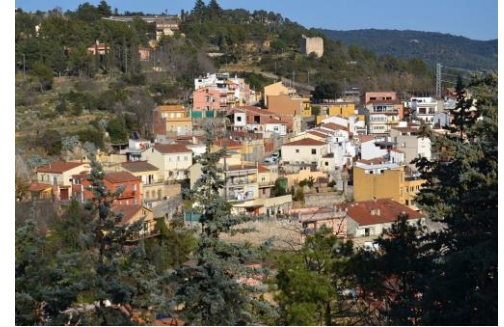




Estudi de Mobilitat de la Vall de Sant Daniel

Girona – 2018



1.- ANTECEDENTS

L'Ajuntament de Girona, en el Marc de les Actuacions del Pla de Mobilitat Urbana de la ciutat, aprovat el 15 de desembre de 2014 i dins del procés consultiu amb el veïnat del barri de la **Vall de Sant Daniel**, ha encarregat el present estudi de mobilitat amb objectiu de **regular i millorar el funcionament de les xarxes de transport dins d'aquest àmbit de la ciutat**.

L'estudi posa especial rellevància en la incidència dels desplaçaments en vehicle dels no residents a les zones de lleure i de medi natural de la Vall de Sant Daniel i el dimensionament de les zones d'estacionament derivades d'aquests desplaçaments.

Per l'estudi s'han realitzat reunions, entrevistes, i una recollida d'informació vial, concretada en aforaments, inventaris i seguiments d'ús de l'aparcament i el transport públic.

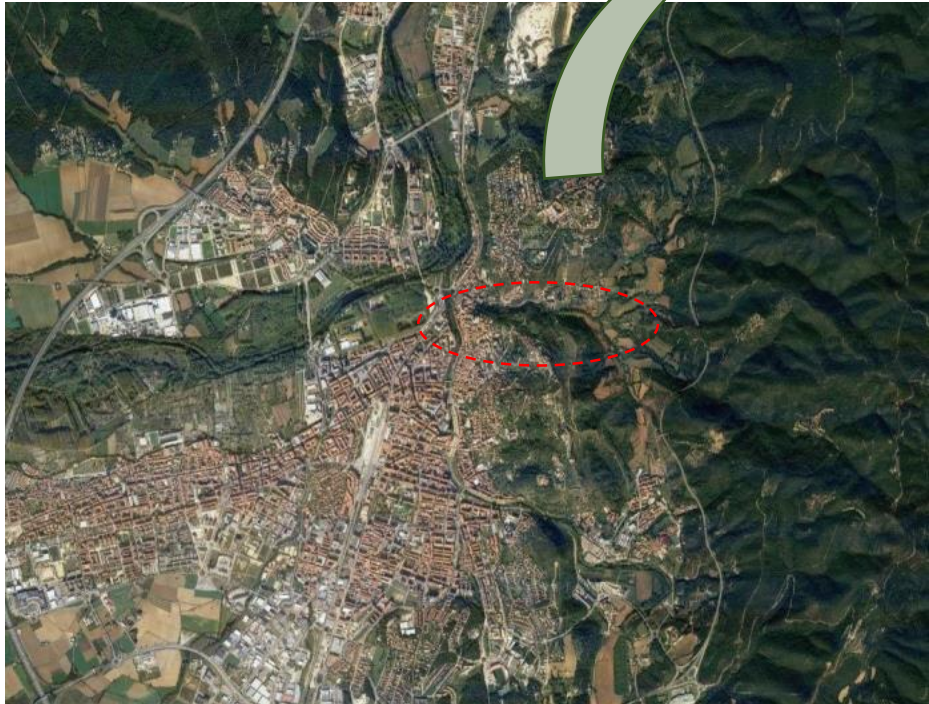
Aquesta informació ha permès efectuar una diagnosi i desenvolupar una sèrie de propostes, dirigides a millorar la mobilitat i la seguretat viària en el barri.

2.- ÀMBIT DE L'ESTUDI

La Vall de Sant Daniel es localitza en el nord-est de la ciutat de Girona. Comprèn part del Barri Vell i la Vall de Sant Daniel.

Les principals característiques de cada un d'aquests barris és que, en el primer, comprèn part de monuments i edificis històrics, i per tant, concentra gran part dels turistes.

El segon àmbit definit és un àrea més residencial, tot i que amb gran afluència de vianants i ciclistes, ja que és inici de rutes per la muntanya gironina i pel riu.



Àmbit de l'estudi: totes les vies que componen el barri de la Vall de Sant Daniel, les vies d'accés i connectivitat amb la xarxa bàsica local de la ciutat i la xarxa bàsica interurbana que dona servei als desplaçaments de no residents.

3.- FASES DE L'ESTUDI

1. Treballs previs
 - Entrevistes
 - Anàlisi de la documentació
 - Caracterització del territori
2. Inventari d'oferta de mobilitat
 - Vehicle privat (circulació i aparcament)
 - Vianants
 - Transport públic
 - Bicicleta
3. Anàlisi de demanda/ús
 - Pla d'aforaments de vianants, biciclete i vehicle privat
4. Diagnosi
 - Vehicle privat
 - Mobilitat a peu
 - Mobilitat en bicicleta
 - Seguretat viària
5. Línies estratègiques
6. Propostes

4.- TREBALLS PREVIS

4.1.- ENTREVISTES

En la primera fase de l'estudi s'ha realitzat una sèrie d'entrevistes amb els veïns i els operadors dels sistemes de mobilitat, sol·licitant dades d'ús, projectes urbanístics i dificultats en el sistema de mobilitat percebuts pels veïns.

Entrevistes

Associació veïns La Vall de Sant Daniel

Polícia municipal de Girona

Àrea de Sostenibilitat de l'Ajuntament

Àrea de Turisme i Promoció econòmica

Àrea d'Urbanisme

Àrea De Mobilitat

Empresa de transport públic (TMG)

4.- TREBALLS PREVIS

4.2.- ANÀLISI DE DOCUMENTACIÓ PRÈVIA

La informació anterior s'ha complementat amb un anàlisi de la documentació aportada per l'Ajuntament de Girona.

Documentació.

Documentació de consulta per l'estudi:

- El PMU aprovat inicialment juny 2014:
- Pla d'accessibilitat de l'Ajuntament de Girona:
- Pla general d'ordenació Urbana aprovat definitivament el 28 de febrer de 2002:
- Pla d'espais d'interès natural (PEIN), aprovat l'any 1992:
- Itineraris de Medi Natural a Girona. Informació disponible a web municipal:
- Dades dels registres de l'Ajuntament necessàries per l'estudi de l'àmbit de l'estudi (padró, vehicles que tributin per l'Impost de tracció mecànica).
- Document de participació ciutadana "Quin Sant Daniel Volem": Diagnosi i Pla d'actuacions elaborat per l'Associació de veïns de la Vall de Sant Daniel.
- Pla especial de protecció del paisatge i la vegetació característica de la Vall de Sant Daniel, aprovat 16 de juliol de 1985.
- Pla de seguretat viària.
- Projecte d'Urbanització del carrer de Sant Daniel

Accidentalitat Barri Sant Daniel els darrers 4 anys (Lloc, tipologia i motivació)

4.- TREBALLS PREVIS

4.2.1.- ANÀLISI DE DOCUMENTACIÓ PRÈVIA. Estudi de l'associació de veïns

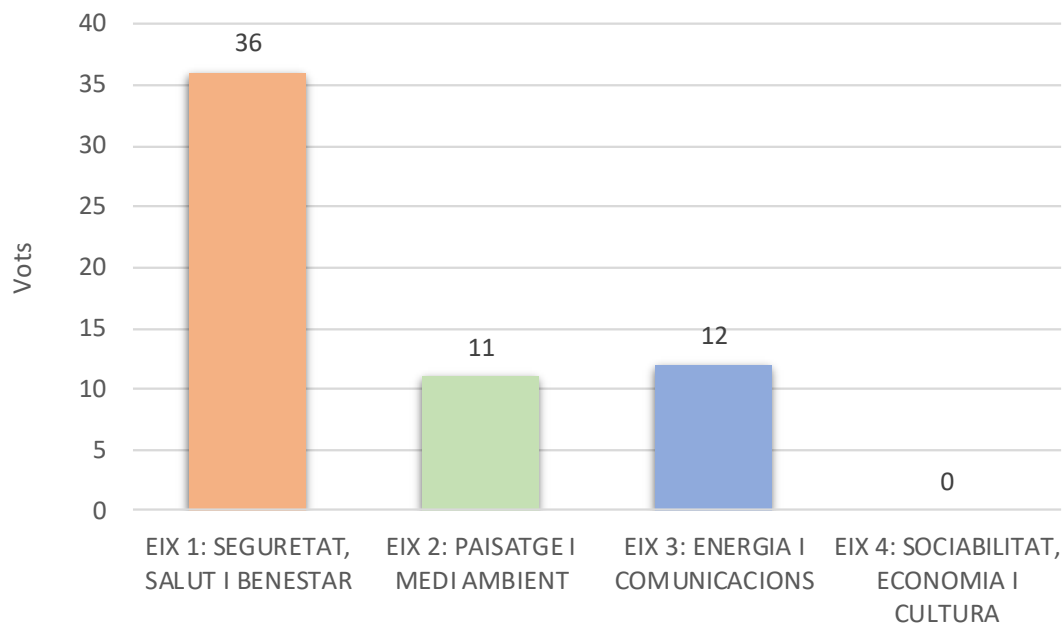
L'any 2015 es va celebrar un acte veïnal per conèixer les propostes i necessitats dels residents de la Vall de Sant Daniel. A partir d'un anàlisi DAFO es van valorar quatre eixos diferents. D'aquesta informació s'ha extret la relativa a les condicions de mobilitat del barri.

EIX 1: SEGURETAT, SALUT I BENESTAR

EIX 2: PAISATGE I MEDI AMBIENT

EIX 3: ENERGIA I COMUNICACIONS

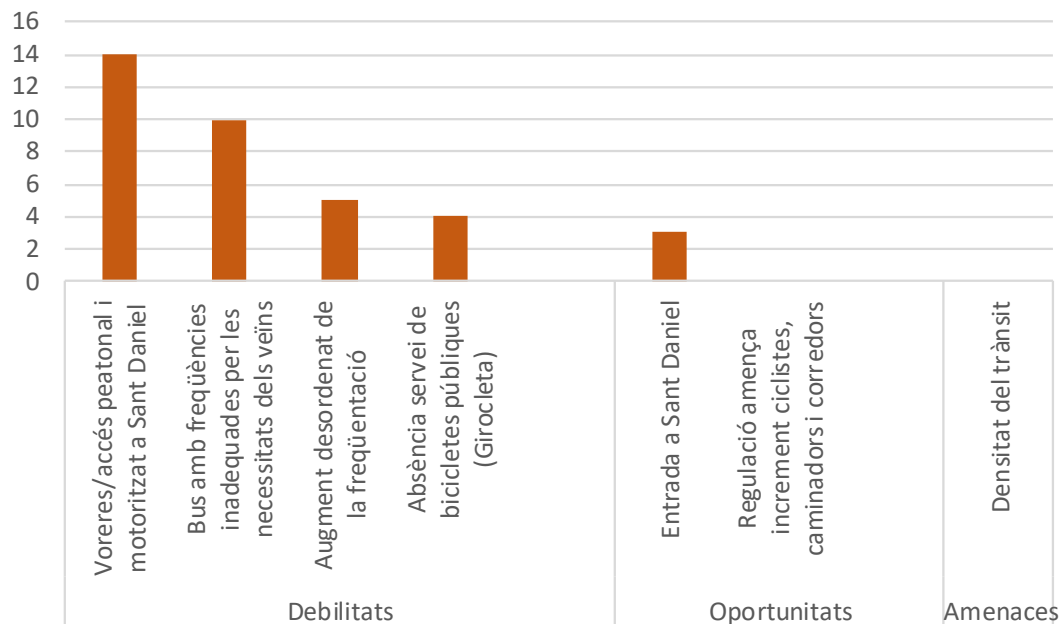
EIX 4: SOCIABILITAT, ECONOMIA I CULTURA



4.- TREBALLS PREVIS

4.2.2.- ANÀlisi DE DOCUMENTACIÓ PRÈVIA. Estudi de l'associació de veïns

EIX 1: SEGURETAT, SALUT I BENESTAR

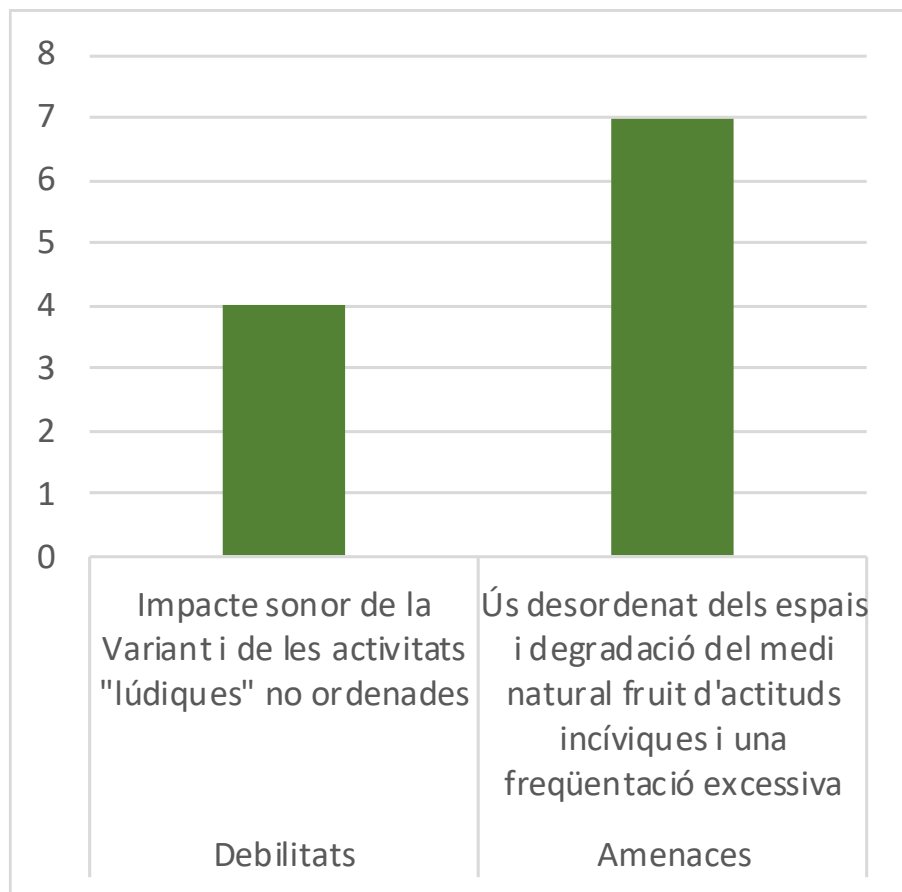


Sobre el primer Eix, les debilitats que s'han expressat han estat, en primer lloc, **les voreres i l'accés per a vianants** a la Vall de Sant Daniel. En segon lloc, s'ha observat que **el transport públic no dóna la freqüència que els veïns necessiten** per realitzar els seus desplaçaments.

4.- TREBALLS PREVIS

4.2.3.- ANÀlisi DE DOCUMENTACIÓ PRÈVIA. Estudi de l'associació de veïns

EIX 2: PAISATGE I MEDI AMBIENT

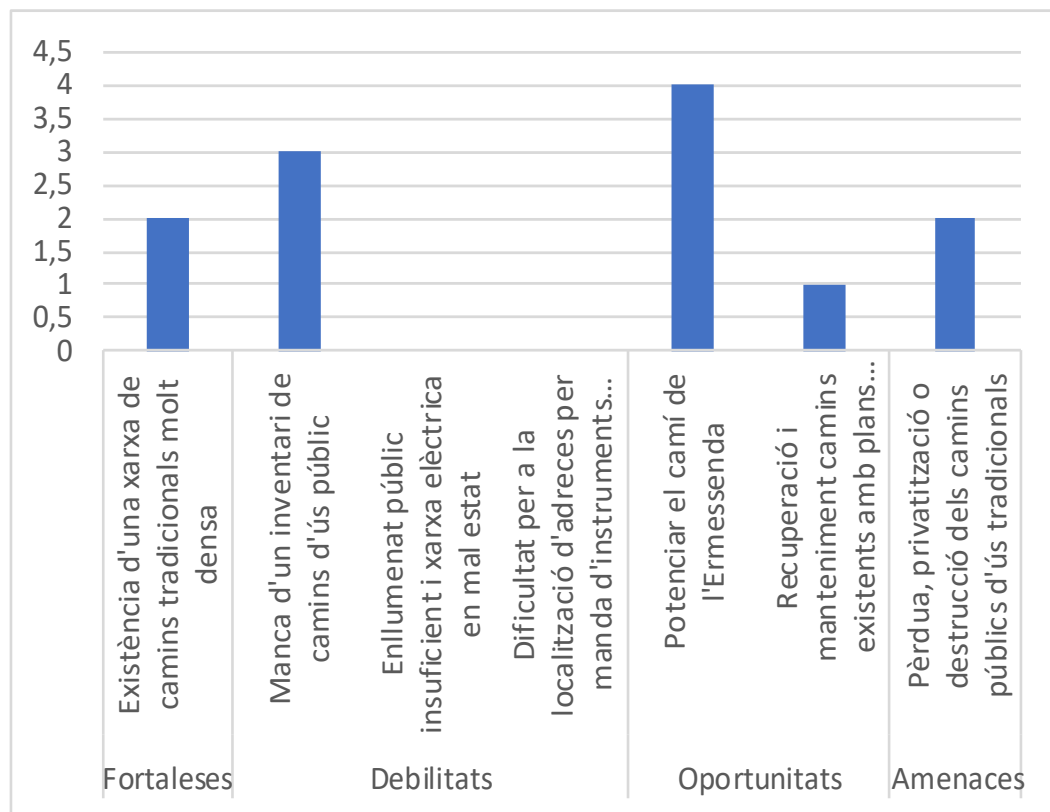


Sobre l'eix de Paisatge i Medi Ambient, el que ha quedat relaxat després del DAFO, és la preocupació per l'ús desordenat i la degradació dels espais naturals, a causa d'activitats i **freqüència massiva**. Aquestes activitats fan un impacte en el **nivell sonor** de l'entorn, fet que també preocupa als veïns del barri.

4.- TREBALLS PREVIS

4.2.4.- ANÀlisi DE DOCUMENTACIÓ PRÈVIA. Estudi de l'associació de veïns

EIX 3: ENERGIA I COMUNICACIONS



L'eix dedicat a l'energia i comunicacions, destaca l'oportunitat existent de **potenciar el camí de l'Ermessenda**, com a una via alternativa d'accés a Sant Daniel i a les diverses rutes que deriven d'aquests. Tot i l'existència de diversos camins, aquests no es troben inventariats i ni publicats per al **coneixement dels visitants** i residents, amb el què totes les activitats es realitzen sempre per els mateixos camins.

4.- TREBALLS PREVIS

4.2.5.- ANÀLISI DE DOCUMENTACIÓ PRÈVIA. Estudi de l'associació de veïns

1.6. Quadre resum de les actuacions

Línia estratègica	Codi actuació	Actuació	Prioritat	Calendari	Núm.
LE_01. EDUCACIÓ	LE_01-AC_01	Promoure activitats de sensibilització de cara a entorn natural de Sant Daniel	MITJA	2018-	01
	LE_01-AC_02	Promoure els bons hàbits per les activitats esportives, lúdiques i recreatives	MITJA	2017-	02
LE_02. PROVEÏMENT LOCAL	LE_02-AC_01	Producció i consum d'aliments ecològics de proximitat	BAIXA	2018-	03
	LE_02-AC_02	Activar i treure profit de la gestió forestal	BAIXA	2018-	04
LE_03. MOBILITAT	LE_03-AC_01	Redacció d'un projecte integral d'espai públic i viari de Sant Daniel	ALTA	2017-2019	05
	LE_03-AC_02	Elaboració d'un estudi de mobilitat de Sant Daniel	ALTA	2017-2018	06
	LE_03-AC_03	Informar sobre les normes de convivència i civisme a les vies públiques	MITJA	2018-	07
	LE_03-AC_04	Fer més accessible el Camí d'Ermessenda	MITJA	2018-2020	08
LE_04. USOS RECREATIUS	LE_04-AC_01	Recuperar la Font del Ferro	ALTA	2017-2019	09
	LE_04-AC_02	Descongestionar i ordenar aparcaments en el medi rural	ALTA	2017-2020	10
	LE_04-AC_03	Recuperar camins rurals d'ús públic	BAIXA	2019-	11
LE_05. SERVEIS	LE_05-AC_01	Elaborar un protocol per la millora dels serveis de Sant Daniel	ALTA	2017-2018	12
	LE_05-AC_02	Millorar la seguretat de Sant Daniel en casos d'emergència	MITJA	2018-2020	13
LE_06. CONVIVÈNCIA	LE_06-AC_01	Activar els espais cívics de les antigues escoles	MITJA	2018-	14
	LE_06-AC_02	Potenciar la relació amb el monestir de Sant Daniel	MITJA	2018-	15
	LE_06-AC_03	Revisar la toponímia de Sant Daniel	MITJA	2017-2019	16

A partir de la diagnosi i la participació amb els veïns, les actuacions prioritàries a realitzar sorgeixen de la línia estratègia *Mobilitat i Usos Recreatius*.

Com a principal actuació és la realització d'un estudi de mobilitat a Sant Daniel, objecte del present document en el què s'establiran un seguit de propostes per tal de resoldre les problemàtiques detectades en l'àmbit d'estudi.

En segon lloc, **fer accessible el Camí d'Ermessenda**, on s'avaluarà en el present estudi la manera per tal que aquest espai sigui transitable per a tots els usuaris que arribin a Sant Daniel.

Una altra de les actuacions prioritàries és la descongestió i **ordenar els espais d'estacionament** en un espai de lleure i veïnal com Sant Daniel.

4.3.1.- CARACTERITZACIÓ DEL TERRITORI. POBLACIÓ

Grup edat	Dones	%	Homes	%	TOTAL	% TOTAL
0 a 14	43	8,6	38	7,6	81	36,2
15 a 64	161	32,3	165	33,1	326	65,3
65 i més	51	10,2	41	8,2	92	18,4
TOTAL	255	51,1	244	48,9	499	100

Destaca en la comparació de les mitjanes d'edats entre la Vall de Sant Daniel respecte a la mitjana del conjunt de Girona que els grups de 0 a 64 anys estan per sota de Girona, però les edats de més de 65 anys són superiors en el cas de la Vall de Sant Daniel en 4,3 punts per sobre.

12

4.- TREBALLS PREVIS

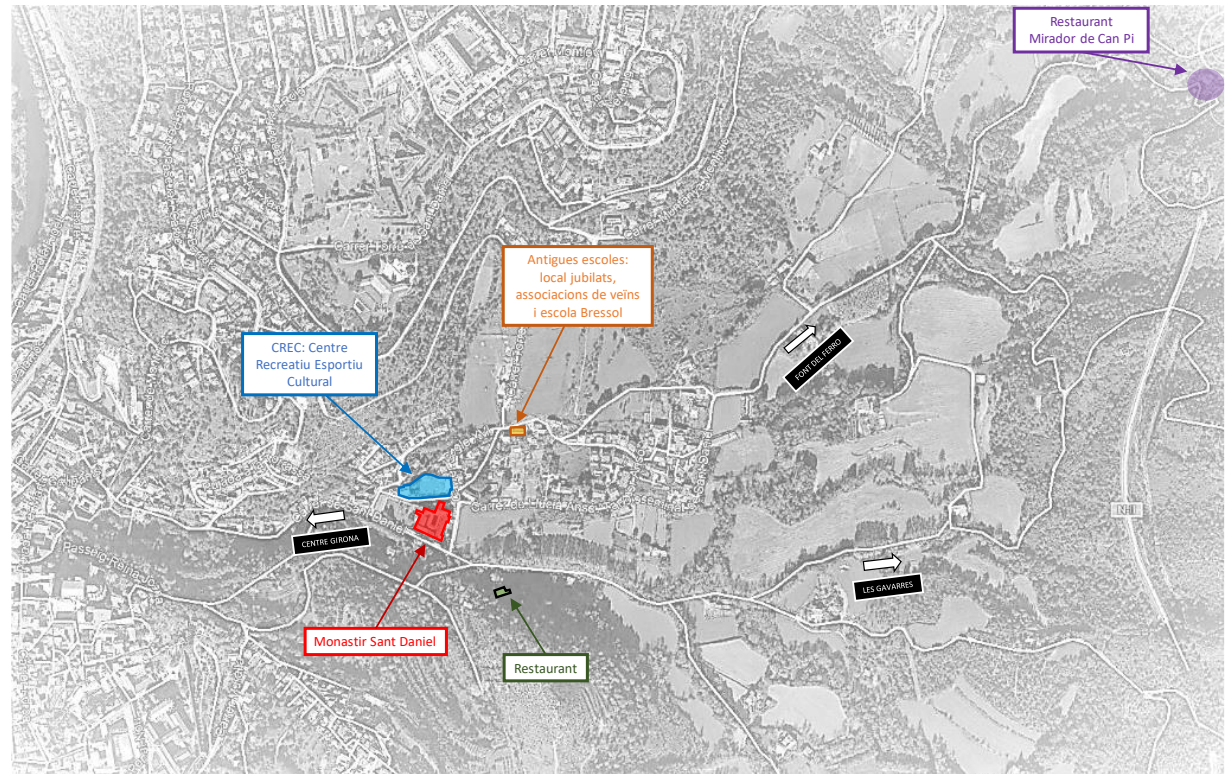
4.3.2.- CARACTERITZACIÓ DEL TERRITORI. POLS GENERADORS DE DESPLAÇAMENTS

La Vall de Sant Daniel disposa d'alguns pols d'atracció, com el Monestir i el restaurant, però amb potència reduïda, ja que suposa menys de 500 persones diàries.

En el cas del Monestir, la major part dels desplaçaments es realitzen a peu.

El viari de pas és utilitzat per usuaris que es dirigeixen la activitats d'oci i natura, com la Font del Ferro i l'Espai Natural Les Gavarres.

Aquesta mobilitat es produeix sobretot en dissabtes i diumenges.



4.- TREBALLS PREVIS

4.3.3.- CARACTERITZACIÓ DEL TERRITORI. PARC DE VEHICLES

Parc de vehicles a Sant Daniel

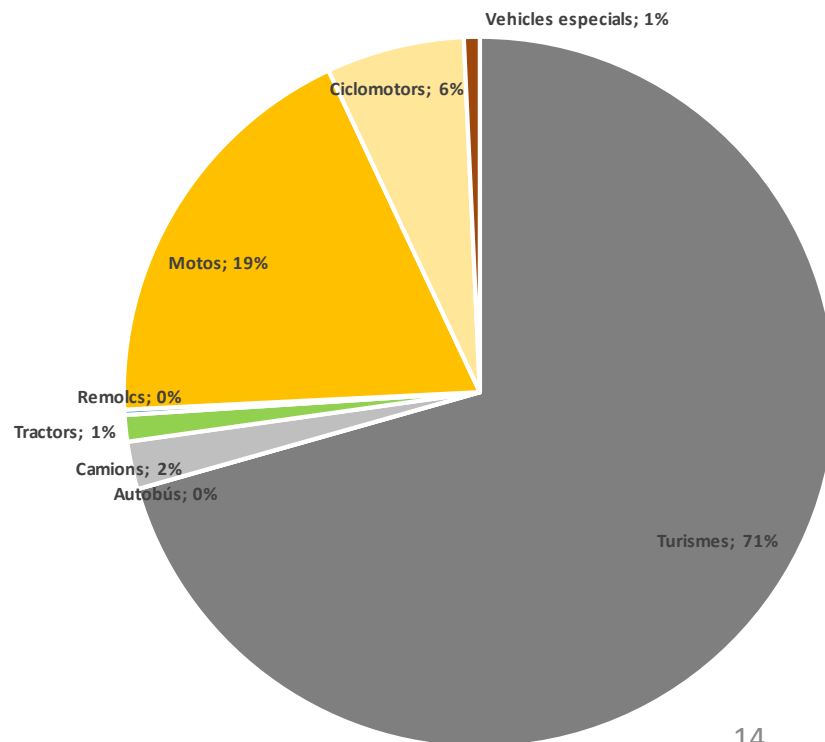
Estadística de vehicles per tipus (2018)	Sector Sant Daniel	%
Turismes	293	71%
Autobús	0	0%
Camions	9	2%
Tractors	5	1%
Remolcs	1	0%
Motos	78	19%
Ciclomotors	26	6%
Vehicles especials	3	1%
Totals	415	100%

Font: Ajuntament de Girona. Impost de vehicles de Tracció Mecànica: Nombre de vehicles que han tributat l'any de referència

Considerant tota la tipologia de vehicles, la motorització de vehicles, la motorització resultant és de 831 vehicles /1.000 hab., superior a un vehicle potencial per conductor.

Com conseqüència de la seva localització, la taxa de motorització és alta.

L'índex de motorització és de 587 turismes /1.000 hab., per tant, és elevat, ja que més de la meitat de la població té un vehicle per fer els seus desplaçaments.



5.- OFERTA DE MOBILITAT

5.1.- ACCESSIBILITAT DES DE L'EXTERIOR

Des de la ciutat de Girona la ruta d'accés és pràcticament única. Es disposa d'una ruta alternativa poc coneguda i poc utilitzada. És possible accedir també des del barri de Montjuïc.

Rutes des de Girona a Sant Daniel



Itinerari actual:

- Des de Pl. Vicens Vives a les Gavarres:

Pl. Vicens Vives – Pont Pedret – c/ Bellaire – c/ Riu Galligants – c/ Sta. Llúcia – c/ St. Daniel – Camí dels Àngels - Les Gavarres.

- Des de l Vicens Vives a Font del Ferro:

Pl. Vicens Vives – Pont Pedret – c/ Bellaire – c/ Riu Galligants – c/ Sta. Llucià – c/ St. Daniel – c/ T. Ansó – Camí St. Miquel – **Font del Ferro**

Itinerari alternatiu:

- Des de Pl. Catalunya a les Gavarres:

Pl. Catalunya – Pjda. de les Pedreres – Pg. Fora de Muralla – Pg. General Peralta – c/ Muralla – c/ St. Cristòfol – Camí terra fins Camí Àngels – **Les Gavarres**.

- Des de Pl. Catalunya a la Font del Ferro:

Pl. Catalunya – Pjda. de les Pedreres – Pg. Fora de Muralla – Pg. General Peralta – c/ Muralla – c/ St. Cristòfol – Camí terra fins Camí Àngels – c/ St. Daniel – c/ Tambor Ansó – Camí St. Miquel – **Font del Ferro**.

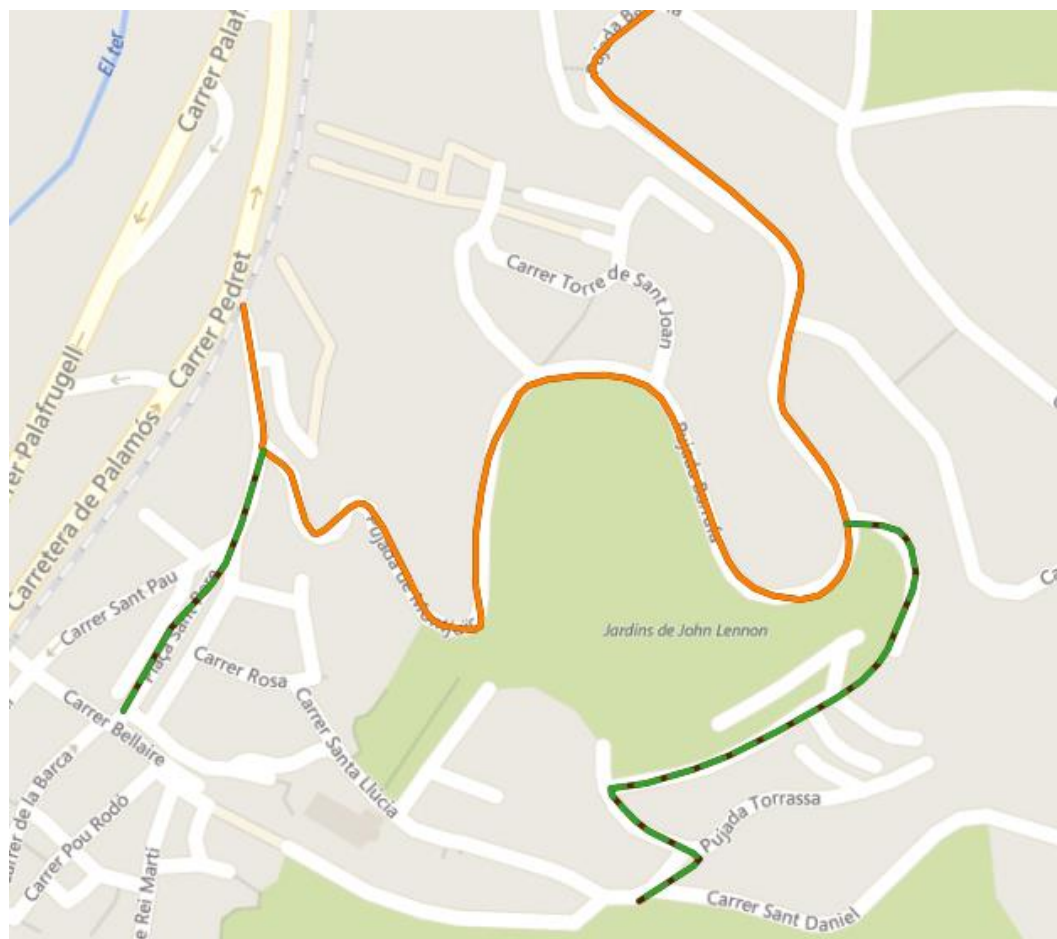
L'aparcament proper és l'estacionament de la universitat, amb capacitat per a 120 vehicles. Actualment hi ha un conveni amb la Universitat de Girona per l'ús de l'espai, però arribant a un acord amb aquests, es podria destinar els caps de setmana, festius i vacances no lectives als usuaris de l'Espai Natural de les Gavarres i visitants de la Vall de Sant Daniel.

5.- OFERTA DE MOBILITAT

5.1.- ACCESSIBILITAT DES DE L'EXTERIOR

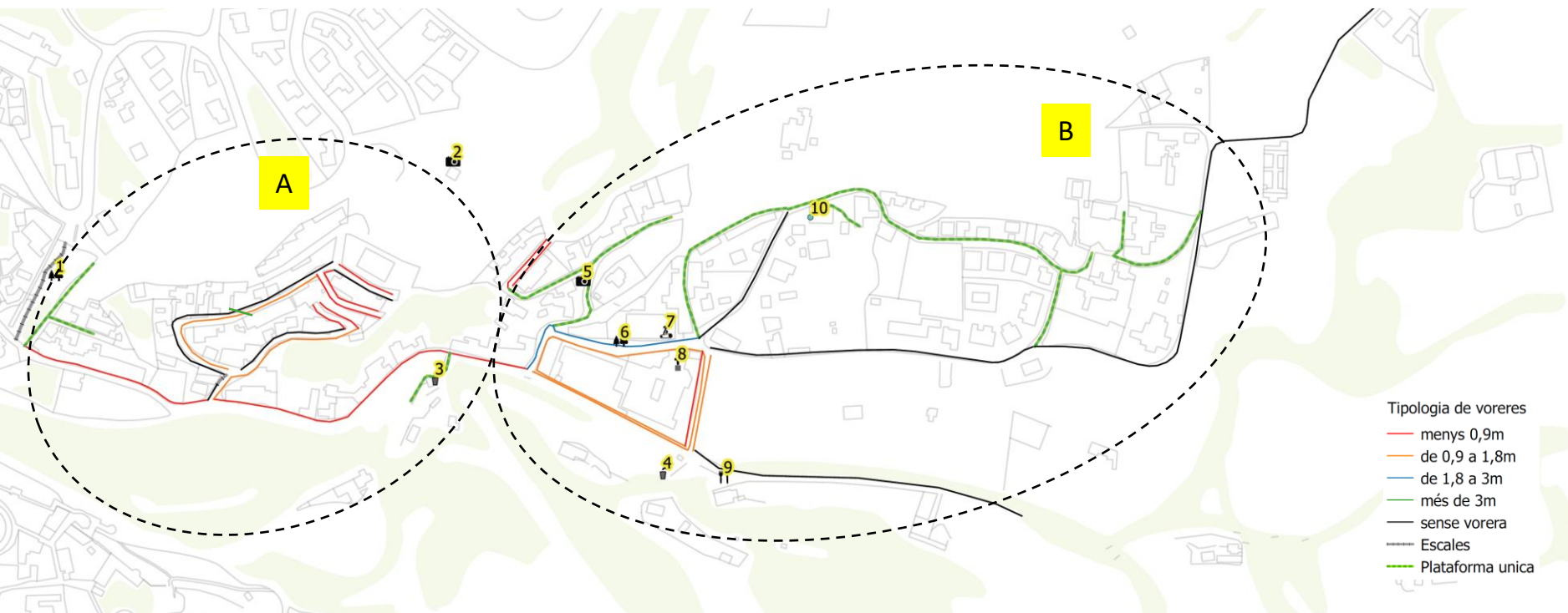
S'utilitza eventualment un itinerari des del barri de Montjuïc a través del carrer Ignasi Iglesias i la Pujada a la Torrassa i el viari de Sant Daniel per accedir a la ciutat de Girona.

Rutes des de Girona a Sant Daniel



5.- OFERTA DE MOBILITAT

5.2.- XARXA INTERNA. INVENTARI DE CARACTERÍSTIQUES



Es poden observar dos espais diferenciats dins de l'àmbit d'estudi:

A: Pujada de la Torrassa, ús residencial amb carrers sinuosos, sense sortida i forts pendents. La seva arquitectura és de cases unifamiliars que recorden a una urbanització de baixa densitat.

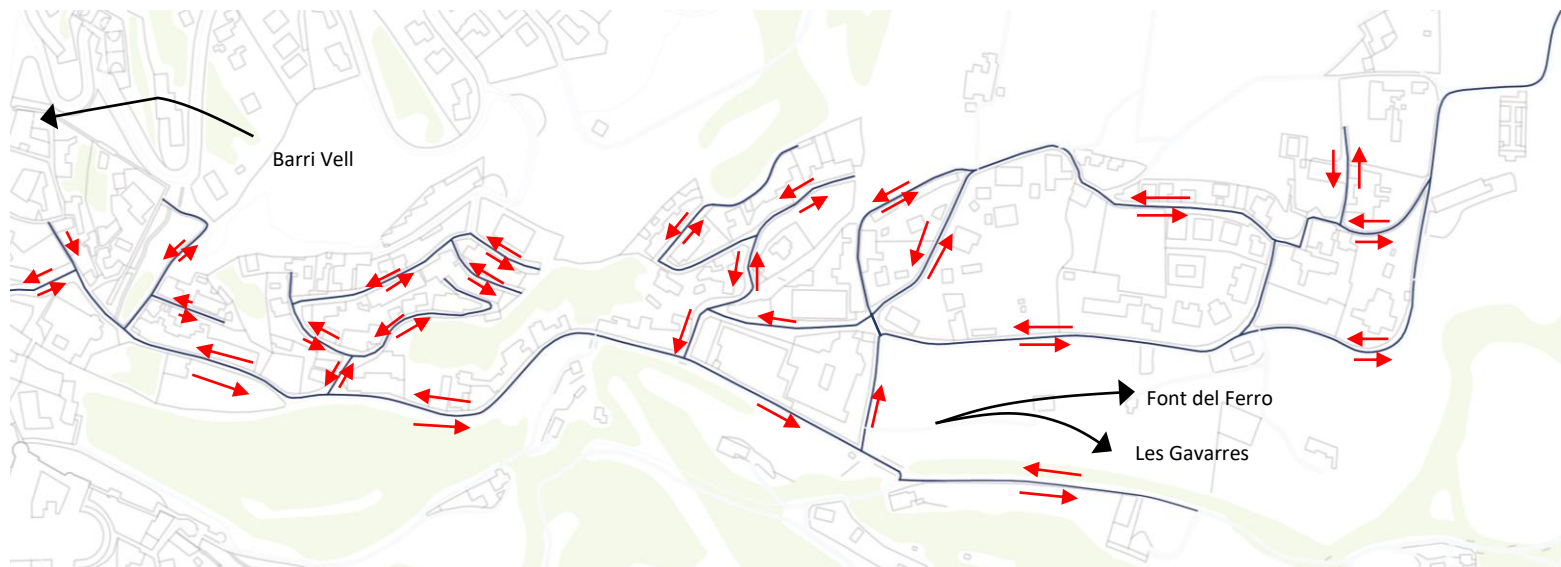
B: La Vall de Sant Daniel que tot i ser una zona molt residencial, dins del seu àmbit es localitzen diferents punts d'interès turístic i miradors. És l'últim tram urbà abans d'arribar a l'Espai Natural Protegit de Les Gavarres.

- | |
|-----------------------------------|
| 1 Parc |
| 2 Torre Suchet |
| 3 Font del Bisbe |
| 4 Font d'En Pericot |
| 5 Mirador |
| 6 Parc infantil |
| 7 Poliesportiu |
| 8 Monestir Sant Daniel |
| 9 Restaurant |
| 10 Associació Naturalistes Girona |

5.- OFERTA DE MOBILITAT

5.3.1.- XARXA VIÀRIA. SENTITS DE CIRCULACIÓ

Sentits de circulació



La **xarxa viària** s'estructura a partir de l'eix Sant Daniel. Aquesta via és de doble sentit de circulació a excepció d'un tram (c. de les Monges). La secció que té aquesta via és d'un únic carril per sentit.

El viari local també és en general de doble sentit, amb algunes amplades inferiors als 7m.

Està ordenat com a Zona 30, on la prioritat és dels vianants respecte als altres modes de transport.

Hi ha aparcaments en alguns trams estratègics del carrer Sant Daniel que obliguen als vehicles, que circulen en els dos sentits de la marxa, a compartir un únic carril. Això obliga a reduir la velocitat dels vehicles i és una bona estratègia per millorar la seguretat viària.



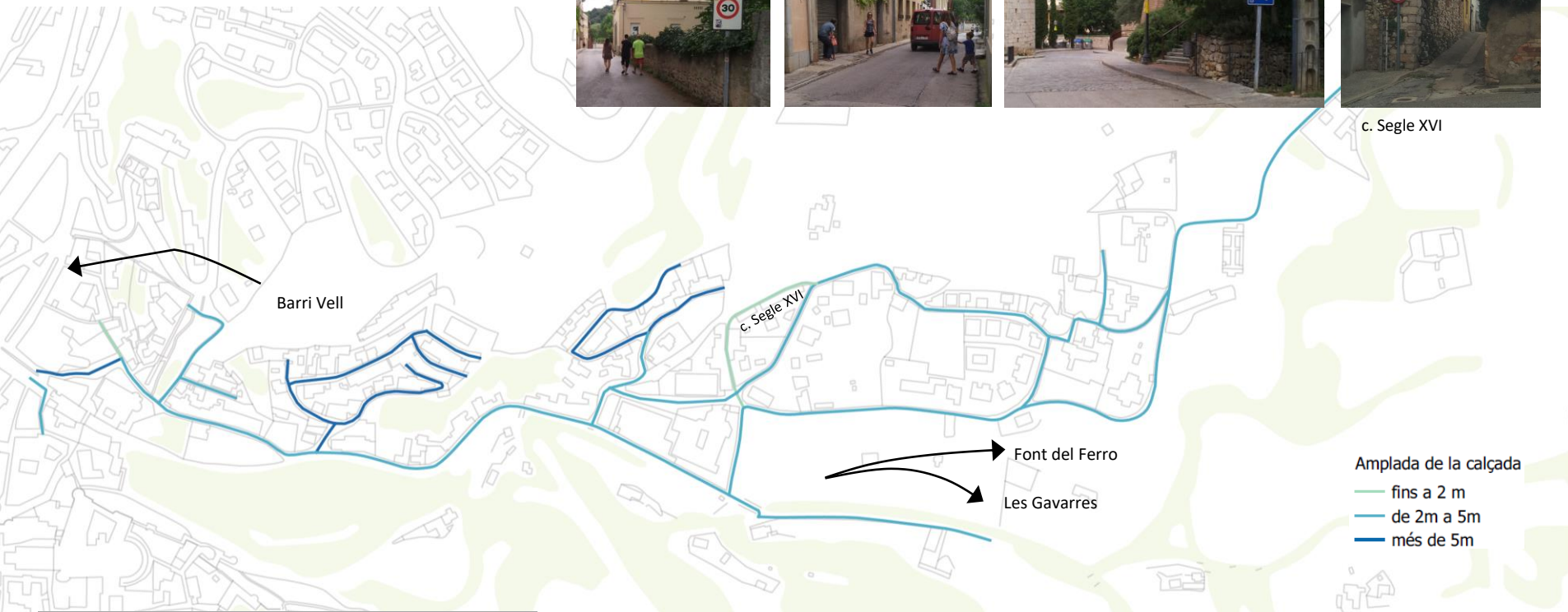
5.- OFERTA DE MOBILITAT

5.3.2.- XARXA VIÀRIA. AMPLADES DE CALÇADA

Amplada de la calçada



c. Segle XVI



Amplada de la calçada

- fins a 2 m
- de 2m a 5m
- més de 5m

Amplada de calçada	Total (m)	% Respecte el total
Menys de 2m	207,52	5,2%
De 2m a 5m	3.341,61	84,2%
Més de 5m	421,76	19,2%
Total	3.970,89	

S'ha realitzat un inventari d'amplada de les calçades que transcorren per l'àmbit d'estudi. La gran majoria tenen una amplada de més de 5m, amb el que tot i ser estret, poden passar dos vehicles a una velocitat moderada. Altres carrers tenen una amplada entre 2 i 5m, algunes d'elles doble sentit, el que complica la circulació si es troben dos vehicles en sentit contrari. Només un carrer s'ha observat que té una amplada molt reduïda, i tot i així es permet la circulació de vehicles, tot indicant que aquest no han de superar 1,7m d'amplada (carrer Segle XVI).

5.- OFERTA DE MOBILITAT

5.4.- XARXA INTERNA. VORERES

Tipologia de les voreres



El **Codi d'Accessibilitat**, per tal que les voreres siguin accessibles i assegurar el bon pas dels vianants, recomana una amplada útil (lliure d'obstacles) de mínim 1,8m.

En aquest cas, l'inventari de voreres realitzat, mostra que un 10,2% de les voreres compleix aquestes condicions, tot i que hi ha un 26% que són plataformes úniques, algunes lliures de circulació. Per tant, hi ha un 36,2% de voreres i espais per a vianants que són viables per anar a peu.

Hi ha algun petit tram que la vorera és inferior a 1m i per la calçada hi ha pintat un itinerari per a vianants, però sense cap tipus de segregació respecte el trànsit rodat.

És l'inici de diferents rutes de senderisme i per ciclistes que es desplacen pel carrer Sant Daniel, on es localitza l'Espai Natural Protegit Les Gavarres i la Font del Ferro, i per l'altre part, la continuació amb la ciutat i el barri Vell, ple de monuments i espais turístics.

La distància des de l'aparcament del Passeig de la Devesa fins a la Font del Ferro és de 2,3km, el que equival a 30 minuts a peu.

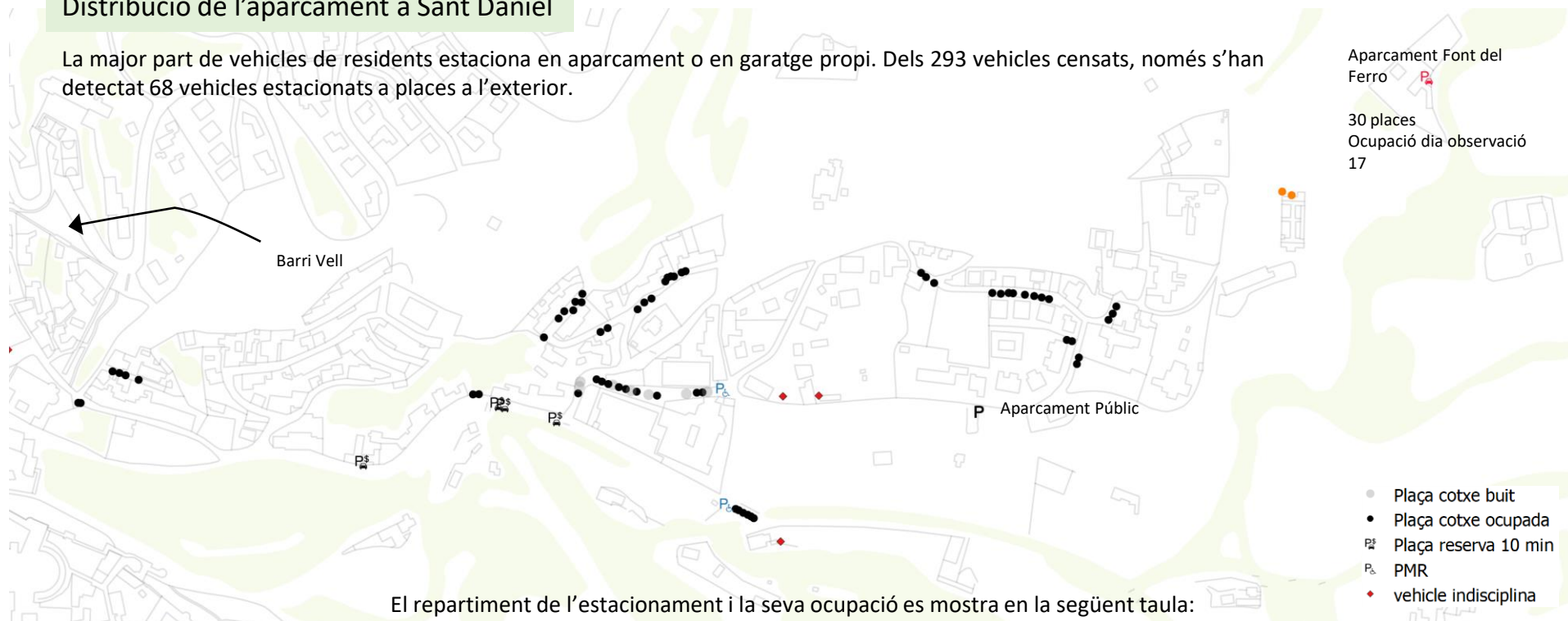
Tipologia de voreres	Total (m)	% Respecte el total
Menys de 0,9m	893,49	20,6%
De 0,9m a 1,8m	938,6	21,7%
De 1,8m a 3m	440,68	10,2%
Plataforma única	1.126,20	26,0%
Carretera sense vorera/camí	930,17	21,5%
Total	4.329,14	

5.- OFERTA DE MOBILITAT

5.5.- APARCAMENT

Distribució de l'aparcament a Sant Daniel

La major part de vehicles de residents estaciona en aparcament o en garatge propi. Dels 293 vehicles censats, només s'han detectat 68 vehicles estacionats a places a l'exterior.



El repartiment de l'estacionament i la seva ocupació es mostra en la següent taula:

Tipologia d'estacionament	Total	Ocupades	Lliures
PMR	2	0%	100%
Places de cotxes	68	89,7%	10,30%
Reserves cementiri	2	0%	100%
Places reserva 10 minuts màxim	4	0%	100%
Vehicles autoritzats	7	100%	0%
Vehicles estacionats indisciplina	4		

5.- OFERTA DE MOBILITAT

5.6.1.- OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC

Hi ha dues línies que passen per el barri de Sant Daniel:

- La L1 des de la parada Montjuïc, fins la parada Avellaneda, al sud de Girona, amb una freqüència de pas que varia segons l'hora i el dia de la setmana (des de 15 minuts fins a 1h hora).
- La L11, amb itinerari des de CAP Güell fins a Sant Daniel. A demanda hi ha algunes de les parades, com la del Cementiri. Són microbusos amb una capacitat per a 22 persones. L'ocupació és baixa, ja que pel període entre el 01/10/2018 i el 14/11/2018 van haver un total de 85 passatgers, amb una freqüència de 7 passos al dia (la mitjana és de 0,4 persones per expedició).

Aquesta baixa freqüència de pas fa que els veïns de la zona no siguin usuaris d'aquest servei, amb el que es proposa revisar i actualitzar els horaris per a que coincideixi amb els horaris laborals dels veïns. També es proposa que el recorregut de la L1 arribi fins a la parada de Correus, per tal de tenir més centralitat territorial i altres connexions amb altres línies de transport urbà.

L1

	SORTIDA AVELLANEDA (iv de la L-2)	MIGDIA	RAMON FOLCH JUTJAS	MONTJUIC	RAMON FOLCH JUTJAS	PG GENERAL MENDOZA - MERCAT	RESIDÈNCIA DE PALAU	ARRIBADA AVELLANEDA (continua L-2)
Primera sortida	06:50	07:00	07:10	06:45	06:50	07:00	—	07:15
	Freqüències de pas cada 15 min.						07:25 09:25 12:25 15:25 19:25	cada 15 min.
Última arribada	21:50	22:00	22:10	22:00	21:50	21:45	—	22:00

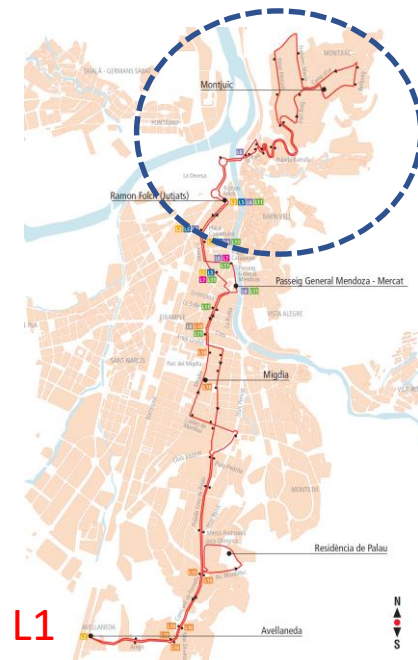
Feiners (dill.-div. (hivern))

	SORTIDA AVELLANEDA (iv de la L-2)	MIGDIA	RAMON FOLCH JUTJAS	MONTJUIC	RAMON FOLCH JUTJAS	PG GENERAL MENDOZA - MERCAT	RESIDÈNCIA DE PALAU	ARRIBADA AVELLANEDA (continua L-2)
Primera sortida	07:05	07:15	07:25	07:15	07:20	07:30	—	07:45
	Freqüències de pas cada 30 min.						07:35 09:35 12:35 15:35 19:35	cada 30 min.
Última arribada	21:35	21:45	21:55	22:00	21:50	21:30	—	21:45

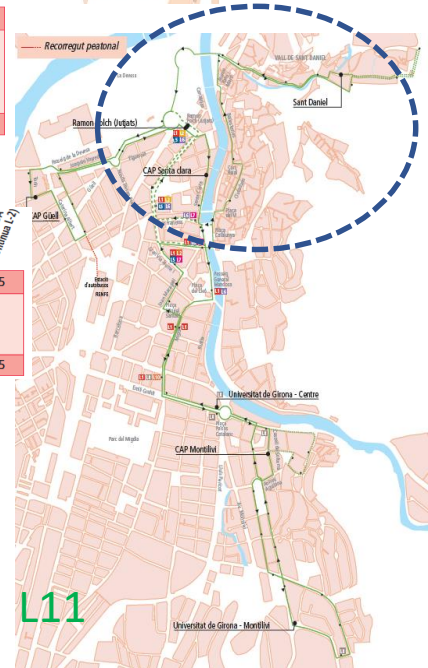
Dissabtes (tot l'any). Dill. – Div (estiu: 1 Agost a 31 Agost)

	SORTIDA AVELLANEDA (iv de la L-2)	MIGDIA	RAMON FOLCH JUTJAS	MONTJUIC	RAMON FOLCH JUTJAS	PG GENERAL MENDOZA - MERCAT	RESIDÈNCIA DE PALAU	ARRIBADA AVELLANEDA (continua L-2)
Primera sortida	10:35	10:45	10:55	09:15	09:20	09:30	—	09:45
	Freqüències de pas cada hora						13:35 16:35 19:35	cada hora
Última arribada	20:35	20:45	20:55	21:15	21:20	21:30	—	21:45

Diumenges i festius



L1

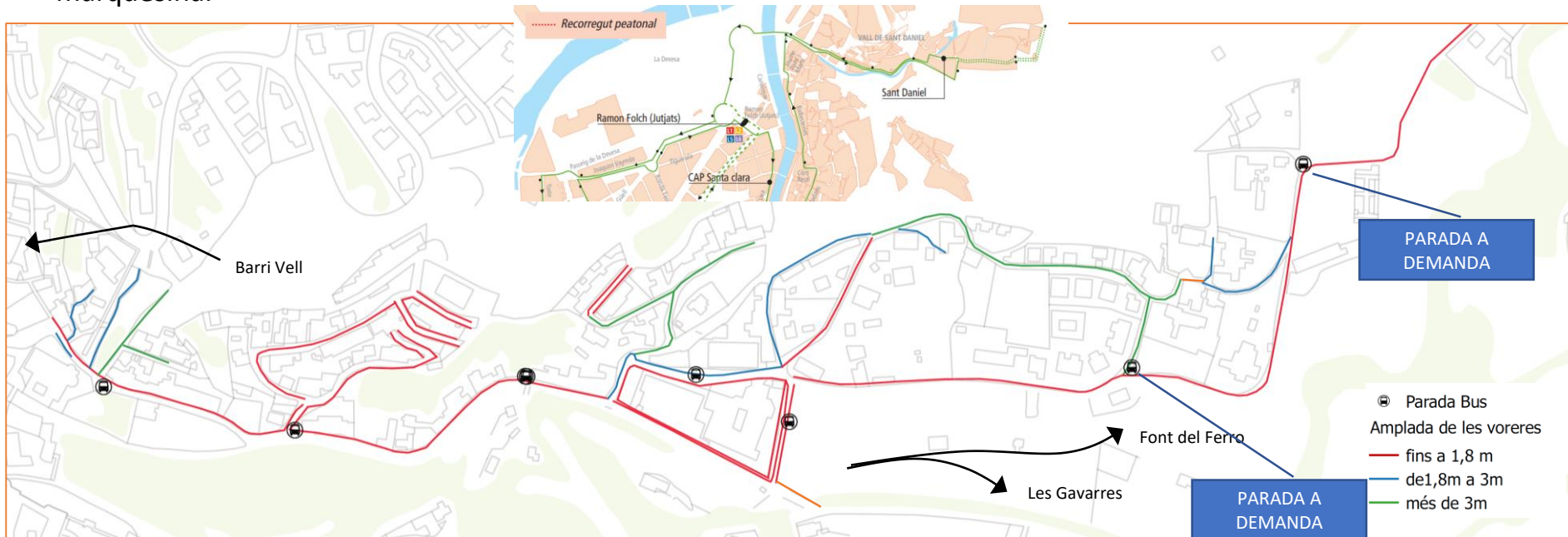


L11

5.- OFERTA DE MOBILITAT

5.6.2.- OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC

La línia de bus 11 té recorregut fins a la Vall de Sant Daniel, des del centre de Girona. Circula tots els dies, excepte els diumenges i festius. Hi ha cinc parades fixes i dues a demanda. Es troben senyalitzades amb un pal informatiu i sense marquesina.



FEINERS DE DILLUNS A DIVENDRES (HIVERN)

	SORTIDA - JOAN PONS CAP GIBELL	RAMON FOLCH JUTJATS	CAP SANTA CLARA	LA SALLE	GRUP GIRONA PER GIRONA	CAP MONTLLIVÍ	USC - MONTLLIVÍ	JOAN MANGALL COL·LEGI VERD	SANT FRANCESC JUTJATS	PLAÇA DEL VI BALLESTERIES	SANT DANIEL	LA DEUSA	ARRIBADA - JOAN PONS CAP GIBELL
Primera sortida	07:30	07:20 ²	07:22	07:10	-	07:15	07:35 ¹	07:43	07:45	08:00	-	07:25	07:30
Excpte	09:45				09:59					08:05*			Excpte
Freqüències de pas	10:45				12:59					09:40*			10:45
	12:15								11:15	12:10*			12:15
	14:15								13:45	14:10*			14:15
	15:45								15:40*	15:40*			15:45
	17:15								17:10*	17:10*			17:15
	19:45								19:40*	19:40*			19:45
Freqüències de pas					13:29					14:10*			
					16:59					15:40*			
					19:59					21:10*			
Última arribada	21:00	21:05	21:07	21:10	-	21:15	21:35	21:43	21:45	21:30	-	21:55	22:00

¹ Hi ha una primera sortida de l'UDG Montlliví a les 07:15 en direcció Barri Vell.

² Sortides de Ramon Folch (Jutjats) en direcció CAP Montlliví,

que circulen per Grup Girona per Girona: (cada 15 min.) de 9:50 a 12:50 i de 16:50 a 19:50 (també a les 13:20 i 13:50).

* A DEMANDA DEL MONESTIR AL CEMENTIRI

DISSABTES TOT L'ANY / FEINERS DE DILLUNS A DIVENDRES (ESTIU: 1 AGOST - 31 AGOST)

	SORTIDA - JOAN PONS CAP GIBELL	RAMON FOLCH JUTJATS	PL. POMPEU FABRA	LA SALLE	GRUP GIRONA PER GIRONA	CAP MONTLLIVÍ	USC - MONTLLIVÍ	JOAN MANGALL COL·LEGI VERD	AL SANT FRANCESC	SANT DANIEL	LA DEUSA	ARRIBADA - JOAN PONS CAP GIBELL
Primera sortida	07:30	07:35 ¹	07:37 ²	07:10	-	07:15	07:35	07:43	07:45 ²	-	07:25	07:30
Freqüències de pas					10:14					08:25*		Freqüències de pas
					12:15					09:55*		cada 30 min.
					12:44					12:25*		
										14:25*		
										14:25		
										17:25*		
										19:25*		
										21:25*		
										21:25*		
Última arribada	20:30	20:35	20:37	20:40	-	20:45	21:05	21:13	21:15	-	21:25	21:30

¹ Sortides de Ramon Folch (Jutjats) en direcció CAP Montlliví,

que circulen per Grup Girona per Girona: (cada 30 min.) de 10:05 a 12:35 i (cada 60 min.) de 17:35 a 19:35 (a l'agost cada 30 min.).

² En horari de laborables d'agost, es substitueix pl. Pompeu Fabra per CAP Santa Clara i av. Sant Daniel per pl. del Vi.

Diumenges i festius: no circula



5.- OFERTA DE MOBILITAT

5.7.1.- BICICLETA

Localització de les places d'estacionament en l'espai públic (U-invertides)



A l'àmbit d'estudi hi ha disponibles dues U-invertides amb capacitat per estacionar 4 bicicletes. Aquestes instal·lacions, però, es troben en un estat en el què no es poden utilitzar per les seves condicions.

La major part dels veïns guarden les seves bicicletes en garatges o en els propis habitatges. Els visitants utilitzen la bicicleta per fer els seus desplaçaments i rutes d'oci.

6.- DEMANDA. UTILITZACIÓ DE LES XARXES

6.1.- PLA D'AFORAMENTS

S'han realitzat **aforaments manuals de vehicles, vianants i bicicletes** en 9 seccions durant tres dies (dissabte 29 setembre, diumenge 30 setembre i dimarts 2 octubre) i en els horaris següents: de 9 a 13h i de 14 a 17h. En total, 9 aforaments. D'aquesta manera, s'han copsat les diferències en el nombre de desplaçaments entre dia festiu, diumenge i dia laborable.

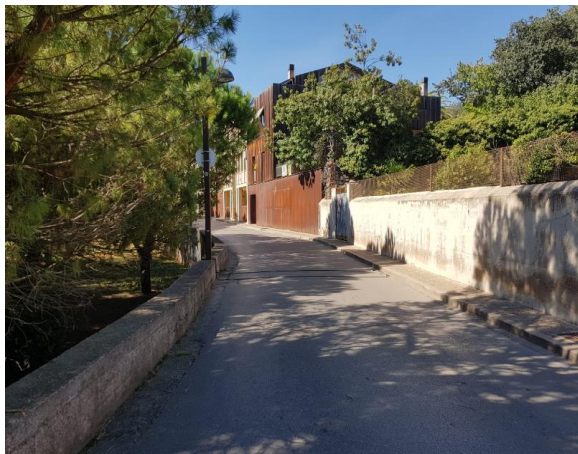
Altrament, per a conèixer la corba diària de trànsit (24h) de les vies principals de l'àmbit d'estudi s'han realitzat **10 aforaments automàtics** de 5 dies de durada entre els 28 de setembre i el 2 d'octubre de 2018).



6.- DEMANDA. UTILITZACIÓ DE LES XARXES

6.2.- INTENSITATS DE TRÀNSIT

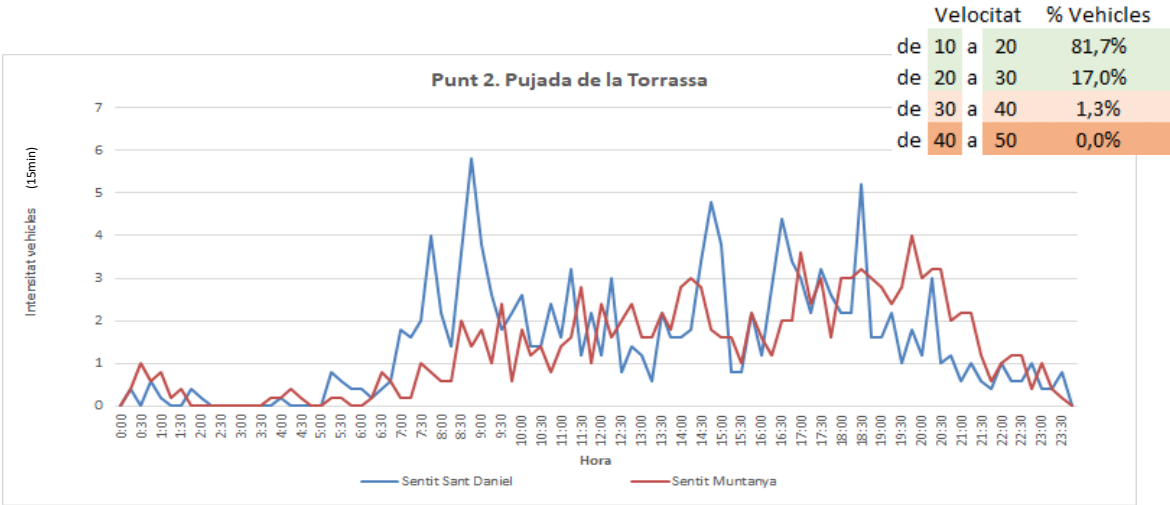
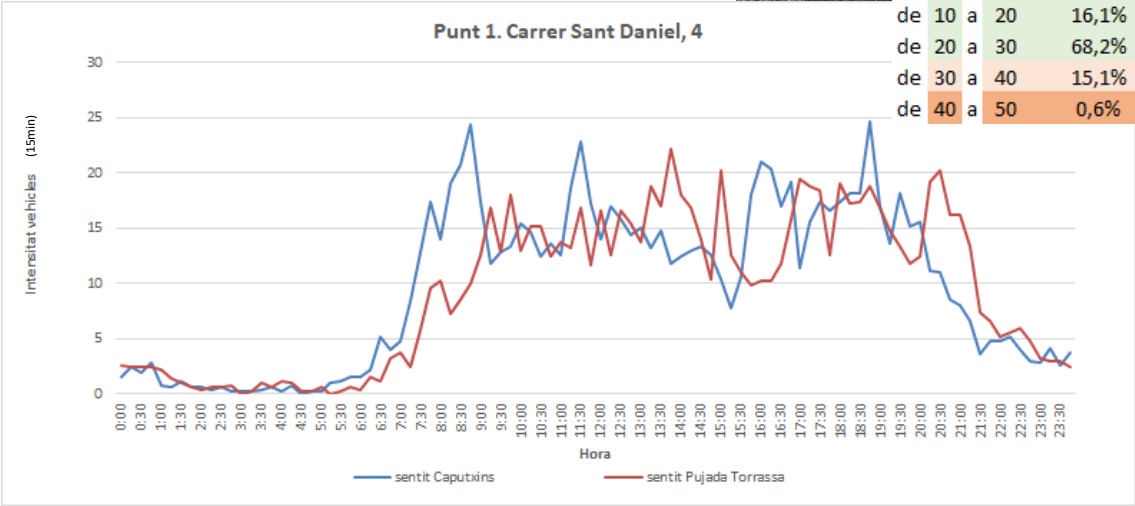
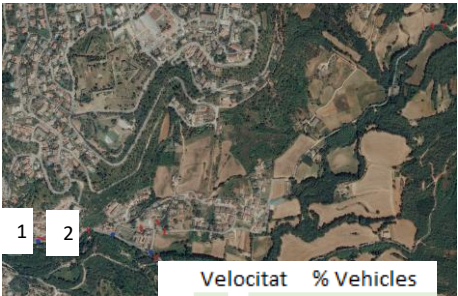
Diagnosi – Vehicle privat : pla d'aforaments



Punt 1. Carrer Sant Daniel, 4



Punt 2. Pujada de la Torrassa



6.- DEMANDA. UTILITZACIÓ DE LES XARXES

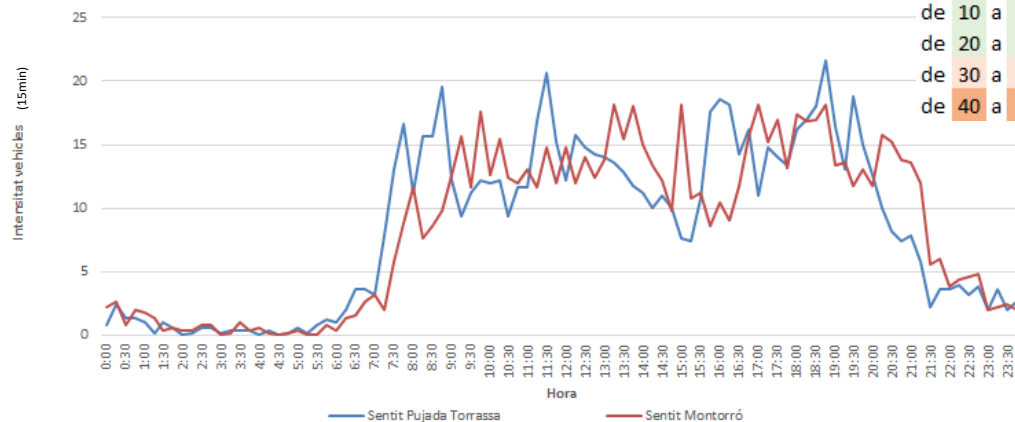
6.2.- INTENSITATS DE TRÀNSIT

Diagnosi – Vehicle privat : pla d'aforaments



Punt 3. Carrer Sant Daniel, 41

Punt 3. Carrer Sant Daniel, 41

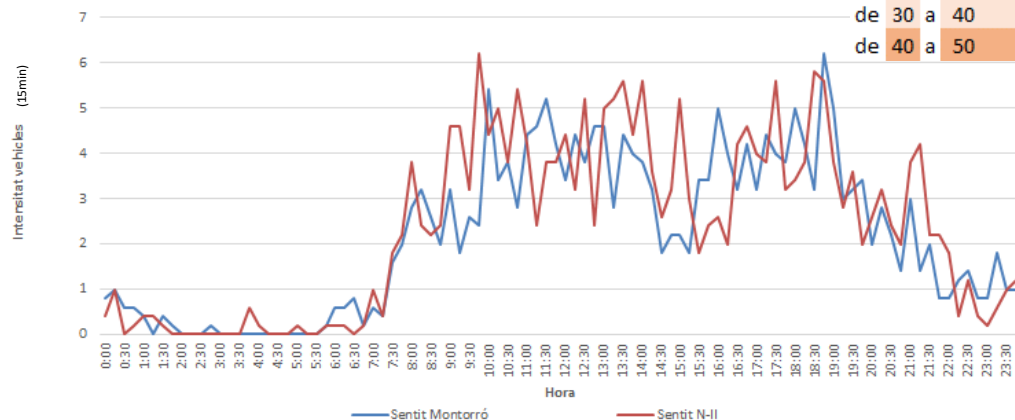


Velocitat	% Vehicles
de 10 a 20	18,2%
de 20 a 30	52,5%
de 30 a 40	26,4%
de 40 a 50	2,9%

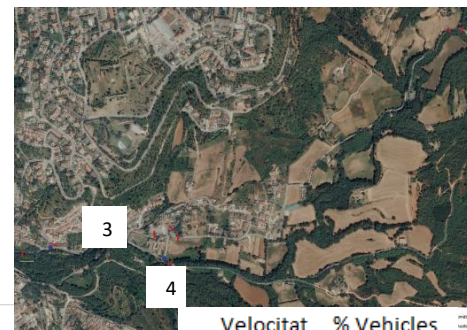


Punt 4. Carrer Sant Daniel (Pas Riu Galligants)

Punt 4. Carrer Sant Daniel (Pas Riu Galligants)



Velocitat	% Vehicles
de 10 a 20	33,0%
de 20 a 30	52,5%
de 30 a 40	13,7%
de 40 a 50	0,8%



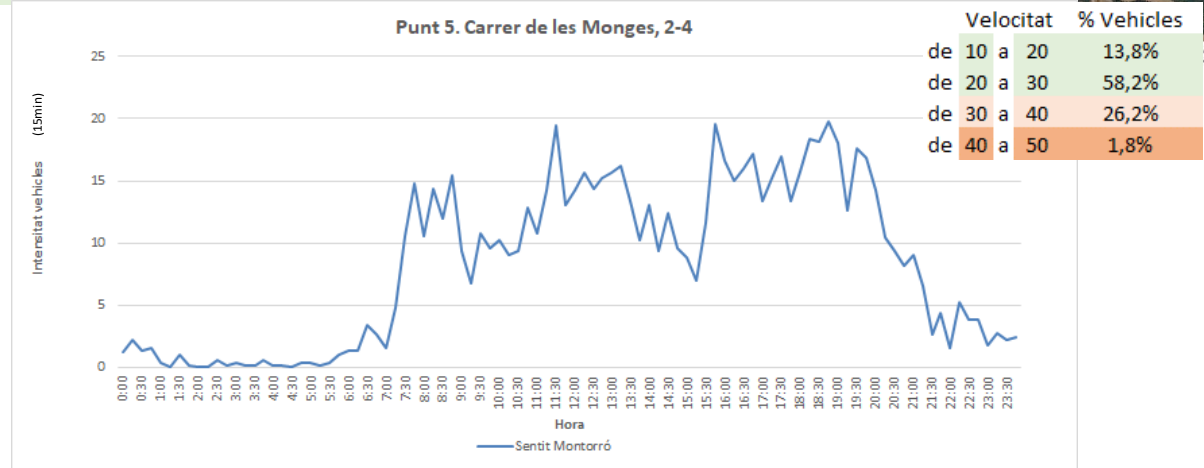
6.- DEMANDA. UTILITZACIÓ DE LES XARXES

6.2.- INTENSITATS DE TRÀNSIT

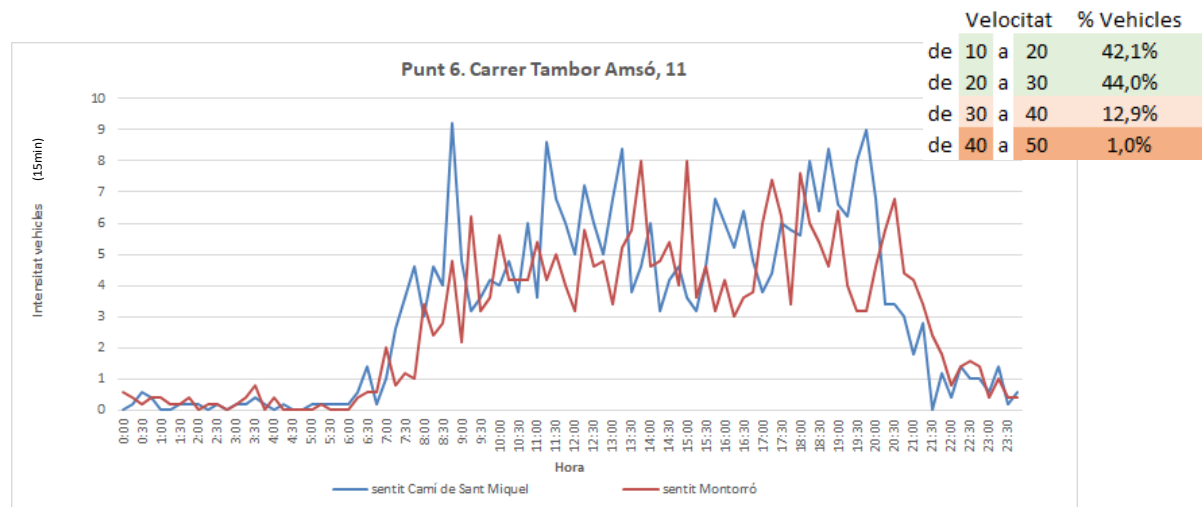
Diagnosi – Vehicle privat : pla d'aforaments



Punt 5. Carrer Monges, 2-4



Punt 6. Carrer Tambor Ansó, 11



6.- DEMANDA. UTILITZACIÓ DE LES XARXES

6.2.- INTENSITATS DE TRÀNSIT

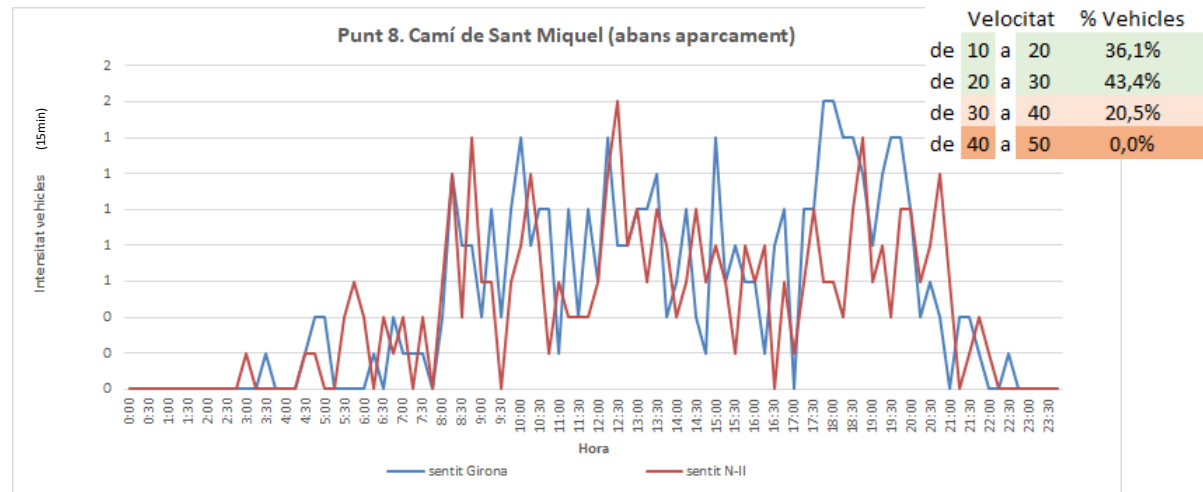
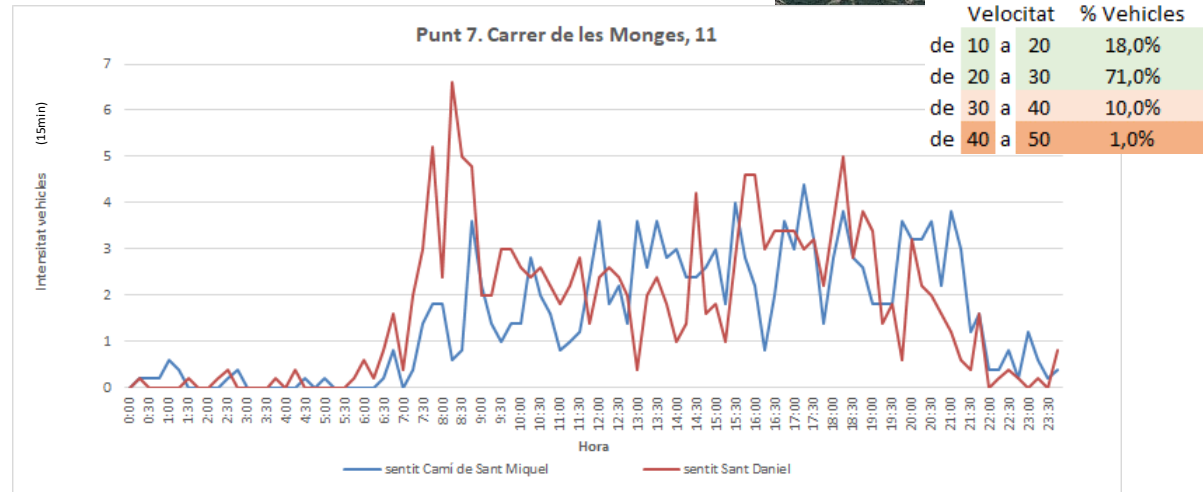
Diagnosi – Vehicle privat : pla d'aforaments



Punt 7. Carrer de les Monges, 11



Punt 8. Camí de Sant Miquel (abans aparcament)



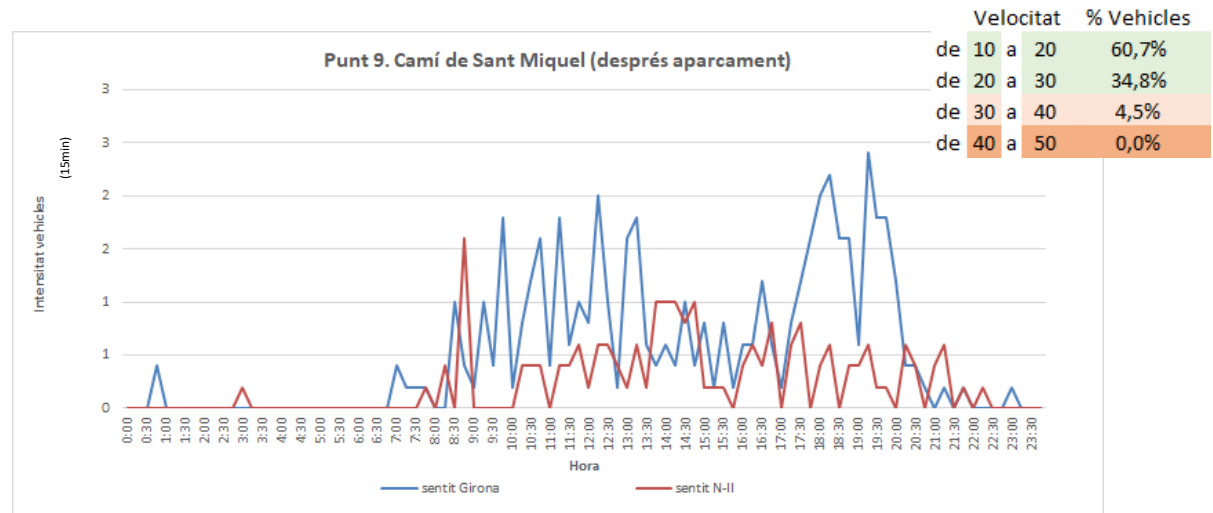
6.- DEMANDA. UTILITZACIÓ DE LES XARXES

6.2.- INTENSITATS DE TRÀNSIT

Diagnosi – Vehicle privat : pla d'aforaments



Punt 9. Camí de Sant Miquel (després aparcament)



El trànsit de vehicles és molt baix. En els punts amb més freqüència de vehicles hi circula 1veh./minut, mentre que hi ha altres aforaments on la intensitat de vehicles és de 1veh. cada 5 minuts.

Les velocitats observades amb els aforaments automàtics, revelen que hi ha un 15% de vehicles que superen els 30km/h, la màxima velocitat de la zona.

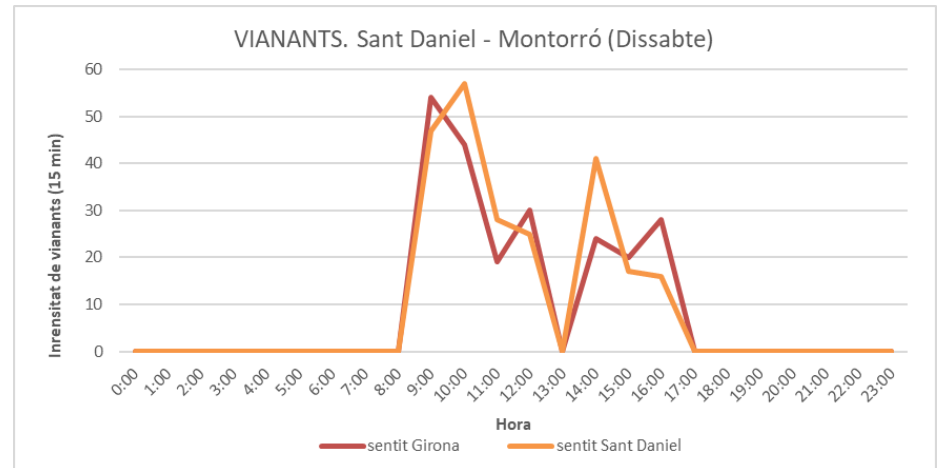
6.- DEMANDA. UTILITZACIÓ DE LES XARXES

6.3.- INTENSITATS DE VIANANTS

Diagnosi – Vianants: pla d'aforaments



Secció	Matí	Tarda	7 h
Vianant 1	42	17	59
Vianant 2	59	31	90
Vianant 3	25	9	34
Vianant 4	35	24	59
Vianant 5	73	34	107
Vianant 6	70	31	101



Vianant St. Daniel - Montorró (Dissabte)			
Hora	Sentit Girona	Sentit St. Daniel	Total
9:00	54	47	101
10:00	44	57	101
11:00	19	28	47
12:00	30	25	55
13:00	0	0	0
14:00	24	41	65
15:00	20	17	37
16:00	28	16	44
TOTAL	219	231	450

El pas de vianants és molt baix i varia segons el moment del dia (sobre les hores aforades). La punta la trobem al matí amb intensitats d'entre 50 i 60 vianants a l'hora per sentit. Uns 100 vianants tenint en compte les dues direccions.

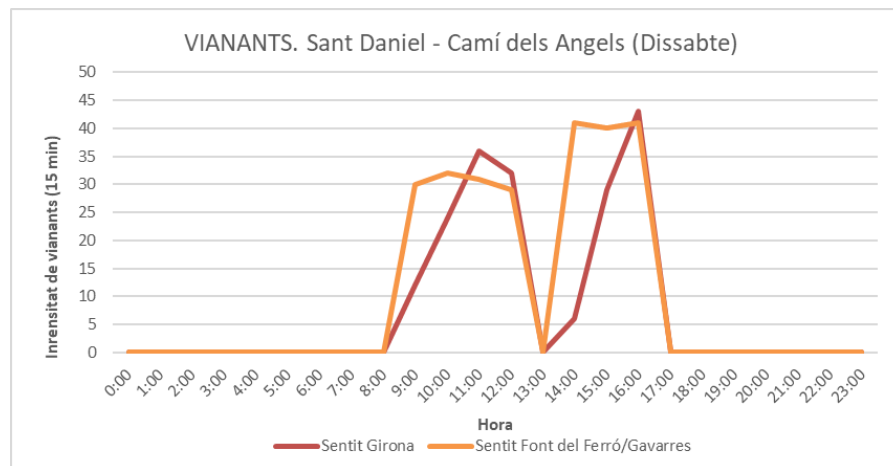
6.- DEMANDA. UTILITZACIÓ DE LES XARXES

6.3.- INTENSITATS DE VIANANTS

Diagnosi – Vianants: pla d'aforaments



Secció	Matí	Tarda	7 h
Vianant 1	42	17	59
Vianant 2	55	35	90
Vianant 3	34	23	57
Vianant 4	35	59	94
Vianant 5	32	28	60
Vianant 6	46	20	66



Vianant St. Daniel - Camí dels Angels (Dissabte)

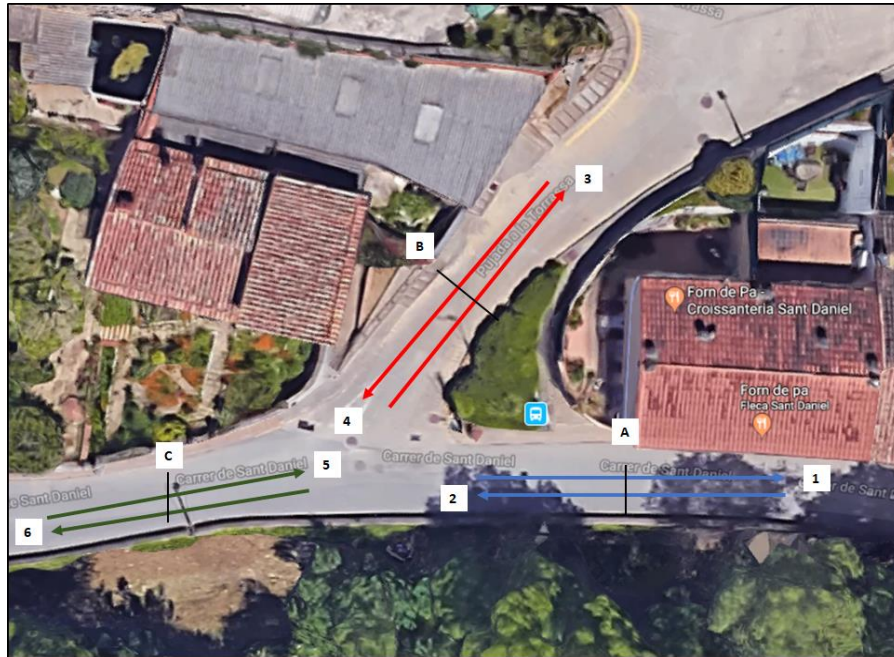
Hora	Sentit Girona	S. Gavarres/Font Ferro	Total
9:00	12	30	42
10:00	24	32	56
11:00	36	31	67
12:00	32	29	61
13:00	0	0	0
14:00	6	41	47
15:00	29	40	69
16:00	43	41	84
TOTAL	182	244	426

El pas de vianants és molt baix i varia segons el moment del dia (sobre les hores aforades). La punta la trobem al matí amb intensitats d'entre 30 i 40 vianants a l'hora per sentit. Uns 70 vianants tenint en compte les dues direccions. Per la tarda, de 16:00h a 17:00h passen uns 40 vianants per sentit. Uns 80 tenint en compte ambdues direccions.

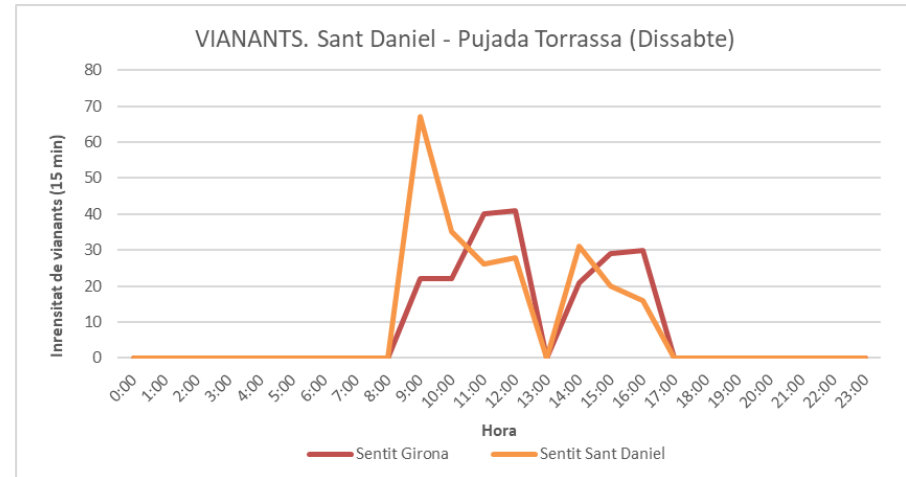
6.- DEMANDA. UTILITZACIÓ DE LES XARXES

6.3.- INTENSITATS DE VIANANTS

Diagnosi – Vianants: pla d'aforaments



Secció	Matí	Tarda	7 h
Vianant 1	61	32	93
Vianant 2	48	33	81
Vianant 3	19	2	21
Vianant 4	17	7	24
Vianant 5	76	33	109
Vianant 6	60	40	100



Vianant St. Daniel - Pujada Torrasa (Dissabte)

Hora	Sentit Girona	Sentit Sant Daniel	Total
9:00	22	67	89
10:00	22	35	57
11:00	40	26	66
12:00	41	28	69
13:00	0	0	0
14:00	21	31	52
15:00	29	20	49
16:00	30	16	46
TOTAL	205	223	428

El pas de vianants és molt baix i varia segons el moment del dia (sobre les hores aforades). La punta la trobem al matí amb intensitats amb uns 90 vianants tenint en compte les dues direccions. Per la tarda, de 14:00h a 17:00h passen uns 50 vianants per hora tenint en compte els dos sentits.

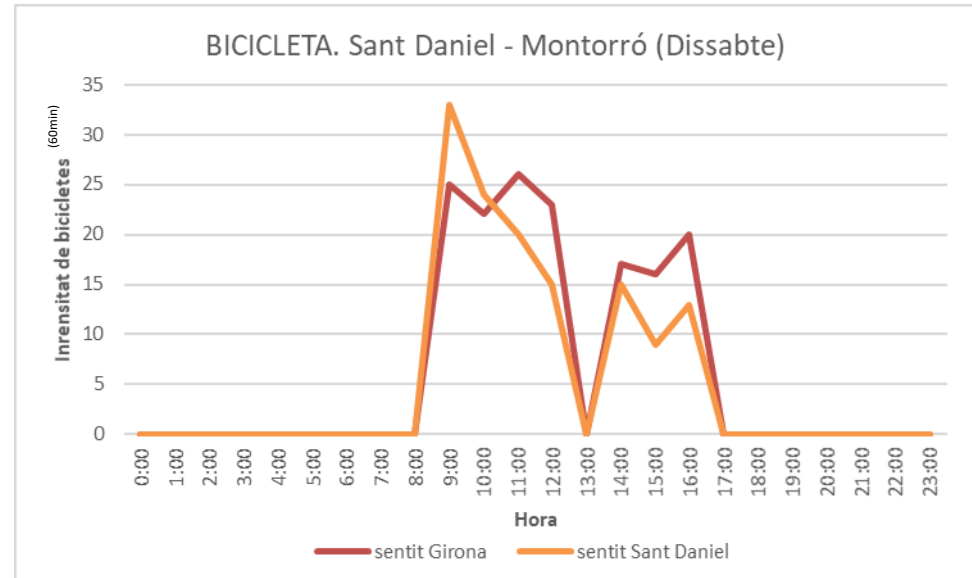
6.- DEMANDA. UTILITZACIÓ DE LES XARXES

6.4.- INTENSITATS DE BICICLETES

Diagnosi – Bicicleta: pla d'aforaments



Secció	Mati	Tarda	7 h
Bicicleta 1	33	22	55
Bicicleta 2	60	15	75
Bicicleta 3	0	0	0
Bicicleta 4	21	9	30
Bicicleta 5	32	22	54
Bicicleta 6	42	22	64



Bicicletes St. Daniel - Montorró (Dissabte)

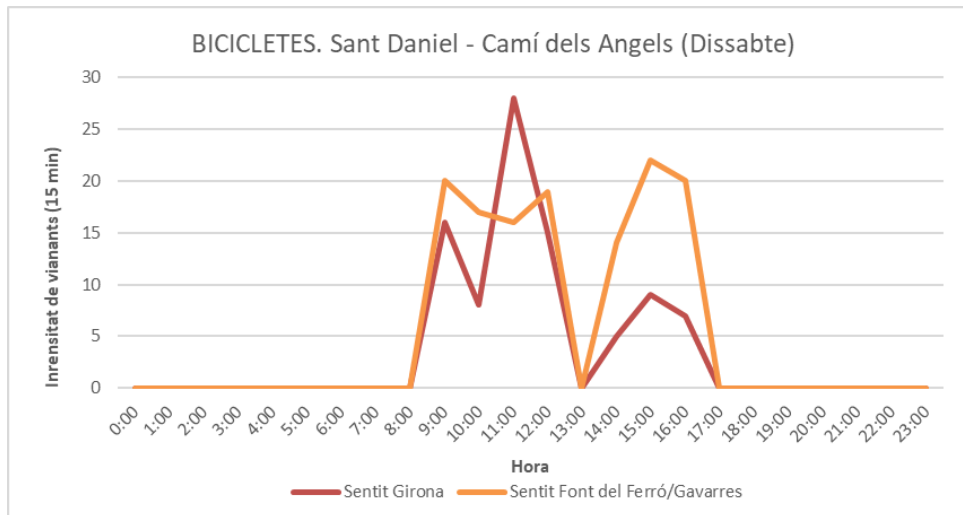
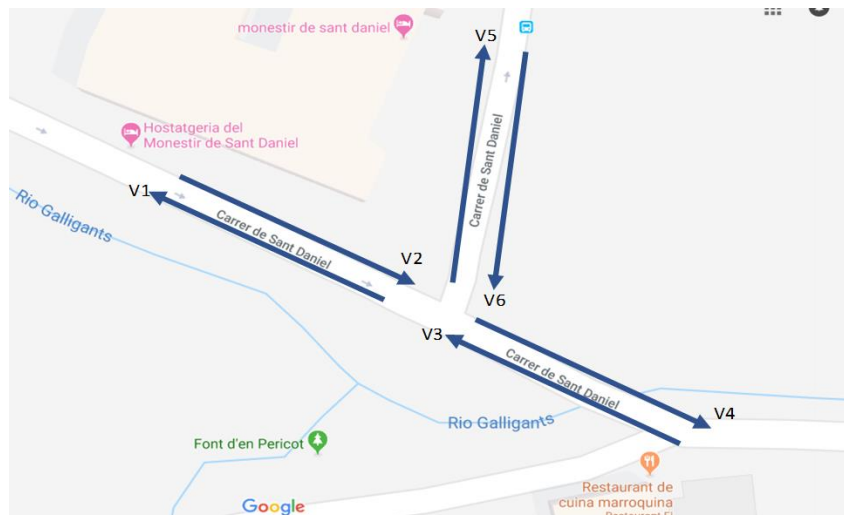
Hora	Sentit Girona	Sentit St. Daniel	Total
9:00	25	33	58
10:00	22	24	46
11:00	26	20	46
12:00	23	15	38
13:00	0	0	0
14:00	17	15	32
15:00	16	9	25
16:00	20	13	33
TOTAL	149	129	278

La circulació de bicicletes és reduïda. Observant la gràfica per un dissabte obtenim que la punta és de menys de 35 bicicletes de 9 a 10 del matí en sentit Sant Daniel.

6.- DEMANDA. UTILITZACIÓ DE LES XARXES

6.4.- INTENSITATS DE BICICLETES

Diagnosi – Bicicleta: pla d'aforaments



Secció	Matí	Tarda	7 h
Bicicleta 1	42	13	55
Bicicleta 2	43	32	75
Bicicleta 3	25	8	33
Bicicleta 4	14	12	26
Bicicleta 5	15	12	27
Bicicleta 6	0	0	0

Bicicletes St. Daniel - Camí dels Angels (Dissabte)

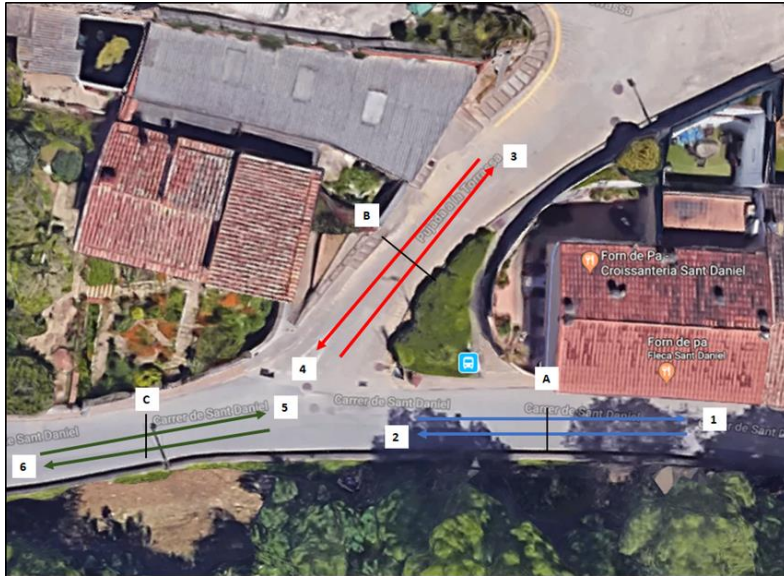
Hora	Sentit Girona	S. Gavarres/Font Ferro	Total
9:00	16	20	36
10:00	8	17	25
11:00	28	16	44
12:00	15	19	34
13:00	0	0	0
14:00	5	14	19
15:00	9	22	31
16:00	7	20	27
TOTAL	88	128	216

La circulació de bicicletes és reduïda. Observant la gràfica per un dissabte obtenim que la punta de 28 bicicletes d'11 a 12 del matí en sentit Girona.

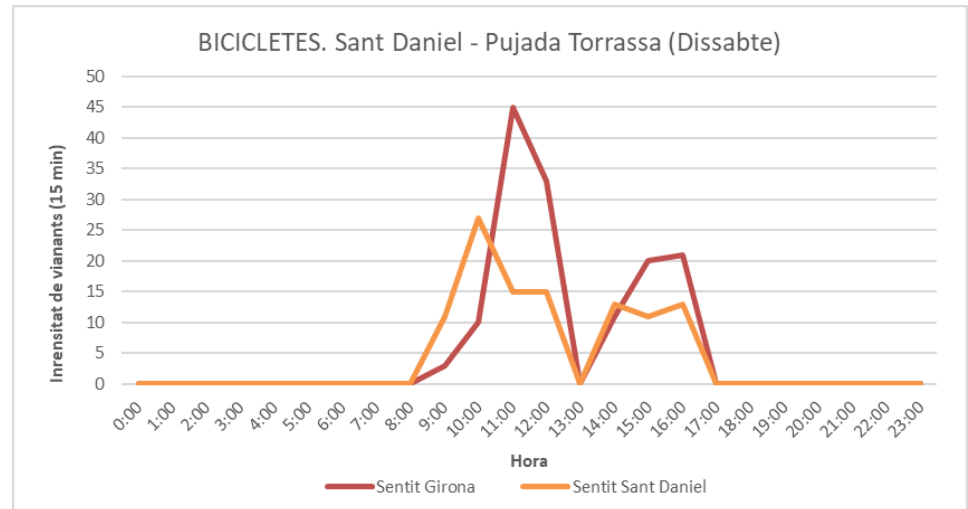
6.- DEMANDA. UTILITZACIÓ DE LES XARXES

6.4.- INTENSITATS DE BICICLETES

Diagnosi – Bicicleta: pla d'aforaments



Secció	Matí	Tarda	7 h
Bicicleta 1	32	19	51
Bicicleta 2	43	29	72
Bicicleta 3	1	3	4
Bicicleta 4	1	1	2
Bicicleta 5	35	15	50
Bicicleta 6	47	22	69



Bicicletes St. Daniel - Pujada Torrasa (Dissabte)

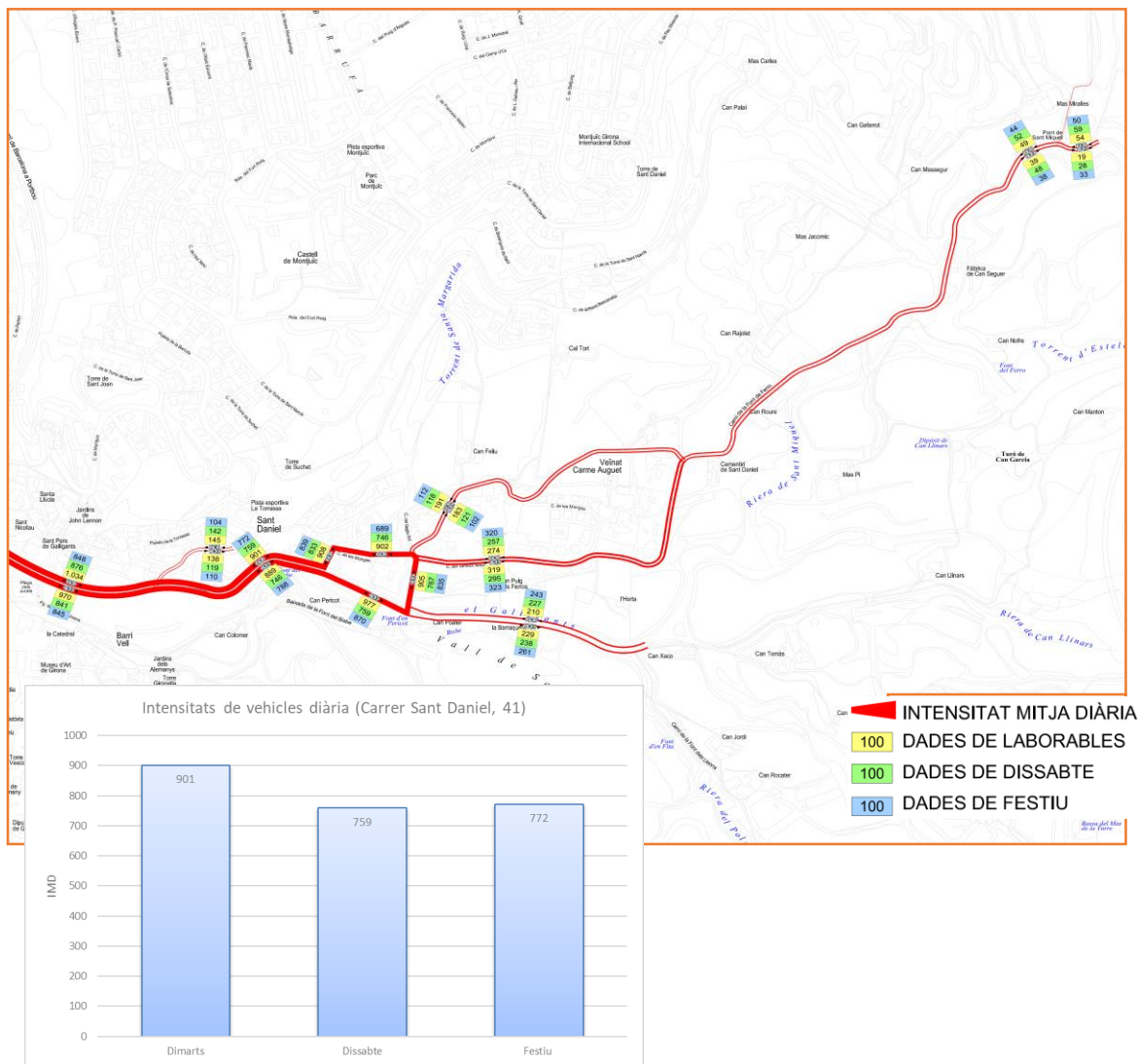
Hora	Sentit Girona	Sentit Sant Daniel	Total
9:00	3	11	14
10:00	10	27	37
11:00	45	15	60
12:00	33	15	48
13:00	0	0	0
14:00	11	13	24
15:00	20	11	31
16:00	21	13	34
TOTAL	143	105	248

La circulació de bicicletes és reduïda. Observant la gràfica per un dissabte obtenim que la punta de 45 bicicletes de 11 a 12 del matí en sentit Girona.

6.- DEMANDA. UTILITZACIÓ DE LES XARXES

6.4.- INTENSITATS DE TRÀNSIT

Diagnosi – Vehicle privat



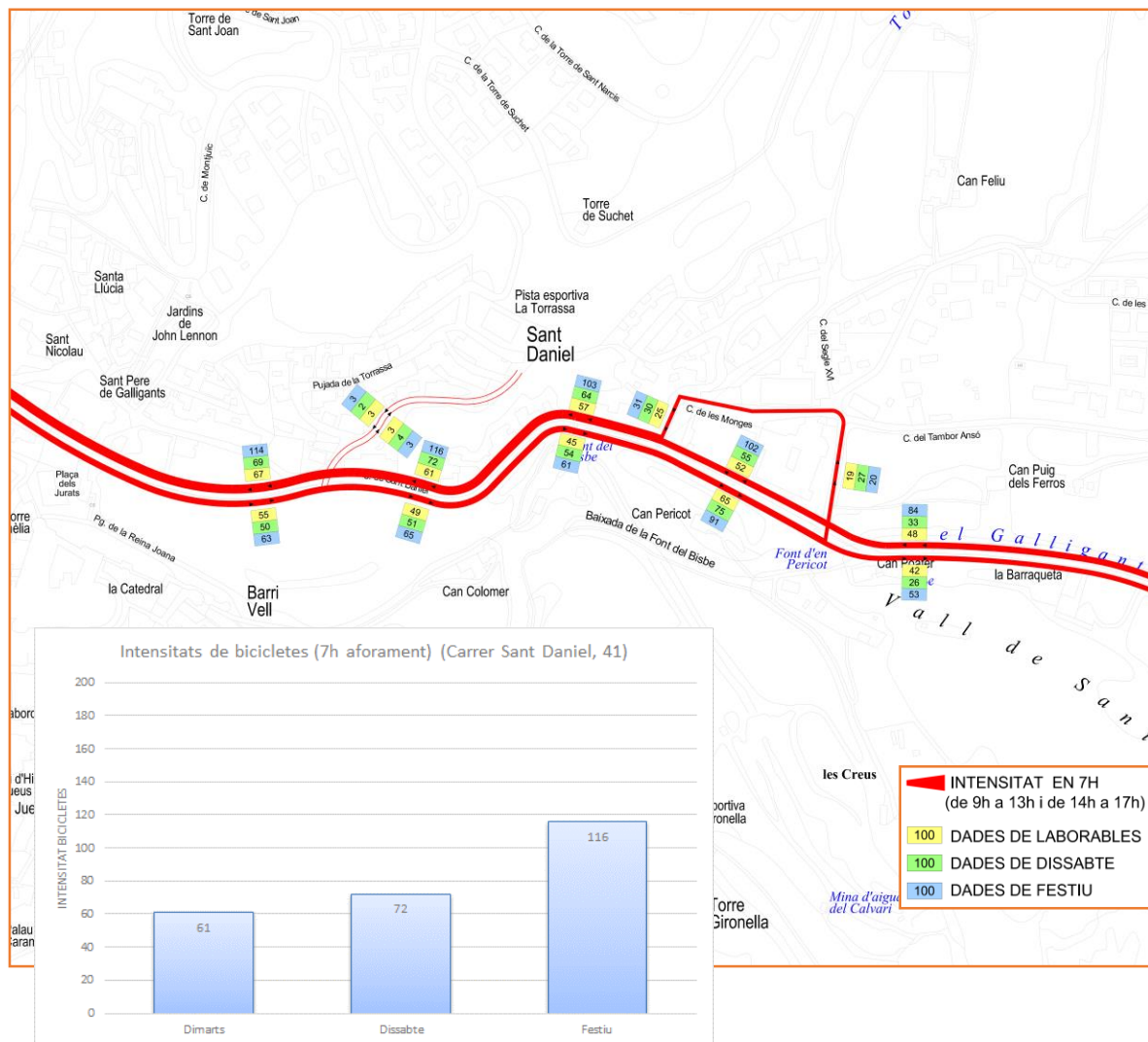
RESULTATS:

- Les intensitats més elevades es troben en els eixos vertebradors del barri (**Carrer Sant Daniel** i **Carrer de les Monges**).
- En dia **laborable**, les IMDS es troben al voltant dels 900-1000 veh./dia. En **dissabte**, al voltant de 700-800 veh./dia i en dia **festiu**, són de l'ordre de 800-900 veh./dia.
- La **resta de carrers** presenten IMDs més baixes, entre els 100-300 veh./dia o encara més residuals com les del camí de Sant Miquel, on hi circulen menys de 100 veh./dia

6.- DEMANDA. UTILITZACIÓ DE LES XARXES

6.4.- INTENSITATS DE BICICLETES

Diagnosi – Bicicletes



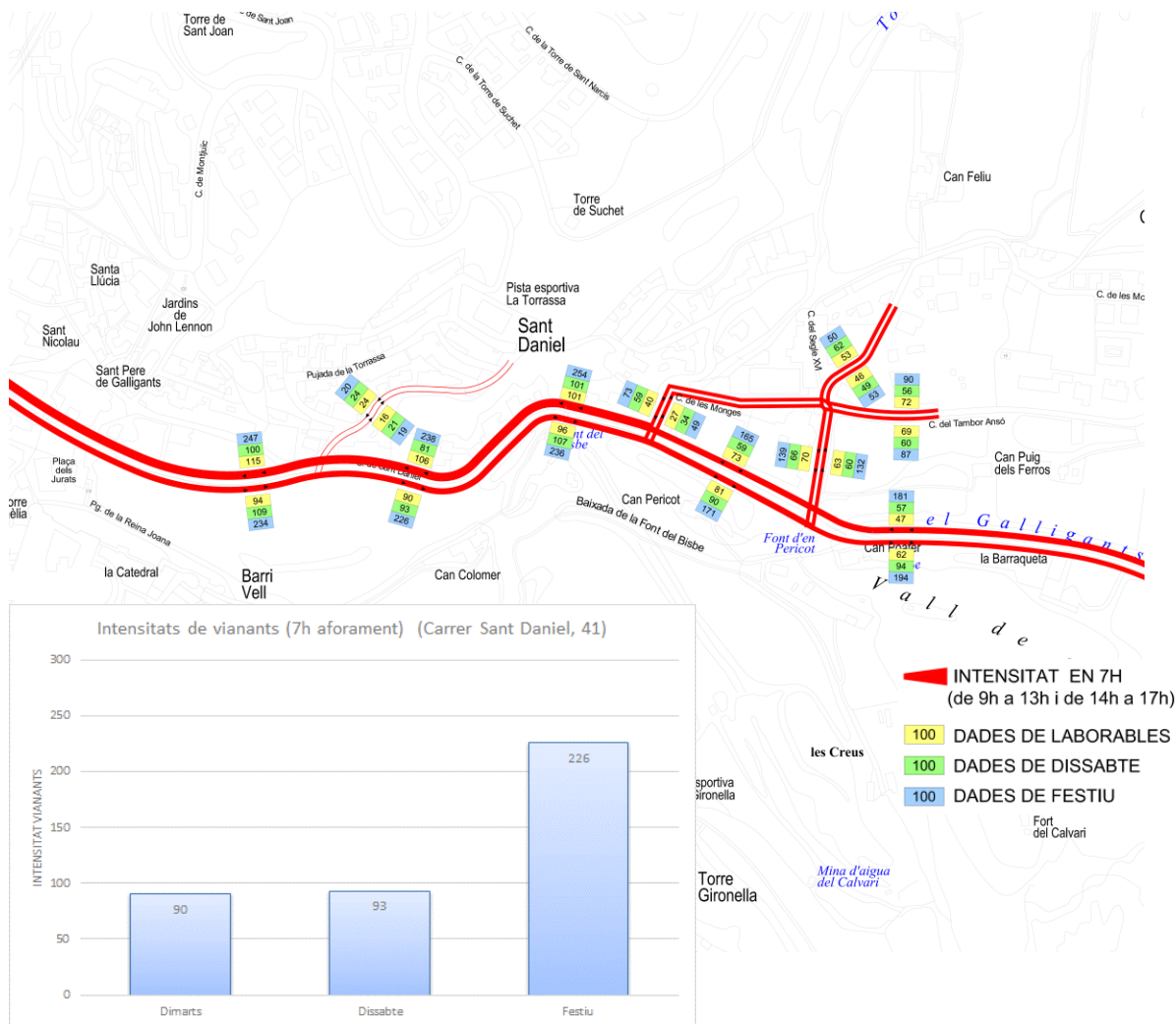
RESULTATS:

- Les intensitats més elevades es troben en el **carrer de Sant Daniel**.
- Dins de l'horari dels aforaments (7h) i en dia **festiu** és quan hi circulen més bicicletes, de l'ordre de 100 bicicletes/dia de mitjana en la via principal. Aquests valors disminueixen en dissabte i especialment en dia laborable.
- La **resta de carrers** presenten IMDs més baixes, que no arriben a les 50 bicicletes/7h aforament.

6.- DEMANDA. UTILITZACIÓ DE LES XARXES

6.4.- INTENSITATS DE VIANANTS

Diagnosi – VIANANTS



RESULTATS:

- Els fluxos de vianants més elevats es troben en el **carrer de Sant Daniel i Carrer de les Monges**.
- En les hores aforades (9-13 i de 14-17) en dia **festiu** és quan hi ha més desplaçaments de vianants, de l'ordre de 200 vianants/7h de mitjana en ambdós carrers. Aquests valors disminueixen en dissabte i en dia laborable a aproximadament la meitat, amb valors molt similars entre dia laborable i dissabte.

7.- DIAGNOSI

7.1.- CIRCULACIÓ DE VEHICLES

Diagnosi – Vehicle privat

- Les intensitats de circulació mitjanes determinen que els índexs de saturació són molt baixos.
- Considerant la capacitat nominal horària de la carretera (1 carril d'amplada inferior a 3,5m) de 1.200 veh/hora i presa com a referència un tram amb interseccions, que redueix la capacitat a un 60% dóna una capacitat de 720 veh/per hora i sentit.
- La intensitat en el tram més carregat és de 106 veh/hora i sentit, que determina Índex de Saturació inferiors al 9%, molt llunyans a la capacitat total de la via.

Tram	IMD Actual	% IHP	IHP	Capacitat total	IS
Carrer Sant Daniel (sentit Camí de l'Angel)	1.034	9,9%	102	1.200	8,5%
Carrer Sant Daniel (sentit Girona)	970	10,8%	105	1.200	8,7%
Pujada a la Torrassa (sentit muntanya)	138	12,0%	17	1.200	1,4%
Pujada a la Torrassa (sentit carrer Sant Daniel)	145	14,8%	21	1.200	1,8%
Carrer de les Monges	902	11,7%	106	1.200	8,8%
Carrer Tambor Ansó (sentit Camí Sant Miquel)	319	11,3%	36	1.200	3,0%
Carrer Tambor Ansó (sentit Girona)	274	10,6%	29	1.200	2,4%
TOTAL	3.782				

7.- DIAGNOSI

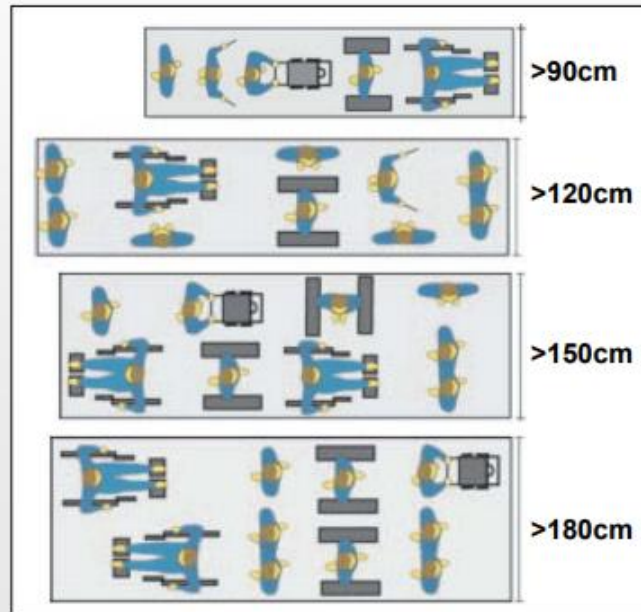
7.2.- MOBILITAT A PEU

Diagnosi – VIANANTS

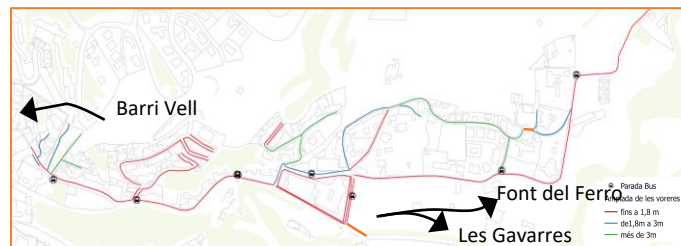


Encreuaments de vianants

Encreuament entre dues
cadires de rodes = 140 cm



Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local. Secció d'accessibilitat



Les intensitats màximes de vianants es produeixen en el primer tram del carrer de Sant Daniel (tram més pròxim a la Ciutat de Girona), amb valors de 55 vianants/hora i sentit en dia laborable. Aquesta xifra es multiplica en dissabtes i festius.

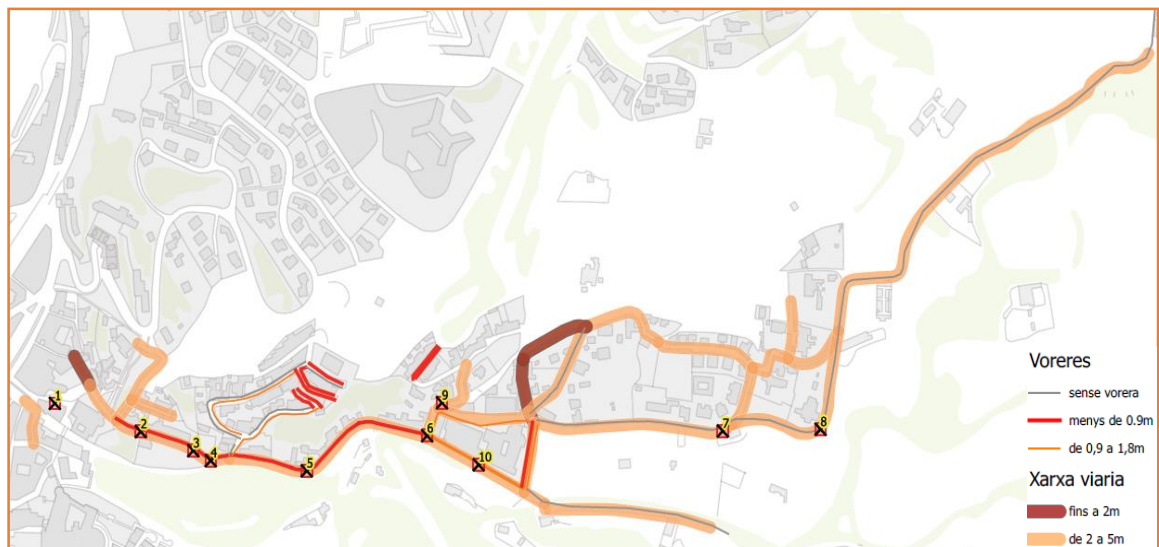
Aquestes intensitats es corresponen amb fluxos de 2 vianants per minut en els períodes i trams de màxima intensitat. El volum de vianants no genera conflicte.

La problemàtica va associada a les condicions de mobilitat dels mateixos, ja que en tot el barri analitzat hi ha un 63,8 % de trams que no disposa de voreres o són inferiors a 0,90m, cosa que no permet el pas simultani de dues persones.

7.- DIAGNOSI

7.3.- MOBILITAT EN BICICLETA

Diagnosi – Bicicletes



La configuració de la xarxa no permet la implantació de carrils segregats per a bicicletes.

Les intensitats màximes mitjanes estan entre 90 i 100 bicicletes (període de comptatge de 7h.) en els trams de major concentració, amb puntes d'intensitats de 30 bicicletes/hora.

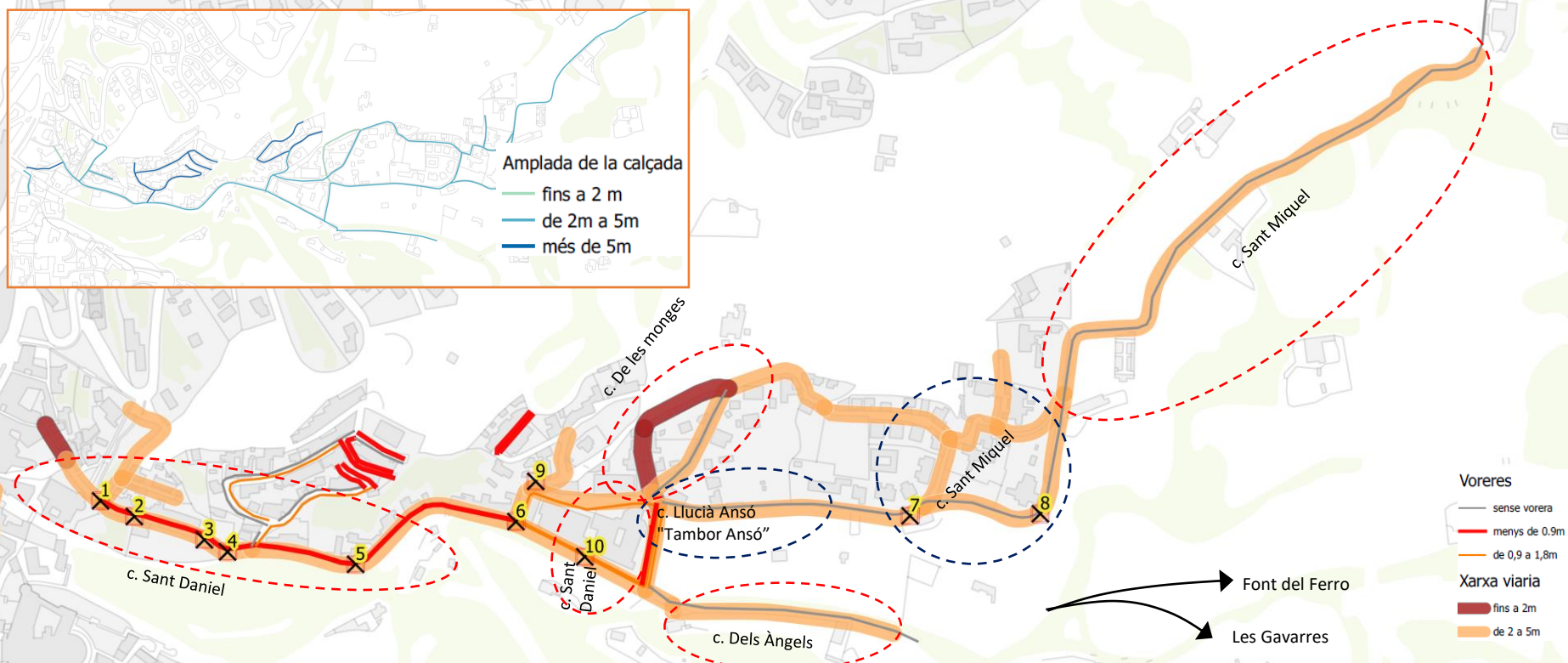
Aquestes condicions no justifiquen la implantació d'un carril específic, però aconsellen implantar una senyalització vertical i horitzontal que reforci les condicions de Seguretat i avisi al conductor de la presència de les mateixes.

De la mateixa forma és necessària la senyalització per a bicicletes de trams amb convivència amb el vianant.

7.- DIAGNOSI

7.4.- PUNTS CONFLICTIUS VIANANT - VEHICLE

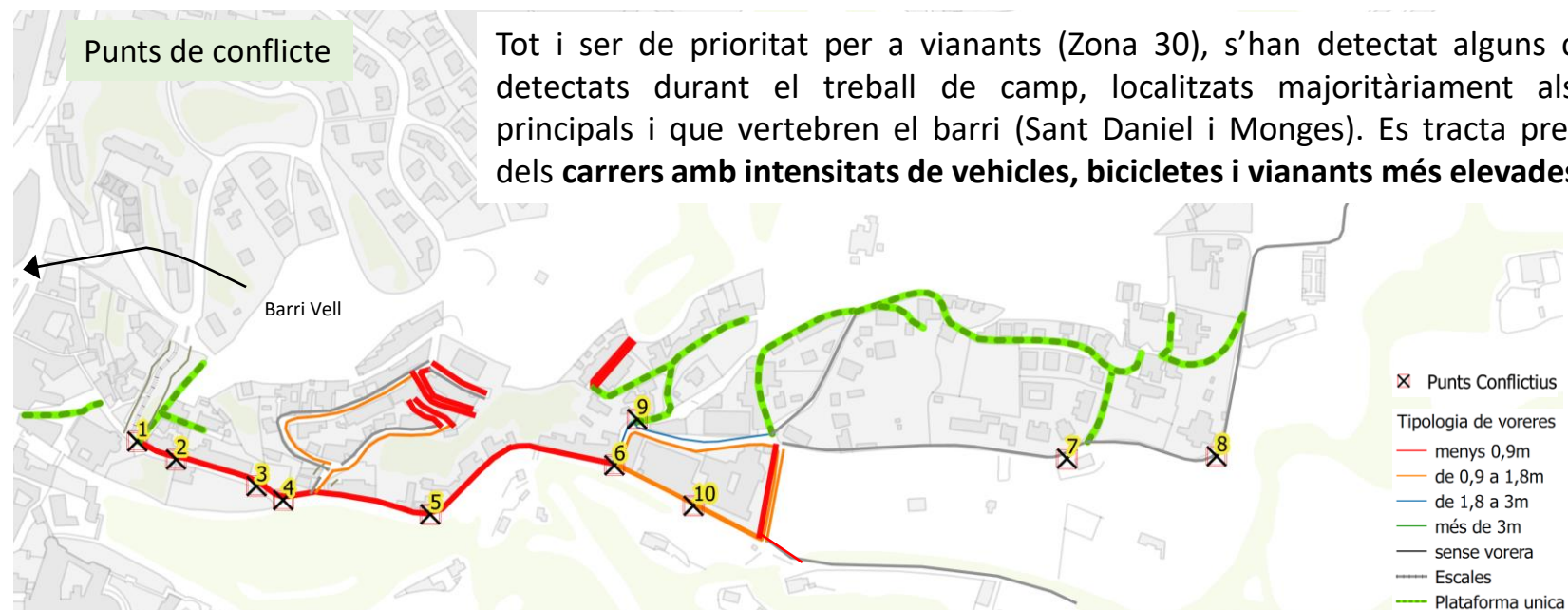
Un punt dèbil de la oblidat en sant Daniel són els espais de coexistència entre vehicles – vianants i bicicleta. Superposant les amplades de voreres i el de calçades (de menys de 5m) es poden visualitzar aquests trams.



Les àrees marcades indiquen trams sense vorera o amb voreres inferiors a 0,9m en coexistència amb calçades que tenen circulació diària de vehicles (en el carrer Sant Daniel amb IMD superiors a 300 veh./dia). Es considera a més, d'actuació prioritària els trams marcats en blau, on no hi ha vorera, la circulació de vehicles és de tipus mig i la de vianants és significativa per ser d'accés a zones residencials.

7.- DIAGNOSI

7.5.- PUNTS DE CONFLICTE



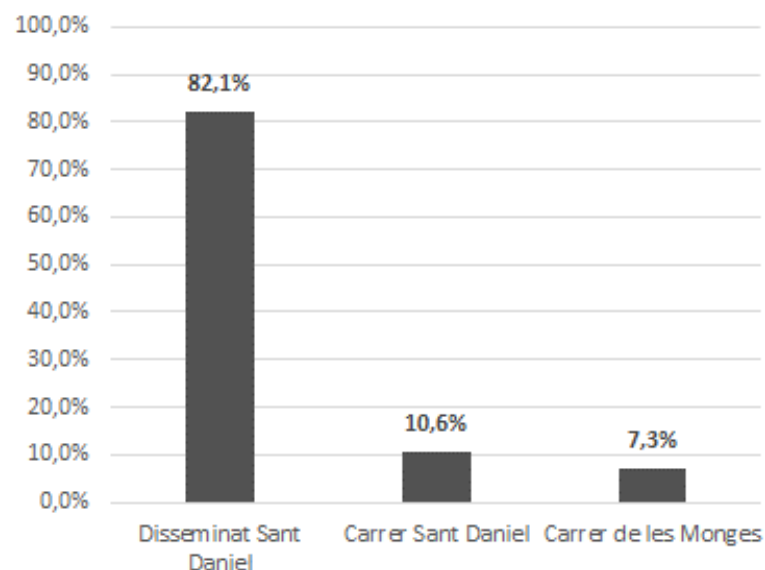
1. Carrer Sant Daniel: estretament de la calçada. Coexistència entre vianants i bicicletes amb vehicles. Problemes de prioritat de circulació (tot i estar senyalitzat que és una Zona 30, alguns usuaris de la via no respecten les prioritats dels vianants).
2. Carrer Sant Daniel: estretament de la calçada. Coexistència de vianants i bicicletes amb vehicles. Problemes de prioritat de circulació.
3. Carrer Sant Daniel: circulació de vianants i bicicletes sense una infraestructura segura. Passen vehicles i la calçada és molt estreta.
4. Carrer Sant Daniel: corba molt tancada i poca visibilitat. Com en el cas anterior, passen vianants i ciclistes i també està proper d'un encreuament.
5. Carrer Sant Daniel: corba molt tancada i poca visibilitat. Com en el cas anterior, passen vianants i ciclistes i també està proper d'un encreuament.
6. Carrer Sant Daniel – Carrer del Montorró: Poca visibilitat de l'encreuament i pas de vianants i ciclistes. Calçada estreta pel pas de dos vehicles en contra direcció.
7. Carrer Lluçà Ansó "Tambor Ansó": Manca de visibilitat en l'encreuament i els vianants no tenen un espai segur per la seva mobilitat.
8. Disseminat de Sant Daniel: corba molt tancada i poca visibilitat entre vianants i vehicles.
9. Carrer del Montorró: Realització de maniobres per part dels vehicles.
10. Tram amb circulació de vehicles (bicicletes) en contra sentit.



7.- DIAGNOSI

7.6.- DENÚNCIES DE TRÀNSIT

Total denúncies de trànsit dels anys 2015 i 2016		
		%
Disseminat Sant Daniel	124	82,1%
<i>No obeir senyal de direcció prohibida (Font de Ferro)</i>	88	71,0%
<i>Prohibit estacionar</i>	30	24,2%
<i>Difícultar greument circulació</i>	6	4,8%
Carrer Sant Daniel	16	10,6%
<i>No obeir senyal de direcció prohibida</i>	3	18,8%
<i>Prohibit estacionar</i>	3	18,8%
<i>Difícultar greument circulació</i>	3	18,8%
<i>Estacionar vorera</i>	6	37,5%
<i>Falta cinturó conductor</i>	1	6,3%
Carrer de les Monges	11	7,3%
<i>Prohibit estacionar (temporal)</i>	3	27,3%
<i>Estacionar gual</i>	2	18,2%
<i>Difícultar greument circulació</i>	2	18,2%
<i>Estacionar vorera</i>	3	27,3%
<i>Conduir parlant telèfon mòbil</i>	1	9,1%
TOTAL	151	



Les principals denúncies pel període 2015-2016 són en l'àmbit del disseminat de Sant Daniel, amb el 82,1% de les denúncies totals de la zona d'estudi. Dins d'aquesta zona, el principal motiu de denúncia ha estat no obeir la senyal de direcció prohibida, amb el risc d'accident de xoc frontal en el que pot derivar aquesta mala pràctica.

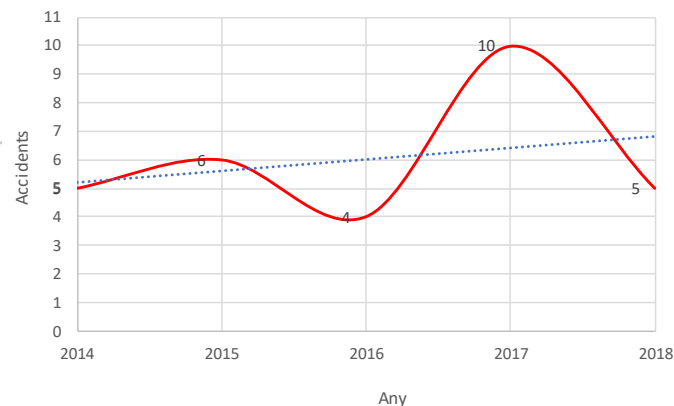
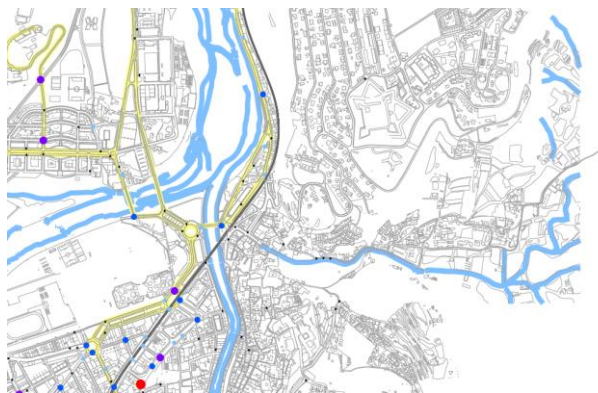
7.7.- DIAGNOSI. SEGURETAT VIÀRIA

Estadística d'accidents

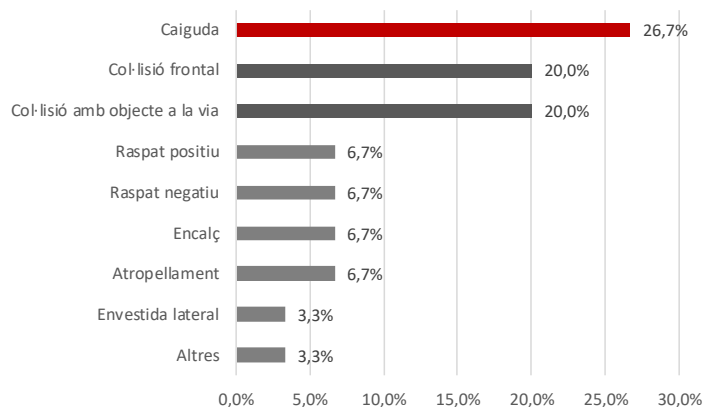
S'han documentat 30 accidents en l'àmbit d'estudi des del 2014 fins al juliol de 2018. El màxim d'aquest període el trobem l'any 2017, amb 10 accidents a la zona.

Les caigudes són el motiu principal d'accident, amb un 26,7% de tots els accidents. Seguit trobem xocs frontals i xocs amb objectes de la via.

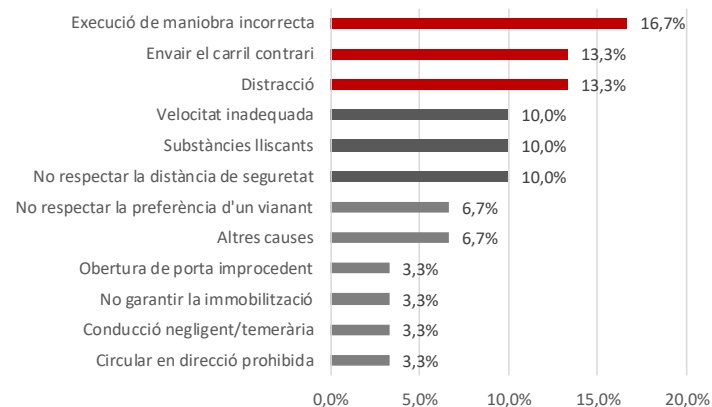
La principal causa d'accident és per execució d'una maniobra incorrecta, amb un 16,7% dels accidents.



Tipus accident

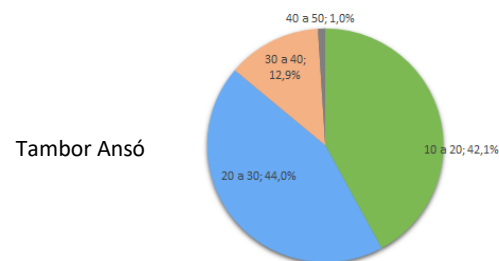
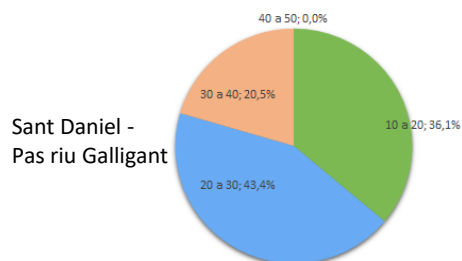
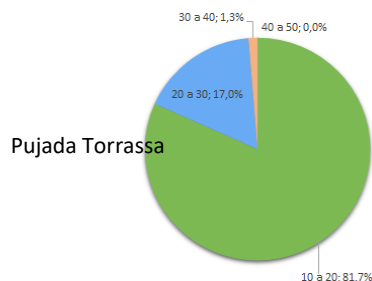
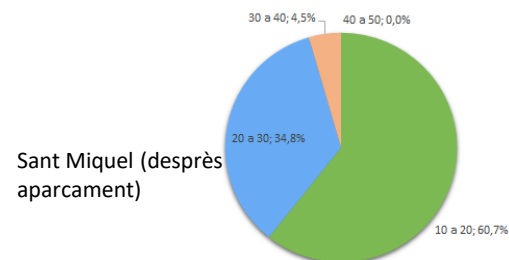
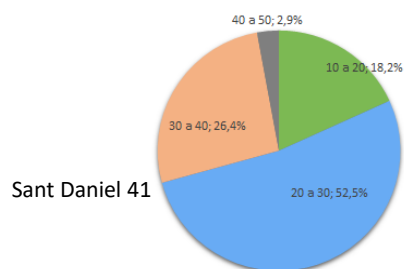
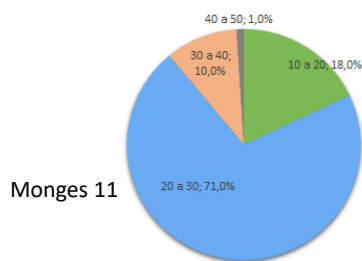
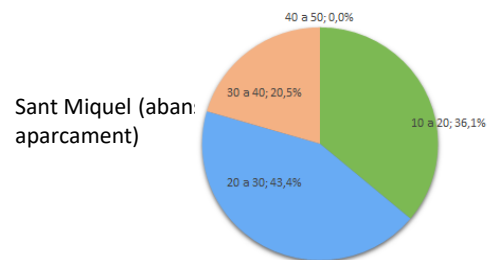
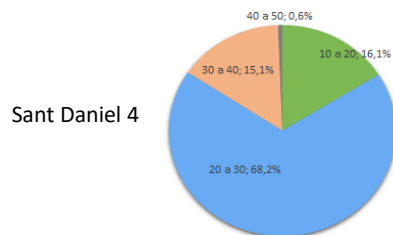
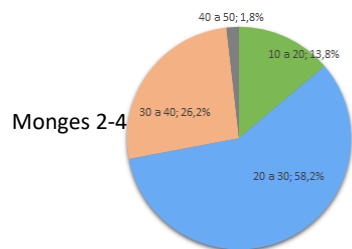


Causa accident



7.8.- DIAGNOSI. SEGURETAT VIÀRIA

Estadística de velocitats

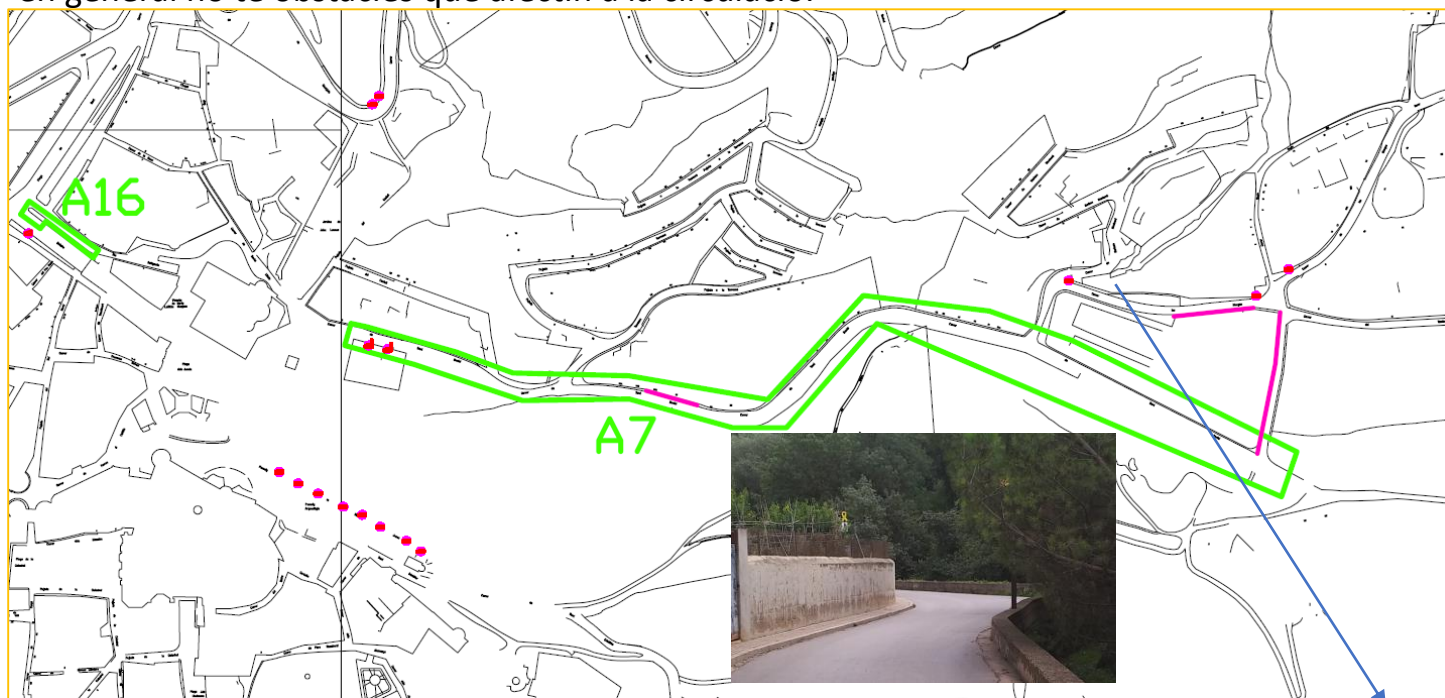


La velocitat dels vehicles que circulen per l'entorn de la Vall de Sant Daniel és adequada en la gran majoria. Hi ha cinc punts on s'han observat velocitats entre 40 i 50km/h., una velocitat que per la via és inapropiada, ja que per aquesta hi comparteix espai el vianant, la bicicleta i els trànsit rodat.

7.9.- DIAGNOSI. PLA D'ACCESSIBILITAT

Al Pla d'accessibilitat redactat al any 2013 es van detectar trams amb el paviment en mal estat.

La revisió feta al 2018 confirma que hi ha voreres que són inaccessibles i punts amb mala visibilitat, però el paviment en general no té obstacles que afectin a la circulació.



LEGENDA

- PETICIONS ONCE
- PETICIONS MIFAS
- PETICIONS CIUTADANS
- PAVIMENT MAL ESTAT
- COLOR PUNTS PERILLOSO

ELEMENTS PER A LA PROTECCIÓ DE VIANANTS

- BARANA
- PASSAMANS
- FETÓ
- TANQUES (protecció d'obres)

ELEMENTS URBANS DE SIGNALITZACIÓ

- SENYAL GENERAL

ELEMENTS COMUNS D'URBANITZACIÓ

- ARBRE
- ESCOCELL
- ESCOCELL MIG PROTEGIT
- ESCALA
- ESCALA ACCÉS
- RESSALT DESNIVELL
- RAMPA
- PAVIMENT
- REIXA
- TAPA D'INSTAL·LACIÓ

ELEMENTS DE SERVEIS PÚBLICS

- PARQUEJADA DE BUS
- PARADA DE BUS
- CABINA TELEFÒNICA

ELEMENTS URBANS D'INFORMACIÓ I SIGNALITZACIÓ

- BACUL • FANAL • COLUMNA
- PAL DE LLUM O TELÈFON
- SEMAFOR
- SEMAFOR PER A INVIDENTS
- ARNARI INSTAL·LACIONS

ELEMENTS DE MOBILITAT URBÀ

- BANC
- JARDINERA
- PAPERERA
- FONT

ELEMENTS PER A PROPAGANDA I INFORMACIÓ

- PDM • OPI

ELEMENTS URBANS DE TIPUS COMERCIAL

- QUIOSC ONCE

ALTRES

- VEGETACIÓ
- ELEMENT AMB VOL (> 15 cm i < 2,10 m)

REVISIÓ I ACTUALITZACIÓ DEL " PLA D'ACCESSIBILITAT PER A LA SUPRESSIÓ DE BARRERES ARQUITECTÒNIQUES DE L'ÀMBIT DE LA VIA PÚBLICA DE LA CIUTAT DE GIRONA DE L'ANY 1998"

PLÀNOL VOLUM III: FASE PRIORITÀRIA

E: 1/5000

El carrer S.XVI presenta una amplada de 1,7m, amb un fort desnivell i una corba molt tancada on no hi ha visibilitat. En la part nord del carrer hi ha una caiguda per la part dreta del carrer, amb una perillositat per els vehicles i per els vianants.

7.9.- DIAGNOSI. PLA D'ACCESIBILITAT

A continuació, es mostren tres exemples on es poden observar els diferents estats dels paviments.



Paviment en bon estat al Carrer Sant Daniel (pas riu Galligants)



Paviment en bon estat al Carrer Sant Daniel, 4



Paviment en mal estat al carrer S.XVI



Paviment en mal estat al carrer Tambor Ansò

7.11.- DIAGNOSI. Resum

Usos del sòl

- Els usos principals són residencials de baixa densitat i recreatiu els caps de setmana, amb un restaurant i diverses rutes verdes.
- Ofereix un gran potencial de rutes i excursions pels voltants de Sant Daniel, com per exemple el camí de l'Ermessenda, paral·lel al riu Galligants.
- Molts visitants estacionen el vehicle en l'estacionament a l'esplanada de la Font del Ferro, el que obliga a circular pel carrer Sant Daniel.

Viari intern

- Les principals vies són carrers bidireccionals, molts d'ells per ser culs de sac. L'amplada de la calçada és estreta i on han de conviure diferents modes de transport, entre ells vianants i bicicletes.
- Hi ha punts amb corbes i manca de visibilitat, amb el que incrementa la possibilitat i el risc d'accidents entre vehicles o amb modes de transport tous.

Mobilitat dels vianants

- Les voreres són amb una amplada de menys d'1,8m en molts trams, obligant a aquests a anar per la calçada.

7.11.- DIAGNOSI. Resum

Circulació de vehicles

- L'àmbit d'estudi i principalment, el carrer Sant Daniel, està considerada Zona 30, on la prioritat de pas és dels vianants i els vehicles han de respectar la coexistència i la velocitat de 30km/h màxims.
- La IMD de vehicles en un dia laborable és de l'ordre de 900/1.000 vehicles/dia al carrer de Sant Daniel. La freqüència de pas dels vehicles en el carrer de Sant Daniel és d'aproximadament 1 veh./minut; a la resta de carrers, la freqüència és més baixa (1veh./5minuts).

Mobilitat en bicicleta

- No hi ha cap estació de Girocleta al voltant del barri de Sant Daniel.
- Hi ha dificultat per encabir un carril bici per la calçada, ja que aquestes tenen unes dimensions molt reduïdes, amb habitatges a un costat i a l'altre el riu.
- No hi ha estacionament per a bicicletes en condicions.
- No hi ha senyalització per a bicicletes ni que indiqui les diferents rutes.

7.11.- DIAGNOSI. Resum

Transport públic

- El transport públic que arriba a Sant Daniel i connecta amb la resta de la ciutat, presenta ocupacions i freqüències baixes. Hi ha dues parades a demanda, on els usuaris poden demanar la seva arribada.
- La ruta que realitza l'autobús amb la resta de la ciutat, no acaba de connectar adequadament el barri de Sant Daniel amb els punts d'atracció de la ciutat de Girona.
- No hi ha bona oferta per als visitants que vulguin apropar-se a Sant Daniel amb transport públic.

Seguretat viària

- Al carrer de Sant Daniel hi ha diferents revolts amb mala visibilitat, amb el què hi ha un risc entre els vehicles que hi circulen i la resta de modes de transport.
- No hi ha una bona senyalització que indiqui la coexistència de modes de transport.
- Hi ha trams en els que els vianants no tenen vorera o aquesta no supera els 0,9m d'amplada, obligant el pas per la calçada.
- La velocitat és a 30km/h, tot i que s'han observat alguns vehicles que circulen entre 40 i 50km/h, comportant un risc pels altres vehicles i usuaris de la via.

8.- LÍNIES ESTRATÈGIQUES

Millors de la seguretat viària

Senyalització

Control / vigilància / il·luminació

Millors infraestructurals

Polítiques de Push (incentivar) & Pull (forçar)



empènyer

&



atraure

Forçar el traspàs cap
al transport
públic i altres modes
(bici, moto, peu,)

Les propostes s'han pensat tenint **dues línies estratègiques** diferenciades. La primera són **millors de la seguretat viària**, derivades dels problemes de coexistència entre els diferents modes de desplaçament.

La segona línia estratègica són **polítiques de Push & Pull**, on el punt fort ha de ser reduir la presència del vehicle privat, i incrementar els desplaçaments sostenibles com l'anar a peu i bicicleta, sempre respectant l'entorn i els veïns.

9.- PROPOSTES

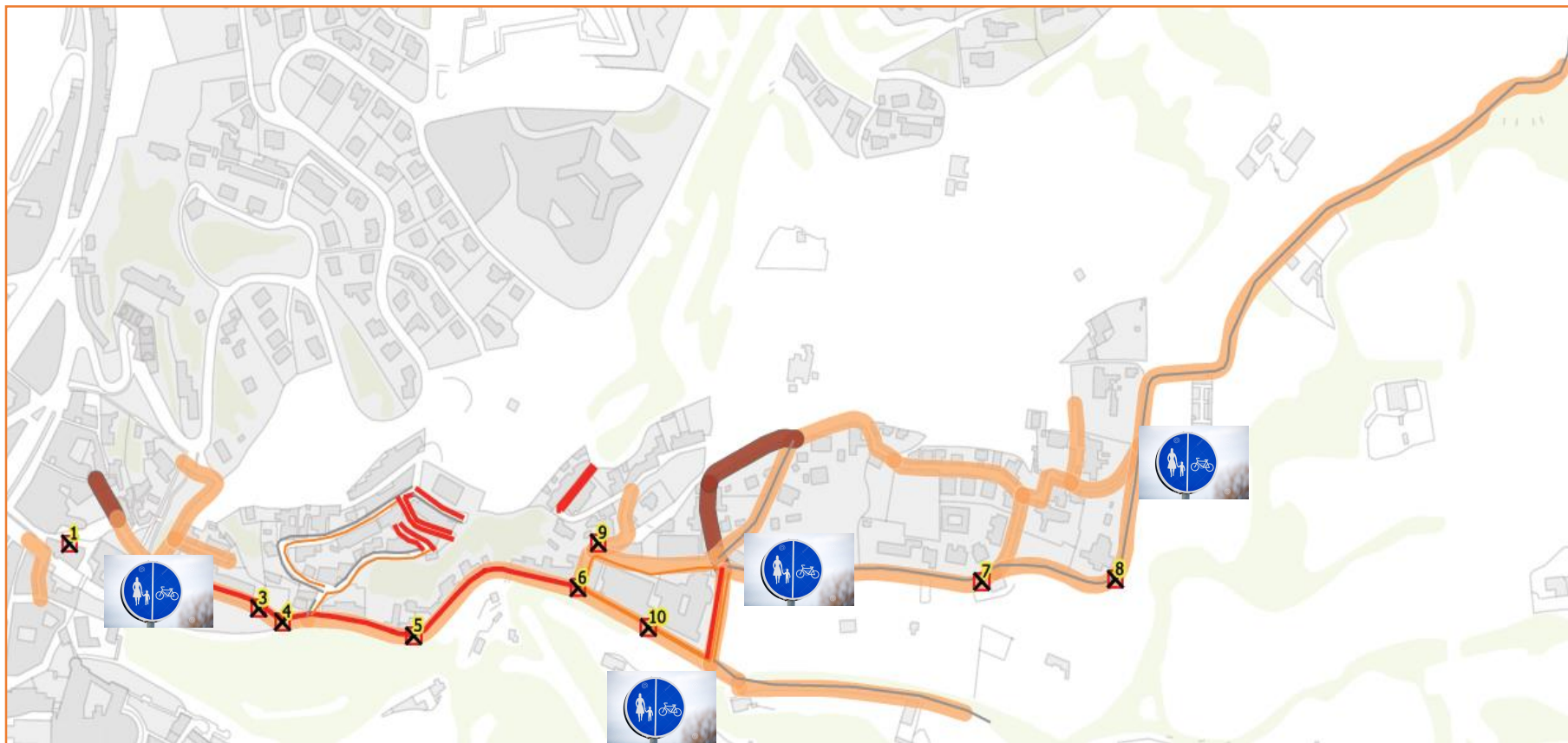
A continuació, es realitza un llistat de les propostes que es desenvoluparan en l'apartat següent:

Núm.	Actuació	Línia Estratègica		
		Millora seguretat viària	Push	Pull
1.	Senyalització			
1.1	Senyalització amb trams de coexistència	X		
1.2	Reforç de la senyalització al carrer Sant Daniel i Tambor Ansò	X		
2	Seguretat viària			
2.1	Reducció de la velocitat màxima. "Falsa vorera"	X		
2.2	Reducció de la velocitat màxima. "Ampliació secció vorera"			
2.3	Reducció de la velocitat màxima. Coixí berlines (alternativa)	X		
2.4	Reducció de la velocitat màxima. Control de la velocitat (alternativa)	X		
2.5	Suavitzar resalt del Carrer Santa Llúcia - Pujada al Castell	X		
3	Itinerari			
3.1	Itineraris alternatius a les Gavarres i Font del Ferró. Reducció de trànsit			X
3.2	Itinerari alternatiu (1) a les Gavarres i Font del Ferró. Reducció de trànsit (Ruta 1)			X
3.3	Itinerari alternatiu (2) a les Gavarres i Font del Ferró. Reducció de trànsit (Ruta 2)			X
4	Potenciar els modes alternatius			
4.1	Connexió Transport Públic (a demanda) amb Correus		X	
4.2	Adecuació del Camí de l'Ermessenda		X	
4.3	Projecte d'itinerari sobre el riu		X	
4.4	Girocleta		X	
4.5	Trenet		X	
5	Infraestructures			
5.1	Pla d'Accessibilitat (a llarg termini)	X		
5.2	Ordenar l'aparcament de la Font del Ferró			X
5.3	Ampliació dels espais viaris: Guanyar espai pel vianant al voladiu del riu Galligants (a llarg termini)		X	
5.4	Eliminar l'espai de barbacoes de l'Espai Natural de les Gavarres	X		X
6	Il·luminació			
6.1	Millora de la il·luminació	X		

1. PROPOSTES SENYALITZACIÓ

1.1.- SENYALITZACIÓ AMB TRAMS COEXISTÈNCIA

Diagnosi – Bicicletes



Seria recomanable senyalitzar en alguns trams del carrer de Sant Daniel que la calçada és compartida per diferents modes, entre ells, els vianants.

Alguns dels senyals com a exemple es mostren en la pàgina següent, però és important que l'Ajuntament consideri els senyals normatius adequats del seu propi municipi.

1. PROPOSTES SENYALITZACIÓ

1.1. PROPOSTES. SENYALITZACIÓ AMB TRAMS COEXISTÈNCIA.

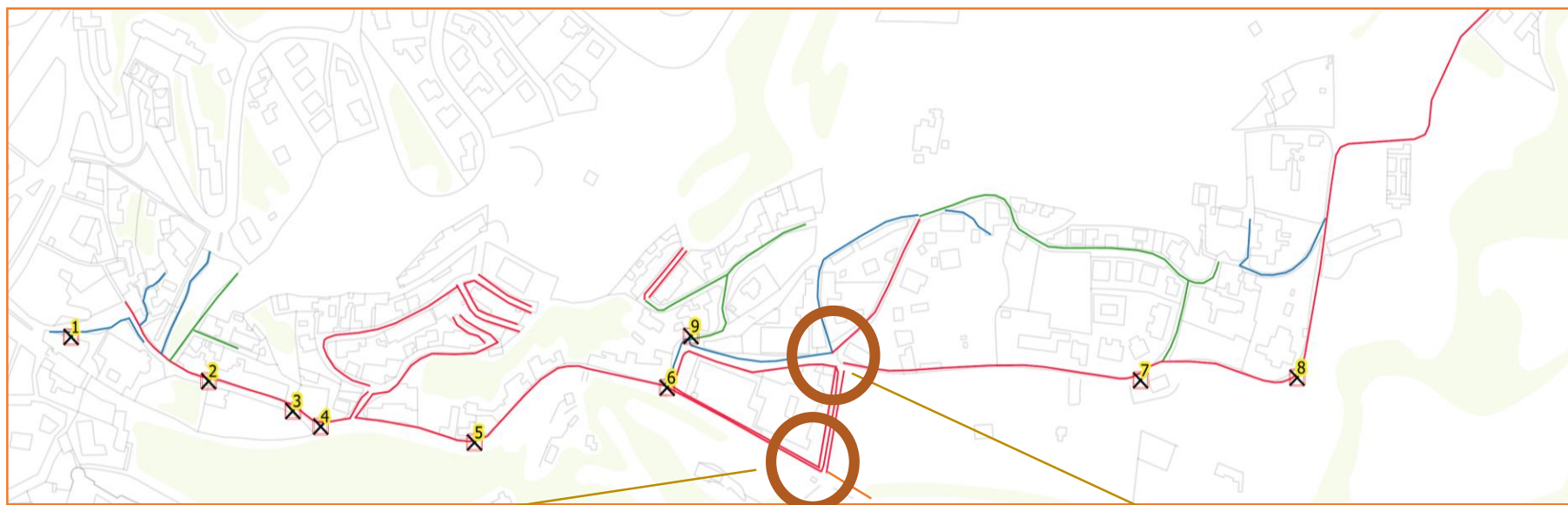


1. PROPOSTES SENYALITZACIÓ

1.2. REFORÇ DE LA SENYALITZACIÓ AL CARRER SANT DANIEL I TAMBOR ANSÓ

Els dies de l'observació es varen detectar diferents vehicles i bicicletes que realitzaven la maniobra d'anar en contra direcció en els trams on la senyalització indica el contrari.

Per aquesta raó, es proposa reforçar la senyalització existent amb un plafó o senyal anterior en mode de recordatori, a més d'un senyal que recordi que és un tram de "concentració d'accidents".



Senyalització gir obligatori a dreta
(vehicles + bicicletes)

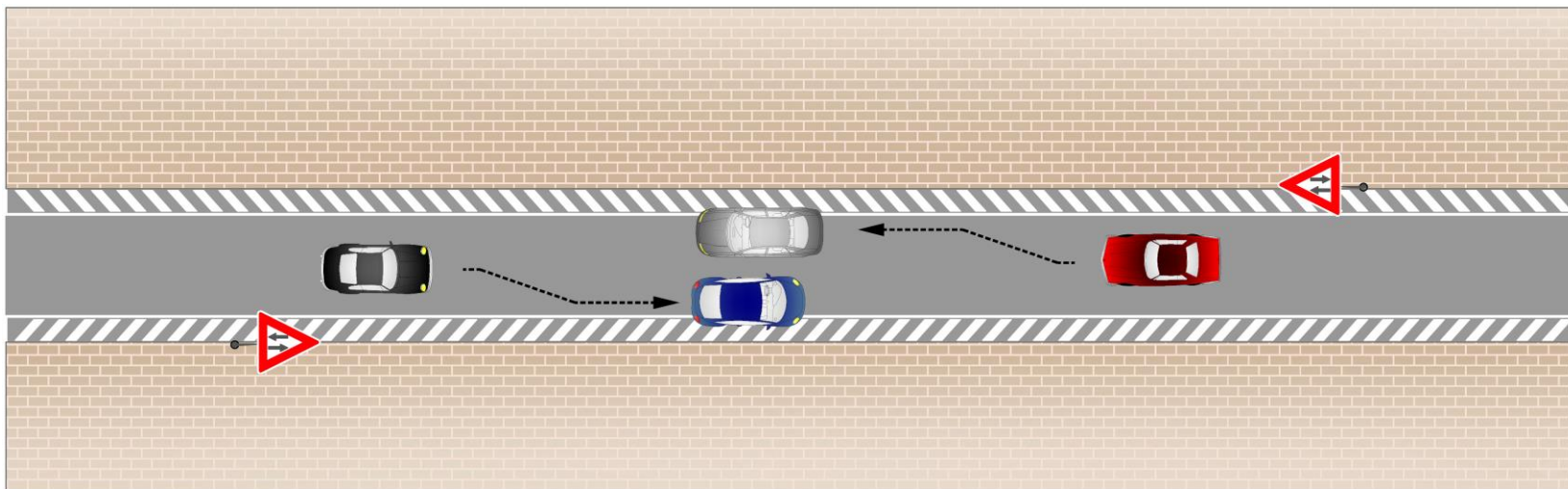
Senyalització gir prohibit a Esquerra
(vehicles + bicicletes)

2. PROPOSTES DE SEGURETAT VIÀRIA

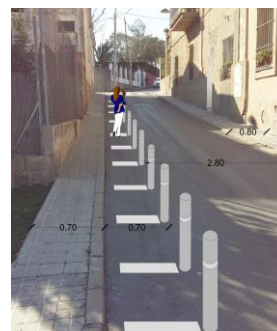
2.1 REDUCCIÓ DE LA VELOCITAT MÀXIMA. “FALSA VORERA”

Els elements visuals i sonors per a la reducció de la velocitat, són bones alternatives per a que el conductor no excedeixi la velocitat i compleixi els límits que la Zona 30 permet. Al ser un espai estret sense vorera, part dels vianants realitzen els desplaçaments per la calçada.

La proposta següent té com objectiu que només amb pintura, crear un efecte visual per a que els conductors de vehicles privats redueixin la velocitat i tinguin cura amb la conducció.



Falsa vorera a Tiana



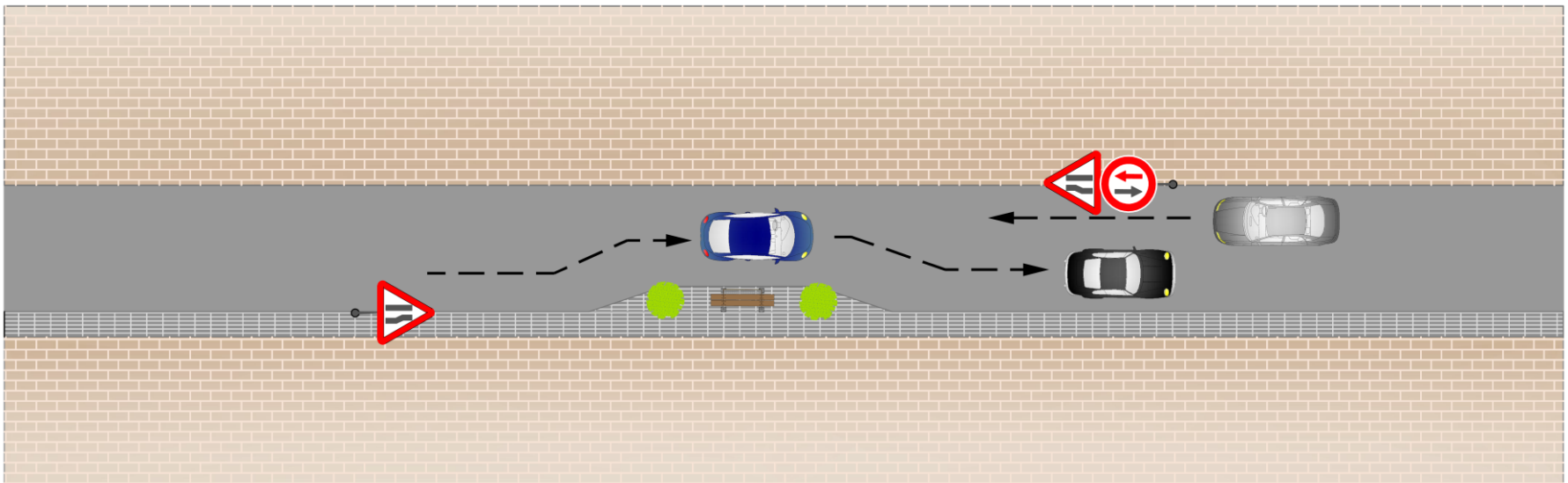
Secció proposada a Tiana

2. PROPOSTES DE SEGURETAT VIÀRIA

2.2. REDUCCIÓ DE LA VELOCITAT MÀXIMA. “AMPLIACIÓ SECCIÓ VORERA”

El carrer de Sant Daniel es tracta d'un carrer estret i sense voreres o amb voreres estretes. Els elements de reducció de la velocitat com els estretaments de la calçada són bones alternatives per a que els conductors no excedeixin la velocitat i compleixin els límits que la Zona 30 permès. Actualment els vianants realitzen els desplaçaments per la calçada.

D'aquesta forma es guanyaria espai de vianants, creant obstacles per a que els conductors de vehicles privats redueixin la velocitat i millori la seguretat pel vianant.



2. PROPOSTES DE SEGURETAT VIÀRIA

2.3. REDUCCIÓ DE LA VELOCITAT MÀXIMA. COIXÍ BERLINÈS

Les propostes vinculades al vehicle privat, van en la línia de reduir els vehicles que circulen pel carrer Sant Daniel i els que hi circulin siguin respectuosos amb els altres modes de transport, en especial amb els vianants, que són els més vulnerables.

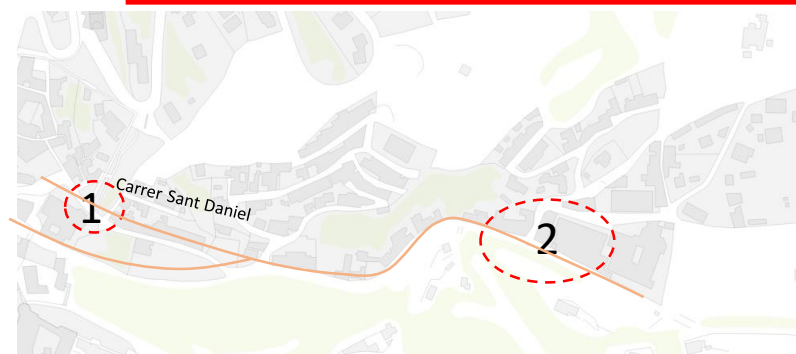
Per aquest motiu, es proposa reduir la velocitat del carrer Sant Daniel de 30km/h a 20km/h.

A més, per tal de que els conductors compleixin la velocitat màxima permesa, es proposa instal·lar diferents reductors de velocitat. Aquest però, no són suficientment segurs per als vianants i bicicletes, ja que circulen per la calçada. Aquests elements no deixen de ser més obstacles als que els grups més vulnerables han de fer front en el seu desplaçament.

Distància entre mesures reductores de velocitat:



Velocitat objectiu	Distància recomanable entre elements reductors de velocitat	Distància màxima d'eficiència entre elements reductors de velocitat
50 km/h	150 m	250 m
40 km/h	100 m	150 m
30 km/h	75 m	75 m
10-20 km/h	20 m	50 m



2. PROPOSTES DE SEGURETAT VIÀRIA

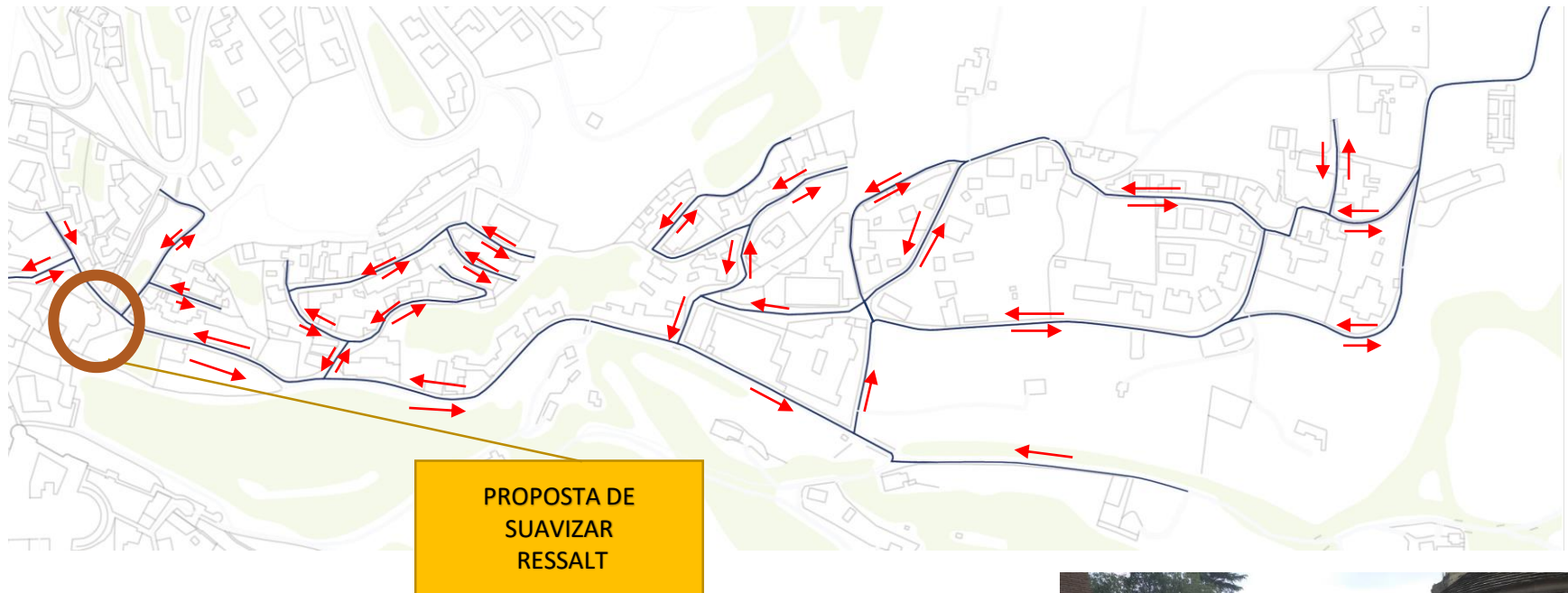
2.4 REDUCCIÓ DE LA VELOCITAT MÀXIMA. CONTROL DE VELOCITAT.

També es recomana que es realitzin controls de velocitats en els entorns de Sant Daniel, amb presència policial o altres elements per aquesta finalitat (per exemple una càmera que avisa a la velocitat que van els conductors).



2. PROPOSTES DE SEGURETAT VIÀRIA

2.5. SUAVITZAR RESSALT DEL PUNT 1 (Santa Llúcia – Pujada del Castell)



Els canvis de nivell de la calçada són una bona estratègia per la reducció de velocitat, i més en un tram on hi ha doble sentit de circulació amb una calçada tan estreta i amb coexistència de diferents modes de transport.

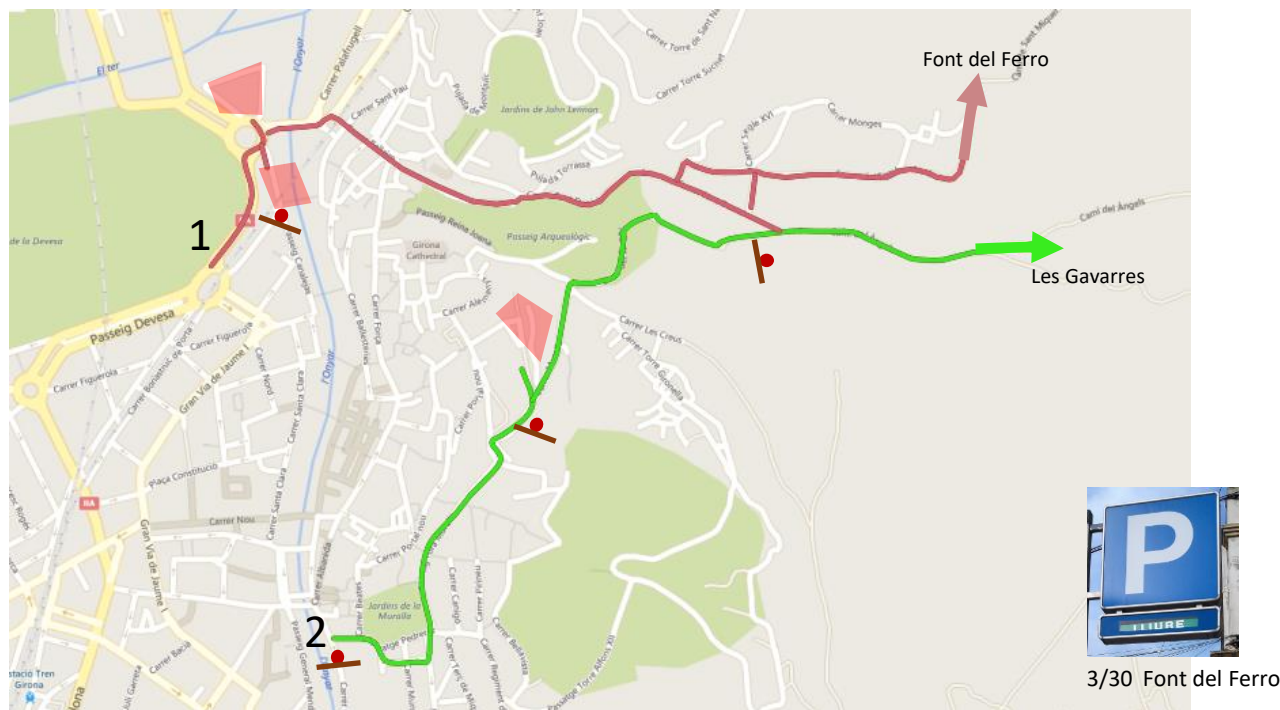
S'ha observat que el ressalt de la carrer de Santa Llúcia – Pujada del Castell presenta una variació en la horitzontalitat entre aquesta i la calçada, obligant als vehicles a realitzar maniobres per tal que aquesta diferència no afecti als propis vehicles. Per tant, es proposa millorar i suavitzar aquesta diferència d'horitzontalitat entre la calçada i el ressalt per a que la funció d'aquest sigui l'òptima.



3. PROPOSTES D'ITINERARI

3.1. REDUCCIÓ DE TRÀNSIT

Rutes des d'aparcaments fins arribar a Sant Daniel



És interessant que en els aparcaments hi hagi un plafó informatiu amb les diverses rutes a peu i en bicicleta pels camins rurals de Sant Daniel i en els immediats de la zona, panells informatius de recordatori de les rutes i a més, les *bones maneres* de convivència entre els diferents modes de transport.

Es recomana que hi hagi un senyal variable d'ocupació de l'aparcament de la Font del Ferro abans dels estacionaments de cada una de les rutes alternatives, per tal d'informar als visitants i que tinguin temps de decisió per estacionar en destinació, o bé estacionar en els estacionaments públics (aquesta actuació de pot ser a llarg terminin).

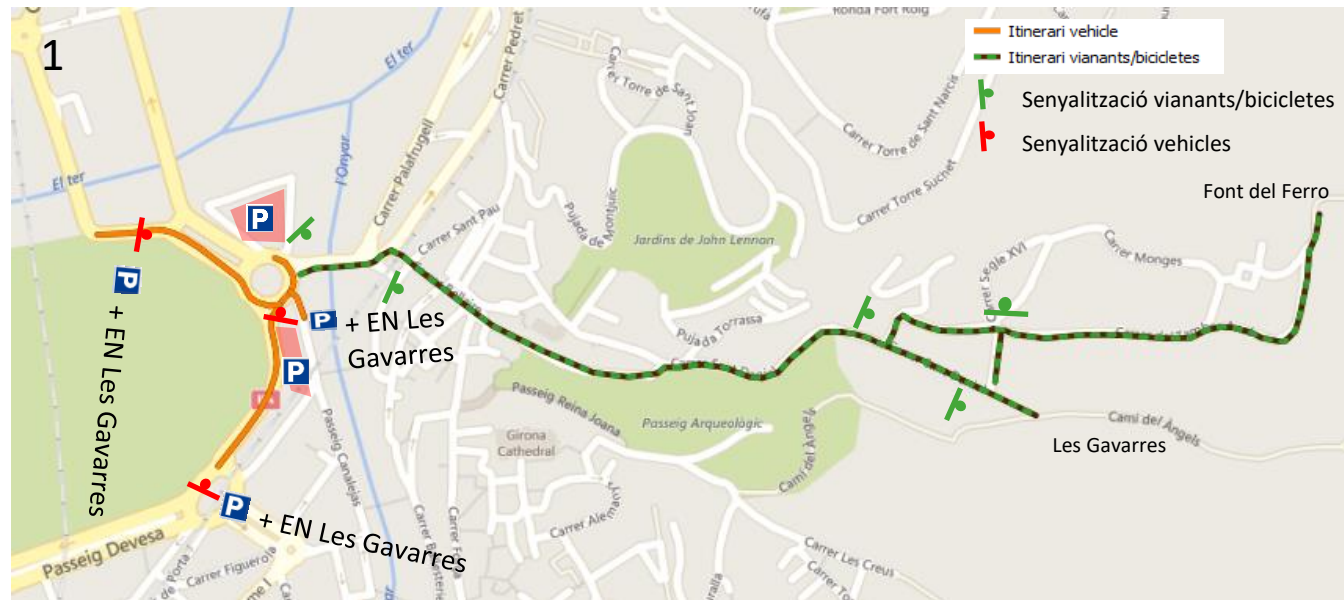
Per arribar a la Vall de Sant Daniel i a les diferents rutes per a caminants i bicicletes, es poden realitzar des de diferents punts de la ciutat de Girona. Hi ha diferents aparcaments públics amb capacitat, pròxims a Sant Daniel, amb el que és important, la seva senyalització, acompanyada de la **P** de pàrquing i amb la direcció de Sant Daniel/En Gavarres.

Per tal de fer conèixer l'itinerari, s'ha de realitzar una campanya informativa amb tríptics i amb senyalització específica de P+Sant Daniel/En Gavarres als principals encreuaments fins a l'estacionament. La senyalització fins a la destinació serà recomanable que sigui per a vianants i bicicletes, per tal de no portar a més vehicles fins a Sant Daniel.

3. PROPOSTES D'ITINERARI

3.2. ITINERARI ALTERNATIU (1) A LES GAVARRES I FONT DEL FERRO. REDUCCIÓ DE TRÀNSIT. RUTA 1

Rutes des d'aparcaments fins arribar a Sant Daniel



La **ruta 1**: ofereix dos aparcaments públics propers.

L'itinerari continua per Pont del Pedret, Carrer Galligants i carrer Santa Llúcia fins a arribar a Sant Daniel.

Per tal de fer conèixer l'itinerari, s'ha de realitzar una campanya informativa amb tríptics i amb senyalització específica de P+Sant Daniel als principals encreuaments fins a l'estacionament.

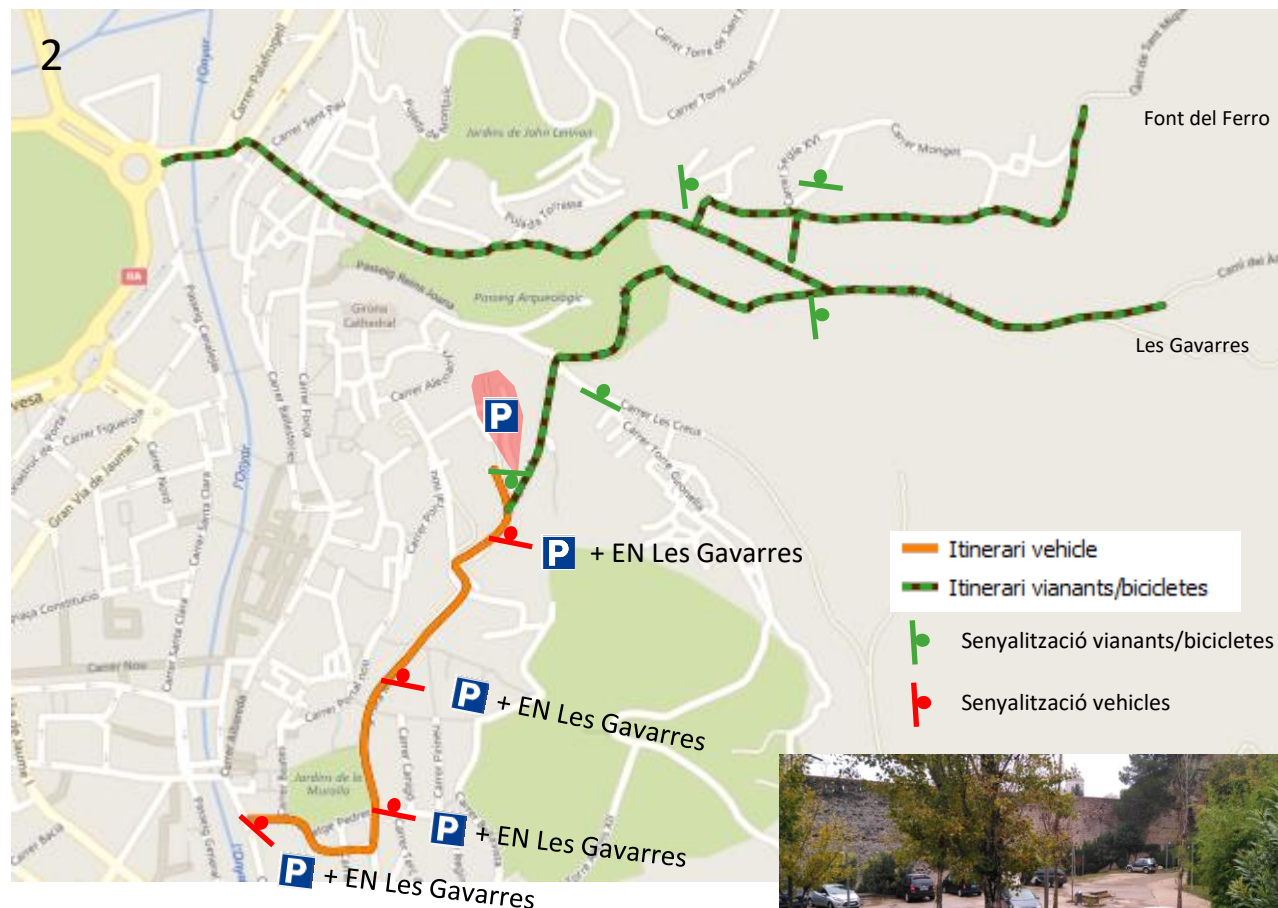
La senyalització fins a la destinació serà recomanable que sigui per a vianants i bicicletes, per tal de no portar a més vehicles fins a Sant Daniel.



3. PROPOSTES D'ITINERARI

3.3. ITINERARI ALTERNATIU (2) A LES GAVARRES I FONT DEL FERRO. REDUCCIÓ DE TRÀNSIT. RUTA 2

Rutes des d'aparcaments fins arribar a Sant Daniel



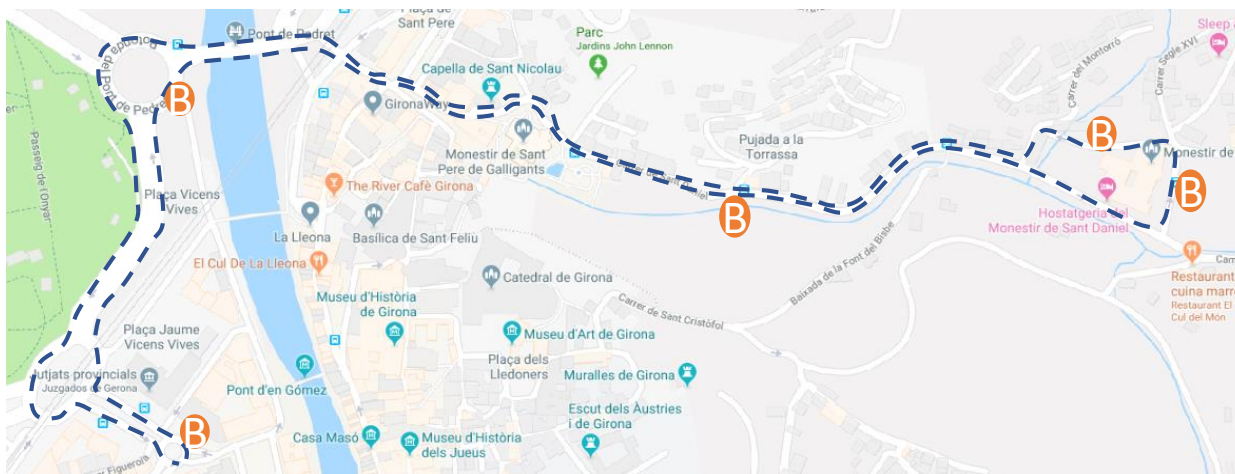
La **ruta 2** té l'estacionament de la Universitat de Girona, poc concorregut el cap de setmana i amb gran potencial per ser utilitzat pels visitants de Sant Daniel. Hi ha 110 places amb una ocupació el dissabte de 40 places. Aquest marge d'espais buits ofereix grans possibilitats per als visitants de l'Espai Natural Les Gavarres i la Vall de Sant Daniel. Aquest estacionament Fora Muralla existeix un acord d'ocupació amb la Universitat de Girona, de manera que els dies no lectius queda lliure.

Per tal de fer conèixer aquestes opcions, s'ha de realitzar una campanya informativa amb tríptics i amb senyalització específica de P+Sant Daniel als principals encreuaments fins a l'estacionament. La senyalització fins a la destinació serà recomanable que sigui per a vianants, per tal de no portar a més vehicles fins a Sant Daniel.

4. PROPOSTA DE POTENCIAR ELS MODES ALTERNATIU

4.1. POTENCIAR MODES ALTERNATIU. TRANSPORT A LA DEMANDA DES DE CORREUS A SANT DANIEL

- Es proposa la implantació d'un transport a demanda amb un recorregut des de Correus fins a Sant Daniel. El recorregut tindrà les parades següents: Correus - Av. França – Carrer Sant Daniel amb Pujada de la Torrassa.
- Es tracta d'un recorregut circular de 2 km fins a Sant Daniel amb Pujada de la Torrassa i de 3,4 km si la línia arriba fins a carrer de les Monges.
- Per a realitzar aquesta actuació, és necessari que els veïns i usuaris que volen fer ús d'aquest servei demanin el bus a demanda amb un mínim de 15 minuts d'antelació.
- Per tal que els veïns i usuaris puguin realitzar un canvi modal o canvi amb altre tipologia de transport públic, és necessari que el bitllet sigui integrat amb la resta de títols i transports públics de Girona.
- Aquest nou recorregut millora la connectivitat amb altres modes de transport públic i amb la resta de la ciutat.



Horari de pas (Av. França)	
7:30	Sortida de Sant Daniel
8:00	
8:30	
9:00	
9:30	Tornada al migdia
13:00	
13:30	
14:00	
14:30	Tornada a Sant Daniel
17:00	
17:30	
18:00	
18:30	
19:00	

4. PROPOSTA DE POTENCIAR ELS MODES ALTERNATIUS

4.2. POTENCIAR MODES ALTERNATIUS. ADEQUACIÓ CAMÍ DE L'ERMESSEENDA

Hi ha diferents passeres per travessar el riu Galligants i accedir al carrer de Sant Daniel, o bé a la ruta verda.

Per tal de fer més accessible la permeabilitat entre ambdós costats, es proposa millorar les passeres existents i senyalitzar les rutes i distàncies per tal que l'usuari sigui conscient de les distàncies i les diferents alternatives.

Al contemplar aquesta actuació, s'ha de considerar amb l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA).

A més, fer passeres o ampliar les existents comporta una reducció de la calçada per les obres que s'han de realitzar en aquestes infraestructures.

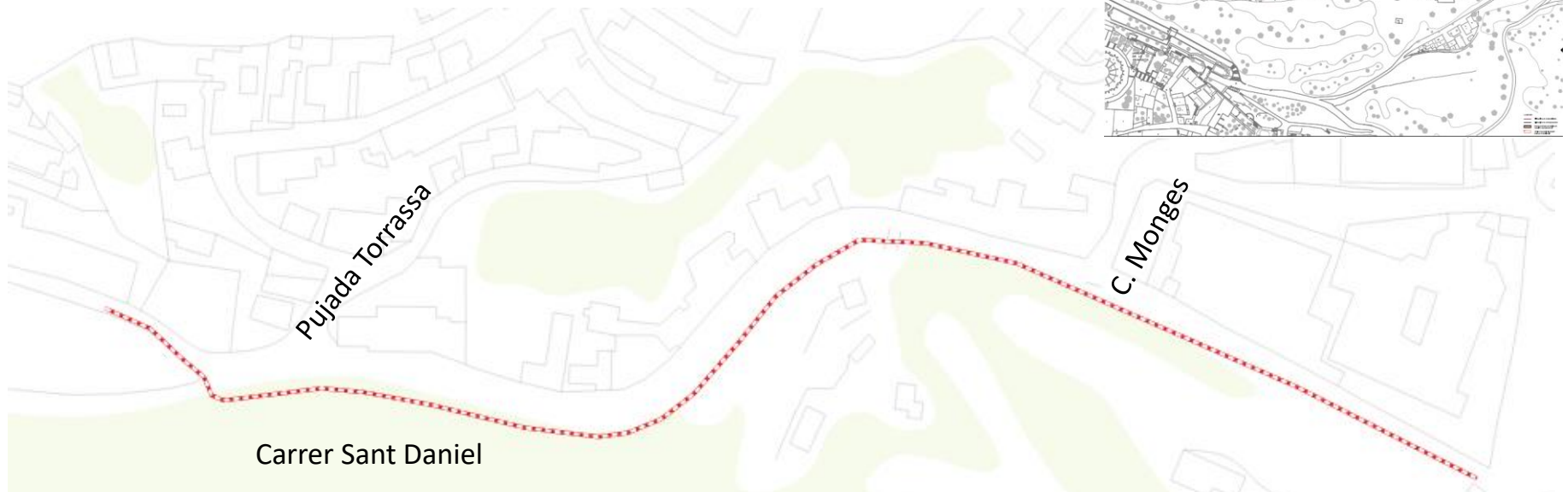


Passera existent al camí Sant Daniel

4. PROPOSTA DE POTENCIAR ELS MODES ALTERNATIUS

4.3. POTENCIAR MODES ALTERNATIUS. PROJECTE D'ITINERARI SOBRE EL RIU

Propostes de millora



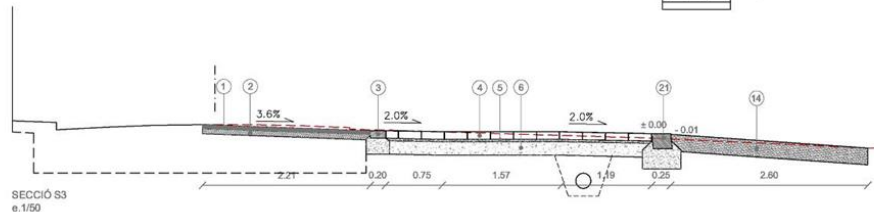
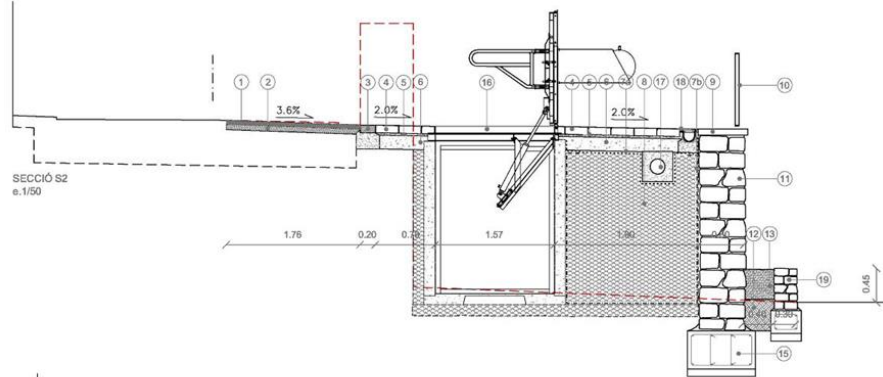
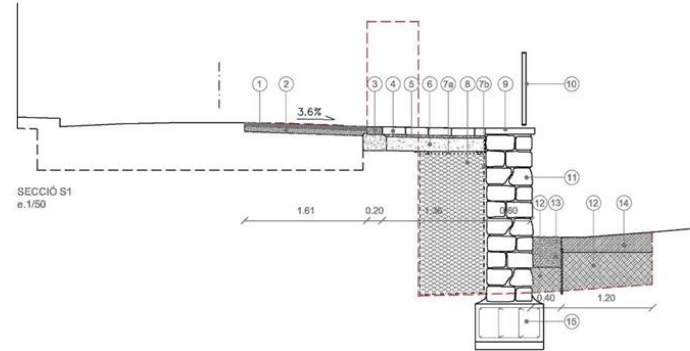
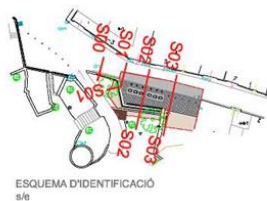
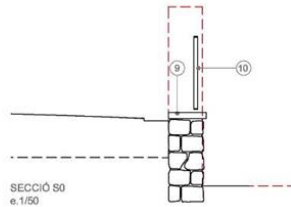
La proposta de futur rau en millorar l'accés per a vianants i bicicletes a l'àmbit de Sant Daniel. Les voreres estretes i el pas continu de vehicles a doble sentit, dificulten la convivència entre tots els modes de transport. Per aquesta raó, el projecte planteja un recorregut per a vianants a través d'una passera de fusta que recorre gran part de la ruta pel carrer Sant Daniel. D'aquesta manera, els vianants tenen un espai segur per a passejar i els vehicles i bicicletes més espai per a conviure de forma segura.

4. PROPOSTA DE POTENCIAR ELS MODES ALTERNATIU

4.3. POTENCIAR MODES ALTERNATIU. PROJECTE D'ITINERARI SOBRE EL RIU

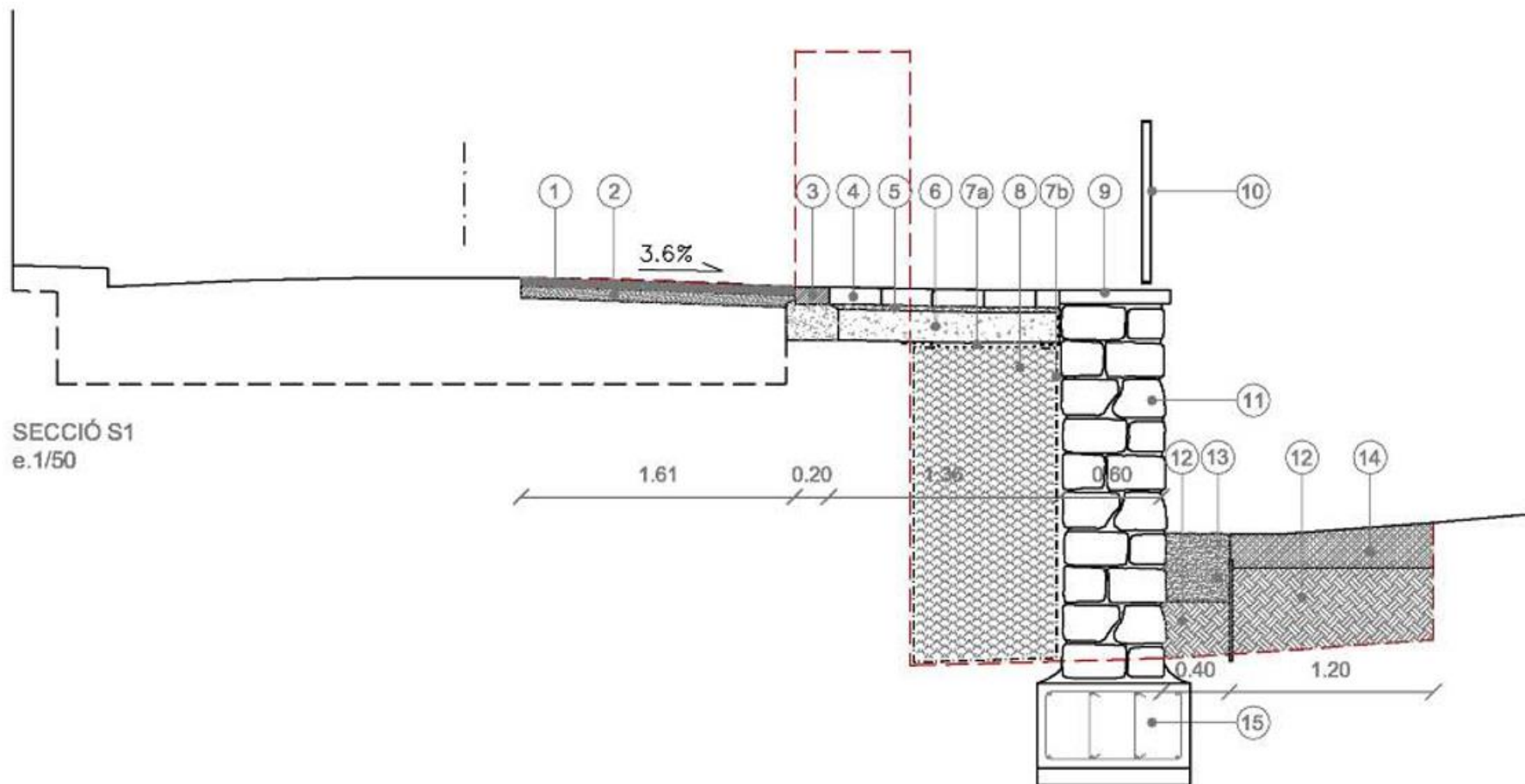
LLEGENDA PAVIMENTACIÓ

- 1 MESCLA BITUMINOSA CONTINUA EN CALENT DE 5 cm DE GRUIX TIPUS D-12
 - 2 MESCLA BITUMINOSA CONTINUA EN CALENT DE 7 cm DE GRUIX TIPUS G-20
 - 3 FRANJA DE DELIMITACIÓ DE PAVIMENTS FORMADA PER PECES DE PEDRA DE SANT VICENS DE 30x20x10 cm AMB LA CARA VISTA FLAMEJADA, COL·LOCADA SOBRE BASE DE FORMIÓ HM-20, SENSE JUNTA I REJUNTADA AMB SORRA DE GRANULOMETRIA 0/2 mm
 - 4 PAVIMENT DE LLAMBORDES DE PEDRA DE DIMENSIONS 30x20x10 cm, COL·LOCADES A 1/3 SENSE JUNTA SOBRE CAPA DE MORTER I REJUNTES AMB SORRA DE GRANULOMETRIA 0/2 mm.
 - 5 CAPA DE 3 cm DE GRUIX DE MORTER DE CIMENT 380 Kg/m³ (1:4)
 - 6 SOLERA DE FORMIÓ HM-20/P20/IIa 200Kg/m³ DE 18 cm DE GRUIX
 - 7a LAMINA SEPARADORA DE POLIETILÈ DE 100 µm i 195 g/m²
 - 7b LAMINA SEPARADORA GEOTEXTIL DE POLIPROPILE NO TEIXIT DE 200-250 g/m² LLIGADA MECÀNICAMENT.
 - 8 REBLERT DE GRAVES DE GRANULOMETRIA 40/60 mm
 - 9 CORONAMENT DEL MUR FORMAT PER PECES DE PEDRA DE SANT VICENS DE 65x40x8 cm AMB LES CARES VISTES FLAMEJADES, AMB GOTERO INFERIOR DE 1,8x1,5 cm I COL·LOCADES SENSE JUNTA SOBRE BASE DE MORTER DE CALÇ DE 3 cm.
 - 10 BARANA D'ACER PER PINTAR DE DIMENSIONS, CARACTERÍSTIQUES I ACABAT SEGONS DETALLS DE SERRALLERIA
 - 11 MUR DE PEDRA DE 60 cm D'AMPLADA I 265 cm D'ALÇADA (183+82). FORMAT PER PEDRA DE L'ENTORN AFERRADA AMB MORTER DE CALÇ I CORONAT AMB PEÇA DE PEDRA DE SANT VICENÇ DE 65x40x8 cm.
 - 12 CAPA DE 40 cm DE GRUIX MIG DE REBLERT DE TERRES SELECCIONADES I COMPACTADES
 - 13 CAPA DE 40 cm DE TERRA VEGETAL PER A PLANTACIÓ
 - 14 CAPA DE 22 cm DE GRUIX MIG DE SAU LÓ COMPACTAT AL 95% PM.
 - 15 FONAMENT CORREGUT DE DIMENSIONS 90x50 cm DE FORMIÓ HA-25/P20/IIa SOBRE CAPA DE FORMIÓ DE NETEJA DE 10 cm DE GRUIX
- Amat sup.: 40/12
Amat inf.: 40/16
Estreps: 1e08 c/20 cm
- 16 CONJUNT FORMAT PER 2 MÒDULS PREFABRICATS PER A LA INSTAL·LACIÓ DE CONTENIDORS SOTERRATS TIPUS EQUINORD SL3RP+A3, AMB CONTENIDORS DE 3.000 L I 1.300 L. DIMENSIONS MÒDUL SL3RP: 420x190x220 cm
 - 17 CONDUCCIÓ DE SANEJAMENT PER A AIGÜES PLUVIALS FORMADA PER TUB DE PVC Ø200 LINE EN 1401-1 SIN FORMIGONAT AMB ANELLAT DE 10 cm DE FORMIÓ HM-20
 - 18 CANAL I REIXA DE FUNDICIÓ DÜCTIL DE 20 cm D'AMPLADA TIPUS RC-20 DE BENTONIT COL·LOCADA SOBRE BASE DE FORMIÓ HM-20
 - 19 MURET DE PEDRA DE 30 cm D'AMPLADA I 55 cm D'ALÇADA TOTAL (45+10). FORMAT PER PEDRA DE L'ENTORN AFERRADA AMB MORTER DE CALÇ PER LA CARA INTERIOR, MANTENINT L'APARENÇA DE MURET DE PEDRA SECA
 - 20 FONAMENT CORREGUT DE DIMENSIONS 40x30 cm DE FORMIÓ HA-25/P20/IIa SOBRE CAPA DE FORMIÓ DE NETEJA DE 10 cm DE GRUIX
- Amat sup.: 40/12
Amat inf.: 40/12
Estreps: 1e08 c/20 cm
- 21 VORADA RECTA DE PEDRA DE SANT VICENS, DE SECCIÓ ROMBOIDAL DE 25x20 cm AMB LES CARES VISTES AFERRADES I EL CANTELL BISELLAT COL·LOCADA SENSE JUNTA SOBRE BASE DE FORMIÓ HM-20.



4. PROPOSTA DE POTENCIAR ELS MODES ALTERNATIU

4.3. POTENCIAR MODES ALTERNATIU. PROJECTE D'ITINERARI SOBRE EL RIU



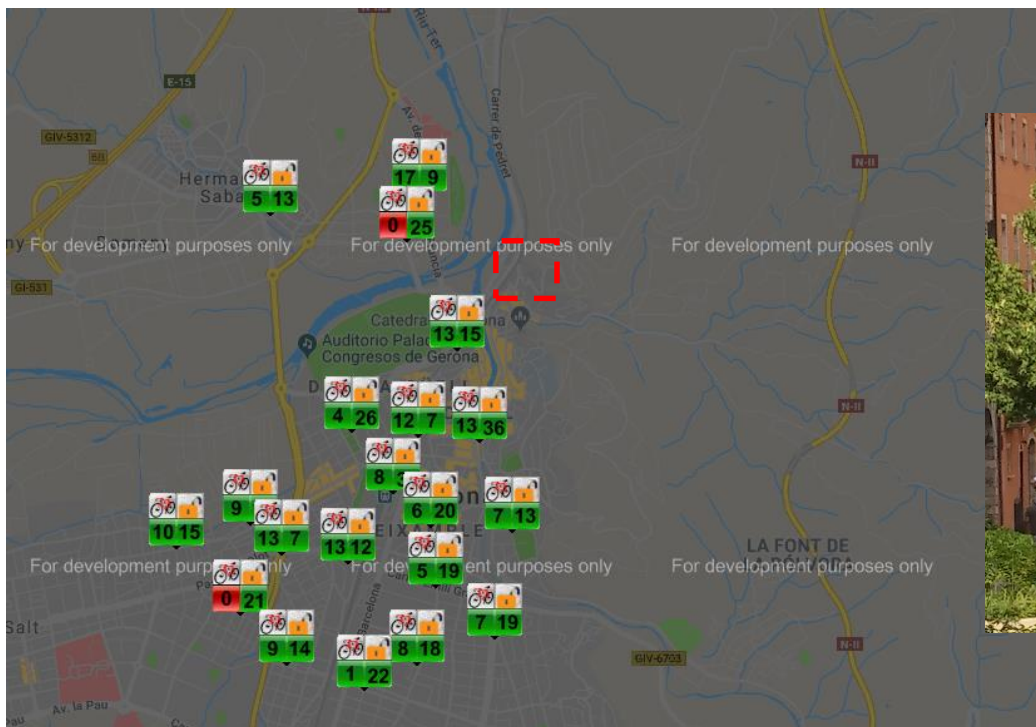
Aquest projecte es fonamenta en una vorera accessible en voladiu per sobre del curs del Riu Galligants, per la qual hi ha autorització per part de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA). Al plànol es pot observar la secció de l'actuació.

4. PROPOSTA DE POTENCIAR ELS MODES ALTERNATIU

4.4. POTENCIAR MODES ALTERNATIU. GIROCLETA

La bicicleta pública és una bona eina dels municipis per incentivar l'ús de modes de transport saludables i sostenibles a la població. A Girona el servei actual és la Girocleta, amb 20 estacions que donen cobertura a gran part de la ciutat.

A la Vall de Sant Daniel no hi ha estació ni cobertura òptima per a que la població utilitzi aquest servei. Per tant, es proposa instal·lar una estació de Girocleta a la Plaça de Sant Pere.



4. PROPOSTA DE POTENCIAR ELS MODES ALTERNATIU

4.5. POTENCIAR MODES ALTERNATIU. TRENET

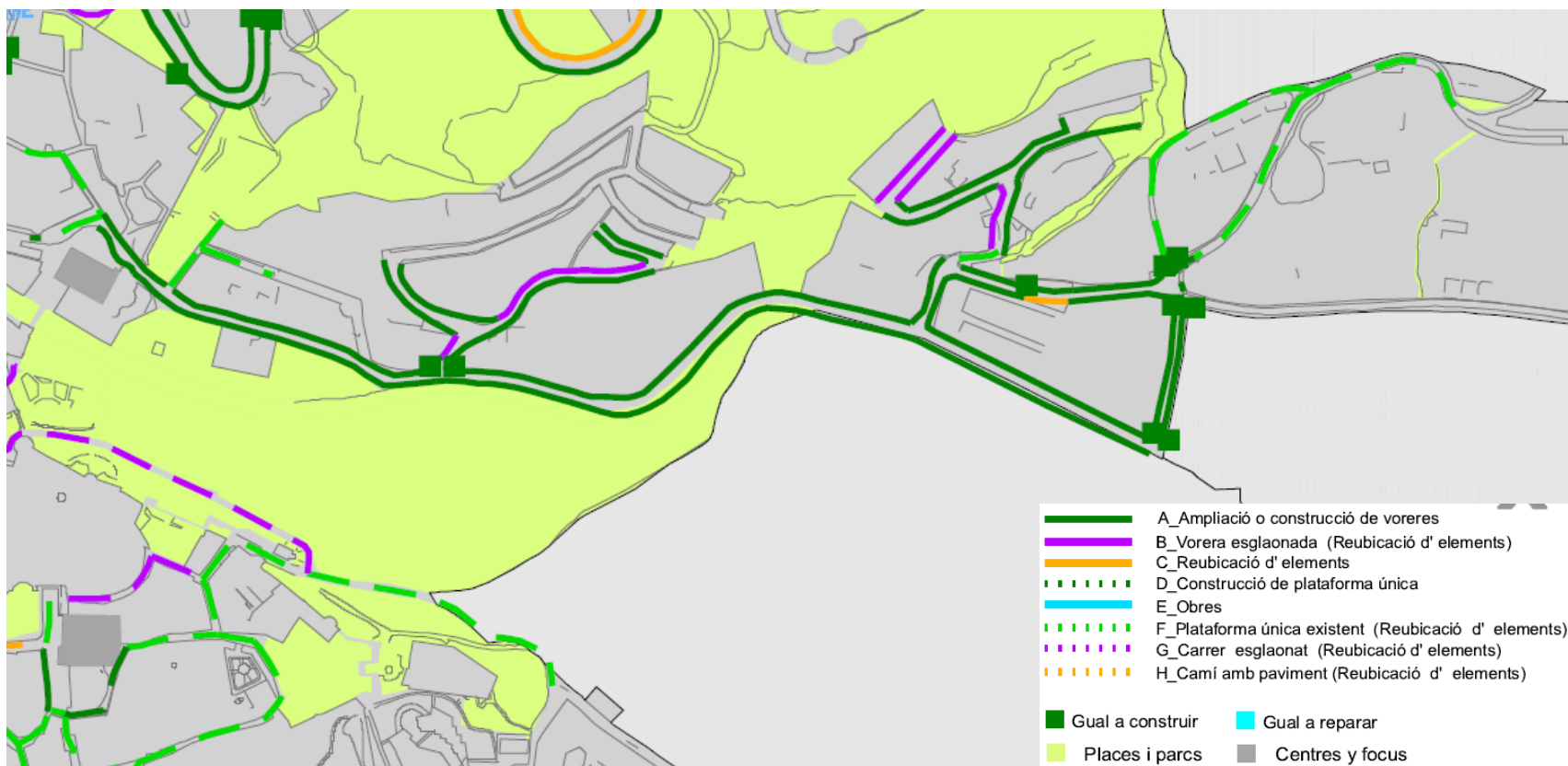
S'està estudiant la proposta de fer passar el trenet turístic els caps de setmana i els dies festius per la Vall de Sant Daniel. Aquesta proposta té les següents característiques:

- La proposta (en estudi) rau en que aquest trenet tingui freqüència i expedicions diàries i que els habitants empadronats de Sant Daniel i Torre Gironella de més de 70 anys puguin accedir de manera gratuïta.
- Diferents parades en el recorregut, on els usuaris poden encotxar i desencotxar per seguir amb diferents itineraris (Torre Gironella, Monestir de Sant Daniel i Pl. Sant Feliu).
- Recorregut des de Plaça Catalunya (inici) – carrer Forà Muralla – Camí dels Àngels – Tambor Ansó – Carrer de Les Monges – carrer Sant Daniel – Pl. Sant Feliu – Pl. Independència – Pl. Catalunya (final).
- A llarg termini, per dur a terme el recorregut anterior, s'hauria de pavimentar una part del camí dels Àngels per tal de fer circulable amb el trenet, entre Torre Gironella i el restaurant "Cul del Món", amb una amplada suficient per tal que coexisteixi aquest amb els vianants i bicicletes.
- Les característiques del trenet aniran condicionades als radis de gir del recorregut i a les amplades del vial disponibles.



5. PROPOSTA D'INFRAESTRUCTURA

5.1. PLA D'ACCESSIBILITAT (A LLARG TERMINI)

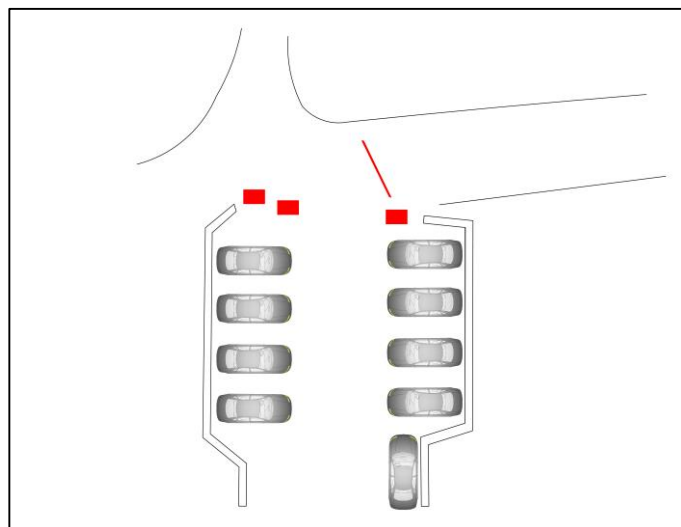


El Pla d'Accessibilitat proposa portar a terme algunes propostes al barri de Sant Daniel:

- Ampliar les voreres del carrer Sant Daniel, del carrer de les Monges.
- Reubicar elements en voreres de la Pujada de la Torrassa i al Carrer Montorró
- Construir guàrdies al llarg de l'eix Carrer Sant Daniel – Carrer de les Monges.

5. PROPOSTA D'INFRAESTRUCTURA

5.2. ORDENAR ESTACIONAMENT DE LA FONT DEL FERRO

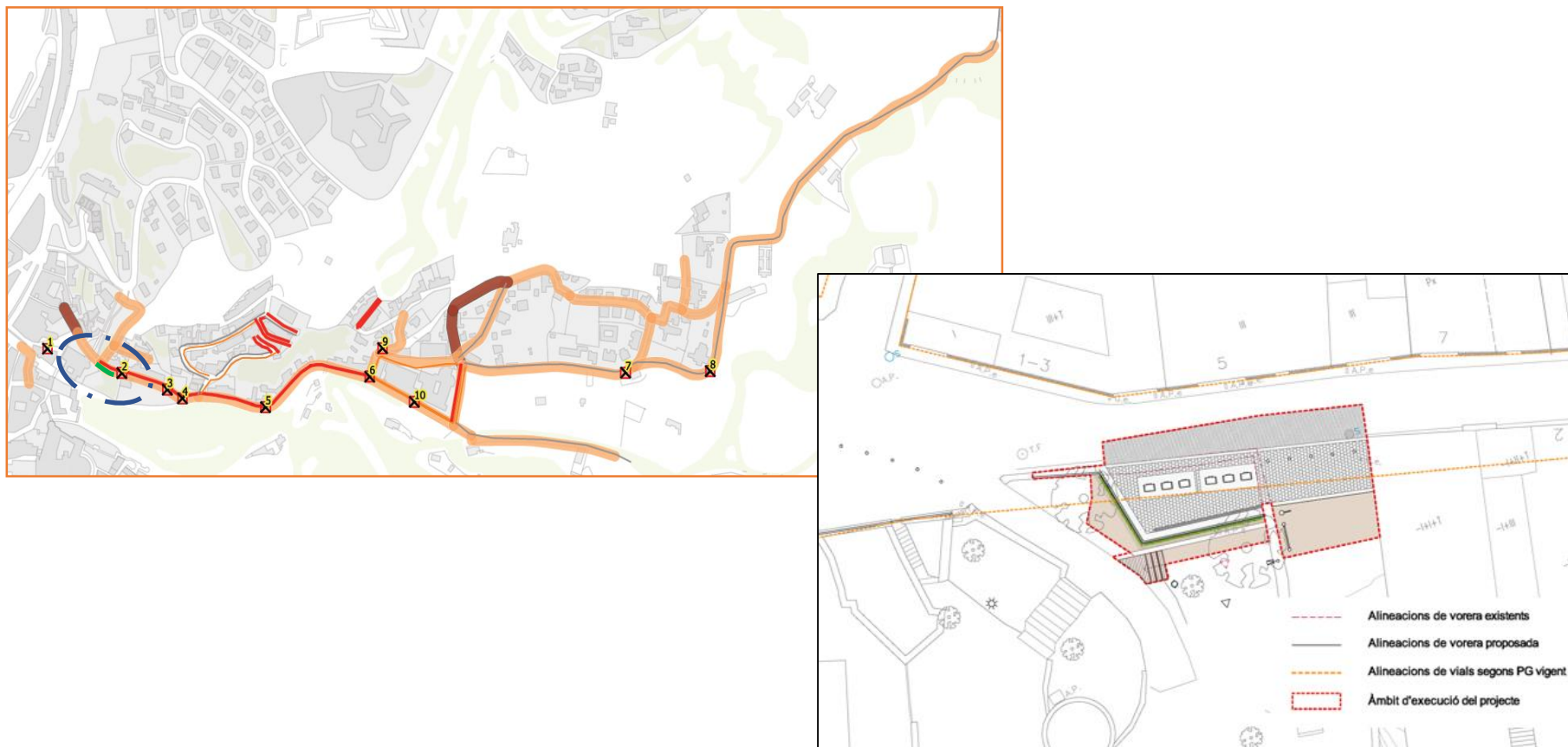


- A l'estacionament de la *Font del Ferro* hi ha capacitat per a 9 vehicles.
- Durant el treball de camp es van observar ocupacions elevades. En total entre la zona habilitada d'aparcament, els vorals del camí d'accés a l'aparcament i la doble fila dins de l'aparcament es van observar uns 30 vehicles. Una ocupació molt per sobre de la capacitat màxima de l'aparcament.
- Actualment es tracta d'un descampat. Es proposa col·locar separadors de places per regular l'estacionament i evitar il·legalitats i delimitar encara més els espais disponibles amb obstacles com podrien ser "pedres grans" i balles de fusta.
- És recomanable que s'afegeixin elements en els vorals de la calçada per tal d'evitar l'estacionament de vehicles.
- El camí de Sant Miquel (que transcorre a partir de la Font del Ferro) és inviable el seu tancament complet al trànsit privat, degut a localització d'habitatges i del Restaurant Mirador de Can Pi.

5. PROPOSTA D'INFRAESTRUCTURA

5.3. JARDINS DEL DOCTOR FIGUERES (A LLARG TERMINI)

Dins de les propostes per guanyar espai pels vianants es proposa la creació d'un mirador i l'ampliació de les voreres en un tram del carrer de Sant Daniel (Jardins del Doctor Figueres). L'objectiu és aconseguir un espai amable als visitants que van amb bicicleta i vianants, com per exemple els veïns que podran gaudir de vistes del riu i de l'Espai Natural.



5. PROPOSTA D'INFRAESTRUCTURA

5.4. TREURE L'ESPAI RECREATIU DE BARBACOES DE L'ESPAI NATURAL DE LES GAVARRES

Canvi ús en l'Espai Natural de Les Gavarres: aquesta actuació té com objectiu eliminar l'espai destinat a barbacoes existent actualment. Aquesta activitat comporta un risc d'incendi per l'entorn en el qual està situat.

L'eliminació d'aquesta activitat també està relacionat amb la mobilitat, ja que reduirà el nombre de visitants i de vehicles que tenien com a objectiu anar a les barbacoes.



Font: pla d'actuacions "Quin Sant Daniel Volem"

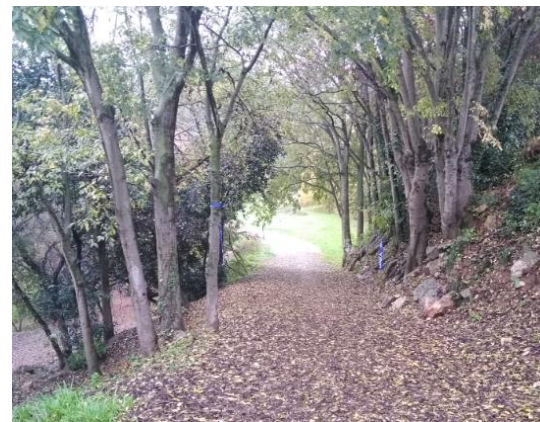
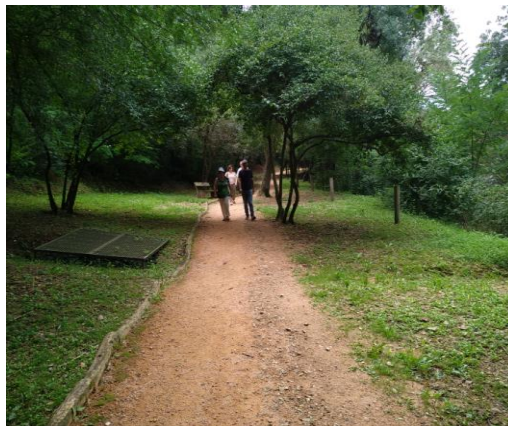
6. PROPOSTA D'IL·LUMINACIÓ

6.1. MILLORA DE LA IL·LUMINACIÓ

La il·luminació és correcta en la part urbanitzada del carrer de Sant Daniel i el seu entorn. Però a l'Espai Natural de les Gavarres i les altres rutes verdes, destinades a vianants i bicicletes hi manca tot tipus d'aquest mobiliari urbà. Els espais PEIN i naturals han de preservar la seva essència natural. Al fer accessibles els camins han d'estar il·luminats, asfaltats i per tant, perden l'essència d'espai natural i de camins verds destinats al passeig i lleure de veïns i visitants.



Il·luminació existent al carrer de Sant Daniel



Tram natural sense il·luminar al camí dels Àngels