

ESTUDI DE MOBILITAT I PROPOSTA D'ORDENACIÓ VIÀRIA DE L'AVINGUDA SANT NARCÍS

SETEMBRE 2021

- 1 INTRODUCCIÓ.....1
 - 1.1 OBJECTE DE L’ESTUDI 1
 - 1.2 ÀMBIT DE L’ESTUDI..... 1
- 2 DIAGNOSI DE LES XARXES DE TRANSPORT.....2
 - 2.1 XARXA VIÀRIA 2
 - 2.2 TRANSPORT PÚBLIC..... 5
 - 2.3 VIANANTS 5
 - 2.4 XARXA CICLABLE 7
 - 2.5 APARCAMENT 7
 - 2.6 PLANEJAMENT I ESTUDIS RELACIONATS 7
- 3 PROPOSTES D’ORDENACIÓ VIÀRIA10
 - 3.1 CRITERIS DE VALORACIÓ..... 10
 - 3.2 ALTERNATIVES PROPOSADES 10
- 4 SÍNTESI DE L’AVALUACIÓ D’ALTERNATIVES64
- 5 CONCLUSIONS65
- 6 ANNEX 1. AFORAMENTS DE VEHICLES66
 - 6.1 AFORAMENTS MANUALS..... 66
 - 6.2 AFORAMENTS AUTOMÀTICS 68
- 7 ANNEX 2. PLÀNOLS DE SECCIONS I PLANTES.....71

1 INTRODUCCIÓ

1.1 OBJECTE DE L'ESTUDI

L'objecte del present treball és estudiar diferents alternatives d'ordenació dels espais viaris de l'avinguda Sant Narcís i el carrer de la Mare de Déu del Pilar, analitzar els seus efectes en el barri de Sant Narcís i àmbit d'influència i proposar les ordenacions més beneficioses.

1.2 ÀMBIT DE L'ESTUDI

L'àmbit de l'estudi el conformen els eixos de l'avinguda Sant Narcís (entre el carrer Santa Eugènia i el carrer Cartagena) i el carrer de la Mare de Déu del Pilar (entre l'avinguda Sant Narcís i el carrer Bisbe Sivilla) situats principalment al barri de l'Eixample de Girona.

D'altra banda, tot i que les propostes d'ordenació afecten a l'avinguda Sant Narcís i al carrer Mare de Déu del Pilar, s'ha establert també l'àmbit de l'impacte de l'ordenació en el sistema de la mobilitat. Aquest es troba delimitat per les següents vies:

- Carrer de Barcelona (tram entre Martí Sureda i Deulovol i ronda Ferran Puig)
- Ronda Ferran Puig
- Passeig de la devesa
- Avinguda Tarradellas (entre rotonda d'Assemblea de Catalunya i el carrer de Santa Eugènia)
- Carrer Güell
- Rotonda de Salt
- Carretera de Santa Coloma (entre rotonda de Salt i el carrer Oviedo)
- Carrer Oviedo des de la carretera de Santa Coloma fins al carrer Martí Sureda i Deulovol.

Així mateix, l'àmbit d'estudi es troba dividit en 6 trams, cadascun amb unes característiques particulars que requereixen un estudi detallat de cadascun d'ells:

1. Carrer de Santa Eugènia - passeig d'Olot.
2. Passeig d'Olot - rambla de Catalunya.
3. Rambla de Catalunya - carrer de la Mare de Déu de la Salut.
4. Carrer de la Mare de Déu de la Salut - carrer de Martí Sureda i Deulovol.
5. Carrer d'en Martí Sureda Deulovol - carretera de Santa Coloma.
6. Mare de Déu del Pilar

Figura 1: Àmbit d'estudi i àmbit d'impacte. Font: elaboració pròpia

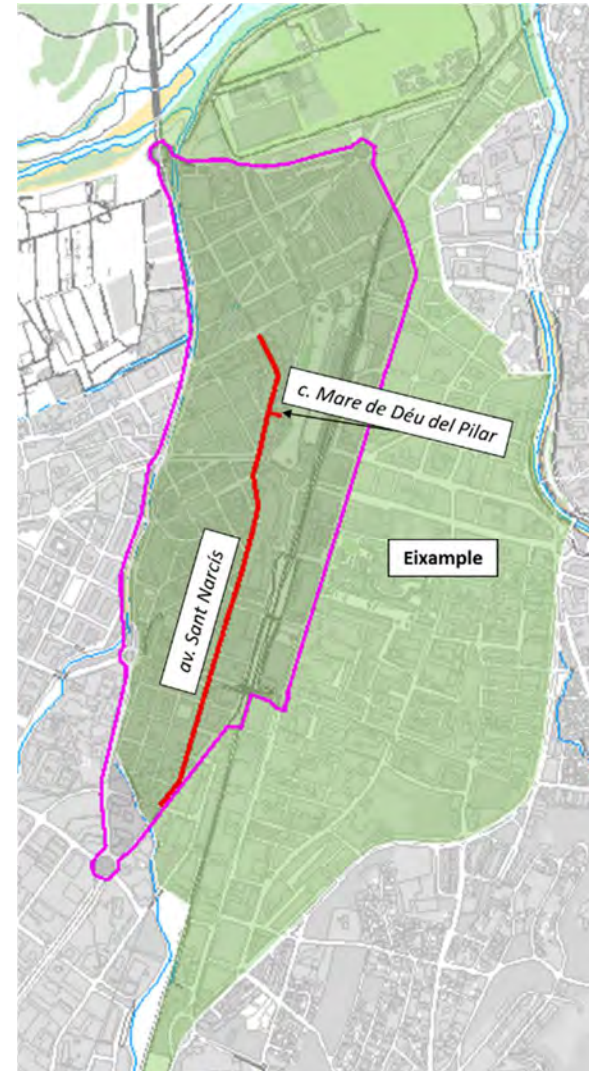
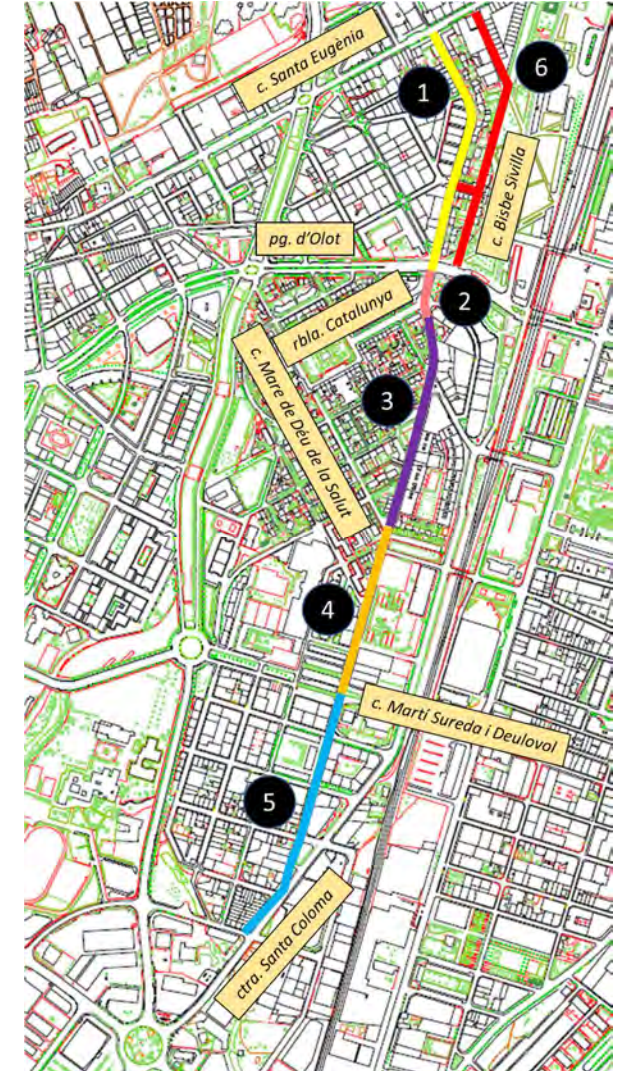


Figura 2: Trams en que es divideix l'àmbit d'estudi. Font: elaboració pròpia a partir de la cartografia de l'UMAT



2 DIAGNOSI DE LES XARXES DE TRANSPORT

2.1 XARXA VIÀRIA

L'avinguda Sant Narcís forma part de la xarxa secundària en el seu tram sud (al sud del passeig d'Olot) i de la xarxa veïnal en el seu tram nord (entre Santa Eugènia i passeig D'Olot) d'acord la jerarquització viària del PMUS de Girona.

La configuració de la xarxa viària de l'avinguda Sant Narcís és variable en funció del tram. Per una banda, els trams de l'avinguda Sant Narcís des de Santa Eugènia fins a Oviedo són de doble sentit de circulació. Per l'altre, des d'Oviedo fins a la carretera Santa Coloma, l'avinguda es reconverteix a sentit únic en direcció sud. Tanmateix, val a dir que no hi ha una secció predominant en quant a nombre de carrils.

Pel que fa a les interseccions de l'avinguda, la gran part estan semaforitzades; únicament es localitza una rotonda en la intersecció amb la rambla Catalunya.

Figura 3: Jerarquia viària de l'entorn de l'àmbit d'estudi.
Font: PMU de Girona

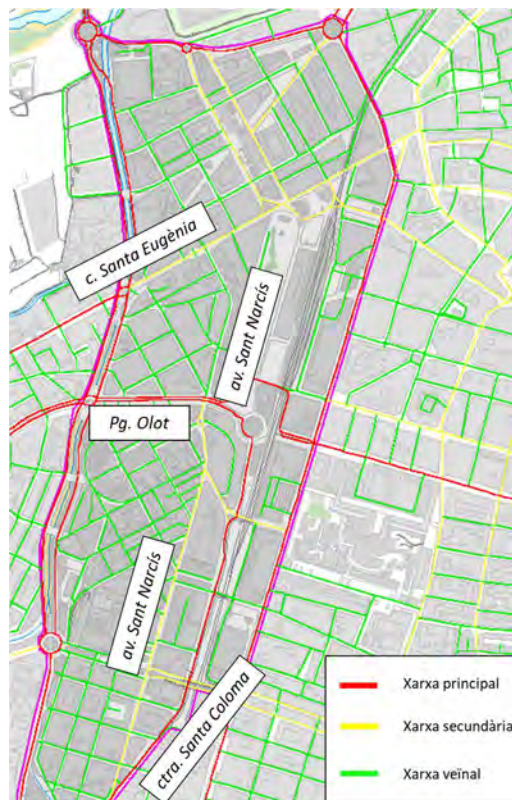


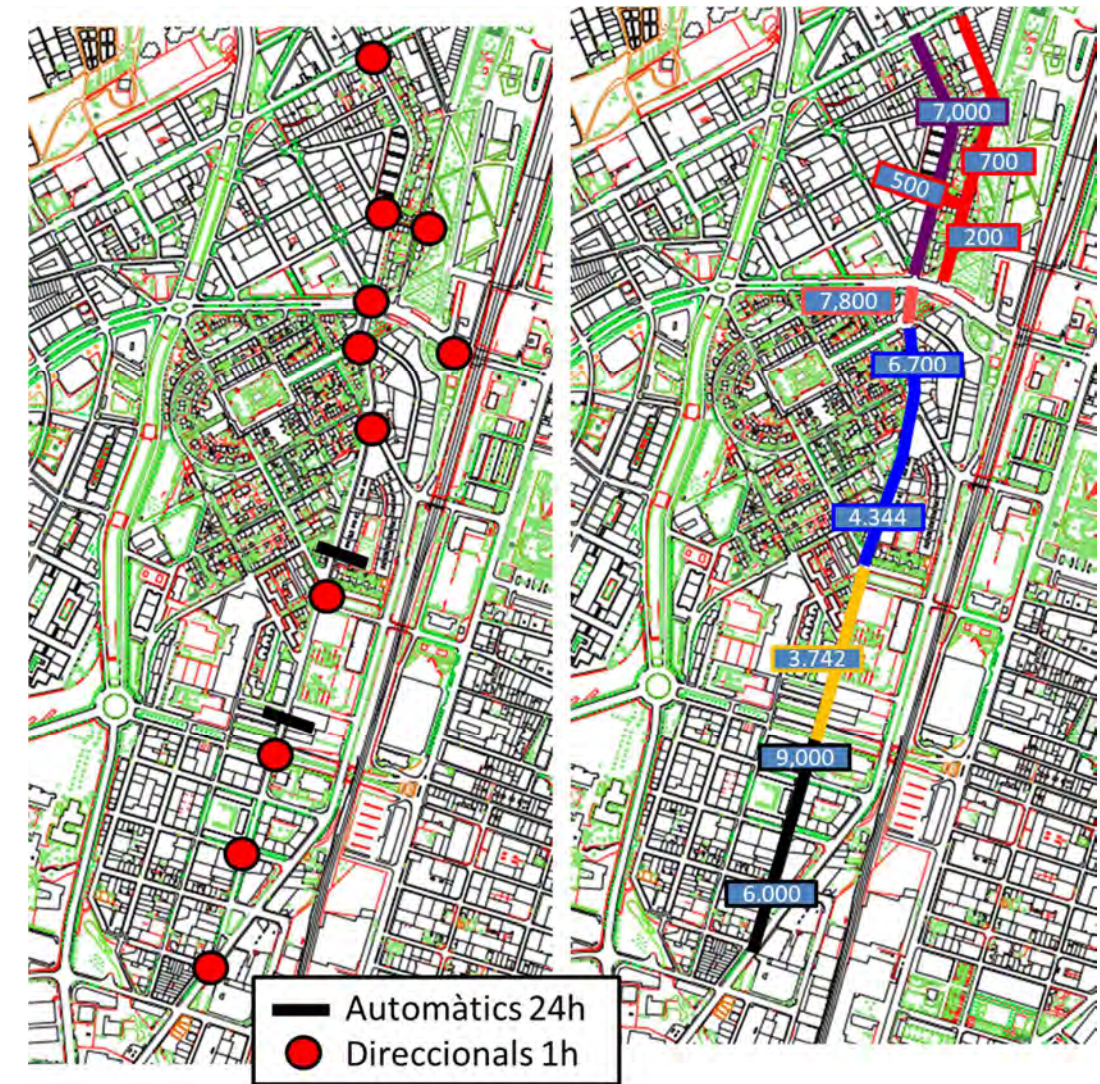
Figura 4: Configuració de la xarxa viària a l'àmbit d'estudi. Font: elaboració pròpia



Figura 5: Interseccions a l'àmbit d'estudi. Font: elaboració pròpia a partir de la cartografia de l'UMAT



Figura 6: Aforaments automàtics i manuals a l'àmbit d'estudi. Font: elaboració pròpia a partir de la cartografia de l'UMAT



El resultat dels volums de trànsit (veh/dia) per trams de carrer es mostren en la imatge inferior:

2.1.1 TRÀNSIT

S'ha efectuat una campanya d'aforaments de vehicles consistent en 2 aforaments automàtics de 24h i 11 aforaments direccionals d'1 hora al llarg de tota l'avinguda durant un dia laborable del mes de juny de 2021.

A les dades de 2021 s'ha aplicat un factor del +8,7% (a partir de les dades d'aforaments automàtics de l'entorn facilitats per l'Aj. de) per tal d'assimilar-se a trànsit del 2019, per tant, a un període sense COVID.

Figura 7: Volums de trànsit en veh/dia per trams. Font: elaboració pròpia a partir de la cartografia de l'UMAT



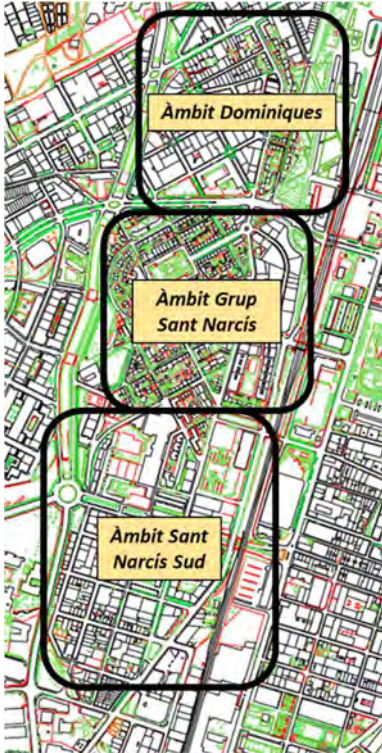
En l'Annex 1 es poden consultar les dades detallades dels aforaments automàtics i manuals efectuats.

2.1.2 ACCESIBILITAT VIÀRIA

L'eix que conforma l'avinguda Sant Narcís es pot dividir en els tres àmbits següents:

- Àmbit Dominiques: sector comprès entre el carrer de Santa Eugènia i el passeig d'Olot. Presenta una tipologia d'edificació en illa tancada.
- Àmbit Grup Sant Narcís: correspon als habitatges del "Grup Sindical Sant Narcís", situats a la zona central i coincideix amb l'àmbit del Pla Especial Urbanístic "Grup Sant Narcís". Es vertebrava a partir de la plaça de l'Assumpció, i al seu voltant es desenvolupen els carrers, conformats en la seva majoria per edificacions unifamiliars amb jardí, encara que també s'hi troben alguns blocs d'habitatges. Presenta una tipologia d'edificació en ciutat jardí i es troba inclòs en l'Inventari del Patrimoni Arquitectònic de Catalunya.
- Àmbit Sant Narcís Sud: sector comprès entre el complex esportiu de Sant Narcís i el marge nord del Riu Güell. Presenta una tipologia d'edificació en illa tancada.

Figura 8: Àmbits per on transcorre l'eix de l'av. Sant Narcís. Font: elaboració pròpia a partir de la cartografia de l'UMAT



Àmbit Dominiques

El 60% del trànsit que accedeix a l'avinguda Sant Narcís en sentit nord procedeix del tram al sud del passeig d'Olot, mentre que el 40% restant procedeix del passeig d'Olot des de l'est.

El trànsit per aquest àmbit és principalment de pas, ja que la major part d'aquest creua l'avinguda Santa Eugènia i continua en sentit nord.

Figura 9: Moviments identificats a la intersecció entre l'avinguda Sant Narcís i l'avinguda Santa Eugènia. Font: elaboració pròpia



Figura 10: Quantificació del volum de trànsit (veh/dia), classificat per tipologia de vehicle i per moviment, a la intersecció entre l'avinguda Sant Narcís i l'avinguda Santa Eugènia. Font: elaboració pròpia

	VL	VP	VT	%
A1	440	0	440	5%
A2	4.433	238	4.671	58%
A3	2.821	128	2.949	37%
B1	843	238	1.081	27%
B2	2.601	37	2.638	67%
B3	238	0	238	6%
C1	18	0	18	5%
C2	201	147	348	95%
C3	0	0	0	0%

*VL: Veh. lleugers; VP: Veh. pesants; VT: Veh. totals

Àmbit Grup Sant Narcís

El 75% del trànsit que circula en sentit sud des del tram nord de l'avinguda Sant Narcís i que arriba al Pg. d'Olot continua en sentit sud cap al barri del Grup Sant Narcís. En el sentit contrari (de sud a nord) representa el 45%. Aquest trànsit elevat en sentit sud que entra a l'àmbit del Grup Sant Narcís es degut, en part, perquè està prohibit el moviment d'incorporació (gir a esquerra) al passeig d'Olot en sentit est, de manera que una part dels vehicles s'encaminen posteriorment o bé per Santander i per Oviedo (8%), o bé fan el canvi de sentit en la rotonda de la Rambla Catalunya (22%).

Per altra banda, es detecta un cert trànsit de pas en sentit nord a través d'Oviedo – Sant Narcís, enlloc d'encaminar-se a través de la xarxa principal (Oviedo – passeig Olot) (la major part del trànsit que accedeix en sentit nord pel tram de l'avinguda Sant Narcís des del carrer Oviedo no és per accedir a la xarxa veïnal propera (carrer Santander i rambla Catalunya), sinó que continua pel tram nord de l'avinguda Sant Narcís.

Figura 11: Itineraris d'entrada i de sortida al barri de Sant Narcís (en groc) i volums de trànsit (veh/dia) dels itineraris principals. Font: elaboració pròpia



Figura 12: Moviments identificats a la intersecció entre l'avinguda Sant Narcís i el passeig d'Olot. Font: elaboració pròpia



Figura 13: Quantificació del volum de trànsit (veh/dia), classificat per tipologia de vehicle i per moviment, a la intersecció entre l'avinguda Sant Narcís i el passeig d'Olot. Font: elaboració pròpia

	VL	VP	VT	%
A1	1.140	97	1.237	18%
A2	193	0	193	3%
A3	5.276	348	5.624	80%
B1	232	39	271	6%
B2	676	97	773	18%
B3	3.034	213	3.247	76%
C1	947	39	986	14%
C2	5.701	174	5.875	84%
BUS-TAXI	0	135	135	2%
D1	986	19	1.005	23%
D2	1.836	97	1.933	45%
D3	232	19	251	6%
D4	1.082	39	1.121	26%

*VL: Veh. lleugers; VP: Veh. pesants; VT: Veh. totals

Figura 14: Moviments identificats a la intersecció entre l'avinguda Sant Narcís i el carrer Oviedo. Font: elaboració pròpia



Figura 16: Moviments identificats a la intersecció entre l'avinguda Sant Narcís i rambla Catalunya. Font: elaboració pròpia



Figura 15: Quantificació del volum de trànsit (veh/dia), classificat per tipologia de vehicle i per moviment, a la intersecció entre l'avinguda Sant Narcís i el carrer Oviedo. Font: elaboració pròpia

	VL	VP	VT	%
A1	30	0	30	1%
A2	2.092	60	2.152	99%
B1	60	0	60	33%
B2	120	0	120	67%
C1	2.989	90	3.079	69%
C2	1.315	60	1.375	31%

*VL: Veh. lleugers; VP: Veh. pesants; VT: Veh. totals

Figura 17: Quantificació del volum de trànsit (veh/dia), classificat per tipologia de vehicle i per moviment, a la intersecció entre l'avinguda Sant Narcís i rambla Catalunya. Font: elaboració pròpia

	VL	VP	VT	%
A1	383	35	418	11%
A2	2.161	70	2.231	58%
A3	314	0	314	8%
A4	871	0	871	23%
B1	105	0	105	13%
B2	139	0	139	17%
B3	488	70	558	70%
B4	0	0	0	0%
C1	523	0	523	12%
C2	3.276	105	3.381	78%
C3	349	0	349	8%
C4	35	35	70	2%

*VL: Veh. lleugers; VP: Veh. pesants; VT: Veh. totals

Àmbit Sant Narcís Sud

Disposa d'itineraris d'accés i de sortida tant des de la banda del Riu Güell, com des de la banda est (Oviedo i Barcelona). En aquest darrer tram és on es detecta una intensitat superior en sentit sud. Aquest tram canalitza una part important del trànsit de sortida del barri de Sant Narcís en sentit sud, cap a Vilablareix i la C-65.

Figura 18: Itineraris d'entrada i de sortida al barri de l'Eixample Sud i volums de trànsit (veh/dia) dels itineraris principals. Font: elaboració pròpia



2.2 TRANSPORT PÚBLIC

- Un total de 3 línies d'autobús circulen al llarg de l'avinguda Sant Narcís:
- L4 i L7: Circulen pel tram comprès entre el passeig Olot i el carrer Santa Eugènia
 - L5: Circula pels tram entre carretera Santa Coloma i el carrer Mare de Déu de la Salut i entre el passeig Olot i el carrer Santa Eugènia.

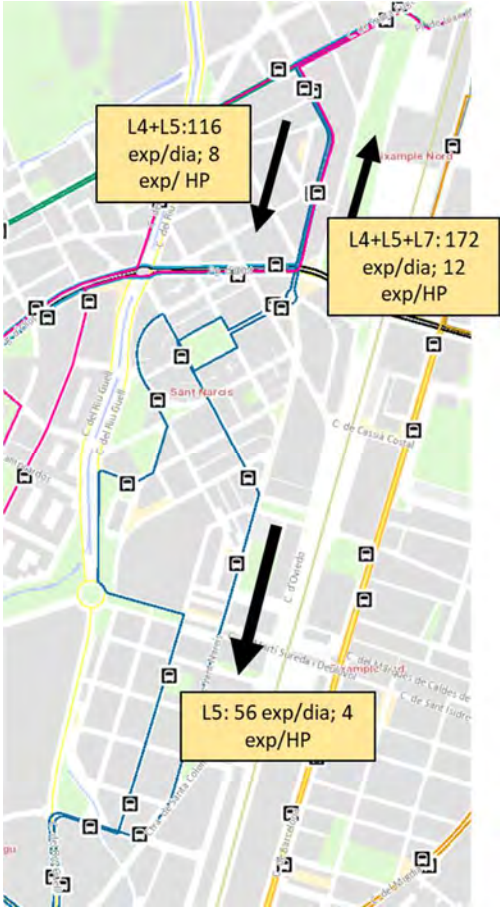
La línia L7 és urbana, circula únicament pel municipi de Girona, a excepció del trajecte entre l'Hospital de Santa Caterina de Salt i Can Gibert del Pla que el realitza com un servei de transport a la demanda. La resta del trajecte, entre Can Gibert del Pla i la Torre Gironella funciona com un servei regular.

Les línies L4 i L5 son línies interurbanes. La L4 creua el municipi de Salt, des de l'Espai Gironès, i arriba fins a la plaça Marquès de Camps de Girona. Mentre que la L5 surt des del municipi d'Aiguaviva i arriba fins al barri gironí de Germans Sàbat, passant per l'Hospital de Santa Caterina de Salt.

Figura 19: Expedicions diàries i en hora punta de les línies L4, L5 i L7. Font: TMG (Transports Municipals del Gironès)

Línia	Exp/dia 1s	Exp/HP 1s
L4	60	4
L5	56	4
L7	56	4

Figura 20: Volum d'expedicions de les línies d'autobús urbà que circulen diàriament i en hora punta a diferents trams de l'avinguda Sant Narcís. Font: TMG (Transports Municipals del Gironès)



2.3 VIANANTS

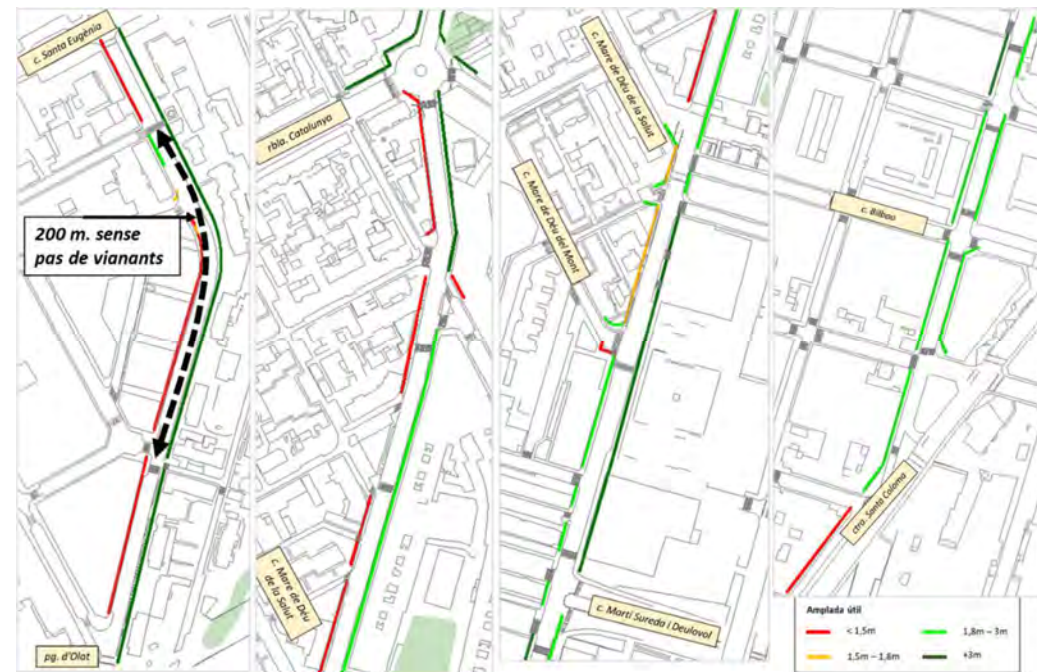
2.3.1 AMPLADES ÚTILS DE VORERES

Per amplada útil de vorera s'entén l'espai lliure de pas dels vianants. Segons la normativa vigent d'accessibilitat, l'ordre VIV/561/2010, les voreres han de comptar amb una amplada lliure de pas mínima de 1,8m per ser considerada accessible.

Als trams estudiats, s'identifica una amplada útil insuficient (inferior a 1,5m) a les voreres del costat oest dels trams compresos entre el carrer Santa Eugènia i passeig Olot (excloent el tram ampliat per la parada de bus al carrer Narcís Monturiol), entre rbla. Catalunya i carrer Mare de Déu de la Salut, i entre el carrer Albacete i carrer Can Pau Birol.

Així mateix, s'ha identificat que les voreres del costat oest del tram entre el carrer Mare de Déu de la Salut i carrer Mare de Déu del Mont presenten una amplada útil millorable (entre 1,5 i 1,8m) per a assolir l'establert per la normativa vigent d'accessibilitat.

Figura 21: Amplades útils de les voreres de l'àmbit d'estudi. Font: elaboració pròpia



2.3.2 PASSOS DE VIANANTS

De la diagnosi dels passos de vianants de l'eix de l'avinguda Sant Narcís, s'ha pogut identificar que tots els passos de vianants compten amb guals rebaixats.

No obstant, s'ha identificat que el tram de l'avinguda Sant Narcís, comprés entre el carrer Santiago Rusiñol i el carrer Ramon Muntaner, de 200 m. de longitud, no compta amb cap pas de vianants.

Figura 22: Passos de vianants amb guals rebaixats a l'àmbit d'estudi. Font: elaboració pròpia



2.3.3 GUALS DE VEHICLES

És important tenir en compte els guals de vehicles, ja que influeixen a l'hora de definir l'espai de vorera per als vianants. En tot l'eix de l'avinguda Sant Narcís, s'han comptabilitat un total de 64 guals de vehicles. Així mateix, en l'eix format pel carrer Ibèria i el carrer Bisbe Sivilla sumen un total de 24 guals de vehicles.

Figura 23: Guals de vehicles a l'àmbit d'estudi (incloent-hi l'eix format pels c. Ibèria i Bisbe Sivilla). Font: elaboració pròpia



2.4 XARXA CICLABLE

S'ha analitzat tant la xarxa de carrils bici com els punts d'aparcament de bicicletes i estacions de Girocleta en l'entorn de l'àmbit d'estudi.

En quant a la xarxa ciclable, malgrat que a través de l'avinguda Sant Narcís no hi ha infraestructura específica per a la bicicleta, l'àmbit immediat està connectat a la xarxa ciclable de la ciutat a través del carril bici del carrer d'Oviedo i el Parc Central i el passeig d'Olot. Així mateix el barri de Sant Narcís està pacificat al trànsit de manera que es facilita la circulació segura dels desplaçaments en bicicleta.

En la pròpia avinguda Sant Narcís únicament s'hi localitzen 3 zones d'aparcament per a bicicletes. Si es considera l'entorn més immediat, s'hi afegeixen 4 zones més.

Per últim, malgrat que a l'avinguda Sant Narcís no s'hi localitza cap estació de Girocleta, al passeig Ramon Berenguer II "Cap d'Estopes", situat a 100 m de l'avinguda, s'ubica una estació de Girocleta. Pel que fa a l'entorn del barri de Sant Narcís hi ha dues estacions de Girocleta que hi donen cobertura, situades a la rotonda del passeig d'Olot i a la plaça Europa. D'altra banda, durant l'any 2021 es preveu instal·lar una nova estació de Girocleta a l'avinguda Sant Narcís amb el carrer d'Antoni Gaudí.

Figura 24: Xarxa ciclable a l'entorn de l'àmbit d'estudi. L'eix de l'avinguda Sant Narcís es troba ressaltat en groc. Font: UMAT



2.5 APARCAMENT

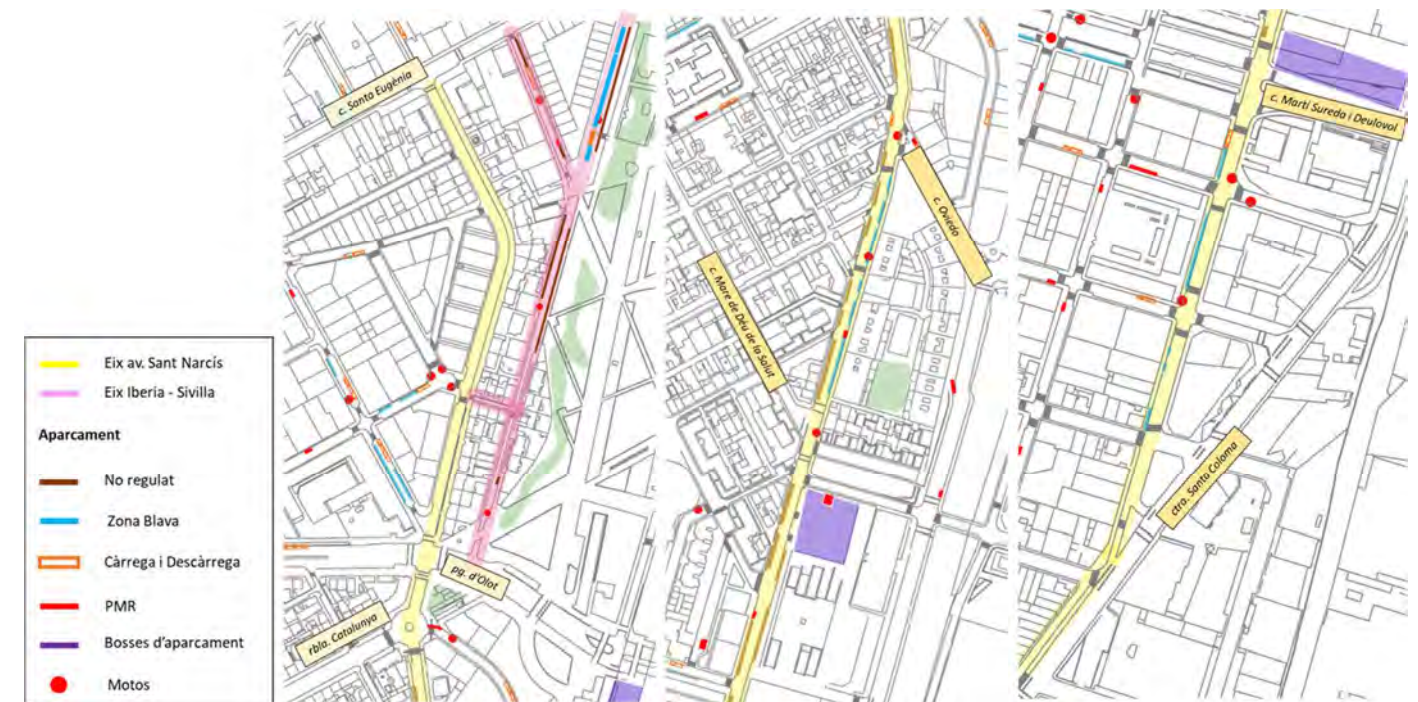
S'ha analitzat l'aparcament dels eixos de l'avinguda Sant Narcís i dels carrer Bisbe Sivilla – Ibèria i s'han identificat 308 places d'aparcament a l'eix de l'avinguda Sant Narcís i 148 a l'eix dels carrer Bisbe Sivilla i Ibèria.

L'oferta d'aparcament s'ha classificat segons les següents tipologies: estacionament en Zona Blava, PMR (Persones amb Mobilitat Reduïda), càrrega i descàrrega, no regulat, per a motos i finalment bosses d'aparcament. Els resultats son els següents:

Taula 1: Places d'aparcament classificades per tipologia. Font: elaboració pròpia

Tipologia	Sant Narcís	Sivilla - Ibèria
Zona blava	44	19
PMR	2	1
Càrrega i descàrrega	2	6
No regulat	78	92
Motos	43	30
Bosses d'aparcament	139	0

Figura 25: Places d'aparcament per tipologia a l'àmbit d'estudi (és té en compte també l'eix Ibèria-Bisbe Sivilla) . Font: elaboració pròpia



2.6 PLANEJAMENT I ESTUDIS RELACIONATS

2.6.1 PLA DE MOBILITAT URBANA DE GIRONA

Proposa dues actuacions que afecten a l'eix de l'avinguda Sant Narcís. Per un costat, proposa ampliar la vorera oest de l'avinguda Sant Narcís entre els carrers Albacete i Can Pau Birol, per l'altre, proposa substituir el recorregut de la línia de bus urbà L7 de l'avinguda Sant Narcís pel carrer Güell, en direcció Girona.

Figura 26: Actuacions de millora d'amplada de voreres a l'avinguda Sant Narcís entre Albacete i Can Pau Birol. Font: PMU Girona



Figura 27: Proposta de recorregut de les línies de bus urbà, que inclou el canvi de recorregut de la línia L7. Font: PMU Girona



2.6.2 PROGRAMA D'ACTUACIÓ TRIENNAL DE LA BICICLETA A LA CIUTAT DE GIRONA (2021-2024)

El programa d'actuació triennal de la bicicleta proposa la creació d'un itinerari ciclable transversal a la ciutat des de la Rotonda del Riu Güell fins a la carretera Barcelona, passant per la intersecció dels carrers rbla. Berenguer Ramon - carrer Pamplona - carrer Martí Sureda Deulovol amb l'avinguda Sant Narcís.

Així mateix, també proposa instal·lar una estació de Girocleta a l'avinguda Sant Narcís amb Antoni Gaudí.

Figura 28: Actuacions de millora de la xarxa ciclable a l'entorn de l'àmbit d'estudi. Font: PATBG Girona

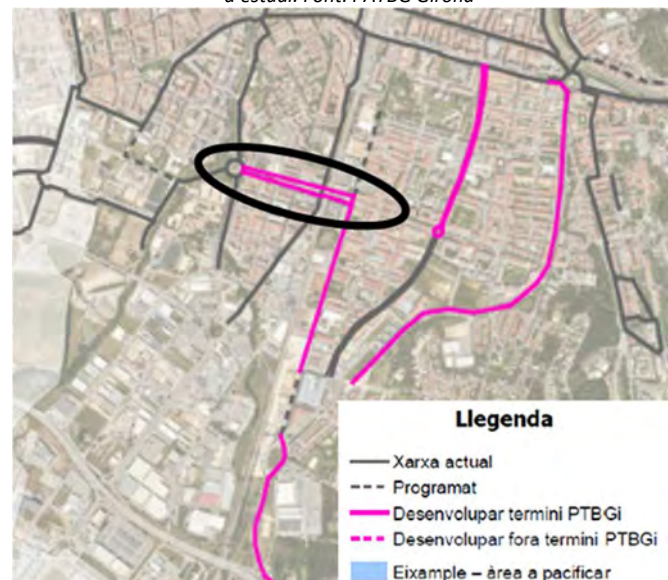


Figura 29: Actuacions de millora del servei de Girocleta a l'entorn de l'àmbit d'estudi. Font: PATBG Girona



2.6.3 PLA LOCAL DE SEGURETAT VIÀRIA DE GIRONA (2020-2023)

El PLSV planteja una categorització d'una sèrie d'interseccions que es caracteritzen per la elevada concentració d'accidents que presenten. La intersecció entre el passeig d'Olot i l'avinguda Sant Narcís es considera un punt amb una elevada concentració d'accidents. Per tant, per a millorar la seguretat viària es proposa:

- Incrementar l'espai de vorera entre carrer Pare Coll i l'avinguda Sant Narcís.
- Instal·lar dos passos de vianants al nord de la intersecció.

Figura 30: Proposta de millora de la seguretat viària al passeig d'Olot amb avinguda Sant Narcís. Font: PLSV Girona



2.6.4 PLA INTEGRAL DE SANT NARCÍS

Aquest pla estableix com a principals línies d'actuació fomentar les interrelacions al barri, promoure el comerç local i millorar els equipaments públics.

Seguint aquestes línies d'actuació es realitzen una sèrie de propostes d'actuació:

- Estacionament amb horari limitat
- Completar totes voreres d'1,80 m i estudiar els parterres
- Solucionar el problema de l'encreuament del carrer d'Olot.
- Estudiar el punt negre a carrer Pamplona, Sant Narcís i R. Berenguer.
- Carril bici en el tram del carrer Oviedo al carrer Riu Güell (l'eix de Ramon Berenguer II – Martí Sureda Deulovol)
- Estudi de les zones enjardinades, els parterres i la vegetació
- Convertir Sant Narcís en un eix comercial
- Millorar els eixos de connexió amb la ciutat

2.6.5 DOCUMENT DELS VEÏNS I VEÏNES DEL TRAM NORD DE L'AVINGUDA DE SANT NARCÍS

Aquest estudi es troba redactat pels representants de les comunitats de veïns del tram nord de l'avinguda Sant Narcís, comprés entre el carrer Santa Eugènia i el passeig Olot.

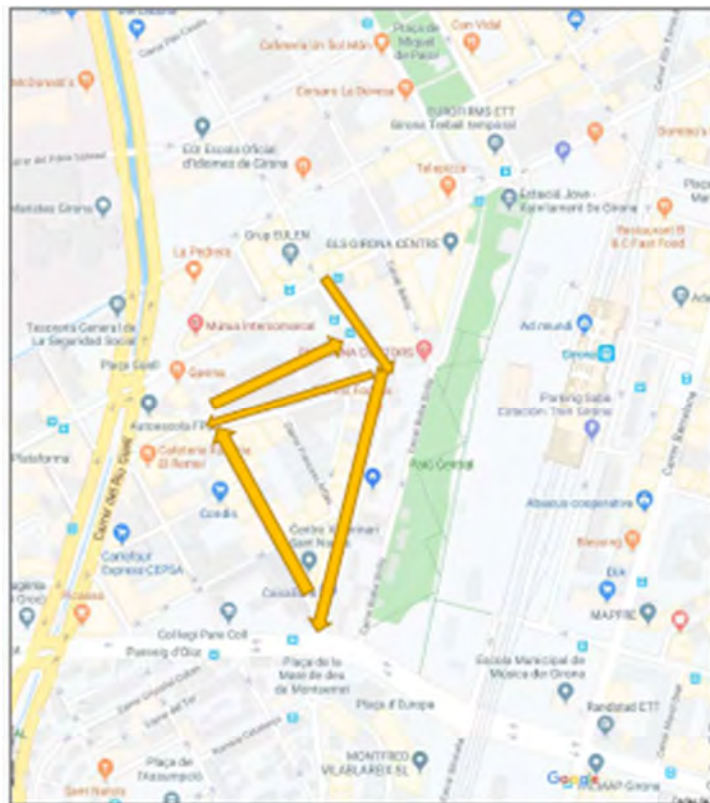
En un primer terme planteja una sèrie de problemes que afecten a aquest tram. A línies generals aquests són:

- Augment del trànsit a l'avinguda a arrel de la reordenació viària a conseqüència de la remodelació realitzada al Parc Central en el marc de les obres de l'AVE.
- El carrer Bisbe Sivilla no té accés fins a Santa Eugènia.
- Trànsit elevat als encreuaments de l'avinguda Sant Narcís – passeig d'Olot i de l'avinguda Sant Narcís – Ramon Muntaner → punts negres de seguretat viària.
- Voreira oest estreta i brutícia dels contenidors a l'encreuament entre l'avinguda Sant Narcís i l'avinguda Santa Eugènia.

De la mateixa manera, el document planteja una sèrie de solucions:

- Reduir un carril de circulació.
- Eixamplar la vorera dels nombres parells de l'avinguda (oest).
- Introduir un carril bici.
- Millorar la neteja i la recollida de escombraries del barri.
- Suprimir les barreres arquitectòniques i acabar les obres del Parc Central.

Figura 31: Proposta de reordenació viària del tram nord de l'avinguda Sant Narcís i el seu entorn. Font: "Document dels veïns i veïnes del tram nord de l'avinguda de Sant Narcís"



2.6.6 ESTUDI DEL CORREDOR BRCAT SALT - GIRONA

L'estudi s'emmarca dins de la proposta de la Generalitat de la xarxa BRCAT, que consisteix en l'aplicació de diferents mesures en corredors d'alta demanda per tal de dotar a la infraestructura d'autobús de les característiques d'operació d'un tramvia (alta fiabilitat, capacitat, velocitats comercials...)

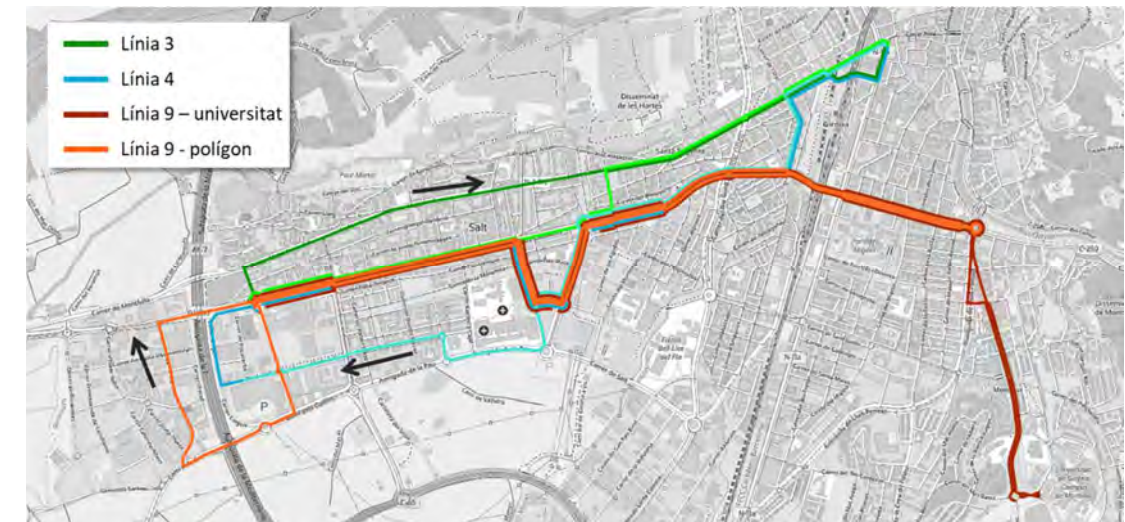
Analitza el corredor Salt-Girona, el qual presenta característiques adients per tal de convertir-se en un BRT, i realitza propostes tant d'infraestructures com de serveis amb l'objectiu de millorar l'operació i funcionalitat del corredor.

Aquestes propostes són:

- Es manté el traçat de la L3.
- Es modifica el traçat de la L4 per la zona de Salt Sud i el Hospital de Santa Caterina.
- Es manté el punt de regulació de les línies L3 i L4 a la plaça Marquès de Camps.
- Es planteja la implantació d'una línia al corredor BRCat fins Emili Grahit que serà la línia L9.
- S'augmenta l'oferta de la Línia L9 amb 3 vehicles nous i es modifica la línia perquè doni cobertura a:
 - l'hospital de Santa Caterina
 - la universitat (amb poca freqüència)
 - al polígon de Torre-Mirona.

Per tant, en el tram nord de l'avinguda de Sant Narcís aquest estudi preveu la circulació en els dos sentits de circulació del servei de la L4.

Figura 32: Proposta de modificació del transport públic en el corredor Salt-Girona. Font: Estudi previ del corredor BRCAT Salt-Girona



3 PROPOSTES D'ORDENACIÓ VIÀRIA

3.1 CRITERIS DE VALORACIÓ

Per tal d'avaluar les diferents alternatives d'ordenació viària de cada tram s'ha utilitzat una metodologia multicriteri. L'anàlisi multicriteri és un procediment d'avaluació que permet afegir i / o combinar diferents criteris d'una manera senzilla, alguns d'ells que es poden mesurar quantitativament amb uns indicadors i d'altres que es valoren a nivell qualitatiu.

El mètode d'anàlisi multicriteri és un procediment que permet agrupar o combinar diferents elements d'estudi que, per la seva heterogeneïtat, són difícilment comparables.

El resultat serà una taula semafòrica de colors de tons verds a granats que incorporarà una valoració qualitativa, i quantitativa quan sigui possible, i que indicarà la seva incidència de més positiva a més negativa en la consecució d'uns objectius relacionats amb la mobilitat sostenible i en la contribució a una millora en l'activitat i en el paisatge urbà del barri.

Es pretén que amb aquesta anàlisi multicriteri es faciliti la decisió a l'hora d'escollir el millor plantejament d'una proposta.

Els criteris que s'han definit per a tenir en compte l'anàlisi multicriteri són els següents:

- **Funcionalitat viària:** en aquest criteri es té en compte l'adequació de l'alternativa a la jerarquia viària; també s'integren aspectes relacionats amb la seguretat viària.
- **Volums de trànsit:** en aquest criteri avalua la capacitat de la xarxa viària per absorbir el trànsit.
- **Vianants:** aquest criteri avalua el compliment de la normativa vigent d'accessibilitat (Orden VIV/561/2010), que estableix una amplada mínima lliure de pas d'1,8m; altres aspectes que queden recollits són millores de l'espai de vianants respecte al mínim que marca la normativa vigent, aspectes relacionats amb la seguretat viària com ara la localització adequada de passos de vianants, i l'establiment de regulacions de carrers de vianants i/o carrers de prioritat invertida.
- **Aparcament:** es comptabilitza el volum de places d'aparcament de l'alternativa, considerant que una reducció de l'oferta és negatiu en la valoració d'aquest criteri.
- **Transport públic:** aquest criteri té en compte l'eficiència i l'eficàcia del servei del transport públic integrant aspectes com la cobertura, la velocitat comercial i el temps de recorregut del servei.
- **Xarxa ciclista:** aquest criteri avalua l'oferta d'infraestructura ciclista i per a vehicles de mobilitat personal.
- **Integració paisatgística:** aquest criteri té en compte el verd de cada alternativa (ubicació de vegetació en les voreres, reemplaçament de vegetació en mal estat, reubicació de vegetació existent, ...).
- **Activitat comercial:** aquest criteri avalua la capacitat de l'alternativa per a potenciar i millorar l'activitat econòmica de l'eix, tenint en compte aspectes relacionats amb un espai més amable, una activitat comercial més visible, possibilitat a localitzar-hi terrasses, facilitat de les operatives de distribució de mercaderies, etc.
- **Costos:** indica qualitativament la magnitud del cost de les actuacions associades a cada alternativa, de manera que aquelles més econòmiques estaran millor valorades.

En l'avaluació d'alternatives també s'han tingut en compte alguns condicionants com ara que els serveis municipals de recollida de residus descarreguen els contenidors pel costat dret, o la ubicació dels serveis de telefonia del tram nord de l'avinguda.

3.2 ALTERNATIVES PROPOSADES

A continuació es presenta el conjunt d'alternatives plantejades per a cadascun dels trams de l'avinguda Sant Narcís:

TRAM 1: STA. EUGÈNIA – PG. OLOT

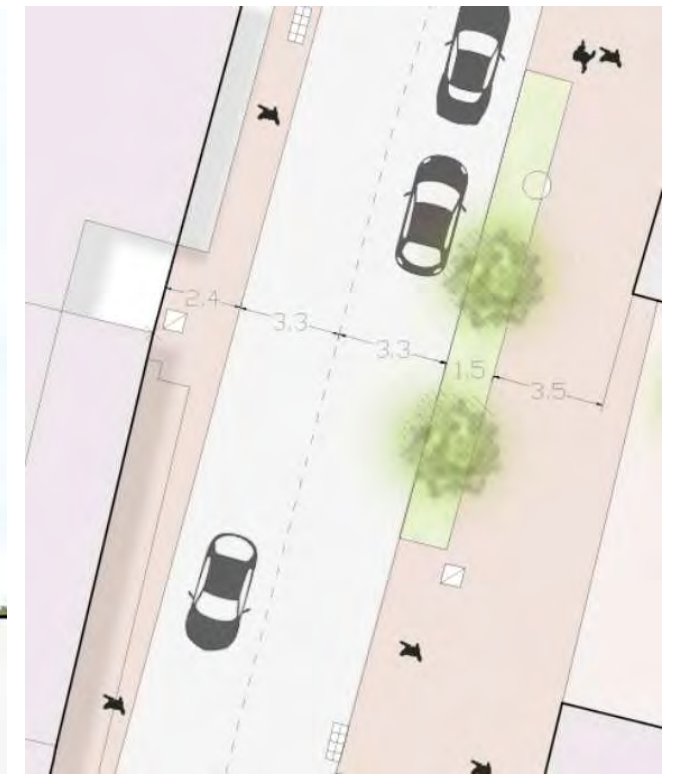
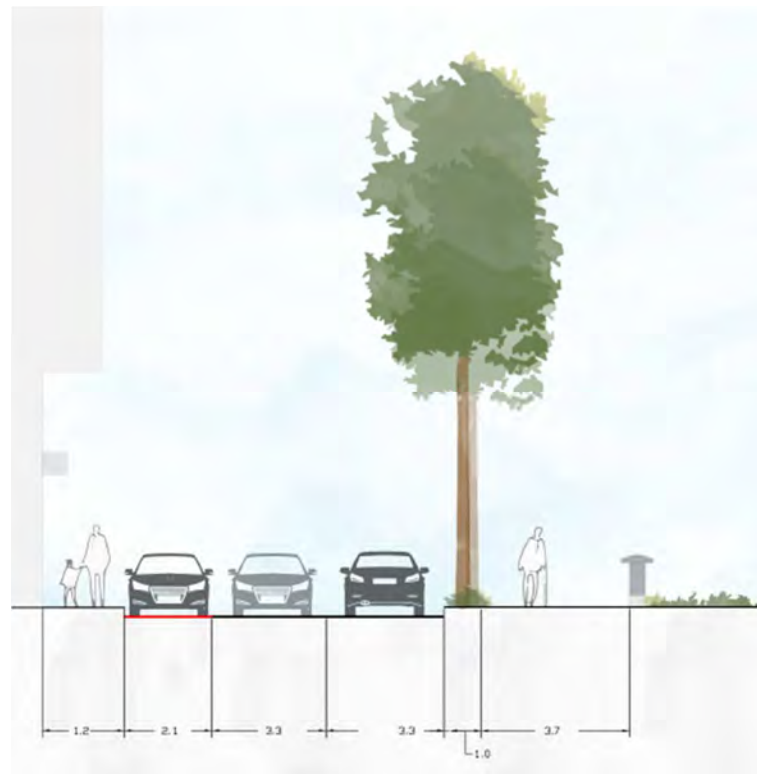
T1A1

Es manté el doble sentit de circulació (1+1), eliminació d'un carril de circulació en sentit nord entre Santa Eugènia i Narcís Monturiol i eliminació del cordó d'aparcament del costat oest per ampliar moderadament les voreres del costat oest. Es prohibeixen els girs a esquerra des de l'entrada sud de Sant Narcís al tram 2, en sentit pg. d'Olot oest i Pare Coll.



SITUACIÓ ACTUAL

SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 1



TRAM 1: STA. EUGÈNIA – PG. OLOT

Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Alternatives associades
1	Es mantenen els itineraris actuals de manera que no es donen incongruències amb la jerarquitització viària. A la intersecció amb el pg. d'Olot, en l'entrada sud des de Sant Narcís en direcció nord, s'eliminen els moviments de gir a esquerra cap al pg. d'Olot (D4) i el c. Pare Coll (D3). Aquesta simplificació de la intersecció permetrà disminuir l'elevada accidentalitat identificada al PLSV 2020-2023.	Augment de la cua de vehicles a la intersecció del c. Santa Eugènia que previsiblement podran ser absorbides sense comportar problemes de capacitat en la intersecció. Les cues en cap cas superaran els pics de 25 m de longitud, sempre mantinguts i de curta duració. Caldrà ajustar les fases semafòriques. Proposta – 1 carril Cua Sant Narcís amb Santa Eugènia sentit nord  	Millora significativa de l'espai destinat a vianants. S'assoleix i es supera l'amplada lliure mínima determinada en la normativa vigent d'accessibilitat (2,4m vs 1,8m) a la vorera oest (actualment d'1,25m). Es tracta del tram de secció més reduïda, de manera que en altres trams l'espai del vianant de la banda oest podria assolir els 3m. Millora la permeabilitat de l'itinerari de vianants amb el nou pas de vianants. Allà on s'ubiquen els contenidors l'amplada útil de la vorera oest serà d'1,9m (per tant, lleugerament superior als 1,5m actuals).	Pèrdua definitiva d'oferta d'aparcament en superfície (25 places no regulades, 3 de CiD i 13 de ZB). Aquesta oferta, però, ja no està operativa actualment amb l'ampliació low-cost de l'espai del vianant que s'ha efectuat de manera provisional. Cal dir, d'altra banda, que hi ha una previsió de 1.000 places en el futur aparcament d'AFID en el Parc Central de Rafael Masó i Valentí sota l'estació d'ADIF, així com la proximitat a la connexió entre els trams 1 i 2 amb l'entrada a l'estació autobusos.	Es manté l'amplada de calçada actual de 3,3m/carril en el tram de la corba (tram més restrictiu), de manera que no es dificulta la maniobra dels autobusos. L'increment de cues a la intersecció amb Santa Eugènia pot afectar a la velocitat comercial dels busos de les línies L4, L5 i L7 .	-	Es manté la línia d'arbres de la vorera est (ja sigui que es mantenen els actual, o bé es reemplacen per altres de característiques similars).	Potenciació de l'activitat econòmica de la vorera oest amb l'ampliació de voreres. L'amplada, però, potser no és suficient per localitzar-hi terrasses (es considera una amplada mínima de 3 metres per localitzar-hi terrasses). La no ubicació d'aparcament a la banda de l'activitat comercial permet donar més visibilitat a les plantes baixes comercials.	€	T2a3 i T1a4 (en termes de xarxa viària però no de carril bici) T1a4/T2a0/ T2a1 i T3a1' 

TRAM 1: STA. EUGÈNIA – PG. OLOT

T1A2

Eliminació d'un carril de circulació (eliminació de dos carrils entre Santa Eugènia i Narcís Monturiol) per reconvertir l'avinguda en sentit únic direcció nord, i eixamplament de la vorera oest. Desplaçament del cordó d'aparcament (que es manté al costat oest), per l'ampliació significativa de la vorera oest. El recorregut en sentit sud de les línies L4 i L5 es desvia pel c. Riu Güell.



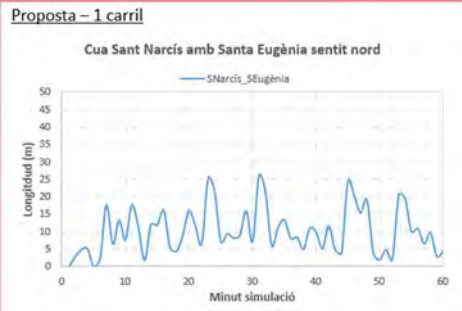
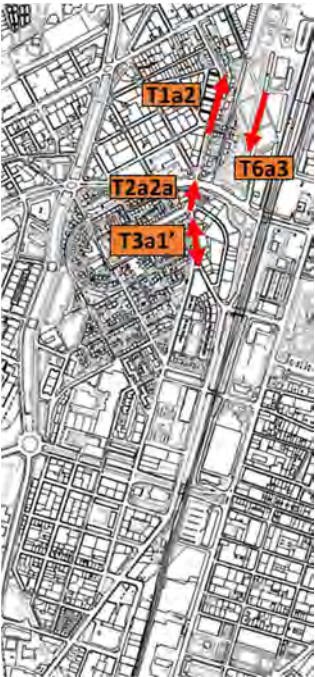
SITUACIÓ ACTUAL



SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 2 (s. nord)



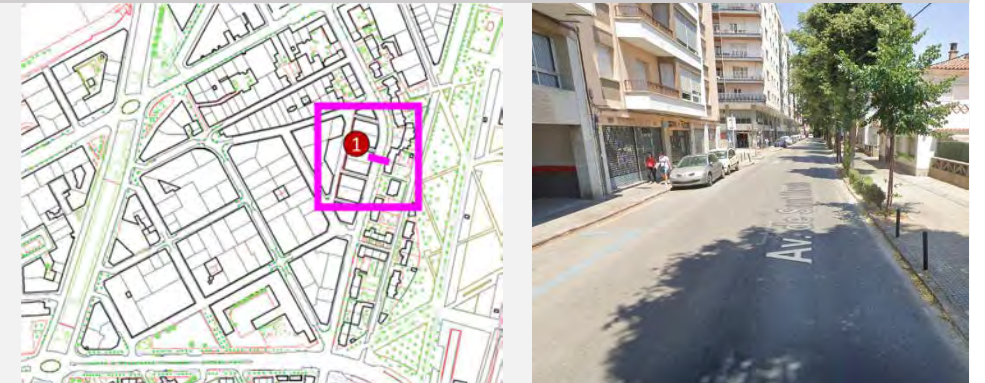
TRAM 1: STA. EUGÈNIA – PG. OLOT

Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Alternatives associades
2	Desviament dels moviments direcció sud pel c. Riu Güell incrementant el seu recorregut i per tant els veh-Km. Aquesta redistribució del trànsit és coherent amb la jerarquització viària actual. Tanmateix, el trànsit que actualment es canalitza per Ibèria – Mare de Deu del Pilar – Sant Narcís (520 veh/dia) en aquest cas haurien de continuar per Bisbe Sivilla fins al pg. d'Olot (aquesta intersecció passaria de tenir 250 veh/dia a 750 veh/dia). A més a més l'eix Ibèria – Bisbe Sivilla podria reconvertir-se en un itinerari de pas alternatiu a Riu Güell, de manera que el volum de vehicles que arribarien a la intersecció amb el pg. d'Olot podria ser potencialment superior. Això implicaria un augment dels moviments de gir a esquerra des de Santa Eugènia cap a Ibèria (creuant un carril bici bidireccional), i un potencial augment de l'accidentalitat. El PLSV 2020-2023 ja detecta accidents a l'actualitat en aquest punt.	Augment del trànsit al c. Riu Güell (+4.000 veh/dia), via que actualment suporta uns volums molt elevats de trànsit amb problemes de capacitat a les rotondes. Increment potencial del trànsit a través de Ibèria – Bisbe Sivilla, des de Santa Eugènia. Aquesta ordenació dificulta senyalitzar un pas de vianants per travessar el c. de Santa Eugènia a l'alçada del c. Ibèria. El pas de vianants es important ja que l'itinerari que enllaça el barri Güell Devesa amb l'Eixample (c. de la Creu) passa per aquesta intersecció. Augment de la cua de vehicles a la intersecció del c. Santa Eugènia que previsiblement podran ser absorbides sense comportar problemes de capacitat en la intersecció. Les cues en cap cas superaran els pics de 25 m de longitud, sempre mantinguts i de curta duració. Caldrà ajustar les fases semafòriques. Proposta – 1 carril Cua Sant Narcís amb Santa Eugènia sentit nord  	Millora molt rellevant de l'espai destinat a vianants. S'assoleix i es supera l'amplada mínima determinada en la normativa vigent d'accessibilitat (3,5m vs 1,8m) a la vorera oest (actualment d'1,25m). Millora la permeabilitat de l'itinerari de vianants amb el nou pas de vianants. Allà on s'ubiquen els contenidors l'amplada útil de la vorera oest serà d'2,5m (per tant, superior als 1,5m actuals).	Es podria mantenir un cordó d'aparcament i crear-se oferta per a places CiD.	Desviament de les línies L4 i L5 pel c. Riu Güell en direcció sud que comportaria una disminució de la velocitat comercial (al tractar-se d'un eix congestionat) i també una disminució de la cobertura del servei a l'interior del barri. La proposta no es coherent amb l'estudi previ del corredor BRCat Salt-Girona que preveu el recorregut de la L4 per aquest tram de l'av. Sant Narcís en els dos sentits. 	--	Es manté la línia d'arbres de la vorera est (ja sigui que es mantenen els actual, o bé es reemplacen per altres de característiques similars	Potenciació de l'activitat econòmica de la vorera oest amb l'ampliació de voreres, que permetria la localització de terrasses. La possibilitat de crear un cordó d'aparcament amb oferta CID facilitaria les operatives de DUM. El cordó d'aparcament, però, redueix la visibilitat dels comerços	€€ (alternativa amb una ampliació superior de vorera i per tant un cost superior)	T2a2a, T3a1' i T6a3 

TRAM 1: STA. EUGÈNIA – PG. OLOT

T1A3

Eliminació d'un carril de circulació (eliminació de dos carrils entre Santa Eugènia i Narcís Monturiol) per reconvertir l'avinguda en sentit únic direcció sud. Eliminació del cordó d'aparcament del costat oest per l'ampliació significativa de la vorera oest i construcció d'un carril bici bidireccional i segregat pel costat est. El recorregut en sentit nord de les línies L4, L5 i L7 es desvia pel c. Riu Güell.

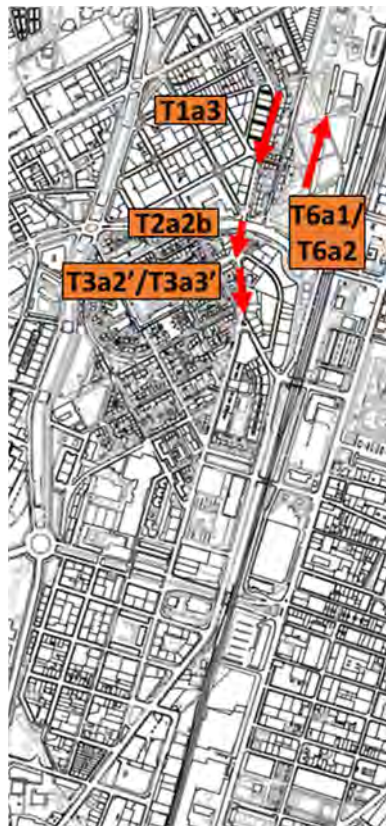


SITUACIÓ ACTUAL

SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 3 (s. sud)



TRAM 1: STA. EUGÈNIA – PG. OLOT

Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Alternatives associades
3	Desviament dels moviments direcció nord pel c. Riu Güell i per Iberia – Bisbe Sivilla incrementant el seu recorregut en 350m (Riu Güell) i 100m (Bisbe Sivilla - Ibèria). La canalització del trànsit per Bisbe Sivilla – Ibèria no és coherent amb la jerarquització viària actual, ja que es tracta d'una via de caràcter veïnal. Tanmateix, la plataforma elevada per accedir-hi en la intersecció del pg. d'Olot, així com la semaforització de la intersecció amb Santa Eugènia amb una fase de verd molt curta pels vehicles que circulen en sentit nord pot dissuadir l'ús d'aquest eix com a itinerari de pas. (*) aquesta alternativa està vinculada a la modificació del sentit de circulació de l'eix Ibèria – Bisbe Sivilla (tram 6).	Augment del trànsit als c. Riu Güell, Ibèria i Bisbe Sivilla. En el cas del Riu Güell (+4.000 veh/dia) es tracta ja d'una via congestionada.	Millora molt rellevant de l'espai destinat a vianants. S'assoleix i es supera l'amplada lliure mínima determinada en la normativa vigent d'accessibilitat (3m vs 1,8m) a la vorera oest (actualment d'1,25m).	Pèrdua definitiva d'oferta d'aparcament en superfície (25 places no regulades, 3 de CiD i 13 de ZB). Aquesta oferta, però, ja no està operativa actualment amb l'ampliació low-cost de l'espai del vianant que s'ha efectuat de manera provisional. Cal dir, d'altra banda, que hi ha una previsió de 1.000 places en el futur aparcament d'AFID en el Parc Central de Rafael Masó i Valentí sota l'estació d'ADIF, així com la proximitat a la connexió entre els trams 1 i 2 amb l'entrada a l'estació autobusos.	El desviament de les línies L4 , L5 i L7 pel c. Riu Güell en direcció nord comporta una disminució de la velocitat comercial i de la cobertura del servei. El sentit sud del carril de circulació és compatible amb la localització de les parades a la vorera oest, sense que interfereixi en el carril bici. La proposta no es coherent amb l'estudi previ del corredor BRCat Salt-Girona que preveu el recorregut de la L4 per aquest tram de l'av. Sant Narcís en els dos sentits.	Millora de la cobertura de la xarxa específica de la bicicleta al crear-se un carril bici bidireccional en calçada. L'amplada prevista permetria segregar-ho amb elements físics. Es crea també un itinerari per a la circulació VMP.	Es manté la línia d'arbres de la vorera est (ja sigui que es mantenen els actual, o bé es reemplacen per altres de característiques similars	Potenciació de l'activitat econòmica de la vorera oest amb l'ampliació de voreres, que permetria la localització de terrasses.	€	T2a3, T3a3', T3a3, T4a3, T5a3 T2a2b, T3a2 i T6a1 / T6a2 (en termes de xarxa viària però no de carril bici)
										

TRAM 1: STA. EUGÈNIA – PG. OLOT

T1A4

Es manté el doble sentit de circulació (1+1), eliminació d'un carril de circulació en sentit nord entre Santa Eugènia i Narcís Monturiol i eliminació del cordó d'aparcament del costat oest per ampliar moderadament les voreres del mateix costat. Es prohibeixen els girs a esquerra des de l'entrada sud de Sant Narcís al tram 2, en sentit pg. d'Olot oest i Pare Coll. Localització d'una vorera bici bidireccional per la vorera est, reduint l'amplada lliure de pas dels itineraris de vianants del costat est.



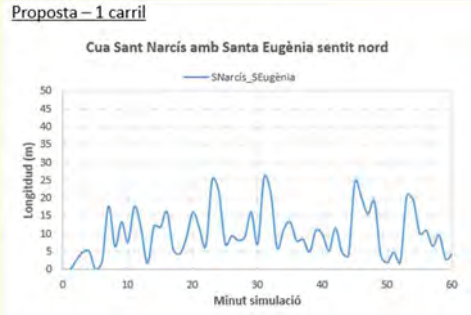
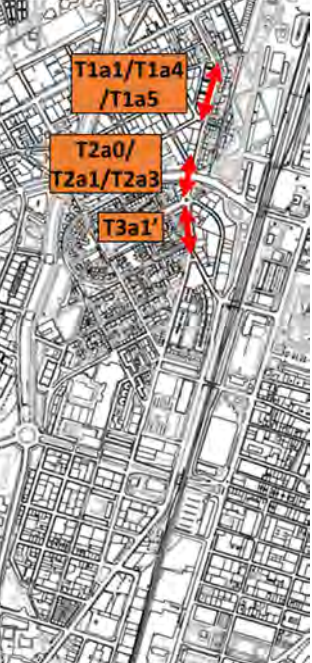
SITUACIÓ ACTUAL



SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 4



TRAM 1: STA. EUGÈNIA – PG. OLOT

Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Alternatives associades
4	Es mantenen els itineraris actuals de manera que no es donen incongruències amb la jerarquització viària. A la intersecció amb el pg. d'Olot, en l'entrada sud des de Sant Narcís en direcció nord, s'eliminen els moviments de gir a esquerra cap al pg. d'Olot (D4) i el c. Pare Coll (D3). Aquesta simplificació de la intersecció permetrà disminuir l'elevada accidentalitat identificada al PLSV 2020-2023.	Augment de la cua de vehicles a la intersecció del c. Santa Eugènia que previsiblement podran ser absorbides sense comportar problemes de capacitat en la intersecció. Les cues en cap cas superaran els pics de 25 m de longitud, sempre mantinguts i de curta duració. Caldrà ajustar les fases semafòriques. Proposta – 1 carril Cua Sant Narcís amb Santa Eugènia sentit nord  	Millora significativa de l'espai destinat a vianants. S'assoleix i es supera l'amplada lliure mínima determinada en la normativa vigent d'accessibilitat (2,4m vs 1,8m) a la vorera oest (actualment d'1,25m). Es tracta del tram de secció més reduïda, de manera que en altres trams l'espai del vianant de la banda oest podria assolir els 3m. Millora la permeabilitat de l'itinerari de vianants amb el nou pas de vianants. Allà on s'ubiquen els contenidors l'amplada útil de la vorera oest serà d'1,9m (per tant, lleugerament superior als 1,5m actuals). Possible conflicte potencial entre la bici/VMP amb el vianant.	Pèrdua definitiva d'oferta d'aparcament en superfície (25 places no regulades, 3 de CiD i 13 de ZB). Aquesta oferta, però, ja no està operativa actualment amb l'ampliació low-cost de l'espai del vianant que s'ha efectuat de manera provisional. Cal dir, d'altra banda, que hi ha una previsió de 1.000 places en el futur aparcament d'AFID en el Parc Central de Rafael Masó i Valentí sota l'estació d'ADIF, així com la proximitat a la connexió entre els trams 1 i 2 amb l'entrada a l'estació autobusos.	Es manté l'amplada de calçada actual de 3,3m/carril en el tram de la corba (tram més restrictiu), de manera que no es dificulta la maniobra dels autobusos. L'increment de cues a la intersecció amb Santa Eugènia pot afectar a la velocitat comercial dels busos de les línies L4, L5 i L7	Millora de la cobertura de la xarxa específica de la bicicleta al crear-se un carril bici bidireccional en vorera sense segregar de l'espai del vianant. Es crea un itinerari per a la circulació VMP. Possible conflicte potencial entre la bici/VMP amb el vianant.	Es manté la línia d'arbres de la vorera est (ja sigui que es mantenen els actual, o bé es reemplacen per altres de característiques similars).	Potenciació de l'activitat econòmica de la vorera oest amb l'ampliació de voreres. L'amplada potser no és suficient per localitzar-hi terrasses (es considera una amplada mínima de 3 metres per localitzar-hi terrasses). La no ubicació d'aparcament a la banda de l'activitat comercial permet donar més visibilitat a les plantes baixes comercials.	€	T2a3, T3a3', T3a3, T4a3, T5a3 T1a1, T1a5, T2a0/ T2a1 i T3a1' (en termes de xarxa viària però no de carril bici) 

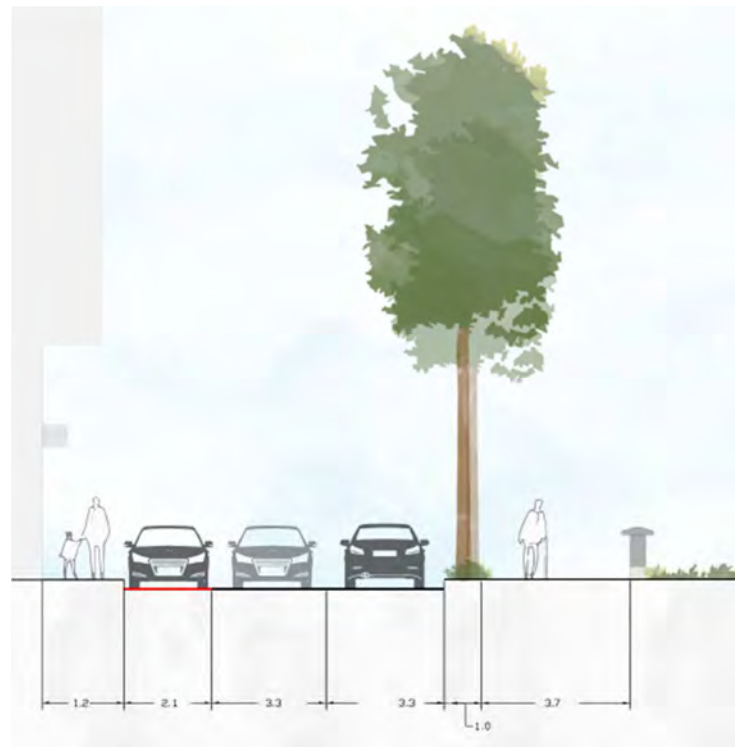
TRAM 1: STA. EUGÈNIA – PG. OLOT

T1A5

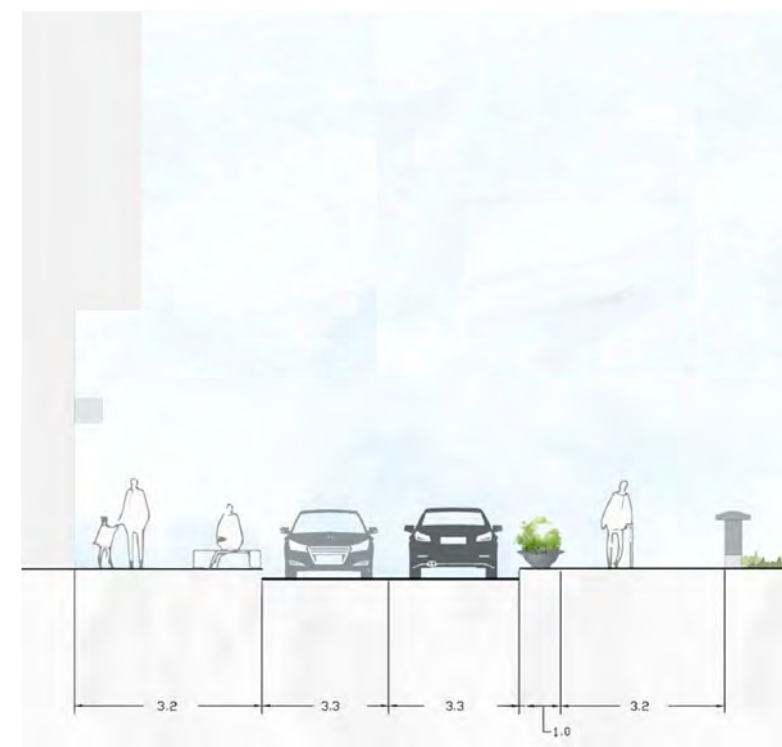
Es manté el doble sentit de circulació (1+1), eliminació d'un carril de circulació en sentit nord entre Santa Eugènia i Narcís Monturiol, eliminació del cordó d'aparcament del costat oest per ampliar significativament la vorera d'aquesta banda i reduir lleugerament la de la banda est. S'afecten els arbres de la vorera est i es substitueixen per jardineres. Es prohibeixen els girs a esquerra des de l'entrada sud de Sant Narcís al tram 2, en sentit pg. d'Olot oest i Pare Coll.



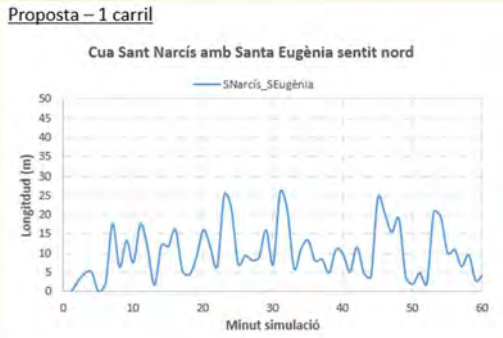
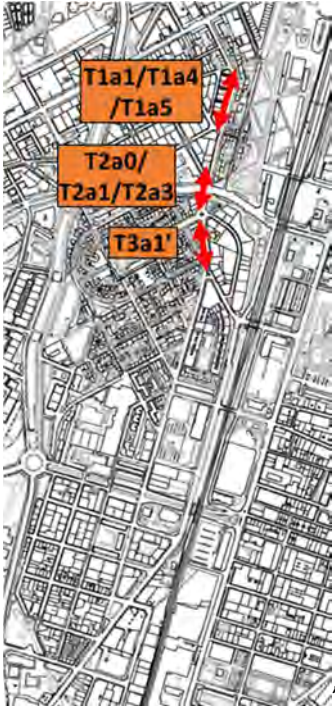
SITUACIÓ ACTUAL



SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 5



TRAM 1: STA. EUGÈNIA – PG. OLOT

Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Alternatives associades
5	Es mantenen els itineraris actuals de manera que no es donen incongruències amb la jerarquitització viària. A la intersecció amb el pg. d'Olot, en l'entrada sud des de Sant Narcís en direcció nord, s'eliminen els moviments de gir a esquerra cap al pg. d'Olot (D4) i el c. Pare Coll (D3). Aquesta simplificació de la intersecció permetrà disminuir l'elevada accidentalitat identificada al PLSV 2020-2023.	Augment de la cua de vehicles a la intersecció del c. Santa Eugènia que previsiblement podran ser absorbides sense comportar problemes de capacitat en la intersecció. Les cues en cap cas superaran els pics de 25 m de longitud, sempre mantinguts i de curta duració. Caldrà ajustar les fases semafòriques. Proposta – 1 carril Cua Sant Narcís amb Santa Eugènia sentit nord  	Disminució de l'amplada lliure de la vorera est de 3,7m a 3,2m, per tal de millorar significativament l'espai destinat a vianants a la vorera oest, que és on s'ubica el teixit comercial. A la vorera oest s'assoleix i es supera l'amplada lliure mínima determinada en la normativa vigent d'accessibilitat (3,2m vs 1,8m) actualment la vorera fa 1,25m). Millora la permeabilitat de l'itinerari de vianants amb el nou pas de vianants. Allà on s'ubiquen els contenidors l'amplada útil de la vorera oest serà de 2m (per tant, superior als 1,5m actuals).	Pèrdua definitiva d'oferta d'aparcament en superfície (25 places no regulades, 3 de CiD i 13 de ZB). Aquesta oferta, però, ja no està operativa actualment amb l'ampliació low-cost de l'espai del vianant que s'ha efectuat de manera provisional. Cal dir, d'altra banda, que hi ha una previsió de 1.000 places en el futur aparcament d'AFID en el Parc Central de Rafael Masó i Valentí sota l'estació d'ADIF, així com la proximitat a la connexió entre els trams 1 i 2 amb l'entrada a l'estació autobusos.	Es manté l'amplada de calçada actual de 3,3m/carril en el tram de la corba (tram més restrictiu), de manera que no es dificulta la maniobra dels autobusos. L'increment de cues a la intersecció amb Sta. Eugènia pot afectar a la velocitat comercial dels busos de les línies L4, L5 i L7 .	-	Pèrdua d'arbrat atès que no es pot reubicar més aprop de façana per la localització de les xarxes de serveis que van soterrades en aquest tram, però que es substueix per jardineres amb vegetació arbustiva.	Potenciació de l'activitat econòmica de la vorera oest amb l'ampliació de voreres. Possibilitat de localitzar-hi terrasses. La no ubicació d'aparcament a la banda de l'activitat comercial permet donar més visibilitat a les plantes baixes comercials.	€€	T1a4 i T2a3 (en termes de xarxa viària però no de carril bici) T1a1, T2a0/ T2a1 i T3a1' 

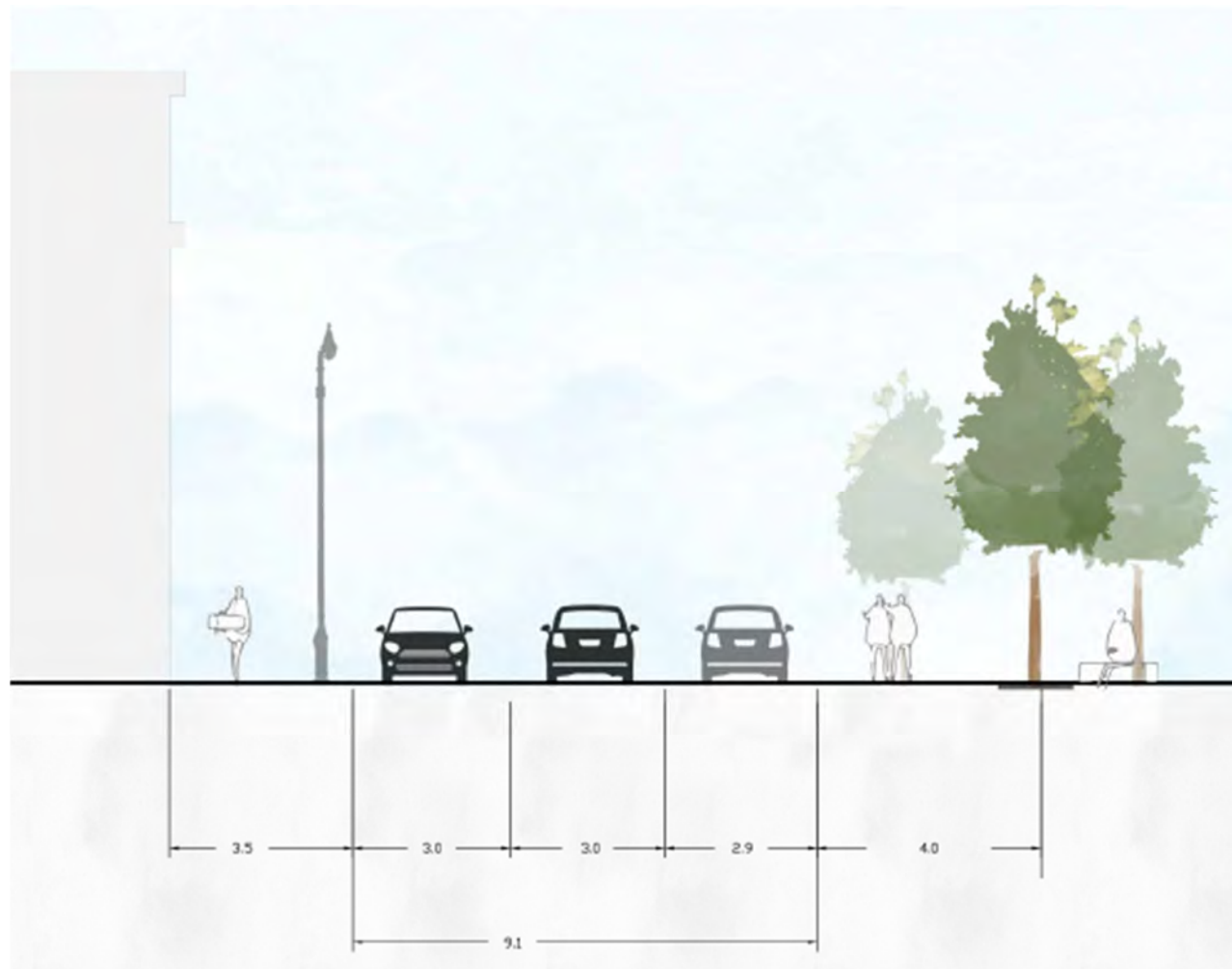
TRAM 2: PASSEIG D'OTOT - RAMBLA DE CATALUNYA

T2A0

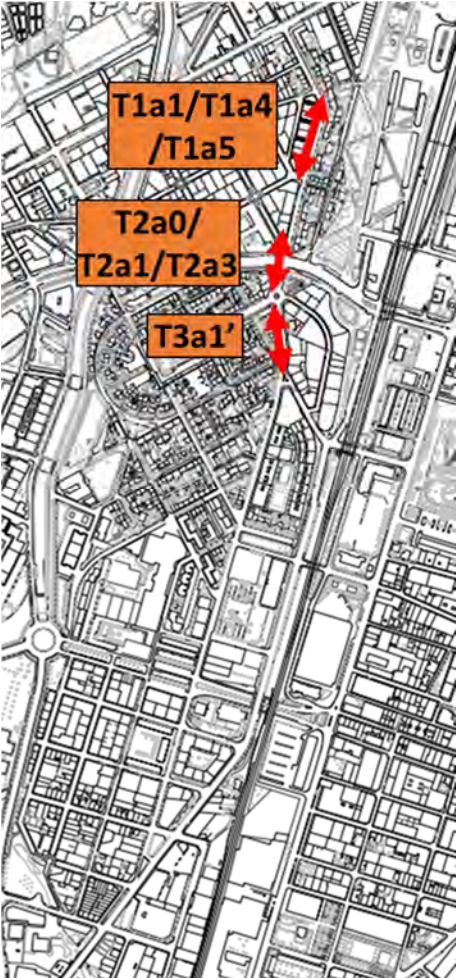
Manteniment de la situació actual. Doble sentit de circulació (1+2) amb el manteniment de tots els moviments actuals a la intersecció amb pg. d'Olot



SITUACIÓ ACTUAL/ALTERNATIVA 0



TRAM 2: PASSEIG D'OTOT - RAMBLA DE CATALUNYA

Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Alternatives associades
0	Es mantenen tots els moviments actuals en la intersecció amb el pg. d'Olot, de manera que no cal buscar itineraris alternatius que incrementin els volums de trànsit d'altres eixos, ni tampoc que aquests itineraris transcorrin per vies que no tinguin una funció principal de canalització del trànsit. Aquesta ordenació no resol l'alta accidentalitat de la cruïlla del pg. d'Olot amb l'av. de Sant Narcís detectada al PLSV 2020-2023. El carril de la dreta no es troba alineat amb el carril de circulació del Tram 1 d'av. Sant Narcís	Es manté un nivell de servei E en el ramal d'accés al pg. d'Olot des de Sant Narcís en sentit nord.	La situació actual garanteix un itinerari de vianants accessible, còmode i segur, que no requereix de millores.		Es garanteix la circulació del transport públic en els dos sentits sense afectar els temps de servei ni la cobertura					T1a1, T1a5, T2a1 i T3a1' T1a4 i T2a3 (en termes de xarxa viària però no de carril bici) 

TRAM 2: PASSEIG D'OTOT - RAMBLA DE CATALUNYA

T2A1

Es manté el doble sentit de circulació (1+1), eliminant el segon carril en sentit nord per alinear el vial amb el tram nord de l'av. Sant Narcís i ampliant significativament la vorera est entre la rotonda i el pg. Olot. Es prohibeixen els girs a esquerra a la intersecció amb pg. d'Olot, en sentit pg. d'Olot oest i Pare Coll.



SITUACIÓ ACTUAL

SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 1 (doble sentit)



TRAM 2: PASSEIG D'OTOT - RAMBLA DE CATALUNYA

Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparca-ment	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Alternatives associades	
1	(+) Alineació del vial amb el tram nord de l'av. Sant Narcís. (+) Simplificació de la intersecció del pg. d'Olot amb l'eliminació del moviments de gir a l'esquerra D4 (gir a esquerra pg. Olot des de l'av. Sant Narcís en sentit nord) i D3 (entrada al c. Pare Coll).Aquesta simplificació de la intersecció permetrà disminuir l'elevada accidentalitat identificada al PLSV 2020-2023. <u>Rutes alternatives:</u> (-) La ruta alternativa dels vehicles per accedir al pg. d'Olot en sentit oest seria a través de Gironella. La gran part d'aquest vehicles que efectuen el gir a esquerra al pg. d'Olot provenen d'Oviedo (1) de manera que és més adient que aquest vehicles es canalitzin per la xarxa principal. Una petita part dels vehicles procedeixen de l'entorn de la plaça assumpció (2) (<550 veh/dia); aquests hauran de buscar itineraris alternatius a través de Sant Narcís entrant a Oviedo pel c. Antoni Gaudí.	Malgrat l'eliminació d'un carril en sentit nord, és manté la cua de vehicles a la intersecció amb el pg. d'Olot. Això és degut a l'eliminació del moviment de gir a esquerra per pg. d'Olot des de Sant Narcís en sentit nord que simplifica la intersecció. El trànsit de Gironella s'incrementaria amb uns 1.100 veh/dia en sentit nord (els que fan el gir a esquerra des de Sant Narcís per a incorporar-se al pg. d'Olot), de manera que la IMD assoliria els 7.400 veh/dia. Aquest trànsit podria absorbir-se per un carrer 1+1.	L'ampliació de l'espai destinat al vianant a la banda est no comporta una millora significativa respecte la situació actual atès que actualment l'amplada és més que suficient (forma part d'una plaça).	--	--	Es garanteix la circulació del transport públic en els dos sentits sense afectar els temps de servei ni la cobertura	--	--	--	€	T1a1, T2a5, T2a0 i T3a1' T1a4 i T2a3 (en termes de xarxa viària però no de carril bici)

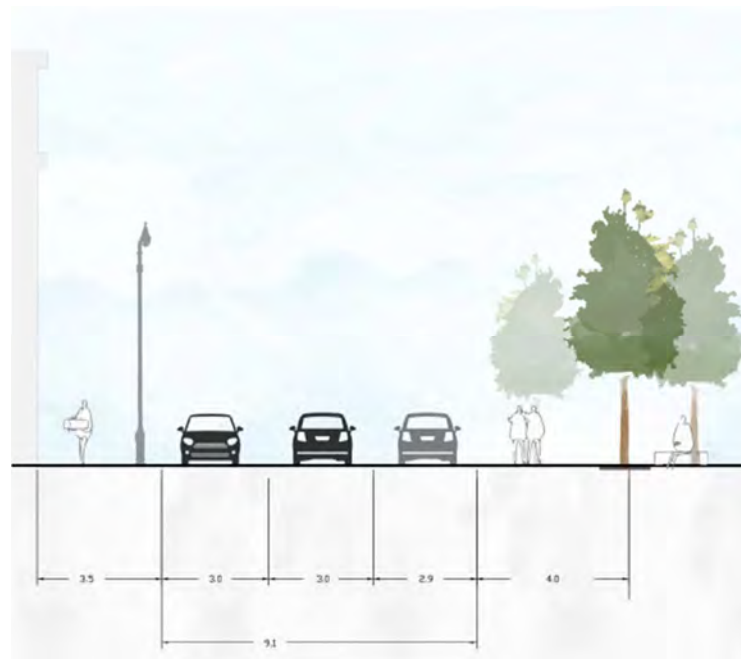
TRAM 2: PASSEIG D'OTOT - RAMBLA DE CATALUNYA

T2A2a

Eliminació de dos carrils de circulació, reconvertint a sentit únic, direcció nord, i alineant el vial amb el tram nord de l'av. Sant Narcís. Ampliació moderada de les voreres est i oest entre la rotonda i el pg. Olot. Es prohibeix el gir a esquerra a la intersecció amb pg. d'Olot, en sentit pg. d'Olot oest. Localització de dos carrils bici unidireccionals segregats a cada banda de la calçada. La línia L5 d'autobús urbà podria entrar al barri de Sant Narcís en direcció sud pels carrers Riu Güell – pg. d'Olot - Gironella – Oviedo i Sant Narcís.



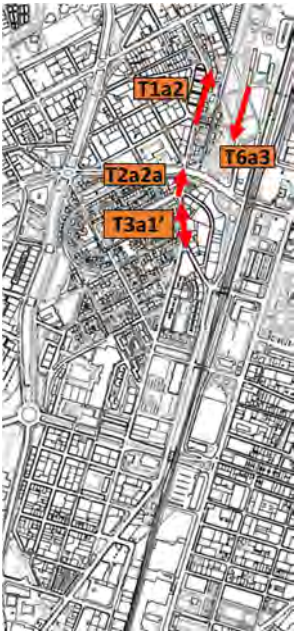
SITUACIÓ ACTUAL



SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 2a (sentit nord)



TRAM 2: PASSEIG D’OLOT - RAMBLA DE CATALUNYA

Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Alternatives associades
2a	(+) Alineació del vial amb el tram nord de l'av. Sant Narcís. (+) Simplificació de la intersecció del pg. d'Olot amb l'eliminació del moviment de gir a l'esquerra D4 (gir a esquerra pg. d'Olot des de l'av. Sant Narcís en sentit nord) i D3 (entrada al c. Pare Coll) Aquesta simplificació de la intersecció permetrà disminuir l'elevada accidentalitat identificada al PLSV 2020-2023. <u>Rutes alternatives (associada a la simplificació de la intersecció del pg. d'Olot)</u> (-) La ruta alternativa dels vehicles per accedir al pg. d'Olot en sentit oest seria a través de Gironella. La gran part d'aquest vehicles que efectuen el gir a esquerra al pg. d'Olot provenen d'Oviedo (1) de manera que és més adient que aquest vehicles es canalitzin per la xarxa principal. Una petita part dels vehicles procedeixen de l'entorn de la plaça assumció (2) (<550 veh/dia); aquests hauran de buscar itineraris alternatius a través de Sant Narcís entrant a Oviedo pel c. Antoni Gaudí. <u>Rutes alternatives (associada a la reconversió a sentit únic – nord-del tram 2)</u> (-)Els vehicles procedents de pg. d'Olot en sentit est que tinguin com a destinació l'entorn de la Pl. Assumpció (uns 400 veh/dia) podrien accedir a través del carrer Mare de Déu dels Àngels, que tot i formar part de la xarxa veïnal, representaria trànsit local (itinerari alternatiu 1). (-)Els vehicles procedents del pg. d'Olot en sentit est que no tinguin com a destinació l'entorn de la Pl. Assumpció tindran diferents rutes alternatives en funció de la seva destinació: - Vehicles que accedeixen al carrer Santander (300 veh/dia). S'encaminaran per Gironella i Oviedo (itinerari alternatiu 2). (+) - Vehicles que fan el canvi de sentit a la rotonda de la pl. Catalunya per continuar en sentit nord pel tram 1 de Sant Narcís (900 veh/dia) (itinerari alternatiu 3). Aquest haurien de continuar el seu recorregut a través de Riu Güell. A) Si es tracta de trànsit amb destinació l'entorn del FEDAC Sant Narcís, poden accedir a través de Mare de Déu dels Àngels i Ramon Muntaner. B) si es tracta de trànsit de pas, continuaran per Riu Güell. <u>Possible itinerari de pas per Ramon Muntaner per accedir al tram 1 de Sant Narcís.</u> - Vehicles que continuen cap al tram 3 (uns 2.200 veh/dia). S'encaminaran per Gironella i Oviedo (itinerari alternatiu 2). Una part d'aquests, en funció de la seva destinació, continuaran per Oviedo en sentit sud (trànsit de pas).(+) 	Malgrat l'eliminació d'un carril en sentit nord, és manté la cua de vehicles a la intersecció amb el pg. d'Olot. Això és degut a l'eliminació del moviment de gir a esquerra per pg. d'Olot des de Sant Narcís en sentit nord que simplifica la intersecció.   Augment de la cua de vehicles a la intersecció del pg. d'Olot en sentit nord. Augment del trànsit Gironella – Oviedo en sentit sud (2.500 veh/dia). El trànsit de Gironella també s'incrementaria amb uns 1.100 veh/dia en sentit nord els que fan el gir a esquerra des de Sant Narcís per a incorporar-se al pg. d'Olot). No es preveuen problemes de capacitat en el carrer Gironella que passaria a tenir gairebé 10.000 veh/dia, assumible en un carrer 1+1. En el cas d'Oviedo, el tram entre Sant Narcís i Gironella, en el pitjor dels casos assoliria els 7.000 veh/dia, assolible per un carrer amb 2 carrils en un sentit. Augment del trànsit al c. Riu Güell (900 veh/dia en sentit nord, més el trànsit en sentit sud del tram 1).	L'ampliació de l'espai destinat al vianant a la banda est no comporta una millora significativa respecte la situació actual atès que actualment l'amplada és més que suficient (forma part d'una plaça). En el cas de la vorera de la banda oest, passaria de 3,5m a 6,5m.	--	No es podria efectuar el recorregut actual d'accés al barri de l'L5. L'alternativa podria ser a través de Riu Güell – pg. d'Olot - Gironella – Oviedo – Sant Narcís fins a la rotonda de la rbla. Catalunya. Aquesta alternativa juntament amb l'alternativa de reconversió a sentit nord del tram 1 (T1a2) incrementaria substancialment el recorregut de la línia afectant al temps de servei. 	Es donaria continuïtat al carril bici bidireccional del tram 1 (T1 a4) al sud del pg. d'Olot. En aquest tram el carril bici es separa, localitzant un carril bici unidireccional en calçada a cada banda per tal de millora la seguretat dels ciclistes en la rotonda de la Rambla Catalunya.	--	--	€€ (alternativa amb una ampliació superior de vorera)	T1a2, T3a1', T6a3 

TRAM 2: PASSEIG D'OTOT - RAMBLA DE CATALUNYA

T2A2b

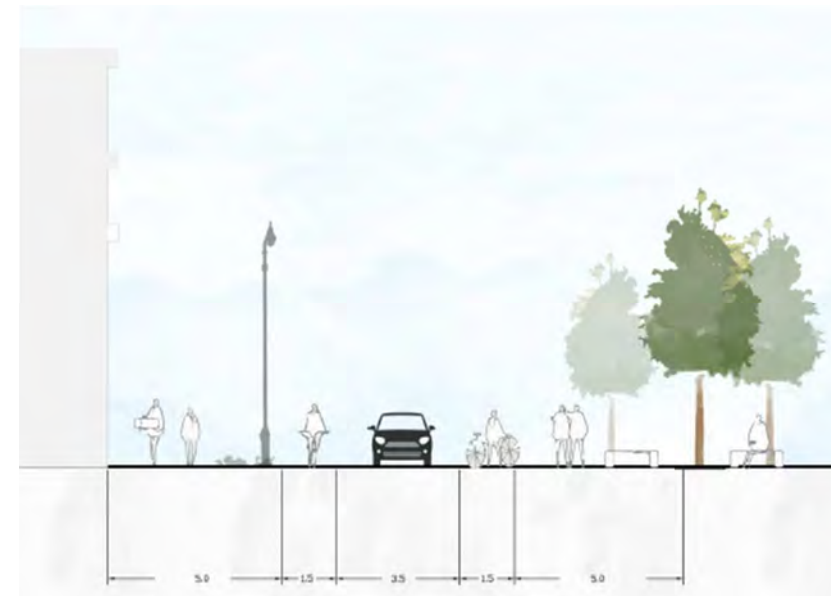
Eliminació de dos carrils de circulació, reconvertint a sentit únic, direcció sud, i alineant el vial amb el tram nord de l'av. Sant Narcís. Ampliació moderada de les voreres est i oest entre la rotonda i el pg. Olot. Localització de dos carrils bici unidireccionals segregats a cada banda de la calçada. La línia L5 d'autobús urbà podria efectuar el seu recorregut en sentit nord des de la rotonda de la rbla. Catalunya passant per Sant Narcís - Antoni Gaudí - Oviedo - pg. d'Olot - Riu Güell.



SITUACIÓ ACTUAL



SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 2b (sentit sud)



TRAM 2: PASSEIG D'OTOT - RAMBLA DE CATALUNYA

Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Alternatives associades
2b	(+) Alineació del vial amb el tram nord de l'av. Sant Narcís. (+) Simplificació de la intersecció del pg. d'Olot (únicament hi haurà els moviments en sentit sud de l'eix Sant Narcís i el gir a dreta dels vehicles del pg. d'Olot). Aquesta simplificació de la intersecció permetrà disminuir l'elevada accidentalitat identificada al PLSV 2020-2023. <u>Recorreguts alternatius:</u> - Petits volums de trànsit amb origen al barri de Sant Narcís (entorn plaça Assumpció) potser s'encaminen per carrers interns (Cristòfol Colom, Mare de Deu del Remei) per accedir al pg. Olot (uns 550 veh/dia). - El recorregut alternatiu amb més pes serà a través d'Oviedo – Gironella. Actualment es detecta un possible itinerari de pas per dins del barri (vehicles procedents d'Oviedo en sentit nord, que s'encaminen per l'interior cap a l'av. Sant Narcís en sentit nord). En aquesta alternativa, aquest trànsit de pas circularia per la xarxa principal (com a màxim serien uns 3.000 veh/dia).	El trànsit de Gironella podria incrementar-se amb uns 4.000 veh/dia en sentit nord (els que actualment es canalitzen pel tram 2 en sentit nord), de manera que la IMD assoliria els 10.000 veh/dia. Aquest trànsit podria absorbir-se per un carrer 1+1. En aquest cas caldria fer una anàlisi en detall en la intersecció amb pg. d'Olot per valorar si caldria modificar les fases semafòriques de la intersecció.	L'ampliació de l'espai destinat al vianant a la banda est no comporta una millora significativa respecte la situació actual atès que actualment l'amplada és més que suficient (forma part d'una plaça). En el cas de la vorera de la banda oest, passaria de 3,5m a 6,5m.	-	Afectació al recorregut en sentit nord de l'L5. Un itinerari alternatiu podria ser a través de la rbla. Catalunya- Sant Narcís, sortint pel c. Antoni Güell cap a Oviedo i Gironella en sentit Nord. Des de Gironella girar a l'esquerra al pg. d'Olot i continuar pel c. Riu Güell Aquesta opció, juntament amb l'alternativa de reconversió a sentit sud del tram 1 (T1a3) implica un increment molt significatiu del recorregut, afectant als temps de servei.	Es donaria continuïtat al carril bici bidireccional del tram 1 (T1 a4 i T1a3, aquest últim amb els vehicles en sentit de circulació sud, en concordança amb aquesta alternativa) al sud del pg. d'Olot. En aquest tram el carril bici es separa, localitzant un carril bici unidireccional en calçada a cada banda per tal de millora la seguretat dels ciclistes en la rotonda de la Rambla Catalunya	--	--	€€ (alternativa amb una ampliació superior de vorera)	T3a2' i T6a1/T6a2 T1a3 i T3a3' (en termes de xarxa viària però no de carril bici). 



TRAM 2: PASSEIG D'OTOT - RAMBLA DE CATALUNYA

T2A3

Es manté el doble sentit de circulació (1+1) en ambdós sentits, eliminant el segon carril en sentit nord. Alineació del vial amb el tram nord de l'av. Sant Narcís. Localització de dos carrils bici unidireccionals segregats a cada banda de la calçada. Es prohibeixen els girs a esquerra a la intersecció amb pg. d'Olot, en sentit pg. d'Olot oest i Pare Coll.



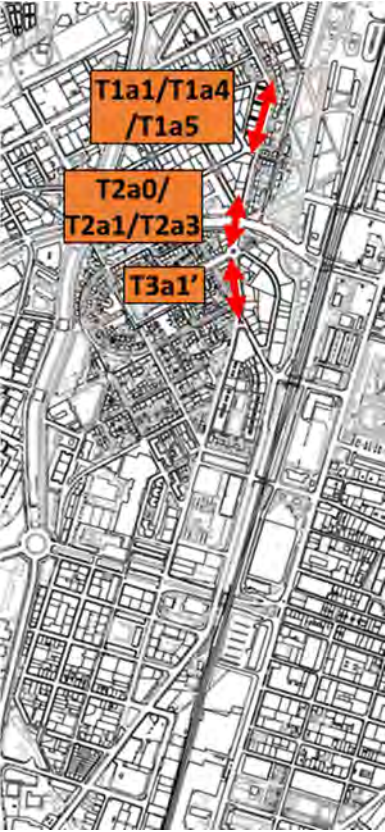
SITUACIÓ ACTUAL



SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 3 (doble sentit)



TRAM 2: PASSEIG D’OLOT - RAMBLA DE CATALUNYA

Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Alternatives associades
3	(+) Alineació del vial amb el tram nord de l'av. Sant Narcís. (+) Simplificació de la intersecció del pg. d'Olot amb l'eliminació del moviments de gir a l'esquerra D4 (gir a esquerra pg. Olot des de l'av. Sant Narcís en sentit nord) i D3 (entrada al c. Pare Coll). Aquesta simplificació de la intersecció permetrà disminuir l'elevada accidentalitat identificada al PLSV 2020-2023. <u>Rutes alternatives:</u> (-) La ruta alternativa dels vehicles per accedir al pg. d'Olot en sentit oest seria a través de Gironella. La gran part d'aquest vehicles que efectuen el gir a esquerra al pg. d'Olot provenen d'Oviedo (1) de manera que és més adient que aquest vehicles es canalitzin per la xarxa principal. Una petita part dels vehicles procedeixen de l'entorn de la plaça assumpció (2) (<550 veh/dia); aquests hauran de buscar itineraris alternatius a través de Sant Narcís entrant a Oviedo pel c. Antoni Gaudí.	Malgrat l'eliminació d'un carril en sentit nord, es manté la cua de vehicles a la intersecció amb el pg. d'Olot. Això és degut a l'eliminació del moviment de gir a esquerra per pg. d'Olot des de Sant Narcís en sentit nord que simplifica la intersecció. Proposta – 1 carril + eliminació gir esquerra cap a Pg. Olot sentit Salt Cua Sant Narcís amb Pg. Olot sentit nord   El trànsit de Gironella s'incrementaria amb uns 1.100 veh/dia en sentit nord (els que fan el gir a esquerra des de Sant Narcís per a incorporar-se al pg. d'Olot), de manera que la IMD assoliria els 7.400 veh/dia. Aquest trànsit podria absorbir-se per un carrer 1+1.	--	--	Es garanteix la circulació del transport públic en els dos sentits sense afectar els temps de servei ni la cobertura	Es donaria continuïtat al carril bici bidireccional del tram 1 (T1a4) al sud del pg. d'Olot. En aquest tram el carril bici es separa, localitzant un carril bici unidireccional en calçada a cada banda per tal de millora la seguretat dels ciclistes en la rotonda de la Rambla Catalunya.	--	--	€	T1a3/T1a4, T3a3', T3a3, T4a3, T5a3 T1a1, T1a5, T2a0/T2a1 i T3a1' (en termes de xarxa viària però no de carril bici) 

TRAM 3: RAMBLA DE CATALUNYA - MARE DE DÉU DE LA SALUT.

SUBTRAM T3' RBLA. CATALUNYA - OVIEDO

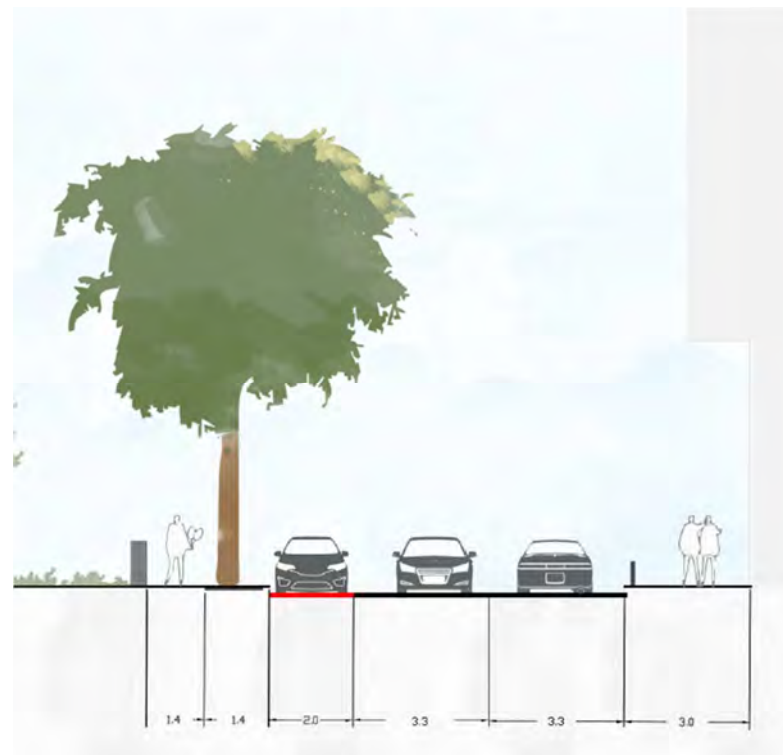
T3A1'

Eliminació del cordó d'aparcament del costat oest i reducció de l'amplada dels dos carrils de circulació. Es mantenen els dos carrils de circulació, un per sentit (1+1). Ampliació lleugera de la vorera oest i moderada de l'est.



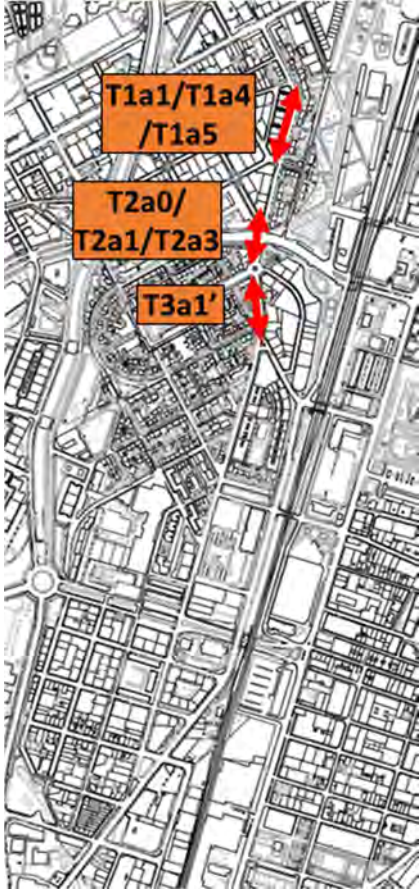
SITUACIÓ ACTUAL

SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 1



TRAM 3: RAMBLA DE CATALUNYA - MARE DE DÉU DE LA SALUT.

SUBTRAM T3' RBLA. CATALUNYA - OVIEDO

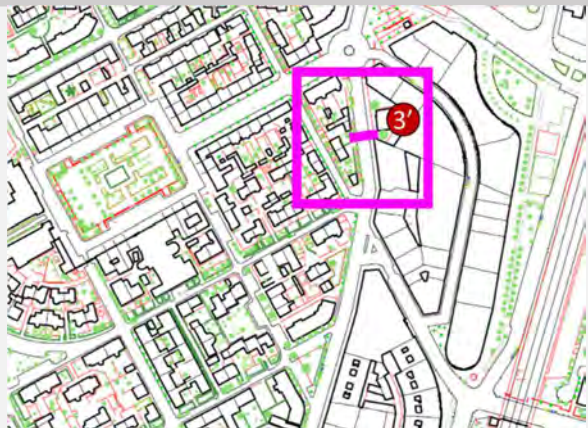
Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Alternatives associades
1	Disminució de la velocitat dels vehicles motoritzats a l'ajustar l'amplada dels carrils de circulació a 3m	--	Millora de l'espai segregat del vianant a les dues voreres. Els contenidors ocuparan l'espai dels parterres, no del vianant. En els trams on hi hagi contenidors d'escombraries (banda oest) sempre es garanteix una amplada mínima útil de 1,8 metres. Els contenidors o bé es poden localitzar sobre vorera o bé en aquest punt es pot efectuar un retall de vorera per a localitzar-los en calçada.	Pèrdua d'oferta d'aparcament en superfície (7 places no regulades)	--	--	Millora de la vegetació de la vorera oest amb la instal·lació de nous parterres. Millora paisatgística i disminució de la temperatura a l'aire a la vorera est amb la instal·lació de jardineres. Els contenidors trencaran la continuïtat de la vegetació. Degut al canvi de lloc dels escocells és necessari reemplaçar els arbres per d'altres de nous, o bé replantar-los.	Potenciació de l'activitat econòmica de la vorera est amb l'ampliació de voreres	€€	T1a1/T1a4/ T1a5, T2a0, T2a1 T1a4, T2a3 (en termes de xarxa viària però no de carril bici) 

TRAM 3: RAMBLA DE CATALUNYA - MARE DE DÉU DE LA SALUT.

SUBTRAM T3' RBLA. CATALUNYA - OVIEDO

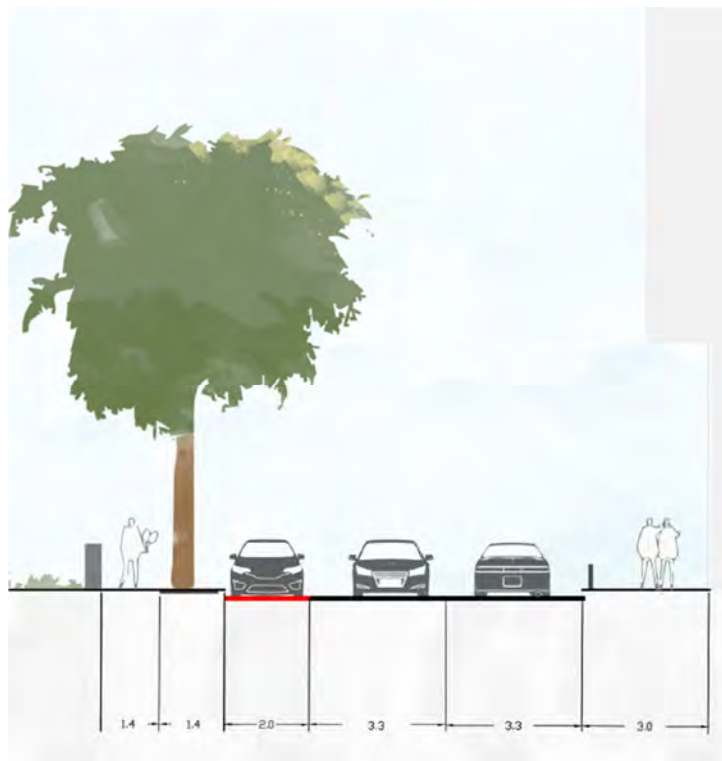
T3A2'

Eliminació d'un carril de circulació, reconvertint a sentit únic, direcció sud. Ampliació moderada de les voreres est i oest. Es manté el cordó d'aparcament a la banda oest.



SITUACIÓ ACTUAL

SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 2



TRAM 3: RAMBLA DE CATALUNYA - MARE DE DÉU DE LA SALUT.

SUBTRAM T3' RBLA. CATALUNYA - OVIEDO

Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Alternatives associades
2	Es planteja l'opció de supressió del sentit nord, atès que aquest moviment es pot efectuar a través de Gironella, que forma part de la xarxa principal. D'aquesta manera s'eliminarà un itinerari de pas potencial a través de la xarxa interna del barri. D'altra banda, els 500 veh/dia que actualment accedeixen a l'entorn de la Pl. Assumpció des d'Oviedo, haurien d'encaminar-se per altres vies internes com per exemple els carrers Tarragona i Mare de Déu dels Àngels. En tractar-se de trànsit local s'entén que seria compatible amb la funcionalitat d'aquestes vies. En el cas de l'accés al carrer Santander, aquesta alternativa produirà un augment del recorregut accedint a través de la xarxa del barri antic de Sant Narcís (per exemple, Tarragona, Mare de Déu dels Àngels, i Rambla Catalunya). Aquesta actuació tindria efecte en la T2a2b (tot el trànsit intern del barri antic que actualment surt cap al pg. d'Olot per Sant Narcís, concentraria la sortida per Mare Déu del Remei i Cristòfol Colom). Els pocs vehicles que tingui gual al tram de Sant Narcís entre Oviedo i Rambla Catalunya, hauran d'encaminar-se per Sant Narcís – Antoni Gaudí per anar en sentit nord.	La intensitat de trànsit en aquest tram disminuirà, degut a la supressió d'un sentit de circulació. El trànsit de Gironella podria incrementar-se a l'entorn dels 4.000 veh/dia en sentit nord, de manera que la IMD assoliria els 10.000 veh/dia. Aquest trànsit podria absorbir-se per un carrer 1+1. En aquest cas caldria fer una anàlisi en detall en la intersecció amb pg. d'Olot per valorar si caldria modificar les fases semafòriques de la intersecció.	Millora de l'espai segregat del vianant a les dues voreres. A la vorera oest l'arbrat no es desplaça, de manera que es manté un amplada útil d'1,4m a la banda esquerra, i s'amplia la vorera cap a la dreta de l'arbrat en 1,8m. L'establiment de sentit únic permet senyalitzar un pas de vianants segur a la intersecció amb el c. Narcís Xifra. Hi ha un eix de vianants important que connecta el barri de Can Gibert del Pla i l'avinguda Sant Narcís per aquest carrer.	L'aparcament es manté a la banda oest per tal de donar linealitat amb els dos cordons de contenidors d'escombraries.	--	--	S'elimina el parterre de la vorera oest (element característic del barri) per tal de fer-ho compatible amb l'aparcament: per tal que els ocupants del vehicle no creuin la calçada fora d'un pas habilitat, necessiten tenir accés a vorera; en aquest sentit, el parterre efectuaria una barrera física que no ho permetria. Degut al bon estat de salut actual de l'arbrat, que no obliga a reemplaçar-ho i el cost de desplaçar-ho per ampliar la vorera, l'arbrat de la vorera oest es manté al mateix lloc. Així mateix, aquesta opció comporta una millora de la integració paisatgística i disminució de la temperatura a l'aire atès que es preveu la instal·lació de jardineres a la vorera est.	Potenciació de l'activitat econòmica de la vorera est amb l'ampliació de voreres i localització de jardineres.	€	T2a2b, T6a1/T6a2 T1a3, T3a3' (en termes de xarxa viària però no de carril bici) 

TRAM 3: RAMBLA DE CATALUNYA - MARE DE DÉU DE LA SALUT.

SUBTRAM T3' RBLA. CATALUNYA - OVIEDO

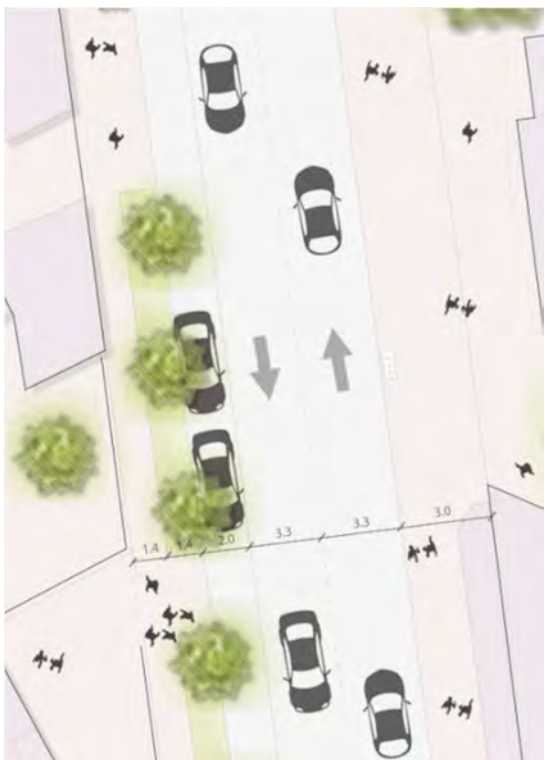
T3A3'

Eliminació d'un carril de circulació i del cordó d'aparcament del costat oest, reconvertint a sentit únic, direcció sud, per tal de localitzar un carril bici bidireccional segregat en calçada al costat est i ampliar lleugerament les voreres est i oest.



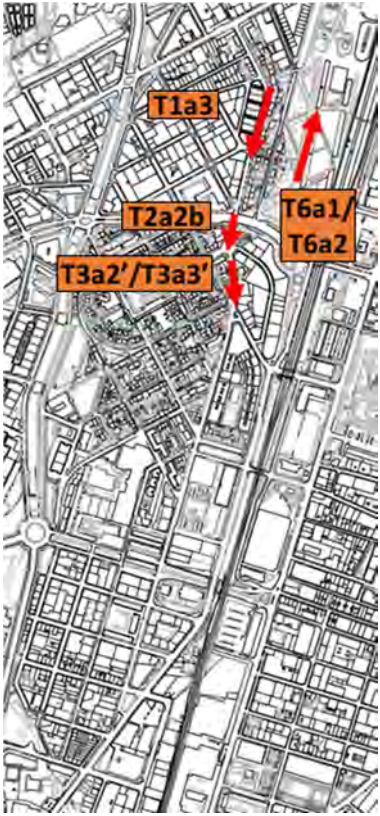
SITUACIÓ ACTUAL

SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 3



TRAM 3: RAMBLA DE CATALUNYA - MARE DE DÉU DE LA SALUT.

SUBTRAM T3' RBLA. CATALUNYA - OVIEDO

Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Alternatives associades
3	Es planteja l'opció de supressió del sentit nord, atès que aquest moviment es pot efectuar a través de Gironella, que forma part de la xarxa principal. D'aquesta manera s'eliminarà un itinerari de pas potencial a través de la xarxa interna del barri.	El trànsit de Gironella podria incrementar-se a l'entorn dels 4.000 veh/dia en sentit nord, de manera que la IMD assoliria els 10.000 veh/dia. Aquest trànsit podria absorbir-se per un carrer 1+1. En aquest cas caldria fer una anàlisi en detall en la intersecció amb pg. d'Olot per valorar si caldria modificar les fases semafòriques de la intersecció.	Millora de l'espai segregat del vianant a les dues voreres.	Pèrdua d'oferta d'aparcament en superfície (7 places no regulades)	--	Millora de la cobertura de la xarxa específica de la bicicleta al crear-se un carril bici bidireccional en calçada. L'amplada prevista permetria segregat-ho amb elements físics. Es crear un itinerari per a la circulació VMP.	Millora de la vegetació de la vorera oest amb la instal·lació de nous parterres.	Potenciació de l'activitat econòmica de la vorera est amb l'ampliació de voreres	€€	T1a3/T1a4, T2a3, T3a3, T4a3, T5a3
	D'altra banda, els 500 veh/dia que actualment accedeixen a l'entorn de la Pl. Assumpció des d'Oviedo, haurien d'encaminar-se per altres vies internes com per exemple el carrer Tarragona. En tractar-se de trànsit local s'entén que seria compatible amb la funcionalitat d'aquestes vies.		Els contenidors ocuparan l'espai dels parterres, no del vianant. En els trams on hi hagi contenidors d'escombraries (banda oest) sempre es garanteix una amplada mínima útil de 2 metres. Els contenidors o bé es poden localitzar sobre vorera o bé en aquest punt es pot efectuar un retall de vorera per a localitzar-los en calçada.				Millora paisatgística i disminució de la temperatura a l'aire a la vorera est amb la instal·lació de jardineres.			T2a2b, T3a2', T6a1/T6a2 (en termes de xarxa viària però no de carril bici)
	En el cas de l'accés al carrer Santander, aquesta alternativa produirà un augment del recorregut accedint a través de la xarxa del barri antic de Sant Narcís (per exemple, Tarragona, Mare de Déu dels Àngels, i Rambla Catalunya). Aquesta actuació tindria efecte en la T2a2b (tot el trànsit intern del barri antic que actualment surt cap al pg. d'Olot per Sant Narcís, concentraria la sortida per Mare Déu del Remei i Cristòfol Colom). Els pocs vehicles que tingui gual al tram de Sant Narcís entre Oviedo i Rambla Catalunya, hauran d'encaminar-se per Sant Narcís – Antoni Gaudí per anar en sentit nord.		L'establiment de sentit únic permet senyalitzar un pas de vianants segur a la intersecció amb el c. Narcís Xifra. Hi ha un eix de vianants important que connecta el barri de Can Gibert del Pla i l'avinguda Sant Narcís per aquest carrer.				Els contenidors situats a la banda oest trencaran la continuïtat de la vegetació. Degut al canvi de lloc dels escocells és necessari reemplaçar els arbres per d'altres de nous, o bé replantar-los.			

TRAM 3: RAMBLA DE CATALUNYA - MARE DE DÉU DE LA SALUT.

SUBTRAM T3 OVIEDO – MARE DE DÉU DE LA SALUT

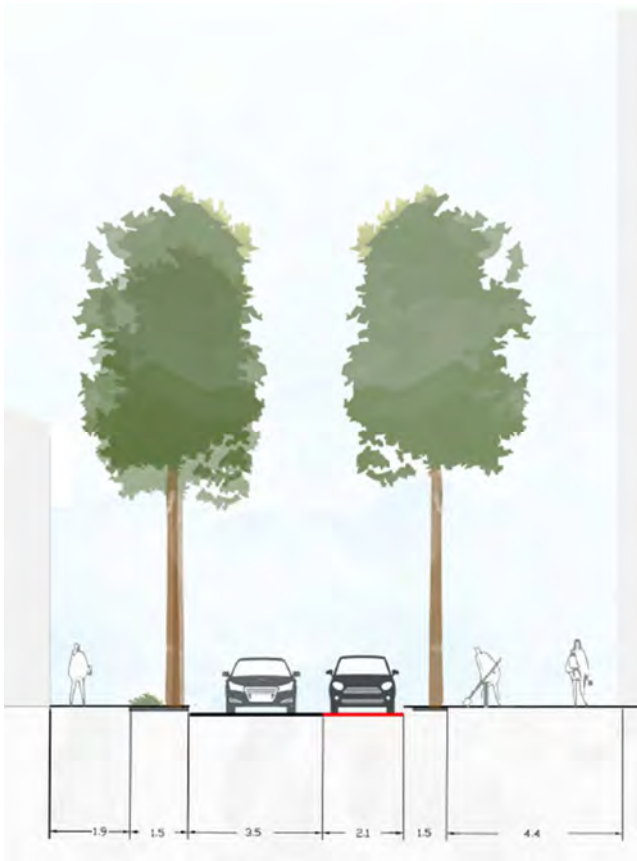
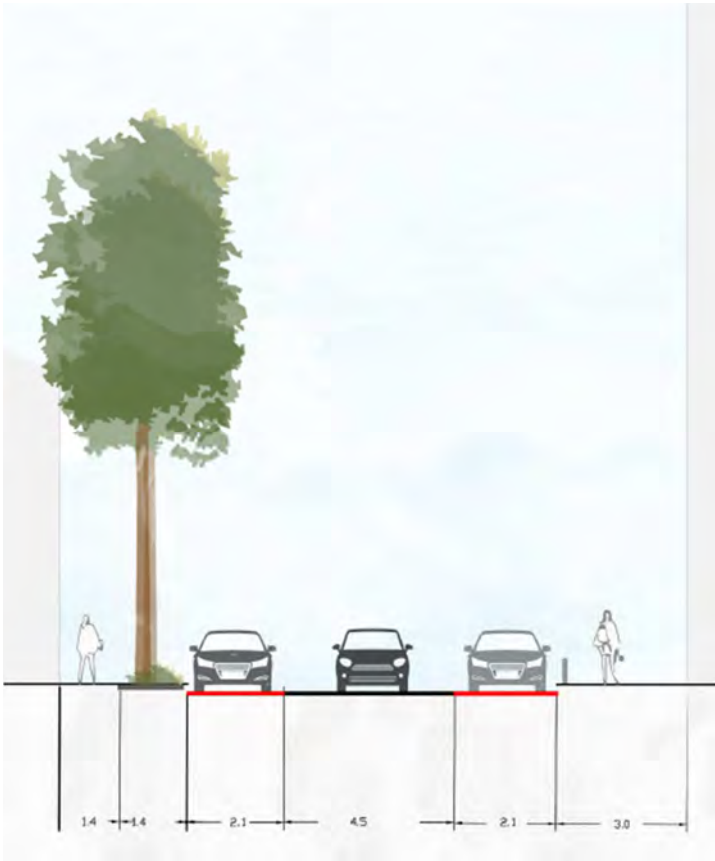
T3A1

Reducció de l'amplada del carril de circulació i eliminació del cordó d'aparcament del costat oest, mantenint el sentit de circulació en sentit sud. Ampliació lleugera de les voreres oest i moderada de les voreres est.



SITUACIÓ ACTUAL

SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 1



TRAM 3: RAMBLA DE CATALUNYA - MARE DE DÉU DE LA SALUT.

SUBTRAM T3 OVIEDO – MARE DE DÉU DE LA SALUT

Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Alternatives associades
1	Disminució de la velocitat dels vehicles motoritzats al ajustar l'amplada dels carrils de circulació a 3,5m (actualment el carril de circulació té una amplada de 4,5m)	--	Millora de l'espai segregat del vianant a les dues voreres. Els contenidors ocuparan l'espai dels parterres, no del vianant. En els trams on hi hagi contenidors d'escombraries (banda oest) sempre es garanteix una amplada mínima útil d'1,8 metres.	Pèrdua d'oferta d'aparcament en superfície costat oest (27 places no regulades, 3 de zona blava i 4 de moto). En el cas de l'oferta CID es reubicaria a la banda est (reemplaçarien a les 3 de zona blava). Es manté el cordó de la banda est d'una banda per facilitar les operatives DUM, i d'altra banda, per garantir la seguretat dels ocupants dels vehicles que hi estacionen (en la banda oest els parterres efectuen una barrera per a poder accedir a la vorera).	--	--	Millora de la vegetació de la vorera oest amb la instal·lació de nous parterres. Millora paisatgística i disminució de la temperatura a l'aire a la vorera est amb la instal·lació d'arbrat. Els contenidors trencaran la continuïtat de la vegetació. Degut al canvi de lloc dels escocells és necessari reemplaçar els arbres per d'altres de nous, o bé replantar-los.	Potenciació de l'activitat econòmica de la vorera est amb l'ampliació de voreres	€€	--

TRAM 3: RAMBLA DE CATALUNYA - MARE DE DÉU DE LA SALUT.

SUBTRAM T3 OVIEDO – MARE DE DÉU DE LA SALUT

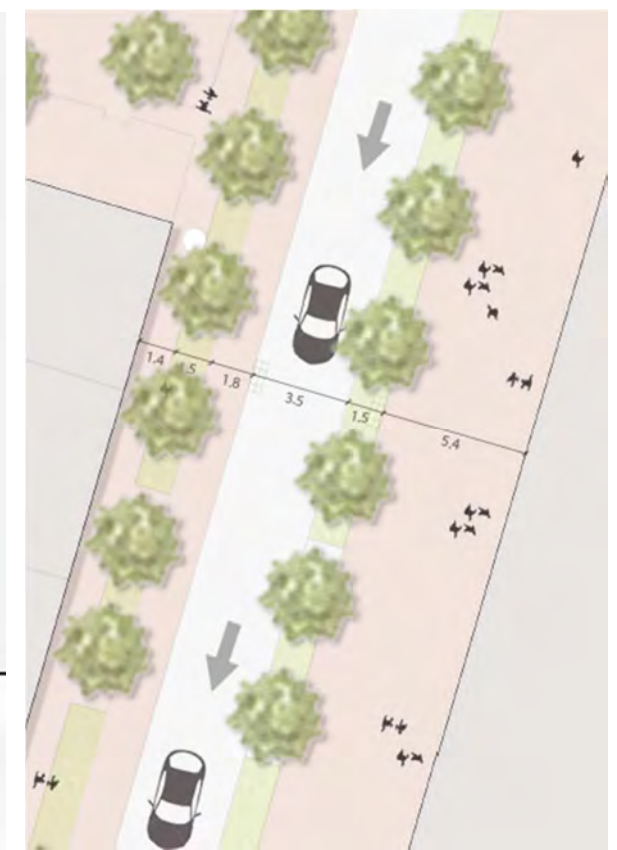
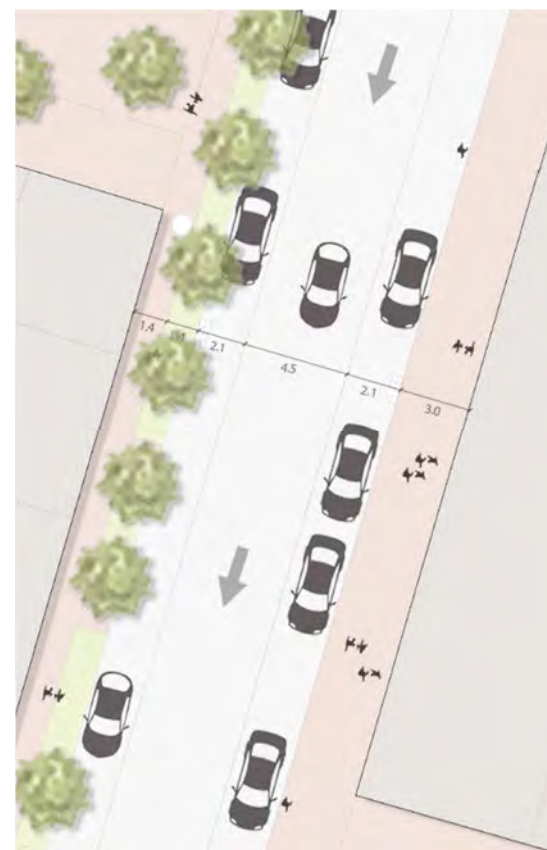
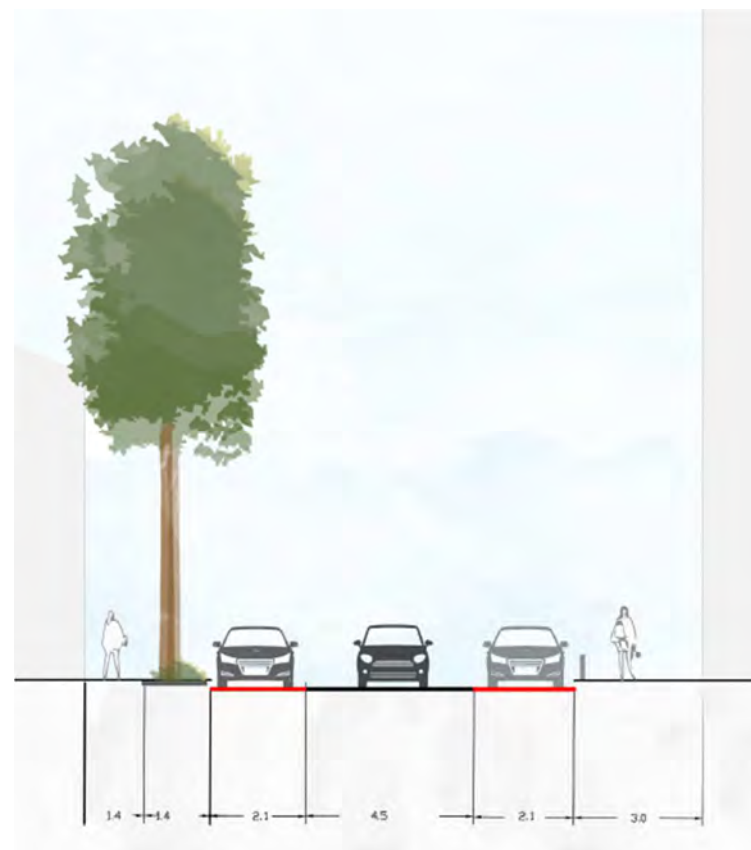
T3A2

Eliminació dels dos cordons d'aparcament i reducció de l'amplada del carril de circulació per tal d'ampliar moderadament les voreres oest (sense moure l'arbrat) i considerablement les voreres est. Es manté el sentit de circulació en sentit sud.



SITUACIÓ ACTUAL

SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 2



TRAM 3: RAMBLA DE CATALUNYA - MARE DE DÉU DE LA SALUT.

SUBTRAM T3 OVIEDO – MARE DE DÉU DE LA SALUT

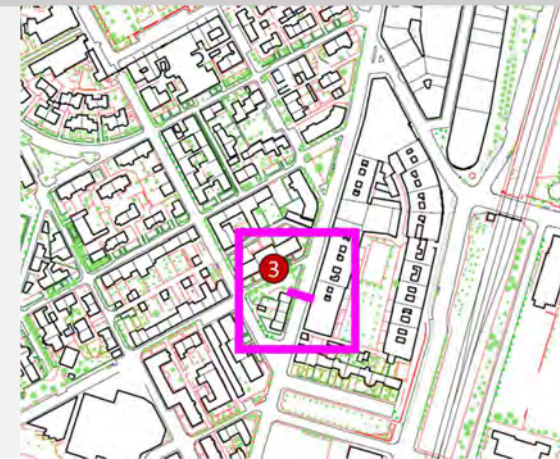
Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Alternatives associades
2	Disminució de la velocitat dels vehicles motoritzats al ajustar l'amplada dels carrils de circulació a 3,5m (actualment el carril de circulació té una amplada de 4,5m)	--	Millora de l'espai segregat del vianant a les dues voreres. Els contenidors ocuparan l'espai dels parterres, no del vianant. En els trams on hi hagi contenidors d'escombraries (banda oest) sempre es garanteix una amplada mínima útil de 1,8 metres. L'arbrat de la vorera oest no es desplaça, de manera que es manté un amplada útil d'1,4m a la banda esquerra, i s'amplia la vorera cap a la dreta de l'arbrat en 1,8m.	Pèrdua d'oferta d'aparcament en superfície costat oest (27 places no regulades, 3 de CiD i 4 de moto) i est (26 de ZB, 1 de PMR i 11 de moto).	--	--	Millora de la vegetació de la vorera oest amb la instal·lació de nous parterres. Degut al bon estat de salut actual de l'arbrat, que no obliga a reemplaçar-ho, l'arbrat de la vorera oest es manté al mateix lloc. Millora paisatgística i disminució de la temperatura a l'aire a la vorera est amb la instal·lació d'arbrat. Els contenidors trencaran la continuïtat de la vegetació.	Potenciació de l'activitat econòmica de la vorera est amb l'ampliació de voreres. Pèrdua de places CID que pot dificultar les operatives de DUM. Millora de la visibilitat dels comerços per la supressió del cordó d'aparcament	€€€ (alternativa amb una ampliació superior de vorera)	--

TRAM 3: RAMBLA DE CATALUNYA - MARE DE DÉU DE LA SALUT.

SUBTRAM T3 OVIEDO – MARE DE DÉU DE LA SALUT

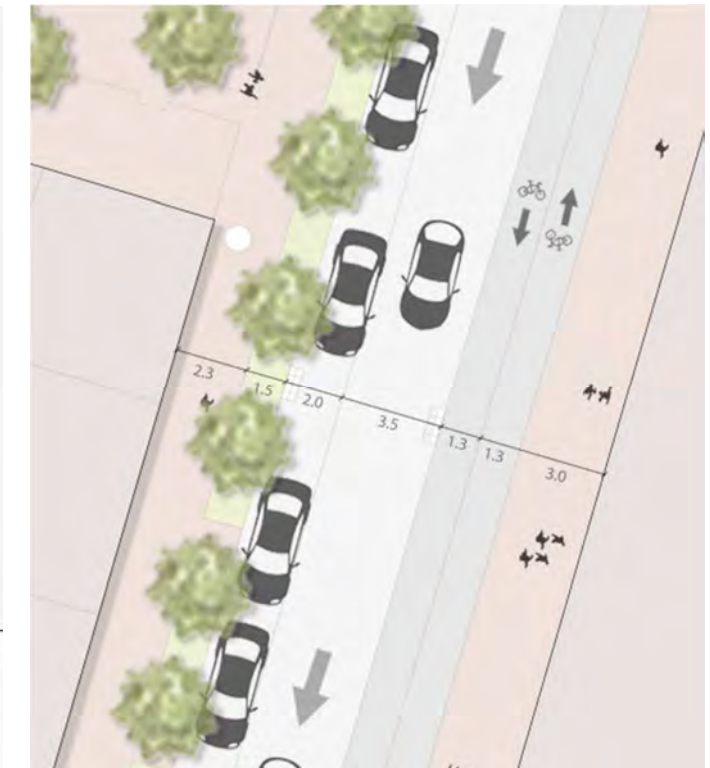
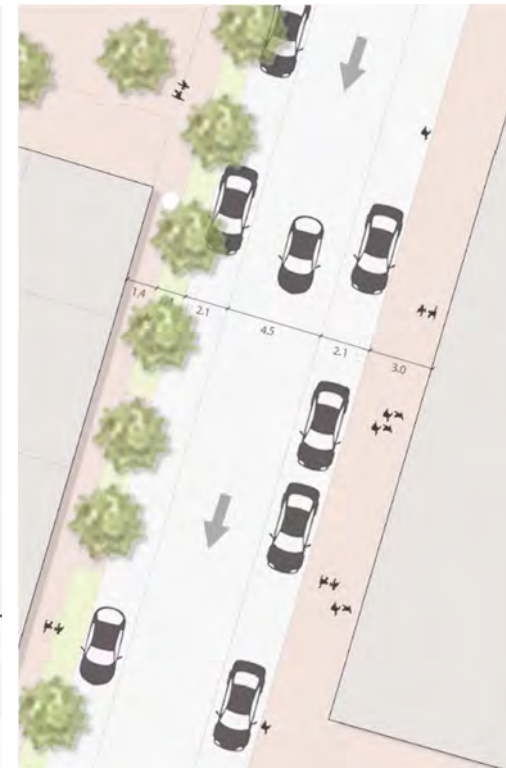
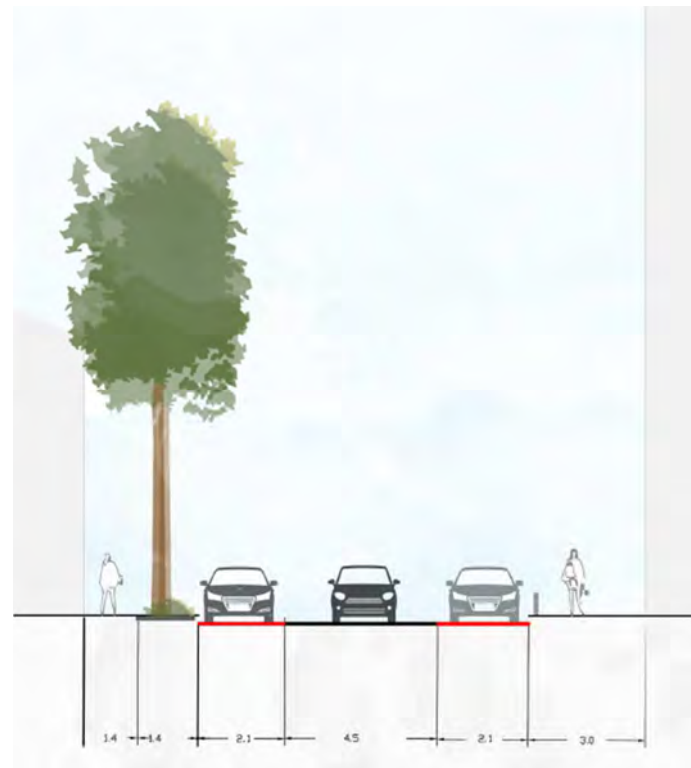
T3A3

Reducció de l'amplada del carril de circulació, mantenint el sentit de circulació en sentit sud. Eliminació del cordó d'aparcament del costat oest i desplaçament del cordó d'aparcament del costat est al costat oest. Ampliació lleugera de les voreres oest i localització d'un carril bici bidireccional segregat en calçada pel costat est.



SITUACIÓ ACTUAL

SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 3



TRAM 3: RAMBLA DE CATALUNYA - MARE DE DÉU DE LA SALUT.

SUBTRAM T3 OVIEDO – MARE DE DÉU DE LA SALUT

Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Alternatives associades
3	Disminució de la velocitat dels vehicles motoritzats al ajustar l'amplada dels carrils de circulació a 3,5m (actualment el carril de circulació té una amplada de 4,5m)	--	Únicament es millora l'espai pel vianant a la vorera oest per tal d'assolir l'amplada lliure mínima que marca la normativa vigent.	El cordó d'aparcament de la banda est es manté per facilitar les operatives DUM, però es desplaça al costat oest per no interferir amb el carril bici. S'eliminarà el parterre de la vorera oest per permetre sortir de forma segura dels vehicles estacionats als integrats d'aquests. Actualment, l'existència de parterres obliga, als que surten dels seus vehicles, a creuar la calçada per punts no habilitats ni segurs. Els contenidors continuaran situant-se al cordó d'aparcament. Pèrdua d'oferta d'aparcament en superfície del costat oest actual (27 places no regulades, 3 de zona blava i 4 de moto). En el cas de l'oferta CID es mantindrà a la banda oest (reemplaçarien a les 3 de zona blava que es desplacen de la banda est cap a la oest).	---	Millora de la cobertura de la xarxa específica de la bicicleta al crear-se un carril bici bidireccional en calçada. L'amplada prevista permetria segregar-ho amb elements físics. Es crear un itinerari per a la circulació VMP.	Millora paisatgística i disminució de la temperatura a l'aire a la vorera est amb la instal·lació d'arbrat. Es trauran els parterres de les voreres oest Degut al canvi de lloc dels escocells és necessari reemplaçar els arbres per d'altres de nous, o bé replantar-los.	No es millorarà l'espai disponible per localitzar-hi terrasses atès que es manté l'amplada de la vorera est. Millora de la visibilitat dels comerços per la supressió del cordó d'aparcament	€	T1a3/T1a4, T2a3, T3a3', T4a3, T5a3

TRAM 4: MARE DE DÉU DE LA SALUT - MARTÍ SUREDA I DEULOVOL

T4A1' – SUBTRAM T4 MARE DE DÉU DE LA SALUT – MARE DE DÉU DEL MONT

Eliminació del cordó d'aparcament del costat oest i reducció de l'amplada dels carrils de circulació per ampliar notablement les voreres del costat oest. El tram entre els c. Mare de Déu de la Salut i Mallorca no compta amb cordó d'aparcament, per tant l'ampliació de la vorera es deu exclusivament a la reducció de l'amplada dels carrils de circulació. Es mantenen els dos carrils de circulació en sentit sud.



SITUACIÓ ACTUAL

SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 1



TRAM 4: MARE DE DÉU DE LA SALUT - MARTÍ SUREDA I DEULOVOL

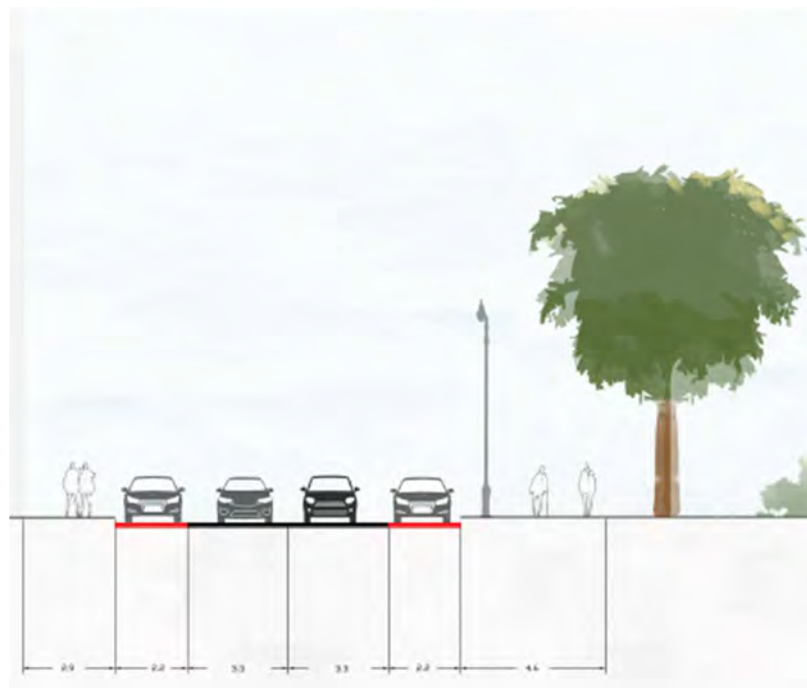
T4A1 – SUBTRAM T4 MARE DE DÉU DEL MONT– MARTÍ SUREDA I DEULOVOL

Eliminació del cordó d'aparcament del costat oest i reducció de l'amplada dels carrils de circulació per ampliar lleugerament les voreres d'aquest costat. Es mantenen els dos carrils de circulació en sentit sud.



SITUACIÓ ACTUAL

SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 1



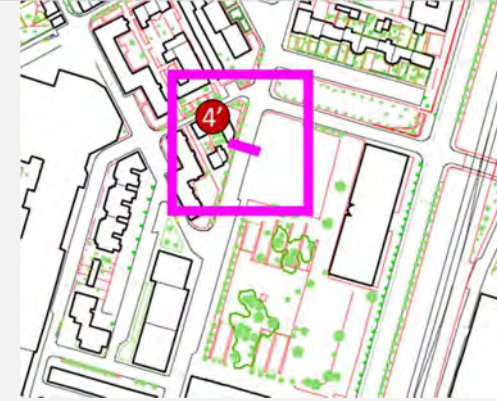
TRAM 4: MARE DE DÉU DE LA SALUT - MARTÍ SUREDA I DEULOVOL

T4A1' i T4A1										
Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Alternatives associades
1	Disminució de la velocitat dels vehicles motoritzats al ajustar l'amplada dels carrils de circulació a 3 m (actualment els carrils de circulació tenen una amplada de 3,5 m, a excepció del carril oest del tram entre Mare de Déu de la Salut i Mallorca que en té 5,5 m)	--	En el tram Mare de Deu de la Salut– Mare de Deu del Mont s'assoleix i es supera l'amplada lliure mínima (1,8m) a la vorera oest, arribant als 4,4 m. El tram entre els c. Mare de Déu de la Salut i Mallorca no compta amb cordó d'aparcament, per tant l'ampliació de la vorera es deu exclusivament a la reducció de l'amplada dels carrils de circulació. En el tram entre Mare de Deu del Mont i Martí Sureda, ampliació de l'espai de vianant de la banda oest en detriment del cordó d'aparcament.	Supressió del cordó d'aparcament (banda oest) en el tram Mare de Deu de la Salut– Mare de Deu del Mont amb una reducció de 13 places no regulades (entre Mallorca i Mare de Déu del Pilar no hi ha cordó d'aparcament). També es suprimeix el cordó de la banda oest del tram entre Mare de Deu del Mont i Martí Sureda, amb una reducció de 14 places no regulades. Supressió total: 27 places no regulades.	--	--	En el tram Mare de Déu de la Salut– Mare de Déu del Mont degut al canvi de lloc dels escocells és necessari reemplaçar els arbres per d'altres de nous, o bé replantar-los. En el tram entre Mare de Deu del Mont i Martí Sureda, millora paisatgística i disminució de la temperatura a l'aire a la vorera oest amb la instal·lació d'arbrat.	En aquest tram no es considera aquest criteri atès que no es localitza activitat comercial (únicament un supermercat Clarel en el límit sud del tram)	€€ (alternativa amb una ampliació superior de vorera)	--

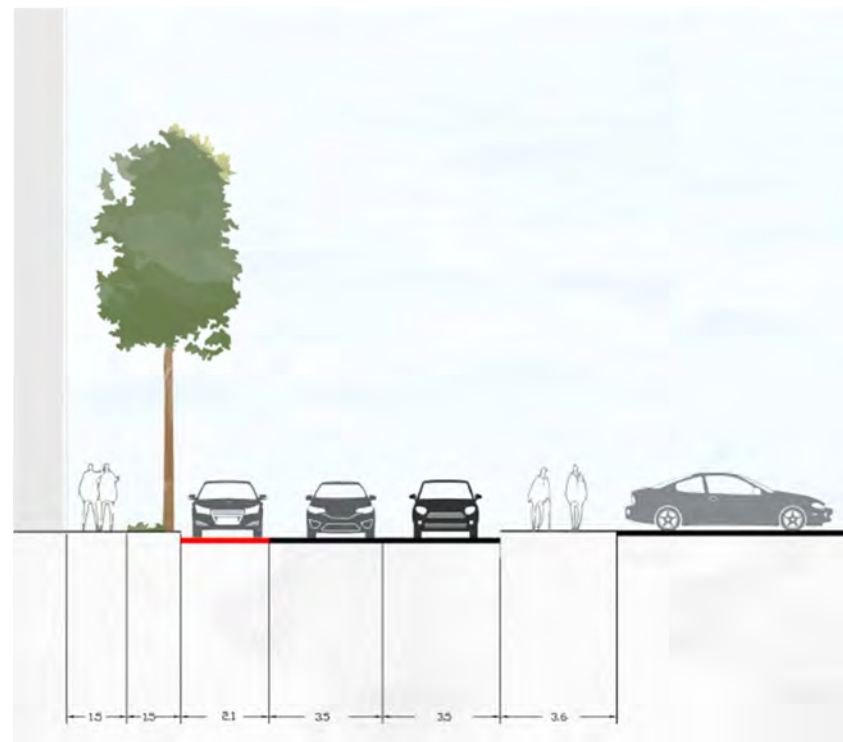
TRAM 4: MARE DE DÉU DE LA SALUT - MARTÍ SUREDA I DEULOVOL

T4A2' – SUBTRAM T4 MARE DE DÉU DE LA SALUT – MARE DE DÉU DEL MONT

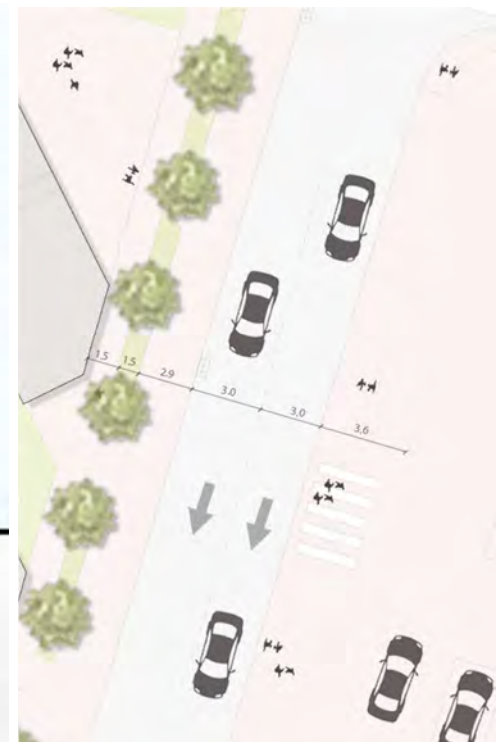
Eliminació del cordó d'aparcament del costat oest i reducció de l'amplada dels carrils de circulació per ampliar notablement les voreres del costat oest (sense moure l'arbrat). El tram entre els c. Mare de Déu de la Salut i Mallorca no compta amb cordó d'aparcament, per tant l'ampliació de la vorera es deu exclusivament a la reducció de l'amplada dels carrils de circulació. Es mantenen els dos carrils de circulació en sentit sud.



SITUACIÓ ACTUAL



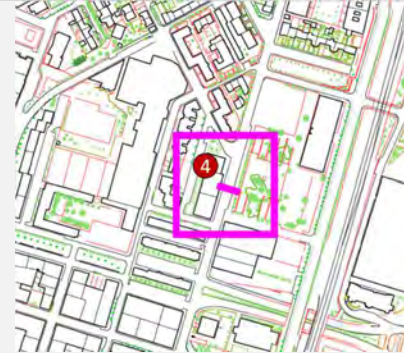
SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 2



TRAM 4: MARE DE DÉU DE LA SALUT - MARTÍ SUREDA I DEULOVOL

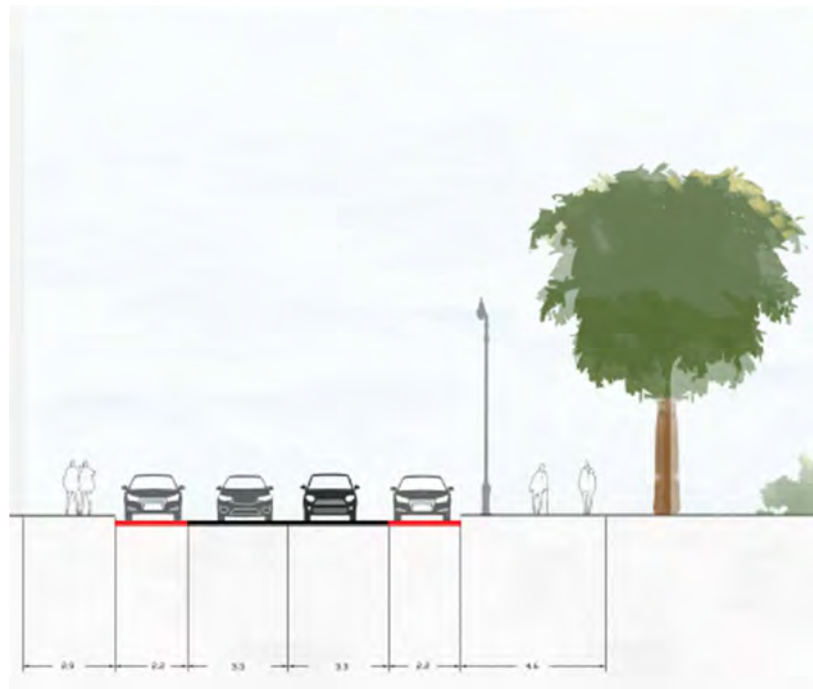
T4A2 – SUBTRAM T4 MARE DE DÉU DEL MONT– MARTÍ SUREDA I DEULOVOL

Reducció de l'amplada dels carrils de circulació per ampliar lleugerament les voreres del costat oest (l'espai ampliat es dedica a la instal·lació d'arbrat). Es mantenen els dos carrils de circulació en sentit sud.



SITUACIÓ ACTUAL

SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 2



TRAM 4: MARE DE DÉU DE LA SALUT - MARTÍ SUREDA I DEULOVOL

T4A2' i T4A2										
Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Alternatives associades
2	Disminució de la velocitat dels vehicles motoritzats al ajustar l'amplada dels carrils de circulació a 3 m (actualment els carrils de circulació tenen una amplada de 3,5 m, a excepció del carril oest del tram entre Mare de Déu de la Salut i Mallorca que en té 5,5 m)	--	En el tram Mare de Deu de la Salut– Mare de Deu del Mont l'arbrat de la vorera oest no es desplaça, de manera que es manté un amplada útil d'1,5 m a la banda esquerra, i s'amplia la vorera cap a la dreta de l'arbrat en 3 m. El tram entre els c. Mare de Déu de la Salut i Mallorca no compta amb cordó d'aparcament, per tant l'ampliació de la vorera es deu exclusivament a la reducció de l'amplada dels carrils de circulació. En el tram entre Mare de Deu del Mont i Martí Sureda, no s'amplia l'espai lliure de pas del vianants, però si l'amplada total de la vorera de la banda oest. Aquest increment es destina exclusivament a la localització d'arbrat.	Supressió del cordó d'aparcament (banda oest) en el tram Mare de Deu del Mont – Mallorca (entre Mallorca i Mare de Déu del Pilar no hi ha cordó d'aparcament). Pèrdua, amb una reducció de 13 places no regulades.	--	--	En el tram Mare de Déu de la Salut– Mare de Déu del Mont, degut al bon estat de salut actual de l'arbrat, que no obliga a reemplaçar-ho, l'arbrat de la vorera oest es manté al mateix lloc. En el tram entre Mare de Déu del Mont i Martí Sureda, millora paisatgística i disminució de la temperatura a l'aire a la vorera oest amb la instal·lació d'arbrat.	En aquest tram no es considera aquest criteri atès que no es localitza activitat comercial (únicament un supermercat Clarel en el límit sud del tram)	€	--

TRAM 4: MARE DE DÉU DE LA SALUT - MARTÍ SUREDA I DEULOVOL

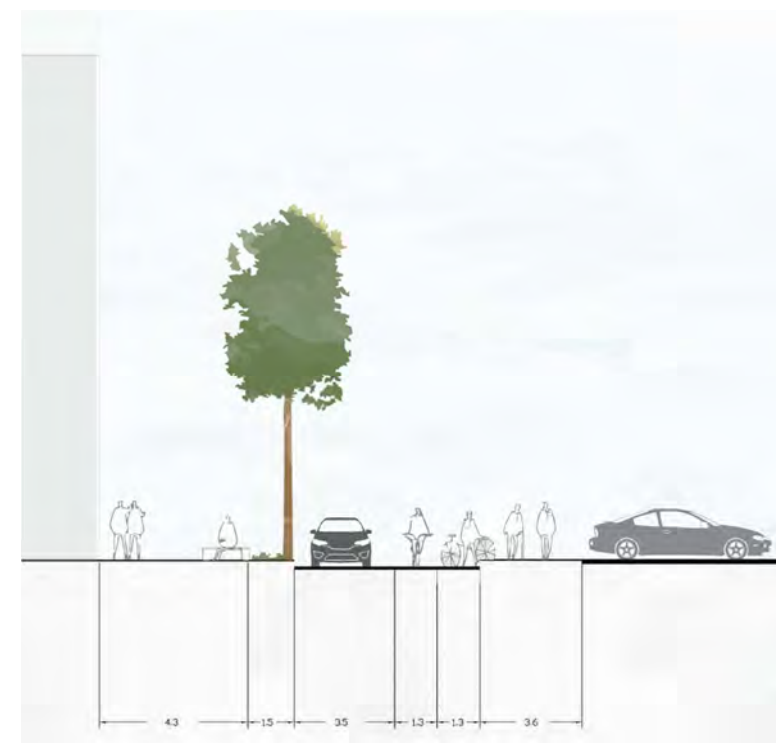
T4A3' – SUBTRAM T4 MARE DE DÉU DE LA SALUT – MARE DE DÉU DEL MONT

Eliminació del cordó d'aparcament del costat oest i eliminació d'un dels dos carrils de circulació per ampliar notablement les voreres del costat oest i localitzar un carril bici bidireccional segregat en calçada al costat est. El tram entre els c. Mare de Déu de la Salut i Mallorca no compta amb cordó d'aparcament, per tant l'ampliació de la vorera es deu exclusivament a l'eliminació d'un dels dos carrils de circulació.



SITUACIÓ ACTUAL

SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 3



TRAM 4: MARE DE DÉU DE LA SALUT - MARTÍ SUREDA I DEULOVOL

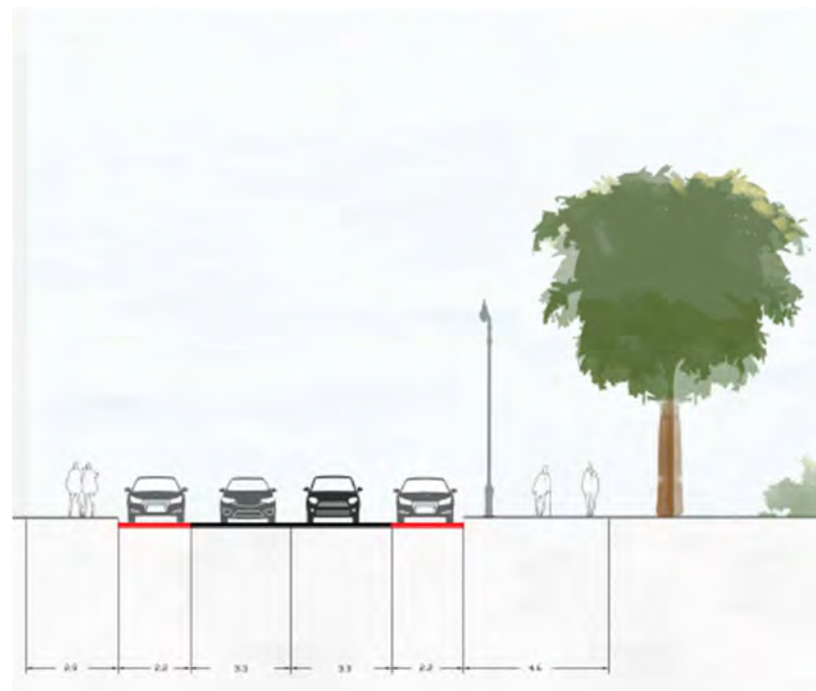
T4A3 – SUBTRAM T4 MARE DE DÉU DEL MONT– MARTÍ SUREDA I DEULOVOL

Eliminació d'un dels dos carrils de circulació per ampliar lleugerament les voreres del costat oest (l'espai ampliat es dedica a la instal·lació d'arbrat) i localitzar un carril bici bidireccional segregat en calçada al costat est.

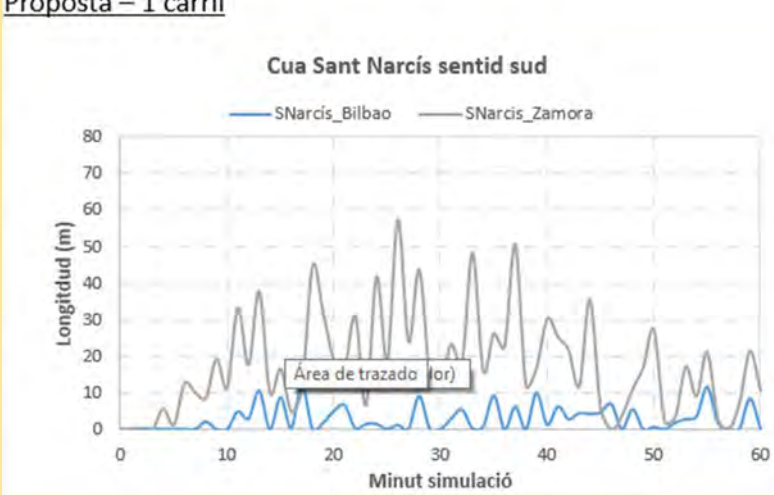


SITUACIÓ ACTUAL

SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 3



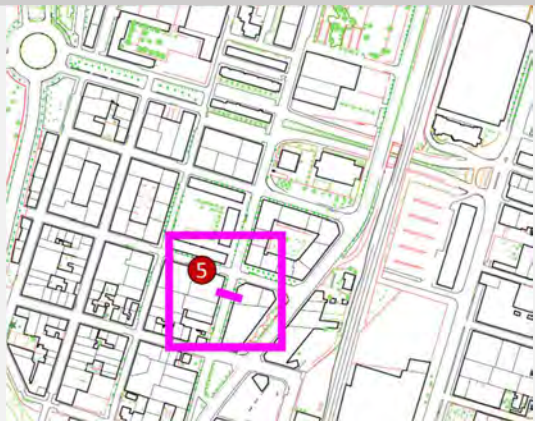
TRAM 4: MARE DE DÉU DE LA SALUT - MARTÍ SUREDA I DEULOVOL

T4A3' i T4A3										
Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Alternatives associades
3		Es suprimeix un dels carrils de circulació, però no es preveuen problemes de capacitat atès que el trànsit actual (3.700 veh/dia) pot ser absorbit per un únic carril. Les cues de vehicles al semàfor amb de l'av. Sant Narcís amb el c. Zamora augmenten fins a assolir pics de prop de 60m de longitud, malgrat que son puntuals i disminueixen amb facilitat <u>Proposta – 1 carril</u> Cua Sant Narcís sentid sud  	En el tram Mare de Déu de la Salut– Mare de Déu del Mont s'assoleix i es supera l'amplada lliure mínima (1,8m) a la vorera oest, arribant als 4.3 m. El tram entre els c. Mare de Déu de la Salut i Mallorca no compta amb cordó d'aparcament, per tant l'ampliació de la vorera es deu exclusivament a la reducció de l'amplada dels carrils de circulació. En el tram entre Mare de Déu del Mont i Martí Sureda, no s'amplia l'espai lliure de pas del vianants (de fet es redueix en 0,5 m), però si l'amplada total de la vorera de la banda oest. Aquest increment es destina exclusivament a la localització d'arbrat.	Supressió del cordó d'aparcament (banda oest) en el tram Mare de Déu del Mont – Mare de Déu del Pilar (entre Mallorca i Mare de Déu del Pilar no hi ha cordó d'aparcament). Pèrdua, amb una reducció de 13 places no regulades.	---	Millora de la cobertura de la xarxa específica de la bicicleta al crear-se un carril bici bidireccional en calçada. L'amplada prevista permetria segregar-ho amb elements físics. Es crear un itinerari per a la circulació VMP.	En el tram Mare de Déu de la Salut– Mare de Déu del Mont, degut al canvi de lloc dels escocells és necessari reemplaçar els arbres per d'altres de nous, o bé replantar-los. En el tram entre Mare de Déu del Mont i Martí Sureda, millora paisatgística i disminució de la temperatura a l'aire a la vorera oest amb la instal·lació d'arbrat.	En aquest tram no es considera aquest criteri atès que no es localitza activitat comercial (únicament un supermercat Clarel en el límit sud del tram)	€	T1a3/T1a4, T2a3, T3a3', T3a3, T5a3

TRAM 5: MARTÍ SUREDA I DEULOVOL – CARRETERA SANTA COLOMA

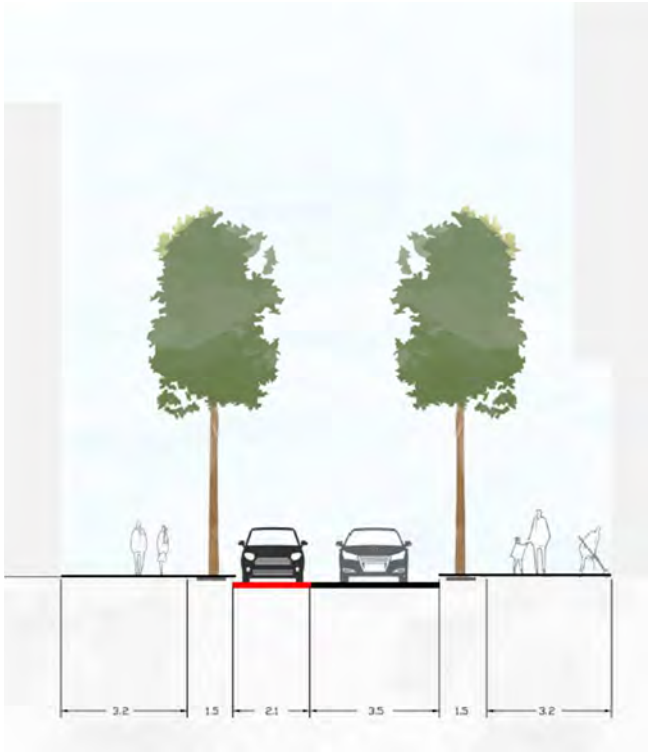
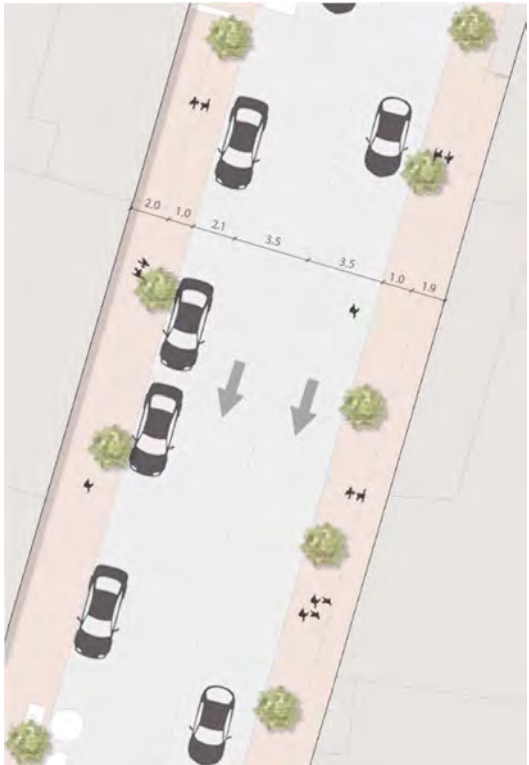
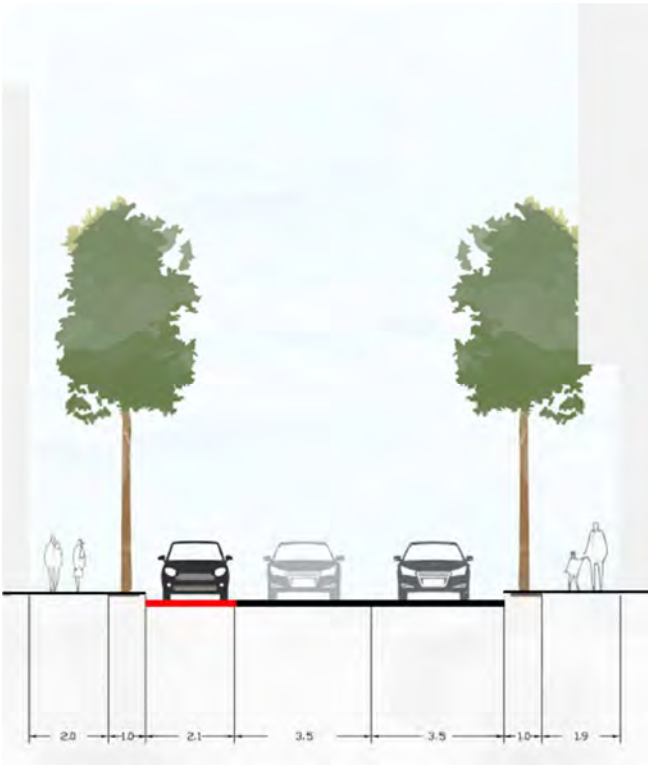
T5A1

Eliminació d'un carril de circulació per ampliar moderadament les voreres est i oest. Es proposa trencar la trajectòria rectilínia dels desplaçaments del vehicle privat, localitzant alternativament el cordó d'aparcament a una i altra banda, promovent una circulació més pacificada.

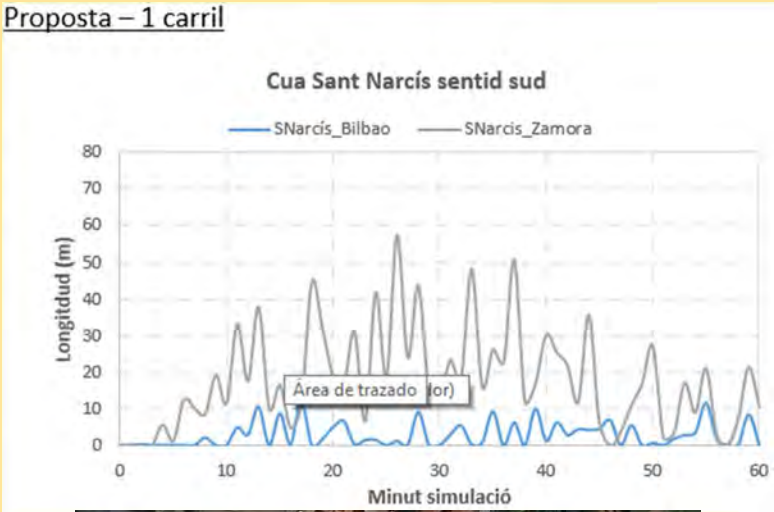


SITUACIÓ ACTUAL

SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 1



TRAM 5: MARTÍ SUREDA I DEULOVOL – CARRETERA SANTA COLOMA

Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Alternatives associades
1	La distribució de l'espai proposada trenca la trajectòria rectilínia dels desplaçaments del vehicle privat, promovent una circulació més pacificada.	Es suprimeix un dels carrils de circulació. Malgrat que en aquest tram es detecta una de les IMD superiors de l'av. Sant Narcís (de 9.000 veh/dia en el tram amb intensitat superior), no es preveuen problemes de capacitat atès que el trànsit horari actual (d'uns 700 veh/h) pot ser absorbit amb un únic carril de circulació. Les cues de vehicles al semàfor amb de l'av. Sant Narcís amb el c. Pamplona no presenten problemes ja que arriben a pics de 10m de longitud que es desfan amb facilitat. Proposta – 1 carril  	Itineraris de vianants més amples a ambdues voreres en detriment d'un dels carrils de circulació. En aquesta alternativa, en funció del tram, s'amplia la vorera d'una banda o una altra, depenent d'on s'ubiqui la gran part de les activitats econòmiques: • Tram Pamplona – Valladolid: s'amplia la vorera oest. • Tram Valladolid-Bilbao: s'amplia la vorera est. • Tram Bilbao – València: es distribueix l'espai entre les dues voreres, d'una banda, per tal d'assolir l'amplada útil mínima de la vorera oest, i d'altra banda, perquè a la vorera est es localitzen les dues activitats econòmiques d'aquest tram.	Es manté l'oferta d'aparcament però es modifica de banda en funció del tram.	--	--	Millora paisatgística i disminució de la temperatura de l'aire a la vorera oest amb la instal·lació d'arbrat entre el c. Pamplona i Valladolid. En els trams on actualment es localitza arbrat es proposa la seva reubicació (o el seu reemplaçament per altre arbrat) en l'extrem més proper a la calçada, un cop feta l'ampliació de la vorera. Possible disminució de la densitat d'arbrat entre c. Valladolid i Bilbao. Millora de l'arbrat entre c. Bilbao i Albacete (actualment hi ha escocells sense arbre).	Potenciació de l'activitat econòmica amb l'ampliació de voreres.	€€ (alternativa amb una ampliació superior de vorera)	--

TRAM 5: MARTÍ SUREDA I DEULOVOL – CARRETERA SANTA COLOMA

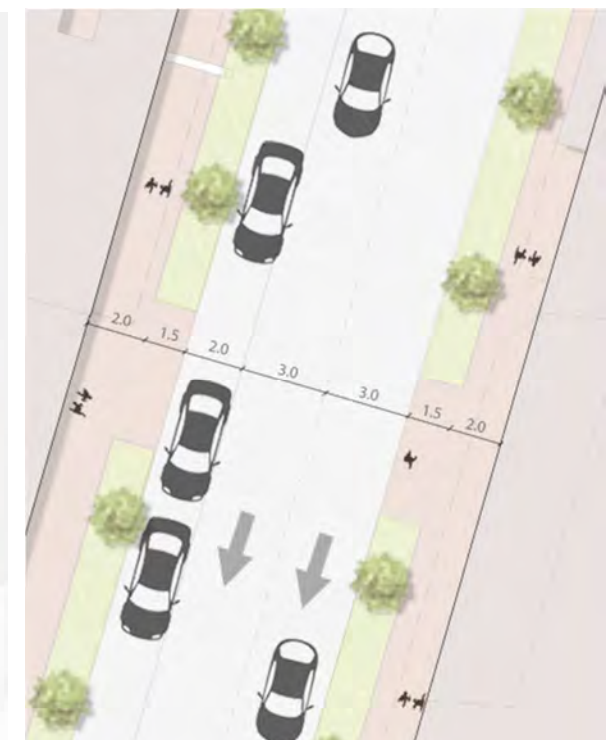
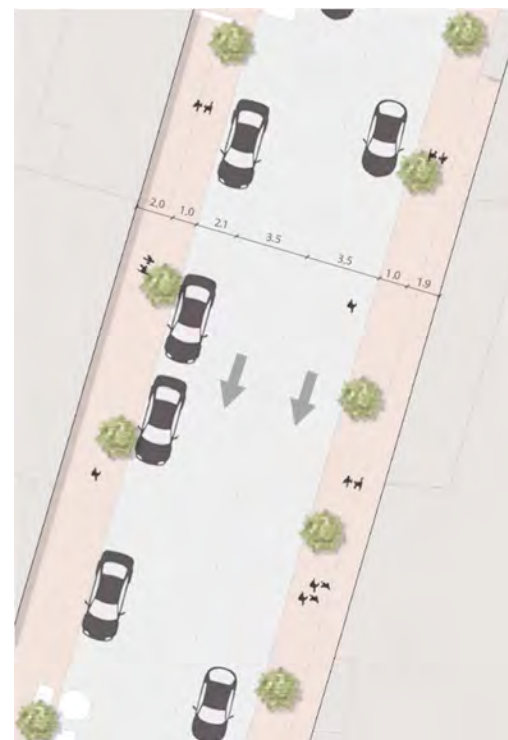
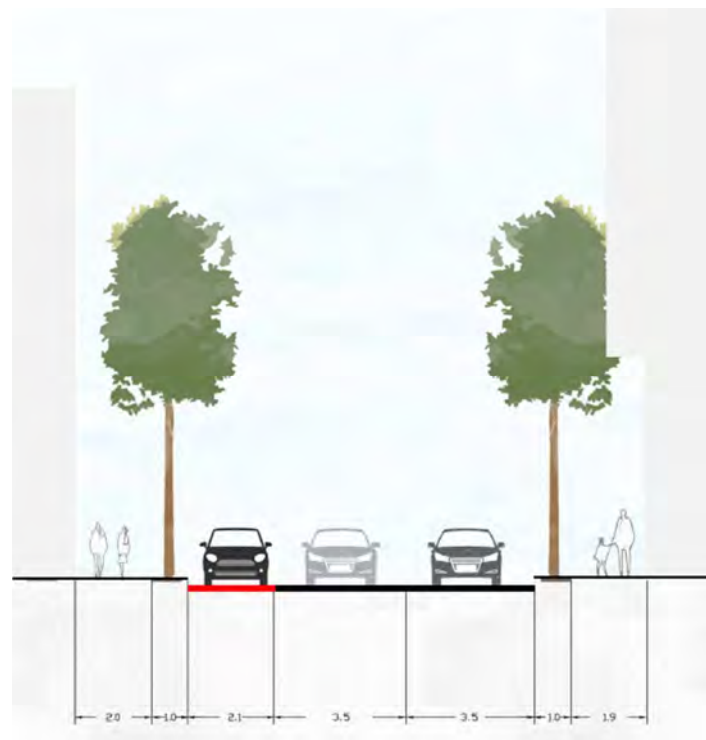
T5A2

Reducció de l'amplada dels carrils de circulació per ampliar lleugerament les voreres est i oest (l'ampliació de vorera es dedica exclusivament per eixamplar els escocells de l'arbrat). Es mantenen els dos carrils de circulació en sentit sud i es proposa trencar la trajectòria rectilínia dels desplaçaments del vehicle privat, localitzant alternativament el cordó d'aparcament a una i altra banda, promovent una circulació més pacificada.



SITUACIÓ ACTUAL

SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 2



TRAM 5: MARTÍ SUREDA I DEULOVOL – CARRETERA SANTA COLOMA

Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Alternatives associades
2	Disminució de la velocitat dels vehicles motoritzats al reduir l'amplada dels carrils de circulació a 3m. La distribució de l'espai proposada trenca la trajectòria rectilínia dels desplaçaments del vehicle privat, promovent una circulació més pacificada.	--	No es produeix cap ampliació de l'espai destinat per a vianants, l'ampliació de la vorera es destina únicament a millorar l'amplada dels escocells de l'arbrat d'ambdues voreres.	Es manté l'oferta d'aparcament però es modifica de banda en funció del tram.	--	--	En els trams on actualment es localitza arbrat es proposa la seva reubicació (o el seu reemplaçament per altre arbrat) en l'extrem més proper a la calçada, un cop feta l'ampliació de la vorera. Possible disminució de la densitat d'arbrat entre c. Valladolid i Bilbao. Millora de l'arbrat entre c. Bilbao i Albacete (actualment hi ha escocells sense arbre).	--	€	--

TRAM 5: MARTÍ SUREDA I DEULOVOL – CARRETERA SANTA COLOMA

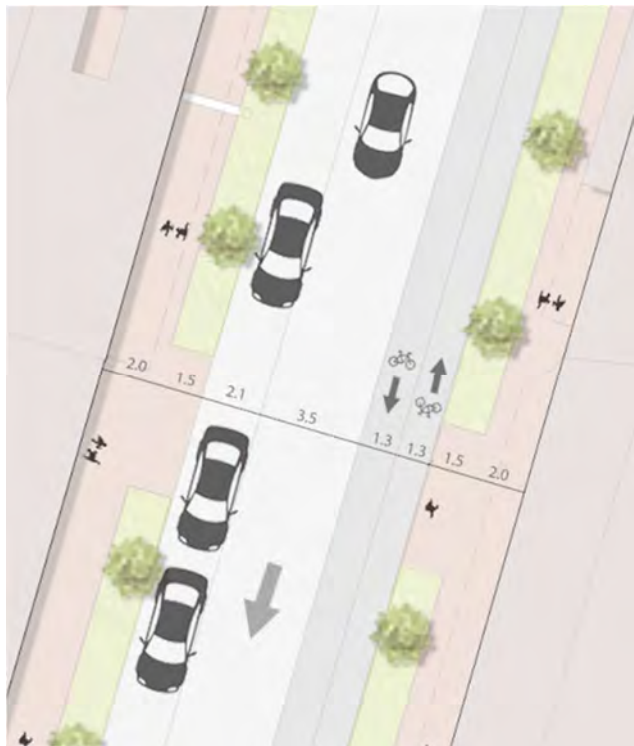
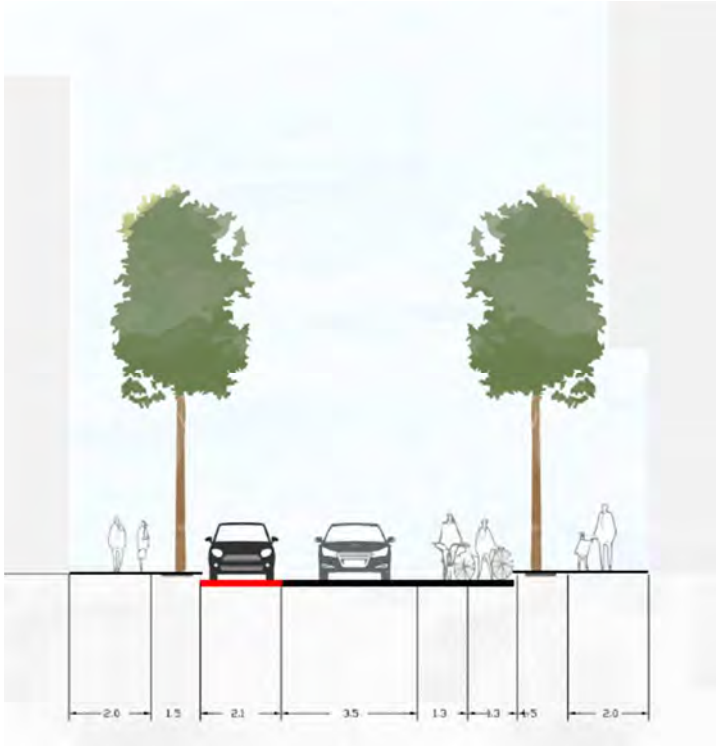
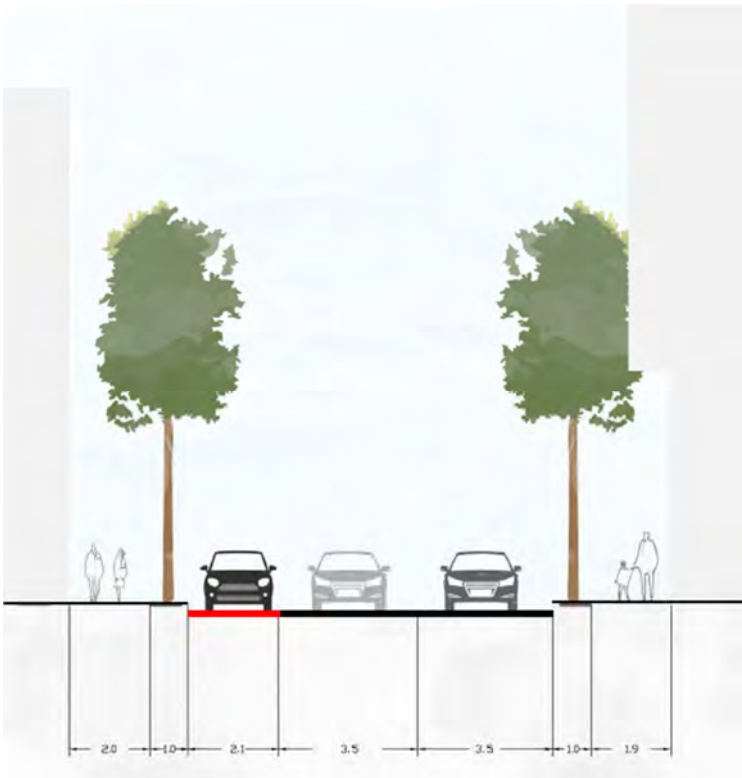
T5A3

Eliminació d'un carril de circulació per ampliar lleugerament les voreres est i oest (l'ampliació de vorera es dedica exclusivament per eixamplar els escocells de l'arbrat) i instal·lar un carril bici bidireccional segregat en calçada pel costat est. Es manté el cordó d'aparcament del costat oest.

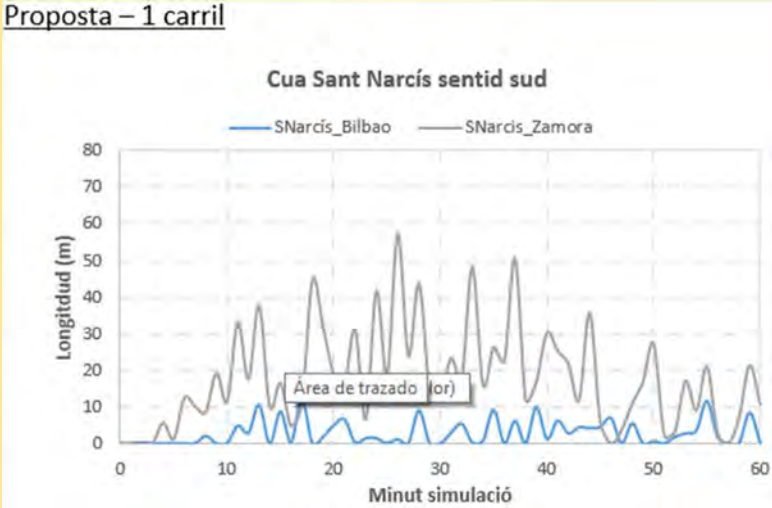


SITUACIÓ ACTUAL

SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 3



TRAM 5: MARTÍ SUREDA I DEULOVOL – CARRETERA SANTA COLOMA

Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Alternatives associades
3	--	Augment de la cua de vehicles a les interseccions semaforitzades amb els c. Valladolid, Bilbao i València Les cues de vehicles al semàfor amb de l'av. Sant Narcís amb el c. Pamplona no presenten problemes ja que arriben a pics de 10m de longitud que es desfan amb facilitat. Proposta – 1 carril Cua Sant Narcís sentid sud  	Es manté la mateixa amplada lliure a les voreres. L'eixamplament de les voreres va destinat a ampliar el·la mida dels escocells, que passen d'1m a 1,5m per costat	Es manté l'oferta d'aparcament	---	Vertebració de la xarxa ciclista del barri de Sant Narcís Carril bici segregat i protegit	Millora paisatgística i disminució de la temperatura de l'aire a la vorera oest amb la instal·lació d'arbrat entre el c. Pamplona i Valladolid. Disminució de la densitat d'arbrat entre c. Valladolid i Bilbao Millora de l'arbrat entre c. Bilbao i Albacete	--	€	T1a3/T1a4, T2a3, T3a3', T3a3, T4a3

TRAM 6: MARE DE DÉU DEL PILAR – IBÈRIA – BISBE SIVILLA

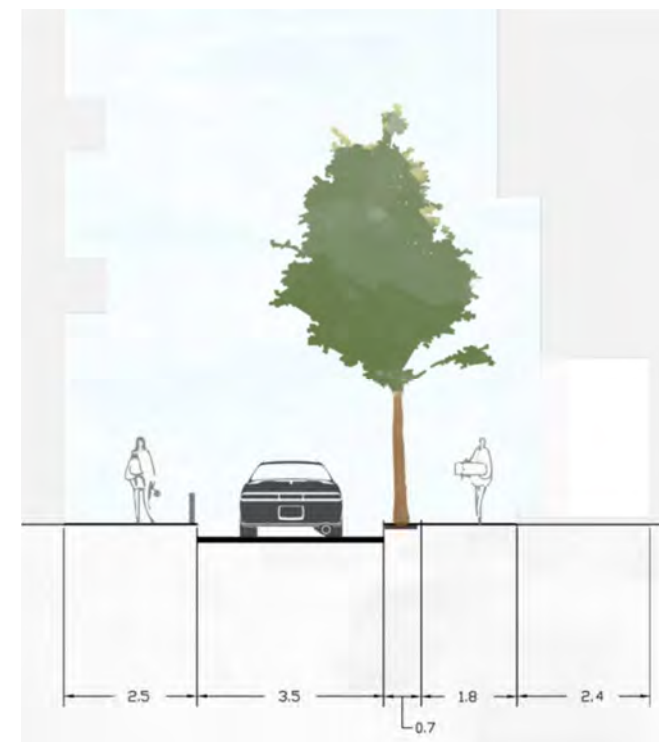
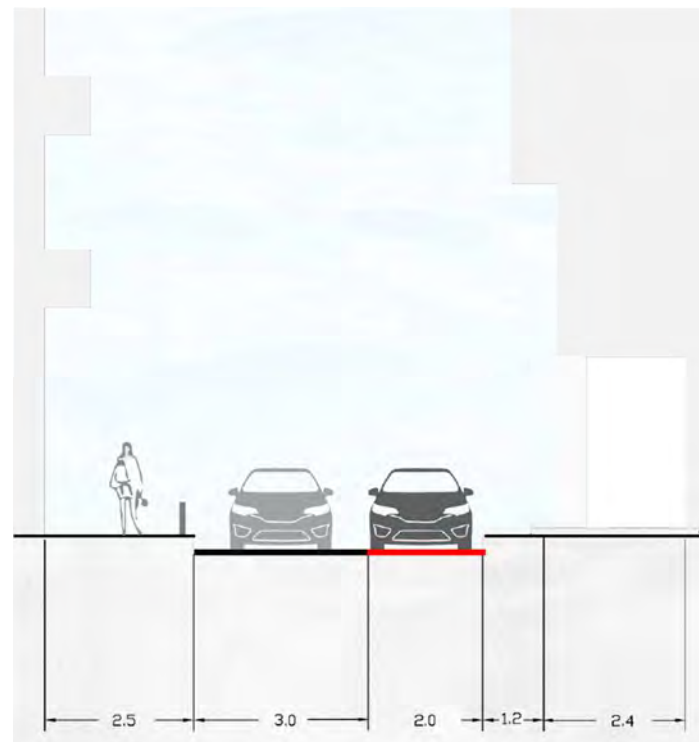
T6A1

Invertir el sentit de circulació de l'eix dels carrers Iberia – Bisbe Sivilla (sentit nord) i semaforitzar la cruïlla amb Santa Eugènia. Reconversió a carrer de prioritat invertida el carrer Mare de Déu del Pilar i invertir el sentit de circulació en sentit est, prohibint el gir a esquerra cap aquest carrer des d'av Sant Narcís en sentit sud. Lleugera ampliació de la vorera est del carrer Iberia, eliminant el cordó d'aparcament d'aquest costat.

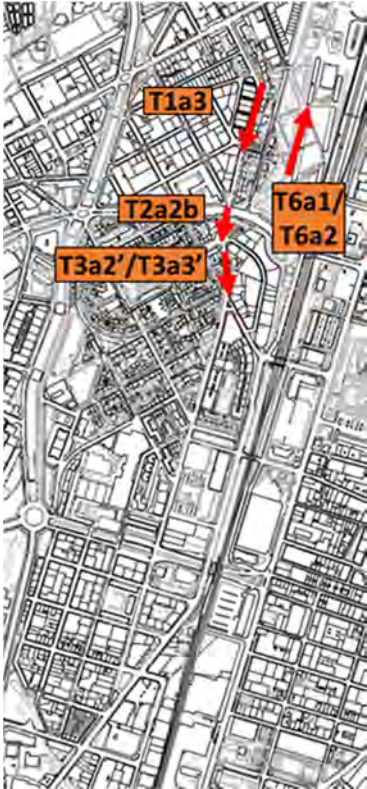


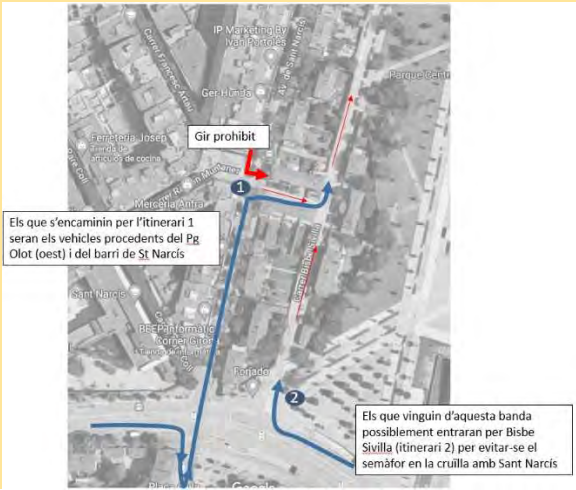
SITUACIÓ ACTUAL

SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 1



TRAM 6: MARE DE DÉU DEL PILAR – IBÈRIA – BISBE SIVILLA

Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Alternatives associades
1	Es reconverteix el carrer de Mare de Déu del Pilar a carrer de prioritat invertida en plataforma única, a la vegada que es modifica el recorregut en sentit est. Es prohibeix el gir a esquerra cap aquest carrer des de l'av. Sant Narcís en sentit sud. Així també, es modifica el sentit de circulació de l'eix Ibèria – Bisbe Sivilla atès que es considera més adient la sortida dels vehicles pel carrer Santa Eugènia que pel Passeig d'Olot pels següents motius: - El tram de Santa Eugènia entre Sant Narcís i Bisbe Sivilla té 160 metres i no disposa de cap pas de vianants per creuar. La semaforització de la cruïlla Santa Eugènia – Ibèria permetria millorar la permeabilitat d'aquest tram al localitzar-hi un nou pas de vianants. - Aquest nou semàfor facilitaria la sortida dels vehicles del carrer Ibèria en condicions de seguretat. - Els volums de trànsit previstos (770 veh/dia, 56 veh/HP, 1 veh/min) requeririen d'una fase semafòrica molt curta pels vehicles que surten d'Ibèria, de manera que no es considera que podria impactar en el funcionament del carrer Santa Eugènia. - En la intersecció de Bisbe Sivilla amb el pg. d'Olot no es podrien permetre tots els moviments. Els accessos al carrer Bisbe Sivilla i Ibèria es realitzaran: - Itinerari 1 → procedents del pg. d'Olot en sentit est. Entraran a la rotonda de la rbla. Catalunya i continuaran per l'av. Sant Narcís en sentit nord per girar a la dreta cap al c. Mare de Déu de la Salut que connectarà amb Bisbe Sivilla. - Itinerari 2 → procedents del pg. d'Olot en sentit oest. Entraran directament per Bisbe Sivilla mitjançant un gir cap a la dreta.	Els volums de trànsit previstos (770 veh/dia, 56 veh/HP, 1 veh/min) requeririen d'una fase semafòrica molt curta pels vehicles que surten d'Ibèria, de manera que no es considera que podria impactar en el funcionament del carrer Santa Eugènia.	Millora de l'espai destinat al vianant en el carrer Ibèria atès que s'assoleix l'amplada lliure mínima de la vorera est (1,8m). Millora també de l'espai destinat al vianant a Mare de Déu del Pilar, que s'urbanitza en plataforma única i es regula com a prioritat invertida (S-28). Millora de la seguretat viària i de la permeabilitat de l'eix d'itineraris de vianants que transcorre entre el barri Güell Devesa i l'Eixample, per mitjà del c. Ibèria, degut a la semaforització de la intersecció entre Santa Eugènia i Ibèria.	Pèrdua d'oferta d'aparcament en superfície costat est del c. Iberia (12 no regulades, 4 CiD i 11 de motos)	--	--	Millora paisatgística i disminució de la temperatura de l'aire al c. Ibèria amb la instal·lació d'arbrat	--	€€	T1a3, T2a2b, T3a2'/T3a3', T6a1 



TRAM 6: MARE DE DÉU DEL PILAR – IBÈRIA – BISBE SIVILLA

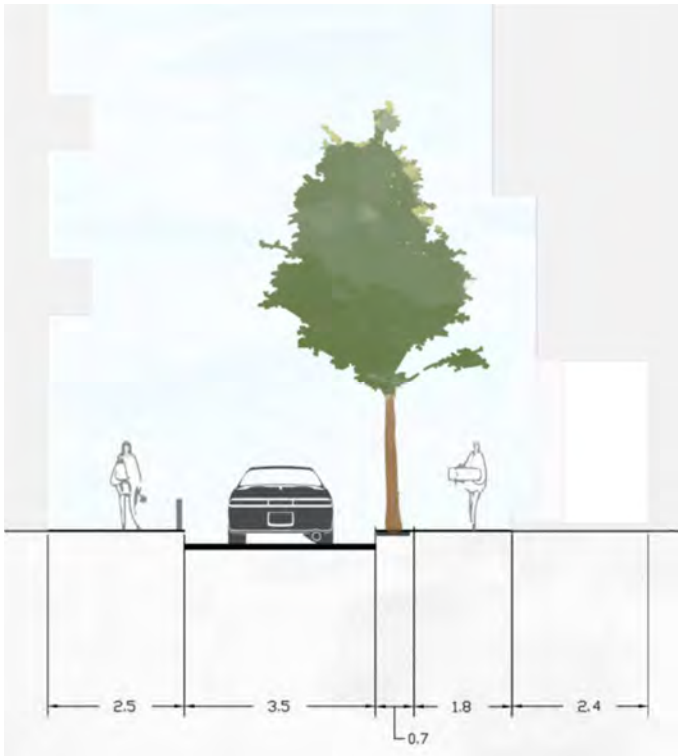
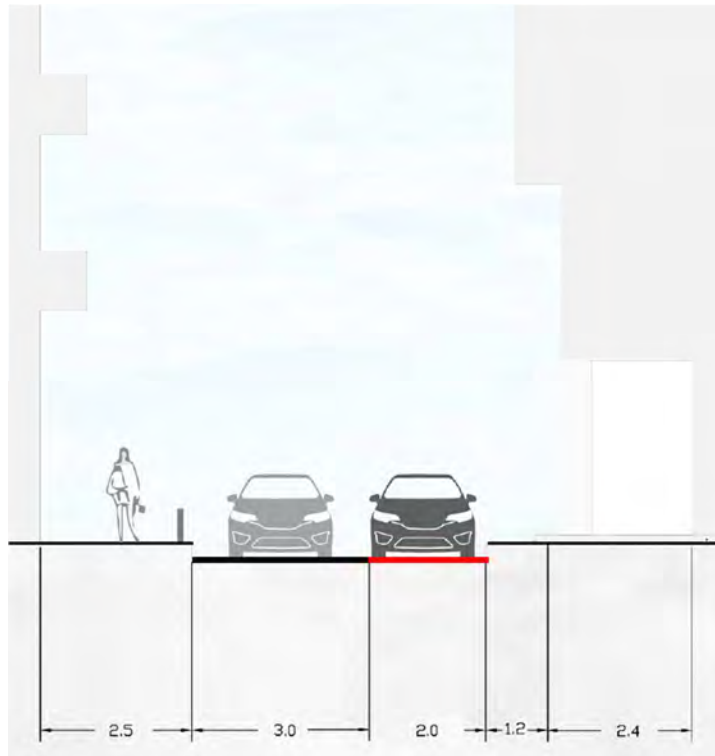
T6A2

Invertir el sentit de circulació de l'eix dels carrers Iberia – Bisbe Sivilla (sentit nord) i semaforitzar la cruïlla amb Santa Eugènia. Reconversió a carrer de vianants de Mare de Déu del Pilar i lleugera ampliació de la vorera est del carrer Iberia, eliminant el cordó d'aparcament d'aquest costat.

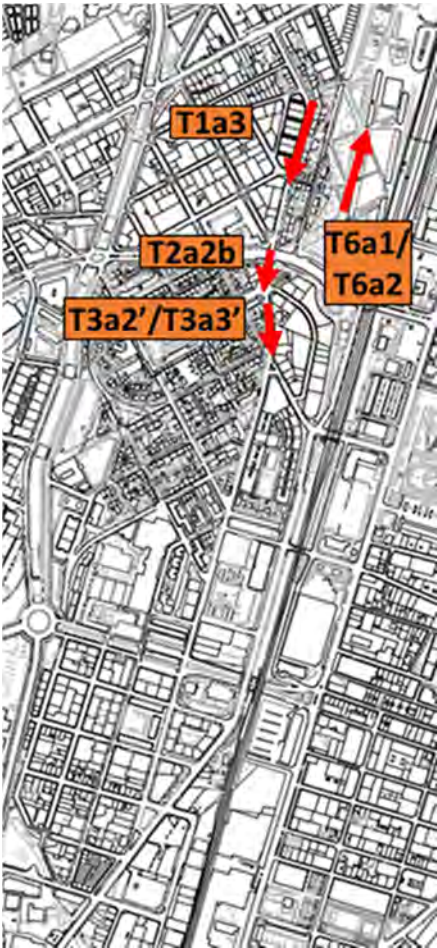


SITUACIÓ ACTUAL

SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 2



TRAM 6: MARE DE DÉU DEL PILAR – IBÈRIA – BISBE SIVILLA

Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Alternatives associades
2	Amb la reconversió a carrer de vianants de Mare de Deu del Pilar es modifica el sentit de circulació de l'eix Ibèria – Bisbe Sivilla atès que es considera més adient la sortida dels vehicles pel carrer Santa Eugènia que pel Passeig d'Olot pels següents motius: - El tram de Santa Eugènia entre Sant Narcís i Bisbe Sivilla té 160 metres i no disposa de cap pas de vianants per creuar. La semaforització de la cruïlla Santa Eugènia – Ibèria permetria millorar la permeabilitat d'aquest tram al localitzar-hi un nou pas de vianants. - Aquest nou semàfor facilitaria la sortida dels vehicles del carrer Ibèria en condicions de seguretat. - Els volums de trànsit previstos (770 veh/dia, 56 veh/HP, 1 veh/min) requeririen d'una fase semafòrica molt curta pels vehicles que surten d'Ibèria, de manera que no es considera que podria impactar en el funcionament del carrer Santa Eugènia. - En la intersecció de Bisbe Sivilla amb el pg. d'Olot no es podrien permetre tots els moviments. (*) aquesta alternativa és compatible tant amb el doble sentit de l'av. Sant Narcís del tram 1 com amb l'alternativa A3 de sentit únic dels tram 1 (sentit sud).	Els volums de trànsit previstos (770 veh/dia, 56 veh/HP, 1 veh/min) requeririen d'una fase semafòrica molt curta pels vehicles que surten d'Ibèria, de manera que no es considera que podria impactar en el funcionament del carrer Santa Eugènia.	Mare de Déu del Pilar reconvertit a carrer de vianants; al no localitzar-se cap gual pot tenir restringida la circulació motoritzada (únicament cal tenir en compte disposar d'una amplada útil de 3,5m per a permetre el pas de vehicles d'emergències – bombers). Millora de l'espai destinat al vianant en el carrer Ibèria atès que s'assoleix l'amplada lliure mínima de la vorera est (1,8m). Millora de la seguretat viària i de la permeabilitat de l'eix d'itineraris de vianants que transcorre entre el barri Güell Devesa i l'Eixample, per mitjà del c. Ibèria, degut a la semaforització de la intersecció entre Santa Eugènia i Ibèria.	Pèrdua d'oferta d'aparcament en superfície costat est del c. Iberia (12 no regulades, 4 CiD i 11 de motos)	--	--	Millora paisatgística i disminució de la temperatura de l'aire al c. Ibèria amb la instal·lació d'arbrat	--	€€	T1a3, T2a2b, T3a2'/T3a3', T6a1 

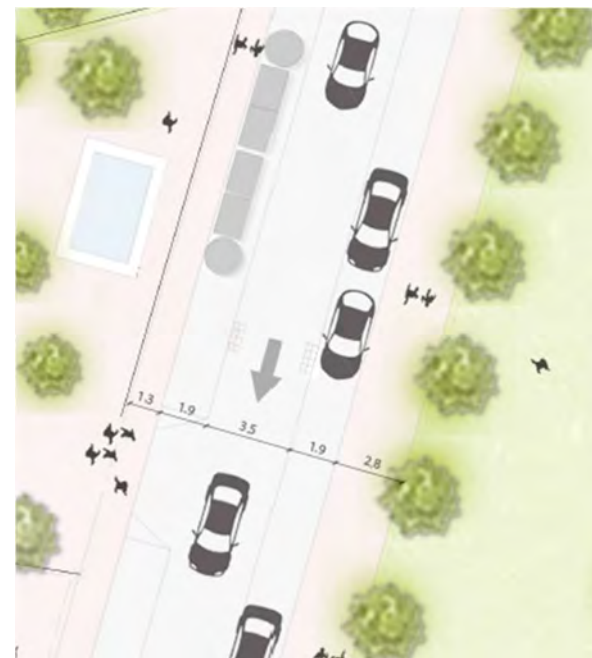
TRAM 6: MARE DE DÉU DEL PILAR – IBÈRIA – BISBE SIVILLA

T6A3

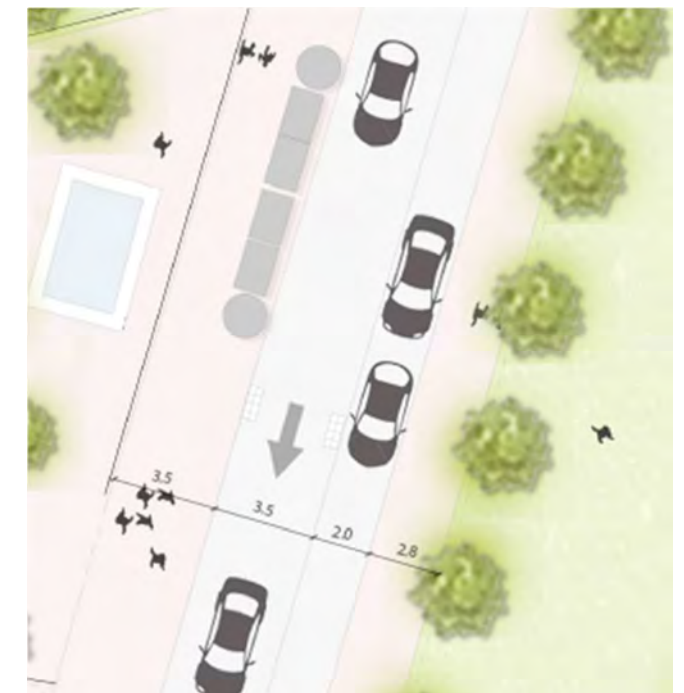
Es manté el sentit sud de l'eix dels carrers Iberia – Bisbe Sivilla i també la regulació i sentit de circulació de Mare de Déu del Pilar. En aquesta alternativa únicament s'intervé en una redistribució de l'espai públic, amb l'eliminació de places d'estacionament per augmentar l'espai destinat al vianant. Lleugera ampliació de la vorera est del carrer Iberia, eliminant el cordó d'aparcament d'aquest costat. Moderada ampliació de la vorera oest del tram del carrer Bisbe Sivilla entre Iberia i Mare de Déu del Pilar, eliminant el cordó d'aparcament d'aquest costat (on també es situa el cordó de contenidors). Ampliació moderada de la vorera est del tram del carrer Bisbe Sivilla entre Ibèria i Santa Eugènia eliminant l'aparcament en bateria d'aquest costat.



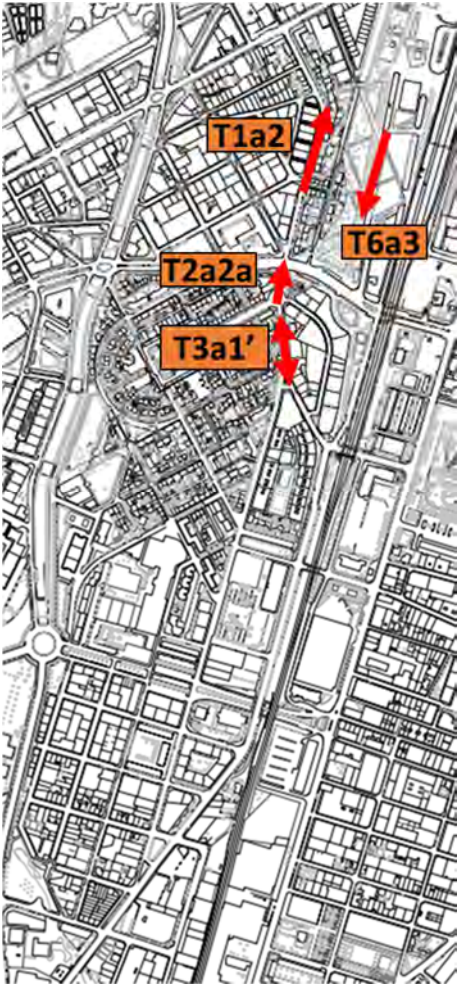
SITUACIÓ ACTUAL



SITUACIÓ PROPOSTA: ALTERNATIVA 3



TRAM 6: MARE DE DÉU DEL PILAR – IBÈRIA – BISBE SIVILLA

Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Alternatives associades
3	(*) aquesta alternativa és compatible tant amb el doble sentit de l'av. Sant Narcís del tram 1 com amb l'alternativa A2 de sentit únic dels tram 1 (sentit nord). Poden haver-hi problemes de sortida dels vehicles que circulin pel c. Bisbe Sivilla en direcció al pg. d'Olot per la proximitat del semàfor del pg. d'Olot amb l'av. Sant Narcís. Tanmateix, els vehicles en aquesta sortida només podran girar cap a la dreta.	--	Assoliment de l'amplada lliure mínima (1,8m) de la vorera est del c. Ibèria, de la part nord de la vorera oest del tram comprés entre Maria de Déu del Pilar i Ibèria del c. Bisbe Sivilla. Itinerari de vianants més ample a la vorera est del tram nord del c. Bisbe Sivilla, comprés entre Santa Eugènia i Ibèria, en detriment de l'aparcament en bateria. Aquesta ampliació no implica cap millora significativa respecte la situació actual atès que en aquesta banda es localitza el Parc Central.	Pèrdua d'oferta d'aparcament en superfície costat est del c. Iberia (12 no regulades, 4 CiD i 11 de motos), del costat oest del c. Bisbe Sivilla entre Iberia i Olot (9 no regulades i 11 de moto) i del costat est del c. Bisbe Sivilla entre Santa Eugènia i Ibèria (44 no regulades i 2 de zona blava del costat oest d'aquest mateix tram que seran substituïdes per 2 de CiD que es trauran del costat est)	--	--	Millora paisatgística i disminució de la temperatura de l'aire al c. Ibèria amb la instal·lació d'arbrat	--	€€	T1a2, T2a2a, T3a1' 

4 SÍNTESI DE L'AVALUACIÓ D'ALTERNATIVES

Per tal de poder disposar d'un valor final que permeti avaluar la idoneïtat de cada alternativa s'assigna un valor numèric a cadascun dels tons atorgats en l'avaluació qualitativa del capítol anterior:

Tons					
Puntuació	2	1	0,5	-1	-2

Amb tot, els resultat per cada alternativa i cada tram és el següent:

T1										
Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Valoració final
1	1	0,5	1		1		1	1	1	6,5
2	-2	-2	2	1	-2		1	2	0,5	0,5
3	-2	-2	2		-2	2	1	2	1	2
4	1	0,5	1		1	1	1	1	1	7,5
5	1	0,5	2		1		0,5	2	0,5	7,5

T2										
Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Valoració final
0	0,5	-1			2				2	3,5
1	0,5	0,5			2				1	4
2a	-1	0,5			-2	1			0,5	-1
2b	-1	0,5			-2	1			0,5	-1
3	0,5	0,5			2	1			1	5

T3'										
Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Valoració final
1	1		1	-1			1	1	0,5	3,5
2	2	1	1				1	1	1	7
3	2	1	1	-1		1	1	1	0,5	6,5

T3										
Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Valoració final
1	1		1	-1			1	1	0,5	3,5
2	1		2	-2			1	1	-1	2
3	1		1	-1		1	1	0,5	1	4,5

T4' i T4										
Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Valoració final
1	1		2	-1			1		0,5	3,5
2	1		1	0,5			1		1	4,5
3		0,5	1	0,5		1	1		1	5

T5										
Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Valoració final
1	1	0,5	2	1			1	1	0,5	7
2	2			1			1		1	5
3		0,5		1		1	1		1	4,5

T6										
Prop.	Funcionalitat Viària	Volums de trànsit	Vianants	Aparcament	TPC	X. Ciclista	Integració Paisatgística	Activitat Comercial	Costos	Valoració final
1	0,5	0,5	2	0,5			1		0,5	5
2	0,5	0,5	2	0,5			1		0,5	5
3	0,5		1	-1			1		0,5	2

5 CONCLUSIONS

- S'identifiquen 2 trams especialment rellevants en el funcionament de la mobilitat del barri i del seu entorn; es tracta del dels T1 i T2. En aquests trams, algunes de les alternatives estudiades no poden ser viables per la seva afectació al transport públic i a la xarxa viària de l'entorn.
 - En el cas del T1, la reconversió a sentit únic en qualsevol dels sentits de circulació comporta d'una banda, un empitjorament dels nivells de servei del Riu Güell, ja amb problemes de capacitat en les rotondes en situació actual, i d'altra banda, una reducció de la velocitat comercial de les línies d'autobús i increment del temps de servei, que han d'incrementar el seu recorregut a través d'una via amb problemes de capacitat.
 - En el cas del T2, la reconversió a sentit únic comporta greus afectacions al transport públic i cap millora significativa per als vianants atès que actualment en aquest tram ja es disposa d'un espai còmode i accessible.
 - En la intersecció entre tots dos trams, al Pg. d'Olot, on el PLSV detecta problemes de seguretat viària, i cruïlla actualment amb problemes de capacitat en alguns dels ramals, es considera necessari la seva simplificació. Aquest simplificació es considera més adient no per la reconversió a sentits únics dels T1 i T2, sinó amb la supressió d'alguns dels moviments (girs a esquerra des de avinguda Sant Narcís en sentit nord cap a pg. d'Olot i Pare Coll).
- S'identifica un punt crític, que és la cruïlla de Santa Eugènia amb el carrer Ibèria. La importància d'aquest punt ve donada perquè forma part de l'itinerari natural que enllaça el barri Güell Devesa amb l'eixample (carrer Creu) i cal garantir la seguretat del creuament de vianants, tant dels que circulen per la vorera sud de Santa Eugènia, com els vianants que volen connectar el carrer Remences amb Ibèria, on actualment no hi ha cap pas de vianants. La configuració viària del carrer Ibèria (i també de la seva continuïtat a través de Bisbe Sivilla) (T6) en sentit nord facilita senyalitzar el pas de vianants per travessar el carrer de Santa Eugènia.
- S'identifica un altre tram amb un potencial de millora molt important per al funcionament del barri, que es correspon amb el T3'. En aquest cas, es considera molt pertinent la reconversió a sentit sud aquest tram de doble sentit en situació actual. Aquesta actuació permetria eliminar trànsit de pas per dins del barri que s'encaminaria per la xarxa viària principal, perimetral al barri (carrer Gironella). Alhora, aquest increment d'espai es podria destinar a la millora de l'espai dels modes més sostenibles. Així mateix, aquesta actuació permet també la reducció d'un dels carrils de circulació del carrer Oviedo (entre Av. Sant Narcís i Gironella) per a destinar-lo a l'ampliació de les voreres d'aquest tram i crear un punt d'atracció comercial en el barri.
- A partir de la intersecció amb el carrer Oviedo (trams T3, T4 i T5), no s'identifiquen valoracions crítiques de caps dels criteris d'avaluació considerats, de manera que en aquests trams la selecció de l'alternativa més adient estaria més oberta o menys condicionada que en els trams superiors.
- En el cas de les alternatives que plantegen la creació de infraestructura específica per a la bicicleta, esmentar que hi ha una vinculació entre elles, de manera que no tindria sentit escollir alternatives que no donessin continuïtat a aquest itinerari al llarg de tot l'eix de l'Av. Sant Narcís.
- Cal també esmentar, que la remodelació de l'avinguda es pot fer per trams, no essent necessari la transformació integral de tot l'eix.

En base a aquestes consideracions, s'han agrupat les alternatives en tres grans blocs, en base a uns criteris que permetin establir relacions entre aquestes.

Alternatives més conservadores

Caracteritzades per una reducció menor de l'espai per al vehicle motoritzat. En aquestes es mantenen la major part dels cordons d'aparcament. Així mateix, son alternatives generalment més econòmiques que els altres blocs. Tanmateix, l'increment d'espai destinat al vianant és menor.

Alternatives més transformadores

Caracteritzades per una reducció major de l'espai destinat per al vehicle privat. La reducció dels carrils de circulació es significativa, així com l'eliminació dels cordons d'aparcament que es realitza en tots els trams excepte en els trams 3' i 5. Així mateix, l'increment d'espai destinat al vianant es superior que en la resta de grups. No obstant, aquestes alternatives resulten més costoses en comparació amb la resta.

Alternatives amb carrils bici

Inclouen les alternatives de cada tram que proposen carril bici. En tots els trams a excepció del Tram 1, on el carril bici es situa sobre vorera, les propostes plantegen un carril bici bidireccional segregat en calçada (en el cas del tram 2 la proposta planteja un carril bici unidireccional a cada costat de la calçada). La reducció de carrils de circulació i/o cordons d'aparcament es major que en el grup 1, i la augment d'espai per als vianants es inferior al plantejat per les alternatives del grup 2. Així mateix, generalment son més econòmiques que les alternatives del grup 2.

