

Estudi de la Mobilitat Generada POUM de l'Escala

Anàlisi de la mobilitat

Equip redactor:



Octubre de 2016

INDEX

1. INTRODUCCIÓ	3
2. GENERALITATS	5
2.1. PLANEJAMENT D'ABAST SECTORIAL I TERRITORIAL	7
2.2. ENCLAVAMENTS I ZONES GENERADORES DE MOBILITAT	8
3. OBJECTE	10
4. XARXES DE MOBILITAT EXISTENTS	11
4.1. CONFIGURACIÓ VIÀRIA	11
4.2 XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS	16
4.2. XARXA VIÀRIA SEGONS TRÀNSIT MOTORITZAT	14
4.3 XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES	19
4.4. CONNECTIVITAT SOCIAL.....	22
4.6. XARXA DE CAMINS RURALS	26
4.7. INFRASTRUCTURES PREVISTES.....	27
5. MOBILITAT ACTUAL.....	28
5.1. MOBILITAT OBLIGADA (TREBALL I ESTUDI).....	28
5.2. MOBILITAT QUOTIDINA	31
5.3. MOBILITAT GENERADA SEGONS PLANEJAMENT VIGENT.....	31
5.4. AUTOCONTENCIÓ I AUTOSUFICIÈNCIA.....	32
6. XARXES PRINCIPALS DE MOBILITAT	34
6.1. ASPECTES GENERALS: MORFOLOGIA URBANA.....	34
6.2. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS	36
6.2.1. CONFIGURACIÓ DE LA VIALITAT URBANA	37
6.2.2. CONFIGURACIÓ DE LA VIALITAT INTERURBANA.....	38
6.3. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE TRANSPORT COL·LECTIU	39
6.3.1. OFERTA DE TRANSPORT URBÀ.....	39
6.3.2. OFERTA DE TRANSPORT INTERURBÀ.....	40
6.3.3. SERVEI DE TAXI.....	40
6.4. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETA	40
6.4.1 CICLABILITAT DE LA XARXA VIÀRIA MUNICIPAL	41
6.4.2. CICLABILITAT DE LA XARXA VIÀRIA INTERURBANA	42
6.5. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VEHICLES	43
6.5.1 ESTRUCTURA DE LA XARXA.....	43
6.5.2 CARACTERITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA	45
6.6 RESERVES D'ESPAIS PER A APARCAMENT.....	46
6.6.1. AVALUACIÓ DE L'OFERTA I DEMANDA DE L'APARCAMENT	47
6.6.2 CÀRREGA I DESCÀRREGA DE MERCADERIES.....	52

1. INTRODUCCIÓ

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat, va suposar un canvi significatiu de les polítiques de mobilitat. Aquesta estableix els principis, els objectius i els altres requisits específics que han de desenvolupar els corresponents instruments de planificació de la mobilitat i, entre aquests, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El propòsit bàsic de la Llei 9/2003 es pot resumir com la determinació de millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport. En un sentit més ampli, dibuixa les línies mestres d'una estratègia que respon als principis següents:

- a. Competitivitat;
- b. Integració social;
- c. Qualitat de vida;
- d. Salut;
- e. Seguretat;
- f. Sostenibilitat.

Tal i com s'especifica a l'article 18 de la Llei, com a mínim els plans territorials d'equipaments o serveis, els plans directors, els plans d'ordenació municipal i els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament hauran d'incloure un estudi d'avaluació de mobilitat generada. Així mateix, la disposició transitòria segona de la mateixa Llei determina que mentre no estiguin desplegats els plans de mobilitat urbana, els projectes urbanístics que comportin una inversió de més de 25 M € no es podran aprovar si no inclouen un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Els estudis de mobilitat generada es troben regulats pel Decret 344/2006, de 19 de setembre. L'objectiu principal d'aquest és donar resposta a una realitat canviant en la gestió de la mobilitat, en la qual les xarxes per a vianants, bicicletes i transport col·lectiu incrementen el seu protagonisme en la satisfacció de les necessitats de mobilitat de la ciutadania, ja que els valors de la qualitat de vida, seguretat en els desplaçaments i sostenibilitat han d'estar cada dia més presents en el disseny i la gestió de la xarxa viària.

Amb els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'avalua l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu. També es valora la viabilitat de les mesures proposades per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per tal de col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

A l'hora de desenvolupar l'avaluació de la mobilitat generada pel planejament urbanístic general o derivat, cal tenir en compte els estudis i documents anteriors que podrien ajudar a analitzar el marc territorial i les tendències en matèria de mobilitat.

En el cas de l'Escala, existeixen diversos estudis de mobilitat i altres documents de referència, com:

1. El capítol de mobilitat del procés d'Agenda 21 Local
2. El capítol de mobilitat del Pla Territorial metropolità de les comarques gironines
3. Pla de mobilitat sostenible i energèticament eficient (2010)
4. Pla Director per el foment de la mobilitat en bicicleta (2011)

2. GENERALITATS

El municipi de l'Escala es troba situat al litoral empordanès, a migdia del golf de Roses i al sector de contacte amb el Baix Empordà, des del grau de Empúries (l'antiga gola del Fluvià) al Nord, fins al promontori de Montgó, al Sud, a l'extrem septentrional del massís del Montgrí.

La seva superfície és de 16,3 km² i limita amb Viladamat, Ventalló, Albons i Bellcaire d'Empordà per l'est, amb Sant Pere Pescador i l'Armentera pel nord, i Torroella de Montgrí pel sud. Comprèn el nucli de l'Escala, cap de municipi i el nucli de Sant Martí d'Empúries, així com també els veïnats rural de Cinclaus i l'agrupació de masos de les Corts.

L'any 2015, la seva població empadronada era de 10.276 habitants i la seva densitat era de 630,42 hab/km². El municipi es caracteritza per ser un nucli costaner on l'activitat turística és la predominant.

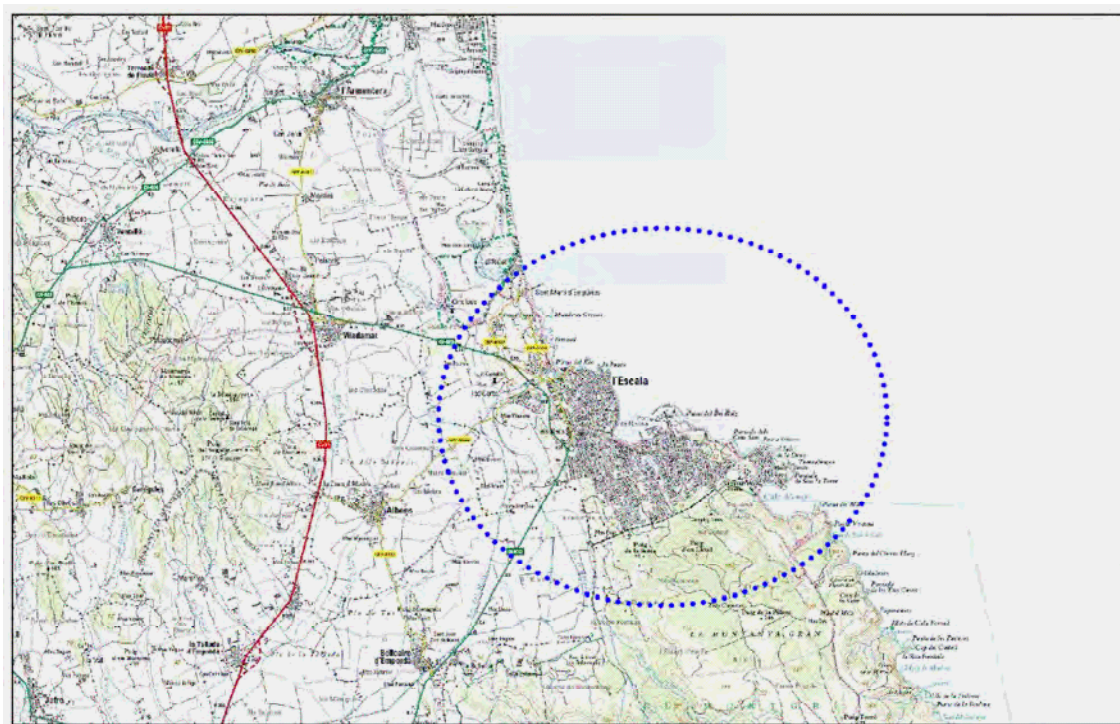


Figura. Àmbit territorial

Font: Mapa topogràfic 1:50.000 de l'ICC

Morfològicament, l'Escala s'assenta sobre els contraforts septentrionals del massís del Montgrí tot i que també inclou part de la plana litoral empordanesa. Presenta un relleu suaument irregular en bona part del terme i la part occidental es caracteritza per ser eminentment planera.

La xarxa hidrogràfica està formada pel rec del Molí (antiga desembocadura del Ter) i el Riuet o Riu Vell (antiga desembocadura del Fluvià). Tots dos són cursos hídrics de petites dimensions, i pel fet de trobar-se fortament integrats a la trama urbana, no esdevenen cap barrera infranquejable o que condicioni directament la mobilitat.

L'Escala forma part del sistema conegut com l'àmbit funcional de la Badia de Roses Sud, juntament amb els municipis de l'Armentera, Sant Pere Pescador, Torroella de Fluvià, Ventalló, Viladamat i Vilamacolum. D'aquest àmbit, tres municipis tenen una població inferior als 500 habitants. En total hi ha 36 assentaments, amb una superfície de 1.074 ha classificades de sòl urbà o urbanitzable. D'aquestes, 455 ha corresponen a nuclis històrics, 572 ha a sòl amb teixit especialitzat en ús residencial de baixa densitat i 43 ha de sòl especialitzat en activitats econòmiques, 28 ha destinades a ús comercial i altres terciaris, i 15 ha a ús industrial.

L'accés al municipi es realitza a partir de carreteres secundàries, que comuniquen amb els nuclis veïns. S'articulen a partir de la carretera comarcal C-31, l'autopista AP7 i la A2. Aquestes són:

a) Pel sud, la carretera comarcal GI-632 (des de Bellcaire d'Empordà). Permet accedir al nucli pel polígon industrial sud (els Recs) i a la zona de la Closa del Llop. També permet connectar amb la carretera local GI-630 (actualment Av Francesc Macià).

b) I pel nord, la carretera comarcal GI-623 (des de Viladamat). Aquesta actua de ronda est per la zona de la Muntanya Rodona i enllaça amb les carreteres locals GI-6307 (carretera de Sant Martí d'Empúries i Sant Pere Pescador) i GIV-6322 (carretera d'Albons).



Figura. Xarxa viària principal

Font: Font: Elaboració pròpia a partir de la informació de GENCAT

Així, per la banda de llevant s'hi arriba, d'una banda, per la carretera local GIV-6322 que prové d'Albons i juntament amb l'Av Francesc Macià i Rda del Pedró s'accedeix al nucli principal de l'Escala pel sector nord, i de l'altra per la carretera GIP-6307.

Aquesta connecta el nucli de l'Escala a la seva entrada nord amb Sant Martí d'Empúries i Sant Pere Pescador.

La resta de la xarxa viària del municipi està constituïda per vials urbans i diversos camins rurals que també permeten enllaçar l'Escala amb altres nuclis de població (l'Armentera, Viladamat, Bellcaire d'Empordà i Albons).

Des del punt de vista econòmic i social, la mobilitat del municipi està estretament relacionada amb la presència d'alguns municipis veïns com Torroella de Montgrí, Bellcaire d'Empordà i Albons, com també Figueres. Aquest darrer nucli, com a capital comarcal, actua com a centre vertebrador de la xarxa viària comarcal i el traçat de les seves principals vies es troben disposades de forma radial. Finalment cal també esmentar les poblacions de Girona i Barcelona, ja que pel rol de capitals que desenvolupen, la seva relació amb el municipi també es important.

2.1. PLANEJAMENT D'ABAST SECTORIAL I TERRITORIAL

Hi ha dos plans sectorials que afecten a la mobilitat del municipi i a la del conjunt de la comarca de l'Alt Empordà.

El primer d'aquests és el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC) 2006-2026. Aquest defineix les xarxes d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques necessàries amb l'horitzó establert per l'any 2026. Totes les actuacions compreses s'han de guiar per uns objectius comuns basats en el foment del transport públic i de les vies ciclistes, com també per la descongestió de les carreteres i la reducció de cotxes i accidents. Aquest, també aborda l'accessibilitat i la cohesió territorial entre els diferents municipis de la comarca mitjançant el recolzament de la xarxa de carreteres locals, les quals reconeix que es troben molt integrades a la morfologia del territori. El PITC assenyala aquelles carreteres que tenen un paper més important en l'ordenació espacial i en la connexió entre els nuclis urbans i proposa la creació d'alguns trams per a completar la malla, sovint mitjançant el condicionament.

En el cas de les vies d'accés al nucli, el PITC estableix el manteniment de calçada única.

L'altre pla sectorial de Catalunya que afecta al municipi és el Pla de transport de viatgers 2015-2020. Aquest preveu incrementar les connexions en transport per carretera augmentant l'oferta de serveis d'autobús amb la creació de noves connexions directes entre les principals ciutats del territori. També preveu incrementar les expedicions existents i, alhora, crear noves connexions semidirectes per potenciar les comunicacions intercomarcals i reforçar les ja existents.

Finalment, cal considerar el Pla territorial parcial de les comarques gironines. Aquest caracteritza la xarxa viària principal d'accés al municipi de Via estructurant secundària i de Via integrada. Hi estableix l'estratègia de manteniment de l'estat actual. Aquest Pla també fixa pel municipi de l'Escala dues estratègies respecte als

assentaments: l'estratègia de desenvolupament pel nucli de l'Escala i l'estratègia de millora i compleció pel nucli de Sant Martí d'Empúries.

Els criteris que el Pla segueix en el sistema de mobilitat són els següents:

- Criteri núm. 12: Fer de la mobilitat un dret i no una obligació. El Pla ha d'afavorir una major autocontenció (mobilitat obligada interna als sistemes urbans) afavorint teixits mixtos on coexisteixen usos residencials i llocs de treball, i reforçant la cohesió dels sistemes urbans existents.

- Criteri núm. 13: Facilitar el transport públic mitjançant la polarització la capacitat dels sistemes d'assentaments. Plantejar la millora en l'oferta i la gestió del transport públic tant per carretera com per tren, en combinació amb l'oferta viària, mitjançant una política de mobilitat global per garantir la seva competitivitat, actualment massa baixa.

- Criteri núm. 14: Atendre especialment la vialitat que estructura territorialment els desenvolupaments urbans. Avaluar les possibilitats de canviar o d'orientar de nou la demanda de mobilitat actual per fer-la compatible amb una sèrie de requisits territorials.

- Criteri núm. 15: Integrar els espais del transport i de la logística en la matriu territorial. Integrar Catalunya en el sistema de xarxes urbanes i de transport europees mitjançant infraestructures concordants amb la matriu territorial, considerant l'escala transnacional i nacional, regional i supracomarcal, i comarcal amb les seves problemàtiques i particularitats.

Per l'àmbit de la Badia de Roses Sud, el Pla estableix que el sistema d'infraestructures s'ha de recolzar sobre l'eix interior nord-sud de la C-31, el qual es troba en fase de condicionament i execució de diverses variants al seu pas pels diferents nuclis urbans. També estableix que aquest eix ha de canalitzar els trànsits de pas per l'àmbit i garantir una bona accessibilitat a l'Escala i a St. Pere Pescador mitjançant la xarxa viària local.

Finalment, cal considerar que el municipi no disposa de xarxa ferroviària i que les estacions més properes són al municipis de Flaçà i de Camallera, que correspon a la línia de Barcelona – Portbou.

2.2. ENCLAVAMENTS I ZONES GENERADORES DE MOBILITAT

A l'hora d'analitzar la mobilitat cal considerar tots aquells espais de la trama urbana que generen mobilitat degut a que tenen interès públic o social.

Punts d'interès turístic	Platges Càmpings Allotjaments turístics (hotels, alberg de joventut i hostals) Establiments de restauració i discoteques Museus i centres culturals (MASLE, Alfolí de la Sal, MARAM i MAC) Ruïnes d'Empúries Nucli de Sant Martí d'Empúries Cementiri Mariner Punts d'informació turístic municipal Front litoral
Zones comercials i d'activitat econòmica	Establiments de petit comerç Grans superfícies comercials (supermercats, etc.) Vivers o jardins Àrees d'oci Mercats municipals Polígons industrials
Equipaments públics i privats	Biblioteca municipal (26.610 usuaris/any) Centre Atenció Primària (CAP) Comissaria de la Policia Local i Mossos d'Esquadra Ajuntament Cultura i serveis socials Punt d'informació juvenil Casal dels Jubilats CEIP, IES i Escoles Bressol Zona Portuària i Club Nàutic Escola de Música el Gavià Zones esportives (camp de futbol, piscina municipal, pistes de tennis, pavelló poliesportiu) Sala polivalent CER (Centre Esportiu i Recreatiu) Correus Residència per la gent gran Església Parcs infantils Deixalleria municipal
Transport públic	Parades turístiques del carrilet Parades de transport públic interurbà Parades de Taxi

3. OBJECTE

El present estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'inscriu en el marc de diversos textos legislatius, reglamentaris i tècnics, entre els quals destaquen la Llei 9/2003 de mobilitat, el Decret 344/2006 de regulació dels estudis de mobilitat generada, les Directrius Nacionals de Mobilitat. Els objectius a assolir que venen fixats per aquest marc són principalment els següents:

- Millorar la qualitat de l'espai públic.
- Fomentar l'ús racional del vehicle privat.
- Garantir la connexió en les diferents xarxes de transport (vianants, bicicletes, vehicle privat, transport públic) del sector en relació a la resta del nucli urbà.
- Garantir l'accessibilitat per a vianants i també per a bicicletes.
- Garantir l'accés a la xarxa de transport col·lectiu existent (tant en cobertura territorial com en capacitat de l'oferta de transport col·lectiu).
- Ponderar l'oferta de transport col·lectiu a l'elevada estacionalitat que té el municipi en diferents moments de l'any
- Preveure una dotació mínima d'aparcament fora de la via pública tant per les bicicletes com pel vehicle privat.
- Definir els espais necessaris per les operacions de càrrega i descàrrega.

4. XARXES DE MOBILITAT EXISTENTS

4.1. CONFIGURACIÓ VIÀRIA

El decret legislatiu 2/2009, pel qual s'aprova el text refós de la llei de carreteres, classifica les infraestructures viàries en tres categories segons la seva funció:

- a) Xarxa bàsica utilitzada per a la circulació de pas i la circulació interna de llarga distància. Dins el terme municipal de l'Escala no n'hi transcorre cap.
- b) Xarxa comarcal utilitzada per a la circulació general entre els centres comarcals i entre d'altres nuclis importants de població. Dins el terme municipal hi ha la GI-632 i GI-623
- c) La xarxa local i rural formada per vies d'àmbit local que s'utilitzen per a la circulació entre municipis propers. Aquesta es troba formada per la GIV-6322 i la GIP-6307.

Segons dades del DTiS i de la DdGi sobre la intensitat de trànsit de la xarxa viària territorial (IMD), la carretera que suporta més trànsit és la GI-632 i la que menys la GIP-6304.

Carretera	IMD	Any	Font
GIP-6307	5.300	2008-2011	DdGi
GIV-6322	1.350	2007	DdGi
GI-623	6.211	2012	DTiS
GI-632	6.402	2012	DTiS

Taula. Intensitat de trànsit a la xarxa viària territorial

Font: Diputació de Girona i Departament de Territori i Sostenibilitat

A grans trets podem dividir la xarxa viària pels vehicles motoritzats en cinc grups:

- a) La xarxa general viària d'accessos exteriors al nucli urbà, és a dir la GI-623, la GI-632, la GIV-6322 i la GIP-6307
- b) La xarxa general viària de distribuïdors interns principals. És la que connecta amb les carreteres locals i permeten accedir a les avingudes d'accés a la trama urbana. Està formada per:
 - L'Av Francesc Macià, que permet l'accés pel sector nord del nucli, com també a les urbanitzacions d'Empúries, al Jaciment arqueològic a través de la GIP-6304 i a la Ronda del Pedró. Inclou també el C/ Emili Gandia
 - Giratori de l'Av de Girona-Gi632. Esdevé el tram d'entrada principal pel sud del TM, com també a la zona del Poble Sec, a la Muntanya Blanca i les avingudes de Girona i Riells

c) La xarxa viària de vials principals. Es tracta d'aquells eixos principals que permeten accedir dins la trama urbana i que desenvolupen la funció de canalitzar el trànsit tant des de fora cap a dins del nucli urbà i a l'inversa. Està formada per les següents vies:

- Avinguda de Riells
- Avinguda Montgó
- Passeig del Mar
- Avinguda de Girona
- Avinguda Ave Maria
- Ronda del Pedró
- C/ Closa del Llop
- C/ Recs
- C/ Puig
- Rbla Mallols

d) Xarxa viària de distribuïdors secundaris. Es tracta dels carrers urbans que permeten la mobilitat dins la trama urbana. Està formada principalment pels següents carrers:

C/ Pintor J. Massanet	C/ Punta de Montgó	C/ Lleida
C/ Enric Serra	C/ Figueres	C/ Tarragona
C/ Germans Masferrer	C/ Codolar	C/ Tramuntana
C/ del Port	C/ Barcelona	C/ Garbí
C/ de la Torre	C/ del Camí de Palau	C/ de l'Àncora
C/ del Camí Ample	C/ Riells de Dalt	C/ Sant Briu
C/ Gregal	C/ dels Termes	C/ de la Moreneta
C/ Llevant	C/ Roger de Llúria	C/ Bellcaire
C/ Rossinyol	C/ Ginesta	C/ Sibil·la de Fortià
C/ de l'Escorxador	C/ Espígol	C/ Cossis
C/ Ponent	C/ Santa Coloma	C/ Camp Rabassa
C/ de Gràcia	C/ de la Teranyina	Ps. Lluís Albert
GIP-6304	C/ del Mar	

e) La resta de la xarxa de carrers. Engloba la resta de carrers del municipi.

La vialitat urbana del municipi es configura segons dos grans tipus de seccions: els carrers amb calçada de plataforma única i els carrers amb segregació calçada/vorera, essent aquests darrers els vials més estesos.

Els carrers de plataforma única es troben bàsicament al casc antic. Es tracta de carrers estrets que, com a màxim, permeten el pas d'un vehicle, sense aparcament. Dins aquest grup hi ha carrers de plataforma única amb trànsit restringit de manera permanent com temporalment, com el C/ Avi Xaxu, C/ de la Platja, C/ General Poch, C/ Migdia, Rda de l'Olla, C/ de l'Alfolí, C/ del Mar o C/ del Port; carrers amb escales com la pujada del Pedró; i carrers que prenen la forma de passeig i d'ús exclusiu per a vianants.

A la resta de la trama urbana, els carrers de plataforma única els trobem únicament quan es conformen passejos, com el cas de Riells, Montgó o Empúries.

Els carrers amb segregació calçada/vorera es troben per tot el municipi. Dins el nucli antic la tipologia de carrer més freqüent és l'unidireccional amb voreres d'una

amplada inferior a 50 cm (C/ de la Torre, C/ Calvari, C/ del Codolar, C/ de l'Església, Rda de la Mar d'en Manassa, etc.), tot i que també hi ha carrers on la vorera té una amplada superior a 0,5 m, com el C/Enric Serra o el C/ Germans Masferrer. A mesura que ens allunyem d'aquesta zona la tipologia de carrer de segregació calçada/vorera varia segons l'amplada de la calçada i de la vorera, de si permeten aparcament a una banda o a totes dues de la calçada, i de si es tracta de vials unidireccionals o de doble sentit de circulació.

La tipologia de vorera més freqüent és la de 100 cm d'amplada, tot i que hi trobem carrers on aquesta és major i hi ha arbrat (C/Llevant, Av Girona o Ps del Mar). Els carrers amb voreres d'amplada inferior també són freqüents en determinats sectors urbans, com al casc antic i a la urbanització del Pedró, Punta Montgó (on a més les pendents són superiors al 15%) o la Muntanya Blanca.

També hi han nombrosos carrers on els processos d'urbanització no varen finalitzar i resten sense asfaltar, no tenen enllumenat i hi manquen les voreres. Aquest fet es especialment significatiu en determinades urbanitzacions com a Riells de Dalt amb el C/ Ginesta, el barri de la Palanca amb el C/ Domicià o la urbanització del Riuet, amb carrers com el de la Font o el del Riuet.

Pel que fa a la direccionalitat, cal esmentar que la major part dels carrers del nucli antic són unidireccionals i l'aparcament en calçada no és permès. Mentre que a la resta del municipi, els carrers bidireccionals són majoritaris. També hi trobem determinats carrers, especialment aquells que canalitzen el trànsit intern, que són unidireccionals.

La velocitat pel trànsit motoritzat resta restringit a 50 km/h, tot o que també trobem diversos carrers on la velocitat resta limitada a 30 km/h, com el C/Albons; l'Avinguda Girona; el C/ del Camí Ample; el Passeig del Mar; l'Avinguda Montgó i la Ronda del Pedró.

Els vials de la zona industrial tenen una secció ample. Es tracta de carrers amb una amplada de vorera no superior a 1 m.

A St. Martí d'Empúries el trànsit dins el casc urbà no es permet, excepte pels veïns. La major part dels carrers són de plataforma única bona part d'aquests no es troben asfaltats. El camí dels Enamorats i el camí forestal són destinats únicament a pas de vianants.

Respecte a la configuració de cruïlles, les que es troben en vials principals estan resoltes amb prioritat a la dreta, senyal de "Cediu el pas" o de "Stop". Hi ha també dues cruïlles amb semàfor: la de la intersecció entre C/ del Camí Ample i l'Av. Ave Maria i la del giratori de l'accés sud (només amb intermitència). La resta de cruïlles es troben configurades per rotondes.

Els elements reductors de velocitat pel trànsit motoritzat es troben col·locats en vials que permeten una elevada velocitat dels vehicles sigui elevada ja que tenen una calçada molt ampla i estructuren el trànsit a nivell intern.

4.2. XARXA VIÀRIA SEGONS TRÀNSIT MOTORITZAT

Segons el PMU del municipi i l'anàlisi d'intensitat de trànsit i modelitzacions realitzades, el grup de vehicles predominants són els turismes (representen més del 90%). Els vehicles pesants circulen principalment per la ronda perimetral i la zona industrial. Malgrat que el municipi compta amb una estructura viària perimetral que discorre per teixit residencial i permet evitar la circulació per dins l'entramat urbà, la presència de vehicles en els principals carrers del nucli urbà és elevada. Segons les dades establertes, la mitjana de vehicles per hora en diversos carrers segons dies laborals i festius, tant en època estival com a la resta de l'any, és la següent:

Punts d'aforament	Estiu		Hivern	
	Laborables	Festius	Laborables	Festius
C/Llevant	< 100	100-300	<100	<100
Av. Girona	300-500	300-500	100-300	100-300
C/Rossinyol	<100	<100	100-300	<100
C/ Camí Ample	100-300	100-300	100-300	<100
Platja	300-500	100-300	100-300	100-300
Ps del Mar	100-300	100-300	<100	<100
C/ Barcelona	<100	<100	<100	<100
Av Ave Maria	100-300	300-500	<100	<100
C/Sant Briu	<100	<100	<100	<100
C/Roger de Llúria	<100	<100	<100	<100
C/Camp Rabassa	100-300	100-300	<100	<100
Rb. Mallols	100-300	300-500	<100	100-300
C/Puig d'en Llop	<100	<100	<100	<100
Av Montgó (tram Montgo)	300-500	300-500	100-300	100-300
Av Montgó (tram Riells)	+ 500	+800	100-300	100-300
C/ Tramuntana	<100	<100	<100	<100
C/ Closa del Llop	100-300	100-300	100-300	100-300
Av Riells (tram Riells)	300 - 500	300-500	100-300	100-300
Av Riells (tram Av Girona)	+ 500	+ 500	100-300	100-300

Taula: Intensitat mitjana de trànsit motoritzat diari per hora

Font: Pla de Mobilitat Urbana de l'Escala

Durant l'estiu i fent una generalització entre dies laborables i festius, podem establir que la diferència és moderada. Podem classificar els carrers avaluats en:

- Intensitat extrema i alta: Avinguda de Montgó (de Plaça Univers a Sibil·la de Fortià) i Avinguda Riells.
- Intensitat moderada: Avinguda Girona, Ave Maria (sentit muntanya), Platja (sentit La punta), Avinguda Montgó (de Sibil·la de Fortià a Punta Montgó),

c) Intensitat lleu: Llevant (sentit Passeig), Camí Ample, Passeig marítim (sentit Riells), Platja (sentit Punta), Ave Maria (sentit mar), Rambla Mallols, Camp Rabassa (sentit mar), Closa d'en Llop (sentit Empúries).

d) Intensitat baixa: Llevant (sentit Av. Girona), Rossinyol, Platja (sentit Empúries), Alfolí / del Port, Tramuntana, Barcelona, Sant Briu, Roger de Llúria, Camp Rabassa (sentit Torroella), Closa d'en Llop (sentit Torroella), Puig d'en Llop.

Durant l'hivern, segons la generalització entre dies laborables i festius, no es donen casos d'intensitat extrema, com tampoc d'alta ni de moderada. Els carrers avaluats es poden classificar en:

a) Intensitat lleu: Camí Ample - sentit poble, Avinguda Girona, C/Rossinyol, Platja - sentit punta, Av. Riells, Av. Montgó, Closa d'en Llop, Rambla Mallols - sentit Belcaire.

b) Intensitat baixa: Camí Ample – sentit Riells Llevant, Platja – sentit, Empúries, Alfolí / del Port, Passeig marítim, Ave Maria, Tramuntana, Barcelona, C/Roger de Llúria, Rambla Mallols - sentit Montgó, Camp Rabassa, Puig d'en Llop, Sant Briu.

Considerant doncs les dades anteriors i la tipologia de teixit urbà, més la presència d'elements generadors de mobilitat, podem caracteritzar la xarxa viària segons les següents categories, tal i com també s'estableix al Pla de Mobilitat Urbana del municipi:

1. Carrers amb trànsit baix

Inclou el major nombre de carrers de municipi. Es tracta de carrers que estructuraven el teixit residencial sense equipaments ni altres punts d'interès per la ciutadania, excepte per als residents. A més, en molts d'aquests carrers, durant bona part de l'any, l'intensitat de circulació és molt baixa o casi nul·la ja que es tracta de carrers que transcorren pel teixit urbà residencial de segona residència. Molts d'aquests carrers es localitzen a les urbanitzacions de Riells, Riells de Dalt, Punta Montgó, la Clota, Camp dels Pilans, la Palanca, el Riuet i la Coma, tot i que també hi trobem aquells carrers del casc antic situats al sector del passeig Lluís Albert i en alguns carrers de l'eixample.

2. Carrers amb trànsit mig – baix

Inclou diversos carrers, alguns dels quals desenvolupen la funció de distribució del trànsit quan arriba des de les carreteres o vials d'accés al nucli (C/ dels Recs, C/ Cossis o Rb. Mallols), com també els carrers del polígon industrial dels Recs o determinats carrers d'accés a equipaments que es troben aïllats de les principals zones urbanes.

3. Carrers amb trànsit mig - alt

Inclou diversos carrers del nucli urbà, molts dels quals són comercials, com també el carrer industrial de la Closa del Llop, el carrer que donà accés al polígon industrial dels Recs i que el voreja i els que permeten accedir a la platja de Montgó. També

s'inclou el C/ Rossinyol, el qual permet accedir a la zona esportiva del poliesportiu i de la piscina municipal, un tram de l'Avinguda de Girona i de la Ronda del Pedró, el C/ Camí Ample i els carrers de l'entorn del CAP, de la comissaria dels Mossos d'Esquadra i de la policia local.

4. Carrers amb trànsit alt

Inclou els carrers amb un volum màxim de trànsit diari, com l'Avinguda Montgó que transcorre per la zona de la platja de Riells, el Passeig Lluís Albert, el Passeig del Mar, l'Avinguda de l'Ave Maria, el tram més proper al nucli antic de l'Avinguda Girona, part de la Ronda del Pedró, el tram del Camí Ample més proper a l'Avinguda Ave Maria i bona part dels carrers del nucli antic, com el C/ Enric Serra, C/ Germans Masferrer, entre altres.

Podem concloure, que la major part dels carrers del municipi presenten un trànsit baix, ja que molts transcorren per zones residencials, ocupades temporalment, i sense equipaments ni elements d'interès social. Per contra, els carrers amb un volum màxim de trànsit diari són pocs i coincideixen amb els carrers que tenen més comerços i que a la vegada també permeten accedir al nucli antic, a determinats equipaments i a les platges.

Finalment, cal destacar la presència d'una ronda externa que permet l'accés a la zona de Montgó i de Riells de Dalt sense haver de transcórrer per la banda litoral de Riells. Ara bé, aquesta no es troba del tot completada i és fragmentada a l'alçada del C/ Cossis. Aquest fet comporta, que el trànsit motoritzat a banda de circular per una zona de carrers residencials fins a aquest punt, a partir d'aquí es derivi cap a l'Av de Montgó, la qual a la vegada, també canalitza els trànsit que prové de Riells. D'aquesta manera, el tram d'aquesta avinguda, entre l'Av de la Clota i Montgó, suporta en períodes concrets de l'any un volum de vehicles molt important, format tant per vehicles pesants (camions, autocaravanes, etc) com de turismes.

4.2 XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS

L'espai destinat a la mobilitat dels vianants presenta condicions acceptables, ja que es troben carrers amb segregació calçada/vorera i carrers amb calçada de plataforma única. en general moltes de les cruïlles estan dotades de passos de vianants. Ara bé, cal esmentar que fora dels eixos principals i dels carrers que structuren el trànsit intern, trobem cruïlles que no estan dotades de passos de vianants i sense guals adaptats, tal com prescriu el Codi d'accessibilitat. També cal considerar que moltes de les rotondes presents tampoc estan dotades de passos de vianants amb dos guals adaptats, excepte la de la plaça de les Escoles, la de la Rambla Mallols i la de la rotonda del Giratori d'accés sud.

Referent als passos de vianants i el elements reductors de velocitat, els tipus d'elements més utilitzat és l'esquena d'ase, i en menor mesura, els passos de vianants sobre-elevats.

Dins el nucli antic, l'espai destinat a la mobilitat per a vianants presenta determinats problemes. Bona part dels carrers presenten voreres molt estretes o no n'hi ha, i a més permeten el pas de vehicles (C/ Santa Màxima, al C/ de la Torre o el C/ Germans Masferrer, entre molts altres). També cal destacar la presència de carrers on la vorera és superior al 50 cm i fins i tot als 90 cm, com al Ps. Jesús Isern i Ps Lluís Albert. També hi trobem carrers de plataforma única, alguns dels quals permeten el trànsit motoritzat en franges horàries determinades. En aquests casos el pas de vehicles es permet en determinats trams concrets (C/ del Mar o la Platja). També hi ha carrers de plataforma única amb restricció de trànsit permanent com el C/ Alfolí, C/ Meranges, C/ del Port, o C/ Avi Xaxu, entre altres.

A la resta de la trama urbana la major part dels carrers són de segregació calçada/vorera, i aquesta, en molts casos, és superior als 50 cm i als 90 cm. També trobem diversos carrers on hi manquen voreres i permeten el trànsit de vehicles, especialment a la urbanització de Punta Montgó (on a més, la pendent dels carrers és superior al 15 i 20%), la urbanització del Riuet, de Riells de Dalt i de la Palanca. Cal també esmentar el Camí forestal d'Empúries - Camí dels Enamorats i el passeig de Riells, els quals són d'ús exclusiu per a vianants i amb amplades superiors als 200 cm; o el passeig del Mar, on la vorera és superior als 3 m. d'amplada.

Un tret comú de la major part dels carrers del municipi és la presència de molts obstacles (papereres, fanals, pals de la llum, pals del telèfons, etc.) col·locats sobre la vorera, fet que en dificulta la mobilitat a peu.

La xarxa de vials més utilitzada per a vianants es troba conformada per:

- Tots els carrers comercials presents al casc antic (Ronda del Pedró, C/ de Gracia, C/ Riera, Ptge. de la Riera, C/ Pintor de Massanet, C/ Enric Serra, C/ Santa Màxima, C/ Germans Masferrer, C/ del Port, C/ de l'Església entre el C/ Germans Masferrer i el C/ del Port, C/ de la Torre fins a la intersecció amb el C/ Avi Xaxu, C/ del Sol, C/ del Mar, C/ Pati Blau, C/ Meranges, Trav. del Sòl d'en Saguer, Plaça Avi Xaxu, Plaça del Peix, Plaça de la Sardana, Passeig de la Platja, Passeig de la Riba, Plaça de l'Esquirol, Passeig Jesús Isern, Passeig Port d'en Perris, C/ de la Casa Gran, Plaça Pekín, Plaça de l'Església, C/ Avi Xaxu, Plaça de l'Ajuntament, Plaça del III Centenari, Plaça de les Escoles, C/ del Mig, C/ Alfolí, Corriol de l'Usac i C/ Gral. Poch);
- Avinguda de Girona i Avinguda de l'Ave Maria;
- Front de mar: Passeig de Riells, Passeig del Mar; Ps Lluís Albert, Camí Forestal, Rda Mar d'en Manassa, C/ de la Creu i Rda del Pedró;
- Avinguda Montgó, des de la Plaça de l'univers fins al C/ Sibil·la de Fortià;
- I els carrers que permeten accedir als principals equipaments municipals. Aquests són, (excloent els ja esmentats carrers comercials) segons equipament present:
 - CAP: C/ Garbí, C/ Provençal i C/ Mossèn Salvador Juvé
 - Policia local i Mossos d'Esquadra: C/ Garbí, C/ Provençal i C/Mossèn Salvador Juvé
 - Zona esportiva (de la piscina, poliesportiu i de les pistes de tennis: C/ Rossinyol i C/ de l'Escorxador

- Museu de l'Anxova i de la Sal (MASLE): C/ de l'Escorxador i Ronda del Pedró
- Camp de futbol: C/ Teranyina i C/ Ancora
- Plaça Catalunya: C/ del Camí ample

Segons el PMU, la mitjana de pas de vianants per hora de les diverses estacions DE mostreig realitzades, segons dies laborals i festius, tant en època estival com a la resta de l'any, és la següent:

Punts d'aforament	Estiu		Hivern	
	Laborables	Festius	Laborables	Festius
C/Llevant	<30	30-60	<30	<30
Av. Girona	100-200	100-200	60-100	30-60
C/Rossinyol	30-60	<30	30-60	30-60
C/ Camí Ample	30-60	100-200	30-60	30-60
Platja	+200	+200	100-200	100-200
Ps del Mar	100-200	100-200	60-100	100-200
C/ Barcelona	<30	<30	<30	<30
Av Ave Maria	100-200	30-60	<30	60-100
C/Sant Briu	60-100	100-200	<30	<30
C/Roger de Llúria	30-60	30-60	<30	<30
C/Camp Rabassa	<30	<30	<30	<30
Rb. Mallols	<30	30-60	<30	<30
C/Puig d'en Llop	<30	<30	<30	<30
Av Montgó (tram Montgo)	30-60	<30	<30	<30
Av Montgó (tram Riells)	100-200	+200	30-60	60-100
C/ Tramuntana	<30	<30	<30	<30
C/ Closa del Llop	<30	<30	<30	<30
Av Riells (tram Riells)	100-200	+200	<30	30-60
Av Riells (tram Av Girona)	60-100	100-200	30-60	<30

Taula: Intensitat mitjana de pas de vianants per hora

Font: Pla de Mobilitat Urbana de l'Escala

Durant l'estiu i fent una generalització entre laborables i festius les diferències són moderades. Els podem classificar segons:

- Intensitat extrema i alta: Platja, Avinguda Montgó (Briu), Sant Briu, Avinguda Girona, Ave Maria - sentit muntanya, Passeig marítim, Avinguda Riells.
- Intensitat moderada: Alfolí / del Port, Camí Ample.
- Intensitat lleu: Rossinyol - sentit Ave Maria, Ave Maria - sentit mar, Avinguda Montgó (Roger de Llúria), Rambla Mallols - sentit Montgó, Roger de Llúria - sentit mar.
- Intensitat baixa: Llevant, Rossinyol - sentit Empúries, Rambla Mallols – sentit Belcaire, Camp Rabassa, Closa d'en Llop, Puig d'en Llop, Tramuntana, Barcelona, Roger de Llúria - sentit Torroella.

Pel que fa a la resta de l'any, es detecta un canvi de finalitat d'ús de pas de vianants (feiner/estudi i lúdic) amb la seva correspondència d'itinerari. En destaquem només els que presenten intensitat extrema, alta i moderada:

a) Laborables:

- Intensitat alta: Platja - sentit Empúries.
- Intensitat moderada: Av. Girona - sentit Torroella Platja - sentit punta Passeig marítim.

b) Festius:

- Intensitat alta: Platja, Passeig marítim - sentit poble.
- Intensitat moderada: C/Alfolí, C/del Port, Ave Maria – sentit muntanya, Avinguda Montgó (Briu)

4.3 XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES

Actualment el municipi disposa dels següents carrils bici senyalitzats com a tals:

- a) el que discorre pel passeig del Mar i que es troba segregat de la calçada principal amb separadors i de la vorera, des de l'Av Ave Maria fins a la Pl Univers;
- b) el que discorre per l'avinguda Montgó, des de l'enllaç amb el C/ Sibil·la de Fortià fins a la intersecció amb el C/Punta Montgó. Es troba segregat de la calçada però no de la vorera. Presenta 2 trams independents sense estar relligats físicament ja que cada un es situa en una banda diferent de la vorera;
- c) el que discorre per la Ronda del Pedró des del C/ de Gracia fins al Pont d'Empúries i que es troba sobre vorera i segregat de la calçada per separadors;
- d) el que discorre per l'Av de la Clota fins a la intersecció amb el C/ Bol Roig i que es troba sobre vorera sense segregació amb els vianants;
- e) el que discorre per sobre la vorera i paral·lel a la Gi-6307 des de Sant Martí d'Empúries i fins a l'encreuament amb el C/ Muralla. Aquest va sobre vorera i únicament es troba senyalitzat com a tal.
- f) El que discorre per l'Av Montgó, des de la Pl Univers fins al C/ Gerani, i que es troba segregat de la calçada però no de la vorera
- h) I el que discorre pel Ps Forestal de Sant Martí d'Empúries i que es delimita únicament sobre calçada

El municipi també disposa de carrers on no circulen vehicles i que són intensament freqüentats per les bicicletes tot i no trobar-se senyalitzats com a tals, com el C/ Avi Xaxu o el C/ del Port. També hi ha carrers amb vorera ampla, sobretot aquells que es troben a façana de mar (principalment el passeig del Mar, de Riells i Jesús Isern).

El fet de tractar-se d'un municipi eminentment turístic, aquest mitjà de transport és utilitzat com a vehicle per ús d'oci i esbarjo i no tant com a vehicle de mobilitat quotidiana. Aquest fet provoca que la mobilitat en bicicleta sovint comparteixi la xarxa viària utilitzada per vehicles, com també amb els vianants, circulant sovint per les voreres.

Els aparcaments es localitzen, principalment, a la zona de la Platja, a Riells, a Sant Martí d'Empúries o en les zones amb presència de determinats equipaments públics (CEIP l'Escolapi, Zona Esportiva, etc.). Es detecten però, zones on hi ha una manca important d'aquest servei. Aquest fet succeeix dins del nucli urbà, especialment en aquelles amb presència de determinats equipaments públics, com ara l'ajuntament. La tipologia d'aparcament es força variada, essent el de roda el més freqüent, tot i que recentment se'n estant col·locant en forma de U-invertida.

El municipi també disposa, durant els mesos d'estiu, d'un servei de "bicing" (servei de lloguer de bicicletes), gestionat per l'Oficina de Turisme. Segons dades recents, més d'un miler de persones l'han utilitzat. A aquest servei també cal afegir-hi la creació de diverses rutes BTT destinades a conèixer el municipi.

Destaca el pas de la ruta "Gran Volta a l'Empordà" que comença al municipi i que discorre per bona part dels camins rurals presents, com també que determinats camions formen part de la xarxa de carrils bici de Pirinexus- Projecte ENLLAÇ (xarxa transfronterera de vies verdes a Catalunya).

Un dels principals reptes de la mobilitat en bicicleta és la connexió continua i segura entre el nucli antic i les principals zones turístiques (Sant Martí d'Empúries, Riells i Montgó). Darrerament, des del consistori s'han anat desenvolupant projectes que en la seva execució han permès desenvolupar aquest itinerari per trams. Un bon exemple és l'execució del Pla Parcial l'Horta Vella, que ha permès la connexió de la urbanització del Camp dels Pilans amb la Ronda del Pedró mitjançant el condicionament de voreres. En aquest cas tot i no delimitar carrils bici de manera específica, les bicicletes circulen per les voreres compartint espai amb els vianants i garantint una circulació segura respecte als vehicles privats.

Finalment, el municipi ha elaborat un Pla Director pel foment de la Mobilitat en bicicleta de la Bicicleta i de la Xarxa Ciclista, amb l'objectiu d'impulsar l'ús de la bicicleta, facilitar una programació pràctica i realista que aprofiti les obres de millora dels carrers, dissenyar la construcció de carrils bici mitjançant l'actual presència de carrils bici, tant de connexió intraurbana com interurbana, i establir zones d'aparcaments per a bicicletes en superfície. Aquest pla s'ha anat desenvolupant a mesura que s'han anat executant projectes urbanístics, tot i que determinades propostes resten sense desenvolupar.

Segons el PMU, la mitjana de pas de bicicletes per hora de les diverses estacions de mostreig establertes, segons dies laborals i festius, tant en època estival com a la resta de l'any, és la següent:

Punts d'aforament	Estiu		Hivern	
	Laborables	Festius	Laborables	Festius
C/Llevant	<10	10-20	<10	<10
Av. Girona	10-20	20-50	20-50	10-20
C/Rossinyol	<10	<10	+70	<10
C/ Camí Ample	10-20	20-50	10-20	<10

Punts d'aforament	Estiu		Hivern	
	Laborables	Festius	Laborables	Festius
Platja	50-70	50-70	20-50	<10
Ps del Mar	+70	+70	10-20	<10
C/ Barcelona	<10	<10	<10	<10
Av Ave Maria	10-20	50-70	10-20	<10
C/Sant Briu	<10	10-20	<10	<10
C/Roger de Llúria	<10	<10	<10	<10
C/Camp Rabassa	<10	<10	20-50	<10
Rb. Mallols	10-20	<10	10-20	<10
C/Puig d'en Llop	<10	<10	<10	<10
Av Montgó (tram Montgo)	20-40	20-50	<10	10-20
Av Montgó (tram Riells)	20-40	20-50	10-20	20-50
C/ Tramuntana	<10	<10	<10	<10
C/ Closa del Llop	10-20	20-50	10-20	<10
Av Riells (tram Riells)	20-40	20-50	10-20	10-20
Av Riells (tram Av Girona)	10-20	<10	10-20	<10

Taula: Intensitat mitjana de pas de bicicletes per hora

Font: Pla de Mobilitat Urbana de l'Escala

Durant la temporada estival i fent una generalització entre dies laborables i festius, podem classificar els carrers de la següent manera:

- Intensitat extrema i alta: Platja - sentit la Punta, Passeig marítim.
- Intensitat moderada: Avinguda Riells, Avinguda Montgó, Ave Maria.
- Intensitat lleu: Camí Ample, Avinguda Girona, Alfolí, El Port, Passeig, Platja - sentit Empúries, Closa d'en Llop.
- Intensitat baixa: Llevant, Rossinyol, Sant Briu, Roger de Llúria,
- Rambla Mallols - sentit Montgó, Camp Rabassa, Tramuntana, Barcelona, Puig d'en Llop, Rambla Mallols.

Fora de la temporada estiuenca es percep una clara diferència entre els dies laborables i festius. Es detecta clarament un canvi de finalitat d'ús (feiner/estudi i lúdic) amb la seva correspondència d'itinerari. Destaquen els carrers que presenten un intensitat extrema, alta i moderada de pas:

a) Laborables

- Intensitat extrema: Rossinyol - sentit Ave maria (per l'entrada i sortida als centres educatius, en hores puntuals).
- Intensitat moderada: Camp Rabassa – sentit mar, Avinguda Girona – sentit casc antic, Platja – sentit punta.

b) Festius

- Intensitat moderada: Avinguda Montgó (Briu) – sentit Univers.

4.4. CONNECTIVITAT SOCIAL

El municipi no presenta problemes evidents de connectivitat ja que no hi ha barreres infranquejables que seccionin el territori. Si però que hi ha trams on la circulació de vianants no es troba condicionada com a tal i que esdevenen punts conflictius que cal considerar. Aquests són dos.

El primer, és la connexió del nucli de l'Escala-Eixample amb la zona industrial dels Recs, al qual alberga diverses activitats comercials. La mobilitat a peu fins a aquesta zona s'ha de realitzar per a l'Av. Girona o per els carrers paral·lels fins a la rotonda d'intersecció entre la Gi-632 i el C/ Closa del Llop. A partir d'aquest punt, l'accés fins a la zona dels Recs s'ha de realitzar travessant la Gi-632. Únicament hi ha un pas de vianants senyalitzat com a tal, sense ser elevat ni amb reductors de velocitat. A més, aquest pas es troba a mig camí entre la rotonda i la zona, i no al principi i final de trajecte. Aquest fet, més la no presència de voreres implica, en el seu conjunt, que tot aquest tram esdevingui conflictiu car que no es garanteix la mobilitat a peu de manera segura.

El segon punt conflictiu el trobem al llarg de l'Av Montgó en el tram comprés entre el C/ Serra Cavallera i el C/ de la Punxa (zona de la platja de Montgó). Aquest tram es caracteritza per la no presència de voreres, fet que suposa un risc per els vianants que transcorren per aquesta zona, ja que és la principal via de comunicació de Montgó amb Riells i el nucli de l'Escala, i a la vegada és molt freqüentada pels usuaris dels càmpings propers.

4.5. INFRAESTRUCTURES I SERVEIS DE TRANSPORT COL·LECTIU

El municipi disposa de tres tipus de transport col·lectiu:

a) El carrilet. Es tracta d'un mitjà de transport turístic però que per manca de transport públic urbà funciona també, amb els seus desavantatges, com a línia regular de servei urbà.

Connecta el nucli de l'Escala amb Sant Martí d'Empúries i Montgó. Funciona únicament a l'estiu i té una freqüència de pas d'un carrilet cada hora, des de les 8:00 i fins les 0:00.

Presenta dues rutes o trajectes. La primera és des de la Plaça de les Escoles fins Cala Montgó (i viceversa) amb el següent recorregut: Plaça de les Escoles - Riells/ Univers - Can Rabassa - Càmping Maite - Plaça de la Rosa/Avinguda Riells - Sibília de Fortià / Escola de Vela - Planasses - Avda Montgó/Rotonda càmpings - Càmping Cala Montgó - Càmping Illa Mateua - Cala Montgó.

La segona va des de Sant Martí d'Empúries fins a la Plaça de les Escoles (i viceversa). El trajecte és: Sant Martí d'Empúries - Les Muscleres - Hostal Spa Empúries - Alberg -

Pàrking Francesc Macià - La Creu/L'Oberta - Plaça del Peix - Pàrking Can Parals - Plaça de les Escoles.

El nombre d'usuaris que l'utilitzen durant els darrers anys ha anat augmentat un 10%, passant de 42.563 passatgers a 46.850 (de 472 passatgers/dia a 520 passatgers/dia). Esdevé per tant, un transport interurbà amb funcionalitat turística molt utilitzat. Entre els diferents mesos que conformen la temporada turística els més d'agost és el que suporta més viatgers (50%), seguit del juliol (30%), juny (15%) i setembre (5%).

Cal esmentar, que durant un estiu de 2008 es va crear una línia de transport intraurbà que coincidia en part amb l'actual circuit del carrilet. Aquesta iniciativa però econòmicament no va obtenir els resultats esperats i no s'ha tornat a repetir.

b) Un conjunt de línies interurbanes que connecten el municipi amb la resta del territori. Aquesta consta de quatre línies d'autobusos interurbans, que explota l'operador SARFA. Aquestes són:

1. La línia l'Escala - Figueres – l'Escala;
2. la línia l'Escala - Sant Feliu de Guíxols – l'Escala;
3. la línia l'Escala - Barcelona – l'Escala;
4. la línia l'Escala - Girona – l'Escala.

La línia l'Escala – Figueres – l'Escala transcorre per els següents nuclis, i per tant també hi ofereix parada: Viladamat, l'Armentera, St. Pere Pescador, Torroella de Fluvià, Vilamacolum, Vilacolum, La Bomba, Riumors, Fortià, el Far d'Empordà i Figueres. La freqüència de viatges, tant en època estival com a l'hivern, és de 6 viatges. Aquest nombre també es manté tant en dies laborables com festius. Únicament varia els horaris de sortida i d'arribada.

Durant la temporada d'estiu aquesta línia també ofereix altres destinacions, com la del Parc natural dels Aiguamolls de l'Alt Empordà. Aquesta té una freqüència de 2 viatges. Dóna accés als diferents situats entre l'Escala i Sant Pere Pescador (Les Dunes, Ballena Alegre, L'Àmfora, les Palmeres, la Gaviota, Riu o Almata). Ofereix parada a la Cruïlla d'Empúries (zona Mercadona) i al nucli de Sant Martí amb una freqüència de 4 viatges diaris.

La línia de l'Escala – Sant Feliu de Guíxols – l'Escala transcorre pels següents nuclis (per tant també hi ofereix parada): Bellcaire d'Empordà, Ullà, Torroella de Montgrí, Pals, Mas Patoxas, Regencós, Begur, Palafrugell (doble parada), Mont-ras, Hospital de Palamós, Palamós, Sant Antoni de Calonge, Platja d'Aro (taxi), Platja d'Aro, S'Agaró i Sant Feliu de Guíxols.

Ofereix diferents freqüències en funció de si el destí o l'origen és Sant Feliu de Guíxols (3) o Torroella de Montgrí (9). Aquestes freqüències varien en el cas del viatge fins a Sant Feliu de Guíxols, on durant la temporada estival (juliol i agost) no s'ofereix, mentre que fins a Torroella de Montgrí es mantenen tant si es tracta de

dies laborables com festius. Aquesta darrera ofereix parada a Bellcaire d'Empordà i Ullà. La resta de municipis que ofereixen parada durant la temporada estival el servei no funciona perquè és tracta del mateix viatge fins a Sant Feliu de Guíxols.

La línia l'Escala - Barcelona – l'Escala presenta dos tipus diferents d'horaris, a l'estiu i a la resta de l'any. Funciona tots els dies de la setmana però els horaris canvien en funció si és temporada estiuenca o no, com també les freqüències. Aquesta transcorre per els següents nuclis (per tant també hi ofereix parada): Bellcaire d'Empordà, Ullà, Torroella de Montgrí, Pals, Mas Patoxas, Begur, Palafrugell, Mont-ras, Hospital de Palamós, Palamós, Sant Antoni de Calonge, Platja d'Aro (taxi), Platja d'Aro, S'Agaró, Sant Feliu de Guíxols, Santa Cristina d'Aro i Barcelona (estació del Nord) i aeroport.

Durant la temporada d'estiu, tant en dies laborables com festius, la freqüència és de 4 viatges, mentre que la resta, tant en dies laborables com festius, és de 2 viatges.

La línia l'Escala - Girona – l'Escala transcorre per els següents nuclis (també hi ofereix parada): Girona correus, Hospital Josep Trueta, Celrà, Bordils, Flaçà, Cruïlla de la Pera, Ruplà, Parlavà, Ultramort, Verges, la Tallada d'Empordà, Tor, Cruïlla d'Albons i Viladamat. Fora de temporada estiuenca i en dies laborals ofereix una freqüència de 5 viatges, mentre que en dies festius de 2 viatges. Durant la temporada estiuenca, tant en dies laborals com festius ofereix una freqüència de 5 viatges.

Les quatre línies funcionen tot l'any i tenen 3 parades dins el nucli de l'Escala: rotonda del Poble Sec, Plaça de les Escoles i Camp dels Pilans. En funció del viatge però se'n utilitzen unes o altres. Per les línies l'Escala - Sant Feliu de Guíxols – l'Escala i l'Escala - Barcelona – l'Escala s'utilitzen les parades del Poble Sec i de la plaça de les Escoles, mentre que per les línies de l'Escala - Figueres – l'Escala i l'Escala - Girona – l'Escala s'utilitzen les parades de la plaça de les Escoles i del Camp dels Pilans.

Totes tres es troben senyalitzades, tenen caseta per l'espera dels viatgers i d'espai de parada específic pintat a la calçada i amb eixamplaments de vorera. En tot el municipi no hi ha carril reservat per a autobusos.

Segons les dades de SARFA i tal com s'estableix al PMU del municipi, a l'estiu, hi ha una mitjana d'arribades molt superior a les sortides, essent els desplaçaments a Girona, Barcelona i Figueres els majoritaris. Els dies festius el volum de passatgers que van a Girona o a Barcelona és superior als que arriben. Els dies feiners hi ha un important volum de població que marxa de l'Escala direcció a Figueres, segurament per motius laborals o per realitzar gestions que no pot fer al municipi.

A l'hivern, per contra hi ha una mitjana d'arribades i de sortides força equitativa, sobretot durant els dies feiners. Els dissabtes i especialment els diumenges, les arribades continuen essent majoritàries. Els dies feiners Girona i Figueres són els destins que presenten un major volum de passatgers, seguit de Barcelona. Els dissabtes i dies festius, el volum de passatgers que van o arriben de Barcelona augmenten considerablement.

Per tot podem establir, que al llarg de l'any, hi ha més passatgers que utilitzen el transport públic per arribar a l'Escala que no pas per sortir. Tanmateix, també podem afirmar, que degut al caràcter de nucli turístic, durant l'estiu, el volum de passatgers que arriben és molt superior, mentre que a l'hivern aquest és inferior.

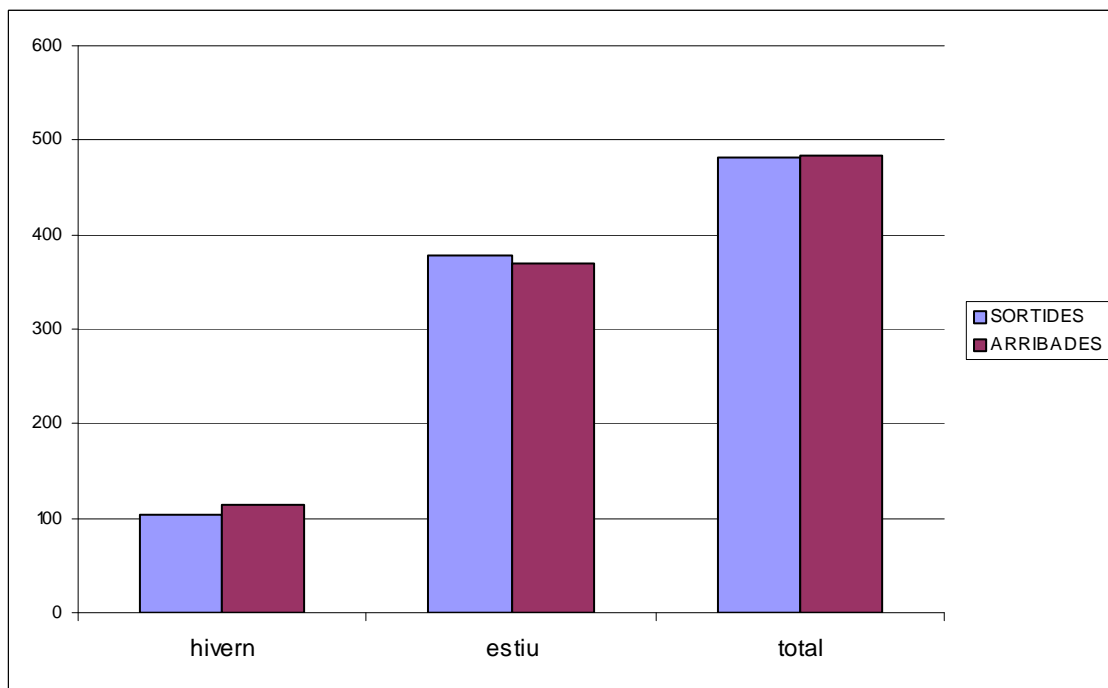


Figura: Total d'arribades i sortides amb transport públic
Font: SARFA

c) Flota de taxis

El municipi també disposa de servei de taxis. En concret es tracta de 7 operadors privats els quals disposen de taxis d'entre 7 i 9 places, i alguns vehicles adaptats per a persones amb mobilitat reduïda i serveis de mútues. La parada de taxis es troba a la plaça de les Escoles.

- **Anàlisi dels desplaçaments amb transport col·lectiu**

Segons dades de l'IDESCAT els desplaçaments diaris amb transport públic col·lectiu per raons de treball representen un 1%, mentre que els que ho fan per raons d'estudi (majors de 16 anys) representen un 17% del total.

La resta (99% i 83%) es realitzen amb altres mitjans de transport, majoritàriament amb vehicle privat.

4.6. XARXA DE CAMINS RURALS

Pel municipi recorren diferents camins i corriols, alguns dels quals han estat aprofitats per al disseny d'itineraris senyalitzats i d'altres són utilitzats com a zones de passejada.

Els més significatiu de tots són el sender GR92 i el GR1. El primer ressegueix el litoral des de la Platja del Rec fins a Sant Martí d'Empúries i d'aquí a Montgó, tot i que en molts trams esdevé un passeig urbà. A la platja del Rec s'endinsa cap a l'interior passant per Ca l'Ullal, Ca l'Eugasser fins a Cinclaus. A la zona de Montgó, el seu recorregut litoral es veu fragmentat a la zona de la Cala Mateua, on per la presència d'edificacions no permet enllaçar amb Punta Montgó. A partir de la Pl. Pta. Montgó deriva pel C/ Port del Rei fins la Platja de Montgó. Val a dir que des de la platja si que hi ha un sender litoral fins a Punta Montgó. El segon s'inicia a Sant Martí d'Empúries i discorre per l'entorn rural del municipi .

Des de l'Ajuntament també s'han dissenyat itineraris turístics. Es tracta de sis rutes de descoberta, aprofitant la xarxa de camins actualment existents. Aquestes permeten fer una volta pel terme municipal, fer un passeig per masos presents a fora vila, conèixer el veïnat de les Corts i Empúries, endinsar-se al paratge de Vilanera i transcorre pel Termes (des de Montgó fins al Cortal Nou).

Alguns dels camins de l'Escala formen part dels recorreguts transhumants des d'on transcorrien els ramats procedents dels Pirineus per pasturar durant l'hivern en un lloc prou càlid. Aquest camins són: el de les Corts, el de Vilanera i el camí Vell d'Empúries.

També s'inicien dins del municipi els camins que menen cap al Massís del Montgrí, com ara el de l'Ermita de Palau, el de Sant Briu o el camí vell de l'Estartit. Tot i que no estan senyalitzats, són camins que actualment estan en ús.

D'altra banda, hi ha un tram de la Via Heraclea, antiga via romana, que travessava el terme.

En resum podem considerar que els camins rurals del municipi són:

1. Camí de Cinclaus a l'Armentera
2. Camí de Cinclaus a Viladamat
3. Camí Vell d'Empúries
4. Camí fora muralles
5. Camí de les Corts a Empúries
6. Camí dels comuns
7. Camí de Viladamat pel Balcà
8. Camí de les Corts
9. Camí de Mas Duaner, Mas Martí i Torre Forçosa
10. Camí de Mas Vilanera a Can Japot i Mas Vicenç
11. Camí ramader de les Corts pel camp dels Pilans (Poble Sec i Riells)

- 12 Camí de l'Escala a Sobrestany i Mas Cremats
13. Camí del Pou del Vidre
14. Camí de l'Escala al Coll d'Empúries
15. Camí dels Termes

4.7. INFRAESTRUCTURES PREVISTES

No es preveuen noves infraestructures viaries derivades de l'aprovació del planejament territorial i sectorial previst. Únicament cal destacar la previsió de realitzar millores de les infraestructures actualment presents relacionades amb el desenvolupament de sectors urbans o de projectes concrets de millora.

5. MOBILITAT ACTUAL

5.1. MOBILITAT OBLIGADA (TREBALL I ESTUDI)

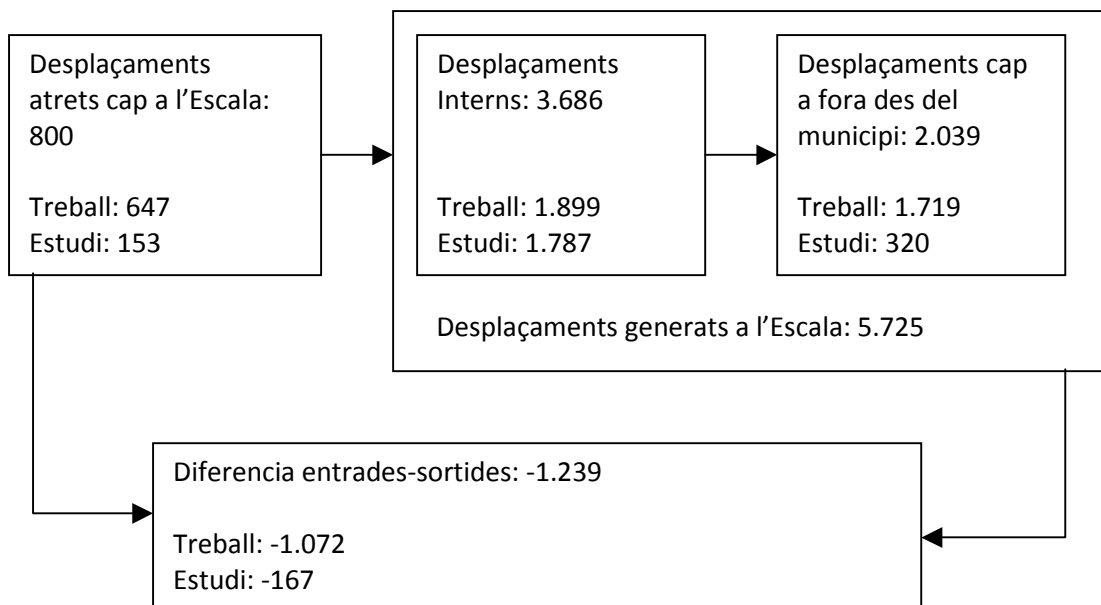


Figura: Esquema de la Mobilitat Obligada l'Escala (2011). Nombre de persones que es desplacen per raó d'estudi i treball
Font: Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya

El nombre de persones que es desplacen al municipi per raó d'estudi o treball és menor que el nombre de persones que surten del municipi per aquestes mateixes raons. És significatiu l'important nombre de desplaçaments interns.

La mobilitat obligada té un component de gènere rellevant, essent molt més important la mobilitat dels homes que la de les dones, especialment en relació als desplaçaments cap a d'altres municipi per motius laborals. Aquest fet es relaciona en bona mesura en la major disponibilitat del vehicle privat per part dels homes en relació a les dones. En el cas de la mobilitat per motius d'estudis, la mobilitat de les dones és més important

• Distribució modal

Pel que fa als modes de transport emprats pels habitants en els seus desplaçaments, cal diferenciar el motiu de desplaçament. Les diferències modals entre els desplaçaments laborals i els desplaçaments acadèmics són elevades.

A continuació, es presenta la distribució modal de la mobilitat del municipi per raó de treball i per raó d'estudi.

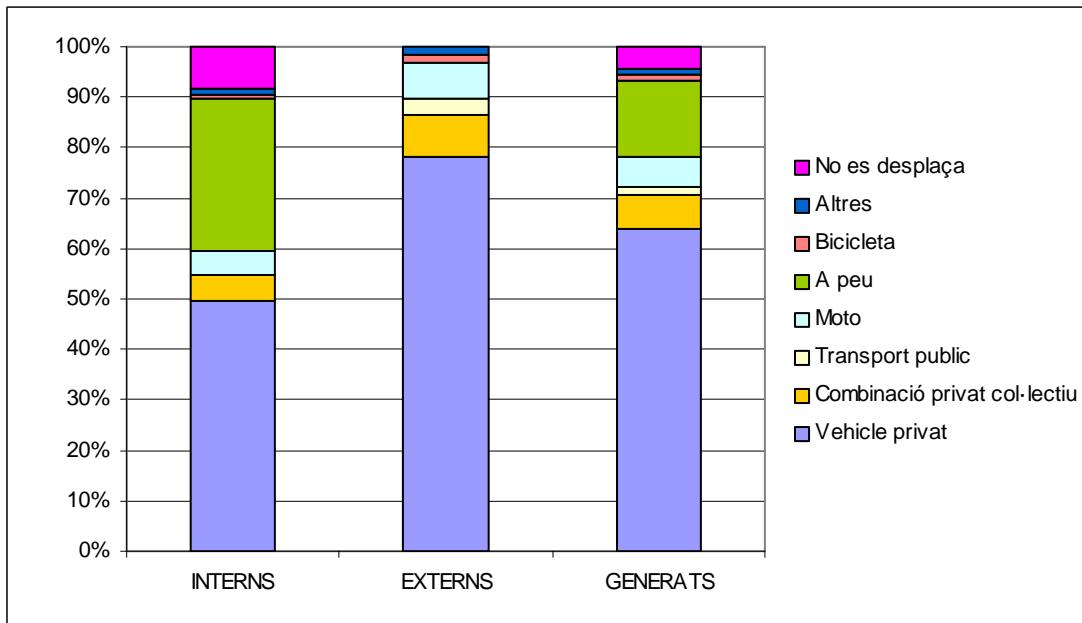


Figura: Distribució modal de la mobilitat obligada per raó de treball (2001)
Font: IDESCAT

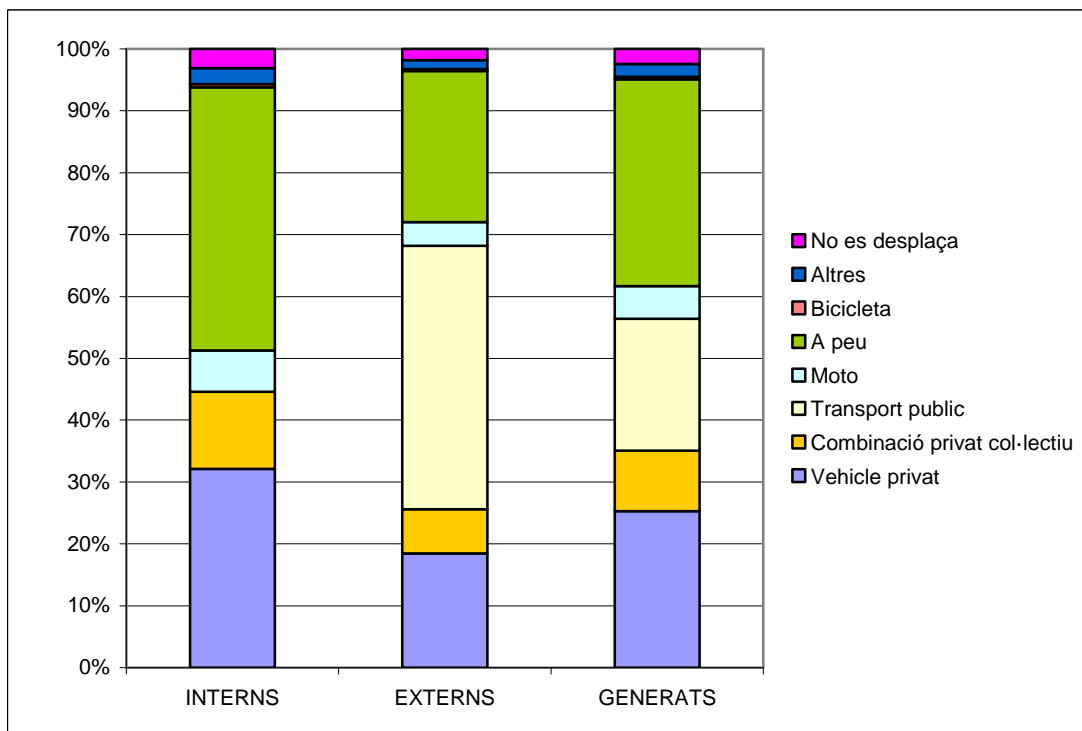


Figura: Distribució modal de la mobilitat obligada per raó d'estudi (2001)
Font: IDESCAT

Pel que fa als desplaçaments per raó de treball, cal destacar un important predomini del vehicle privat en desplaçaments externs. L'ús del transport col·lectiu representa un percentatge molt reduït. En els desplaçaments interns destaca l'ús de modes no motoritzats, sobretot a peu. Cal remarcar una escassa utilització de la bicicleta, ja

que el seu ús és pràcticament irrellevant respecte del nombre total de desplaçaments.

La distribució modal de la mobilitat per raó d'estudi presenta notables diferències segons el destí dels desplaçaments. En desplaçaments interns, cal destacar un important predomini de la mobilitat a peu. D'altra banda, en la mobilitat externa el mode de transport més utilitzat és el col·lectiu. L'ús de la bicicleta és pràcticament inexistent en totes les relacions. L'ús del vehicle privat també esdevé important en els diferents tipus de desplaçaments.

El municipi presenta una intensitat d'ús del vehicle privat del 65% per motius de treball i del 25% per motius d'estudi. Aquest valor presenta modificacions segons el destí dels desplaçaments, essent al voltant del 50% per desplaçaments interns per raó del treball i del 30% per raons d'estudi; i del 80% per desplaçaments externs per raó del treball i del 20% per raons d'estudi.

Pel que fa a la distribució territorial, la major part dels desplaçaments generats per raons de treball tenen lloc dintre del propi municipi.

Ara bé, respecte els desplaçament cap a fora i des de fora del municipi per raons de treball i d'estudi, les poblacions amb les que la mobilitat de l'Escala es relaciona més són Bellcaire, Torroella de Montgrí, Figueres, Girona i Barcelona.

La principal destinació dels habitants de l'Escala cap a fora del municipi per raó de treball és Girona, seguit de Torroella de Montgrí Figueres. Mentre que la mobilitat atreta per l'Escala per aquest mateix motiu, es caracteritza per presentar una elevada concentració dels desplaçaments des dels municipis de l'entorn immediat.

Destinacions	Desplaçaments cap	Desplaçament des de
Girona	65	48
Torroella de Montgrí	53	46
Figueres	45	55
Barcelona	17	0
Bellcaire d'E.	17	38
Albons	0	1

Nota: Només s'han representat les poblacions on el nombre de desplaçaments és més nombrós

Taula: Distribució de la mobilitat obligada generada per l'Escala per raó de treball. 2001.

Font: Idescat

Pel que fa a la mobilitat generada per estudis, destaca que la principal destinació és Girona seguit de Barcelona. Mentre que la mobilitat atreta per aquesta mateixa raó es caracteritza per presentar un important flux de les poblacions veïnes de pocs habitants.

Destinacions	Desplaçaments cap a	Desplaçament des de
Girona	84	0
Torroella de Montgrí	0	8

Destinacions	Desplaçaments cap a	Desplaçament des de
Barcelona	11	0
Ventalló	0	6
Albons	0	5

Nota: Només s'han representat les poblacions on el nombre de desplaçaments és més nombrós

Taula: Distribució de la mobilitat obligada generada per l'Escala per raó d'estudi

Font: IDESCAT

5.2. MOBILITAT QUOTIDIANA

Segons dades de l'Enquesta de mobilitat quotidiana a les Comarques Gironines, elaborada pel Grup d'Anàlisi i Planificació Territorial i Ambiental de la Universitat de Girona per l'any 2006 i realitzada a nivell d'àmbit comarcal, podem establir que a l'Alt Empordà i en dies feiners, un 62,4 % dels desplaçaments tenen origen i destí dins la mateixa comarca. En dissabte i festiu, aquest valor es redueix fins al 41,9 %. És a dir, que en dissabte i festiu s'incrementen els desplaçaments que tenen origen o destí fora de la comarca de l'Alt Empordà.

Els principals desplaçaments a altres comarques s'efectuen a les comarques veïnes del Baix Empordà (sobretot) i a la Garrotxa en menor grau. En dissabte i festiu, també s'estableixen desplaçaments amb altres comarques més llunyanes com la Selva, el Gironès i el Pla de l'Estany.

Pel que fa al mitjà de transport utilitzat, tant en dia feiner com en dissabte i festiu, més de la meitat dels desplaçaments es fan amb vehicle privat (51,8 % en dia feiner i 58,2 % en dissabte i festiu), mentre que l'ús del transport públic es redueix al 4,6 % en dia feiner i encara més en dissabte i festiu que es queda tan sols en el 2,3 %.

5.3. MOBILITAT GENERADA SEGONS PLANEJAMENT VIGENT

El turisme és la principal activitat econòmica i la segona residència esdevé un tret molt definidor de la trama urbana. Segons el PMU del municipi, amb l'actual planejament urbanístic, i d'acord amb les estimacions realitzades en aquest document, podem establir que en plena temporada de màxima ocupació residencial (situació que es dona durant els mesos d'estiu i determinats caps de setmana i períodes festius) la mobilitat generada diària del municipi és de 261.064 viatges/dia.

D'aquesta, l'ús residencial genera un 42,01% i la comercial un 37,8%. Destaca també que l'ús hotel·ler i de càmpings genera un 9,59%, la de zones verdes un 4,40% i els equipaments un 2,21%. Per contra l'ús d'oficines (0,57%) i industrial (0,70) no arriba al 2%. Finalment destaca, que la franja litoral genera una mobilitat del 2,36%.

El fet que es tracti d'una mobilitat generada en una situació de màxima ocupació, comporta que la mobilitat generada per l'habitatge residencial i comercial sigui clarament la més important, mentre que la dels equipaments i la industrial sigui més baixa.

En una situació on l'ocupació residencial no és del 100%, és a dir, considerant la població empadronada, que una part dels comerços resten tancats, que els hotels, càmpings i la franja costanera no generen mobilitat per ser fora de temporada, s'estima que la mobilitat generada és de 173.311 viatges/dia. En aquest segon escenari, l'ús residencial (41,95%) i el del comerç (46,20%) generen més de del 80% de la mobilitat total, tot i que l'ús industrial i el d'equipaments prenen més importància, essent d'un 1,05% i 3,32 % respectivament.

D'aquestes dades, es pot concloure que la zona industrial presenta un baix pes sobre la mobilitat i que els equipaments generen una mobilitat que cal tenir en compte.

Si considerem tots els sòls urbanitzables que encara resten per urbanitzar, a excepció del S.U.N.P. I Hotel Horts Puig – Sureda, que per falta de dades més específiques no es pot atorgar els ràtios mínims de viatges generats/dia que estableix el Decret, podem considerar que el nombre de viatges/dia augmentarà fins a un total de 29.293. Per tant, amb el desenvolupament total del planejament vigent, i en plena temporada de màxima ocupació residencial, el nombre total de desplaçaments augmentarà s'estima que seria de 290.357 viatges/dia. En una situació on l'ocupació residencial no és del 100%, s'estima que l'augment de viatges/dia seria de 19.477 viatges/dia que equival a un total de 192.788 viatges/dia.

5.4. AUTOCONTENCIÓ I AUTOSUFICIÈNCIA

De l'anàlisi de les dades de l'EMO i des del punt de vista de la població ocupada resident a l'Escala i dels llocs de treball localitzats al municipi, podem establir dos indicadors de dependència: l'autocontenció i l'autosuficiència.

PARÀMETRE	2011	2001	1996	1991
POR (1)	3.645	2.388	2.045	1.931
LTL (2)	2.546	2.530	2.073	2.005
Autocontenció (3)	54,54%	80,1%	75,6%	85,3%
Autosuficiència (4)	78,08%	75,6%	74,6%	82,2%

(1) POR (Població Ocupada Resident): és el total de desplaçaments interns i cap a fora. Es considera que un desplaçament representa una persona ocupada.

(2) LTL (Llocs de Treball Localitzats): és el total de desplaçaments interns i des de fora. Es considera que un desplaçament representa un lloc de treball.

(3) Autocontenció: és la ràtio entre el nombre de desplaçaments interns i la POR.

(4) Autosuficiència: és la ràtio entre el nombre de desplaçaments interns i els LTL.

Taula: Índex d'autosuficiència i autocontenció (1991-2011)

Font: elaboració pròpia a partir de dades IDESCAT

Tal i com s'observa a la taula anterior, la taxa d'autocontenció s'ha reduït respecte el 1991. Per tant podem establir que el municipi ha perdut capacitat de contenció laboral respecte a la població ocupada que hi resideix, tot i que aquesta continua essent superior al 50%.

Segons aquest mateix índex podem establir que al municipi, hi ha una tendència a fixar la població ocupada que hi resideix i hi treballa, tot i que aquesta ha disminuït des de 1991. De fet, el desplaçament laboral és un indicador molt important per mesurar la qualitat de vida de les persones, ja que si aquestes no s'han de desplaçar

per a generar treball productiu, vol dir que aquest temps el poden dedicar a altres activitats.

Respecte a la taxa d'autosuficiència, és a dir relació entre la població ocupada que resideix i treballa al municipi respecte el total de llocs de treball del municipi podem establir que aquesta s'ha mantingut força estable des de 1996, tot i el moderat increment sofert, fet que denota una certa consolidació del municipi.

Si es compara aquestes xifres amb les d'altres municipis de referència i amb la mitjana de la comarca, s'observa com:

- 1) El municipi presenta uns valors d'autocontenció i autosuficiència menors que als de la comarca.
- 2) El municipi presenta un valors d'autocontenció similar a Figueres i lleugerament inferiors a Torroella de Montgrí i Roses.
3. El municipi presenta uns valor d'autosuficiència lleugerament superior a Torroella de Montgrí, Roses i Palafrugell, i molt superior a Figueres i castelló d'Empúries.

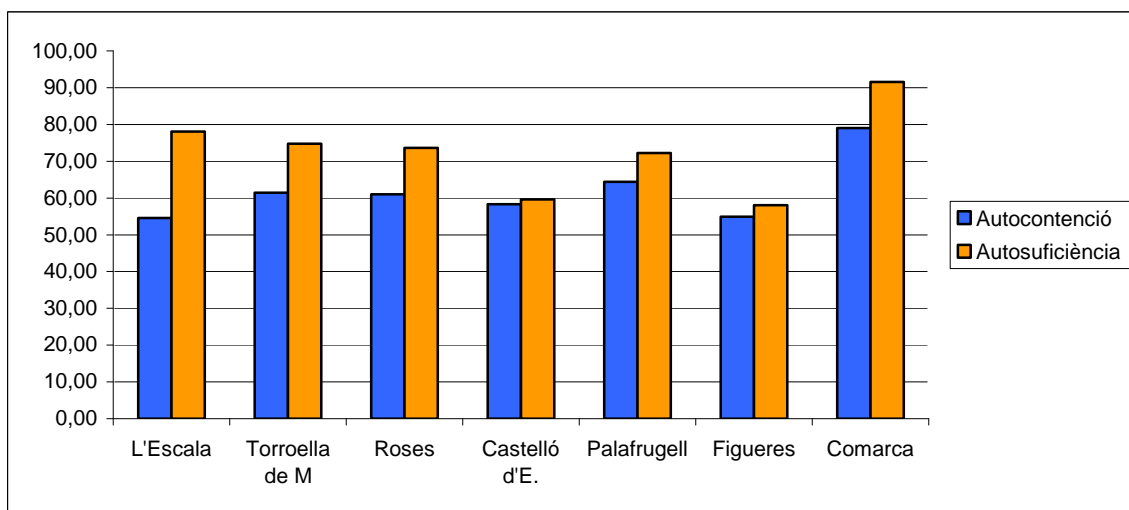


Figura: Índex d'autocontenció i autosuficiència de l'Escala i altres municipis (2011)

Font: elaboració pròpia a partir de dades IDESCAT

6. XARXES PRINCIPALS DE MOBILITAT

6.1. ASPECTES GENERALS: MORFOLOGIA URBANA

El municipi disposa d'un Pla General d'Ordenació Urbana de l'any 1993 que ha estat la modificació i adaptació de l'anterior Pla que data de l'any 1986.

La trama urbana del terme municipal es caracteritza per la seva complexitat i extensió. En aquesta hi podem diferenciar:

- El nucli antic de l'Escala i la zona de l'eixample delimitada per l'Avinguda de Girona, l'Avinguda de Riells, el Passeig del Mar i l'Avinguda de l'Ave Maria, la qual a la vegada separa aquesta zona del nucli antic. Aquesta zona es caracteritza per la diversificació d'usos urbans, amb vivendes unifamiliars i plurifamiliars, com també oficines, espais comercials i de restauració, pensions, hostals, espais de lleure, equipaments comunitaris i aparcaments col·lectius

- Les diverses urbanitzacions (com Riells, Riells de Dalt, Puig Sec, Punta Montgó, la Palanca, el Poble Sec, el Camp dels Pilans, La Coma, La Clota i Riuet, Pedró i Rosa Lau). És la zona urbana més extensa del municipi. Aquest teixit es caracteritza per una dominància absoluta de l'ús residencial, tot i que dins aquest grup trobem habitatges residencials plurifamiliars (concentrant-se en les immediateses de la zona litoral i al llarg dels principals eixos de diversificació del trànsit), unifamiliars o bifamiliars (sovint adossades i aïllades en una parcel·la amb jardí), habitatges d'ús turístic, etc. També hi trobem els blocs o torres plurifamiliars, normalment amb jardí comunitari. Cal esmentar la presència de diversos equipaments distribuïts de manera esparsa i de concentració e l'ús comercial i d'activitat terciària al front litoral de Riells i de cala Montgó.

- Els veïnats de Cinc Claus format per un conjunt de 5 masies agrupades al voltant de l'església de Sta Reparada; les Corts format per 5 masies situades a migdia d'Empúries, just al peu del turó de les Corts; i Sant Martí d'Empúries, situat al nord del TM just al costat de l'antiga desembocadura del Fluvià i d'on encara hi trobem restes d'antigues muralles i d'altres vestigis medievals.

- Zona industrial. Són les àrees d'activitat econòmica destinades a ús industrial. Correspon tant a la indústria tradicional sovint integrada dins la trama urbana i concentrada en determinats carrers (correspon bàsicament a petits tallers), com també a la zona del polígon industrial dels Recs i del llarg del C/ Closa del Llop. En el cas del Recs i de la Closa del Llop, es tracta d'una zona amb carrers amples i amb el domini de naus industrials i edificacions amb usos comercial i d'exposició.

- Zona d'usos turístics (càmpings). Aquest tipus d'ús es caracteritza per la presència d'àmplies zones enjardinades i de tipologia forestal. Dins el municipi es troben distribuïdes de manera esparsa, si bé la zona de Montgó i de Riells són les que presenten una major concentració. Es caracteritzen per ocupar importants

extensions dins la trama urbana residencial i a l'hora també per ser pols d'atracció de mobilitat, especialment de vehicles pesats, durant uns períodes concrets de l'any.



Figura 3. Entitats, barris i sectors urbans
Font: elaboració pròpia

De les trames urbanes presents, la casa unifamiliar és la forma urbana predominant. Predomina la casa aïllada o amb jardí, tot i que també hi trobem un bon nombre de cases adossades. Els edificis plurifamiliars també són presents sobretot al front marítim de Riells i del Ps. del Mar. El fet que la casa unifamiliar aïllada sigui la forma urbana predominant, comporta que l'espai edificat sigui de baixa densitat o de molt baixa densitat.

Pel que fa als usos del sòl, els únics espais multifuncionals, amb barreja d'usos residencials, comercials, de serveis i d'equipaments, són el nucli antic i les zones del seu voltant estenent-se, principalment, al llarg de les avingudes de l'Ave Maria, de Girona, de Riells i de Montgó. A la resta del municipi, l'espai edificat és monofuncional d'ús residencial.

Les zones amb presència d'equipaments i activitats econòmiques són molt diverses i es distribueixen de manera força dispersa per la trama urbana, essent el nucli antic i l'eixample les zones que n'alberguen més.

Cal esmentar, com a tret particular, la presència en les zones perifèriques de l'àrea urbana, de diverses àrees amb una certa concentració d'activitats econòmiques terciàries. Aquesta presència genera un destacat trànsit de persones, majoritàriament amb vehicle des de dins de la trama urbana cap a fora. Aquestes

zones són la dels Recs i la de l'Horta Vella. La primera es caracteritza per la presència de diverses naus industrials i d'activitats comercials, a més també d'equipaments de nova construcció com l'Escola Bressol, una zona esportiva, el CEIP l'Escolapi i la deixalleria municipal. La segona es caracteritza per la presència d'activitats comercials i d'un viver de planta ornamental.

El municipi també es caracteritza per la presència de nombroses platges les quals esdevenen importants centres de recepció de visitants, a més del gran nombre d'establiments turístics i de serveis associats. Destaca la presència d'un important nombre de càmpings. Aquesta darrera tipologia, si bé només actua com a focus de generació de mobilitat una part de l'any, la seva presència dins la trama urbana (Càmping l'Escala, Càmping Maite, Càmping Cala Montgó i Càmping Riells) comporta també una important mobilitat de vehicles. A aquesta característica, cal sumar-hi la presència de diversos càmpings situats en els municipis veïns situats però molt a prop del terme municipal i per tant el seu accés es fa des de la carretera que transcorren pel municipi, com el Càmping Neus, el Càmping les Dunes o la Ballena Alegre. Aquest caràcter eminentment turístic també ve reflectit per la presència del Club Nàutic i l'escola de vela, a més de diverses indústries associades (nàutiques i establiments de la restauració) i de diverses escoles de submarinisme.

Com a pols generadors de mobilitat, cal afegir-hi el jaciment arqueològic de les Ruïnes d'Empúries i el Museu d'Arqueologia de Catalunya, ja que aquests centres poden arribar a rebre més 15.000 visites en un mes. També cal afegir el Museu de l'Anxova i de la Sal, el nucli de Sant Martí d'Empúries i el passeig forestal. A aquests elements cal també sumar-hi en un futur l'equipament cultural de l'Alfolí de la Sal, situat dins el centre històric de la Vila i que ha de funcionar com a centre cultural principal del municipi.

La presència de diversos centres educatius dins el municipi comporta una important mobilitat interna dins la trama urbana, a més també de generar una important mobilitat de persones dels municipis veïns (especialment d'Albons, Torroella de Montgrí, Viladamat i Bellcaire d'Empordà). Tanmateix, per raons d'estudi també es genera una mobilitat vers a Figueres, Torroella de Montgrí, Girona i Barcelona.

Cal considerar que l'oferta comercial i sanitària del municipi no és prou àmplia com per satisfer totes les necessitats bàsiques de la seva població. Per aquest motiu els desplaçaments que diàriament s'han de realitzar cap a municipis veïns, com Figueres o Girona, són també importants.

6.2. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS

Per tal d'analitzar la xarxa d'itineraris de vianants del municipi distingirem dos tipus de vialitat:

1. Vialitat urbana: és la vialitat dins el teixit urbà
2. Vialitat interurbana: està formada pels principals eixos de la xarxa viària de connexió i algunes de les vies no disposen d'espais destinats a la mobilitat a peu.

6.2.1. CONFIGURACIÓ DE LA VIALITAT URBANA

La vialitat urbana per a vianants de manera intensa es realitza en el front de mar. Correspon a una mobilitat relacionada amb l'oci, l'esbarjo i les activitat recreatives. També es detecta una mobilitat intensa al llarg de les zones comercials (que ressegueixen determinats carrers), al nucli antic i en determinats vials d'accés a equipaments (principalment educatius i esportius).

La viabilitat pel front litoral es realitza per mitjà de passejos. Morfològicament són vials amb una amplada superior als 3 m i segregats de la calçada o sense permetre el transit motoritzat. Sovint presenten arbrat associat. No existeix un passeig uniforme al llarg de tot el litoral, si no que són diversos tipus de passejos relligats entre ells. Aquests permeten la mobilitat des de la Clota fins al Riuet. A partir de la Clota, la connexió però es realitza o bé pel camí de Ronda o bé per carrers interiors.

La viabilitat lligada als eixos comercials es concentra bàsicament al llarg de l'Av. Ave Maria, Av Girona, Av Riells i Av Montgó (tram de Riells). Es tracta de vials amb voreres de 90 cm, si bé però la presència de diversos elements implantats a la vorera provoca en determinats trams problemes de mobilitat. La presència d'arbrat també provoca en determinats punts l'estretor de les voreres i dificulta el seu pas (Av Girona). Aquests carrers, a la vegada també, concentren un important volum de trànsit (molts són bidireccionals) i zones d'aparcament a banda i banda. Per aquest motiu, en els punts d'intersecció entre aquests tipus vies, s'hi han instal·lat rotondes. Ara bé, en determinats casos aquestes no garanteixen una permeabilitat per part dels vianants del tot adequada. Altrament, la permeabilitat transversal del propi vial es realitza a través dels passos de vianants. En alguns cassos aquests són sobre elevats i en d'altres no.

La viabilitat dins el nucli antic, es realitza principalment pels eixos d'accés a cada un dels sectors que el componen. Per la banda de ponent, el C/ Enric Serra i el C/ de Gràcia esdevenen els principals vials, essent el primer el que suporta una freqüència de pas més intensa. Per la banda de llevant, els principals vials que suporten una freqüència de pas més intensa són el C/ de la Torre i el Ps Lluís Albert. Dins aquesta zona també pren especial importància els front de mar i els carrers comercials del voltant. El fet que la major part d'aquests carrers tingui el trànsit restringit o no permès i siguin de plataforma única, suposa que la mobilitat sigui segura. En la resta de carrers del nucli antic, i especialment en aquells carrers d'accés i on el trànsit és permès, l'estretor de les voreres provoca problemes de mobilitat, com el C/ Germans Masferrer, C/ Codolar, C/ Sant Pere o C/ Pintor J Massanet, entre altres. Cal destacar, que la reduïda amplada de les voreres en determinats carrers que esdevenen itineraris per a vianants ha comportat que aquestes es delimitin i es senyalitzin a la calçada mitjançant pintura al terra (C/ Santa Màxima, C/ Germans Masferrer o el C/ dels Cossis al seu tram final fins a l'Av. Montgó). Destaca també la presència de 2 carrers que permeten la mobilitat horitzontalment: C/ de l'Església i C/ del Mar.

La viabilitat d'accés a determinats equipaments també condiona la mobilitat a peu, especialment en aquells vials d'accés als centres educatius o les principals zones esportives del municipi. Dins aquest grup destaca el C/ Russinyol el qual permet l'accés a la zona del pavelló esportiu, sala polivalent, club de tennis, Skate Park i piscina municipal (a més també, és utilitzat com a vial d'entrada i sortida de la població escolar del CEIP Empúries); i el C/ Teranyina, el qual articula l'accés al centre educatiu CEIP Escolapi, l'escola bressol i a la zona esportiva del camp de futbol. A aquests dos vials cal afegir la Rda. del Pedró ja que permet l'accés al CEIP Empúries com també al IES el Pedró. Aquests vials presenten en la majoria de casos voreres amb una amplada de més de 90 cm, especialment al voltant de les entrades dels equipaments, si bé però al llarg de tot el vial aquestes redueixen amplitud i la presència o bé d'arbrat o d'estructures en dificulten la seva mobilitat en algun punts.

Un cas peculiar és el tram de l'Av Montgó, al seu pas per la zona de Montgó. Aquest és un vial utilitzat per l'accés a la platja de cala Montgó i esdevé també el vial de connexió de Montgó amb Riells i la resta de les zones del municipi. A més, aquest, en el seu tram baix, dona accés als càmpings Montgó i Mateua. La viabilitat en aquest tram és molt dolenta ja que en bona part de l'avinguda no es disposen de voreres. Aquest fet és especialment negatiu a l'estiu, car que es tracta d'un vial molt utilitzat durant l'estiu per l'accés a les platges.

En general podem distingir carrers amb vorera inferior a 90 cm (i en alguns casos de menys de 20 cm), concentrats especialment al sector urbà del casc antic i carrers amb una vorera d'amplada superior a 90 cm. Aquests darrers corresponen a carrers de l'eixample i d'altres zones urbanes de recent creació. En molts casos, les voreres presenten amplades insuficients i en determinats casos, degut a la presència d'arbrat viari no permeten una utilització òptima. També cal esmentar que la major part de les voreres presents al municipi no compleixen les condicions òptimes per garantir la seguretat dels vianants ni l'accés de persones amb mobilitat reduïda, ja que en molts casos aquesta es estreta, inexistente o amb presència d'obstacles de tota mena.

Finalment, cal també destacar d'una banda aquells carrers de les urbanitzacions de Punta Montgó, el Riuet, els Emperadors, el Puig Sec o la Coma i que resten per urbanitzar en la seva totalitat, i de l'altra, carrers que presenten pendents superiors al 10%, voreres estretes i amb arbrat que impedeixen totalment el seu ús. Aquesta tipologia de vial és freqüent a la urbanització de Punta Montgó.

6.2.2. CONFIGURACIÓ DE LA VIALITAT INTERURBANA

La mobilitat interurbana per a vianants es realitza vers la zona de Montgó i Empúries, com també cap a les zones comercials de l'Horta Vella i dels Recs. El passeig marítim, en tots els seus trams, com també el passeig forestal de Sant Martí d'Empúries (els quals formen part del front de mar) realitzen, en bona part, aquesta funció. A aquests dos vials, cal també afegir-hi l'Av Francesc Macià i Montgó, així com també un petit tram de la Gi-632.

A l'Av Francesc Macià, l'amplada de la vorera és superior a 90 cm, i en determinats trams fins i tot superior. A més també, cal destacar la presència d'arbrat o de zona enjardinada situada de manera immediata al costat de la calçada, fet que garanteix en gran mesura la seguretat dels vianants. L'únic punt conflictiu es situa a l'hora de travessar la rotonda del Camp dels Pilans. Darrerament s'ha adequat un pas per darrera la bionda de la Gi-632 i el creuament d'aquest vial es realitza a través d'un pas de vianants. Aquest però no és elevat ni tampoc hi ha reductors de velocitat.

A l'Av. Montgó, el tram comprés entre el C/ Punta Montgó i la Platja, actualment no presenta voreres. Degut a la presència de càmpings, del poder d'atracció de la platja de Montgó i de la presència de la zona comercial i de serveis d'aquest sector, aquest vial durant l'època estival presenta una elevada utilització per part dels vianants. Aquest fet comporta que la circulació es realitzi per la calçada generant problemes de seguretat per els vianants. Recentment, s'ha executat la millora del tram baix (des del C/ Travesser fins a la Platja) de manera que s'ha millorat considerablement aquest tram.

Pel cas de la Gi-632, la mobilitat per a vianants es realitza amb l'objectiu d'accedir a la zona comercial present al sector dels Recs. Pel fet de tractar-se d'una via interurbana, en aquest vial no hi ha voreres i a més suporta un trànsit motoritzat important. L'accés a peu es realitza o bé, per el mateix vial pel costat de la calçada o bé, per el sector urbà on hi ha l'escola bressol i el CEIP Escolapi. Aquest segon recorregut implica travessar la Gi-632 per un únic pas de vianants el qual no es troba elevat ni tampoc presenta bandes rugoses.

Finalment, cal també esmentar la carretera GI-6307. Aquest vial actualment presenta una vorera des del nucli d'Empúries fins al cementiri de Sant Martí, superior a 90 cm. Tot i no tractar-se d'un vial amb una elevada freqüentació (únicament casi bé per passejades d'oci) permet connectar la zona urbana de la Coma amb Empúries.

6.3. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE TRANSPORT COL·LECTIU

6.3.1. OFERTA DE TRANSPORT URBÀ

El municipi no disposa d'un servei de transport urbà específic. Tot i que hi ha diverses línies d'autobús amb diverses parades, aquest no funciona com a mitjà de transport per a desplaçaments urbans. Únicament la línia l'Escala – Figueres – l'Escala durant la temporada d'estiu ofereix parada a la Cruïlla d'Empúries i al nucli de Sant Martí amb una freqüència de 4 viatges diaris.

La cobertura del transport públic per a la mobilitat obligada és bona i per les infraestructures i als equipaments de transport col·lectiu, cal destacar els següents aspectes:

- No hi ha carril reservat per a autobusos

- Excepte la parada del Poble Sec i d'Empúries, la resta disposen d'espai de parada específic pintat a la calçada i disposen d'eixamplaments de vorera (andanes suplementàries), guals a les voreres i marquesines.
- Les tres parades no disposen de senyalització a partir de pal de parada.

Finalment, cal destacar el servei de Carrilet. Malgrat el seu caràcter de mitjà de transport turístic, per manca de transport públic urbà funciona també, amb els seus desavantatges, com a línia regular de servei urbà durant la temporada estival. Connecta el nucli de l'Escala amb Sant Martí d'Empúries i Montgó. Funciona únicament a l'estiu, amb una freqüència d'un carrilet cada hora i un horari de 8:00 – 00:00. Presenta dues rutes o trajectes: Plaça de les Escoles – Cala Montgó i Plaça de les Escoles – Sant Martí d'Empúries.

6.3.2. OFERTA DE TRANSPORT INTERURBÀ

El conjunt de línies interurbanes que connecten el municipi amb la resta del territori consta de 4 línies d'autobusos interurbans. Aquestes són les línies de l'Escala - Figueres –l'Escala; l'Escala - Sant Feliu de Guíxols – l'Escala; l'Escala - Barcelona – l'Escala; i l'Escala - Girona – l'Escala.

Presenten diferents horaris i freqüències de pas, dependentment de si és hivern o estiu i laborable o festiu. No hi ha una estació d'autobusos. Si que hi ha tres parades (rotonda del Poble Sec, Plaça de les Escoles i Horta Vella). Totes es troben senyalitzades i tenen marquesina caseta per l'espera dels viatgers. No hi ha tampoc un carril reservat per a autobusos i les parades disposen d'un espai de parada específic pintat a la calçada.

Segons les dades consultades al llarg de l'any, hi ha més passatgers que utilitzen el transport públic per arribar a l'Escala que no pas per sortir, tot i que aquesta diferència és molt minsa. Degut al caràcter de nucli turístic, durant l'estiu, a més d'oferir més recorreguts, el volum de passatgers que arriben és molt superior, mentre que a l'hivern aquest és inferior.

6.3.3. SERVEI DE TAXI

La flota de taxis consta de 7 operadors privats els quals disposen de taxis d'entre 7 i 9 places i alguns dels vehicles són adaptats. Actualment el municipi disposa d'una parada a la Plaça de les Escoles.

6.4. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETA

L'ús de la bicicleta per a ús quotidià dins el terme municipal no és elevat. L'ús principal d'aquest mitjà de transport respon a motius d'oci i esbarjo. Si que cal destacar que una part important dels turistes que s'allotgen als diferents càmpings es desplacen amb bicicleta durant la seva estada, com també molts dels habitatges ocupats com a segona residència. Aquest fet comporta una notable utilització d'aquest mitjà durant l'època estival, períodes festius i caps de setmana.

Per tal d'analitzar la ciclabilitat de la xarxa viària municipal, cal diferenciar els tres tipus de vialitat definits anteriorment: la vialitat urbana, la vialitat interurbana i la vialitat a la zona industrial. Els criteris per determinar si els ciclistes poden compartir la calçada amb els vehicles motoritzats amb condicions acceptables de seguretat es treuen del manual de disseny de les vies ciclistes dels Països Baixos:

- a) Es considera ciclable sense necessitat de via segregada un vial amb una velocitat real inferior a 50 km/h, i una intensitat inferior a 3.000 vehicles/dia.
- b) Es considera ciclable sense necessitat de via segregada, qualsevol vial amb una velocitat real inferior a 30 km/h.

Cal establir que en determinats casos, la segregació no és necessària però sí és desitjable, per exemple per donar continuïtat a un itinerari important (cas de l'Av Montgó). També cal senyalar que en municipis litorals s'ha de prendre en consideració l'impacte de la població flotant sobre la intensitat de trànsit i, per tant, sobre la ciclabilitat de la xarxa.

6.4.1 CICLABILITAT DE LA XARXA VIÀRIA MUNICIPAL

El municipi actualment disposa dels següents itineraris de bicicleta senyalitzats, com a tals:

- Rda. del Pedró (des del pont d'Empúries fins al C/ de Gràcia),
- Av de la Clota (des del C/ Pi i Margall fins C/ Bol Roig),
- Ps. del Mar (des de l'Av Ave Maria fins a la Pl. Univers)
- Av de Montgó (des de C/ dels Cossis fins al C/ Puig Sec)
- Av de Montgó (des de Pl Univers fins al C/ Gerani
- Av de Montgó (des de C/ Sibil·la de Fortià fins a la Rda de la Clota)
- Ps forestal de Sant Martí d'Empúries (des del pont del Rec del Molí fins al nucli de Sant Martí d'Empúries)
- Crta Gi-637 (des del Cementi d'Empúries fins a Sant Martí d'Empúries)

En tots els casos es tracta de carrils bici bidireccionals. El de la Rda. del Pedró, Av. de Clota i Av de Montgó són carrils bici sobre vorera amb una amplada de 2 m i sense separació física respecte els vianants. El carril bici del Ps. del Mar és sobre calçada i segregat d'aquesta mitjançant elements físics. Aquest també presenta una amplada de 2 m. El Ps forestal de Sant Martí d'Empúries, és delimitat sobre calçada amb pintura i equivaldria al concepte de Camí verd. Finalment el de la crta. Gi-637 es tracta d'una vorera bici.

Actualment, de tots aquests carrils, el de la Rda. del Pedró, Av. Montgó, Ps. del Mar i Ps. Forestal de Sant Martí d'Empúries presenten un volum important d'usuaris, mentre que la resta són poc utilitzats degut a diverses raons. Entre aquestes, cal destacar la manca de continuïtat del mateix carril, fet que no afavoreixen la mobilitat amb aquest mitjà de transport per a ús quotidià.

Els carrers on no circulen vehicles també són intensament freqüentats per les bicicletes, com el passeig de Riells, C/ Avi Xaxu, C/ de Port, entre altres; així com també els carrers amb vorera ampla, sobretot aquells que es troben a façana de mar (principalment el passeig del Mar i Jesús Isern). Degut a l'important volum de població que pot acollir la zona de la Platja (la qual actua com a centre neuràlgic del municipi) la circulació en bicicleta ha estat restringida per temes de seguretat.

D'altra banda, cal destacar que no hi ha carrils bici que permetin l'accés de manera segura als diversos centres educatius del municipi, ni tampoc vers els principals centres esportius. També cal destacar que no hi ha cap carril bici que de manera continua i segura permeti recórrer el nucli urbà i accedir a les principals zones turístiques (Sant Martí d'Empúries, nucli antic i Montgó), ja que hi trams on no n'hi ha.

• Aparcaments

La presència d'aparcaments per a bicicletes és diversa. Actualment, n'hi ha al voltant de diversos equipaments (centres educatius i esportius), com també en determinades zones amb una elevada freqüentació turística (la Platja, Sant Martí d'Empúries, platja de Riells, Oficina d'Informació Turística, etc.). Resten nombrosos equipaments, serveis i indrets turístics sense dotació d'aparcament.

Actualment, el tipus d'aparcament utilitzat és el d'una sola roda (Butterfly racks o Whell-benders), el qual tot i ser el més senzill i econòmic, no són recomanables perquè malmeten la roda per torsió, impedeixen l'aparcament de la bici amb carga i són menys segurs davant els robatoris. Tanmateix, si que es tracta d'aparcaments útils en indrets de la via pública per gestions de curta durada com poden ser zones comercials o zones vigilades.

Segons s'estableix al Manual d'aparcaments de bicicletes elaborat pel BACC i amb el suport del IDAE, el més recomanable és el de U-invertida, ja que a banda de ser el més acceptat i recomanat per la UE, ofereix una millor seguretat i comoditat, permet lligar la bicicleta tan per varis llocs, fixant el quadre i les dues rodes. Aquest darrer model darrerament s'ha anat implantant, com és a la zona de la Platja o a l'Horta Vella.

6.4.2. CICLABILITAT DE LA XARXA VIÀRIA INTERURBANA

Com a recorregut específic per a bicicletes de caràcter interurbà, pel municipi transcorre l'itinerari del projecte Pirinexus i la xarxa de rutes turístiques amb BTT.

Recentment s'ha anat ampliant la xarxa de carrils bici pel municipi, si bé aquesta ampliació respon a la mobilitat turística intraurbana per motius d'oci i esbarjo. La connexió específica vers els municipis veïns (ja sigui Albons, l'Armentera, Viladamat, Ventalló, Sant Pere Pescador o Torroella de Montgrí) actualment es realitza mitjançant la xarxa de camins rurals del municipi, generalment en bon estat. A la

vegada aquests es troben senyalitzats o bé, com a xarxa Pirinexus o bé, com a rutes cicloturístiques.

Dins la mobilitat interurbana cal destacar la connexió amb Sant Pere Pescador per la Carretera Vella d'Empúries. Aquesta és intensament freqüentada durant l'estiu per diversos usuaris, principalment provinents del càmpings situats en aquesta zona (Càmping les Dunes i Ballena Alegre). Aquesta freqüentació ha comportat l'establiment d'un carril bici paral·lel a la calçada i segregat d'aquesta, si bé però aquest no ofereix continuïtat física vers Empúries i el nucli de l'Escala.

Finalment, cal esmentar que El Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya no preveu cap actuació específica pel municipi de l'Escala i que referent al Pla Director per el foment de la mobilitat en bicicleta al municipi de l'Escala (2011), tampoc s'aborda la mobilitat interurbana. Ara bé, si que considera l'actual xarxa de camins rurals que connecta amb els municipis veïns i que actualment és utilitzada com a xarxa cicloturística i de rutes BTT a l'hora de programar la futura xarxa de carrils bici.

6.5. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VEHICLES

6.5.1 ESTRUCTURA DE LA XARXA

Les dues vies de connexió principals són la G-632 i la GI-322, els qual permeten la connexió del municipi amb la resta de municipis veïns i també amb les capitals comarcals i Barcelona.

Els vials urbans que estructuraven la xarxa del trànsit motoritzat són:

- Eix format pels carrers del Recs, Puig, Mallols i Cossis. Actuen com a ronda de circulació interna per accedir a la zones urbanes de Riells, Riells de Dalt, Puig Sec, la Clota i Montgó
- Avinguda Girona. Permet la connexió des de la Gi-632 fins al nucli antic
- Eix format per les avingudes Montgó, Riells, la Clota i Ps del Mar. Permeten l'accés pel litoral a la zona de Riells, Montgó, la Clota, com també al nucli antic. A aquest eixos cal també afegir el C/ Punta Montgó, el qual actua d'accés a la urbanització de Punta Montgó
- Eix format per l'Av Francesc Macià i Rda del Pedró els quals permeten l'accés des de la Gi-623 al centre urbà i a la zona de l'eixample
- Ave Maria. Eix que actua com a ronda de circumval·lació del nucli antic
- Carretera Gi-637. Vial d'accés a Sant Martí d'Empúries i a les urbanitzacions de la Coma i del Riuet.
- C/ Camí Ample i C/ Gregal. Són les principals arteries de la zona de l'eixample. El primer permet creuar-la horitzontalment i connectar el nucli antic amb la zona urbana de Riells. El segon permet creuar-la verticalment i connectar el front litoral del Ps. del Mar amb l'Av de Girona. Completa aquests dos carrers, el C/ Llevant.
- C/ de la Torre, C/ Germans Masferrer, C/ Enric Serra, C/ Pintor Joan Massanet, C/ de Gràcia. Aquests esdevenen els principals eixos de circulació dins el nucli antic.

- C/ Closa del Llop. Vial que permet connectar la zona dels Recs i del Poble Sec amb l'Horta Vella
- C/ Tarragona, C/ Barcelona, C/ Lleida, C/ Riells de Dalt, C/ del Palau, C/ Camp Rabassa i C/ Cossis. Esdevenen els eixos que permeten creuar la trama urbana de Riells de Dalt i connectar tot aquest sector amb la platja de Riells.
- C/ Teranyina i C/ Àmfora. Esdevenen els carrers que permeten l'accés a l'escola Bressol, el CEIP Escolapi i la zona esportiva del camp de futbol.

Tot i que el municipi compta amb una estructura viària perimetral formada per la ronda de circumval·lació interior, aquesta no evita la circulació fora de les zones residencials, fet que comporta que la presència de vehicles en els principals carrers del nucli urbà sigui elevada, especialment durant l'estiu. La manca d'un eix que permeti la connexió est-oest per la banda urbana meridional del municipi, obliga a desviar el trànsit vers el front litoral el qual ja suporta, durant la temporada estival, una elevada freqüentació de vehicles.

La Rda del Pedró i, en menor mesura l'Av de Girona, esdevenen els principals eixos d'accés al nucli antic i a la zona de l'eixample. En aquest dos vials es detecta, en determinats trams, problemes de pas de vehicles pesants o de grans dimensions en ambdós sentits quan la seva circulació coincideix en un punt.

Podem estructurar de la xarxa segons els següents sectors urbans:

a) Nucli antic. La peatonalització de la zona de la Platja i Port d'en Perris, com també de determinats carrers propers a aquest eix (com també la restricció horària) ha comportat que es puguin diferenciar dues zones segons la mobilitat amb vehicle. D'una banda la zona de ponent on l'accés i sortida és realitza pel C/ de Gracia, C/ Enric Serra, C/ Pintor J. Massanet, C/ Calvari i C/ Empúries i la zona de Llevant, on l'accés i sortida és realitza pel Ps Lluís Albert, C/ Codolar, C/ Puig Sureda i C/ la Torre. En tots els casos es tracta de carrers unidireccionals i amb aparcament en zona blava o sense aparcament. La manca d'aparcament present en superfície en tot el sector, es compensa amb la presència de diverses bosses d'aparcament en les immediatesa de la zona i en dos espais concrets.

b) Zona de Eixample. Aquest sector delimitat per l'anella de circumval·lació estructurada per l'Av Girona, Av Ave Maria, Ps del Mar i Av Riells, estructura la circulació al voltant del nucli antic i permet una màxima direccionalitat interna. Els principals eixos que estructuren aquesta zona (vials perimetrals més C/ Ample, C/ Llevant i C/ Tramuntana) permeten el doble sentit, mentre que els vials interns que els connecten són unidireccionals. Aquest espai també es troba dotat de diversos espais destinats a aparcament i places d'aparcament amb superfície vinculats a carrers.

c) Sector Riells. Aquest eix s'estructura a partir de 2 grans eixos viaris: l'Av Montgó i l'eix C/Recs-Puig i Rb Mallols. Es tracta d'una zona residencial, excepte el front litoral que s'estructura a partir de l'Av de Montgó on hi conviuen diversos usos urbans. Aquest eix no permet la continuïtat vers l'àrea de Montgó (C/ Cossis). A excepció de

l'Av Montgó, a tot el sector hi ha una bona dotació d'aparcaments amb superfície lliure. En aquesta zona l'aparcament és en zona blava. El sector, sobretot a mesura que ens allunyem de la franja litoral, presenta determinades zones urbanes amb molts dèficits d'urbanització.

d) Zona Montgó. Es tracta de la zona residencial que es connecta amb la resta del municipi de manera monodireccional (per l'Av Montgó). La resta de carrers són distribuïdors interns de residents, a excepció del C/ Punta Montgó que enllaça el sector de la Clota amb la zona urbana de Punta Montgó. Presenta grans bosses d'aparcaments a la zona de la platja tot i que molts d'aquests es troben al TM de Torroella de Montgrí. Aquesta zona també inclou sectors amb molts dèficits d'urbanització. A l'estiu, es caracteritza per suportar un elevat trànsit motoritzat per l'accés a la platja.

6.5.2 CARACTERITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA

La majoria de vials del municipi són de sentit únic, car que molts carrers tenen una amplada molt reduïda. Aquesta estructura actua com a element pacificador del trànsit rodat, dificultant alguns dels moviments amb vehicle privat.

Per contra, els principals eixos de distribució del trànsit rodat del municipi disposen de dos carrils de circulació, un per a cada sentit. En aquests vials les cruïlles es configuren per rotondes. Dec fet, la major part de les interseccions dels eixos estructurants del municipi estan regulades per rotondes, almenys quan conflueixen més d'una via principal.

Aquesta caracteritza també comporta que l'índex d'accidentalitat sigui força baix (al voltant dels 100 casos). Lògicament el període estival és el que concentra el major nombre de casos. Per carrers, la via que registre més accidents és l'av. de Girona (12), seguida de l'av. Riells (8) i l'av. Montgó (7) i el C/ Closa del Llop (7). Les cruïlles més conflictives són la de l'Av. Riells amb Av. Girona, la del C/Llevant amb C/ Tramuntana (2) i la del C/ Camp Rabassa i Av. de Montgó. Sovint, la principal causa d'accidents és el despistament.

Per tipus de vehicles, els turismes són els que registren més accidents, seguit dels ciclomotors i els camions. Les infraccions per velocitat i per no respectar el pas de vianants són menors.

6.6 RESERVES D'ESP AIS PER A APARCAMENT

L'any 2014 el parc mòbil del municipi estava format per 7.730 vehicles.

El 64,90% eren turismes, el 16,61% furgonetes i camions, el 16,55% motocicletes i el 1,92% restant, altres tipus de vehicles.

Tipus de vehicle	Nombre
Turismes	5.017
Motocicletes	1.280
Camions i furgonetes	1.284
Tractors industrials	4
Autobusos i altres	145
TOTAL	7.730

Taula. Parc de vehicles de l'Escala (2014)

Font: IDESCAT

Per l'any 2012, la taxa de motorització del municipi era més alta que la mitjana de Catalunya i més baixa que la de la comarca, amb uns 723,35 vehicles per 1.000 i 470,40 turismes per habitants.

	Motorització (turismes)	Motorització (vehicles)
L'Escala	470,40	723,35
Alt Empordà	523,43	816,76
Catalunya	443,77	663,77

Taula. Motorització a l'Escala en comparació amb la mitjana comarcal i catalana (2012)

Font: IDESCAT

Per tal de conèixer amb més detall la situació de l'aparcament, es pot contrastar el parc de vehicles (amb dades de 2014) amb el nombre d'habitatges (dades de 2011).

Al municipi es pot considerar una xifra de:

- 0,33 turismes per habitatge i 0,51 vehicles per habitatge.
- 0,76 vehicles per habitant i 0,49 turismes per habitant
- 2,47 vehicles per habitatge amb habitant empadronat i 1,60 vehicles per habitatge amb habitant empadronat

L'evolució de l'índex de motorització entre 2002 i 2012 presenta una progressiva reducció, excepte entre els anys 2006-2007 i 2011-2012. Tot i l'augment del nombre de vehicles, aquesta reducció es deu al major augment del nombre d'habitants. L'increment de vehicles registrat en tot el període és del 26,36%, equivalent a un valor mitjà del 2,63% anual.

La taula següent mostra l'evolució anual segons tipus de vehicle i del nombre d'habitants.

Any	Turismes	Vehicles	Població	Taxa motorització		Increment anual	
				Turismes	Vehicles	Num. vehicles	Habitants
2012	4.943	7.601	10.508	470,4	723,35	0,84	-0,44
2011	4.904	7.537	10.554	464,66	714,14	0,81	1,58
2010	4.889	7.476	10.387	470,68	719,75	1,86	2,38
2009	4.831	7.337	10.140	476,43	723,57	-0,16	3,07
2008	4.878	7.349	9.829	496,29	747,69	2,04	5,08

2007	4.776	7.199	9.330	511,9	771,6	6,38	5,73
2006	4.539	6.740	8.795	516,09	766,34	4,51	5,50
2005	4.421	6.436	8.311	531,95	774,4	5,42	10,30
2004	4.239	6.087	7.455	568,61	816,5	5,21	6,14
2003	4.020	5.770	6.997	574,53	824,64	3,00	8,56
2002	3.920	5.597	6.398	612,69	874,8	-	-

Taula: Evolució del nombre de turismes, vehicles, habitants i índex de motorització de l'Escala per 1.000 habitants (2002-2012)
Font: IDESCAT

6.6.1. AVALUACIÓ DE L'OFERTA I DEMANDA DE L'APARCAMENT

Es detecta una important relació entre l'oferta d'aparcament, els usos del teixit urbà i les activitats del vial. En els carrers on es concentren usos comercials i de serveis s'han anat aplicant mesures restrictives d'aparcament per tal d'afavorir la mobilitat a peu, aplicant la modalitat d'aparcament en zona blava o la restricció total o temporal del transit (a excepció d'alguns vials com l'Av Girona). Per contra, els vials més allunyats del centre, on es concentren usos residencials, es permet l'aparcament sense restriccions. Es tracta sovint de carrers de seccions d'amplada superior als del casc antic.

A les zones amb aparcament regulat s'han instal·lat, en zones properes, diversos espais d'aparcament en superfície de règim lliure.

L'anàlisi del balanç de l'oferta i demanda d'aparcament del municipi cal fer-la diferenciant d'una banda, les zones on els usos són comercial i residencial i de l'altra, les zones amb usos exclusivament residencials. És a dir, d'una banda entre el casc antic, Av. Ave Maria, Av. Girona i la zona del passeig de Riells i de l'altra, la resta de la zona urbana. En cadascun d'aquests dos casos es detecten situacions diferents.

Podem constatar que es detecta un increment de la demanda forana d'aparcament durant determinats caps de setmana (coincidència d'esdeveniments populars) i els mesos d'estiu. Aquest fet es deu a l'important paper que té la població flotant, les segones residències i els establiments turístics (càmpings i habitatges turístics).

En el cas del nucli antic i de la zona comercial de Riells, Av. Girona i Ave Maria, una gran part de la demanda d'aparcament correspon a la mobilitat generada pels establiments comercials i terciari existents, fet que també cal sumar-hi la presència de diversos equipaments i de serveis. Destaca la demanda d'aparcament dins del nucli antic. Tot i que aquesta es trasllada puntualment al voltant d'aquells equipaments més freqüentats per a la població, com ara l'ajuntament i en els carrers comercials més propers. En aquesta zona, la demanda d'aparcament es dona tot l'any, agreujant-se especialment als caps de setmana amb la celebració d'activitats culturals i d'oci, i durant els períodes festius (vacances d'estiu, festes de Setmana Santa, etc.).

El recent projecte de millora del Front Marítim ha comportat d'una banda la restricció del trànsit dins el front litoral de la Platja-Port d'En Perris i de l'altra, l'eliminació de les zones d'aparcament de la Riba i de la Punta (69 places).

Paral·lelament però, s'han obert noves places d'aparcament a la vora d'aquest sector (74 places a Ca les Monges i 240 a Can Parals) que juntament amb les existents, tant les situades en llocs propers com la Rectoria (20 places), la Plaça Nova (114 places), l'Ave Maria (61 places) i la Plaça Catalunya (205 places soterrades i 95 en superfície), com les places situades en els carrers en zona blava dins el nucli antic (169 places), permeten garantir l'aparcament rotatiu en aquesta zona, el foment de la mobilitat a peu i l'alliberament del transit motoritzat dins aquesta àrea.

En el casc antic durant l'estiu i en determinats caps de setmana, degut a l'elevada presència de vehicles aparcats a la calçada, s'han instal·lat pivots per evitar l'aparcament en zones no permeses i resoldre d'aquestes manera determinats problemes per a la circulació de vehicles i vianants, ja que la major part dels carrers presenten amplades reduïdes i voreres no accessibles (amplades inferiors a 40 cm). Aquesta actuació també s'ha complementat amb la prohibició explícita, mitjançant la pintada de bandes grogues, per no permetre aparcar.

A l'espai amb concentració d'usos comercials, recreatius i residencials situats a la zona de la platja de Riells, l'oferta d'aparcament es realitza en superfície, principalment amb el règim de zona blava. Aquest es troba regulat al llarg de l'Av Montgó (87 places) com també en determinats espais destinats a aquest ús: aparcaments del C/ Naintré (180 places), C/ Camp Rabassa (39 places), C/ Camp Rabassa (14 places) i C/ Margarida-C/Palau-C/ Gerani (41 places). Aquestes zones són poc utilitzades durant el període que va d'octubre a juny. Ara bé durant el període estival i especialment durant l'agost, aquesta zona genera una important mobilitat associada al comerç i l'oci, donant-se, moments puntuals, una demanda superior.

A la resta de la trama urbana hi ha una demanda d'aparcament associat, especialment als usos residencials, en concret a la segona residència. Aquesta s'intensifica durant els caps de setmana i període estival. Cal afegir-hi la demanda d'aparcament en períodes puntuals al voltant de determinats equipaments com ara els centres educatius, el CAP i els equipaments esportius. La demanda d'aparcament per ús residencial queda força atenuada perquè molts dels edificis disposen d'oferta d'aparcament i també perquè molts dels carrers tenen una zona d'aparcament suficient.

L'aparcament regulat a la via pública del casc antic i en els principals vials d'accés, ocupa al voltant de 1.200 places. Hi trobem aparcaments de zona blava amb règim d'àrea bonificada i de règim convencional.

Les zones blaves bonificades permeten aparcar tot el dia amb la taxa d'un euro/dia. Es situen a prop dels principals nuclis d'activitat. Aquesta modalitat resta restringida als veïns que paguen l'IBI o el permís de circulació a l'Escala, com també aquelles persones que poden demostrar una relació laboral estable als principals nuclis d'activitat de la població. Aquest sistema s'ha creat amb l'objectiu de facilitar espais per estacionar prop del nucli urbà i de Riells als usuaris habituals, evitant els aparcaments de llarga durada (quinze dies seguits o més), durant el període de

màxima demanda. En total, s'ofereixen prop més de 630 places amb aquest sistema (56% del total de les places regulades) i es localitzen a la plaça Catalunya, C/ Enric Serra, Pl. Ca les Monges, Pl. Rectoria, Ps. Lluís Albert, al C/ de Gràcia, Rda. del Pedró i l'aparcament C/ Naïntré, a Riells.

La zona blava convencional, que també funciona des del dia 15 de juny fins el 15 de setembre ocupa prop més de 500 places (44% del total de les places regulades). Es localitzen a l'Av Ave Maria, Plaça Catalunya i zona de Riells. Ofereixen una estada màxima de 2 hores.

També cal afegir les zones d'aparcament vigilat. Aquestes es concentren principalment a l'entorn proper d'Empúries, tot i que també hi trobem l'aparcament de la plaça Catalunya situat a la zona de l'eixample i proper al casc antic. Ofereixen prop més de 900 places.

A l'entorn proper de les zones blaves i de pagament es calcula que hi ha unes 2.000 places de lliure ús per fer front en moments de màxima demanda. Aquestes es troben repartides pels carrers que conformen l'eixample, així com també l'Av Girona. Complementa aquesta oferta també el recent aparcament de Can Parals de 240 places situat a la zona de l'eixample o l'aparcament de l'Av Francesc Macià, de 190 places per donar accés també a les platges Empúries.

Per tal de fer el balanç entre la demanda i l'oferta d'aparcament, cal contrastar:

- La demanda resident, que s'assimila al parc de vehicles censats al municipi
- La demanda forana, que inclou tota la població no resident que es desplaça al municipi: residents de segones residències, turistes (que pernocten), visitants (que no pernocten), persones que treballen al municipi però que no hi resideixen. En l'absència de dades precises sobre tots aquests col·lectius, es considera que la demanda d'aparcament té les mateixes fluctuacions estacionals que la intensitat de trànsit, és a dir que, al mes d'agost, la demanda forana representa el 80% de la demanda resident.
- L'oferta d'aparcament a l'espai privat, distingint l'habitatge principal de les segones residències.
- L'oferta d'aparcaments públics.
- L'oferta d'aparcament a la via pública.

Per tant podem establir:

1) La demanda resident correspon al parc de vehicles censats. En aquest cas, el parc de vehicles del municipi es compon de 7.730 vehicles, entre els quals hi ha 5.017 turismes. En tractar-se d'un municipi turístic podem considerar que el nombre de vehicles censats és inferior a les places d'aparcaments totals presents al municipi. Per tant l'oferta actual de places d'aparcament respon a una demanda d'aparcament per part de la població no censada i que es troba dimensionada, en gran mesura, per donar sortida a la demanda d'aparcament forana durant el període estival i dies festius.

2) Pel que fa a la demanda forana, que inclouria els turistes, els visitants, els commuters i la població de les segones residències, no es disposa d'informació. Únicament es poden recollir les dades de l'enquesta que va fer l'ADET l'estiu de l'any 2010. D'aquesta es pot concloure que la major part dels enquestats són catalans (35%) i francesos (32%), sobretot del sud de França. El perfil de visitant que més viatja a l'Escala és un turista adult, que es desplaça amb la família (el 69%) i amb cotxe propi (el 78%). L'11% de visitants ho fa acompanyat d'amics. La majoria de visitants vénen amb vehicle propi. Únicament un 2% arriba en bicicleta.

3) El parc d'habitatges es compon principalment de segones residències. Amb dades de l'any 2011, dels 15.011 habitatges del municipi, el 27,12% són habitatges principals (4.072), mentre que 72,88% són segones residències (10.922) i habitatges col·lectius (17). De les segones residències, el 9,1% són buits. Segons dades del Cens de població i habitatges de l'any 2011, entre els 15.011 habitatges del municipi un 68,92% no disposava de cap plaça d'aparcament (10.356 habitatges) i el 31,08% restant disposava d'una o més places, sent majoritaris els habitatges amb 1 plaça.

Nombre de places	Nombre d'habitatges
TOTAL	4.665
1	4.230
2	284
3-5	85
6-10	45
11-20	17
21-50	4
Més de 50	0

Taula 5. Edificios destinados principalmente a viviendas, con garaje según número de plazas de garaje (2011)

Font: INE

* Per tal d'obtenir una aproximació correcta, es considera una dotació màxima de 2 places per habitatges. És a dir, no es pot considerar que un habitatge amb una dotació de més de 50 places representa una dotació efectiva de més de 50 places ja que la poden utilitzar només els residents d'aquest habitatge

4) Els principals espais destinats a aparcaments d'ús públic senyalitzats al municipi sumen al voltant de 2.100 places (no es comptabilitzen els presents a Empúries i de pagament privat ni els situats en TM de Torroella de Montgrí). Aquests, principalment, es reparteixen de la següent manera:

1. Pavelló Esportiu, Piscina Municipal, Sala Polivalent i Club de Tennis. Aparcament de 69 places, de règim lliure
2. Aparcament de la Plaça Catalunya, amb 205 places en planta soterrània i en règim de pagament i 95 en règim de zona blava bonificada
3. Ca les Monges. Aparcament amb règim de zona blava bonificada i amb una capacitat de 74 places
4. Aparcament de la Plaça Nova, amb una capacitat de 114 places amb règim de pagament
5. Aparcaments de la Rectoria, amb règim de zona blava bonificada i de 20 places

6. Avinguda Montgó (Sector platja). Inclou les places del Ptge. Montgó amb 117 places de règim lliure
8. Camp de futbol (C/ Teranyina, C/Ancora i C/ Bellcaire), amb un total de 146 places, totes de lliure pagament
9. Rda del Pedró, aparcament de règim lliure de 14 places per a vehicle i 3 per autocars
10. C/ Camí del Palau, C/ Margarida i C/ Gerani, amb 41 places, totes elles amb règim de zona blava convencional
11. Aparcament de Can Parals, de 240 places, totes elles de règim lliure
12. Aparcament Av Francesc Macià de 190 places, de règim lliure
13. Aparcament C/ Naïntré de 180 places amb règim de zona blava bonificada.
14. Aparcament C/ Camp Rabassa (Riells), de 39 places amb règim de zona blava convencional i bonificada.
15. Aparcament del Maram – Port de 179 places de règim lliure.
16. Aparcament municipal d'Empúries: 532 places de pagament

Cal també destacar que a Sant Martí d'Empúries, les places senyalitzades lliures són 16. La resta de places d'aparcament es reparteixen en diverses zones d'aparcament en règim privat i de pagament. L'aparcament de la Plaça Catalunya, tot i ser de pagament, també ofereix la possibilitat de compra de places amb condicions.

5) L'oferta d'aparcament a la via pública està formada per dos grans tipus:

- Aparcament en zona blava. Aquest es reparteix a l'espai de calçada i també en zones d'aparcament en esplanada. Inclou prop de 1150 places, de les quals el 56% són zona blava bonificada. Es localitzen a dins del nucli antic i a l'entorn més immediat, com també a la zona de Riells.

Es calcula que a l'entorn proper als aparcament en zona blava i de pagament hi ha cap a 2.000 places de lliure ús (el 60% es concentra a la zona de l'eixample), les quals permeten aparcar a molt poc temps caminant dels principals punts d'activitat del casc antic.

Segons dades del PMU, hi ha més de 20.000 places d'aparcament existents en el municipi, de les quals 29,27% corresponen a places senyalitzades i la resta (70,73%) a places sense senyalitzar.

Podem concloure que l'oferta d'aparcament a la via pública està formada, per bosses d'aparcament existents als vials del nucli urbà i a la reserva d'espai a la calçada. Aquestes, es caracteritzen per no presentar un únic aparcament amb una gran dotació de places si no de varis aparcaments públics amb una oferta que oscil·la entre les 50 i 200 places cada un, excepte alguns que tenen menys de 20 places.

Pel què fa a l'oferta existent a la calçada, excepte els carrers d'ús exclusiu per a vianants o estrets (és a dir, la major part dels carrers del casc antic), els vials del municipi disposen d'espai reservat per a l'aparcament en cordó o bateria, com a mínim a 1 dels costats.

Malgrat l'important nombre de places d'aparcament, al municipi es percep una manca de places d'aparcament situades a les zones immediates del CAP i de les comissaries del Mossos d'Esquadra i de la Policia Local, en moments puntuals. Pel que fa a la distribució de les zones d'aparcament, podem establir que hi ha una bona distribució d'aquestes, concentrant-se principalment al voltant del casc antic. De l'anàlisi d'aquestes, també es pot despendre, que al casc antic i a l'eixample les zones d'aparcament es troben a una distància entre elles, en molts casos, inferior als 100 m. Cal també esmentar que els aparcaments dissuasoris establerts a les proximitats dels casc antic (Plaça Nova, Plaça Catalunya, Ca les Monges, Fransesc Macià i Can Parals) s'hi han establert panells que indiquen el nombre de places d'aparcament lliures en cada un en temps real.

Finalment, cal considerar que com a nucli turístic, les places d'aparcament es troben sobredimensionades en relació al parc mòbil municipal degut, principalment, a que aquestes responen a un volum total de vehicles molt superior al nombre de vehicles de la població resident. Aquest fet comporta que durant bona part de l'any no hi hagin problemes d'aparcament, excepte en el casc antic. En aquesta zona, la regulació de les zones blaves, la presència de l'aparcament de la plaça Catalunya, de Can Parals, de ca les Monges i de la Plaça Nova, més la presència de les zones bonificades, són mesures establertes per tal de donar resposta a aquesta mancança.

A l'estiu, la gran afluència de vehicles generen en determinats moments un cert dèficit de places, principalment a la zona de la platja de Montgó i al voltant de la zona del passeig de Riells.

6.6.2 CÀRREGA I DESCÀRREGA DE MERCADERIES

Les zones destinades a la càrrega i descàrrega de mercaderies es concentren bàsicament a l'entorn de les activitats comercials i de restauració per donar servei a la demanda d'aparcament corresponent a la distribució de mercaderies d'aquests establiments. Aquestes es localitzen en diversos sectors, com a la zona de la Platja amb de 300 camions diaris en plena temporada estiuenca.

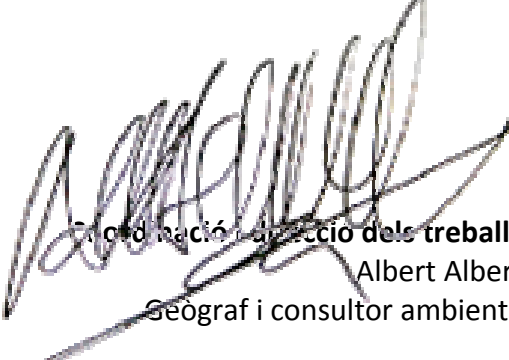
En tots els casos es disposa d'una limitació horària de la reserva de càrrega i descàrrega de mercaderies. Aquesta és entre les 8.00 i les 20.00 hores, coincidint amb l'horari de distribució. Malgrat que el municipi disposa de diversos punts destinats a la càrrega i descàrrega de mercaderies es detecta una concentració d'aquests espais d'estacionament a l'entorn de l'eix comercial de la Platja, l'Avinguda de Montgó, de Riells i de l'Ave Maria.

Si s'apliquen les dimensions genèriques d'una plaça de càrrega i descàrrega (3 m d'amplada x 8 m de llargada) que s'estableix al Decret 344/2006, en diversos carrers s'obtenen àrees de càrrega i descàrrega molt superiors a aquesta longitud (C/ Tramuntana o C/ del Camí Ample amb Avinguda de Riells on es disposen de més de 30 m lineals d'aparcament d'entre 3 i 4 vehicles).

L'ocupació d'aquestes places d'aparcament reservades per a la càrrega i descàrrega de mercaderies, en determinats períodes, és molt elevada (entre el 15 de juliol i el 31 d'agost). Aquest fet provoca que en determinades hores punta d'aquest període es produeixin casos d'aparcament indegut a causa de la manca d'espai en les places reservades per a la distribució de mercaderies. Aquest fet succeeix a l'àrea del C/ Tramuntana, C/ Enric Serra, les avingudes de Riells i de Montgó, i a l'àrea de l'Avinguda Ave Maria. En aquesta darrera zona, els problemes també es donen als dies laborals a les 9 h del matí i fins a les 5 de la tarda.

Les obres de millora del front marítim i la restricció del trànsit motoritzat, ha comportat, pel sector de ponent, que l'accés dels vehicles de carrega i descàrrega sigui regulada en determinades hores del dia. Pel sector de llevant l'espai reservat per a la carrega i descàrrega es localitza al Ps Lluí Albert.

Finalment, cal també esmentar que al nucli antic no es permet la circulació de vehicles de més de 6 tones, aspecte que es troba senyalitzat al C/Enric Serra i al C/ de Gracia.



Coordinació i acompanyament dels treballs:
Albert Albertí
Geògraf i consultor ambiental

Quercus Sapiens
www.quercusapiens.com

AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL POUM DE L'ESCALA (ALT EMPORDÀ)

Octubre de 2016

Promogut per:



Ajuntament de L'ESCALA

0 550 1.100 1.650 2.200m



PLÀNOL 1 XARXA VIÀRIA I IMD

Llegenda:

Terme municipal

Classificació de la xarxa viària

Xarxa de carreteres comarcals

Xarxa de carreteres locals

Realitzat per:



Direcció: Albert Alberti

AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL POUM DE L'ESCALA (ALT EMPORDÀ)

Octubre de 2016

Promogut per:



Ajuntament de L'ESCALA

0 550 1.100 1.650 2.200m





PLANOL 2. CATEGORITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA VEHICLES MOTORITZATS


Llegenda:


 Terme municipal

Jerarquització de la xarxa viària per vehicles motoritzats:


 Xarxa general viària d'accessos exteriors al nucli urbà


 Xarxa general viària de distribuïdors interns principals

 Xarxa viària de vials principals

 Xarxa viària de distribuïdors secundaris

Sistema d'aparcaments regulats

 Aparcaments en superfície

 Aparcaments sobre calçada

Realitzat per:



Direcció: Albert Albertí

AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL POUM DE L'ESCALA (ALT EMPORDÀ)

Octubre de 2016

Promogut per:



Ajuntament de L'ESCALA

0 550 1.100 1.650 2.200m




PLANOL 3a.
ARANYA DEL TRÀNSIT. PERIODE D'ESTIU


Llegenda:


 Terme municipal

Freqüència mitjana de pas de vehicles dia:

 Menys de 1.000

 De 1.000 a 2.000

 De 2.000 a 5.000

 De 5.000 a 10.000

 Més de 10.000

Realitzat per:

Direcció: Albert Albertí

AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL POUM DE L'ESCALA (ALT EMPORDÀ)

Octubre de 2016

Promogut per:



Ajuntament de L'ESCALA

0 550 1.100 1.650 2.200m




PLANOL 3B:
ARANYA DEL TRÀNSIT. PERIODE HIVERN


Llegenda:


 Terme municipal

Freqüència mitjana de pas de vehicles dia:

 Menys de 1.000

 De 1.000 a 2.000

 De 2.000 a 5.000

 De 5.000 a 10.000

Realitzat per:

Direcció: Albert Albertí

AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL POUM DE L'ESCALA (ALT EMPORDÀ)

Octubre de 2016

Promogut per:



Ajuntament de L'ESCALA

0 550 1.100 1.650 2.200m



PLANOL 4. XARXA VIÀRIA DE CARRERS PRINCIPAL PER A VIANANTS

Llegenda:

Terme municipal

Tipologia de la xarxa de carrers principals per a vianants segons ús dominant:

Xarxa d'ús comercial

Xarxa d'ús d'accés a equipaments

Xarxa d'ús d'oci (passajada i/o esbarjo)

Xarxa d'equipaments

Equipaments

Realitzat per:



Direcció: Albert Alberti

AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL POUM DE L'ESCALA (ALT EMPORDÀ)

Octubre de 2016

Promogut per:



Ajuntament de L'ESCALA

0 350 1.100 1.650 2.200m



PLANOL 5. XARXA ACTUAL DE CARRILS BICI

Llegenda:

Terme municipal

Tipologia de carrils bici

Carril bici segregat de la vorera i amb separadors de calçada

Carril bici no segregat de la vorera i sense separadors de calçada

Carril bici no delimitat

Realitzat per:



Direcció: Albert Albertí

AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL POUM DE L'ESCALA (ALT EMPORDÀ)

Octubre de 2016

Promogut per:



Ajuntament de L'ESCALA

0 550 1.100 1.650 2.200m



PLÀNOL 6 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

Llegenda:

Terme municipal

Tipologia de recorregut pel transport públic

Recorregut realitzat tot l'any

Recorregut realitzat durant el període estival

Tipologia de parades

Parades utilitzades durant l'estiu

Parades utilitzades tot l'any

Àrea d'influència de les parades

Distància de 250 m

Distància de 500 m

Realitzat per:



Direcció: Albert Albertí

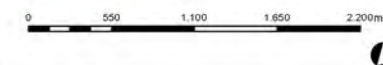
AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL POUM DE L'ESCALA (ALT EMPORDÀ)

Octubre de 2016

Promogut per:



Ajuntament de L'ESCALA



PLANOL 7: ITINERARI CARRILET I ÀREA INFLUÈNCIA DE LES PARADES

Llegenda:

Terme municipal

Itineraris del carrilet

Itinerari

Parades

Àrea d'influència de les parades

Distància de 250 m

Distància de 500 m

Realitzat per:



Direcció: Albert Albertí