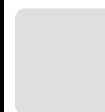


Pla de mobilitat urbana de Castellar del Vallès

Document III. Annexes Volum II



Maig de 2012



Diputació
Barcelona

Àrea de Territori i Sostenibilitat
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat



Ajuntament de
Castellar del Vallès

GRECCAT
ENGINYERIA I MEDI AMBIENT

CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona

Paloma Sánchez-Contador Escudero

Enginyera de Camins, Canals i Ports

Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Hugo Moreno Moreno

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques

Cap de la Secció de Mobilitat Local

Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Susanna Aladro Domínguez

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques

Tècnic de Mobilitat

Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Ajuntament de Castellar del Vallès

Marina Muntada Blancafort

Geògrafa

Cap del dept de Medi Ambient, Mobilitat i Protecció Civil

Imma Brualla Ortiz

Arquitecta

Cap del departament de Projectes

Esteve Font Renom

Enginyer

Cap del departament de Via Pública

Joan Alonso Casajuana

Cap de la Policia Local

Equip redactor

GRECCAT, S.L.

Xavier Irigoyen Moran

Enginyer de Camins, Canals i Ports

Eduard Casan Vendrell

Tècnic en Ciències Ambientals

Joana Rodríguez Bergadà

Ambientòloga

Antoni Alonso Soler

Ambientòleg

Jordi Horta Marraco

Tècnic en Ciències Ambientals

Jennifer Pérez Romero

Delineant projectista

ÍNDEX

DOCUMENT III. ANNEXES. VOLUM II	3
B. INFORME DE LES ENQUESTES DE MOBILITAT	5
AFORAMENTS MANUALS	45
B.1. INTRODUCCIÓ	45
B.2. RESULTATS DELS AFORAMENTS MANUALS DE VIANANTS I VEHICLES	47
C. AFORAMENTS AUTOMÀTICS.....	69
C.1. INTRODUCCIÓ	69
C.2. RESULTATS DELS AFORAMENTS AUTOMÀTICS DE LA XARXA VIÀRIA INTERURBANA	71
C.2.1. Carretera de Sabadell a Prats de Lluçanès (B-124).....	71
C.2.2. Carretera de Sentmenat a Terrassa (C-1415a)	72
C.2.3. Carretera de Sant Feliu del Racó (BV-1249).....	77
C.3. RESULTATS DELS AFORAMENTS AUTOMÀTICS DE LA XARXA VIÀRIA URBANA.....	79
C.3.1. Aforament 1. Ronda Turuguet	79
C.3.2. Aforament 2. C/ Passeig.....	80
C.3.3. Aforament 3. C/ de la Garrotxa	81
C.3.4. Aforaments 4 i 5. Ronda de Llevant.....	82
C.3.5. Aforament 6. C/ de Sabadell	83
D. REPORTATGE FOTOGRÀFIC.....	85
D.1. XARXA DE VIANANTS.....	85
D.2. XARXA DE BICICLETES	87
D.3. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC.....	88
D.4. XARXA DE VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT.....	89
D.5. MERCADERIES.....	90
D.6. SEGURETAT VIÀRIA	91
D.7. APARCAMENT	92
D.8. POLÍGONS INDUSTRIALS.....	94
E. PROCÉS DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA	95
E.1. INFORME DE LA SESSIÓ DE PRESENTACIÓ I DEBAT DE LA PREDIAGNOSI SOBRE MOBILITAT	97
E.2. PACTE PER A LA MOBILITAT DE CASTELLAR DEL VALLÈS.....	125
E.3. INFORME DE LA SESSIÓ DE DEBAT DE LES PROPOSTES DEL PMU	135

DOCUMENT III. ANNEXES. VOLUM II

B. INFORME DE LES ENQUESTES DE MOBILITAT

enquesta **Mobilitat**

PMU Castellar del Vallès



Cooperativa d'Estratègies de Transformació Comunitària Sostenible
setembre, 2010

0 | Índex



1	Introducció	3
2	Metodologia	5
3	Qui ha respost a l'enquesta	7
4	Mobilitat global. Caracterització bàsica dels desplaçaments	8
5	Valoració Mitjans de transport	13
6	Opinió ciutadana envers la mobilitat a Castellar del Vallès	20
7	Annex	23

1 | Introducció

L'Ajuntament de Castellar del Vallès es troba en plena construcció del Pla de Mobilitat que dibuixarà les directrius de creixement del municipi pels propers anys.

Una de les accions programades per a definir aquest procés és la realització d'una enquesta en la que es demana als ciutadans quina és la seva opinió sobre alguns aspectes relacionats amb la mobilitat: descripció de les pautes de desplaçament quotidianes (origen, destí, motiu, mitjà utilitzat,...); la valoració que fan respecte als principals mitjans de transport i quines haurien de ser les prioritats del Pla de Mobilitat a Castellar. Al llarg d'aquest informe anirem presentant quines són les respostes que han donat els enquestats.

En una primera fase, l'enquesta s'ha realitzat als veïns de Castellar durant el mes de Juliol de 2010. Les entrevistes s'han fet pels carrers i places del poble a tots els veïns i veïnes que volien participar. Tot i que no podem parlar d'una resposta massiva, l'acollida d'aquells que contestaren l'enquesta va ser molt bona. Els ciutadans tenen ganes de dir coses i han aprofitat la consulta per a fer-ho. Fins i tot algunes persones han agraït expressament l'oportunitat que se'ls hi ha brindat per fer sentir la seva opinió.

En una segona fase, es van distribuir les enquestes entre els alumnes del casal inscrits el mes de Setembre de 2010.

Aquest informe consta de dues parts. La primera és la presentació dels resultats. I la segona consisteix en els annexos. En ells queden reflectits els quadres del creuament de variables, que no hem volgut incorporar a l'informe per a no desviar l'atenció de l'anàlisi.

Esperem que aquest informe sigui una eina útil per a la realització del Pla de Mobilitat.

2 | Metodologia

Aquest informe és el resultat de l'anàlisi d'un qüestionari. La manera en que es va fer la recollida de dades i el nombre de qüestionaris recollits fa que els resultats que aquí es presenten no tinguin caràcter científic.

- Per una banda, la tècnica de recollida d'enquestes no va seguir criteris estrictament científics en relació a un compliment exhaustiu dels criteris de mostratge. La gran majoria de les enquestes s'han realitzat als carrers, parcs, parades d'autobús, al propi autobús,... Una part petita de la mostra s'ha obtingut a través del Casal d'estiu de Castellar, en total es van recollir 19 entrevistes autocumplimentades pel propi enquestat, però degut a criteris tècnics només s'han pogut donar per vàlides nou entrevistes.
- Per altra banda, el nombre d'enquestes recollides - 152 - no ens proporciona un nivell d'error molt baix.

Una vegada aclarit el caràcter no científic dels resultats s'ha de dir que les respostes recollides han estat molt valuoses, en dos sentits. Per una banda, ens han permès apropar-nos a l'opinió dels ciutadans de Castellar, el que ens permet fer-nos una idea bastant bona de què pensen les persones que viuen al municipi. Per altra banda, l'acollida dels enquestats ha estat molt bona, en general, s'ha respost la major part de preguntes encara que moltes vegades el temps del qüestionari fos superior al previst i s'han donat moltes idees.

El qüestionari constava de dos tipus de preguntes:

-preguntes tancades –l'enquestat ha de triar una o més opcions entre varies donades o bé valorar una sèrie d' ítems-

-opcions obertes – on l'enquestat respon lliurement allò que li sembla oportú. Tant unes com les altres, s'han analitzat quantitativament.

Al llarg de l'informe es van analitzant les respostes recollides. A més s'han realitzat creuaments de variables per a veure les convergències i divergències d'opinió dels diferents col·lectius. Amb "diferents col·lectius" ens referim a aquells definits a partir del grup d'edat, gènere, perfil d'usuari de transport públic o privat i nucli de residència.

Els quadres corresponents als creuaments de variables es poden trobar a l'annex, però els comentaris sobre aquests es troben a l'informe.

Fitxa Tècnica

	Univers	Població que resideix a Castellar del Vallès
	Zonificació Mostral	<ul style="list-style-type: none"> - S'han definit diferents zones d'enquesta: - Punts de recollida a tots els barris del municipi (enquestes al carrer) - Parades d'autobús - Recollida a través del casal d'estiu
	Tipus de Mostreig	Mostreig aleatori per barri amb mostra proporcional: Sexe- Edat*
	Mida Mostral	152 entrevistes vàlides (100% de les respostes complimentades)
	Error Mostral:	L'error mostral per al total de la mostra utilitzada és de $\pm 7,9\%$ amb un nivell de confiança de 95,5 amb el supòsit de màxima indeterminació $p=q=50$.
	Treball de Camp:	Juliol (enquestes al carrer) Setembre (enquestes casal) de 2010

* Per fer aquest càlcul s'ha agafat com a referència el total poblacional major de 18 anys que ofereix l'Idescat. Aquesta dada, correspon al 2001 on la població total de Castellar del Vallès en aquest tram d'edat és de 14.547 habitants

3 Qui ha respost A l'enquesta

A continuació es detallen les principals característiques sociodemogràfiques dels participants a l'enquesta:

			%	Freq.
	Sexe	Home	50,7	77
		Dona	49,3	75
	Edat	18 a 24	19,1	29
		25 a 34	20,4	31
		35 a 49	29,6	45
		50 a 64	19,1	29
		65+	11,8	18
	Permís conduir	Cotxe	79,6	121
		Moto	26,3	40
	Lloc on viu	Nucli i/o Eixample Antic	37,5	57
		Altres	62,5	95
	TOTAL		100	152

4 Mobilitat Global

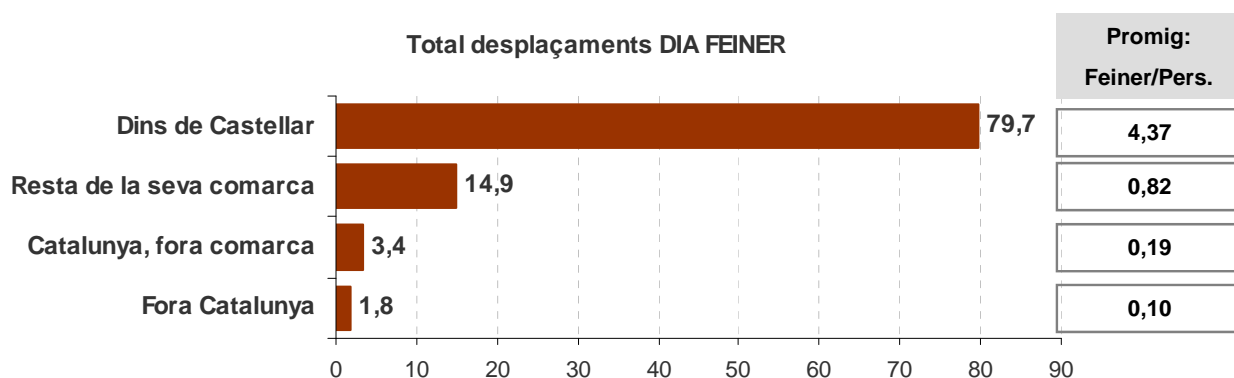
caracterització dels desplaçaments

El número de desplaçaments setmanals en dies feiners pels habitants de Castellar del Vallès, (extrapolant el total de la població del municipi*) segons els resultats obtinguts a l'enquesta és de 392.864, el que suposa 78.572 desplaçaments diaris.

De mitjana, cada habitant major de 18 anys realitza 5,4 desplaçaments en un dia feiner.

La gran majoria d'aquest desplaçaments, pràcticament 8 de cada 10 es donen dins de Castellar, el 15% a la resta de la comarca del Vallès Occidental, un 3% a una altra comarca i el 2% dels desplaçaments són fora de Catalunya.

Si ho analitzem per col·lectius, el grup de major edat (65+) es el que realitza un major número de desplaçaments dins del municipi (4,56 al dia de promig) i surt menys de Castellar (promig de 0,33 al dia). Al pol oposat trobem els homes i els joves com els grups que realitzen més desplaçaments fora de Castellar (1,08 i 1,14 de promig).



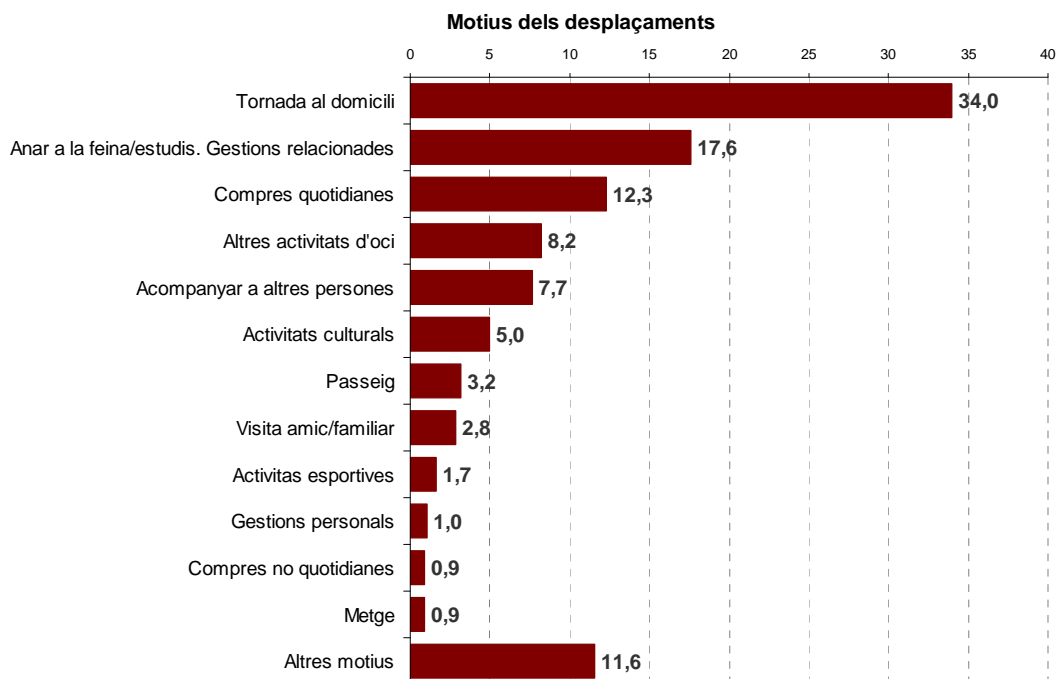
* Per fer aquest càlcul s'ha agafat com a referència el total poblacional major de 18 anys que ofereix l'Idescat. Aquesta dada, correspon al 2001 on la població total de Castellar del Vallès en aquest tram d'edat és de 14.547 habitants

En total al llarg de tot el procés d'enquestatge s'han recollit i analitzat 780 desplaçaments, el que suposa una mitjana de 5,1 per entrevistat. A continuació es detallen les principals característiques en relació al lloc d'origen, lloc de destí, moment en que es realitza, motiu del desplaçament i mitjà de transport utilitzat.

Pràcticament el 70% dels entrevistats descriuen com a mínim un desplaçament diari per motius de feina o estudi. Aquesta xifra en el total de desplaçaments analitzats al llarg d'un dia feiner suposa el 17% del total.

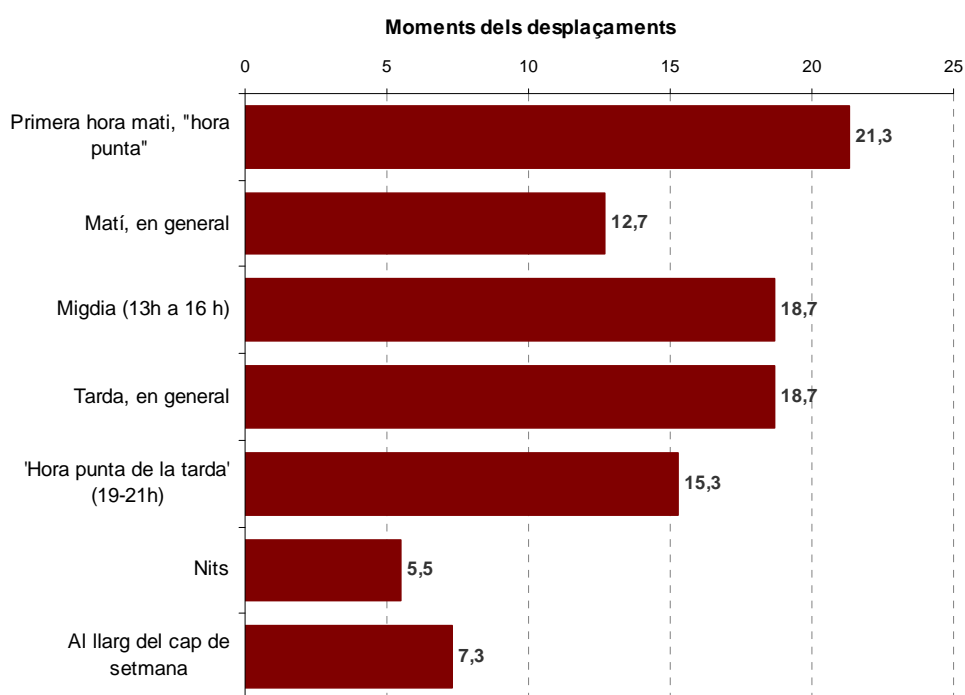
Les compres quotidianes (aliments de primera necessitat: pa, fruita,...) acaparen el 12,3% dels desplaçaments registrats, mentre que les no quotidianes suposen només el 0,90 del total. En aquesta línia, el 58% dels entrevistats assenyalen algun desplaçament al llarg del dia per aquest motiu.

Les activitats esportives, culturals i d'oci representen, sumades totes juntes, el 15% dels desplaçaments registrats,



Respecte a la distribució temporal dels desplaçaments, la major concentració es dona a primera hora del matí, moment on conflueixen el 21% dels moviments diaris.

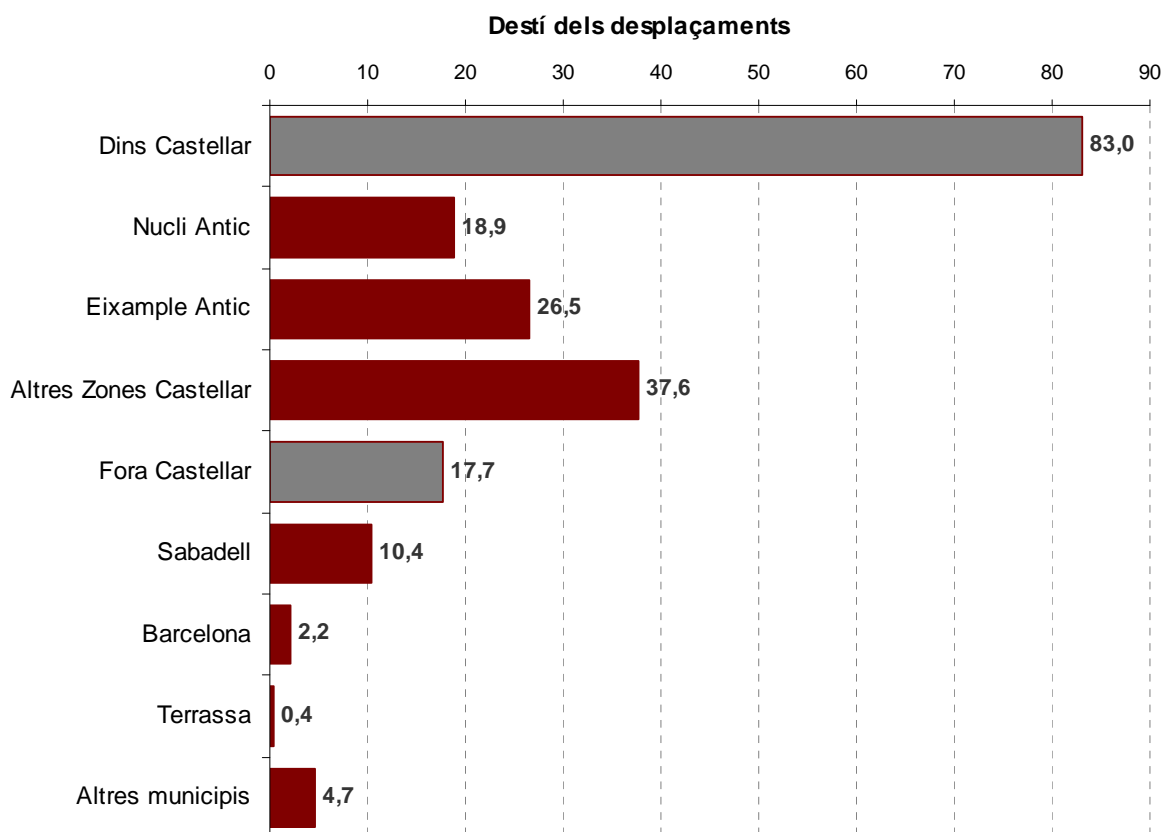
El migdia i primera hora de la tarda, seria el segon moment del dia on es realitzen més desplaçaments (18,7%)



Pel que fa a la distribució horària, la importància de la mobilitat ocupacional en dia feiner ocasiona que es puguin identificar tres moments punta al llarg del dia relacionades amb l'horari d'entrada i de sortida de la feina o estudis. (Hora punta matí:70,6%; Migdia:65,3 i Hora punta tarda 72,7%). La mobilitat personal és menys concentrada temporalment i es dona principalment a les hores centrals del matí i de la tarda, on es concentren activitats com per exemple les compres quotidianes (al llarg del matí 69%).

Pel que fa als fluxos de mobilitat entre l'origen i el destí dels desplaçaments, la gran majoria (83%) dels recorreguts recollits a l'enquesta tenen el seu destí al mateix municipi de Castellar. L'Eixample Antic o el Nucli Antic, es posicionen com els principals punts atractors.

El principal destí fora de Castellar és Sabadell, on es recullen el 10% dels desplaçaments. Barcelona, amb un 2,2% de les respostes es situa com el segon municipi de destí.



Del creuament entre els principals motius dels desplaçaments i el lloc de destí s'obté que hi ha quatre grans àrees de desenvolupament: Nucli antic, Plaça Catalunya, l'Eixample Antic i Sabadell on es duen a terme una part important de les activitats realitzades pels entrevistats.

En aquest sentit, el Nucli antic, Eixample Antic i Sabadell són els principals punts receptors de treballador i/o estudiants procedents de Castellar.

Així mateix, aquest tres nuclis també es consoliden com els espais preferits per realitzar les compres diàries, en canvi, per fer compres especials com ara roba, calçat, elements per la llar ,etc. Els desplaçaments majoritàriament recauen sobre Sabadell (33,3%).

A l'hora de practicar activitats esportives la Plaça Catalunya és el punt escollit (27,7%).

Pel que fa a les activitats d'esbarjo, tant purament d'oci com culturals, de nou aquests nuclis són els més visitats.

Motiu desplaçamet per lloc destí (% Columnes)

	Anar a la feina	Anar a estudiar	Compres Quotidianes	Compres NO quotidianes	Activitats esportives	Activitats culturals	Oci	Passeig
Nucli antic	13,9	19,2	14,8			16,6	16,8	16,9
Plaça Catalunya					27,7		23,1	16,9
Sabadell	15,1	23,0	16,0	33,3		16,6	17,6	
Eixample Antic	18,6	23,0	18,3			19,8		21,5

5 | Mitjans de Transport valoració

De tots els mitjans de transport possibles a Castellar, anar a peu és l'opció majoritàriament escollida pels veïns del municipi. El 90% dels entrevistats afirma que sovint realitzen els diferents desplaçaments a peu per Castellar.

- Aquesta opció de desplaçament, assoleix el seu màxim exponent al grup de major edat (65+) on el 100% dels seus efectius afirmen anar sovint caminant per Castellar.
- Els veïns de Castellar que viuen al Nucli o Eixample Antic comparativament amb la resta d'habitants, són els que en major freqüència fan a peu els seus desplaçaments (86% i 76% respectivament)

En segona instància, es situa el cotxe com el mitjà de transport més utilitzat, així, el 35,5% dels habitants afirmen que sovint utilitzen el cotxe per moure's pel municipi. Contràriament, un 42% manifesta no utilitzar mai el cotxe.

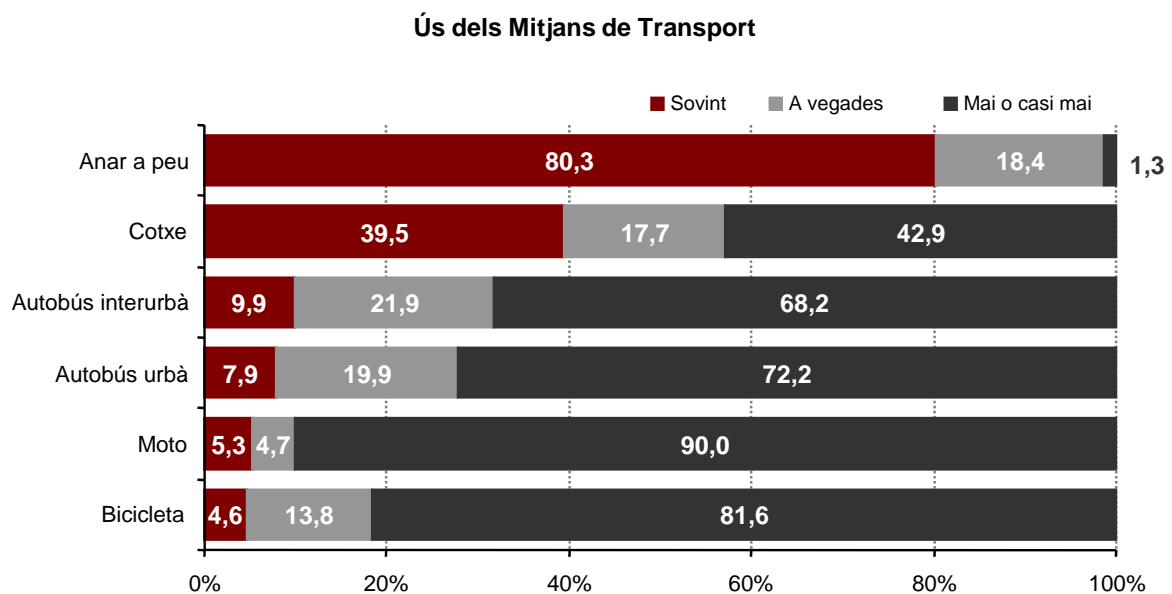
- El grup de 25 a 49 anys és el que utilitza el cotxe amb major freqüència.

Les diverses línies d'autobusos són utilitzades periòdicament pel 9% dels habitants, i de forma més esporàdica per un 15-20%. Tanmateix, aproximadament el 7 de cada 10 entrevistats no utilitzen mai l'autobús com a mitjà de transport.

- Les dones amb el 13% de les respostes es posicionen com les usuàries més freqüents de l'autobús.

Deixant de banda el cotxe, el altres mitjans de transport privat: moto i bicicleta, tenen una menor repercussió a Castellar situant-se al voltant del 5%.

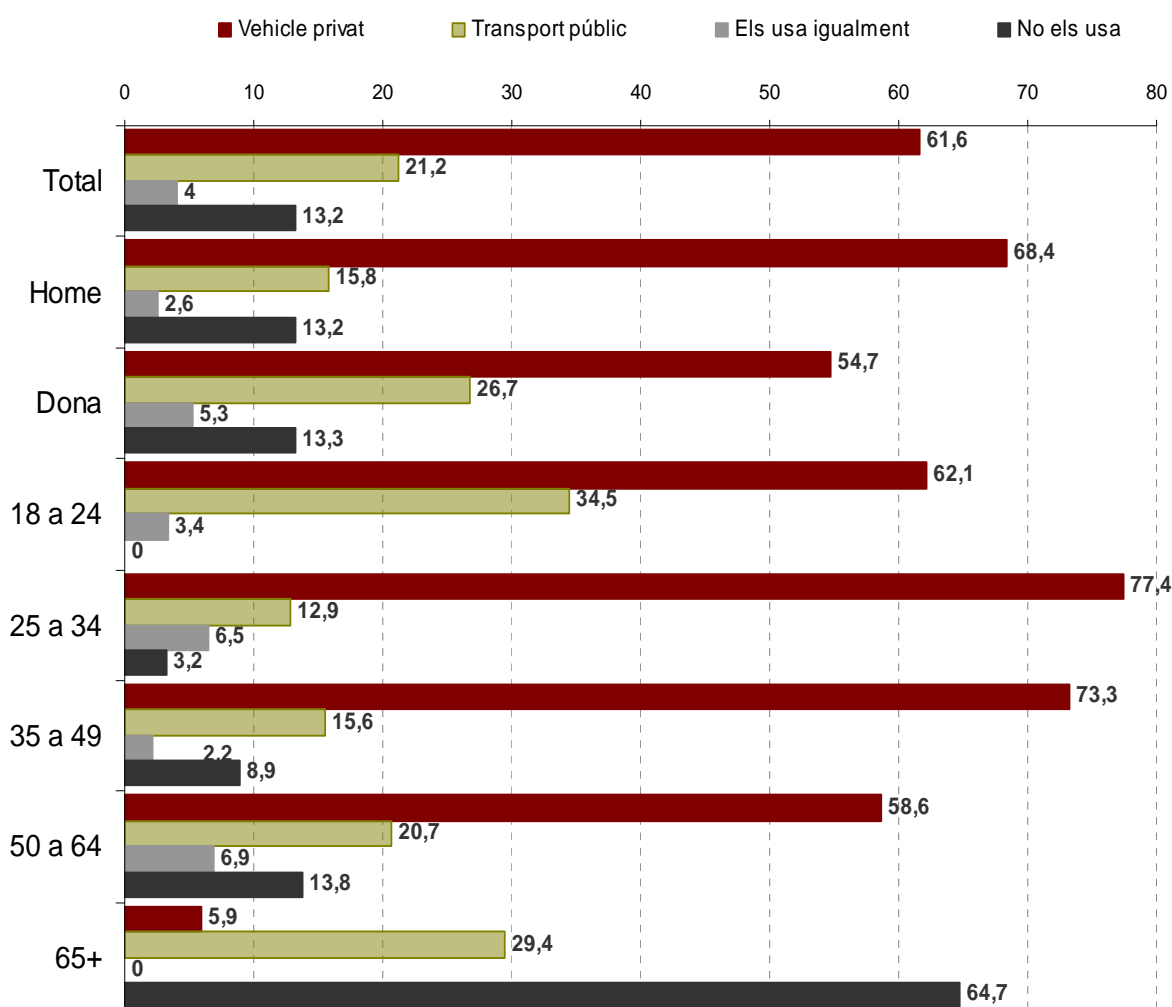
- Els homes (8%) i els joves 18 a 34 anys (14%) són els principals usuaris de la bicicleta com a mitjà de transport.



Al marge de l'ús més o menys freqüent dels diferents mitjans de transport públic, la majoria dels entrevistats (61,6%) afirmen utilitzar en major mesura el transport privat per a la realització dels desplaçaments habituals durant els dies feiners. Aquesta xifra augmenta fins al 68% en el cas dels homes, mentre que en les dones tot i que és l'opció majoritària es situa entorn del 55%. En canvi, són les dones qui en major mesura 27% afirmen utilitzar més el transport públic pels desplaçaments dels dies feiners.

Pel que fa a l'edat, el col·lectiu de 65 i més anys és el que més clarament es posiciona a favor del transport públic (29%) per davant del privat (5,9%) pels desplaçaments d'aquest tipus.

Tipus de transport utilitzat majoritàriament els dies feiners

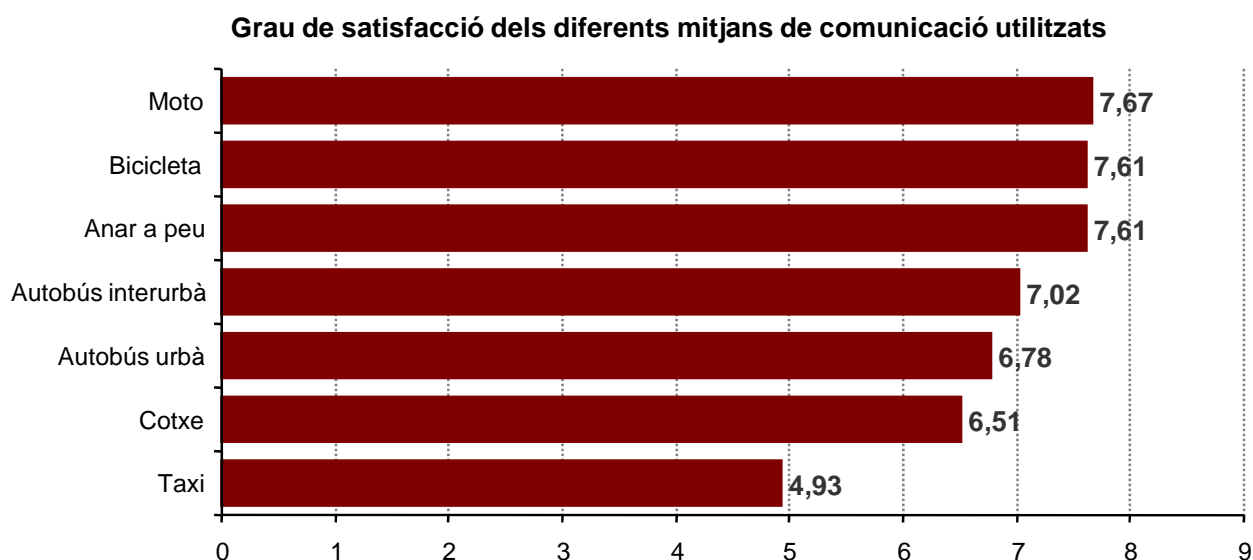


Pel que respecte al grau de satisfacció del les diferents opcions de transport utilitzades, la moto és la que rep la millor valoració per part dels seus usuaris amb una puntuació de 7,67. A continuació, anar caminant i en bicicleta serien les dos alternatives que millor valoració rebrien (7,61). Proper al llindar del 7 es situa la valoració que obté l'autobús i finalment amb una puntuació de 6,51 apareix el cotxe.

Comparativament, són les dones les que es mostren més satisfetes a nivell general amb les diferents possibilitats de transport, especialment pel que fa al fet de desplaçar-se caminat (7,77 vs. al 7,45 dels homes).

Si comparem les puntuacions entre els qui utilitzen majoritàriament transport públic i els que fan un major ús del transport privat, veiem que els primers mostren uns nivell de satisfacció significativament superior, així, mentre valoren les diferents línies d'autobús amb un 7,36, els no usuaris de transport públic mostren un nivell de satisfacció 6,19, el que suposa 1,17 punts per sota.

El fet de viure a les àrees més nuclears del municipi, també contribueix a tenir una millor opinió global (7,1) sobre el mitjans de transport, en comparació als veïns que viuen en altres nuclis (6,3).

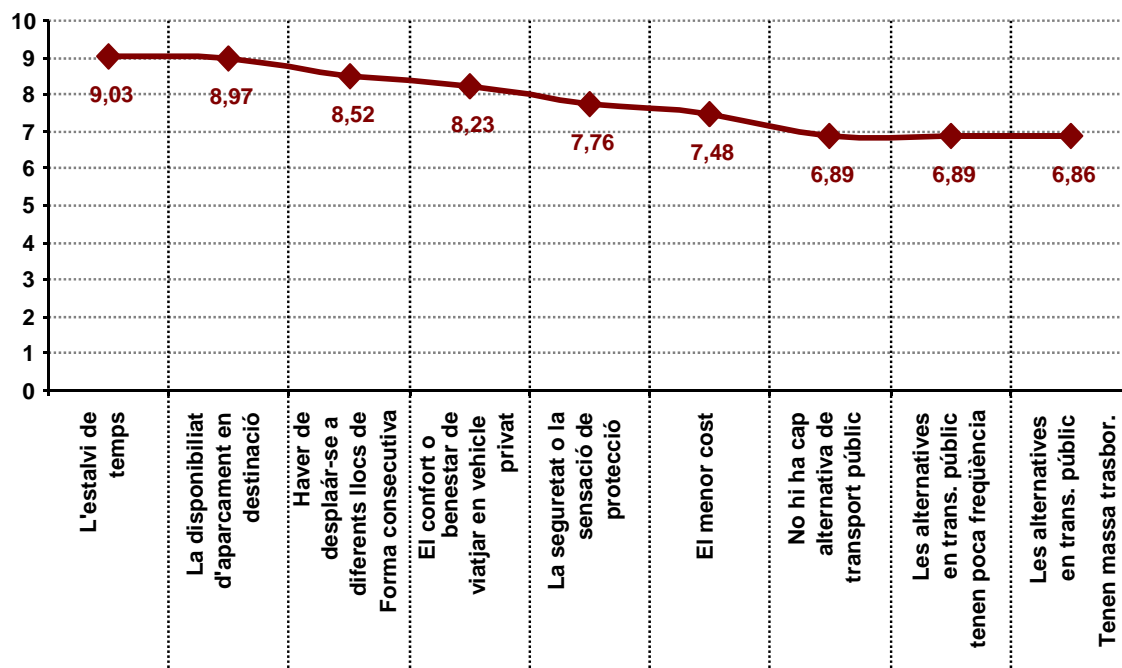


L'estalvi de temps (9,03), juntament amb la facilitat a l'hora de desplaçar-se a diferents llocs de forma consecutiva (8,52), amb les garanties de disponibilitat d'aparcament en destinació (8,97) són els tres factors que clarament condicionen la preferència pel transport privat per damunt de les referències a la qualitat i quantitat d'oferta en transport públic.

El segon grup de motius estaria format pel confort i benestar de viatjar en vehicle privat (8,23), juntament amb la sensació de seguretat (7,76) i el menor cost que se li infereix (7,48).

Finalment, es posicionarien totes aquelles qüestions que al·ludeixen de forma directa o indirecta a aspectes relacionats amb mancances a la xarxa de transport públic: no hi ha cap alternativa de transport públic (6,89), baixa freqüència (6,86) o l'excés de transbordaments (6,86).

Motius per escollir transport privat com a mitjà de transport habitual



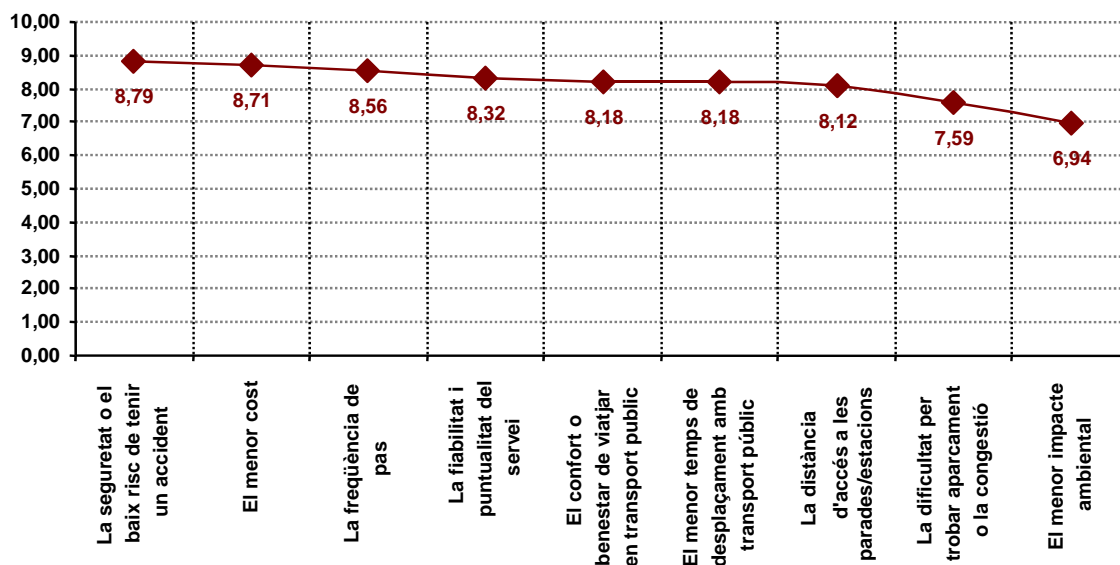
Pel que fa als motius per fer un major ús del transport públic, els principals arguments que es defensen són tant la seguretat i baix risc de tenir un accident (8,79) com el cost més reduït (8,71) en comparació amb altres alternatives.

- Comparativament, els homes aposten per la seguretat com a primer motiu (8,77), mentre que les dones ho fan per la menor despesa econòmica (9,14).
- El grup més jove és el que concedeix una major importància a l'estalvi de temps (9,64).

Tot això unit a una oferta de transport públic de qualitat: bona freqüència de pas (8,56); fiabilitat i puntualitat (8,32); proximitat a les parades (8,12) i el confort o benestar de viatjar en transport públic (8,18)

El criteri mediambiental (menor impacte ambiental 6,94) sembla no ser un criteri de decisió a l'hora de decidir fer un major ús del transport públic, especialment en el cas dels homes (6,08)

Motius per escollir transport públic com a mitjà de transport habitual

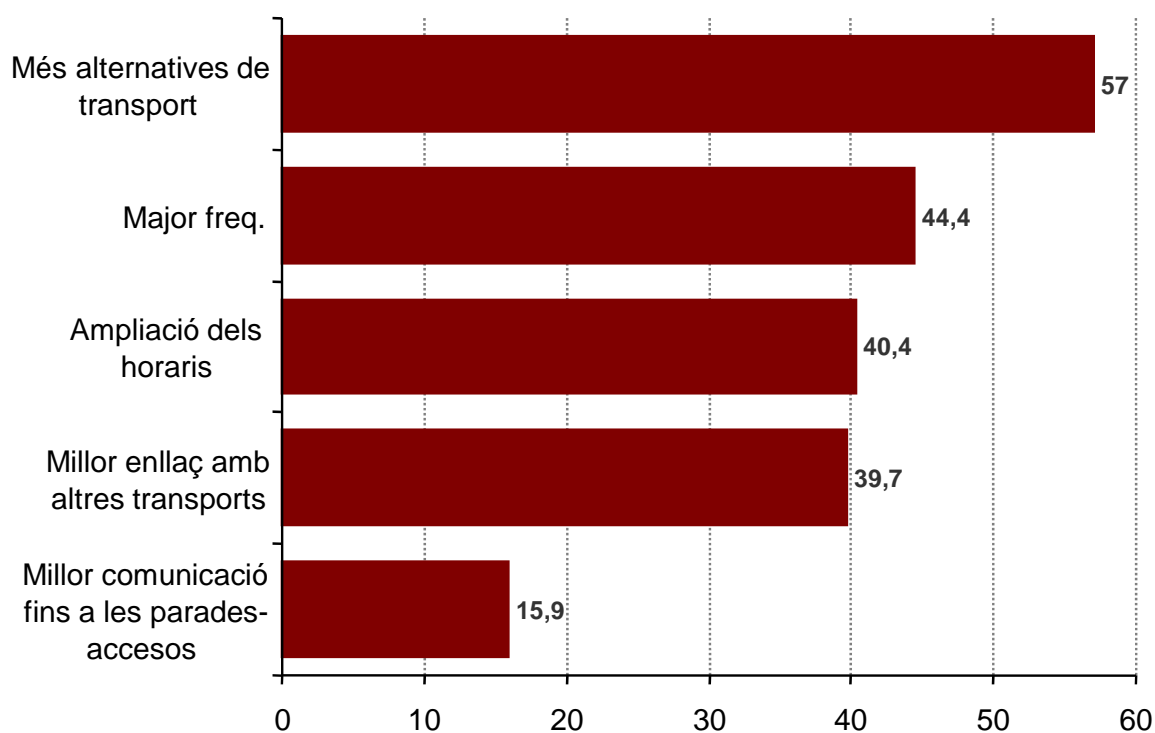


A la pregunta en relació a què s'hauria de millorar de l'oferta de transport públic perquè l'usés amb major assiduitat, el 57% del entrevistats es va decidir per l'opció d'augmentar les alternatives de transport que ofereix el municipi.

Així mateix, un 44% va argumentar que una major freqüència de pas de les línies ja existents potenciaria l'ús del transport públic existent, així com l'ampliació a una franja horària més completa.

La millora en la comunicació fins als accessos/parades d'autobús només prendria importància per al 16% dels entrevistats (el 18% en el cas particular d'aquells veïns i veïnes que viuen en altres zones diferents al Nucli i Eixample antic).

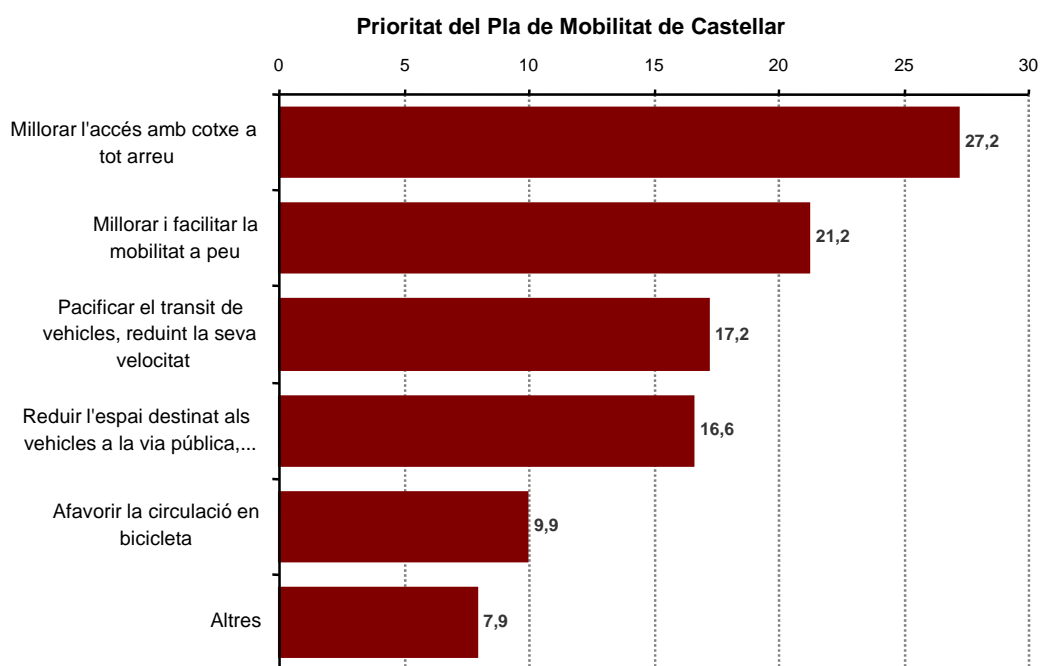
Aspectes que haurien de millorar de l'oferta de transport públic per utilitzar-lo amb major freqüència



6 La mobilitat a Castellar del Vallès

Opinió ciutadana

Davant la tessitura d'haver d'escollir quina hauria de ser la prioritat del Pla de Mobilitat de Castellar del Vallès, el 27% dels entrevistats aposten per millorar l'accés en cotxe a tot arreu, especialment entre els que utilitzen el transport privat com a mitjà principal, on el grau d'acord augmenta fins al 33%.



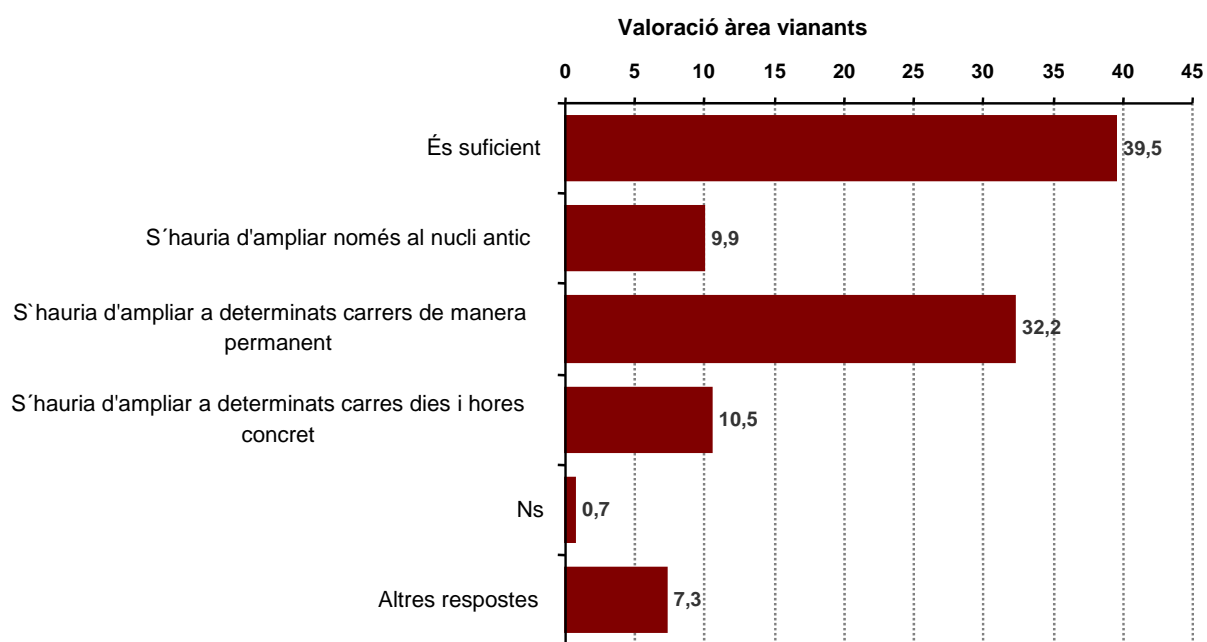
Tanmateix, al costat d'aquesta opinió que aposta per potenciar l'accés en cotxe, es detecta un 21% dels entrevistats que defensen que el Pla de Mobilitat hauria d'apostar per millorar i facilitar la mobilitat a peu. En aquest cas, serà el grup de major edat (65+ anys) el col·lectiu que en major mesura (61%) s'inclina per aquesta opció.

Finalment, la idea d'apostar per afavorir la circulació en bicicleta és la que aglutina un menor nombre de respostes. (9,9%)

Respecte a la valoració sobre les àrees per a vianants, el 32% dels entrevistes opinen que aquesta hauria d'ampliar-se a determinats carrers de manera permanent.

De nou, aquesta opció té una molt bona acollida entre el grup de major edat on 7 de cada 10 entrevistats d'aquesta edat mostren el seu acord amb aquesta opció.

Pràcticament un 40% defensa que les àrees vianants existents són suficients i que no s'hauria de fer res al respecte.

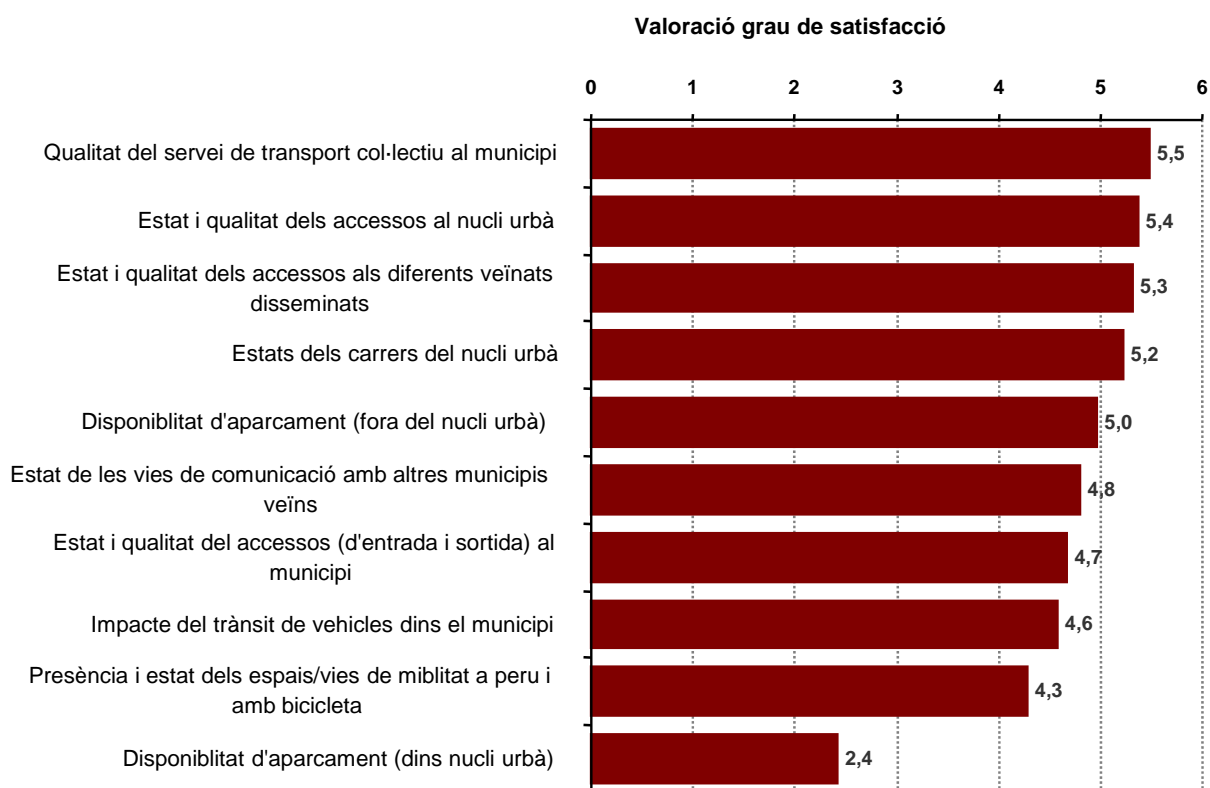


En última instància se'ls requeria als entrevistats que indiquessin el seu nivell de satisfacció en relació amb una sèrie d'aspectes relacionats amb la mobilitat i als accessos al municipi. En general, totes les puntuacions obtingudes no són gaire altes ja que la màxima valoració es de 5,5.

De tots els aspectes plantejats la qualitat del servei de transport col·lectiu és el que rep una millor valoració (5,5) especialment entre els usuaris (6,13).

A continuació es posiciona la qualitat dels accessos tant al nucli urbà (5,4) com als diferents veïnats (5,3).

La disponibilitat d'aparcament dins del nucli urbà és clarament l'element que suscita uns nivells més alts d'insatisfacció.



7 | Annex

Taules de Resultats



sexe

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Home	77	50,7	50,7	50,7
	Dona	75	49,3	49,3	100,0
	Total	152	100,0	100,0	

Grup edat

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	18 a 24	29	19,1	19,1	19,1
	25 a 34	31	20,4	20,4	39,5
	35 a 49	45	29,6	29,6	69,1
	50 a 64	29	19,1	19,1	88,2
	65+	18	11,8	11,8	100,0
	Total	152	100,0	100,0	

Barri on viu

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Nucli i/o Eixample Antic	57	37,5	37,5	37,5
	Altres	95	62,5	62,5	100,0
	Total	152	100,0	100,0	

Perfil usuari transport

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Majoritariament Privat	93	61,2	61,6	61,6
	Majoritariamente Públic	38	25,0	25,2	86,8
	No utilitza	20	13,2	13,2	100,0
	Total	151	99,3	100,0	
Missing	System	1	,7		
Total		152	100,0		

	sexe			Grup edat					Perfil usuari transport			Barri on viu	
	Total	Home	Dona	18 a 24	25 a 34	35 a 49	50 a 64	65+	Majoritariament Privat	Majoritariamente Públic	No utilitza	Nucli i/o Eixample Antic	Altres
	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean
Desplaç_Dins de Castellar	4,37	4,30	4,43	4,38	4,23	4,67	3,89	4,56	4,25	4,29	5,05	4,45	4,32
Desplaç_Resta de la seva comarca	,82	1,08	,55	1,14	,84	1,09	,33	,33	,99	,68	,35	,75	,86
Desplaç_Catalunya, fora comarca	,19	,32	,04	,10	,58	,04	,18	,00	,14	,00	,75	,32	,11
Desplaç_fora Catalunya	,10	,19	,00	,00	,16	,22	,00	,00	,11	,00	,25	,09	,11
Desplaç_Ns	,02	,04	,00	,00	,07	,02	,00	,00	,01	,00	,10	,04	,01

	sexe			Grup edat					Perfil usuari transport			Barri on viu	
	Total	Home	Dona	18 a 24	25 a 34	35 a 49	50 a 64	65+	Majoritariament Privat	Majoritariamente Públic	No utilitza	Nucli i/o Eixample Antic	Altres
	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean
Grau satisfacció_ anar a peu	7,61	7,45	7,77	7,60	7,80	7,81	7,19	7,50	7,55	7,89	7,58	7,78	7,51
Grau satisfacció_ autobús urbà	6,78	6,57	6,96	6,13	6,00	6,67	7,33	8,50	6,19	7,36	6,50	7,00	6,68
Grau satisfacció_ autobús interurbà	7,02	6,90	7,11	6,50	6,80	6,08	7,73	8,25	6,56	7,00	8,33	6,90	7,05
Grau satisfacció_ metro	7,38	8,50	6,25	8,50	10,00	6,40	.	.	5,67	8,40	.	8,33	6,80
Grau satisfacció_ tramvia	4,50	6,00	4,00	5,00	.	4,33	.	.	3,00	6,00	.	7,00	3,67
Grau satisfacció_ Renfe rodalies	5,87	5,86	5,88	6,83	6,00	5,50	5,50	6,00	6,13	5,69	5,00	6,38	5,68
Grau satisfacció_ FGC	6,75	7,09	6,46	8,50	6,25	6,40	6,60	6,00	7,15	6,20	7,00	7,20	6,63
Grau satisfacció_ tren regional/llarg recorregut	5,31	5,86	4,67	.	5,67	4,67	6,00	.	4,67	5,50	8,00	5,00	5,33
Grau satisfacció_ Taxi	4,93	4,71	5,13	5,00	4,75	5,00	3,67	9,00	4,50	4,71	7,00	7,00	4,62
Grau satisfacció_ Cotxe	6,51	6,52	6,50	6,38	6,32	6,45	6,56	10,00	6,39	6,83	7,67	6,94	6,24
Grau satisfacció_ Moto	7,67	7,64	8,00	7,67	6,50	7,43	8,50	10,00	7,46	8,00	10,00	7,33	7,89
Grau satisfacció_ Bicicleta	7,61	7,84	7,11	7,20	7,50	8,36	6,33	.	7,57	8,00	7,50	8,50	7,25

	sexe			Grup edat					Perfil usuari transport			Barri on viu	
	Total	Home	Dona	18 a 24	25 a 34	35 a 49	50 a 64	65+	Majoritariament Privat	Majoritariament Públic	No utilitza	Nucli i/o Eixample Antic	Altres
	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean
Utilitzen més transport privat_L'estalvi de temps	9,03	9,08	8,98	9,11	9,48	8,74	8,89	8,00	9,07	8,50	.	9,11	8,98
Haver de desplaçar-se a diferents llocs de forma consecutiva	8,52	8,63	8,38	8,61	8,72	8,58	8,26	5,00	8,57	7,83	.	8,72	8,40
La disponibilitat d'aparcament en destinació	8,97	9,04	8,88	8,22	9,28	8,63	9,79	9,00	8,95	9,17	.	9,09	8,90
La seguretat o la sensació de protecció	7,76	7,52	8,05	6,72	8,32	7,71	8,00	9,00	7,69	8,67	.	7,64	7,83
El menor cost	7,48	7,50	7,45	6,39	8,00	7,29	8,53	,00	7,50	7,17	.	7,11	7,71
No hi ha cap alternativa de transport públic	6,89	7,02	6,72	5,56	7,48	6,88	7,47	10,00	6,80	8,20	.	6,58	7,10
Les alternatives en transport públic tenen poca freqüència	6,89	6,82	6,97	5,82	8,00	6,54	7,00	.	6,90	6,83	.	6,26	7,27
Les alternatives en transport públic tenen massa transbordaments	6,86	6,48	7,32	5,88	7,78	6,19	7,65	.	6,78	7,83	.	6,26	7,21
El confort o benestar de viarjar en vehicle privat	8,23	8,19	8,29	8,28	8,16	7,81	9,00	8,00	8,28	7,50	.	8,06	8,34
altres	6,67	5,00	7,50	5,00	.	10,00	5,00	.	6,67	.	.	6,67	.

[illegible]

		sexe			Grup edat					Perfil usuari transport			Barri on viu	
		Total	Home	Dona	18 a 24	25 a 34	35 a 49	50 a 64	65+	Majoritaria ment Privat	Majoritaria mente Públic	No utilitza	Nucli i/o Eixample Antic	Altres
		Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %
p6mul	Major freq.	44,4	44,2	44,6	41,4	48,4	43,2	58,6	22,2	48,4	36,8	42,1	36,8	48,9
	Millor enllaç amb altres transports	39,7	40,3	39,2	44,8	29,0	45,5	34,5	44,4	41,9	44,7	15,8	43,9	37,2
	Més alternatives de transport	57,0	49,4	64,9	48,3	51,6	61,4	55,2	72,2	57,0	44,7	84,2	57,9	56,4
	Ampliació dels horaris	40,4	42,9	37,8	55,2	41,9	36,4	34,5	33,3	36,6	52,6	36,8	31,6	45,7
	Millor comunicació fins a les parades-accessos	15,9	16,9	14,9	20,7	22,6	15,9	10,3	5,6	19,4	15,8	,0	12,3	18,1
	Altres	12,6	14,3	10,8	10,3	6,5	11,4	6,9	38,9	9,7	7,9	31,6	17,5	9,6
	7	14,6	15,6	13,5	10,3	12,9	20,5	17,2	5,6	19,4	5,3	10,5	17,5	12,8

\$totaodes Frequencies

		Responses		Percent of Cases
		N	Percent	
total despla(a)	Tornada a domicili	265	34,0%	176,7%
	Anar a la feina	126	16,2%	84,0%
	Anar a l'escola(universitat)	9	1,2%	6,0%
	Formació complementaria no reglada	1	,1%	,7%
	Compres quotidianes	96	12,3%	64,0%
	Compres no quotidianes	7	,9%	4,7%
	Metge	7	,9%	4,7%
	Visita amic/familiar	22	2,8%	14,7%
	Acompanyar a altres persones	60	7,7%	40,0%
	Gestions de feina	1	,1%	,7%
	Gestions personals	8	1,0%	5,3%
	Activitats esportives	13	1,7%	8,7%
	Activitats culturals	39	5,0%	26,0%
	Altres activitats d'oci	64	8,2%	42,7%
	Passeig	25	3,2%	16,7%
	??? a casa	12	1,5%	8,0%
	Anar al casal d'adults	23	2,9%	15,3%
	22	1	,1%	,7%
	Altres motius	1	,1%	,7%
	Total	780	100,0%	520,0%

a Group

		sexe					
		Total		Home		Dona	
		Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %
P10MUL	Tornada a domicili	146	97,3	74	97,4	72	97,3
	Anar a la feina	91	60,7	48	63,2	43	58,1
	Anar a l'escola(universitat)	8	5,3	2	2,6	6	8,1
	Formació complementària no reglada	1	,7	0	,0	1	1,4
	Compres quotidianes	88	58,7	36	47,4	52	70,3
	Compres no quotidianes	7	4,7	3	3,9	4	5,4
	Metge	7	4,7	3	3,9	4	5,4
	Visita amic/familiar	20	13,3	10	13,2	10	13,5
	Acompanyar a altres persones	34	22,7	13	17,1	21	28,4
	Gestions de feina	1	,7	1	1,3	0	,0
	Gestions personals	6	4,0	5	6,6	1	1,4
	Apat, no d'oci	0	,0	0	,0	0	,0
	Activitats esportives	11	7,3	7	9,2	4	5,4
	Activitats culturals	38	25,3	21	27,6	17	23,0
	Altres activitats d'oci	56	37,3	29	38,2	27	36,5
	Passeig	21	14,0	10	13,2	11	14,9
	Tornada a segona residència	0	,0	0	,0	0	,0
	Tornada hotel	0	,0	0	,0	0	,0
	tornada domicili d'altres	0	,0	0	,0	0	,0
	98	12	8,0	7	9,2	5	6,8
	98	15	10,0	11	14,5	4	5,4
	98	1	,7	1	1,3	0	,0
	Altres motius	1	,7	1	1,3	0	,0

		P25MUL																	
		Primera hora matí, "hora punta"		Matí, en general		Migdia (13h a 16 h)		Tarde, en general		'Hora punta de la tarda' (19- 21h)		Nits		Al llarg del cap de setmana		15		98	
		Count	Column n N %	Count	Column n N %	Count	Column n N %	Count	Column n N %	Count	Column n N %	Count	Column n N %	Count	Column n N %	Count	Column n N %	Count	Column n N %
		Count	Column n N %	Count	Column n N %	Count	Column n N %	Count	Column n N %	Count	Column n N %	Count	Column n N %	Count	Column n N %	Count	Column n N %	Count	Column n N %
P10MUL	Tornada a domicili	118	99,2	50	98,0	98	100,0	86	97,7	77	100,0	32	100,0	53	100,0	1	100,0	2	100,0
	Anar a la feina	84	70,6	15	29,4	64	65,3	51	58,0	56	72,7	26	81,3	31	58,5	0	,0	0	,0
	Anar a l'escola(universitat)	8	6,7	1	2,0	5	5,1	5	5,7	7	9,1	4	12,5	5	9,4	0	,0	0	,0
	Formació complementària no reglada	1	,8	0	,0	1	1,0	1	1,1	1	1,3	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0
	Compres quotidianes	71	59,7	35	68,6	57	58,2	60	68,2	43	55,8	19	59,4	41	77,4	0	,0	2	100,0
	Compres no quotidianes	4	3,4	4	7,8	4	4,1	2	2,3	4	5,2	2	6,3	6	11,3	0	,0	0	,0
	Metge	4	3,4	5	9,8	3	3,1	2	2,3	1	1,3	0	,0	5	9,4	0	,0	1	50,0
	Visita amic/familiar	17	14,3	7	13,7	12	12,2	12	13,6	10	13,0	3	9,4	10	18,9	0	,0	1	50,0
	Acompanyar a altres persones	34	28,6	11	21,6	26	26,5	20	22,7	15	19,5	5	15,6	13	24,5	0	,0	2	100,0
	Gestions de feina	1	,8	1	2,0	0	,0	0	,0	1	1,3	0	,0	1	1,9	0	,0	0	,0
	Gestions personals	3	2,5	4	7,8	3	3,1	5	5,7	3	3,9	0	,0	2	3,8	0	,0	0	,0
	Apat, no d'oci	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0
	Activitats esportives	10	8,4	7	13,7	10	10,2	6	6,8	7	9,1	3	9,4	6	11,3	0	,0	0	,0
	Activitats culturals	34	28,6	12	23,5	27	27,6	28	31,8	25	32,5	12	37,5	24	45,3	0	,0	0	,0
	Altres activitats d'oci	44	37,0	17	33,3	33	33,7	34	38,6	35	45,5	19	59,4	25	47,2	1	100,0	1	50,0
	Passeig	11	9,2	14	27,5	11	11,2	16	18,2	10	13,0	3	9,4	8	15,1	0	,0	0	,0
	Tornada a segona residència	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0
	Tornada hotel	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0
	tornada domicili d'altres	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0
	98	11	9,2	5	9,8	12	12,2	11	12,5	10	13,0	1	3,1	6	11,3	0	,0	0	,0
	98	3	2,5	14	27,5	7	7,1	13	14,8	4	5,2	1	3,1	4	7,5	0	,0	0	,0
	98	1	,8	0	,0	1	1,0	1	1,1	1	1,3	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0
	Altres motius	1	,8	1	2,0	1	1,0	1	1,1	1	1,3	0	,0	0	,0	0	,0	0	,0

\$momentdespl Frequencies

		Responses		Percent of Cases
		N	Percent	
moment(a)	Primera hora mati, "hora punta"	164	21,3%	110,8%
	Matí, en general	98	12,7%	66,2%
	Migdia (13h a 16 h)	144	18,7%	97,3%
	Tarde, en general	144	18,7%	97,3%
	'Hora punta de la tarda' (19-21h)	118	15,3%	79,7%
	Nits	42	5,5%	28,4%
	Al llarg del cap de setmana	56	7,3%	37,8%
	15	1	,1%	,7%
	98	2	,3%	1,4%
Total		769	100,0%	519,6%

a Group

\$desti Frequencies

		Responses		Percent of Cases
		N	Percent	
desti(a)	Nucli antic	146	18,9%	98,0%
	La Soleia del cosidor	15	1,9%	10,1%
	La Virreina	3	,4%	2,0%
	Cases de Can Tolra	5	,6%	3,4%
	Eixample Antic	204	26,5%	136,9%
	Cases del Villaró	10	1,3%	6,7%
	Els Fruiters	1	,1%	,7%
	Els Pedrisses	14	1,8%	9,4%
	La Farinera	3	,4%	2,0%
	Plaça Catalunya	85	11,0%	57,0%
	Les cases de Ribes	8	1,0%	5,4%
	Espai tolrà	51	6,6%	34,2%
	Cases del Camp de fútbol	12	1,6%	8,1%
	Ca L'Abreda	9	1,2%	6,0%
	Plaça Europa	34	4,4%	22,8%
	Turuguet	2	,3%	1,3%
	Ca n'Oliver	3	,4%	2,0%
	Can Carner	9	1,2%	6,0%
	Sant Feliu del Racó	5	,6%	3,4%
	Airesol C	8	1,0%	5,4%
	Polígon	13	1,7%	8,7%
	Sabadell	80	10,4%	53,7%
	Bcn	17	2,2%	11,4%
	Terrassa	3	,4%	2,0%
	Rondes levant, Rondes	2	,3%	1,3%
	Sentmenat	5	,6%	3,4%
	Can Font	1	,1%	,7%
	Nus	1	,1%	,7%
	Acoresol	1	,1%	,7%
	Martorella	1	,1%	,7%
	St. Andreu Codines	1	,1%	,7%
	Mataró	1	,1%	,7%
	Cervelló	3	,4%	2,0%
	St. Coloma Gramenet	1	,1%	,7%
	Gava	1	,1%	,7%
	98,00	1	,1%	,7%
	98,00	2	,3%	1,3%
	98,00	1	,1%	,7%
	98,00	1	,1%	,7%
	98,00	1	,1%	,7%
	98,00	1	,1%	,7%
	98,00	1	,1%	,7%
	altres	5	,6%	3,4%
Total		771	100,0%	517,4%

a Group

		sexe			Grup edat					Perfil usuari transport			Barri on viu	
		Total	Home	Dona	18 a 24	25 a 34	35 a 49	50 a 64	65+	Majoritaria ment Privat	Majoritaria mente Públic	No utilitza	Nucl i/o Eixample Antic	Altres
		Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %
Quina hauria de ser la prioritat del Pla de Mobilitat	Millorar i facilitar la mobilitat a peu	21,2	24,7	17,6	17,2	16,1	15,9	13,8	61,1	16,1	15,8	52,6	22,8	20,2
	Pacificar el transit de vehicles, reduint la seva velocitat	17,2	14,3	20,3	17,2	9,7	25,0	10,3	22,2	15,1	21,1	21,1	14,0	19,1
	Afavorir la circulació en bicicleta	9,9	11,7	8,1	17,2	12,9	11,4	,0	5,6	8,6	18,4	,0	10,5	9,6
	Reduir l'espai destinat als vehicles a la via pública....	16,6	18,2	14,9	20,7	12,9	11,4	27,6	11,1	15,1	18,4	21,1	15,8	17,0
	Millorar l'accés amb cotxe a tot arreu	27,2	27,3	27,0	24,1	35,5	25,0	41,4	,0	33,3	23,7	5,3	26,3	27,7
	Altres	7,9	3,9	12,2	3,4	12,9	11,4	6,9	,0	11,8	2,6	,0	10,5	6,4

		sexe			Grup edat					Perfil usuari transport			Barri on viu	
		Total	Home	Dona	18 a 24	25 a 34	35 a 49	50 a 64	65+	Majoritaria ment Privat	Majoritaria mente Públic	No utilitza	Nucl i/o Eixample Antic	Altres
		Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %	Column N %
Valoració de l'àrea peatonal	Es suficient	39,5	33,8	45,3	37,9	54,8	40,0	37,9	16,7	46,2	34,2	20,0	35,1	42,1
	S'hauria d'ampliar només al nucli antic	9,9	13,0	6,7	17,2	6,5	4,4	17,2	5,6	7,5	15,8	10,0	1,8	14,7
	S'hauria d'ampliar a determinats carrers de manera permanent	32,2	39,0	25,3	34,5	16,1	28,9	27,6	72,2	25,8	34,2	55,0	40,4	27,4
	S'hauria d'ampliar a determinats carrers dies i hores concret	10,5	7,8	13,3	6,9	12,9	20,0	3,4	,0	9,7	13,2	10,0	12,3	9,5
	Ns	,7	1,3	,0	,0	3,2	,0	,0	,0	,0	,0	5,0	1,8	,0
	98	5,9	5,2	6,7	,0	6,5	6,7	10,3	5,6	8,6	2,6	,0	8,8	4,2
	68	,7	,0	1,3	3,4	,0	,0	,0	,0	1,1	,0	,0	,0	1,1
	98	,7	,0	1,3	,0	,0	,0	3,4	,0	1,1	,0	,0	,0	1,1

		sexe			Grup edat					Perfil usuari transport			Barri on viu	
		Total	Home	Dona	18 a 24	25 a 34	35 a 49	50 a 64	65+	Majoritariam ent Privat	Majoritariame nte Públic	No utilitza	Nucl i/o Eixample Antic	Altres
		Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean	Mean
Estat i qualitat del accessos (d'entrada i sortida) al municipi		4,68	4,39	4,97	4,62	4,52	4,13	5,14	5,67	4,13	5,45	5,70	4,44	4,82
Estat i qualitat dels accessos al nucli urbà		5,38	5,39	5,37	5,72	5,45	5,02	5,66	5,17	5,14	6,08	5,25	5,25	5,46
Estat i qualitat dels accessos als diferents veïnats disseminats		5,31	5,27	5,35	5,45	5,39	4,96	5,46	5,61	5,08	5,73	5,60	5,54	5,17
Estat dels carrers del nucli urbà		5,23	5,41	5,05	5,45	5,32	5,36	4,90	4,94	5,37	5,37	4,45	5,12	5,30
Estat de les vies de comunicació amb altres municipis veïns		4,80	5,05	4,53	4,86	5,10	4,80	4,17	5,17	4,74	4,53	5,50	4,88	4,75
Estat i conservació dels camins rurals		4,84	4,78	4,88	8,00	4,33	5,10	4,50	.	4,78	4,92	4,67	4,50	4,95
Qualitat del servei de transport col·lectiu al municipi		5,48	5,57	5,39	5,14	5,50	5,34	5,54	6,29	5,03	6,14	6,39	5,27	5,60
Impacte del transit de vehicles dins el municipi		4,58	4,79	4,37	5,00	5,10	3,96	4,48	4,78	4,75	4,29	4,47	4,88	4,41
Disponibilitat d'aparcament (dins nucli urbà)		2,42	2,55	2,28	3,03	1,70	2,36	1,93	3,56	2,16	2,97	2,58	2,63	2,29
Disponibilitat d'aparcament (fora del nucli urbà)		4,96	5,30	4,64	5,78	4,66	5,14	4,48	4,50	5,20	4,71	4,42	5,45	4,65
Presència i estat dels espais/vies de mobilitat a peu i amb bicicleta		4,29	4,49	4,09	4,76	4,43	3,93	4,48	3,89	4,12	4,92	3,95	4,38	4,24

situació professional

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	25	16,4	16,4	16,4
	Assalariat per compte d'un altre	77	50,7	50,7	67,1
	Estudiant	8	5,3	5,3	72,4
	Atur	9	5,9	5,9	78,3
	Jubilat o pensionista	29	19,1	19,1	97,4
	No ha treballat mai	1	,7	,7	98,0
	Altres	3	2,0	2,0	100,0
	Total	152	100,0	100,0	

Permís de conduir_cotxe

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Si	121	79,6	79,6	79,6
	No	31	20,4	20,4	100,0
	Total	152	100,0	100,0	

Permís de conduir_moto

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	2	1,3	1,3	1,3
	Si	40	26,3	26,3	27,6
	No	110	72,4	72,4	100,0
	Total	152	100,0	100,0	

Ciclomotor

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	130	85,5	85,5	85,5
	1	21	13,8	13,8	99,3
	2	1	,7	,7	100,0
	Total	152	100,0	100,0	

Cotxe

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	42	27,6	27,6	27,6
	1	75	49,3	49,3	77,0
	2	32	21,1	21,1	98,0
	3	3	2,0	2,0	100,0
	Total	152	100,0	100,0	

Bicicleta

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	94	61,8	61,8	61,8
	1	28	18,4	18,4	80,3
	2	17	11,2	11,2	91,4
	3	5	3,3	3,3	94,7
	4	7	4,6	4,6	99,3
	10	1	,7	,7	100,0
	Total	152	100,0	100,0	

Nivel màxim estudis acabats

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sense estudis	5	3,3	3,3	3,3
	Estudis primaris acabats	44	28,9	28,9	32,2
	Estudis secundaris acabats	74	48,7	48,7	80,9
	Estudis universitaris acabats	26	17,1	17,1	98,0
	Altres	3	2,0	2,0	100,0
	Total	152	100,0	100,0	

B.2. Resultats dels aforaments manuals de vianants i vehicles

AFORAMENT 1

CASTELLAR DEL VALLÈS

Ubicació: Carretera Sentmenat amb C/Sala Boadella i C/Colom

Data: 22/06/2010

Sessió: Matí

RESULTATS EN HORA PUNTA

Nombre de vianants																													
0- 15'					15'-30'					30'- 45'					45'-60'					60'- 75'					75'-90'				
	1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4
1	-	12	16	5	1	-	9	16	13	1	-	15	15	14	1	-	22	15	10	1	-	5	7	17	1	-	13	15	13
2	7	-	21	11	2	13	-	15	25	2	15	-	25	25	2	10	-	40	21	2	7	-	20	15	2	23	-	38	45
3	20	25	-	18	3	15	40	-	25	3	15	45	-	12	3	10	70	-	30	3	20	45	-	10	3	15	46	-	14
4	10	26	13	-	4	0	23	5	-	4	15	40	23	-	4	8	50	14	-	4	5	18	12	-	4	10	46	22	-
Nombre de vehicles																													
Moviment vehicle		0- 15'				15'-30'				30'- 45'				45'-60'				60'- 75'				75'- 90'							
1		51				42 + 4 bicis				59				40+3 bicis				57+7bicis				43+2bicis							
2		35+ 1bici				43 + 4 bicis				47+2bicis				28				28+1bici				30+1bici							

Situació i tipus de moviment



Situació i tipus de moviment



AFORAMENT 1

CASTELLAR DEL VALLÈS

Ubicació: Carretera Sentmenat amb C/Sala Boadella i C/Colom

Data: 22/06/2010

Sessió: Tarda

RESULTATS EN HORA PUNTA

Nombre de vianants																													
0- 15'					15'-30'					30'- 45'					45'-60'					60'- 75'					75'-90'				
	1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4
1	-	3	8	0	1	-	8	6	4	1	-	0	6	1	1	-	3	7	0	1	-	3	8	0	1	-	8	6	4
2	2	-	3	34	2	18	-	2	21	2	6	-	0	22	2	3	-	0	16	2	2	-	3	34	2	18	-	2	21
3	14	0	-	0	3	12	0	-	0	3	3	3	-	2	3	4	0	-	5	3	14	0	-	0	3	12	0	-	0
4	4	11	5	-	4	8	26	2	-	4	1	13	0	-	4	6	14	2	-	4	4	11	5	-	4	8	26	2	-
Nombre de vehicles																													
Moviment vehicle	0- 15'					15'-30'					30'- 45'					45'-60'													
1	68+1 bici					64+1bici					53					69													
2	56+1 bici					62					25					47													

Situació i tipus de moviment



Situació i tipus de moviment



AFORAMENT 2

CASTELLAR DEL VALLÈS

Ubicació: Carrer Prat de la Riba amb carrer Balmes

Data: 22/06/2010

Sessió: Matí

RESULTATS EN HORA PUNTA

Nombre de vianants																													
0- 15'					15'-30'					30'- 45'					45'-60'					60'- 75'					75'-90'				
	1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4
1	1	_	0	2	0	1	_	0	26	2	1	_	1	11	6	1	_	1	13	4	1	-	0	16	1	1	-	1	17
2	2	0	_	12	6	2	1	_	18	7	2	1	_	8	3	2	5	_	45	7	2	3	-	15	4	2	1	-	16
3	3	5	10	_	5	3	19	1	_	2	3	21	11	21	2	3	13	14	_	1	3	23	2	-	1	3	12	3	-
4	4	1	2	5	_	4	1	2	9	_	4	0	0	1	_	4	0	1	4	_	4	3	5	3	-	4	0	1	13

Nombre de vehicles						
Moviment vehicle	0- 15'	15'-30'	30'- 45'	45'-60'	60'- 75'	75'- 90'
1	24	13+1 bici	8	6	4	7
2	27	25	14	5	6	10
3	33	22	21+1 bici	18	31	23
4	30+1 bici	10	20+ 2 bicis	23	17	21
5	8	2	7	5	3	4
6	14	15	19	17	12	17

Situació i tipus de moviment



Situació i tipus de moviment



AFORAMENT 2

CASTELLAR DEL VALLÈS

Ubicació: Carrer Prat de la Riba amb carrer Balmes

Data: 22/06/2010

Sessió: Tarda

RESULTATS EN HORA PUNTA

Nombre de vianants

0- 15'					15'-30'					30'- 45'					45'-60'				
	1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4
1	—	2	17		1	—	6	4	0	1	—	3	12	0	1	—	1	11	1
2	1	—	4	2	2	3	—	9	4	2	4	—	2	0	2	1	—	1	13
3	10	9	—	0	3	23	32	—	1	3	14	19	—	3	3	14	5	—	3
4	0	9	5	—	4	2	17	10	—	4	1	3	2	—	4	0	6	4	—

Nombre de vehicles

Moviment vehicle	0- 15'	15'-30'	30'- 45'	45'-60'
1	4	9+ 1 bici	13	9
2	10+ 1 bici	24+ 4 bicis	0	11
3	28+ 2 bicis	39 + 1 bici	45	47
4	16+ 5 bicis	25+ 2 bicis	11	18
5	16	13	17	13
6	46	42	30	32

Situació i tipus de moviment



Situació i tipus de moviment



AFORAMENT 3

CASTELLAR DEL VALLÈS

Ubicació: Carrer 11 de Setembre amb carrer Catalunya

Data: 22/06/2010

Sessió: Matí

RESULTATS EN HORA PUNTA

Nombre de vianants																														
0- 15'					15'-30'					30'- 45'					45'-60'					60'- 75'					75'-90'					
	1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4	
1	_	0	3	3	1	_	0	9	1	1	_	0	1	2	1	_	0	3	0	1	-	0	3	1	1	-	0	0	0	
2	0	_	0	1	2	0	_	0	0	2	0	_	0	0	2	0	_	7	0	2	0	-	1	0	2	0	-	1	0	
3	2	0	_	1	3	1	0	_	0	3	3	0	_	0	3	4	0	_	2	3	3	1	-	2	3	1	0	-	1	
4	0	1	0	_	4	0	1	2	_	4	2	0	4	_	4	1	3	1	_	4	6	0	0	-	4	0	2	1	-	
Nombre de vehicles																														
Moviment vehicle	0- 15'					15'-30'					30'- 45'					45'-60'					60'- 75'					75'- 90'				
1	9					7					9					5					13					13				
2	12					5					15					7					6					9				
3	1					0					4					1					1					4				
4	28					15					36					24					13					18+1 bici				

Situació i tipus de moviment



Situació i tipus de moviment



AFORAMENT 3

CASTELLAR DEL VALLÈS

Ubicació: Carrer 11 de Setembre amb carrer Catalunya

Data: 22/06/2010

Sessió: Tarda

RESULTATS EN HORA PUNTA

Nombre de vianants																													
0- 15'					15'-30'					30'- 45'					45'-60'					60'- 75'					75'-90'				
	1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4
1	_	1	2	12	1	_	0	4	4	1	_	1	1	6	1	_	0	2	2	_	1	2	12	1	_	0	4	4	1
2	3	_	0	10	2	0	_	2	16	2	0	_	0	1	2	0	_	0	3	3	_	0	10	2	0	_	2	16	2
3	3	2	_	7	3	2	0	_	3	3	7	0	_	5	3	1	0	_	1	3	2	_	7	3	2	0	_	3	3
4	4	3	4	_	4	0	2	2	_	4	0	0	1	_	4	1	0	2	_	4	3	4	_	4	0	2	2	_	4
Nombre de vehicles																													
Moviment vehicle	0- 15'					15'-30'					30'- 45'					45'-60'													
1	17+1 bici					23					23+1 bici					12													
2	31					27					23					26													
3	7					12					7					3													
4	60					51					45					37													

Situació i tipus de moviment



Situació i tipus de moviment



AFORAMENT 4

CASTELLAR DEL VALLÈS

Ubicació: Plaça Mestre Anyé

Data: 22/06/2010

Sessió: Matí

RESULTATS EN HORA PUNTA

Nombre de vianants																																			
0- 15'					15'-30'					30'- 45'					45'-60'					60'- 75'					75'-90'										
	1	2	3	4	5		1	2	3	4	5		1	2	3	4	5		1	2	3	4	5		1	2	3	4	5		1	2	3	4	5
1	_	0	0	0	0	1	_	0	0	0	0	1	_	3	0	0	1	1	_	2	5	0	3	1	-		0	0	2	1	-	0	2	3	0
2	2	_	2	0	0	2	1	_	0	3	0	2	1	_	0	2	0	2	0	_	1	0	0	2	0	-	0	3	0	2	0	-	0	3	0
3	3	0	_	0	0	3	2	0	_	0	0	3	0	0	_	2	0	3	0	5	_	0	0	3	0	0	-	4	0	3	0	0	-	4	0
4	0	3	0	_	0	4	0	2	0	_	0	4	0	2	0	_	0	4	0	2	0	_	0	4	0	0	0	-	0	4	0	0	0	-	0
5	2	3	3	0	_	5	3	0	0	0	_	5	4	0	0	0	_	5	0	0	0	0	_	5	5	0	0	0	-	5	5	0	0	0	-

Nombre de vehicles												
Moviment vehicle	0- 15'		15'-30'		30'- 45'		45'-60'		60'- 75'		75'- 90'	
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
1	0	1	2	5	0	5	0	4	0	3	3	4
2	2	4	5	7	3	3	5	5	4	9	3	9
3	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	5	0

Situació i tipus de moviment



Situació i tipus de moviment



AFORAMENT 4

CASTELLAR DEL VALLÈS

Ubicació: Plaça Mestre Anyé

Data: 22/06/2010

Sessió: Tarda

RESULTATS EN HORA PUNTA

Nombre de vianants																																				
0- 15'						15'-30'						30'- 45'						45'-60'						60'- 75'						75'-90'						
	1	2	3	4	5		1	2	3	4	5		1	2	3	4	5		1	2	3	4	5		1	2	3	4	5		1	2	3	4	5	
1	_	0	0	0	0	1	_	0	0	0	0	1	_	3	0	0	0	1	1	_	2	5	0	3	1	-		0	0	2	1	-	0	2	3	0
2	2	_	2	0	0	2	1	_	0	3	0	2	1	_	0	2	0	2	2	0	_	1	0	0	2	0	-	0	3	0	2	0	-	0	3	0
3	3	0	_	0	0	3	2	0	_	0	0	3	0	0	_	2	0	3	0	5	_	0	0	3	0	0	-	4	0	3	0	0	-	4	0	
4	0	3	0	_	0	4	0	2	0	_	0	4	0	2	0	_	0	4	0	2	0	_	0	4	0	0	0	-	0	4	0	0	0	-	0	
5	2	3	3	0	_	5	3	0	0	0	_	5	4	0	0	0	_	5	0	0	0	0	_	5	5	0	0	0	-	5	5	0	0	0	-	
Nombre de vehicles																																				
Moviment vehicle	0- 15'		15'-30'		30'- 45'		45'-60'		60'- 75'		75'- 90'																									
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2																								
1	0	1	2	5	0	5	0	4	0	3	3	4																								
2	2	4	5	7	3	3	5	5	4	9	3	9																								
3	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	5	0																								

Situació i tipus de moviment



Situació i tipus de moviment



AFORAMENT 5

CASTELLAR DEL VALLÈS

Ubicació: Carrer Major, carrer Molí amb carrer de Sant Feliu, Carrer Fàbregues i carrer Francesc Layret

Data: 22/06/2010


Sessió: Matí

RESULTATS EN HORA PUNTA


Nombre de vianants																														
0- 15'					15'-30'					30'- 45'					45'-60'					60'- 75'					75'-90'					
	1	2	3	4	5		1	2	3	4	5		1	2	3	4	5		1	2	3	4	5		1	2	3	4	5	
1	—	4	0	1	0	1	—	0	0	0	0	1	—	4	0	0	0	1	—	5	0	0	0	0	1	—	8	1	3	0
2	0	—	1	1	3	2	3	—	2	1	2	2	1	—	2	1	4	2	3	—	0	5	0	2	5	—	2	8	0	
3	2	1	—	0	1	3	0	0	—	1	0	3	0	0	—	0	0	3	1	0	—	2	0	3	0	0	—	4	0	
4	2	1	3	—	0	4	0	2	3	—	0	4	1	6	2	—	1	4	4	3	¹ / ₂	—	0	4	1	6	¹ / ₂	—	1	
5	3	0	0	0	—	5	0	1	1	0	—	5	0	4	3	1	—	5	0	8	2	2	—	5	0	1	3	0	—	

Nombre de vehicles																		
Moviment vehicle	0- 15'			15'-30'			30'- 45'			45'-60'			60'- 75'			75'- 90'		
	1	3	5	1	3	5	1	3	5	1	3	5	1	3	5	1	3	5
2	14	27	17	15	32	14	17	38	16	7	30	20	19	43	19	10	35	19
4	9	37	2	4	25	0	4	26	0	4	40	0	12	32	3	12	32	3

Situació i tipus de moviment



Situació i tipus de moviment



Situació i tipus de moviment



Situació i tipus de moviment



AFORAMENT 5

CASTELLAR DEL VALLÈS

Ubicació: Carrer Major, carrer Molí amb carrer de Sant Feliu, Carrer Fàbregues i carrer Francesc Layret

Data: 22/06/2010

Sessió: Tarda

RESULTATS EN HORA PUNTA

Nombre de vianants

0- 15'						15'-30'						30'- 45'						45'-60'					
	1	2	3	4	5		1	2	3	4	5		1	2	3	4	5		1	2	3	4	5
1	-	3	0	1	1	1	-	0	0	2	0	1	-	3	0	0	0	1	-	3	0	1	0
2	1	-	3	0	1	2	2	-	2	2	0	2	4	-	2	0	3	2	2	-	3	1	0
3	0	0	-	0	0	3	0	6	-	4	0	3	0	0	-	0	0	3	0	0	-	2	0
4	0	8	8	-	0	4	0	5	2	-	6	4	4	11	2	-	0	4	1	5	4	-	0
5	0	5	2	2	-	5	2	0	0	0	-	5	11	0	0	2	-	5	0	0	0	0	-

Nombre de vehicles

Moviment vehicle	0- 15'			15'-30'			30'- 45'			45'-60'		
	1	3	5	1	3	5	1	3	5	1	3	5
2	18	30	10	16	29	18	18	32	11	15	28	7
4	5	29	3	5	22	0	7	20	4	5	14	3

Situació i tipus de moviment



Situació i tipus de moviment



AFORAMENT 6

CASTELLAR DEL VALLÈS

Ubicació: Carrer Sant Pere d'Ullastre amb carretera Sentmenat i carrer Tolrà

Data: 22/06/2010

Sessió: Matí

RESULTATS EN HORA PUNTA

Nombre de vianants																														
0- 15'					15'-30'					30'- 45'					45'-60'					60'- 75'					75'-90'					
	1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4	
1	-	-	-	-	1	-	0	3	0	1	-	2	6	0	1	-	9	4	0	1	-	5	10	5	1	-	4	12	-	
2	-	-	-	-	2	-	-	0	0	2	10	-	0	0	2	10	-	0	0	2	22	-	0	0	2	3	-	4	-	
3	-	-	-	-	3	8	1	-	2	3	8	5	-	3	3	29	2	-	8	3	11	0	-	4	3	21	2	-	2	
4	-	-	-	-	4	0	1	3	-	4	6	0	2	-	4	20	0	9	-	4	8	2	0	-	4	5		5	-	
Nombre de vehicles																														
Moviment vehicle	0- 15'					15'-30'					30'- 45'					45'-60'					60'- 75'					75'- 90'				
1	0					2					0					1					1					5				
2	9					7					19					25					32					19				
3	25					25					41+1bici					38					52					40				
4	30					22					27					26					36					39				
5	7					11					13					17					5					11				
6	0					0					1					0					2					4+1 bici				
7	10					8					11					11					7					22				
8	43					60					60+2bici					77					48+1 bici					45+ 4 bicis				

Situació i tipus de moviment



Situació i tipus de moviment



AFORAMENT 6

CASTELLAR DEL VALLÈS

Ubicació: Carrer Sant Pere d'Ullastre amb carretera Sentmenat i carrer Tolrà

Data: 22/06/2010

Sessió: Tarda

RESULTATS EN HORA PUNTA

Nombre de vianants

0- 15'					15'-30'					30'- 45'					45'-60'				
	1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4
1	-	3	20	7	1	-	3	8	12	1	-	11	22	11	1	-	7	25	10
2	6	-	7	2	2	9	-	8	8	2	8	-	8	11	2	7	-	9	4
3	1 9	5	-	6	3	32	3	-	10	3	15	7	-	5	3	28	13	-	6
4	1 6	1	8	-	4	8	3	10	-	4	7	1	6	-	4	15	9	10	-

Nombre de vehicles

Moviment vehicle	0- 15'	15'-30'	30'- 45'	45'-60'
1	4	2	5	4
2	20	17	16	24
3	43	47	43+3 bicis	44
4	35	31	39	35
5	11	15	13+8 bicis	27
6	4	1	3	6
7	12	8	7	14
8	34	38	36	38

Situació i tipus de moviment



Situació i tipus de moviment



AFORAMENT 7

CASTELLAR DEL VALLÈS

Ubicació: Carrer Doctor Pujol amb carrer de Barcelona, Av. Sant Esteve i carrer Lleida

Data: 22/06/2010

Sessió: Matí

RESULTATS EN HORA PUNTA

Nombre de vianants																																			
0- 15'						15'-30'						30'- 45'						45'-60'						60'- 75'						75'-90'					
	0	1	2	3	4		0	1	2	3	4		0	1	2	3	4		0	1	2	3	4		0	1	2	3	4						
0	-	0	8	4	0	0	-	0	6	1	1	0	-	0	7	4	1	0	-	0	7	4	1	0	-	1 5	1	1	0	-	0	5	6	2	
1	1	-	2	1	0	1	2	-	4	0	1	1	0	-	7	5	0	1	0	-	7	5	0	1	2	-	1	0	1	1	2	-	4	3	4
2	5	0	-	2	5	2	0	0	-	6	1	2	8	2	-	3	2	2	8	2	-	3	2	2	8	7	-	8	1	2	1 2	0	-	8	6
3	4	1	2	-	0	3	0	0	4	-	2	3	1	4	8	-	1	3	1	4	8	-	1	3	5	4	7	-	0	3	6	6	1 1	-	0
4	0	0	1	0	-	4	0	1	2	1	-	4	1	0	5	0	-	4	1	0	5	0	-	4	5	1	7	2	-	4	1	4	8	0	
Nombre de vehicles																																			
Moviment vehicle	0- 15'					15'-30'					30'- 45'					45'-60'					60'- 75'					75'- 90'									
1	3					4					2					6					7+1 bici					3									
2	32					31					36					39					49					42									
3	34+1 bici					31					27					60					48					28									
4	5+1 bici					5					7					2					10					7									

Situació i tipus de moviment



Situació i tipus de moviment



AFORAMENT 7

CASTELLAR DEL VALLÈS

Ubicació: Carrer Doctor Pujol amb carrer de Barcelona, Av. Sant Esteve i carrer Lleida

Data: 22/06/2010

Sessió: Tarda

RESULTATS EN HORA PUNTA

Nombre de vianants																							
0- 15'						15'-30'						30'- 45'						45'-60'					
	0	1	2	3	4		0	1	2	3	4		0	1	2	3	4		0	1	2	3	4
0	-	2	4	1	3	0	-	0	11	0	2	0	-	1	9	0	1	0	-	1	0	1	0
1	0	-	7	2	0	1	2	-	16	1	1	1	1	-	5	0	1	1	1	-	6	0	3
2	7	6	-	5	2	2	11	4	-	1	4	2	2	1	-	11	2	2	1	1	-	8	8
3	2	0	11	-	0	3	5	7	16	-	0	3	1	7	11	-	2	3	1	3	9	-	0
4	0	2	2	0	-	4	2	4	11	14	-	4	1	0	3	0	-	4	0	4	1	0	-

Nombre de vehicles				
Moviment vehicle	0- 15'	15'-30'	30'- 45'	45'-60'
1	5	6	2	5
2	51	37+ 2 bicis	59+ 1 bici	45
3	39	18	28+3 bicis	37+ 2 bicis
4	9	10	17	6

Situació i tipus de moviment



Situació i tipus de moviment



AFORAMENT 8

CASTELLAR DEL VALLÈS

Ubicació: Carrer Barcelona amb carrer Àngel Guimerà i amb carrer Suïssa

Data: 22/06/2010

Sessió: Matí

RESULTATS EN HORA PUNTA

Nombre de vianants																													
0- 15'					15'-30'					30'- 45'					45'-60'					60'- 75'					75'-90'				
	1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4
1	-	0	3	1	1	-	0	2	0	1	-	2	8	4	1	-	0	4	2	1	-	1	9	7	1	-	1	9	7
2	0	-	1	2	2	0	-	7	1	2	1	-	0	5	2	0	-	3	2	2	0	-	6	7	2	0	-	6	7
3	6	1	-	1	3	6	1	-	0	3	1	11	-	1	3	5	53	-	4	3	2	3	-	2	3	2	3	-	2
4	1	0	0	-	4	1	1	3	-	4	4	11	5	-	4	5	27	3	-	4	0	6	1	-	4	0	6	1	-

Nombre de vehicles						
Moviment vehicle	0- 15'	15'-30'	30'- 45'	45'-60'	60'- 75'	75'- 90'
1	20	20	21	51	22	28
2	5	8	8	12	8	8
3	50	60	58	54	53	63
4	8	12	14	5	53	15

Situació i tipus de moviment



Situació i tipus de moviment



AFORAMENT 9

CASTELLAR DEL VALLÈS

Ubicació: Carrer Portugal amb carrer Lleida i carrer de Pedrissos

Data: 22/06/2010

Sessió: Matí

RESULTATS EN HORA PUNTA

Nombre de vianants																													
0- 15'					15'-30'					30'- 45'					45'-60'					60'- 75'					75'-90'				
	1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4
1	-	0	6	6	1	-	3	1	1	1	-	0	4	0	1	-	0	3	2	1	-	0	2	0	1	-	2	3	4
2	1	-	1	0	2	3	-	1	0	2	1	-	2	0	2	1	-	3	4	2	2	-	1	1	2	4	-	5	0
3	4	1	-	4	3	4	1	-	4	3	2	0	-	2	3	3	1	-	2	3	3	0	-	1	3	0	2	-	4
4	0	2	3	-	4	0	0	1	-	4	0	0	0	-	4	0	1	1	-	4	0	1	1	-	4	0	0	4	-

Nombre de vehicles						
Moviment vehicle	0- 15'	15'-30'	30'- 45'	45'-60'	60'- 75'	75'- 90"
1	48	39	12	38	33	20
2	12	10	3	9	5	6
3	18	13	5	14	13	10
4	11	14	5	7	17	10
5	5	12	3	10	21	4

Situació i tipus de moviment



Situació i tipus de moviment



AFORAMENT 9

CASTELLAR DEL VALLÈS

Ubicació: Carrer Portugal amb carrer Lleida i carrer de Pedrissos

Data: 22/06/2010

Sessió: Tarda

RESULTATS EN HORA PUNTA

Nombre de vianants

0- 15'					15'-30'					30'- 45'					45'-60'				
	1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4
1	-	1	6	0	1	-	0	2	5	1	-	0	12	0	1	-	0	4	4
2	3	-	0	1	2	3	-	1	6	2	0	-	8	1	2	4	-	3	1
3	3	3	-	0	3	4	1	-	5	3	7	0	-	1	3	7	0	-	0
4	0	2	0	-	4	7	2	14	-	4	0	0	1	-	4	1	2	1	-

Nombre de vehicles

Moviment vehicle	0- 15'	15'-30'	30'- 45'	45'-60'
1	50	37	43	37
2	8	11	11	6
3	13	15	14	11
4	18	10	12	17
5	15	9	20	15

Situació i tipus de moviment



Situació i tipus de moviment



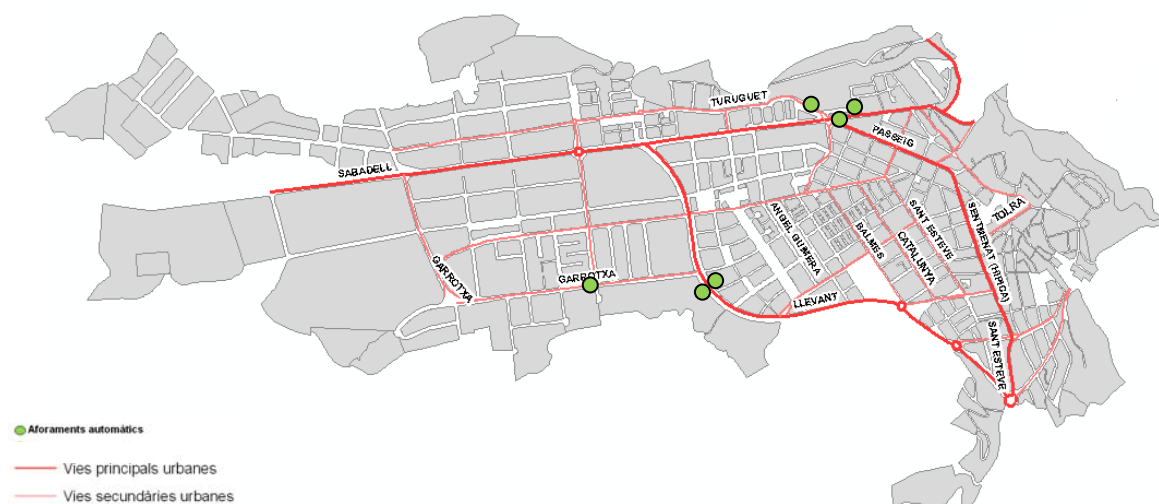


Fig. C.2. Punts d'aforament de la xarxa viària interna. (Font: Elaboració pròpia).

C.2. Resultats dels aforaments automàtics de la xarxa viària interurbana

C.2.1. Carretera de Sabadell a Prats de Lluçanès (B-124)

Any	Carretera	Pk	Categoria	Tram	IMD	% pesanants	IMD pesants	Direcció	% IMD/sentit	% pesants /direcció	pesants laborables	pesants weekend
2005	B-124	4	Primària	Sabadell - C-1415a	33.454	6,46%	2.162	1	84,48%	90,09%		
								2	15,52%	9,91%		
	B-124*	12	Cobertura	C-1415a - BP-1241 a	3.413	7,93%	---	---	---	---		
2006	B-124	4	Primària	Sabadell - C-1415a	31.247	5,46%	1.706	1	49,02%	46,40%		
								2	50,98%	53,60%		
	B-124*	12	Cobertura	C-1415a - BP-1241 a	3.549	8,25%	---	---	---	---		
2007	B-124	4	Primària	Sabadell - C-1415a	33.550	5,78%	1.941	1	48,93%	44,92%	2.568	373
								2	51,07%	55,08%		
	B-124	12	Cobertura	C-1415a - BP-1241 a	2.745	7,80%	214,11	---	---	---	---	---
2008*	B-124*	4	Primària	Sabadell - C-1415a	34.892	6,01%		1	---	---	---	---
								2	---	---	---	---
	B-124*	12	Cobertura	C-1415a - BP-1241 a	2.855	8,11%	---	---	---	---	---	---
2009*	B-124*	4	Primària	Sabadell - C-1415a	36.288	6,25%		1	---	---	---	---
								2	---	---	---	---
	B-124*	12	Cobertura	C-1415a - BP-1241 a	2.969	8,44%	---	---	---	---	---	---
2010*	B-124*	4	Primària	Sabadell - C-1415a	37.739	6,50%		1	---	---	2.889	419
								2	---	---		
	B-124*	12	Cobertura	C-1415a - BP-1241 a	3.993	8,77%	---	---	---	---	---	---

C.2.2. Carretera de Sentmenat a Terrassa (C-1415a)

Any	Direcció	Carretera	Pk	Categoria	Tram	IMD	IMD laborables	IMD dissabte	IMD	Intensitat	pesants / direcció	Velocitat		pesants laborables	pesants weekends
												0 > 50	51 a 90		
2001	Castellar del Vallès	C-1415A	18+675	---	18250-20115	5365	5648	5757	3531	473	232	1793	3538		
	Terrassa	C-1415A	18+675	---	18250-20115	7111	8202	5357	5422	849	820	3877	2853		
	Total					12476	13850	11114	8953	1322	1033	5670	6391		
2002	Castellar del Vallès	C-1415A	18+675	---	18250-20115	6145	6709	5379	4126	531	427	3842	2297		
	Terrassa	C-1415A	18+675	---	18250-20115	5889	6363	5240	4087	645	635	3004	2878		
	Total					12034	13072	10619	8213	1176	908	6846	5175		
2003*	Castellar del Vallès	C-1415A	18+675	---	18250-20115	6391	6977	5594	4291	552	444	3996	2389		
	Terrassa	C-1415A	18+675	---	18250-20115	6125	6618	5450	4250	671	500	3124	2993		
	Total					12515	13595	11044	8542	1223	944	7120	5382		
2004	Castellar del Vallès	C-1415A	18+675	---	18250-20115	6055					489				
	Terrassa	C-1415A	18+675	---	18250-20115	5560					476				
	Total					11615	12905	9373	7404		965	6565	5035		
2005*	Castellar del Vallès	C-1415A	18+675	---	18250-20115	6297					508				
	Terrassa	C-1415A	18+675	---	18250-20115	5783					495				
	Total					12080	13421	9748	7700		1004	6827	5237		
2006	Castellar del Vallès	C-1415A	18+675	---	18250-20115	6544					494				
	Terrassa	C-1415A	18+675	---	18250-20115	6162					475				
	Total					12706	13904	10835	8587	1195	969	7122	5568	1234	309
2007*	Castellar del Vallès	C-1415A	18+675	---	18250-20115	6805					513				
	Terrassa	C-1415A	18+675	---	18250-20115	6409					495				
	Total					13214	14460	11268	8930		1008	7407	5790		
2008*	Castellar del Vallès	C-1415A	18+675	---	18250-20115	6811					528				
	Terrassa	C-1415A	18+675	---	18250-20115	6254					515				
	Total					13743	13958	10138	8008		1044	7100	5446		
2009*	Castellar del Vallès	C-1415A	18+675	---	18250-20115	7361									
	Terrassa	C-1415A	18+675	---	18250-20115	6932									
	Total					14293									
2010*	Castellar del Vallès	C-1415A	18+675	---	18250-20115	7655				720					
	Terrassa	C-1415A	18+675	---	18250-20115	7209				678					
	Total					14864	16266	12675	10046	1398	1134			1444	361

Any	Direcció	Carretera	PK	Categoria	Tram	IMD	IMD laborables	IMD dissabte	IMD Diumenge	Intensitat			pesants/direcció		Velocitat		pesants laborables	pesants weekends
										Matí	Tarda	Nit			0 a 50	51 a 90		
2002	Castellar del Vallès	C-1415A	27+220	---		2359	2701	1637	1621	255	282	99	223		311	2039		
	Terrassa	C-1415A	27+220	---		2367	2696	1718	1624	263	210	105	283		682	1673		
	Total					4726	5397	3355	3245	518	492	204	506		993	3712		
2003*	Castellar del Vallès	C-1415A	27+220	---		2453	2809	1702	1686	265	293	103	232		323	2121		
	Terrassa	C-1415A	27+220	---		2462	2804	1787	1689	274	218	109	294		709	1740		
	Total					4915	5613	3489	3375	539	512	212	526		1033	3860		
2004	Castellar del Vallès	C-1415A	27+220	---		1810							216					
	Terrassa	C-1415A	27+220	---		1794							218					
	Total					3604	4022	2678	2443				434		3158	445		
2005	Castellar del Vallès	C-1415A	27+220	---		2551							375					
	Terrassa	C-1415A	27+220	---		2568							401					
	Total					5119	5867	3294	3203				776		578	3737	915	113
2006*	Castellar del Vallès	C-1415A	27+220	---		2653							390					
	Terrassa	C-1415A	27+220	---		2671							417					
	Total					5324	6102	3426	3331				807		601	3886		
2007*	Castellar del Vallès	C-1415A	27+220	---		2759							225					
	Terrassa	C-1415A	27+220	---		2778							227					
	Total					5537	4183	2785	2541				451		3284	463		
2008*	Castellar del Vallès	C-1415A	27+220	---		2869							234					
	Terrassa	C-1415A	27+220	---		2889							236					
	Total					5758	4350	2897	2642				469		3416	481		
2009*	Castellar del Vallès	C-1415A	27+220	---		2984												
	Terrassa	C-1415A	27+220	---		3004												
	Total					5989												
2010*	Castellar del Vallès	C-1415A	27+220	---		3103					412							
	Terrassa	C-1415A	27+220	---		3125					414							
	Total					6228	7138	4008	3897		826		944		703	4546	1113	137

Any	Direcció	Carretera	PK	Categoria	Tram	IMD	IMD laborables	IMD dissabte	IMD Diumenge	Intensitat			pesants/ direcció	Velocitat		pesants laborables	pesants weekends
										Mati.	Tarda	Nit		0 a 50	51 a 90		
2003	Castellar del Vallès	C-1415A	21+000	---	20+045	2651	2911	2083	1910	230	262	239	270	656	1989		
	Terrassa	C-1415A	21+000	---	22+635	2599	2892	1956	1743	375	283	95	226	777	1814		
	Total					5250	5803	4039	3653	605	545	334	496	1433	3803		
2004*	Castellar del Vallès	C-1415A	21+000	---	20+045	2757	3027	2166	1986	239	272	249	281	682	2069		
	Terrassa	C-1415A	21+000	---	22+635	2703	3008	2034	1813	390	294	99	235	808	1887		
	Total					5460	6035	4201	3799	629	567	347	516	1490	3955		
2005	Castellar del Vallès	C-1415A	21+000	---	20+045	3085							305				
	Terrassa	C-1415A	21+000	---	22+635	2997							252				
	Total					6082	6867	4354	3881		679		557	260	5247	731	122
2006*	Castellar del Vallès	C-1415A	21+000	---	20+045	3208							317				
	Terrassa	C-1415A	21+000	---	22+635	3117							262				
	Total					6325	7142	4528	4036				579	271	5457		
2007*	Castellar del Vallès	C-1415A	21+000	---	20+045	3337							292				
	Terrassa	C-1415A	21+000	---	22+635	3242							244				
	Total					6578	6277	4369	3951				536	1550	4113		
2008*	Castellar del Vallès	C-1415A	21+000	---	20+045	3470							304				
	Terrassa	C-1415A	21+000	---	22+635	3371							254				
	Total					6841	6528	4543	4109				558	1612	4278		
2009*	Castellar del Vallès	C-1415A	21+000	---	22+635	3609											
	Terrassa	C-1415A	21+000	---	27+275	3506											
	Total					7115											
2010*	Castellar del Vallès	C-1415A	21+000	---	22+635	3753					419						
	Terrassa	C-1415A	21+000	---	27+275	3647					407						
	Total					7400	8355	5297	4722		826		678	317	6384	889	148

Any	Direcció	Carretera	PK	Categoria	Tram	IMD	IMD laborables	IMD disabte	IMD Diumenge	Intensitat			pesants/direcció	Velocitat		pesants laborables	pesants weekends
										Mati	Tarda	Nit		0 a 50	51 a 90		
2001	Sentmenat	C-1415A	28+435	---	28100-32100	3020	3593	2292	1933	402	262	168	259	2181	837		
	Castellar del Vallès	C-1415A	28+435	---	28100-32100	2777	3299	2069	1934	206	363	156	272	1979	795		
	Total					5797	6892	4361	3867	608	625	324	531	4160	1632		
2002*	Sentmenat	C-1415A	28+435	---	28100-32100	3141	3737	2384	2010	418	272	175	269	2268	870		
	Castellar del Vallès	C-1415A	28+435	---	28100-32100	2888	3431	2152	2011	214	378	162	283	2058	827		
	Total					6029	7168	4535	4022	632	650	337	552	4326	1697		
2003	Sentmenat	C-1415A	28+435	---	28100-32100	4264	5135	2368	2147	560	575	181	176	3782	478		
	Castellar del Vallès	C-1415A	28+435	---	28100-32100	2578	2928	2367	1373	324	388	186	157	2230	344		
	Total					6842	8063	4735	3520	884	963	367	333	6012	822		
2004*	Sentmenat	C-1415A	28+435	---	28100-32100	4435	5340	2463	2233	582	598	188	183	3933	497		
	Castellar del Vallès	C-1415A	28+435	---	28100-32100	2681	3045	2462	1428	337	404	193	163	2319	358		
	Total					7116	8386	4924	3661	919	1002	382	346	6252	855		
2005	Sentmenat	C-1415A	28+435	---	28100-32100	3936							434				
	Castellar del Vallès	C-1415A	28+435	---	28100-32100	3312							438				
	Total					7248	8601	4334	3397				872	828	6365	1162	145
2006*	Sentmenat	C-1415A	28+435	---	28100-32100	4094							451				
	Castellar del Vallès	C-1415A	28+435	---	28100-32100	3444							456				
	Total					7538	8945	4507	3533				907	862	6620		
2007*	Sentmenat	C-1415A	28+435	---	28100-32100	4258							190				
	Castellar del Vallès	C-1415A	28+435	---	28100-32100	3582							170				
	Total					7839	8721	5121	3807				360	6503	889		
2008*	Sentmenat	C-1415A	28+435	---	28100-32100	4428							198				
	Castellar del Vallès	C-1415A	28+435	---	28100-32100	3725							177				
	Total					8153	9070	5326	3960				375	6763	925		
2009*	Castellar del Vallès	C-1415A	28+435	---	22+635	4605											
	Terrassa	C-1415A	28+435	---	27+275	3874											
	Total					8479											
2010*	Castellar del Vallès	C-1415A	28+435	---	22+635	4789						503					
	Terrassa	C-1415A	28+435	---	27+275	4029						424					
	Total					8818	10464	5273	4133		927		1061	1008	7744	1414	176

Any	Direcció	Carretera	PK	Categoria	Tram	IMD	IMD laborables	IMD disabte	IMD Dimecres	Intensitat		pesants/directió	Velocitat		pesants laborables	pesants weekends
										Mari	Tarda		0 a 50	51 a 90		
2001	Sentmenat	C-1415A	32+053	---	32100-32600	3165	3797	2338	2011	452	266	252	509	2608		
	Castellar del Vallès	C-1415A	32+053	---	32100-32600	2995	3541	2185	1980	244	373	272	370	2567		
	Total					6160	7338	4523	3991	696	639	524	879	5175		
2002*	Sentmenat	C-1415A	32+053	---	32100-32600	3292	3949	2432	2091	470	277	262	529	2712		
	Castellar del Vallès	C-1415A	32+053	---	32100-32600	3115	3683	2272	2059	254	388	283	385	2670		
	Total					6406	7632	4704	4151	724	665	545	914	5382		
2003	Sentmenat	C-1415A	32+053	---	32100-32600	3715	4375	2542	1863	512	321	345	146	2880		
	Castellar del Vallès	C-1415A	32+053	---	32100-32600	3505	4158	2355	1854	304	451	318	141	2882		
	Total					7220	8533	4897	3717	816	772	663	287	5762		
2004*	Sentmenat	C-1415A	32+053	---	32100-32600	3864	4550	2644	1938	532	334	217	152	2995		
	Castellar del Vallès	C-1415A	32+053	---	32100-32600	3645	4324	2449	1928	316	469	331	147	2997		
	Total					7509	8874	5093	3866	849	803	690	298	5992		
2005	Sentmenat	C-1415A	32+053	---	32100-32600	4090						409				
	Castellar del Vallès	C-1415A	32+053	---	32100-32600	3210						711				
	Total					7300	8566	4852	3420			1120	1159	5364	1424	361
2006*	Sentmenat	C-1415A	32+053	---	32100-32600	4254						426				
	Castellar del Vallès	C-1415A	32+053	---	32100-32600	3338						739				
	Total					7592	8909	5046	3557			1165	1205	5579		
2007*	Sentmenat	C-1415A	32+053	---	32100-32600	4424						443				
	Castellar del Vallès	C-1415A	32+053	---	32100-32600	3472						769				
	Total					7896	9265	5248	3699			1211	1253	5802		
2008*	Sentmenat	C-1415A	32+053	---	32100-32600	4601						460				
	Castellar del Vallès	C-1415A	32+053	---	32100-32600	3611						799				
	Total					8212	9636	5458	3847			1260	1303	6034		
2009*	Castellar del Vallès	C-1415A	32+053	---	22+635	4785										
	Terrassa	C-1415A	32+053	---	27+275	3755										
	Total					8540										
2010*	Castellar del Vallès	C-1415A	32+053	---	22+635	4976					635					
	Terrassa	C-1415A	32+053	---	27+275	3905					499					
	Total					8882	10422	5903	4161		1134	1363	1410	6526	1733	439

C.2.3. Carretera de Sant Feliu del Racó (BV-1249)

Any	Carretra	Pk	Direcció	Tram	IMD	IMD laborables	IMD dissabte	IMD Diumenge	Hora punta			Pesants/direcció	pesants laborable	pesants weekend
									Mati (9)	Tarda (20)	Nt (22)			
2001	BV-1249	2+000	Sant Feliu del Racó	0-2280	1117	1088	1226	1000	132	151	106	43		
			B-124	0-2280	1140	1141	1184	1041	199	146	111	49		
			Total		2257	2229	2410	2041	331	297	217	92		
2002*	BV-1249	2+000	Sant Feliu del Racó	0-2280	1162	1132	1275	1040	137	157	110	45		
			B-124	0-2280	1186	1187	1231	1083	207	152	115	51		
			Total		2347	2318	2506	2123	344	309	226	96		
2003*	BV-1249	2+000	Sant Feliu del Racó	0-2280	1208	1177	1326	1082	143	163	115	47		
			B-124	0-2280	1233	1234	1281	1126	215	158	120	53		
			Total		2441	2411	2607	2208	358	321	235	100		
2004	BV-1249	2+000	Sant Feliu del Racó	1000-2280	1257							80		
			B-124	1000-2280	1244							59		
			Total		2.501	2666	2333	1846				139		
2005*	BV-1249	2+000	Sant Feliu del Racó	1000-2280	1307							84		
			B-124	1000-2280	1294							61		
			Total		2601	2773	2426	1920				145		
2006	BV-1249	2+000	Sant Feliu del Racó	1000-2280	1397							84		
			B-124	1000-2280	1390							87		
			Total		2.787	2886	2850	2226				171		
2007*	BV-1249	2+000	Sant Feliu del Racó	1000-2280	1453							87		
			B-124	1000-2280	1445							91		
			Total		2.898	3001	2964	2315				178		
2008	BV-1249	2+000	Sant Feliu del Racó	1000-2280	1377							123		
			B-124	1000-2280	1369							111		
			Total		2.746	2841	2736	2280		273		234	274	134
2009*	BV-1249	2+000	Sant Feliu del Racó	1000-2280	1432							128		
			B-124	1000-2280	1423							116		
			Total		2.856	2954,64	2845,44	2371,2				243,36		
2010*	BV-1249	2+000	Sant Feliu del Racó	1000-2280	1490					148		133		
			B-124	1000-2280	1480					147		120		
			Total		2.970	3.073	2.959	2.466		295		253	296	145

Any	Carretra	Pk	Direcció	Tram	IMD	IMD laborables	IMD dissabte	IMD Diumenge	Hora punta			Pesants/direcció	pesants laborable	pesants weekend
									Mati (9)	Tarda (20)	Nit (22)			
2003	BV-1249	0+260	Sant Feliu del	0 - 1000	69	60	76	110	14	15	5	3		
			Racó											
			B-124	1 - 1000	72	67	85	87	18	13	3	5		
			Total		141	127	161	197	32	28	8	8		
2004*	BV-1249	0+260	Sant Feliu del	0 - 1000	72	62,4	79,04	114,4	14,56	15,6	5,2	3		
			Racó											
			B-124	1 - 1000	75	69,68	88,4	90,48	18,72	13,52	3,12	5		
			Total		147	132	167	205	33,28	29,12	8,32			
2005	BV-1249	0+260	Sant Feliu del	0+1000	92							3		
			Racó											
			B-124	0+1000	91							10		
			Total		183	177	170	232				13		
2006*	BV-1249	0+260	Sant Feliu del	0+1000	96							3		
			Racó											
			B-124	0+1000	95							10		
			Total		190	184	177	241				14		
2007	BV-1249	0+260	Sant Feliu del	0-1000	79							7		
			Racó											
			B-124	0-1000	86							7		
			Total		165	155	181	199		31		14	18	7
2008*	BV-1249	0+260	Sant Feliu del	0+1000	82							8		
			Racó											
			B-124	0+1000	90							7		
			Total		172	161	188	207				15		
2009*	BV-1249	0+260	Sant Feliu del	1000-2280	85							8		
			Racó											
			B-124	1000-2280	93							7		
			Total		178	168	196	215				15,1424		
2010*	BV-1249	0+260	Sant Feliu del	1000-2280	88					16		8		
			Racó											
			B-124	1000-2280	97					18		7		
			Total		186	174	204	224		34		16	20	7

C.3. Resultats dels aforaments automàtics de la xarxa viària urbana

C.3.1. Aforament 1. Ronda Turuguet

IMD	IMD												PESANTS											
	DLL	SS	DM	DC	DJ	DV	DS	DG	SS	SC	SS	DS	DG	DLL	SS	DM	DC	DJ	DV	DS	DG	SS	SC	SS
1:00	1	5	2	8	1	4	0	7	1	10	10	33	6	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:00	0	4	1	1	0	2	1	0	1	5	1	22	5	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:00	0	0	3	0	1	1	1	1	1	1	6	2	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:00	2	1	2	0	0	3	0	0	0	0	5	9	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5:00	2	2	3	3	1	1	3	1	3	1	2	3	6	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:00	14	2	9	4	10	4	13	2	14	3	7	3	8	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:00	42	16	62	12	57	12	57	9	61	13	11	6	4	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:00	157	64	128	78	164	79	156	65	166	79	15	18	11	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:00	59	207	50	159	45	221	54	218	35	202	26	28	21	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00	22	110	26	113	31	91	22	79	29	85	27	50	22	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00	19	50	15	37	26	69	27	46	32	57	31	61	24	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00	41	54	47	37	42	47	55	56	48	57	28	53	23	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00	44	64	58	71	44	70	46	91	37	68	21	43	26	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00	44	126	34	139	92	128	84	114	78	118	11	42	17	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00	40	69	35	55	28	104	33	114	43	120	12	23	16	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00	40	92	33	75	74	68	66	77	79	76	12	31	12	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00	39	70	43	51	23	117	40	111	46	121	17	20	18	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00	38	90	36	81	34	77	34	107	36	100	23	33	27	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00	43	109	33	73	51	90	47	84	41	102	21	48	24	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00	30	81	31	64	28	86	38	82	47	76	19	47	19	53	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00	16	75	21	72	32	81	15	82	49	77	30	38	19	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00	12	48	18	63	15	65	16	51	24	76	18	58	6	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00	11	29	4	34	6	37	12	29	19	64	14	57	4	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0:00	3	18	2	11	3	15	8	18	15	55	12	29	5	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	719	1388	696	1243	814	1469	829	1450	903	1568	380	761	325	643										

PESANTS	PESANTS												IMD											
	DLL	SS	DM	DC	DJ	DV	DS	DG	SS	SC	SS	DS	DG	DLL	SS	DM	DC	DJ	DV	DS	DG	SS	SC	SS
1:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5:00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:00	5	0	6	0	2	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:00	0	0	3	0	4	3	3	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00	0	0	0	1	3	0	0	0	2	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00	1	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00	0	0	1	2	4	1	1	0	6	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00	3	0	5	0	4	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00	1	5	0	2	3	1	4	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00	0	0	2	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00	1	1	2	0	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00	0	0	0	0	2	1	1	0	3	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00	0	2	1	2	1	0	2	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00	1	1	1	1	0	2	0	1	0	2	1	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0:00	16	13	27	10	36	11	15	10	30	12	12	4	10	6										

192 Màxim
272

3 Màxim

C.3.4. Aforaments 4 i 5. Ronda de Llevant

IMD												
DLL	SC	SS	DM	DC	SC	SS	DJ	SC	SS	DV	DS	DG
SC	SS	SC	SS	SC	SS	SC	SS	SC	SS	SC	SS	SC
1:00	7	8	15	0	14	4	25	4	54	3	40	37
2:00	8	2	8	3	10	2	12	6	36	3	28	32
3:00	7	7	7	8	4	7	11	8	34	4	23	14
4:00	7	14	8	15	9	11	11	8	31	15	12	12
5:00	63	86	64	79	60	78	78	82	22	82	8	24
6:00	105	199	113	224	109	214	116	206	37	215	13	61
7:00	201	380	219	361	201	369	148	358	68	358	11	92
8:00	286	407	278	406	317	419	21	437	80	407	17	142
9:00	242	336	192	328	223	316	1	343	115	329	36	200
10:00	195	242	201	248	208	228	205	244	147	270	31	239
11:00	205	192	223	233	215	205	237	239	180	220	63	206
12:00	268	204	277	221	273	204	277	209	222	219	133	213
13:00	394	239	360	239	400	236	396	262	223	276	159	214
14:00	195	281	299	313	285	321	397	277	210	310	120	140
15:00	224	280	273	263	278	300	303	272	105	259	29	100
16:00	230	262	263	234	278	206	304	231	65	264	34	128
17:00	319	257	342	287	359	228	352	279	103	277	112	204
18:00	299	284	344	312	414	299	318	281	128	292	159	190
19:00	308	216	365	230	339	218	327	242	158	233	117	201
20:00	271	154	294	195	303	204	279	159	100	216	145	163
21:00	201	88	210	158	240	109	228	120	85	147	51	117
22:00	108	63	120	78	140	73	159	70	70	84	51	61
23:00	55	25	66	35	69	21	90	22	50	51	27	63
0:00	28	15	46	20	35	12	68	19	30	43	19	63
4226 4241 4587 4496 4783 4284 4363 4378 2353 4579 1438 2917 4449 1989												
568												
736												
Maxim												

PESANTS												
DLL	SC	SS	DM	DC	SC	SS	DJ	SC	SS	DV	DS	DG
SC	SS	SC	SS	SC	SS	SC	SS	SC	SS	SC	SS	SC
1:00	1	0	2	0	1	0	1	0	1	0	1	0
2:00	1	0	1	0	1	0	1	0	2	1	0	0
3:00	1	1	2	0	2	0	2	0	3	0	2	0
4:00	1	1	1	1	2	1	1	2	1	2	2	1
5:00	1	2	4	1	4	0	0	1	4	0	1	0
6:00	2	11	13	12	15	9	13	20	3	21	3	1
7:00	6	24	35	31	34	28	31	26	20	21	3	0
8:00	21	36	38	18	41	38	47	35	0	42	6	5
9:00	31	30	34	20	30	29	24	25	0	29	7	8
10:00	31	27	29	9	25	14	28	18	31	21	4	10
11:00	31	23	20	17	33	19	22	13	33	25	9	11
12:00	31	16	30	11	52	19	39	19	31	24	9	10
13:00	41	9	37	19	46	21	46	19	27	24	6	14
14:00	23	28	16	27	47	32	30	26	28	25	4	9
15:00	40	30	15	28	39	33	18	24	34	15	4	2
16:00	31	30	15	18	41	22	22	27	29	22	8	4
17:00	25	26	24	23	51	17	33	25	26	25	16	12
18:00	31	19	20	30	54	31	48	25	20	20	26	9
19:00	34	15	8	13	44	14	31	11	28	7	47	7
20:00	22	4	8	9	24	10	27	7	22	11	10	8
21:00	7	0	5	6	17	4	21	10	11	4	1	4
22:00	6	2	4	0	13	1	6	1	4	1	0	3
23:00	2	0	1	3	6	0	4	0	3	0	1	3
0:00	1	0	0	0	4	1	2	1	4	1	1	1
421 334 360 298 623 346 499 325 374 339 173 126 183 55												
85												
Maxim												

C.3.5. Aforament 6. C/ de Sabadell

IMD										
DLL	DM	DC	DJ	DV	DS	DG	DLL	DM	DC	DJ
1:00	5	19	10	13	9	23	5	23	17	33
2:00	7	5	11	2	6	4	7	6	15	13
3:00	6	12	5	7	4	7	2	8	6	18
4:00	15	16	18	17	16	10	20	16	16	23
5:00	112	81	107	83	117	87	115	98	105	113
6:00	242	132	232	139	228	149	239	156	234	208
7:00	289	200	299	224	300	303	304	303	326	381
8:00	271	260	300	267	288	358	279	354	311	393
9:00	262	250	233	268	249	344	245	343	221	326
10:00	204	261	211	268	218	321	238	349	233	369
11:00	211	252	185	259	206	330	210	347	206	370
12:00	205	275	255	315	249	368	222	352	239	342
13:00	188	410	202	438	201	466	214	495	217	463
14:00	235	350	231	344	224	387	251	408	217	453
15:00	231	343	247	320	250	400	222	429	236	420
16:00	224	270	221	281	269	414	248	417	248	408
17:00	217	331	234	348	263	461	254	454	269	392
18:00	204	400	211	357	226	479	223	516	213	408
19:00	188	438	209	470	232	501	223	508	231	420
20:00	154	421	193	427	167	496	180	497	222	431
21:00	123	305	144	337	124	346	121	415	193	389
22:00	73	218	78	204	76	237	94	268	123	282
23:00	30	85	38	101	32	115	25	109	78	176
0:00	14	42	16	58	11	64	20	76	49	127
3708 5382 3881 5555 3963 6673 3960 6950 4223 6987 3682 5003 2881 3885						9090	9436	10636	10310	11210
						56	72	75	96	176
						24	29	32	28	56
						16	8	11	21	49
						18	12	11	10	24
						31	35	26	36	39
						193	190	204	211	218
						374	377	395	395	442
						489	523	603	633	707
						531	567	646	633	704
						512	501	593	588	547
						465	479	539	587	602
						463	444	536	557	576
						598	640	667	709	680
						585	575	611	657	670
						574	567	650	651	656
						494	502	683	665	656
						548	582	724	708	861
						604	568	705	739	621
						626	679	733	729	651
						575	620	663	677	653
						428	481	470	536	582
						291	282	313	362	405
						115	139	147	134	254
						56	72	75	96	176
						3090	9436	10636	10310	11210
						3885				6766

PESANTS										
DLL	DM	DC	DJ	DV	DS	DG	DLL	DM	DC	DJ
1:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
2:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
3:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:00	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
5:00	4	1	1	0	0	0	5	1	1	4
6:00	5	3	1	7	4	10	8	4	11	11
7:00	10	12	14	9	15	15	22	23	24	24
8:00	18	16	12	15	13	12	34	27	25	17
9:00	6	7	11	7	13	10	13	18	23	17
10:00	6	11	11	13	10	8	17	22	23	18
11:00	8	15	10	10	12	20	23	20	32	9
12:00	3	13	11	8	12	12	16	19	24	20
13:00	10	17	11	10	5	23	27	21	28	14
14:00	8	11	12	12	11	20	19	24	31	18
15:00	12	12	6	5	8	20	24	11	28	16
16:00	3	12	13	14	12	9	15	27	21	14
17:00	12	5	13	12	6	7	25	23	13	9
18:00	5	20	10	13	6	11	25	16	17	11
19:00	5	10	4	12	7	10	15	16	17	9
20:00	4	13	2	8	2	13	15	10	13	12
21:00	0	10	1	12	2	10	10	13	12	5
22:00	1	4	0	0	1	5	5	0	6	6
23:00	0	1	0	1	1	0	1	1	1	1
0:00	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1
						314	307	356	229	156
						267				228

D. REPORTATGE FOTOGRÀFIC

D.1. Xarxa de vianants



Foto 1. Zona delimitada a velocitat 30 en el tram de la Ronda Llevant amb el C/ Josep Tarradelles.



Foto 2. Carrer de prioritat invertida situat al costat de l'església de Sant Esteve.



Foto 3. Zona per a vianants al costat del mercat (C/ Colom).

D.2. Xarxa de bicicletes



Foto 4. Vorera bici a l'Av. Sant Esteve cantonada amb la Ronda Llevant.



Foto 5. Tipologia d'aparcament més predominant al municipi. Les places estan situades al C/ Forn de Raig, al costat de l'escola El Casal).

D.3. Xarxa de transport públic



Foto 6. Parada amb marquesina de les línies C1, C3 i C6 situada al C/Tarragona cantonada amb C/Alemanya.



Foto 7. Vista del recorregut de la línia amb més usuaris de Castellà del Vallès (línia C1) a l'alçada del C/Passaig.

D.4. Xarxa de vehicle privat motoritzat



Foto 8. Agents de la policia local dirigint el trànsit en el punt més conflictiu en quant a intensitats de trànsit del municipi (Ctra. de Sabadell al costat de la benzinera).



Foto 9. Vista de la rotonda a la Ronda Llevant desde el Camí del Cementiri.

D.5. Mercaderies



Foto 10. Zona de càrrega i descàrrega ubicada al costat de Cal Botafoc (C/ Sant Llorenç).



Foto 11. Zona de càrrega i descàrrega situada al C/ Sala Boadella enfront de l'edifici de Correus.

D.6. Seguretat viària



Foto 12. Pas elevat recentment construït ubicat al C/Major cantonada amb el C/ de les Bassetes.



Foto 13. Coixí berlinès al C/ Suècia a prop del C/ Luxemburg.

D.7. Aparcament



Foto 14. Zona d'estacionament limitat (Zona blava) al tram del C/Major cantonada amb C/Colom.



Foto 15. Estacionament per a camions situat a la Ronda Llevant al costa de la Plaça Catalunya.



Foto 16. Entrada al pàrquing soterrat de la zona del mercat municipal.

D.8. Polígons industrials



Foto 17. Vista de la Ctra. de Sabadell cantonada amb C/ de les Garrigues al polígon industrial de Can Carner.



Foto 18. Vista del C/Osona a l'alçada del C/Berguedà al polígon industrial Pla de la Bruguera.

E. Procés de participació ciutadana

La Guia bàsica per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana elaborada pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, estableix els continguts i els processos bàsics que han de donar forma als plans de mobilitat urbana. Entre els mateixos, recull la necessitat d'implicar els ciutadans en la planificació de la mobilitat, a través de fórmules participatives que permetin incorporar els seus punts de vista i implicar-se en la presa de decisions.

En aquest sentit, per a l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana (PMU) de Castellar del Vallès es va implantar un procés de participació ciutadana en diferents moments de la seva redacció. Les sessions de participació han estat les següents:

1. Sessió de presentació i debat de la prediagnosi sobre mobilitat (dia 13 de desembre de 2011).
2. Signatura del Pacte per a la mobilitat de Castellar del Vallès (dia 1 de febrer de 2011).
3. Sessió de debat de les propostes del PMU (dia 21 i 26 de febrer de 2011).

A continuació s'adjunta els informes realitzats per EDAS (empresa encarregada de la participació ciutadana) referents als resultats obtinguts a la sessió de presentació i debat de la prediagnosi sobre mobilitat, i als resultats obtinguts de la sessió de debat de les propostes de mesures del PMU. També s'adjunta el Pacte per a la mobilitat de Castellar del Vallès.

E.1. Informe de la sessió de presentació i debat de la prediagnosi sobre mobilitat



Ajuntament de
Castellar del Vallès



Diputació
Barcelona

PROCÉS PARTICIPATIU DEL PLA DE MOBILITAT DE CASTELLAR DEL VALLÈS

Informe de resultats del taller de debat
de la prediagnosi

Desembre 2010

Realitzat per:

Rambla Guipúscoa, 77-79, Bx.1ª 08020 Barcelona
Tel: 93 278 19 82 Web: www.edas.cat

Direcció tècnica del procés i redacció de l'informe:

Manel Gil López

Dinamització dels grups de treball i buidament de resultats:

Manel Gil López

Ruth González

Sandra Hereter

Suport tècnic en mobilitat:

Eduard Casan

Joana Rodríguez

**Direcció facultativa:**

Ajuntament de
Castellar del Vallès

Amb el suport de:

Índex

Índex

1. Introducció

2. Organització de la sessió

Difusió, convocatòria i assistència registrada

Ordre de la sessió

Desenvolupament de la sessió

3. Síntesi de resultats del debat sobre la prediagnosi

Grup de treball blau

Grup de treball verd

Grup de treball vermell

4. Priorització dels objectius del Pacte per la Mobilitat

Priorització dels objectius del PMU de Castellar del Vallès

5. Avaluació del taller

Perfil de les persones participants

Valoracions

1. Introducció

La Guia bàsica per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana elaborada pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, estableix els continguts i els processos bàsics que han de donar forma als plans de mobilitat urbana. Entre els mateixos, recull la necessitat d'implicar els ciutadans en la planificació de la mobilitat, a través de fórmules participatives que permetin incorporar els seus punts de vista i implicar-se en la presa de decisions. En aquest sentit, l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana (PMU) de Castellar del Vallès incorpora el disseny i implementació d'un procés de participació ciutadana que es desenvolupa de manera paral·lela als diferents moments de la seva redacció.

Aquest document recull els resultats obtinguts a la *Sessió de presentació i debat de la prediagnosi sobre mobilitat*. Aquest ha estat el principal mecanisme de participació directa posat a l'abast dels ciutadans i ciutadanes de Castellar del Vallès en la fase de formulació de la diagnosi de mobilitat del municipi, que s'ha complementat amb altres mecanismes d'informació i de recollida d'opinions i suggeriments, als quals es pot accedir a través de la pàgina web municipal.

El document que teniu a les mans, s'estructura en cinc blocs, a més d'aquesta part introductòria:

- Presentació dels aspectes metodològics de la sessió
- Presentació dels principals resultats del debat en els grups de treball en relació a la prediagnosi
- Presentació dels resultats de la dinàmica de priorització dels objectius del Pacte per la Mobilitat
- Presentació de la valoració de la sessió.

2. Organització de la sessió

DIFUSIÓ, CONVOCATÒRIA I ASSISTÈNCIA REGISTRADA

La celebració de la *Sessió de presentació i debat de la prediagnosi sobre mobilitat* ha estat difosa a través dels mitjans de comunicació a l'abast de l'Ajuntament de Castellar del Vallès. Entre els mateixos s'ha difós a la premsa a través d'una nota de premsa, s'ha difós mitjançant el setmanari Actual i s'ha creat un espai específic a la pàgina web municipal realitzada per l'Ajuntament de Castellar de Vallès.

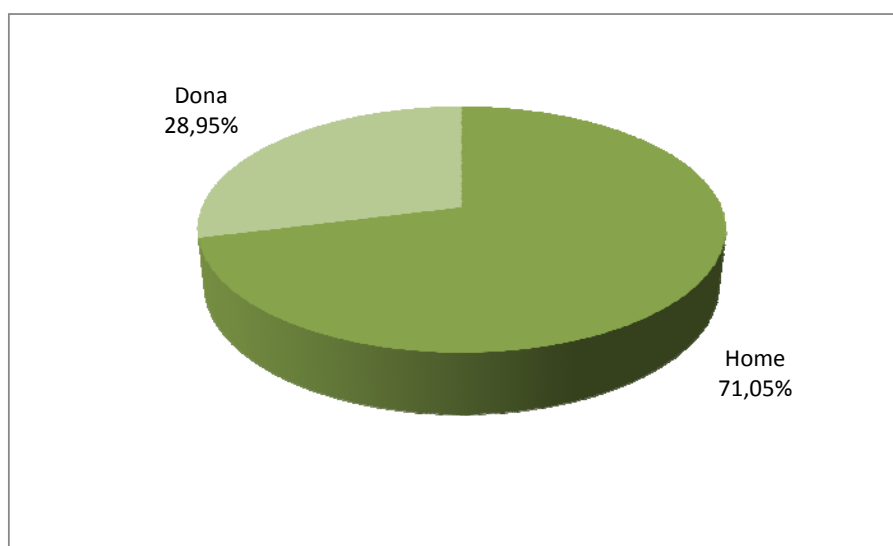
L'Ajuntament de Castellar del Vallès també s'ha encarregat de fer la convocatòria. En aquest sentit s'ha realitzat una convocatòria específica per carta als membres de la Taula de Mobilitat, ampliant-la a representants d'altres col·lectius que no en formen part, però que per la seva activitat i/o relació amb el municipi estan relacionats amb la mobilitat del municipi. El llistat de persones i entitats convocades es pot consultar en un annex d'aquest document. Per altra banda, la sessió ha estat oberta a la participació de qualsevol veí o veïna del municipi, que pogués estar interessat en aquest tema.

L'assistència registrada a la sessió ha estat de 38 persones.

PERFIL DE LES PERSONS ASSISTENTS

Aproximadament 7 de cada 10 persones assistents a la sessió han estat homes (71,05%).

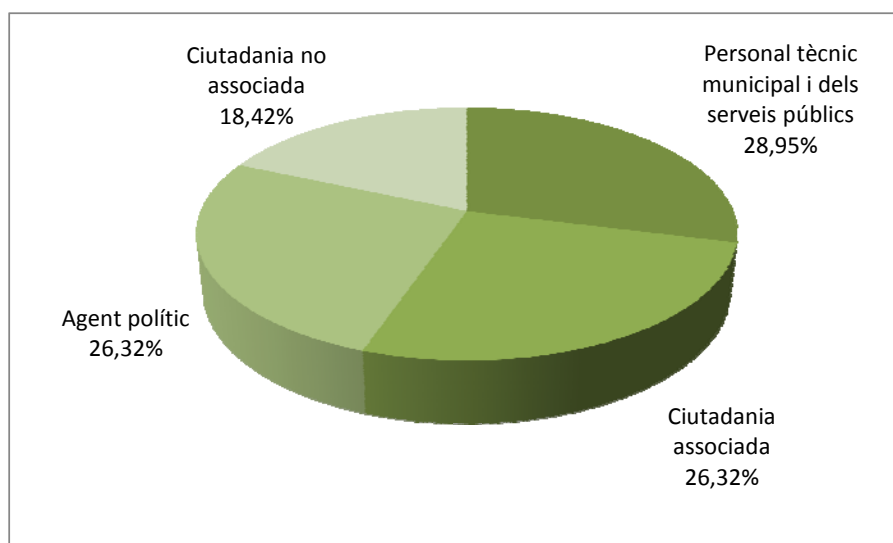
1. Sexe de les persones assistents (en %)



Base: 38 persones

Pel que fa al col·lectiu de població al que pertanyen, el 81,48% o bé forma part del personal tècnic municipal i dels serveis públics, o bé està vinculada a alguna entitat associativa o política de Castellar del Vallès.

2. Sector de població al que pertanyen (en %)



Base: 38 persones

ORDRE DE LA SESSIÓ

La sessió ha tingut lloc el dia 13 de desembre de 2010, entre les 19:00h i les 21:30h, a les dependències de l'equipament municipal El Mirador, situat a la Plaça Major del municipi, amb el següent ordre del dia:

18:50h (10') Recepció assistents.

19:00h (15') Presentació institucional i tècnica de la sessió.

19:15h (30') Presentació de la diagnosi del Pla de Mobilitat Urbana a càrrec de l'empresa redactora, Resolució de dubtes. GRECCAT.

20:00h (60') Tallers de participació per a la resolució de dubtes, la validació de la diagnosi, i la definició dels objectius que conformaran el Pacte per a la Mobilitat de Castellar, dinamitzats per l'empresa EDAS.

21:00h Sessió plenària de resum de les aportacions fetes a cada taller a càrrec de l'empresa EDAS.

DESENVOLUPAMENT DE LA SESSIÓ

Segons aquest ordre del dia, la sessió s'ha desenvolupat en dos moments diferenciats:

1) Un primer de caràcter informatiu i divulgatiu, i que s'ha concretat en:

- **Presentació institucional** a càrrec del Regidor de Mobilitat i Transport, el Sr. Jordi Carcolé, i de la Sra. Susana Aladro tècnica de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local de la Diputació de Barcelona.

- **Presentació del procés participatiu** a realitzar dins del marc dels treballs de redacció del PMU, a càrrec del Sr. Manel Gil de l'empresa EDAS, encarregada del disseny i dinamització del mateix.
- **Presentació dels resultats de la prediagnosi** a càrrec del Sr. Eduard Casan tècnic de l'empresa Greccat, encarregada de la redacció tècnica del PMU.
- **Resolució de dubtes** sobre la prediagnosi i el procés participatiu presentats.



2) Un segon moment de caràcter deliberatiu i valoratiu de la prediagnosi, i que s'ha concretat en:

- Distribució dels participants en tres grups de treball dinamitzats per personal tècnic especialitzat de l'empresa EDAS. En els mateixos s'ha desenvolupat una dinàmica que tenia com a objecte realitzar una **validació general de la prediagnosi**. Aquesta validació s'ha assolit recollint el grau d'acord de les persones participants en relació als principals elements destacats per la prediagnosi en cinc àmbits: Mobilitat a peu, Mobilitat en bicicleta, Mobilitat en transport col·lectiu, Mobilitat en vehicle privat motoritzat i Aparcament.
- El treball en els grups ha finalitzat amb una dinàmica que perseguia obtenir una **priorització individual dels objectius generals del pacte per la Mobilitat**, a partir d'una proposta redactada pels tècnics de Greccat.
- El moment deliberatiu ha finalitzat amb la realització d'un **plenari final** en el qual s'ha fet una breu presentació de les principals conclusions del debat desenvolupat en els grups de treball, així com un recompte global de la priorització dels diferents criteris del Pacte per la Mobilitat.



3. Síntesi de resultats del debat sobre la prediagnosi

En aquest apartat es realitza un recull de les aportacions realitzades en els tres grups de treball, agrupades en àmbits temàtics.

En general, els participants s'han mostrat d'acord amb els resultats presentats respecte la prediagnosi de mobilitat del municipi. Tot i així, durant el debat en els grups s'han pogut plantejar algunes matisacions, dubtes i aportacions que ofereixen possibles explicacions a algun dels elements destacats, i fins i tot possibles solucions a la situació plantejada. Seguidament s'exposen els principals aspectes destacats en cada un dels àmbits temàtics treballats durant la sessió, dins de cada un dels grups de treball.

GRUP DE TREBALL BLAU

AMBIT 1: MOBILITAT A PEU

El debat s'ha iniciat amb el requeriment als tècnics de Greccat de la manera com ha estat realitzada l'anàlisi de l'accessibilitat de les vies del centre urbà. Després de l'explicació, els participants constaten que les dades fan referència als "itineraris principals" perquè el PMU ha d'incidir en aspectes que puguin ser implementats en el seu període de vigència, que és de sis anys. Per aquesta raó, consideren que és possible que la dada d'accessibilitat referida al conjunt de carrers de la zona pugui ser inferior.

Es considera que la zona del municipi que presenta una **major necessitat de resoldre deficiències respecte la urbanització de voreres i carrers** és el Primer Eixample o Eixample Antic

Un dels participants destaca que caldria millorar la mobilitat dels vianants a l'entorn de la plaça Miquel Pont, la qual estaria mancada d'una urbanització i en la que es considera que hi ha **manca de passos de vianants**.

També es considera que **la falta de permeabilitat** de les vies del municipi és extensible a altres vies no anomenades en la presentació de la prediagnosi. En aquest sentit es destaca la presència d'un punt en què el vianant no té possibilitat de creuar de manera segura la carretera, en l'espai adjacent a la fàbrica de pells i el centre de jardineria.

AMBIT 2: MOBILITAT EN BICICLETA

El grup manifesta el seu acord amb els elements destacats a la prediagnosi.

Per altra banda, es genera un debat al voltant de la bicicleta que té com a principal eix la reivindicació de la realització del Pla Director de la Bicicleta, l'elaboració del qual havia estat aprovada pel Ple municipal.

Una part dels assistents consideren que cal potenciar l'ús de la bicicleta, protegint al ciclista i la

majoria manifesta el seu acord respecte la necessitat d'ordenar la seva utilització al municipi. Es considera que la tendència actual als municipis porta a reduir la creació de vies exclusives per a la bicicleta, i en canvi augmenta la tendència a l'ús de diferents modes de transport en la mateixa via. En aquest sentit es considera necessari realitzar una anàlisi del territori que permeti identificar quines vies poden compatibilitzar el seu ús per part dels diferents modes i en quines l'ús hauria de ser específic. Tot plegat es podria analitzar amb l'elaboració del Pla Director de la Bicicleta.

En relació a la bicicleta en una part dels participants es manifesta la preocupació per situacions d'inseguretat viària que es produeixen a carreteres del terme municipal, sobretot les que uneixen les urbanitzacions amb el centre, per la pràctica de ciclisme en ruta.

AMBIT 3: MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU

En relació a la mobilitat en transport públic, el debat inclou diferents elements:

- Per una banda, es considera que caldria millorar l'accessibilitat de les marquesines i parades d'autobús, perquè existeixen algunes que no estan adaptades i que resulten inaccessible per a persones amb dificultat de mobilitat. Específicament es destaca que la parada de Can Carner de la línia C1 és inaccessible.
- En relació a la utilització del transport públic es manifesta que és un servei infrautilitzat que suposa un elevat cost. Una part dels participants consideren que la seva utilització augmentaria si s'ampliessin els serveis que ofereix, sobretot en augment de freqüència de pas, especialment a les línies C3 i C4 que són les menys utilitzades. Respecte la millora del servei també es recullen testimonis que consideren que el servei entre el centre urbà i les urbanitzacions és poc directe i que el recorregut és molt llarg i fa massa volta. En canvi, una altra part dels participants considera que el cost que suposa ara mateix ja és massa elevat i que no és possible fer que sigui un servei que es pugui autofinçar, i per tant no es considera prioritari la millora i ampliació dels serveis per augmentar la seva utilització
- Entre les propostes per millorar el servei del transport col·lectiu al municipi, es recullen dues aportacions més. La primera destaca la necessitat de millorar la informació als potencials usuaris respecte les possibilitats de connexió i enllaç amb altres mitjans de transport (intercanvi modal), sobretot amb la ciutat de Sabadell. La segona destaca la necessitat que la línia nocturna de transport públic tingui més parades dins del municipi, permetent baixar del transport en més ubicacions de les actuals, perquè en aquest servei les habituals es veuen reduïdes.

AMBIT 4: MOBILITAT EN VEHICLE MOTORITZAT

El debat en aquest punt es concentra en establir si les rondes de Tolosa i Llevant són vies infrautilitzades. Majoritàriament es consideren d'aquesta manera, però també es recullen discursos que consideren que la seva utilització en ocasions no és l'adient per a millorar la mobilitat del municipi. En aquest sentit, una part dels assistents considera que la seva utilització per part de ciutadans i ciutadanes per accedir a la piscina no és adequada i que existeixen altres itineraris que no provoquen trasbalsos a la mobilitat.

Les mateixes persones que es manifesten en aquest sentit consideren que l'accés a les rondes és perillós perquè són vies en les quals la velocitat dels usuaris/es és massa elevada.

AMBIT 5: APARCAMENT

Respecte l'aparcament es recull una proposta per tal de conèixer de manera més efectiva en quins punts de la vila existeix un problema d'aparcament. En aquest sentit es considera que la realització d'un mapa de multes per aparcament seria una eina que serviria d'indicador de l'existència d'aquesta problemàtica en aquells punts on es registri una major concentració de multes.

Respecte a l'existència d'una zona censal (C7) en la qual es registra un dèficit d'aparcament, un dels participants considera que el mateix està motivat per l'existència de la zona blava. En aquest sentit considera que des de que aquesta ha estat implantada els veïns tenen dificultats per trobar aparcament, les quals eren inexistents abans de la posada en marxa d'aquest sistema d'aparcament.



GRUP DE TREBALL VERD

AMBIT 1: MOBILITAT A PEU

En relació a la mobilitat dels vianants es considera que hi ha diversos espais que caldria millorar en la seva urbanització per tal de millorar la seva accessibilitat. Així doncs, el casc antic presenta zones amb fort desnivell, i en alguns dels trams rellisquen perillosament. Per altra banda, es destaca que a les escales de Ca Calet la rampa existent és inaccessible. Un altre exemple es pot trobar al C/ Racó, que a més de ser massa estreta per la intensitat de transit de vianants que suporta, té mobiliari urbà (fanals), el que dificulta l'accessibilitat, de manera que habitualment la gent prefereix caminar per la calçada.

Es creu necessari que l'estudi sigui més concret en relació a les voreres del casc antic, ja que encara que hi ha poques que no siguin accessibles, de les que no ho són, n'hi ha són de ús majoritari.

Per altra banda, es manifesta la necessitat de revisar la il·luminació d'alguns carrers que són massa foscos.

AMBIT 2: MOBILITAT EN BICICLETA

En relació a la mobilitat en bicicleta es manifesta que el Ple municipal de l'Ajuntament va aprovar la redacció d'un Pla Director de la Bicicleta. Es sol·licita que en el mateix s'incloguin les vies accessibles a la bicicleta, així com les vies verdes.

Per altra banda es manifesta la necessitat que s'estudiï la possibilitat de permetre l'accés de les bicicletes en el transport públic col·lectiu.

AMBIT 3: MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU

En relació a la mobilitat en transport públic, es destaquen els següents elements:

- Es manifesta que la línia C1 en hora punta no compleix gaire els horaris.
- Es considera necessària la promoció de l'ús del transport públic a les urbanitzacions, per tal de rendibilitzar-lo.
- Per tal de fer que el transport col·lectiu sigui més atractiu a la població, es proposen accions per tal de redefinir els trajectes, escurçant-los, i augmentar freqüències de pas.
- També es considera necessari adaptar els vehicles de transport públic de manera que siguin accessibles.
- Es manifesta que la presentació de la prediagnosi no ha fet referència al taxi i en el grup es planteja si aquest servei està ben dimensionat per a la població.

AMBIT 4: MOBILITAT EN VEHICLE MOTORITZAT

Els participants manifesten que la presentació de la prediagnosi no ha fet referència a la mobilitat de les mercaderies. En aquest sentit es destaca que aquesta activitat pot suposar una problemàtica que afecta exclusivament al nucli urbà.

AMBIT 5: APARCAMENT

En relació a l'aparcament es considera que:

- Caldria revisar l'aparcament per als transportistes, per tal que no entressin segons quins vehicles al nucli urbà.
- L'aparcament a l'entrada del municipi està infrautilitzat i la utilització està mancada de certa disciplina i regulació. Es considera necessari potenciar i regular aquestes "bosses d'aparcament", que haurien de dissuadir d'entrar al municipi amb vehicle privat.
- Per a promoure el seu ús es proposa fer campanyes de sensibilització i millorar la senyalització d'aquests aparcaments de dissuasió.



GRUP DE TREBALL VERMELL

AMBIT 1: MOBILITAT A PEU

Un dels participants comenta que s'haurien de pintar els **passos de vianants** perquè considera que no estan ben senyalitzats.

Pel que fa a l'afirmació “*Prop del 93% de les voreres dels principals itineraris per a vianants existents al centre urbà de referència són accessibles*”, s'afirma que molts carrers adjacents al centre urbà de referència considerat a l'estudi (com el carrer de l'escola d'adults) no tenen **voreres accessibles**.

També es parla de la manca d'accessibilitat de la **mobilitat a peu intermunicipal**, concretament entre Sant Feliu del Racó i Castellar del Vallès. Fa uns anys s'arribava en 24 minuts caminant, però ara ja no. Si s'adequés el camí això permetria, a més a més, un accés més directe al parc natural.

AMBIT 2: MOBILITAT EN BICICLETA

A la diagnosi es troba a faltar quines conseqüències té l'**alta densitat de bicicletes** que venen de fora els caps de setmana i travessen Castellar del Vallès per accedir al Parc.

AMBIT 3: MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU

Un dels participants es pregunta si a la diagnosi es té en compte la **durada total dels trajectes**, ja que els circuits que fan les diverses línies d'autobús són molt llargs i això sovint produeix que no s'utilitzi tant el transport públic. Potser caldria estudiar alternatives més directes encara que fossin amb menys freqüència de pas.

També es troba a faltar la diagnosi sobre la **situació del taxi** al municipi, quin és el servei que hi ha i l'ús que se'n fa. Hi ha la percepció de què és molt car, però potser no ho és tant. S'hauria de tenir en compte a l'hora de passar a la fase de propostes.

AMBIT 4: MOBILITAT EN VEHICLE MOTORITZAT

Sorgeixen dubtes sobre el significat de l'índex d'autocontenció, els quals són aclarits pel personal municipal.

Una de les participants comenta que el c/ Fàbregues amb el c/ Passeig té una incorporació difícil perquè no hi ha semàfor. Tot i això, és una opinió minoritària i no hi ha consens.

AMBIT 5: APARCAMENT

Un veí comenta que els carrers del **centre** que no són de pagament s'omplen de cotxes de persones que no volen aparcar a zona blava.

Es comenta que es permet l'**ús indegut** de l'aparcament i que és un aspecte que s'ha de tractar. Un dels participants comenta que l'aparcament incívic sovint dificulta l'accés dels veïns als habitatges. Un altra participant comenta que s'hauria d'analitzar els obstacles que hi ha a la via pública que impedeixen l'aparcament.



4. Priorització dels objectius del Pacte per la Mobilitat

El treball desenvolupat als grups durant la sessió va finalitzar amb una dinàmica que ha permès prioritzar un llistat d'objectius a integrar pel Pla de Mobilitat Urbana i sobre els quals es basarà el Pacte per la Mobilitat, document que haurà de ser validat i signat pels diferents agents del territori relacionats amb la mobilitat al municipi.

La priorització dels objectius ha estat realitzada de manera individual per part dels participants a la sessió, a cada un dels grups, un cop s'han exposat els resultats de l'estudi de prediagnosi i després del debat per tal de conèixer el grau d'adhesió als mateixos.



El resultat global assolit indica que els quatre objectius que haurien de ser considerats com a prioritaris en el futur PMU són:

- 1) Promoure la utilització del transport públic
- 2) Millorar l'accessibilitat i la seguretat, per afavorir la mobilitat dels vianants
- 3) Promoure l'increment de l'ús segur de la bicicleta
- 4) Fomentar l'ús racional del cotxe



A continuació es presenten en una taula els resultats obtinguts en cada un dels tres grups de treball, junt amb la classificació global assolida per a cada un dels objectius valorats.

PRIORITZACIÓ DELS OBJECTIUS DEL PMU DE CASTELLAR DEL VALLÈS

En el Pla de Mobilitat Urbana ha de ser prioritari.....	GRUP VERMELL	GRUP BLAU	GRUP VERD	TOTAL
Promoure la utilització del transport públic	10	6	3	19
Millorar l'accessibilitat i la seguretat, per afavorir la mobilitat dels vianants	5	3	5	13
Promoure l'increment de l'ús segur de la bicicleta	3	6	4	13
Fomentar l'ús racional del cotxe	4	4	4	12
Aplicar mesures que permetin millorar la seguretat viària	2	5	3	10
Difondre entre la ciutadania els valors de la mobilitat sostenible i segura	2	4	4	10
Controlar i fer disminuir els nivells de contaminació acústica i atmosfèrica dels vehicles	5	4	0	9
Adequar l'oferta d'aparcaments a les necessitats de cada zona	5	3	0	8
Millorar l'accés als polígons industrials amb altres modes de transport diferents al vehicle privat	1	1	5	7
Incrementar la creació i fomentar la utilització d'aparcaments de dissuasió a les àrees perimetrals	3	2	0	5
Garantir la distribució de mercaderies reduint l'impacte sobre la resta d'usuaris de la via	0	0	2	2

5. Avaluació del taller

Tot mecanisme participatiu és un procés en el qual els agents implicats han d'aprendre noves maneres de treballar i relacionar-se per tal de construir quelcom conjuntament. Aquesta vessant educativa del procés suposa també, entre d'altres aspectes, un aprenentatge continu sobre la manera d'organitzar i conduir el procés per assolir els objectius marcats prèviament. Per aquesta raó copsar la percepció dels participants mitjançant mecanismes d'avaluació del procés és un dels elements que cal tenir en compte per recollir indicis de la seva qualitat.

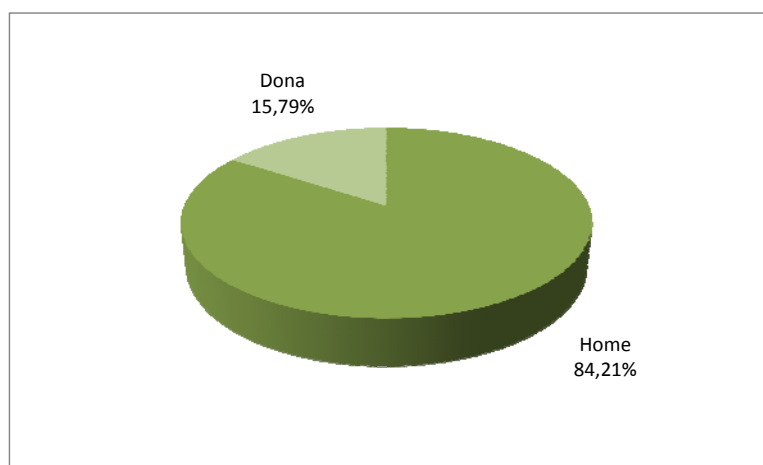
L'objectiu de l'avaluació és identificar aspectes de millora en les dinàmiques desenvolupades en aquests processos de participació. Amb aquesta intenció s'ha dissenyat un qüestionari, que complimentat voluntàriament pels participants a l'acabament del taller ciutadà, ens ha permès avaluar diferents aspectes del procés.

PERFIL DE LES PERSONES PARTICIPANTS

S'han recollit les valoracions d'un total de 19 participants a la sessió.

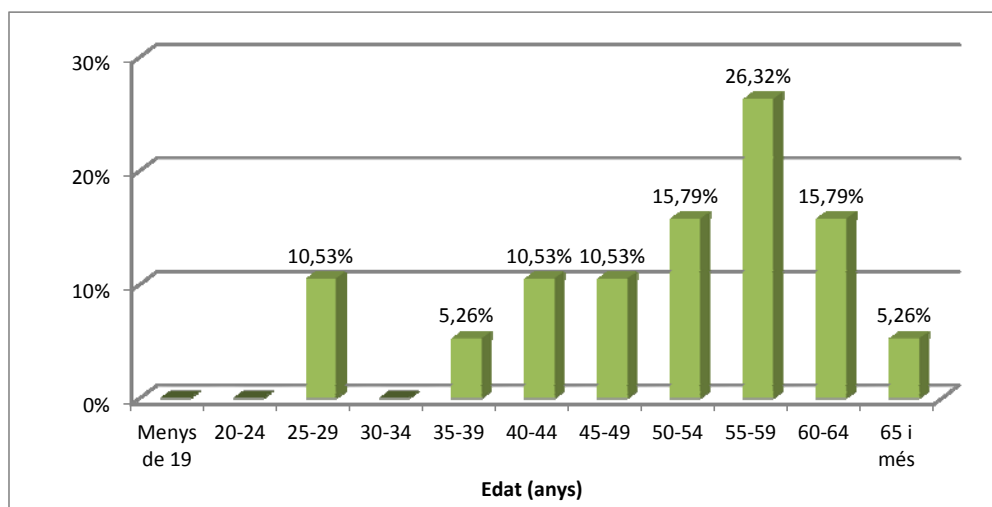
En relació a la distribució de les persones participants segons **sexe**, hi ha un clar predomini dels homes envers les dones.

3. Sexe (en %)



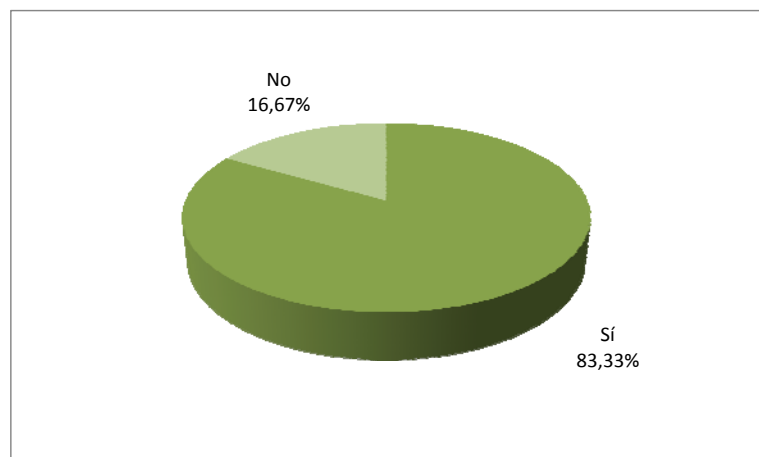
Pel que fa a l'**edat**, es tracta majoritàriament d'un perfil de persones d'edat avançada (el 58,89 tenen entre 50 i 64 anys), sent la mitjana d'edat de **51,79 anys**. cal apuntar que la persona més jove te 27 anys.

4. Edat (en %)



Finalment, és rellevant que pràcticament totes les persones participants (83,33%) pertanyen a alguna **entitat associativa** del municipi.

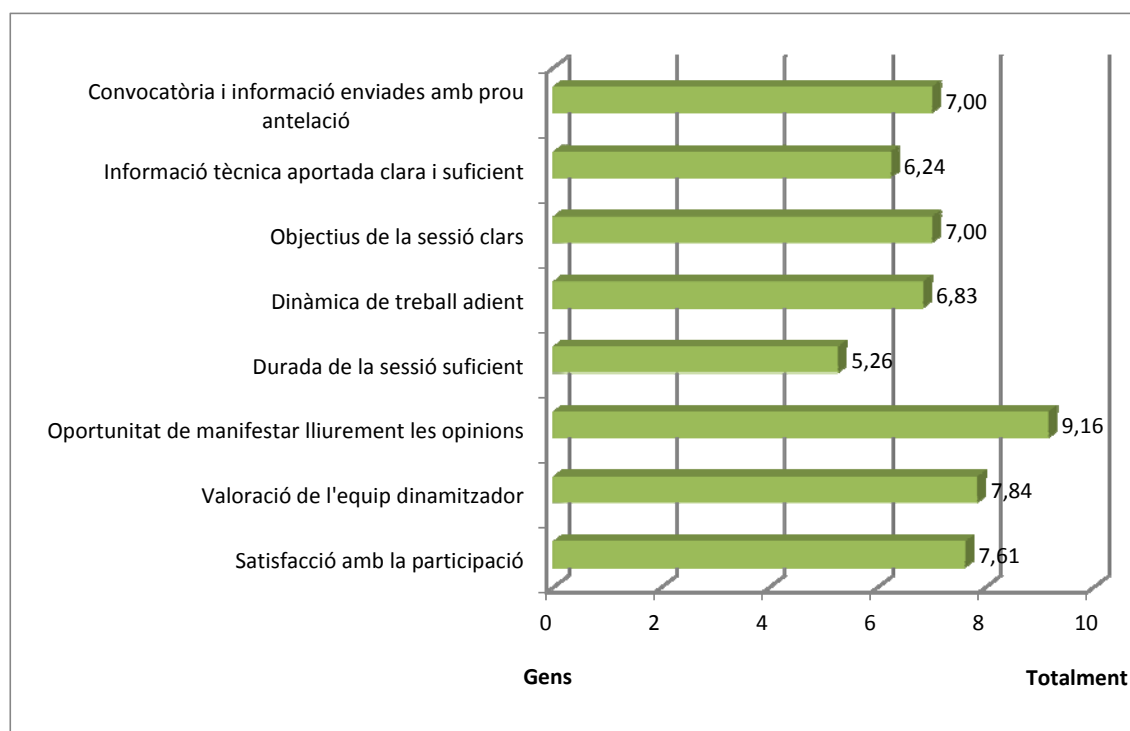
5. Pertinença a alguna entitat associativa (en %)



VALORACIONS

En conjunt, la valoració dels tallers indica satisfacció per part dels participants. Al gràfic següent es poden observar les mitjanes de cadascun dels punts que s'han valorat. Les puntuacions mitjanes oscil·len entre els 5,26 i els 9,16 punts sobre 10:

6. Opinions sobre el taller (valoracions mitjanes)



En primer lloc, en general es considera que la **convocatòria i la informació sobre la sessió** s'han enviat amb prou antelació. La **informació tècnica aportada** (resultats de la prediagnosi) ha estat considerada clara i suficient per al desenvolupament de la sessió de treball (6,24 punts sobre 10). Tot i això, diverses persones apunten que, de cara a futures sessions, caldria disposar de la informació relativa al projecte amb antelació.

Els **objectius** del taller s'han considerat clars i la **dinàmica** dels grups per al desenvolupament de la sessió ha estat correcta.

La **durada** de la sessió per poder debatre el contingut treballat és l'aspecte menys valorat. De fet, algunes persones comenten que cal incrementar-la.

En canvi, gairebé tothom està totalment d'acord en l'afirmació respecte a que han pogut manifestar lliurement les seves **idees** sobre els temes tractats, tot i que un dels participants comenta que li agradaria haver parlat més sobre la necessitat o la possibilitat de trobar un sistema per a poder pujar bicicletes als autobusos

La valoració de l'actuació de l'**equip** que ha dinamitzat la sessió també és bona.

Les persones assistents, en general, estan força satisfetes de la seva **participació** en la sessió de treball.

E.2. Pacte per a la mobilitat de Castellar del Vallès

PACTE PER A LA MOBILITAT DE CASTELLAR DEL VALLÈS

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ
2. JUSTIFICACIÓ
3. PRINCIPIS
4. OBJECTIUS

1. Introducció

Castellar del Vallès, com la resta del món desenvolupat, ha viscut en el darrer segle un procés evolutiu de la seva mobilitat basat en paràmetres no sostenibles. La popularització de l'ús del vehicle privat, concebut com a símbol de la llibertat de moviment individual, ha comportat una pèrdua de l'equilibri tradicional en l'ús de l'espai públic, destinat des d'aleshores majoritàriament a la circulació i a l'estacionament del cotxe.

Aquest fet ha comportat el desplaçament i marginalització d'altres usos tradicionals de la via pública. El carrer ha estat durant generacions, alhora que una via de transport, un espai de trobada i d'interrelació social: lloc d'intercanvis comercials, de relació entre veïns i visitants, de manifestacions lúdiques i culturals, de jocs i de conversa, apte per a totes les edats.

Com a municipi integrant de la Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat, però també com a Ciutat Educadora, i com a municipi signant del Pacte d'Alcaldes per a una Energia Sostenible Local, volem modificar aquesta tendència, que ha comportat una pèrdua del caràcter social del carrer, adoptant les mesures necessàries per tal de definir un model de mobilitat d'acord amb el nostre caràcter mediterrani i obert a l'espai públic.

Amb el nostre model, hem d'arribar a un compromís per tal de donar resposta a la creixent demanda de mobilitat, de viatges i d'intercanvis de mercaderies, preservant i garantint els diferents usos de l'espai públic i augmentant la qualitat de vida de tots nosaltres.

2. Justificació

El Pacte per a la Mobilitat es configura com l'eina de treball per definir el nostre model de mobilitat, per definir com és la vila que volem per nosaltres i per les generacions futures.

Aquest plantejament comporta la necessitat d'obrir aquest fòrum a tota la societat civil, afavorir que estiguin representats tots els agents socials, implicar-los en els canvis de les pautes de mobilitat de la nostra població, i que obert a tota la societat, sigui subscrit per grups, associacions o entitats que estiguin a favor dels seus principis, objectius i actuacions per portar-lo a terme.

El Pacte per a la Mobilitat és sobretot la voluntat de fixar el model de mobilitat que volem per als propers anys a la nostra vila, contenint uns criteris acceptats per tots els integrants del Pacte.

La pluralitat en la manera de concebre la dinàmica de la mobilitat al nostre municipi i la necessitat d'arribar a un compromís entre tots els agents implicats per tal de definir el repartiment en l'ús de l'espai públic, suposa que la consecució d'aquest Pacte signifiqui sobretot un èxit en la voluntat de caminar plegats, administració, associacions i representants de la societat civil, per tal de definir quin és el model de mobilitat que volem per a les nostres places i carrers.

Les respostes de cada col·lectiu per tal de solucionar les disfuncions actuals poden ser molt diverses, a vegades complementàries i no sempre coincidents, fins i tot contradictòries, per la qual cosa la signatura d'aquest Pacte significa particularment l'assoliment d'un consens entre els agents implicats, amb l'acceptació d'uns principis i objectius comuns que, en primer lloc, pretenen afavorir un correcte desenvolupament social i econòmic de la ciutat, superant les deficiències actualment presents.

Així mateix, el Pla de Mobilitat Urbana a través de la taula de mobilitat farà el control i seguiment de les actuacions pactades, de manera que periòdicament es realitzarà una avaluació del nivell de compliment dels compromisos adquirits.

3. Principis

Els principis que orienten el Pacte per a la Mobilitat, i que emmarquen els objectius que determinaran el model de mobilitat, són els següents:

SOSTENIBILITAT

La mobilitat sostenible es concep com aquella capaç de satisfer les necessitats actuals sense comprometre per al futur els recursos naturals existents. Per tant, representa l'assumpció d'un conjunt d'estratègies i mesures destinades a recuperar la qualitat de l'espai urbà afavorint els modes de transport que menys recursos naturals consumeixen i menys costos mediambientals provoquen. I tot plegat, comptabilitzant les necessitats i drets de mobilitat amb el dret de tothom a un medi ambient de qualitat.

D'aquest principi se'n deriva la promoció dels modes de transport més respectuosos amb el medi ambient, com els desplaçaments a peu i en bicicleta, així com el transport públic enfront de l'ús de vehicles privats motoritzats.

ACCESSIBILITAT

El model de mobilitat ha de contemplar l'accés a tot l'espai públic permès a tots els ciutadans, adoptant les mesures necessàries per garantir aquest dret a tothom, i especialment a les persones amb mobilitat reduïda.

De manera complementaria, el model ha de concebre una xarxa que garanteixi l'accés en les millors condicions possibles als diferents nuclis urbans del municipi, superant els problemes de dotacions infraestructurals o de serveis que provoquen dèficits d'accessibilitat i que suposen desigualtats territorials.

SEGURETAT

El model ha de garantir la seguretat i protecció de l'espai públic, per tal de què les necessitats de desplaçament es realitzin en termes de seguretat viària amb especial interès sobre els modes de transport més vulnerables (a peu i en bicicleta).

Així mateix, el model de mobilitat ha d'establir sistemes que es regeixin pel principi d'autoritat municipal com a garant de la disciplina viària, complint i fent complir les normes bàsiques de convivència en la mobilitat, de forma que augmenti el grau de seguretat en el desenvolupament d'aquesta mobilitat

EFICIÈNCIA

El model de mobilitat té en compte les diferents característiques de cada mode de transport, els seus punts forts i les seves febleses quant a eficiència operativa i energètica per a cada desplaçament en concret, i per tant les oportunitats i les amenaces que se'n deriven del seu ús. Per tant, aquest model ha de racionalitzar l'ús dels diferents modes i facilitar la seva utilització en aquells desplaçaments en els quals sigui més adient, des del punt de vista de la seva eficiència.

GARANTIA DE LA QUALITAT DE VIDA

El model de mobilitat pactat ha de guiar-se pel principi de la millora en la qualitat de vida dels ciutadans, recuperant l'espai públic per a usos socials i de convivència, i permetent una millora en l'organització del temps d'activitats ciutadanes, reduint el temps esmerçat en els desplaçaments urbans i interurbans.

Ha de tenir present la cohesió social, augmentant els espais per a la convivència, dintre d'un marc de justícia social.

GARANTIA DEL DINAMISME ECONÒMIC

La mobilitat ha de afavorir l'atractiu del centre com a àrea de negocis i d'activitats terciàries (serveis, comercials i turístiques), convertint-se el pacte per a la mobilitat en un instrument per al desenvolupament correcte de la ciutat. Ha de contribuir al dinamisme econòmic de la ciutat, mantenint l'atractiu comercial dels carrers, i combinant la recuperació de l'espai públic amb la revitalització del comerç, el desenvolupament dels serveis i l'augment de l'atractiu turístic.

INTEGRACIÓ DE TOTS ELS COL·LECTIUS I ADMINISTRACIONS

El Pacte vol integrar tots els col·lectius i agents socials presents a la població, considerant d'una manera pactada les necessitats tant sectorials com territorials de tots els integrants de la ciutat, i fomentant la participació ciutadana. Mitjançant la Taula de Mobilitat, i les jornades de participació organitzades en motiu de la redacció del Pla de Mobilitat Urbana, on estan representats tots els agents, s'ha d'assolir un compromís que permeti millorar les condicions globals en les que es desenvolupa la mobilitat, aconseguint unes condicions equivalents a tots els barris de la ciutat i atenent a tots els col·lectius implicats. El Pacte ha d'intentar fer el màxim de compatibles els requeriments de tothom.

Igualment, ha d'integrar les diferents administracions amb responsabilitat sobre l'àmbit de la mobilitat al territori, coordinant els esforços entre totes elles.

Aquesta integració ha de comptar amb el compromís i treball col·lectiu per impulsar el present Pacte per a la Mobilitat.

4. Objectius

D'acord amb els principis esmentats, els signants del pacte de Mobilitat es comprometen a adoptar les mesures necessàries per assolir els diferents objectius, actuacions que es concretaran en el Pla de Mobilitat Urbana de Castellar del Vallès.

1. Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.

- Dissenyar una xarxa de transport col·lectiu ajustat a la demanda potencial dotant-la de la màxima cobertura possible i connectivitat entre el centre urbà, les urbanitzacions i els polígons industrials del municipi, augmentant la fiabilitat i regularitat en la prestació del servei.
- Estudiar l'organització del servei en hores puntes i hores vall.
- Estudiar la viabilitat d'implantació d'un sistema de transport a la demanda.
- Millora urbanística de l'entorn de les parades de transport públic per assegurar l'accessibilitat a les persones de mobilitat reduïda.

- Habilitar unes parades de transport públic ben equipades, amb marquesina (en les línies que presenten més usuaris) i informació actualitzada sobre l'oferta de transport públic existent, i en condicions de seguretat i accessibilitat per als usuaris.
- Vetllar per l'execució del projecte que ha de permetre l'arribada del tren a Castellar, element fonamental per l'eficiència ambiental i el futur desenvolupament econòmic del municipi.
- Condicionar els itineraris d'accés a les futures estacions de ferrocarril per als desplaçaments a peu en condicions de qualitat.

2. Millorar l'accessibilitat i la seguretat per afavorir la mobilitat dels vianants

- Crear àrees de vianants (illa de vianants) i zones de prioritat invertida (coexistència amb altres modes de transport), especialment en emplaçaments amb una activitat comercial intensa i a l'entorn dels principals equipaments municipals.
- Disseny una xarxa d'itineraris segurs i accessibles per a tots els vianants, segregant-la de la resta de modes de transport i eliminant les barreres arquitectòniques que limiten l'accés universal a tot l'espai públic.
- Ampliar les voreres definint una amplada mínima sense obstacles que permeti els pas de cotxets de nens, cadires de rodes, etc.
- Eliminar obstacles a les voreres i ordenar el mobiliari urbà.
- Permeabilitzar per al vianant les artèries viàries de la ciutat, dotant de suficients passos de vianants a nivell, per tal de fomentar la interrelació entre barris propers.
- Constituir itineraris escolars segurs.
- Preveure durant els períodes d'obres que afecten a l'espai públic les mesures necessàries per facilitar els desplaçaments dels vianants, en condicions dignes i segures i amb una senyalització adient de les voreres i els passos de vianants provisionals.

3. Promoure l'ús segur de la bicicleta creant les condicions infraestructurals, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per afavorir la seva utilització.

- Crear uns itineraris ciclables còmodes i segurs que uneixin els principals punts de destí de la població i creïn una xarxa contínua per la bicicleta. Aquesta xarxa hauria de ser accessible als principals carrers comercials i turístics de la vila, i també hauria de tenir connexió entre els itineraris urbans i els camins interurbans, i especialment les escoles.
- Equipar els llocs de pública concurrència amb instal·lacions per a l'estacionament de bicicletes, de fàcil localització, senyalitzats i amb suficient seguretat per aparcar.
- Fomentar l'intercanvi modal amb el transport públic d'alta capacitat.

4. Fomentar un ús racional del cotxe, aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

- Dissenyar una xarxa viària jerarquitzada, per tal de què cada vial tingui unes intensitats de circulació i velocitats apropiades al seu entorn, aplicant polítiques moderadores del trànsit, que doni accés als diferents barris, polígons i altres zones, amb condicions de seguretat viària i qualitat.

- Vetllar per a la millora de la connectivitat interurbana, i millorar les circumval·lacions externes per tal de minimitzar el trànsit de pas per carrers interns.
- Definir les funcions i repartiment de l'espai viari sota criteris de sostenibilitat i de rendibilitat social.
- Promoure la utilització de vehicles menys contaminants, moguts per energies alternatives, consumidors de nous combustibles menys agressius per al medi ambient (gas natural, GLP, biocombustibles, híbrid elèctric, pila d'hidrogen), i amb materials de més fàcil reciclatge.
- Estudiar la viabilitat de crear algun punt de càrrega de vehicles elèctrics per afavorir el seu ús al municipi.

5. Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura.

- Augmentar la informació facilitada als ciutadans a través dels mitjans de comunicació local sobre les condicions de mobilitat en els diferents modes de transport.
- Realitzar campanyes de comunicació als ciutadans per fomentar l'ús dels modes de transport més sostenibles
- Realitzar campanyes de comunicació i sensibilització sobre els principis i objectius del present Pacte, i explicar les actuacions que se'n derivin.

6. Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mode de transport.

- Implantar les mesures proposades en el Pla Local de Seguretat Viària.
- Vetllar pel compliment de la normativa existent per reduir les infraccions que dificulten la mobilitat dels vianants, dels ciclistes i dels usuaris del transport col·lectiu

7. Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.

- Impulsar l'adopció de mesures encaminades a reduir les emissions de gasos contaminants.
- Promoure la utilització de vehicles amb millor eficiència energètica dels motors i menys emissions contaminants i que alhora les emissions acústiques produïdes siguin inferiors a les actuals.
- Realitzar campanyes periòdiques de control que assegurin l'acompliment de les condicions adequades dels vehicles.

8. Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i residents, amb el dinamisme econòmic de la vila i amb les bones condicions d'accés i mobilitat per als modes més sostenibles.

- Ordenar les diferents modalitats d'aparcament existents en el centre urbà, afavorint un bon ús de les zones blaves i potenciant l'aparcament soterrat de la Plaça Major i les bosses d'aparcament gratuïts en superfície.
- Ordenar l'aparcament a les urbanitzacions del municipi.

- Aplicar mesures urbanístiques que impedeixin l'aparcament de vehicles sobre les voreres, utilitzant elements visibles pels conductors i segurs pels vianants.
- Disposar d'una reserva d'estacionament per a discapacitats suficient i distribuïda.
- Dotar els entorns de les futures estacions de tren d'oferta d'aparcament per als residents i per als usuaris, i així regular l'accés del vehicle privat al nou pol de mobilitat.
- Incrementar la creació i fomentar la utilització d'aparcaments de dissuasió a les àrees perimetrals.

9. Millorar l'accés als polígons industrials amb altres modes de transport diferents al vehicle privat

- Dotar els polígons industrials d'accessos segurs per a vianants a les parades d'autobús que hi donen servei.
- Fer arribar als polígons industrials itineraris per a bicicletes que connectin amb el nou carril bici paral·lel a la carretera B124 i el nucli urbà.

10. Garantir una distribució de mercaderies àgil, ordenada, amb mínim impacte sobre la mobilitat i garantint el ple desenvolupament de les activitats econòmiques.

- Ampliació i nova delimitació de les reserves de càrrega /descàrrega regulades (en horari i temps de repartiment) en aquells punts amb major presència de comerç i que actualment se'n detecta un dèficit, per tal de reduir la durada de les operacions i la distància als punts d'origen o final de les mercaderies.
- Ordenar les condicions operatives de la distribució urbana de mercaderies, establint la reserva suficient de zones de càrrega/descàrrega regulades (en horari i temps de repartiment) i optimitzades en el seu disseny funcional i localització, per tal de reduir la durada de les operacions i la distància als punts origen o final de la mercaderia.
- Potenciar la vigilància i fer complir la normativa en matèria de circulació de vehicles pesants i estacionament dels mateixos al nucli urbà de la ciutat.

L' Alcalde,

Ignasi Giménez Renom

Castellar del Vallès, 1 de febrer de 2011

E.3. Informe de la sessió de debat de les propostes del PMU



Ajuntament de
Castellar del Vallès



PROCÉS PARTICIPATIU DEL PLA DE MOBILITAT DE CASTELLAR DEL VALLÈS

**Informe de resultats del taller de debat
de les propostes de mesures**

Març 2010

Realitzat per:



Rambla Guipúscoa, 77-79, Bx.1^a 08020 Barcelona

Tel: 93 278 19 82 Web: www.edas.cat

Direcció tècnica del procés i redacció de l'informe:

Manel Gil

Dinamització dels grups de treball i buidament de resultats:

Manel Gil

Lidia Daza

Sandra Hereter

Suport tècnic en mobilitat:

Eduard Casan

Joana Rodríguez



Direcció facultativa:



Ajuntament de
Castellar del Vallès

Amb el suport de:



Índex

Índex

1. Introducció

2. Organització de la sessió

Difusió, convocatòria i assistència registrada

Perfil de les persones participants

Ordre del dia de la sessió

Desenvolupament de la sessió

3. Síntesi de resultats del debat

4. Avaluació del taller

Valoracions dels participants

Annex

Participants en els grups de treball

1. Introducció

La Guia bàsica per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana elaborada pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, estableix els continguts i els processos bàsics que han de donar forma als plans de mobilitat urbana. Entre els mateixos, recull la necessitat d'implicar els ciutadans en la planificació de la mobilitat, a través de fórmules participatives que permetin incorporar els seus punts de vista i implicar-se en la presa de decisions. En aquest sentit, l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana (PMU) de Castellar del Vallès incorpora el disseny i implementació d'un procés de participació ciutadana que es desenvolupa de manera paral·lela als diferents moments de la seva redacció.

Aquest document recull els resultats obtinguts a la *Sessió de debat de les propostes de mesures del PMU*, que ha tingut lloc el dia 26 de febrer de 2011 a l'equipament municipal El Mirador. Aquest ha estat el principal mecanisme de participació directa posat a l'abast dels ciutadans i ciutadanes de Castellar del Vallès en la fase de debat i proposta de mesures a incorporar al futur pla de mobilitat. Aquesta actuació ha estat precedida d'una sessió informativa, desenvolupada el dia 21 de febrer al mateix equipament, durant la qual el personal tècnic de l'empresa GRECCAT, encarregada de la redacció del PMU, ha realitzat una exposició per tal de presentar una bateria de propostes de mesures a incorporar al text definitiu del PMU. Aquestes propostes, un cop donades a conèixer a la població, han estat la base al voltant de la qual s'ha desenvolupat la sessió de debat.

A més d'aquestes sessions presencials, el procés deliberatiu s'ha complementat amb la possibilitat d'accedir a tota la documentació disponible, tant al text que recull les propostes com als plànols de proposta, a través de la pàgina web municipal.

El document que teniu a les mans, s'estructura en quatre blocs:

- Introducció
- Presentació dels aspectes metodològics de la sessió
- Presentació dels principals resultats del debat en els grups de treball
- Presentació de la valoració de la sessió.

2. Organització de la sessió

DIFUSIÓ, CONVOCATÒRIA I ASSISTÈNCIA REGISTRADA

La celebració de la *Sessió de debat de propostes de mesures del PMU de Castellar del Vallès* ha estat difosa a través dels mitjans de comunicació a l'abast de l'Ajuntament de Castellar del Vallès. Entre els mateixos s'ha difós a la premsa a través d'una nota de premsa. El butlletí municipal L'Actual també ha recollit una referència a la celebració de la sessió deliberativa, tant en la seva versió en paper, com la versió digital. També s'ha elaborat una notícia distribuïda a través de la pàgina web municipal, dins de l'apartat dedicat a mobilitat. L'acte també ha estat comunicat a través de l'emissora local de ràdio.

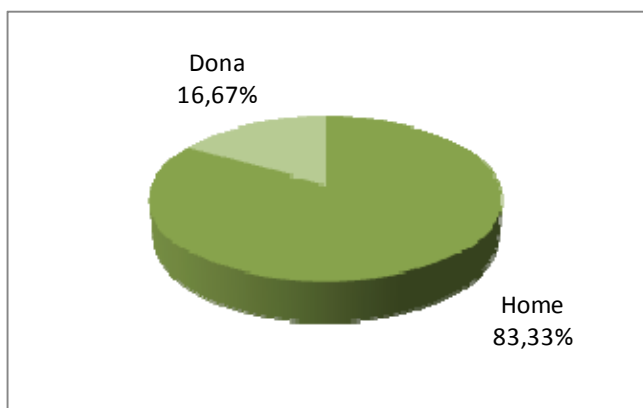
La convocatòria dels participants ha estat realitzada per l'Ajuntament de Castellar del Vallès. En aquest sentit s'ha realitzat una convocatòria específica per correu electrònic i/o carta als membres de la Taula de Mobilitat, ampliant-la a representants d'altres col·lectius que no en formen part, però que per la seva activitat i/o relació amb el municipi estan relacionats amb la mobilitat del municipi. Per altra banda, les diferents comunicacions emeses, indicaven que la sessió ha estat oberta a la participació de qualsevol veí o veïna del municipi que pogués estar interessat en aquest tema, i els animava a participar.

L'assistència registrada a la sessió de debat ha estat de 30 participants.

PERFIL DE LES PERSONES PARTICIPANTS

En relació a la distribució de les persones participants segons el **sexe**, de la mateixa manera que a la sessió de debat de la diagnosi, es registra una major participació masculina que femenina.

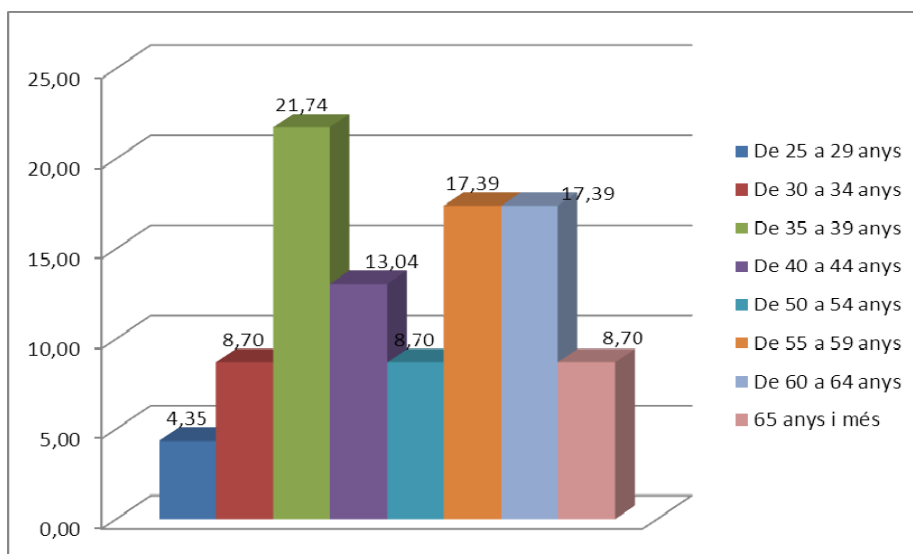
7. Sexe (en %)



Base: 30 participants

La distribució dels participants pel que fa a l'**edat** ha estat més diversa que en la sessió anterior, essent l'edat mitjana dels participants de 49 anys.

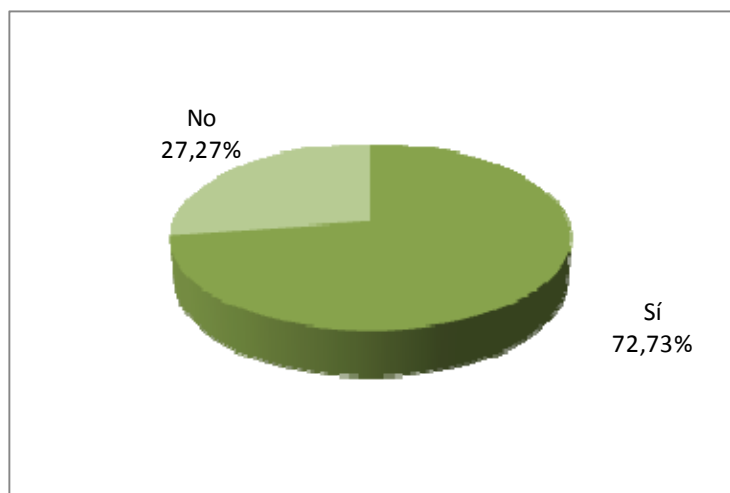
8. Edat (en %)



Base: 24 participants

Finalment, en relació a la **pertinència dels participants al teixit associatiu**, tot i que continua sent majoritària la participació dels representants d'entitats del municipi, ha augmentat en més de 10 punts percentuals la presència de ciutadania no organitzada, respecte la sessió de diagnosi.

9. Pertinença a alguna entitat associativa (en %)



Base: 22 participants

ORDRE DEL DIA DE LA SESSIÓ

La sessió ha tingut lloc el dia 26 de febrer de 2011, entre les 109:00h i les 13:45h, a les dependències de l'equipament municipal El Mirador, situat a la Plaça Major del municipi, amb el següent ordre del dia:

10:00 Rebuda dels assistents.

10:10 Presentació de la sessió.

10:15 Presentació del taller i distribució en grups de treballs.

10:20 Debat de les mesures de mobilitat proposades.

12:40 Pausa.

13:00 Sessió plenària de presentació de les aportacions provinents del Consell d'Infants i de cada grup de treball.

En aquest punt creiem necessari destacar la participació a la sessió dels representants del **Consell d'Infants**. Durant el plenari aquests nens i nenes han donat a conèixer als participants els resultats del procés de treball desenvolupat pels alumnes dels centres escolars del municipi i pels membres del Consell d'Infants, en relació a la mobilitat del municipi i com millorar-la. Les propostes resultants d'aquest procés també seran adreçades als responsables tècnics de la redacció del PMU, per tal que puguin valorar la seva inclusió en el text definitiu.



DESENVOLUPAMENT DE LA SESSIÓ

La sessió ha tingut un marcat caràcter deliberatiu. Així doncs, després de la recepció dels participants i d'una breu introducció, s'ha procedit a distribuir els participants en tres grups de treball, cada un d'ells conduït per un/a facilitador/a.



Durant el desenvolupament del treball en els grups s'ha comptat amb el suport tècnic, en qüestions relacionades amb les propostes de mobilitat, dels tècnics de l'equip de GRECCAT. La seva ajuda ha estat imprescindible per tal d'aclarir alguns conceptes i resoldre dubtes en relació a les propostes de mesures presentades.



La dinàmica de treball desenvolupada a cada grup s'ha centrat en presentar i debatre les estratègies concretes i solucions que es plantegen en cada àmbit d'actuació, recollint les esmenes i suggeriments que es poguessin presentar. Els àmbits i temes sobre els quals s'ha centrat el debat han estat:

- Mobilitat a peu;
- Mobilitat amb bicicleta;
- Mobilitat amb transport públic;
- Mobilitat amb vehicle privat (inclou jerarquització viària, aparcament i mercaderies).

Altres aspectes com la seguretat viària o les mesures ambientals han estat tractats de manera transversal en tots els blocs.

Per tal de centrar el debat i facilitar la comprensió de les diferents propostes s'ha comptat amb el suport gràfic de **plànols temàtics de proposta** que recullen les diferents propostes.



Seguidament, de manera ordenada s'ha donat la paraula als participants per recollir el seu parer sobre cada una de les propostes d'actuació, així com possibles esmenes o propostes alternatives. S'ha tingut especial cura en determinar si el parer recollit envers cadascuna de les propostes ha estat de caràcter consensuat o si es tractava de posicionaments de caràcter individual i fins i tot si existien diferents posicionaments dins del grup. En aquest sentit en el següent punt de l'informe s'indica si les apreciacions i propostes recollides són de caràcter individual o han estat consensuades en el grup de treball.



El moment deliberatiu ha finalitzat amb la realització d'un **plenari final** en el qual s'ha fet una breu presentació de les principals conclusions del debat desenvolupat en els grups de treball.



3. Síntesi de resultats del debat

En aquest apartat es realitza un recull de les aportacions realitzades en els tres grups de treball, agrupades en àmbits temàtics, i per a cada una de les propostes inicials. En general, els participants s'han mostrat d'acord amb bona part de les propostes de mesures presentades per l'equip redactor del PMU. Tot i així, durant el debat en els grups s'han pogut plantejar dubtes, així com matisacions i fins i tot noves aportacions.

AMBIT 1: MOBILITAT A PEU

P-1 Ampliar la xarxa de carrers amb prioritat invertida al centre urbà de Castellar del Vallès: Canyelles, Maria Escalfet, l'Escorxador, Fidel Guasch, Nou, Mina, Puigvert, Albert, Retir, Calvari, Josep Anselm Clavé, Mestre Ros, Passeig, Sentmenat, Colom, Torras, Roger de Llúria.

Debat i matisacions recollides

En general els grups mostren acord amb la promoció del vianant per sobre del vehicle motoritzat, i es recullen positivament les propostes de mesures plantejades en aquest apartat.

Tot i així, la transformació del Carrer Anselm Clavé en una via de prioritat invertida ha suscitat un parell de reflexions sobre la seva oportunitat, en dos dels grups:

- En el grup blau s'ha recollit el parer que el Carrer Anselm Clavé podria no haver de ser de prioritat invertida, si al Passeig es dugués a terme una actuació per ampliar voreres i eliminar aparcament. Aquesta actuació a més tindria sentit, donat que és una via en la qual hi ha comerços, i es facilitaria el pas dels vianants. En la mateixa línia es proposaria que aquesta via disposés d'un carril bici, per connectar l'espai Tolrà amb el centre de la vila.
- En el grup verd es recull el parer que en cas que es construís una rotonda al carrer Pedrissos, el fet de fer Anselm Clavé de prioritat invertida, podria donar lloc a un punt d'embús, si es manté el sentit circulatori actual de pujada. Es considera que de manera intuïtiva el trànsit tendria a pujar per aquest vial cap el centre de la vila, i per això caldria preveure de modificar el sentit de circulació. Els tècnics de GRECCAT apunten que el Passeig i la carretera de Sabadell serien els vials que suportarien el trànsit rodat d'entrada al centre de la vila i que la rotonda no afectaria al carrer Anselm Clavé.

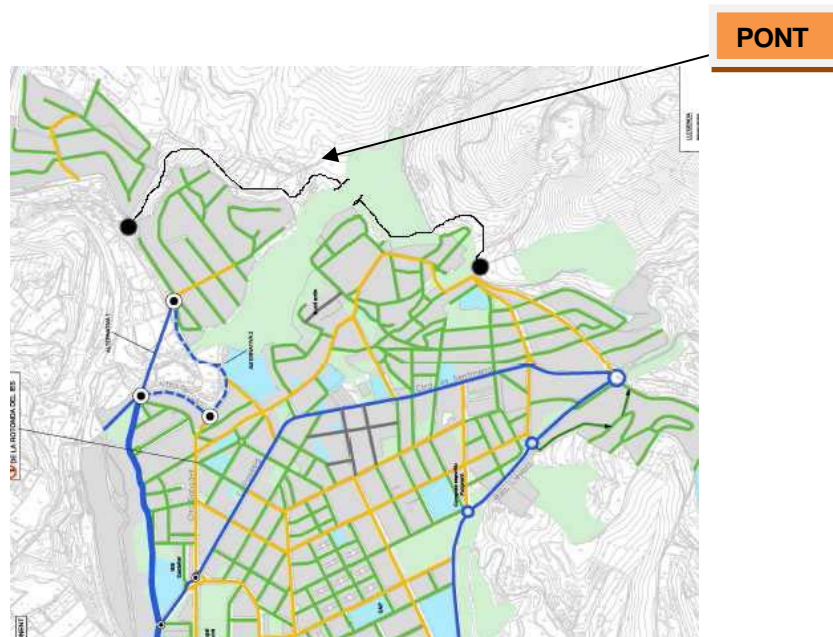
Noves propostes

S'han recollit les següent noves propostes, elaborades en el grup blau:

P.1.1. Com alternativa a transformar el carrer Anselm Clavé de prioritat invertida es planteja estudiar la possibilitat de intervenir en el Passeig ampliant voreres, eliminant aparcament i fent un carril bici que connecti amb l'espai Tolrà

P.1.2. Es proposa afegir el C/ Romaní, com a via de prioritat invertida, donat que l'únic trànsit existent és dels veïns que entren i treuen els seus vehicles..

P.1.3. Es recull la proposta de construcció d'un pont peatonal i ciclable al torrent de Canyelles, que serviria com a accés de connexió entre Aireosol C i el nucli antic, com apareix a la següent imatge.



P-2 Creació de zones 30:

- 1. entre els carrers Barcelona – Av. St. Esteve – Cerdanyola – Catalunya**
- 2. entre els carrers Catalunya – Barcelona – Jaume I – Prat de la Riba**
- 3. entre els carrers Prat de la Riba - Jaume I – Barcelona – Arbreda**
- 4. entre els carrers Jaume I - Prat de la Riba - Ronda Llevant**

Debat i matisacions recollides

En el debat desenvolupat en el grup verd, es recull el parer que aquesta mesura és positiva en la zona on s'ubica perquè facilitarà l'accés a equipaments i serveis en un lloc on els carrers són estrets.

Entre els participants del grup blau, es recull el parer que, en general, els passos elevats a les zones 30 tenen un desnivell exagerat, malgrat que la normativa actual ja marca el rang de desnivell amb el que es podrà ajustar.

Noves propostes

P.2.1. En el grup blau es recull la proposta d'incloure en la categoria de zona 30 els carrers de Sant Llorenç i Bonavista.

P.2.2. En el grup verd es recull una proposta individual en el sentit de valorar la possibilitat de fer una experiència pilot amb el tancament a la circulació de trànsit rodat en algun dels carrers

d'aquesta zona, potser a prop del CAP o de l'escoles. Segons la persona que ha fet la proposta, aquesta respondria a l'existència d'una demanda al respecte d'alguns veïns/veïnes de la zona. Tot i així, la resta del grup no l'ha considerat quelcom prioritari.

P.2.3. En el grup vermell també s'afegeix una proposta en aquest àmbit. Un veí proposa que es doni tractament de zona 30 a El Pla (carrer Maria Fortuny – carrer Trias de Bes). Inicialment proposa que els carrers siguin amb prioritat invertida, però les seves característiques són similars a les altres zones proposades per zona 30, pel que té de residencial i poc comercial. I per tant s'acorda de forma consensuada pel veí i per la resta del grup que siguin zona 30.

P-3 Ampliar la xarxa de carrers per a vianants al centre urbà de Castellar del Vallès: Sala Boadella, Montcada, Mestre Ros, Hospital

Debat i matisacions recollides

En general es copsa acord amb la proposta de carrers per ampliar la xarxa de vianants al centre urbà.

En el grup vermell, que en la peatonalització de carrers com Mestre Ros i Hospital s'hauria de tenir en compte la correcta senyalització de certs equipaments allí ubicats, com l'Obra Social Benèfica, per tal que qui es vulgui apropar en cotxe puguin ubicar-los correctament.

Noves propostes

P.3.1. En el grup blau es recull la proposta d'incloure en aquesta categoria la part inicial del Carrer Barcelona i també el Carrer Anselm Clavé fins a l'Avinguda Sant Esteve.

P.3.2. En el grup verd es recull una proposta individual en el sentit de fer que el carrer Dr. Rovira sigui exclusivament per a vianants. La resta del grup considera que seria més efectiu retirar elements de les voreres que dificulten el trànsit dels vianants.

P-4 Eixamplament i/o construcció de voreres: Sant Llorenç, Cadafalch, Sot de Goleres, Era Petaques, Puig de la Creu, Garrofers, Mina, Caldes, Racó, Sant Pere Ullastre

Debat i matisacions recollides

En el grup blau es demana que en els casos en que s'amplia voreres d'un carrer es tingui en compte el pas mínim necessari pel pas de vehicles de serveis. En aquest sentit es considera que l'Avinguda Sant Esteve és massa estreta pel pas de vehicles de serveis.

En el grup vermell es recull alguna discrepància en particular sobre el fet d'eixamplar voreres en el cas del carrer Puig de la Creu. Es considera que aquest és un carrer amb força trànsit d'entrada que ve de la Ronda del Cosidor i el fet de fer més àmplies les voreres pot dificultar l'accés dels vehicles motoritzats. Alguns membres del grup consideren que les voreres en aquell carrer ja són prou amples. En canvi, un altre participant apunta que en un dels costats dues persones no poden caminar per la vorera en paral·lel. Finalment el grup acorda revisar la necessitat d'eixamplar la vorera d'aquest carrer, tenint en compte aquestes qüestions esmentades.

Noves propostes

P.4.1. En el grup verd es considera necessari també eixamplar voreres a la carretera de Sabadell

P-5 Supressió de barreres arquitectòniques

Debat i matisacions recollides

Els participants dels grups de debat es mostren d'acord en suprimir les barreres arquitectòniques a fi i efecte que el vianant tingui més espai a les voreres.

Tanmateix, els participants del grup vermell posen de manifest que alguns elements del mobiliari urbà, com per exemple les jardineres, en molts casos s'han posat com a element que impedeixi l'aparcament incívic de vehicles. Es considera que, en cas que aquests elements es treguin, caldrà disposar d'altres alternatius que facin la mateixa funció dissuasiva, tot i que sense suposar una pèrdua d'espai tant evident per al vianant. Com a exemple d'elements alternatius a les jardineres, es parla de la col·locació de pilones, tot i que es consideri no són tan agradables com les jardineres.

P-6 Adequació dels passos de vianants

Debat i matisacions recollides

En relació a les actuacions que poden suposar la creació de xamfrans, els participants del grup verd manifesten que cal preveure una connectivitat adequada. En aquest cas cal disposar sistemes que assegurin i facilitin l'accés directe entre xamfrans, sense veure's desviat cap a la calçada, sobretot a persones amb mobilitat reduïda com per exemple gent gran, persones amb discapacitat visual o física, i nens (camins escolars).

P-7 Instal·lació de nous passos de vianants

Noves propostes

P.7.1. En el grup vermell es recull una nova proposta, en el sentit d'estudiar la possibilitat d'ubicar un nou pas de vianants a la Plaça del Mestre Anyé, donat que no existeix cap, i per tant no es pot creuar al mig de la plaça. Un membre del grup, pertanyent al cos de la policia local, apunta que caldria veure com es fa ja que el pas de vianants hauria de ser molt estret, o bé si es fa més ample s'eliminarà alguna de les zones on aparquen els cotxes, i és un espai força utilitzat.

P-8 Condicionament del camí verd existent a la Ronda de Llevant

Debat i matisacions recollides

D'acord amb la proposta.

P-9 Ampliar els centres implicats en la xarxa de camins escolars

Debat i matisacions recollides

En el grup verd es recull el comentari que ja n'hi ha dos centres implicats i que es preveu l'adhesió de la resta de centres.

P-10 Millora urbanística del carrer de la Menta i de la Sajolida (Airesol C)

Debat i matisacions recollides

En el grup blau es considera necessari que en aquesta actuació es tingui en compte la necessitat de fer una reserva de sòl per fer un camí rural, que faciliti l'accés al Parc de Canyelles.

Noves propostes

P.10.1. En el grup vermell alguns dels participants apunten que l'ideal seria poder unir totes les urbanitzacions, i un dels casos és el d'Airesol D. Per comunicar amb aquesta zona des del nucli existeix un camí, però alguns membres del grup apunten que es tracta d'un camí utilitzat per la gent malgrat que passa per propietats privades. En canvi el carrer de la Menta i de la Sajolida són part d'un antic camí ja existent, i per tant es tracta de recuperar la servitud de pas.

Finalment, el grup acorda la necessitat d'estudiar la possibilitat d'allargar aquesta via fins a Airesol D, creant un accés de vianants.

P-11 Condicionament del camí verd entre el centre urbà i Sant Feliu del Racó.

ALTERNATIVA 1 Condicionament del camí que travessaria Fontcalents i finalitzaria a la carretera C-1415a, a l'alçada de la zona verda de la Miranda.

ALTERNATIVA 2 Continuació per la carretera B-124 fins arribar a Airesol A-B, on mitjançant un pas de vianants que s'executa en la millora de la parada d'autobús de la zona, s'aconsegueix el creuament de la carretera per anar a enllaçar amb l'itinerari existent d'Airesol, el qual connecta amb el nucli urbà mitjançant els Horts del Brunet.

Debat i matisacions recollides

En relació a aquesta proposta, inicialment es plantegen dues alternatives sobre les quals es demana als participants que es pronunciïn, amb el següent resultats:

Per al integrants del grup blau, les dues alternatives són viables i correctes, ja que donen resposta a necessitats diferents de la població. En aquest sentit, es considera que cal arranjar el camí dels Carros (que porta a Sant Feliu del Racó) i aprofitar el "Pont Romà", arranjan el camí Molar i fent-lo arribar fins a les Arenes. També caldria obrir el municipi al riu Ripoll, i arranjar el Camí Ginobrella per a vianants i bicicletes, a més de buscar una solució a l'existència d'un revolt perillós en aquest punt.

Els membres del grup vermell, en canvi estan d'acord en apostar per adoptar l'alternativa 1, condicionant el camí que travessa Fontcalents i finalitza a la carretera C1415a, a l'alçada de la zona verda de la Miranda. Com a motius exposen que ja està fet, és més segur i no comportaria dificultats pel fet de no haver d'intervenir sobre la carretera, el que suposaria d'haver de demanar permisos. En canvi l'alternativa segona planteja la dificultat de creuar la carretera.

Els integrants del grup verd, consideren per la seva part, que en realitat no existeixen aquestes dues alternatives: es considera que l'accés natural per a vianants i ciclistes per accedir a Sant Feliu del Racó i el parc natural, és el camí natural de Can Juliana i Can Clos. Així doncs, aquest camí s'imposarà en la utilització per part de vianants i bicicletes, en detriment del que segueix la carretera, i per tant també ho farà aquella alternativa que sigui més natural de seguir per accedir-hi.

P-12 Tractament de la carretera B-124 entre la ronda de Tolosa i l'IES Castellar

Debat i matisacions recollides

D'acord amb la proposta.

B-1 Creació d'una xarxa bàsica d'itineraris ciclables urbans.

Creació de passos per a ciclistes a: Ronda Llevant, enllaç amb Pl. Catalunya / Ronda Llevant, enllaç amb zona 30 / Carrer Balmes, enllaç Eix ciclable – Pl. Catalunya

Creació d'una rampa a la Pl. Catalunya

Connexions entre zona 30 i carril ciclable mitjançant passos per a ciclistes

Debat i matisacions recollides

En el grup blau es recull un discurs individual crític amb la voluntat de millorar i impulsar la mobilitat en bicicleta al municipi. En aquest sentit, s'ha considerat que la proposta de la xarxa bàsica d'itineraris és insuficient. Es considera que cal conscienciar al ciutadà de l'ús de bicicleta i un primer pas és demostrar-ho dissenyant uns recorreguts coherents per a la bicicleta.

En el grup vermell s'ha demanat aclarir el concepte de vial ciclable, el qual fa referència a vials on pot conviure la bicicleta amb altres modes de transport, amb un estàndard de seguretat, tot i que no vol dir que hagi d'haver carrils segregats. En el grup s'ha discutit el perquè no fer ciclables els carrers Barcelona i Prat de la Riba, que semblen mostrar un traçat més recte per donar sortida a alguns equipaments com les pistes d'atletisme. En aquest sentit el tècnic de l'empresa GRECCAT ha assenyalat que la proposta es basa en la idea que aquests carrers siguin eixos principals per a mobilitat en vehicle privat, i dissenyar un eix secundari, més segur, per on passin les bicicletes.

En el grup verd també s'ha plantejat que la connectivitat entre la xarxa de vianants del casc antic amb la xarxa de bicicleta s'hauria de realitzar principalment a través del Carrer Barcelona, on caldria fer un carril bici segregat de doble direcció. Aquesta proposta considera que aquest hauria de ser l'eix bàsic de la xarxa de bicicleta donat que és una via que es troba en una zona sense desnivell i permet connectar el centre amb la zona de passeig, la dels instituts, Can Casamada, la zona de les pistes d'atletisme, l'skate park i la zona del polígon industrial, Tot i que majoritàriament, el grup dona suport a aquesta proposta, es recull també el parer que aquesta alternativa plantejaria dificultats per fer conviure diferents modes de transport, a més de suposar una pèrdua de places d'aparcament per donar cabuda al carril bici. Davant d'aquestes potencials dificultats es considera que la convivència de modes diferents podria ser possible si existeix voluntat de modificar el sistema que prioritza el cotxe com a mode de transport predominant i si es posen mitjans adients. En relació a la pèrdua d'aparcament, es considera que aquesta seria menor si l'aparcament de cotxes, que actualment és en bateria, passés a fer-se en cordó, i si s'elimina l'aparcament per a motos existent actualment.

Noves propostes

El grup vermell consensua les següents propostes:

B.1.1. Estudiar, d'acord amb el traçat d'eixos principals i secundaris proposat, la possibilitat d'ampliar els itineraris ciclables fins als IES i a les pistes d'atletisme pel carrer Països Baixos. (grup vermell).

B.1.2. Connectar Can Carner amb els IES i el centre amb un itinerari ciclable.

B.1.3. Impartir cursos de circulació en bicicleta per als més joves. Es considera important educar al jovent a l'hora de circular correctament i de forma segura amb la bicicleta.

B.1.4. En el grup verd, de manera majoritària, es proposa que el carrer Barcelona esdevingui un eix bàsic de la xarxa de bicicletes, amb la creació d'un carril bici de doble direcció que permeti connectar el centre de la vila amb la zona de passeig i dels instituts.

B.1.4. bis La proposta anterior també es recull en el grup blau, en el qual es fa la demanda d'incloure els carrers Prat de la Riba i Barcelona a la xarxa de ciclable amb la incorporació d'un carril bici de doble sentit.

B.1.5. També es recull la proposta de buscar un recorregut addicional per connectar el nucli del municipi amb l'espai Tolrà.

B-2 Instal·lació d'aparcaments per a bicicletes: zones comercials, equipaments i zones d'intercanvi modal

Debat i matisacions recollides

D'acord amb la proposta.

B-3 Aparcament segur a la futura estació de tren

Debat i matisacions recollides

D'acord amb la proposta.

Altres noves propostes

El debat de l'àmbit de la bicicleta ha afavorit la generació de dues altres propostes:

B.4. En el grup vermell un membre del grup planteja la idea d'establir un servei de "bicing", com l'existent a Barcelona o a altres grans ciutats, per a Castellar del Vallès. Però la resta de membres del grup consideren que no seria viable per a una municipi de les seves dimensions.

B.5. En el grup verd es proposa senyalitzar de manera adequada l'accés des de la trama urbana cap el circuit de BTT i també en sentit invers.

AMBIT 3: MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU

T-1 Actuacions a les línies d'autobús urbà:

Mantenir la Línia C6 fins la posada en funcionament de la nova línia interurbana entre Castellar i Terrassa

Millora de la línia C4 amb la implantació d'un segon autobús urbà que faria el recorregut en sentit contrari a les urbanitzacions, un cop estigui en funcionament la futura línia d'autobús interurbà amb servei cap a Terrassa

Millora de la línia C4. Realització d'un estudi d'avaluació de la viabilitat d'implantar un transport a la demanda de bus urbà

T-2 Millora urbanística de l'entorn de les parades del transport públic, fent que siguin accessibles per a persones de mobilitat reduïda: millores de la calçada, millores de les

voreres i del elements d'accessibilitat (plataforma a la calçada)

T-3 Millorar la parada d'autobús ubicada a Airesol C, creant una reserva en l'espai públic

T-3 Millorar la parada d'autobús ubicada a Airesol AB, creant una reserva en l'espai públic, pas de vianants senyalítica i elements reductors de velocitat

T-4 Millora dels itineraris propers a la futura estació de tren

Debat i matisacions recollides

Tots els grups manifesten el seu acord amb les propostes d'actuació

Tot i així, en el grup verd el debat condueix a considerar que utilització del transport públic intern per part de la població és baix i que l'utilitza qui no té altra alternativa, donat que el servei actual té recorreguts molt llargs, i per fer desplaçaments concrets, com anar de les urbanitzacions al nucli, es triga massa temps. En aquest sentit es considera que caldria optimitzar el servei a la demanda, i per a fer-ho caldria realitzar prèviament un estudi que permetés analitzar els hàbits de mobilitat i les expectatives de mobilitat de la població.

Altres noves propostes

En relació al transport col·lectiu també s'han recollit les següents propostes, en el grup verd:

T.5. Es planteja una proposta secundada pel grup en el sentit de realitzar un estudi dels hàbits de mobilitat i d'expectatives de mobilitat de la demanda, per tal d'adaptar el servei i fer-lo atractiu als usuaris.

T.6. Una altra mesura que s'apunta per reduir l'impacte en la mobilitat de l'entrada i sortida d'alumnes de les escoles i instituts, es promou que l'entrada als centres escolars del municipi es pugui realitzar en hores diferents en els diferents centres, de manera que no es concentri en el mateix moment a tots els centres.

T.7. Un dels participants demana que l'administració municipal reclami a les empreses concessionàries de serveis de transport (de caràcter interurbà) que adoptin sistemes que permetin dur la bicicleta. En aquest sentit es comenta que n'existeixen de senzills i de fàcil implementació, com per exemple baques o plataformes a la part darrera dels autobusos. D'aquesta manera la gent que utilitza el transport públic per anar a altres viles, podria continuar el seu trajecte posterior a la vila de destí en bicicleta. També es demana fer gestions perquè en hores vall, de poca afluència de passatgers, l'usuari/a pugui pujar la bicicleta a l'autobús.

T.8. En darrer terme, es considera necessari mantenir la parada d'autobús existent davant de la Sony i ubicar un semàfor amb polsador per facilitar el pas de vianants.

AMBIT 4: MOBILITAT EN VEHICLE MOTORITZAT

V-1 Pla de sentits únics, prioritzant a les urbanitzacions i Can Carner

Debat i matisacions recollides

En relació a la proposta del pla de sentits únics en el grup verd no es fa cap aportació nova, i s'accepta la proposta.

En el grup vermell, on s'han concentrat persones que són veïns/veïnes de les zones en les que es preveu fer la intervenció de manera prioritària. Les propostes recollides, són realitzades per aquestes persones que hi resideixen i la resta del grup les secunden afirmant que ells són qui més coneixen els carrers per ser veïns d'aquella zona.

Noves propostes

Les propostes elaborades en el grup vermell han estat les següents:

V.1.1. Es proposa estudiar la implantació d'un canvi de sentit del carrer que va al repetidor (carrer Alzina-carrer Arbrells).

V.1.2. Pel que fa a les intervencions en el Sector D, els veïns que hi viuen consideren més adient deixar el carrer Vallès de doble sentit o bé canviar-lo en sentit contrari all proposat, és a dir fer que tingui sentit de pujada, perquè de baixada els cotxes s'acceleren molt i pot comportar problemes de seguretat vial.

V.1.3. Una darrera proposta de canvi de sentit és a Can Carner. Uns veïns proposen canviar de sentit el carrer Joan Oliver.

V-2 Millora de l'eficiència circulatòria de l'eix format per la ronda de Tolosa i la ronda de Llevant:

- Construcció d'una rotonda a la ronda de Llevant en la cruïlla semafòrica del carrer Prat de la Riba

- Semàfor per afavorir la sortida dels vehicles de la ronda Tolosa cap a la B-124

Els membres del grup verd consideren que les mesures proposades són adequades per millora l'eficiència d'aquest eix viari. Tot i així, fan èmfasi en la preocupació perquè l'adopció d'aquestes mesures no suposin una reducció de la seguretat dels vianants i es demana que es tingui en compte a l'hora de preveure actuacions, sobretot en aquelles que suposen supressió de semàfors.

En relació a la construcció de rotondes, en el grup blau es recull el parer que les rotondes poden agilitzar el pas de vehicles, però s'ha de tenir en compte que dificulten el moviment dels vianants. Es destaca que just en el lloc on es proposa la construcció d'aquesta rotonda, hi ha una escola bressol. Es considera que s'ha de garantir que el pas d'un lloc a un altre sigui segur, i es plantegen mesures com la ubicació de semàfors amb pulsadors o altre tipus de pas elevat.

S-3 Construcció d'una rotonda a la cruïlla entre la Ctra. De Sabadell, carrer Passeig, carrer Pedrissos i ronda del Turuguet, i prohibició de girar cap a l'esquerra per accedir al carrer Doctor Josep Portabella i al carrer Doctor Pujol. Permetrà reduir la velocitat a la B-124, millorant la seguretat i distribuint el trànsit cap a altres vials

Debat i matisacions recollides

En el grup vermell, alguns membres es plantegen si realment les mesures de la rotonda que es proposa i la prohibició de girar a l'esquerra per accedir al carrer Doctor Josep Portabella i al carrer Doctor Pujol disminuiran la saturació de trànsit que es forma en aquells punts. Un dels membres del grup es pregunta si evitant aquest gir l'aglomeració de cotxes no es desplaçarà una mica més endavant. El membre de la policia local considera que no, que és una bona forma d'alleugerir el trànsit. Finalment acorden acceptar la proposta de prohibir el gir, sempre condicionat a la construcció de la rotonda.

La resta de grups consideren que aquesta és una mesura adient, tot i que també la consideren una solució provisional, prèvia a l'actuació que preveu un nou vial a ponent.

Sobre l'actuació en concret, el grup blau destaca que podria existir una picaresca per tal a l'esquerra pel carrer Molins, entrant a l'estació de servei i travessant-la.

V-3 Creació d'un nou vial a ponent que comenci a la B-124, a l'alçada de l'accés d'Airesol C i...

- Alternativa 1: Creuar els Horts de Brunet, passant per la carretera de Terrassa i per la zona verda de Miranda i finalitzar a la ronda de Turuguet

- Alternativa 2: Resseguir la carretera B-124 fins a la carretera de Terrassa on enllaci amb la zona verda de Miranda i finalitzar a la ronda de Turuguet

Debat i matisacions recollides

En relació a aquesta proposta en el grup blau es considera que l'alternativa 1 que suposa travessar per la zona verda de Miranda, suposaria una pèrdua de qualitat de vida per a aquesta zona. En general el grup es decanta per adoptar l'alternativa 2, però es considera que la rotonda entre Ctra de Terrassa i Ctra de Sabadell, pot ser molt perillosa, donat que és zona de institut, i hi ha molt trànsit de vianants. Es recull el parer que la zona dels Pedrisos fins a l'estació de servei està bastant degradada, la carretera és estreta i s'hauria de intervenir.

En el grup vermell no s'arriba a un consens sobre quina és la millor alternativa i fins i tot es plantegen si no es podrien plantejar d'altres.

Els participants del grup verd consideren que la construcció d'un nou vial a ponent és una actuació necessària, tot i que caldria realitzar un estudi previ que permetés escollir la solució amb menor impacte ambiental i ecològic. En aquest sentit es considera que caldria analitzar la viabilitat de fer un túnel que possiblement podria seguir el traçat de l'alternativa 1. Mentrestant, es considera adequada la solució provisional que suposa l'actuació S-3.

Noves propostes

V.3.1 Realitzar un estudi previ que analitzi la possibilitat d'altres alternatives de traçat i que permeti aplicar la solució més sostenible i amb menor impacte ambiental i ecològic.

V-3 El nou vial a ponent es planificarà per a què hi circulin vehicles en sentit nord-sud i accés des dels carrers perpendiculars limitat a vianants.

En el grup blau es considera que aquest és un tram que només dona problemes de mobilitat en hores molt puntuals. Es considera que aquesta proposta caldria tenir-la en compte, però potser hauria de ser una última opció.

Altres noves propostes

En relació la mobilitat en vehicle motoritzat, un dels integrants del grup blau aporta una nova proposta per tal de reclamar la construcció d'un nou vial al nord del municipi. Aquesta proposta que ha estat debatuda al grup es presenta a continuació:

V.4. Creació d' un nou vial a nord

L'itinerari proposat es la unió l'Era Petasques i Fontcalents amb la consegüent construcció de dues rotondes de distribució en aquest dos punts, a més de salvar el torrent de Canyelles amb un pont d'idoneïtat paisatgística (un pont urbanitzat amb vegetació, dotat de voreres amb carril bici i un vial de doble sentit de circulació rodada). El 1er. tram des de al camí de la cantera descendeix en desnivell per arribar una gran esplanada asfaltada davant el dipòsit d'aigua mes nou i girant a l'esquerra enfilem direcció a l'altre dipòsit d'aigua mes antic però de similars dimensions per l'esquerra del dipòsit per baix d'una gran torre elèctrica proposem el pont nou per travessar el torrent de Canyelles per després seguint els postes de la llum i un petit corriol ens porta al sot del Ginebre i punt km.B-124 Fontcalents . Tot el recorregut es planteja un itinerari minimitza'n l' impacte del entorn i limitant l'especulació ja que fa de tancament perimetral i reordena els vials actuals, sen preferent en l' execució el llarg de tota la seva longitud l'oferta aparcaments, las voreres amples invitant el passeig per els vianants i recorregut ciclable segregat del vial de doble sentit, respecten els senders i corriols, millorant l'accés i senyalització d'aquets .

Les principals dificultats del projecte no son sols econòmiques també en l' àmbit d'actuació que implica d'altres administracions Diputació, Generalitat,Companyies de subministraments i particulars,...etc.; poden suposar un repte però cal buscar complicitats i arribar acords en aspectes varis : eliminació del doble revolt en la carretera B-124 i pacificació conducció amb la construcció rotonda Fontcalents, millora de la Red Eléctrica d'aigua i gas,possibilita l' idoneïtat de parades d' autobús i millorar el trajecte de la línia bus Terrassa-Castellar-Sentmenat, introduir ampliació carretera B-124 en el seu pas per l'Airesol C (en el mateix sentit punt V-3 PMU), millorant la connexió carretera Terrassa , canalització últim tram del torrent de La Ginebre lla, amb l' assentament del sol i urbanització,... Altres aspectes a tindrà en compte son el nou Pla Estratègic de la Vila que se aprovi en el futur o l'aportació de terres i consegüent adequació de l' antiga cantera del Sot de Goleres , i d'altres apuntats en el PMU com el camí verd fins Sant Feliu del Racó. Per tot es evident que aquesta proposta es tindria que culmina en diferent es fases.

Les principals facilitats en línia de distribuir el transit i donar continuïtat a la circumval·lació de l'entorn urbà i principals rondes i tanmateix solucionant diferents necessitats i problemàtiques: 1) Desviació del tràfic provinent de Sant Llorenç i Sentmenat per el centre de la vila, tan per la pròpia connexió com la direccionalitat preferent dels vehicles capa Sabadell i Terrassa. 2) Donar un accés eficient als vehicles motoritzats de sortida del casc antic per aquesta anella perimetral. 3) Integra els Airesol C i Airesols B-A entre ells i al mateix perímetre urbà 4) Donar continuïtat a Rd. Cusidor i Rd. Tramuntana mantenint el sentit únic en aquestes vies però introduint un carril bici segregat que connectaria amb el previst PMU en la Rd. Llevant (es tindria que fer una petita actuació a la Rd. Tramuntana intersecció ctra. Sentmenat amb l'eliminació de part d'illeta existent per donar una continuïtat mes homogènia de la ronda regula'n el transit semafòric ament en aquesta cruïlla) 5) Connexió a la circulació viaria d'aquesta nova Ronda Nord tots els carrers adjacents : Sot de Goleres. Escorxador, Sant Llorenç, Canyelles, Sant Sebastia, Camamilla, Molsa, Fonoll, Grevol, Doctor Fleming...6) Possibilita l'ampliació del aparcament previst per PMU carrer Sant Llorenç amb la prolongació del soterrament del tram de clavegueram que per el marge del horts i las ultimes cases del poble i passa actualment i immediatament per el seu costat se situaria la nova ronda.

AMBIT 5: APARCAMENT

Aquest àmbit només ha estat treballat en el grup blau

E-1 Delimitació dels aparcaments en superfície

Debat i matisacions recollides

D'acord amb la proposta.

E-2 Creació d'un aparcament "Park and Ride" proper a la futura estació de tren

Debat i matisacions recollides

D'acord amb la proposta.

E-3 Creació d'una sistema de gestió de l'estacionament en via pública al voltant de la futura estació de tren.

Debat i matisacions recollides

El grup es mostra d'acord, però es planteja que la decisió final d'ubicació de la futura estació no ha estat presa i que per tant, l'aparcament associat hauria de moure's allí on s'estableixi l'estació.

E-4 Creació de noves places d'estacionament de càrrega – descàrrega. Es proposa l'ampliació de places d'estacionament de càrrega – descàrrega en els següents carrers: Av. Sant Esteve i carrer Barcelona.

Debat i matisacions recollides

Es considera que potser caldrien noves zones de càrrega i descàrrega, com per exemple al C/ Torres. També es demana que hi hagi un major control de l'aparcament de vehicles privats a les zones de càrrega i descàrrega.

E-5 Creació d'aparcaments perimetrals, situats a la zona del nucli antic i un altre prop de futura estació de tren.

Debat i matisacions recollides

D'acord amb la proposta.

E-6 Creació d'un aparcament al carrer Sant Llorenç. Es proposa la creació de 20 places d'aparcament en la confluència del carrer Sant Llorenç amb el carrer Canyelles, ubicat en un solar propietat de l'Ajuntament.

Debat i matisacions recollides

No hi ha oposició a la creació d'aquest aparcament d'entrada, però es considera que és un espai prou gran per que també pugui fer-se algun equipament municipal, ja que són uns 1500m2 en planta.

S-2 Delimitació en costat altern de l'aparcament. Per tal de reduir la velocitat es proposa delimitar en costat altern l'aparcament, senyalitzant-lo degudament mitjançant xicanes que obliguin als conductors a reduir la velocitat. Es proposa aquesta actuació en els aparcaments de les urbanitzacions en els vials on la major part del seu recorregut sigui recte.

Debat i matisacions recollides

Es considera que s'ha de tenir en compte que també s'han de canviar els contenidors d'escombraries de banda, però pel pas dels vehicles de serveis, el fet que els contenidors estiguin en una banda o un altre pot ser un problema.

Altres noves propostes

E-7 Els integrants del grup consideren que per gestionar l'aparcament en superfície al municipi, seria una bona solució aplicar mesures com la zona verda, que afavoreixen l'aparcament dels veïns.

ALTRES ÀMBITS

R1. Seguir treballant per a què el Ministeri de Foment acceleri el més ràpid possible les obres de la Ronda Vallès (Quart Cinturó)

Respecte aquesta proposta, en el plenari, un dels participants fa una reflexió sobre la conveniència de posar en el PMU aquesta acció, donat que la construcció d'aquesta infraestructura potser un element amb el qual una part de la població no hi estigui d'acord. En canvi, troba a faltar la demanda de la connexió entre la B-124 i la Ronda Sabadell, connexió que considera molt més important per a Castellar del Vallès i reclamada en major mesura per la població de la vila.

4. Avaluació del taller

Tot mecanisme participatiu és un procés en el qual els agents implicats han d'aprendre noves maneres de treballar i relacionar-se per tal de construir quelcom conjuntament. Aquesta vessant educativa del procés suposa també, entre d'altres aspectes, un aprenentatge continu sobre la manera d'organitzar i conduir el procés per assolir els objectius marcats prèviament. Per aquesta raó copsar la percepció dels participants mitjançant mecanismes d'avaluació del procés és un dels elements que cal tenir en compte per recollir indicis de la seva qualitat.

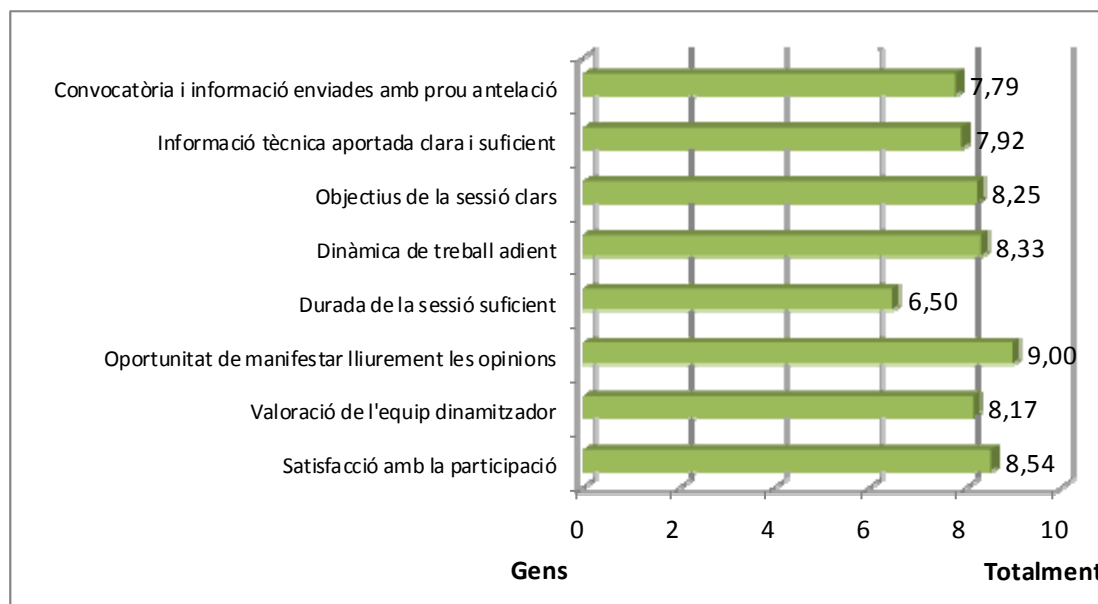
L'objectiu de l'avaluació és identificar aspectes de millora en les dinàmiques desenvolupades en aquests processos de participació. Amb aquesta intenció s'ha dissenyat un qüestionari, que complimentat voluntàriament pels participants a l'acabament del taller ciutadà, ens ha permès avaluar diferents aspectes del procés.

VALORACIONS DELS PARTICIPANTS

En conjunt, la valoració recollida entre els participants a la jornada de participació reflecteix una elevada satisfacció dels mateixos, sent la satisfacció global mitjana de 8,54 punts sobre 10 punts possibles.

En el següent gràfic és possible observar quines han estat les mitjanes assolides respecte cada un dels aspectes avaluats, i es comprova que totes les valoracions superen el 6 punts. La puntuació més elevada l'assoleix el fet que tothom ha tingut **oportunitat per manifestar les seves opinions**, i el aspecte que ha assolit una menor valoració ha estat la **durada de la sessió** que en general, es considera que ha estat curta, per tractar tants temes.

10. Valoracions dels participants (mitjana)



Base: 24 participants

Entre els aspectes a millorar s'han recollit aportacions en el sentit que la **informació** aportada per al debat hauria d'haver-se donat amb major antelació, i es reitera la voluntat **d'ampliar el debat**.

Respecte **l'organització del debat** també s'ha recollit una aportació en el sentit de plantejar-lo com una pluja d'idees en diferents apartats, més que no pas com un debat pautat, seguint uns punts concrets i determinats.

Annex

PARTICIPANTS EN ELS GRUPS DE TREBALL

Per al treball deliberatiu, els participants s'han distribuït en tres grups de treball, formats per les següents persones:

GRUP BLAU

Alonso	Joan
Carcolé	Jordi
Castillo Martínez	Antoni
Comas Vilaseca	Josep M ^o
Fitó Picó	Josep Manel
Llobet	Martí
López	Lluís
Rodriguez	Oriol
Vives	Valentí
Altimira Salvador	Núria



GRUP VERD

Marin	Maria
Sagrera Rius	Dani
Borrell	Marc
Comas Vilaseca	Antoni

Domingo Queralt	Jordi
Falgueras	Enric
González	Pepe
Monràs	Marc
Pérez	Antònia
Espinosa	Ita



GRUP VERMELL

Barbero	Jesús
García Trujillo	Antoni
Margineda	Albert
Martí	Llorenç
Martínez	Javier
Massot	Rosa
Rosales Fuentes	Josep
Canalís	Aleix
Capilla Benítez	Antonio
Brichs	Abdó

