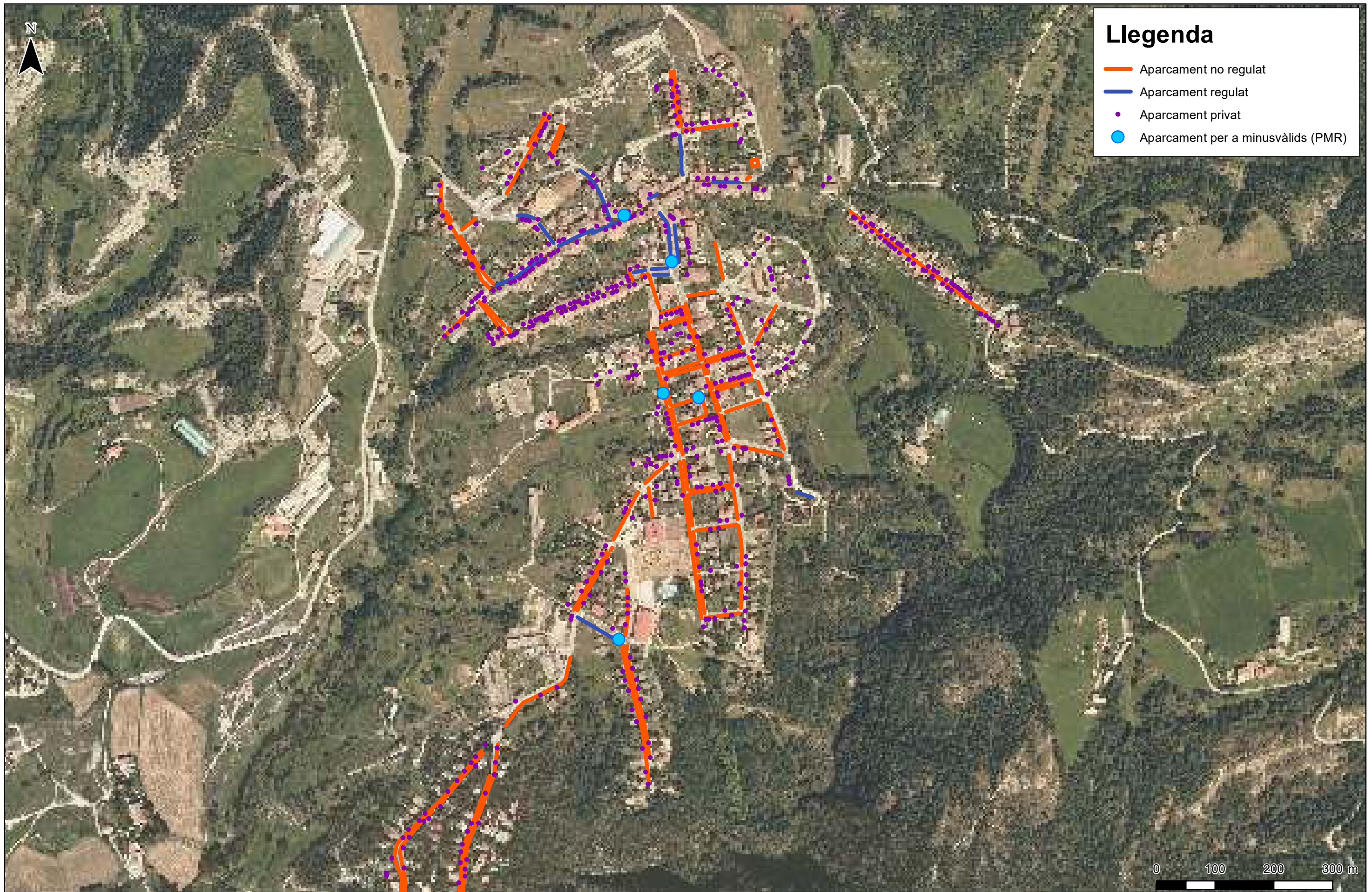
Títol del plànol:

**OFERTA DEL TRANSPORT
PÚBLIC EXISTENT**



Llegenda

— Xarxa viària interna



Llegenda

- Aparcament no regulat
- Aparcament regulat
- Aparcament privat
- Aparcament per a minusvàlids (PMR)



Diputació
Barcelona | Àrea de Territori
i Sostenibilitat



Ajuntament
de l'Esquirol

lavola
sostenibilitat

Títol de l'estudi:

ESTUDI DE MOBILITAT
DE L'ESQUIROL

Data:

JUNY DE 2019

Escala:

A3: 1/6.000

Títol del plànol:

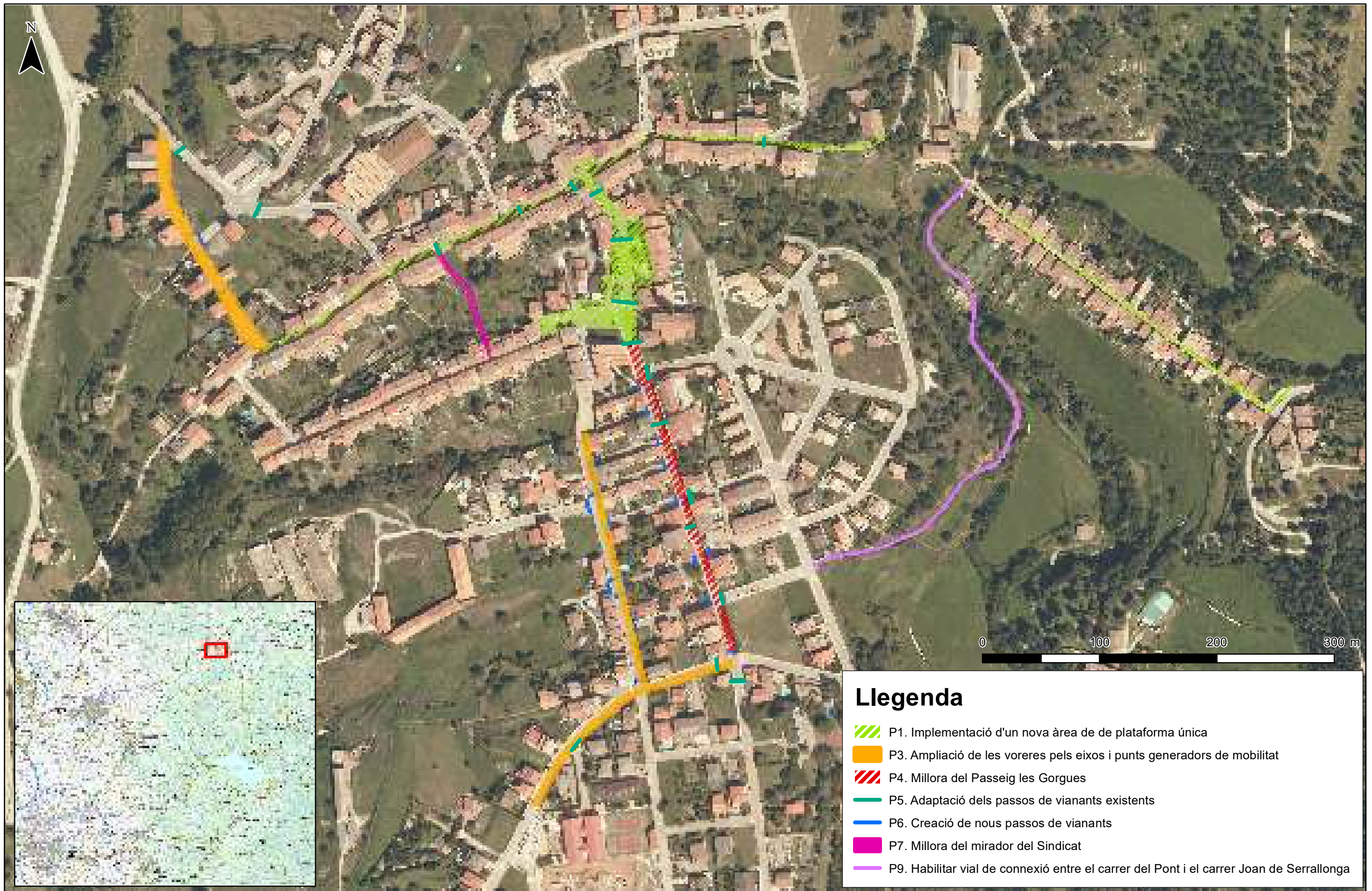
OFERTA D'APARCAMENT EXISTENT

6



Llegenda

Zones de càrrega i descàrrega



Diputació
Barcelona

Àrea de Territori
i Sostenibilitat



Ajuntament
de l'Esquirol

lavola
creativitat i sostenibilitat

Títol de l'estudi:

ESTUDI DE MOBILITAT
DE L'ESQUIROL

Data:

JUNY DE 2019

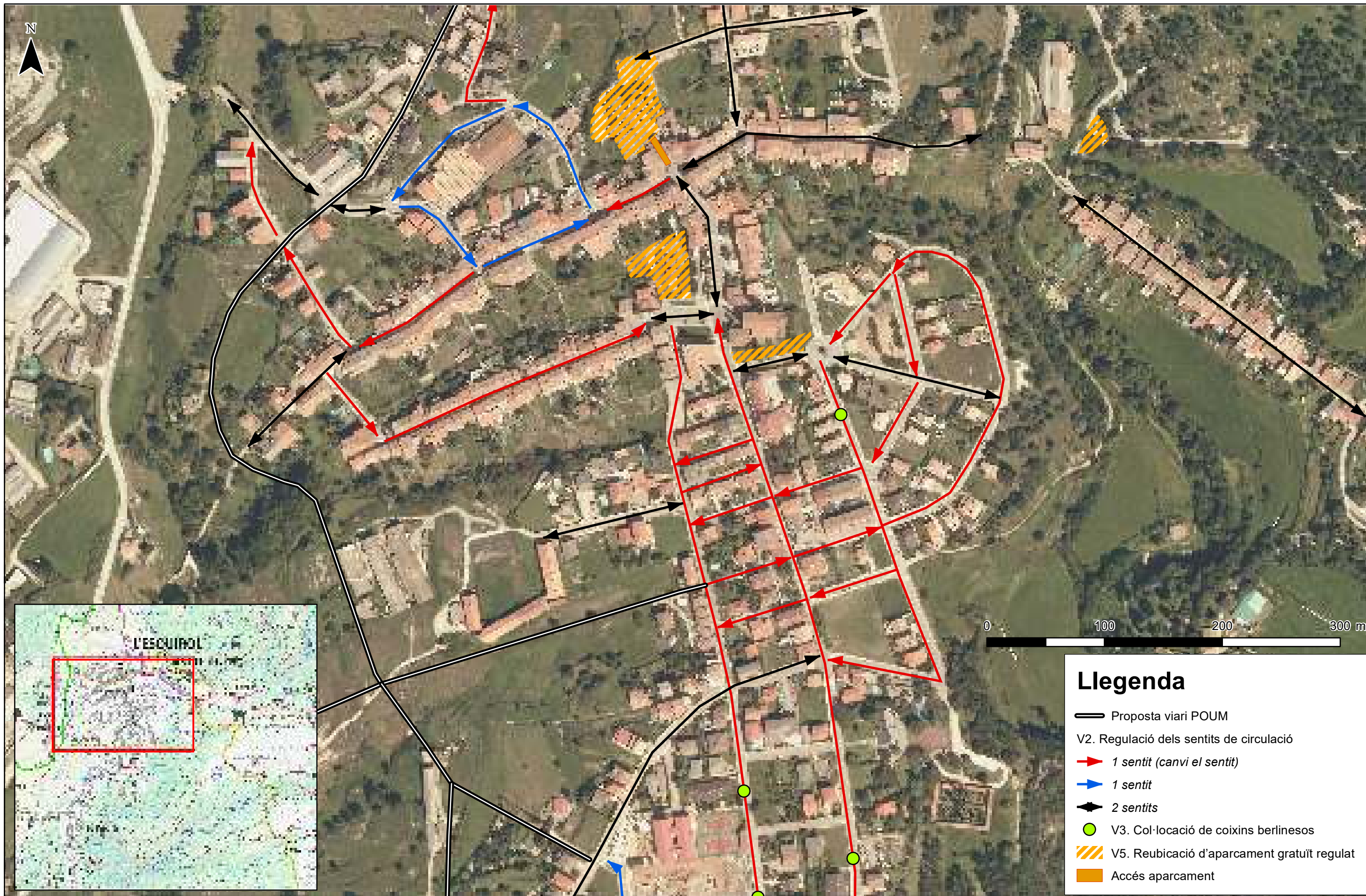
Escala:

A3: 1/3.000

Títol del plànol:

**PROPOSTES
MODES NO MOTORITZATS**

8a





Diputació
Barcelona

Àrea de Territori
i Sostenibilitat



Ajuntament
de l'Esquirol

lavola
conselleria d'urbanisme

Títol de l'estudi:

ESTUDI DE MOBILITAT
DE L'ESQUIROL

Data:

JUNY DE 2019

Escala:

A3: 1/3.000

Títol del plànol:

PROPOSTES
VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT (2)

8b

2 Resultats aforaments automàtics

**Do you have
a question?**

3 Resultats aforaments manuals

Desplaçaments en modes no motoritzats

A continuació es mostren les dades obtingudes durant el treball de camp del passat 11 d'abril de 2019.

- Cruïlla entre el carrer Major i el passeig de Sant Bartomeu. El recompte es va realitzar durant 4 períodes de 30 minuts cada un entre les 8h i les 12h. Es va enregistrar un total de 122 desplaçaments.



Taula 3.1. Resultats del recompte manual a la cruïlla del carrer Major i el pg. Sant Bartomeu

Moviments	Altres (vianants/bicicletes)	Total
A.1	17	49
A.2	32	
B.1	17	32
B.2	15	
C.1	12	41
C.2	29	
Total	122	122

- Cruïlla entre el passeig les Gorgues i el passeig del Pedró. El recompte es va realitzar durant 4 períodes de 30 minuts cada un entre les 12:30h i les 17h. Es va enregistrar un total de 33 desplaçaments



Taula 3.2. Resultats del recompte manual a la cruïlla del carrer Major i el passeig Sant Bartomeu

Moviments	Altres (vianants/bicicletes)	Total
A.1	1	6
A.2	5	
A.3	0	
B.1	4	17
B.2	0	
B.3	13	
C.1	2	5
C.2	2	
C.3	1	
D.1	0	5
D.2	3	
D.3	2	
Total	33	33

Desplaçaments en modes motoritzats

A continuació es mostren les dades obtingudes durant el treball de camp del passat 11 d'abril de 2019.

- Cruïlla entre el carrer Major i el passeig de Sant Bartomeu. El recompte es va realitzar en períodes de 30 minuts entre les 8:30 i les 12h. Es va enregistrar un total de 399 desplaçaments.



Taula 3.3. Resultats del recompte manual a la cruïlla del carrer Major i el passeig Sant Bartomeu durant 2 hores

Moviments	Vehicle lleuger	Vehicle pesant	Total
A.1	41	2	100 (25%)
A.2	57	0	
B.1	39	6	139 (35%)
B.2	91	3	
C.1	122	3	160 (40%)
C.2	35	0	
Total	385 (96,5%)	14 (3,5%)	399

- Cruïlla entre el passeig les Gorgues i el passeig del Pedró. El recompte es va realitzar en períodes de 30 minuts entre les 12:30 i les 17h. Es va enregistrar un total de 262 desplaçaments.



Taula 3.4. Resultats del recompte manual a la cruïlla del carrer Major i el passeig Sant Bartomeu durant 2 hores

Moviments	Vehicle lleuger	Vehicle pesant	Total
A.1	118	1	142 (54%)
A.2	22	0	
A.3	1	0	
B.1	3	0	85 (32%)
B.2	1	0	
B.3	80	1	
C.1	2	0	30 (11%)
C.2	28	0	
C.3	0	0	
D.1	2	0	7 (3%)
D.2	3	0	
D.3	2	0	
Total	262 (99%)	2 (1%)	264