

3.6. Mobilitat

3.6.1. Mobilitat supramunicipal

3.6.1.1. Xarxa de carreteres i accessibilitat

El Pla de Carreteres de Catalunya (1981) classifica les infraestructures viàries en:

- **una xarxa bàsica**, per a la circulació de pas i a la circulació interna de llarga distància
- **una xarxa comarcal**, generalment utilitzada per a la circulació general entre els centres comarcals i entre d'altres nuclis de població importants,
- **una xarxa local i rural**, constituïda per les vies d'àmbit local que s'utilitza per a la circulació local i entre municipis propers.

La ubicació geogràfica del Gironès, en la depressió Prelitoral de la Selva, esdevé un corredor que canalitza bona part de la mobilitat entre la península i la resta del continent. Per aquest motiu la comarca és creuada longitudinalment per un gran nombre d'infraestructures que constitueixen la xarxa bàsica: la N-II, l'autopista A-7, el ferrocarril Barcelona – Portbou, i en un futur el Tren d'Alta Velocitat.

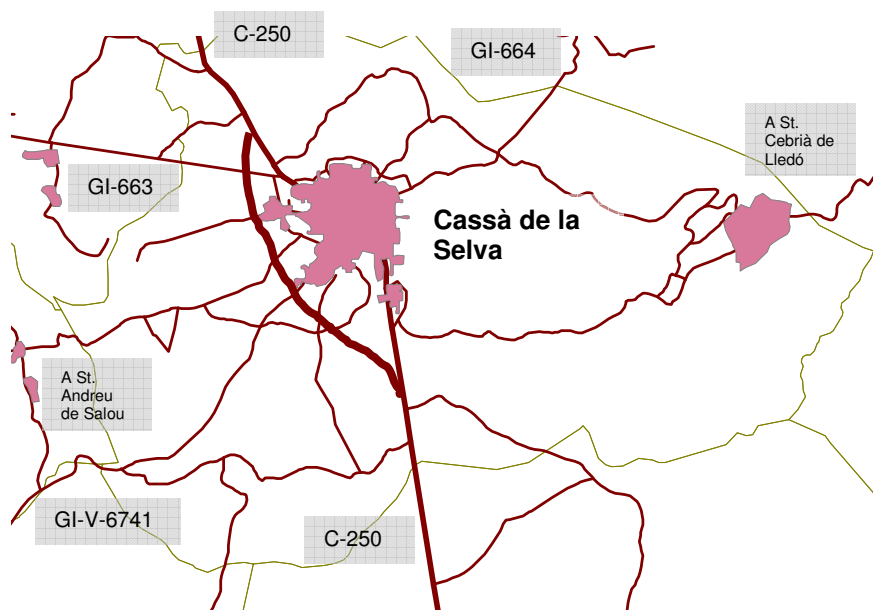
Alhora, la comarca disposa d'una important xarxa viària de comunicació amb les comarques veïnes. L'eix transversal (C-25) que comunica el Gironès amb les comarques occidentals (La Selva, Osona, Bages, etc.) i la carretera C-250, principal via d'accés del Gironès cap al sector central – meridional de la Costa Brava (Blanes, Lloret, Tossa, Sant Feliu de Guíxols, etc.) són les principals vies de comunicació comarcal.

A nivell municipal, Cassà de la Selva presenta una ubicació geogràfica estratègica, que es sintetitza en:

- Proximitat amb Girona
- Fàcil accessibilitat respecte a l'eix transversal i a l'A-7
- En el traçat de la comarcal C-250 en direcció a la Costa Brava.

El municipi es connecta amb la xarxa viària externa pels següents punts (vegeu la figura 3.6.1 i 3.6.2.):

Figura 3.6.1.
Principals infraestructures que travessen Cassà de la Selva



Font: Elaboració pròpia

Figura 3.6.2.
Punts de connexió de la xarxa viària a Cassà de la Selva

GI-663 (dir. Riudellots de la Selva)	→	Enllaça al nord-oest del nucli urbà, a l'alçada del carrer de la Via.
GI-V-6741 (dir. a Caldes de Malavella)	→	Enllaça amb Cassà pel sector sud-oest del nucli urbà (C/ del Germà Agustí)
GI-664 (dir. a la Bisbal)	→	Enllaça al nord-est del nucli urbà de Cassà (C/ d'Enric Corts)
GI-250 (dir. a Girona) (dir. a Sant Feliu de Guíxols)	→	Pel sector nord-oest del municipi Pel sector sud del municipi
Variante GI-250	→	Accés en ambdues direccions a l'inici i final de la variante Accés en ambdues direccions amb la crta. GI-663 de Riudellots de la Selva Accés en ambdues direccions amb la crta GI-V-6741 de Caldes de Malavella

Font: Elaboració pròpia

Al maig de 2000 va entrar en funcionament la variant de Cassà, amb l'objectiu de desviar el trànsit de pas de dins del nucli urbà i evitar els embussos de trànsit sobretot durant els mesos d'estiu. Aquesta via té 4,36 km de longitud, i presenta dues connexions amb la C-250 i dos accessos cap a carreteres comarcals (GI-663 a Riudellots i GI-V-6741 a Caldes de Malavella). La variant està dimensionada per canalitzar uns 15.000 vehicles diaris i un trànsit de vehicles pesants del 12 % (gairebé 2.000 vehicles).

A banda d'aquestes infraestructures viàries, destaca la proximitat del municipi respecte a l'aeroport de Girona (al terme municipal de Vilobí d'Onyar), ja que mitjançant la comarcal GI-663 si accedeix en menys de 10 minuts.

D'altra banda, no hi ha cap línia de ferrocarril en funcionament que travessa el terme municipal. Les estacions de ferrocarril més pròximes són la de Riudellots de la Selva i la de Caldes de Malavella , essent l'estació de Caldes la més utilitzada pels cassanencs.

3.6.1.2. Mobilitat intermunicipal

La mobilitat, juntament amb el consum del sòl, és un element que condiciona estretament la viabilitat urbanística, l'equitat social i la sostenibilitat ecològica del desenvolupament urbà. L'actual model de creixement urbanístic i econòmic propicia un increment de les necessitats de desplaçament de la població, tant en nombre de desplaçaments com en la seva distància.

A nivell comarcal, la mobilitat obligada (per raó de treball i estudis) supera els 80.000 desplaçaments diaris, dels quals prop del 87 % són interns (dins la pròpia comarca). Tot i l'elevat percentatge de desplaçaments intracomarcals, entre 1986 i 1996, les sortides dels residents del Gironès per a treballar cap a d'altres comarques s'han incrementat en un 115 %, mentre que les entrades han registrat un increment menor.

Les principals destinacions d'aquest flux de mobilitat són les comarques de La Selva, Barcelonès i Baix Empordà, mentre que els desplaçaments cap al Gironès procedeixen fonamentalment de La Selva, el Baix i l'Alt Empordà, la Garrotxa i el Maresme (Enquesta de Mobilitat Obligada – EMO – 1996).

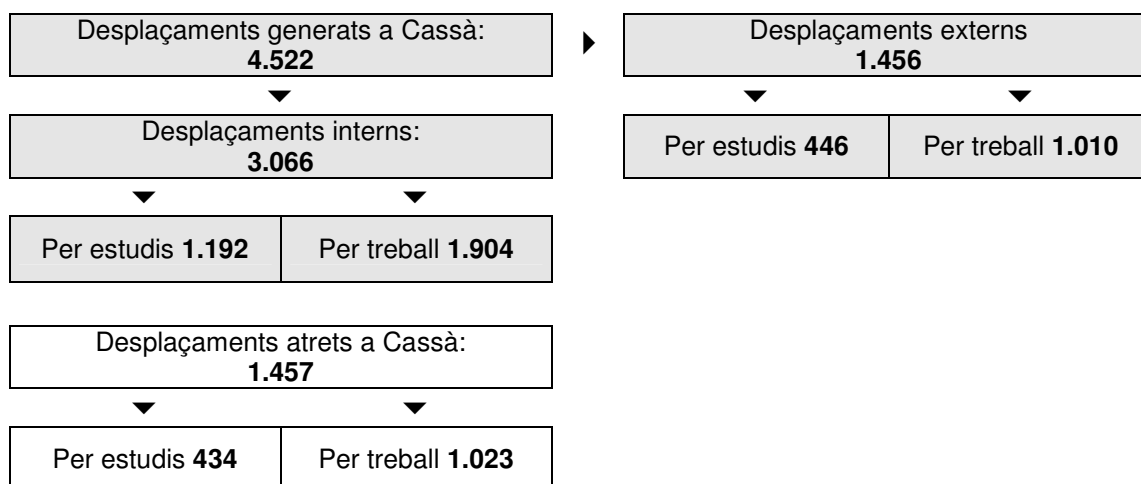
Segons aquesta mateixa enquesta, els habitants de Cassà fan cada dia un total de **4.522** desplaçaments per mobilitat obligada. El 68 % d'aquests desplaçaments (3.066) es realitzen dins el propi municipi, i els 1.456 desplaçaments restants tenen com a destí principal els municipis veïns. D'altra banda cada dia es produeixen 1.457 desplaçaments procedents d'altres municipis amb destinació a Cassà per raons laborals o d'estudis (figura 3.7.3.). Per tant a nivell municipal el balanç entre desplaçaments atrets (des d'altres municipis) i generats (cap a d'altres poblacions) per raons d'estudis i treball pràcticament són idèntics.

Així Cassà és un municipi amb una elevada autonomia respecte al seu entorn (en 68% dels desplaçaments es fan dins de Cassà). Aquest fet es deu a l'important sector industrial cassanenc i a l'elevat nombre d'alumnes que cursen la primària i la secundària a Cassà que contraresta amb la proximitat amb Girona i la seva àrea d'influència.

Segons el tipus de desplaçament, el 64 % dels desplaçaments són per motius laborals i la resta per motius d'estudis.

A continuació s'analitza la mobilitat externa de Cassà de la Selva, és a dir els desplaçaments generats i els atrets, mentre que els desplaçaments interns s'analitzaran l'apartat 3.6.2. d'aquest mateix capítol.

Figura 3.6.3.
Esquema de la mobilitat obligada a Cassà. 1996



Font: Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya (Enquesta de Mobilitat obligada). 2000

- **Distribució de la mobilitat per àmbits geogràfics**

Analitzant la mobilitat obligada externa es poden definir els següents àmbits geogràfics d'interrelació amb Cassà de la Selva (vegeu la taula 3.6.1.):

- **Àmbit funcional.** Inclou els municipis més propers a Cassà: Llambilles, Fornells de la Selva, Quart, Llagostera, Riudellots i Campllong. Aquests municipis generen una quarta part dels desplaçaments obligats. La major part d'aquests desplaçaments es realitzen per motius laborals.

- **Àrea Urbana de Girona.** Inclou els municipis de Girona, Salt i Sarrià de Ter. Tot i que Cassà no presenta una elevada dependència en mobilitat obligada respecte a l'Àrea Urbana de Girona, aproximadament el 47 % dels desplaçaments externs tenen com a destí final aquesta àrea i fonamentalment la capital gironina.

- **Àmbit comarcal i supracomarcal.** Inclou els municipis més allunyats del Gironès, així com de les comarques pròximes (la Selva, Pla de l'Estany i Baix Empordà). Aquest àmbit atrau l'11 % dels desplaçaments originats a Cassà de la Selva, i compta com a principals destinacions Vilobí d'Onyar, Sant Feliu de Guíxols i Caldes de Malavella.

- **Resta de Catalunya.** Representa en conjunt el 15 % dels desplaçaments obligats, destaca el nombre de desplaçaments cap a Barcelona (amb més de 100 desplaçaments).

- **Fora de Catalunya.** Els desplaçaments a fora del Principat tant sols representen l'1% dels desplaçaments obligats.

Taula 3.6.1.

Principals relacions intermunicipals per mobilitat obligada. 1996.

Desplaçaments des d'altres municipis a Cassà de la Selva				
Municipi	Residència – Treball	Residència – Estudi	TOTAL	Tendència 1991-1996
Cassà de la Selva	1904	1162	3066	▼
Llagostera	172	118	290	▲
Girona	261	12	273	▲
Caldes de Malavella	56	126	182	▲
Salt	87	3	90	▲
Riudellots de la Selva	38	51	89	▲
Campllong	14	39	53	▲
Sant Feliu de Guíxols	41	7	48	▲
Quart	34	9	43	=
Sant Andreu de Salou	18	21	39	▲
Llambilles	14	16	30	▼
Vilobí d'Onyar	22	4	26	▲
Santa Coloma de Farners	21	0	21	▲
Vidreres	17	0	17	▲
Fornells de la Selva	14	3	17	▲
Banyoles	13	0	13	▲
Sils	13	0	13	▲
Blanes	9	3	12	▲
Castell-Platja d'Aro	7	4	11	▲
Altres	172	18	190	▲
Total	2927	1596	4523	▲
Desplaçaments de Cassà de la Selva a d'altres municipis				
Cassà de la Selva	1904	1162	3066	▼
Girona	337	332	669	▲
Riudellots de la selva	132	0	132	▲
Barcelona	48	54	102	▲
Campllong	99	0	99	▼
Llagostera	51	8	59	▲
Llambilles	29	0	29	▲
Vilobí d'Onyar	25	3	28	=
Fornells de la Selva	22	3	25	▲
Sant Feliu de Guíxols	15	7	22	▼
Caldes de Malavella	19	1	20	▼
Quart	20	0	20	▲
Salt	16	0	16	=
Santa Coloma de Farners	15	0	15	▲
Cerdanyola del Vallès	2	12	14	▲
Castell-Platja d'Aro	11	0	11	▼
Lloret de Mar	10	0	10	=
Figueres	9	0	9	▲
Palamós	8	1	9	▲
Altres	109	25	167	▲
Total	2881	1608	4522	▲

Font: Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya (Enquesta de Mobilitat Obligada). 2000

Comparativament respecte a les dades de l'enquesta de mobilitat obligada de 1991, s'observa:

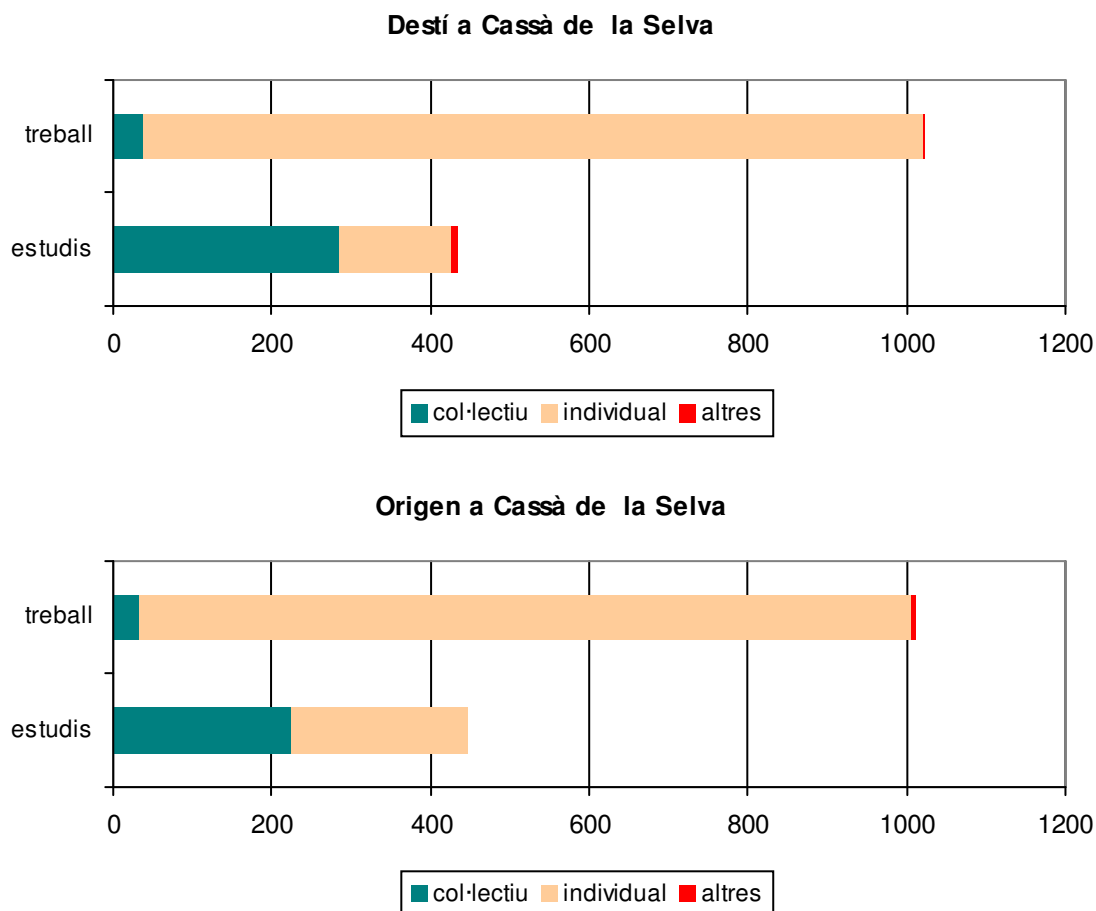
- Un increment del 12% del nombre absolut de desplaçaments cap a l'exterior (de 1.300 a 1.456).
- No varia pràcticament l'àmbit geogràfic dels desplaçaments. Durant aquest període no es crea cap nou nucli atractor de mobilitat. La única zona on es registra un lleuger increment és en els municipis de l'Àrea Urbana de Girona.
- Un increment superior al 50 % en els desplaçaments de l'exterior cap a Cassà, evolucionant des dels 955 de l'any 1991 als 1.457 de l'any 1996. Per tant Cassà de la Selva ha deixat de ser un municipi més generador de mobilitat, per equilibrar el balanç entre els desplaçaments atrets i els generats.

- **Modes de desplaçaments**

Segons el tipus de vehicle utilitzat, tant en els desplaçaments generats a Cassà com els atrets predomina la utilització del vehicle privat. Destaca que,

- El 82 % dels desplaçaments intermunicipals generats a Cassà de la Selva i el 78% dels atrets són efectuats amb transport individual, per tant la utilització del transport públic o col·lectiu és testimonial (vegeu la figura 3.6.4.).
- Els únics municipis amb un percentatge significatiu de desplaçaments amb transport col·lectiu són Girona (el 24% dels 669 desplaçaments diaris) i Barcelona (el 59% dels 102 desplaçaments diaris).
- La inexistència d'un transport públic per a desplaçar-se cap a moltes de les poblacions properes fa que la utilització d'aquest mode de transport sigui pràcticament nul·la (és el cas de Riudellots, Caldes de Malavella, Campllong, Vilobí, Salt, etc.).
- El transport col·lectiu pràcticament no s'utilitza per motius laborals. Així, el 96,5 % dels desplaçaments amb origen i el 96,1% dels desplaçaments amb destí a Cassà es realitzen amb el vehicle privat.
- En canvi en els desplaçaments per estudis, la utilització del transport col·lectiu és molt més elevada. Així, en la meitat dels desplaçaments dels cassanencs per raons d'estudis s'utilitza el transport col·lectiu. Aquest percentatge és del 65% quan es tracta de desplaçaments realitzats des d'altres municipis amb destí a Cassà.

Figura 3.6.4.
Distribució de la mobilitat obligada segons tipus de transport. 1996

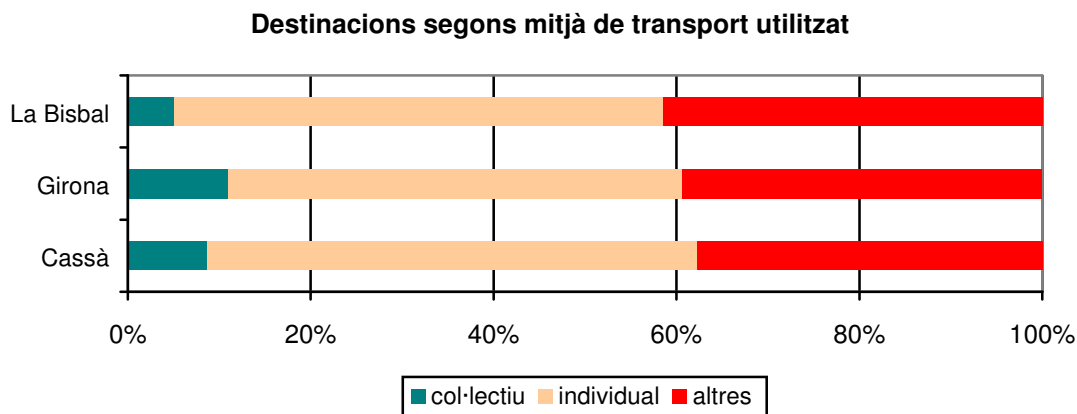


Font: Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya (Enquesta de Mobilitat Obligada). 2000

La Figura 3.6.5 compara percentualment el mitjà de transport utilitzat per als desplaçaments de mobilitat obligada (desplaçaments residència-treball i residència-estudis) en els municipis de Cassà, Girona i la Bisbal d'Empordà. Tot i que hi ha lleugeres diferències segons el municipi, aproximadament el 40% dels desplaçaments de mobilitat obligada es realitzen a peu o en bicicleta. També s'observa que l'ús del vehicle privat és major a Cassà i a La Bisbal que a la pròpia ciutat de Girona, on la existència de transport públic fa que es facin més desplaçaments amb transport col·lectiu.

Figura 3.6.5.

Estructura de la mobilitat obligada a Cassà, Girona i La Bisbal. Distribució per mitjà de transport. (EMO 1996)



Font: Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya (Enquesta de Mobilitat Obligada). 2000

La distància mitjana dels desplaçaments (anada i tornada) de Cassà cap als principals municipis amb una major interrelació, es situa en 33,4 km lineals / viatge (any 1996) (vegeu la taula 3.6.2.). Per raons de treball aquesta distància es situa en 20 km, ja que es realitza cap a poblacions properes (Girona, Riudellots, Campllong), mentre que quan el desplaçament es fa per motius d'estudis es situa en 65 km, degut fonamentalment al nombre important de desplaçaments cap a municipis molt llunyans (Barcelona i a la Universitat Autònoma de Cerdanyola).

Taula 3.6.2.

Km lineals/viatge amb els principals dels desplaçaments de Cassà de la Selva. 1996.

DESPLAÇAMENTS DE CASSÀ DE LA SELVA A D'ALTRES MUNICIPIS¹. ANY 96							
MUNICIPI	Treball	Estudi	TOTAL	Km lineals/viatge	Km totals estudi	Km totals treball	Km totals
Girona	337	332	669	11	7.304	7.414	14.718
Riudellots de la Selva	132	0	132	6	0	1.584	1.584
Barcelona	48	54	102	80	8.640	7.680	16.320
Campllong	99	0	99	4	0	792	792
Llagostera	51	8	59	6,5	104	663	767
Llambilles	29	0	29	4	0	232	232
Vilobí d'Onyar	25	3	28	11	66	550	616
Fornells de la Selva	22	3	25	9	54	396	450
Sant Feliu de Guíxols	15	7	22	19	266	570	836
Caldes de Malavella	19	1	20	8	16	304	320
Quart	20	0	20	6	0	240	240
Salt	16	0	16	12	0	384	384
Sta. Coloma de Farners	15	0	15	18,5	0	555	555
Cerdanyola del Vallès	2	12	14	78	1.872	312	2.184
Castell-Platja d'Aro	11	0	11	19	0	418	418
Lloret de Mar	10	0	10	21	0	420	420
Figueres	9	0	9	43	0	774	774
Palamós	8	1	9	23	46	368	414
Altres	109	25	167	25	1.250	5.450	6.700
TOTAL	977	446	1.456	-	19.618	29.106	48.724
MITJANA KM DESPLAÇAMENTS PER RAONS DE TREBALL = 20,08 km							
MITJANA KM DESPLAÇAMENTS PER RAONS D'ESTUDIS = 65,26 km							
MITJANA KM DESPLAÇAMENTS TOTAL (ESTUDI-TREBALL) = 33,46 km							

¹ En els càlculs s'han considerat el km lineals multiplicats per 2 (anada – tornada)*Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la web de l'Institut d'Estadística, 2000*

3.6.1.3. Intensitat Mitjana de trànsit (IMD)

La intensitat mitjana de trànsit (IMD), indica la quantitat de vehicles que diàriament transiten per un vial determinat. Els darrers aforaments efectuats per la Direcció General de Trànsit, daten de 1998, i varen realitzar-se en 15 punts de les carreteres del Gironès. D'entre aquests punts, 4 corresponen a carreteres que travessen el municipi de Cassà de la Selva, que són:

- C-250, de Cassà a Quart (al PK o punt quilomètric 6,70) i en un tram de Cassà a Llagostera.
- GI – 663, de Cassà de Riudellots (PK 0)
- GI – 664, de Cassà de la Bisbal (PK 1,3)

En aquests punts es varen obtenir els següents resultats:

Taula 3.6.3.

Intensitat de circulació a les carreteres de Cassà de la Selva. 1998

Carretera	IMD 1998	% vehicles pesants (any 98)
C-250 (sentit Quart)	15.450	10,00
C-250 (sentit Llagostera)	16.112	5,00
GI-663 (sentit Riudellots)	8.236	6,61
GI-664 (sentit la Bisbal)	502	2,39

Font: Direcció General de Trànsit. 1999

Tot i la important quantitat de trànsit que circulava per la C-250 a l'any 1998 (taula 3.6.3.), aquest vial no havia registrat un increment en el trànsit en els darrers 5 anys. Per exemple a l'any 1994, la C-250 registrava una IMD de 17.534 vehicles i a l'any 1996 era de 14.323 vehicles (dades extretes del Projecte Constructiu de la Variant de Cassà de la Selva).

Tanmateix la carretera C-250 presenta una important estacionalitat. Així fins a l'entrada en funcionament de la variant, durant els períodes d'estiu (sobretot dissabtes i diumenges) aquest vial presentava una IMD superior a 22.000, que originava importants embussos de trànsit a l'alçada de Cassà de la Selva.

Amb l'entrada en funcionament de la variant els valors presentats a anteriorment han variat substancialment. Tot i que encara no s'han realitzat aforaments a la variant, actualment s'estima que el trànsit es situa entre 7.000 i 10.000 vehicles, valors lleugerament superiors als que circulen per dins del nucli urbà.

3.6.2. Mobilitat dins el municipi

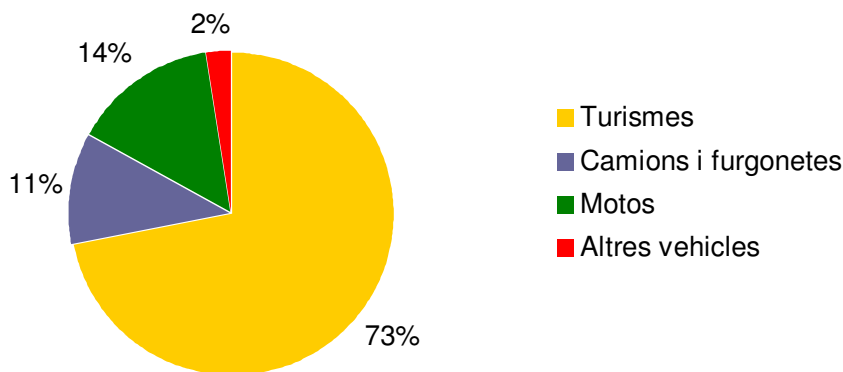
Actualment, a Cassà de la Selva s'han realitzat uns aforaments de trànsit en 5 vials de la població (Estudi realitzat per l'empresa Bonal entre el 23/10/2000 i el 05/11/2000). Aquest estudi, tot i que no permet desxifrar l'aranya de trànsit a tota la ciutat, sí que esdevé un element important per analitzar la circulació de vehicles en els principals carrers del municipi.

3.7.2.1. Parc mòbil

Dins del conjunt de Catalunya, les comarques gironines presenten un elevat nombre de vehicles per cada 1.000 habitants (índex de motorització). Il·lustrativament, el Gironès és la quarta comarca del Principat amb un major nombre de vehicles per habitant (764 vehicles/1.000 habitants), essent només superada per l'Alt Empordà, el Baix Empordà i la Cerdanya.

Dels prop de 100.000 vehicles que conformen el parc mòbil del Gironès, 5.755 corresponen a Cassà de la Selva, agrupats en 4.134 turismes, 651 camions i furgonetes, 828 motocicletes i ciclomotors i 142 d'altres vehicles (vegeu la figura 3.6.6.).

Figura 3.6.6.
Parc mòbil de Cassà de la Selva segons tipus de vehicles. 2000



Font: Ajuntament de Cassà de la Selva. Octubre 2000

Des de 1994 fins a avui el parc mòbil de Cassà s'ha incrementat en un 25%, amb un creixement anual del 4%. Pel que fa a l'evolució de l'índex de motorització (núm. de vehicles per a cada 1.000 habitants) en els darrers anys, s'ha mantingut estable durant el període 1991-95, ha registrat un increment anual del 3-5 % en el període 1995-98 i en darrers anys ha registrat un increment entre l'1 i el 2%.

Taula 3.6.4.

Evolució del parc mòbil i l'índex de motorització de Cassà. 1994-2000

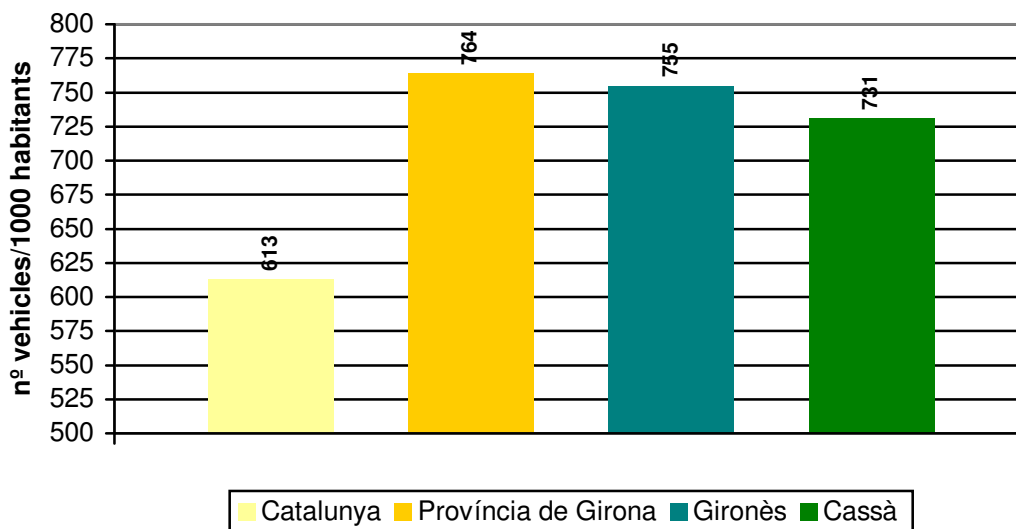
Any	Vehicles (unitats)	Turismes (unitats)	Índex A		Índex B	
			Veh/1000 hab	Δanual	Turis/1000hab	Δanual
1994	4.609	3.267	621,91	-	440,83	-
1995	4.720	3.346	630,85	1,4	447,21	1,4
1996	4.886	3.472	657,78	4,3	467,42	4,5
1997	5.036	3.576	677,98	3,1	481,42	3,0
1998	5.276	3.764	708,66	4,5	505,57	5,0
2000	5.755	4.134	731,14	1,6	525,54	2,0

Font: Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya i Ajuntament de Cassà de la Selva. 2000

Tot i que l'índex de motorització de Cassà sigui molt superior al del Principat, resulta força baix si es compara amb el del Gironès o el de la Província de Girona (figura 3.6.7.).

Figura 3.6.7.

Índex de motorització de Catalunya, la província de Girona, el Gironès i Cassà de la Selva



Font: Les dades de Catalunya, P. Girona i Gironès s'han extret de l'Anuari estadístic d'accidents de trànsit a Girona. 1999. La informació de Cassà de la Selva prové del Padró Municipal i correspon a l'any 2000.

3.6.2.2. La xarxa viària

- **Xarxa bàsica de carrers**

Bona part de la mobilitat de Cassà de la Selva s'estructura a partir de la Crta. Provincial. Aquesta és la principal via d'entrada, sortida i distribució del trànsit per dins de la ciutat. A partir d'aquesta via se'n deriven d'altres vials (com el C/ del Molí i la Rambla Onze de Setembre) que canalitzen la major part del trànsit d'incorporació dins de l'entramat urbà.

A banda de la crta. Provincial, la ronda formada pel C/ de la Via – Passeig del Ferrocarril i Rambla Onze de Setembre esdevé l'altra vial urbà més transitat i canalitza una part molt important del trànsit de la crta. Provincial i crta. de Riudellots cap a diferents punts del sector sud del nucli urbà (zona industrial, ajuntament, escoles, residència, etc.) o centre històric (sobretot mitjançant el Carrer Ample).

Un altre vial d'entrada al centre històric important però que està perdent pes, és el C/ del Molí que comunica la crta. Provincial amb la Pl. de la Coma.

De la seva banda, el C/ del Castell esdevé un important distribuïdor del trànsit entre el sector nord del nucli urbà i la crta. Provincial. Aquest sector es troba en fase de creixement i encara no compta amb una població massa important. Tanmateix el futur desenvolupament urbanístic previst en aquesta zona provocarà que el carrer del Castell juntament amb el futur eix format pels carrers Josep Pla – C/ del Bassegoda i C/ del Poeta Machado presentin unes intensitats de trànsit molt superiors a les actuals.

Entre la xarxa viària més transitada i la veïnal hi ha un conjunt de carrers que esdevenen distribuïdors de la major part del trànsit dins del nucli urbà. Tot i que no s'han realitzat aforaments en aquests carrers, fàcilment alberguen un trànsit diari que supera els 1.000 vehicles. A la taula 3.6.5. es presenta aquesta xarxa viària distribuïdora del trànsit de Cassà i el seu ús principal.

Taula 3.6.5.

Xarxa viària principal i secundària de Cassà de la Selva

Via	Categoria	Principal ús
Crta. Provincial - Marina	Principal	Tots
C/ Molí	Principal	Residencial – serveis
C/ Via–Pg. Ferrocarril–R. Onze de Setembre	Principal	Tots
C/ del Remei	Secundària	Industrial – Residencial
Av. Antoni Gaudí	Secundària	Residencial
C/ Josep Pla	Secundària	Residencial
C/ del Músic Coll	Secundària	Residencial
C/ Major	Secundària	Residencial – serveis
Plaça de La Coma	Secundària	Residencial – serveis
C/ de les Barraquetes	Secundària	Residencial
C/ del Castell	Secundària	Residencial
C/ del Puigcugul	Secundària	Residencial
C/ de Verneda	Secundària	Residencial
Pg. del Ferrocarril	Secundària	Residencial – serveis
C/ Germà Agustí	Secundària	Residencial – trànsit de pas
C/ del Progrés	Secundària	Residencial – serveis
C/ d'Ardenya	Secundària	Residencial – serveis
C/ del Vi Novell	Secundària	Residencial
C/ d'Enric Corís	Secundària	Residencial – trànsit de pas
C/ del Raval	Secundària	Residencial
C/ de l'Esport	Secundària	Residencial – serveis
C/ Ample	Secundària	Residencial – serveis
C/ de la Pau	Secundària	Residencial – serveis
C/ d'Avall	Secundària	Residencial
C/ Xavier Carbó	Secundària	Residencial
C/ Mercè Rodoreda	Secundària	Residencial – serveis

Font: Elaboració pròpia. 2001

- **Transport en bicicleta**

Els desplaçaments en bicicleta representen un sistema de transport poc freqüent a Cassà de la Selva. Tanmateix, la recent inauguració i entrada en funcionament de la ruta del “carrilet” (antiga via de tren que unia Girona amb Sant Feliu de Guíxols recuperada com a carril – bicicleta) dota al municipi, d'un carril bicicleta que comunica amb els municipis veïns (vegeu la taula 3.6.6.). Dins del nucli urbà aquesta ruta segueix el traçat del Pg. del Ferrocarril – C/ de Xavier Carbó – C/ de Pla de l'Estany, en un tram d'uns 2 km. Actualment dins del nucli urbà de Cassà cal resoldre alguns lligams urbans (C/ Pla de l'Estany i sortida nord – oest del nucli urbà) per tal de millorar el traçat del carrilet dins del municipi.

A més durant l'any 2001 s'espera que la ruta del “carrilet” es pugui integrar dins la ciutat de Girona i travessar-la per tal d'enllaçar amb el Pirineus gironins (passant per Olot i Ripoll). Així en un futur aquest carril arribarà una longitud de 150 km i unirà el mar i la muntanya.

Taula 3.6.6.
Característiques de la Ruta del Carrilet

Característiques de la Ruta del Carrilet	
Gestió	Consorti de la Via del Tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona
Data d'inauguració	Juliol de 2000
Cost	238.000.000 ptas
Longitud	40 km
Alçada màxima	130 m
Alçada mínima	15 m
Amplada mitjana	3 m

Font: Consorci de la via del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona. 2000

A banda del tram de la ruta del Carrilet, al municipi hi ha 2 petits trams de carrils bicicleta molt aïllats i poc utilitzats: l'un el tram del C/ de l'Esport – C/ de Bonavista, i l'altre una zona entre el C/ del Castell i el C/ de Bassegoda. També cal destacar, que existeix un aparcament de bicicletes a la Plaça de la Coma i un al pavelló esportiu.

- **Àrees de vianants o amb moderació del trànsit**

Els desplaçaments a peu representen un sistema de transport molt freqüent a Cassà de la Selva. Les dimensions del nucli urbà fan que les distàncies de desplaçament del ciutadà per acudir a la major part de serveis siguin força reduïdes (generalment inferiors als 500 metres), fonamentalment en la trama urbana situada al sud la crta. Provincial.

D'altra banda, tot i la construcció de la variant, la crta. Provincial encara és un vial poc permeable per als vianants. Així, encara que la vorera és relativament ampla (1,5 – 2m) es troba en força mal estat de conservació i es veu ocupada per vehicles aparcats (correctament), fet que dificulta la mobilitat i accessibilitat de les persones.

Properament es realitzarà la conversió de la crta de Marina a carrer en el tram comprès entre la Rambla Onze de Setembre i el C/ d'Enric Corís. Aquesta remodelació implicarà la construcció d'una rotonda a la Rambla Onze de Setembre i la implantació de mesures de pacificació del trànsit i eixamplament de l'espai real de les voreres.

Així mateix al centre de Cassà de la Selva es va introduint la prioritat invertida. Tot i que actualment únicament existeix un petit tram al costat de l'Església Parroquial, Cassà disposa d'un pla de remodelació dels carrers del casc antic que preveu en una primera fase la conversió a prioritat invertida dels carrers Barraquetes (fins al passeig Vilaret) i del Molí (darrer tram). En una segona fase també es preveu convertir en zona de prioritat invertida el C/ de la Mel i eixamplar voreres el C/ Major (des de la Plaça de la Coma fins el C/ Gabriel García, que es convertiria en carrer d'una sola direcció).

Paral·lelament s'estan prenent mesures de pacificació del trànsit, com per exemple a la Rambla Onze de Setembre on es preveu una major limitació de la velocitat dels vehicles (a 20 km/h) i la construcció de passos elevats per als vianants (davant del CEIP Puig d'Arques) i al carrer Ample (davant de l'escola La Salle).

Així mateix també s'han instal·lat, en les cantonades d'alguns carrers del nucli antic, pals metàl·lics per evitar que els vehicles hi estacionin al damunt.

Pel què fa a les voreres dels carrers, s'observa l'evolució que han seguit amb el pas del temps. Així, les voreres de la part més antiga de la ciutat tenen menys d'1 m d'amplada (C/ d'Avall, C/ de Roscada, C/ de Joan, C/ Nou, C/ del Molí, C/ de la Fraternitat, etc.). En canvi en els carrers de recent urbanització del sector nord del nucli urbà (C/ de Joan Pla, i C/ de Bassegoda) presenten una millor accessibilitat, ja que incorporen voreres més ample (2 – 3 m), amb baixants a nivell de calçada als passos de vianants i senyalització horitzontal dels passos de vianants.

Les úniques zones de la ciutat més o menys adaptades (sense barreres arquitectòniques) es troben a la Plaça de la Coma, Rambla Onze de Setembre, Passeig del Ferrocarril i Passeig Vilaret (i generalment tot el tram de la ruta del Carrilet dins del municipi), Passeig Vilaret i les zones de nova urbanització (a l'entorn del CAP). Per altra banda l'Ajuntament aprofita les obres de serveis que requereixen obres a les voreres (gas natural, etc.) per tal de fer-hi els guals o rampes per a l'accés de les persones amb disminució física.

• Sentits de circulació i interseccions semafòriques

La major part dels carrers més transitats de Cassà són de doble sentit: crta. Provincial, C/ del Molí, Pg. del Ferrocarril – Rambla Onze de Setembre, etc. Respecte als sentits de circulació del teixit urbà, a grans trets s'observen dues zones diferenciades:

- La part més antiga de la ciutat (pl. de la Coma i el seu entorn limitat al nord per la crta Provincial i al sud per la Rambla Onze de Setembre) on els carrers són estrets i juntament amb els vehicles aparcats a la calçada resulta difícil la circulació en doble sentit.
- I la part nova de la ciutat (fonamentalment al nord del nucli urbà) on la major part dels carrers ha estat concebuts urbanísticament per albergar el doble sentit de circulació

En aquest sentit és important destacar que l'Ajuntament (mitjançant els serveis tècnics) està elaborant una proposta de millora de la circulació urbana per tal d'ordenar els sentits de les vies de Cassà en un futur. Aquest pla, tot i estar en una fase molt inicial, preveu potenciar els carrers de sentit únic, fonamentalment en aquelles zones del municipi en què l'amplada del viari es força estret (vials ubicats al sud de la carretera Provincial) i alhora incrementar les zones de prioritat invertida.

Pel què fa a les rotondes i interseccions semafòriques, actualment la ciutat compta de 5 interseccions semafòriques i 2 rotondes.

Totes les interseccions semafòriques estan distribuïdes en diferents punts de la crta. Provincial (C/ de la Fraternitat – Avda. d'Antoni Gaudí, C/ del Vi Novell, C/ del Castell – Baixada de la Coma, C/ Vilaret i C/ del Puigcugul - C/ de la Verneda).

Les rotondes s'ubiquen al sector sud, sud – est del municipi (C/ Pla de l'Estany i al Passeig del Ferrocarril) i permeten articular el trànsit de distribució en el polígon industrial de Cassà, i en l'entrada del Carrer de la Via. De forma bastant imminent es preveu la construcció d'una gran rotonda a la Rambla Onze de Setembre – crta. Provincial.

- **Aparcaments**

Cassà de la Selva presenta una dotació important d'aparcaments lliures i en la majoria de les zones del municipi no es detecta una manca d'aparcament.

La dotació principal d'aparcaments són de calçada, distribuïts en els diferents carrers de la ciutat (generalment no presenta les places marcades). També hi ha 3 aparcaments:

- El principal i de majors dimensions s'ubica al Carrer del Castell (amb les places marcades). Aquest aparcament generalment es utilitzat per les persones que van al centre de la ciutat (plaça de la Coma, etc.) o bé per anar a comprar (està ubicat al costat d'una gran superfície).
- Un al C/ del Gironès dins del Polígon Industrial
- Un al camp de futbol del Cassà

A més també existeixen d'altres zones o solars que actualment s'utilitzen com a aparcaments, per exemple en un petit solar del Carrer Raval.

Respecte a les zones amb l'aparcament limitat, actualment són zona blava la Plaça del Doctor Botet, el Carrer Major, Plaça de la Coma i la Baixada de la Coma, i properament es preveu incorporar el Passeig Vilaret.

Tota aquesta dotació d'aparcaments, unit a les característiques del municipi fan que en la major part de les zones l'oferta actual cobreixi tota la demanda d'aparcament. No obstant això, en el centre de la ciutat (plaça de la Coma i entorn immediat) s'hi concentra bona part del trànsit d'entrada a la ciutat i en determinades franges horàries (sobretot al matí) l'ocupació dels aparcaments és màxima. En aquest sentit l'Ajuntament es planteja la possibilitat de reduir el trànsit superficial i construir un aparcament subterrani en aquesta plaça.

3.6.2.3. Anàlisi quantitatiu de la mobilitat urbana

L'anàlisi quantitativa de la mobilitat motoritzada es basa en les dades dels aforaments automàtics realitzats per l'empresa Bonal (del 23/10/2000 fins al 05/11/2000).

En total es disposa de dades d'aforaments automàtics de 5 punts de la ciutat, avaluant el trànsit d'ambdues direccions (taula 3.6.6.).

Taula 3.6.6.
Localització dels aforaments automàtics de Cassà de la Selva. 2000

Punt	Localització	Direcció
1	Crta. Provincial (entre Ponent i Castellflorit)	Girona
2	Crta. Provincial (entre Ponent i Castellflorit)	Sant Feliu
3	C/ Molí (Sortida crta. Provincial)	Crta. Provincial
4	C/ Molí (Sortida crta. Provincial)	Nucli antic
5	Crta. Marina (entre Llebre i Onze de Setembre)	Sant Feliu
6	Crta. Marina (entre Llebre i Onze de Setembre)	Girona
7	Rambla Onze de Setembre (Entre Cervantes i Futbol)	Ajuntament
8	Rambla Onze de Setembre (Entre Cervantes i Futbol)	Crta. de Marina
9	Rambla Onze de Setembre (Ajuntament)	Pg. de Ferrocarril
10	Rambla Onze de Setembre (Ajuntament)	Crta. de Marina

Font: Bonal. 2000

La crta. Provincial és el vial urbà que aglutina un major volum de trànsit, amb uns 8.800 vehicles de intensitat mitjana diària (IMD) al sector nord i 5.500 al sector sud, i amb una puntes de trànsit igual o superiors als 500 vehicles/hora. Per aquesta via encara hi circula una part del trànsit es de pas, però alhora ha esdevingut la principal via de distribució del trànsit dins del nucli urbà, mitjançant diferents vials com per exemple el C/ Molí (que té una IMD de 2.800 vehicles), Avda. Antoni Gaudí, C/ del Músic Coll, C/ del Castell, C/ de les Barraquetes i C/ de la Verneda).

D'altra banda, la Rambla Onze de Setembre també esdevé una important artèria de trànsit dins l'àmbit de Cassà de la Selva. Així, en l'entrada nord d'aquesta via (davant de l'Ajuntament de Cassà) hi circulen més de 5.000 vehicles diaris, dels quals 2.300 es dirigeixen cap a la crta. de Marina i més de 2.900 es dirigeixen cap al Passeig del Ferrocarril. No obstant això, en un tram més meridional d'aquesta via (molt proper a la crta de Marina) la IMD és lleugerament inferior als 4.000 vehicles. Aquest fet és degut a que una part dels vehicles que circulen en direcció a la crta. de Marina es desvien, bé cap al nucli antic de la ciutat (C/ Ample, C/ de la Pau, etc.) bé cap al sector sud de la ciutat (C/ del Doctor Robert, C/ del Suro, C/ de l'Hospital, etc.).

En la major part dels vials mesurats, les puntes de trànsit s'assoleixen en l'interval horari comprès entre les 19 i les 20 hores, seguit de puntes inferiors entre les 13 i 14 hores, les 8 i les 9 hores i les 18 i 19 hores. Tanmateix en els punts d'aforament 9 i 10 (Rambla Onze de Setembre) destaca que les puntes de trànsit són molt importants (en una hora poden arribar a transitar més del 20% del trànsit diari de la via) degut fonamentalment al trànsit produït per portar els nens al Col·legi Públic Puig d'Arques i en menor mesura al Col·legi la Salle.

Taula 3.6.7.

Dades de intensitats de trànsit en els vials estudiats. 2000

Punt	Volum de trànsit					Índex		
	Diari	16 h (06-22h)	4 h matí (09-13h)	4h tarda (16-20h)	Hora Punta	Hora	Feiners	Cap de setmana
1	4.482	4.127	999	1.152	468	14 a 15h	105,8	85,4
2	4.367	3.932	923	1.190	513	19 a 20h	105,9	85,4
3	1.205	1.078	265	294	137	19 a 20h	107,0	82,5
4	1.616	1.512	359	490	216	19 a 20h	110,2	74,4
5	2.997	2.778	712	795	335	19 a 20h	105,1	87,1
6	2.435	2.232	590	688	233	19 a 20h	106,0	85,0
7	2.501	2.333	553	730	360	19 a 20h	107,9	80,2
8	1.357	1.271	310	377	361	19 a 20h	116,1	59,7
9	2.930	2.761	660	768	427	14 a 15h	104,8	88,1
10	2.929	2.199	556	632	483	14 a 15h	101,4	96,4

Font: Bonal. 2000

3.6.2.4. Mobilitat obligada interna

La mobilitat obligada interna engloba els desplaçaments per raó de treball i estudi que tenen com a origen i destí el propi municipi de Cassà de la Selva. La mobilitat obligada interna representa aproximadament el 67,5 % dels desplaçaments obligats, és a dir 2 de cada 3 desplaçaments que realitzen els residents a Cassà tenen com a destí el propi municipi.

Segons l'enquesta de mobilitat obligada (1996), els desplaçaments interns són 3.066, 1.904 per raó de treball i 1.162 per estudi. El nombre total de desplaçaments interns presenta una lleugera disminució respecte a les mateixes dades de l'any 1991, que era de 3.280 desplaçaments.

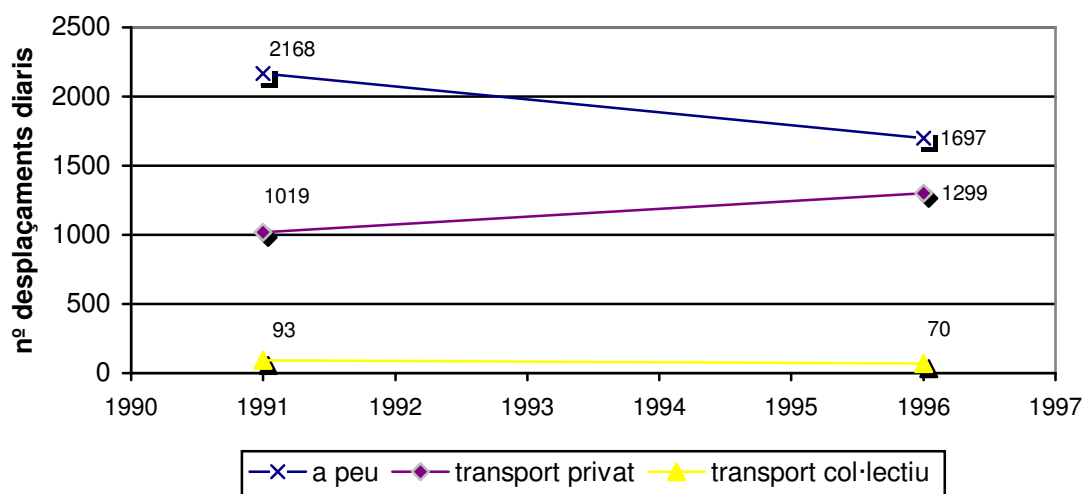
Una part important dels desplaçaments interns es realitza a peu quan el motiu del desplaçament són els estudis, mentre que per motius de treball el mode de transport més utilitzat és el vehicle individual.

No obstant això, en els darrers anys s'observa una clara tendència a incrementar els desplaçaments amb vehicle privat i reduir els desplaçaments a peu o altres. Així resulta destacable que durant el període 1991 – 1996:

- Els desplaçaments interns a peu o altres han passat de 2.168 a 1.697, mentre que en el mateix període els desplaçaments realitzats amb vehicle privat han passat de 1.019 a 1.299.
- S'ha incrementat fortament la utilització del vehicle privat en els desplaçaments per motius laborals. Aquests han evolucionat des dels 795 (el 38,2 % del total) fins a 1.010 (53,0 % del total). Aquest increment no ha estat tant accentuat en els desplaçaments per motius d'estudis que han passat de 224 (18,7 %) a 289 (24,9 %).

Figura 3.6.8.

Evolució de la mobilitat interna de Cassà de la Selva. 1991 – 1996



Font: Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya, 2000

Taula 3.6.8.

Mobilitat obligada interna per tipus de transport. 1996

Tipus de transport	Mobilitat obligada interna		TOTAL
	Treball	Estudi	
Individual	1010	289	1299
Col·lectiu	5	65	70
Altres (a peu, bicicleta, etc.)	889	808	1697

Font: Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya, 2000

3.6.3. Transport públic

Cassà de la Selva no disposa de transport públic urbà. No obstant això el municipi té 3 punts de parada pels autobusos, tots ells ubicats en la travessera de la C-250.

Pel què fa al transport públic interurbà compta amb companyies de transports que comuniquen Cassà de la Selva amb Girona, i amb diferents municipis de la Costa Brava (taula 3.6.9.).

Taula 3.6.9.

Característiques de les línies d'autobusos intermunicipals que inclouen CASSÀ en el seu itinerari

Empresa	Itinerari	Freqüència mitjana
TEISA	Girona – Sant Feliu de Guíxols	Cada hora (14 viatges/dia)
SARFA	Girona – Palamós	-

Font: Dades extretes de les companyies Teisa i Sarfa

La línia de TEISA permet connectar Cassà de la Selva amb els municipis de Girona, Quart, Llambilles, Llagostera, Santa Cristina i Sant Feliu de Guíxols, i puntualment amb s'Agaró. La freqüència de pas dels autobusos és aproximadament d'un cop cada hora entre les 6:45 i les 20:45.

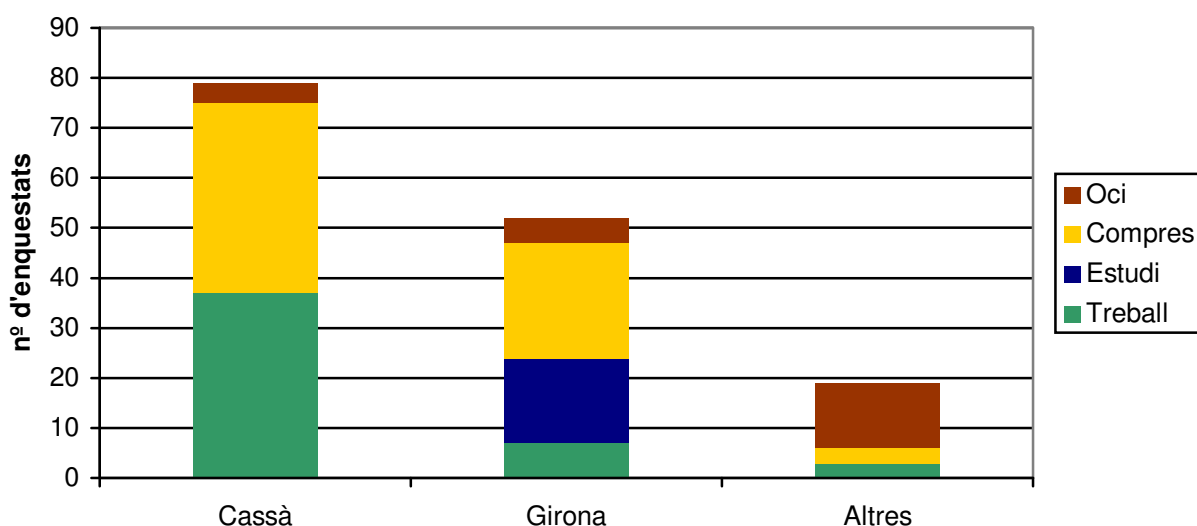
Per la seva banda la línia de SARFA connecta Cassà amb diferents municipis del Gironès (Llagostera, Girona, Celrà, Bordils, Flaçà) i el Baix Empordà (Santa Cristina, Platja d'Aro, Sant Antoni de Calonge, Palamós, Vall – Llobrega, Palafrugell, La Bisbal d'Empordà, etc.)

3.6.4. Enquesta de mobilitat

Com a conseqüència de la realització d'aquest treball, l'equip auditor ha realitzat una enquesta de mobilitat per tal de complementar les dades oficials disponibles. Tot i que els resultats i l'anàlisi més complert d'aquesta enquesta es presenta en el document d'annexos, a continuació s'apunten les principals conclusions que afecten a les qüestions de mobilitat:

- La principal destinació de les persones enquestades és el propi municipi de Cassà, tot i que també és molt important el nombre de persones que es desplacen cap a Girona (figura 3.6.9.).
- La major part dels desplaçaments interns són realitzats per motius de treball i comercials. En canvi els desplaçaments per raó d'estudis i els realitzats per oci tenen com a destí principal la ciutat de Girona, fet lògic tenint en compte que tots els enquestats tenien més de 18 anys i la important oferta cultural i turística de Girona.

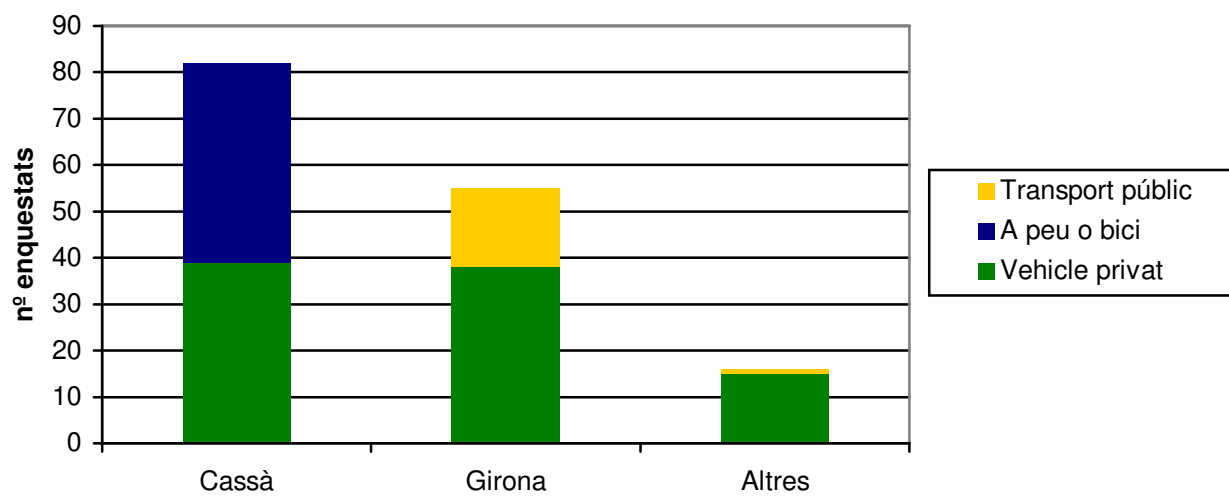
Figura 3.6.9.
Resultats de l'enquesta de mobilitat. 2000



Font: Enquesta de mobilitat de Cassà. La Vola – Geoservei. 2000

- Del total dels desplaçaments que es realitzen a dins de Cassà (per treball, estudi, compres i oci), el 46% es realitzen en vehicle privat i la resta es fan a peu o en bicicleta. Cal destacar com a positiu que més del 70% dels desplaçaments que es realitzen a dins de Cassà per compres, es fan a peu.
- Aproximadament el 25% del total de desplaçaments externs (per qualsevol motiu) es realitzen mitjançant el transport públic. Gairebé tots els enquestats que utilitzen el transport públic tenen com a destinació la ciutat de Girona. Cal destacar que pràcticament la meitat dels estudiants que es desplacen a Girona utilitzen el transport públic (figura 3.6.10.).

Figura 3.6.10.
Resultats de l'enquesta de mobilitat, segons tipus de transport. 2000



Font: Enquesta de mobilitat de Cassà. La Vola – Geoservei. 2000