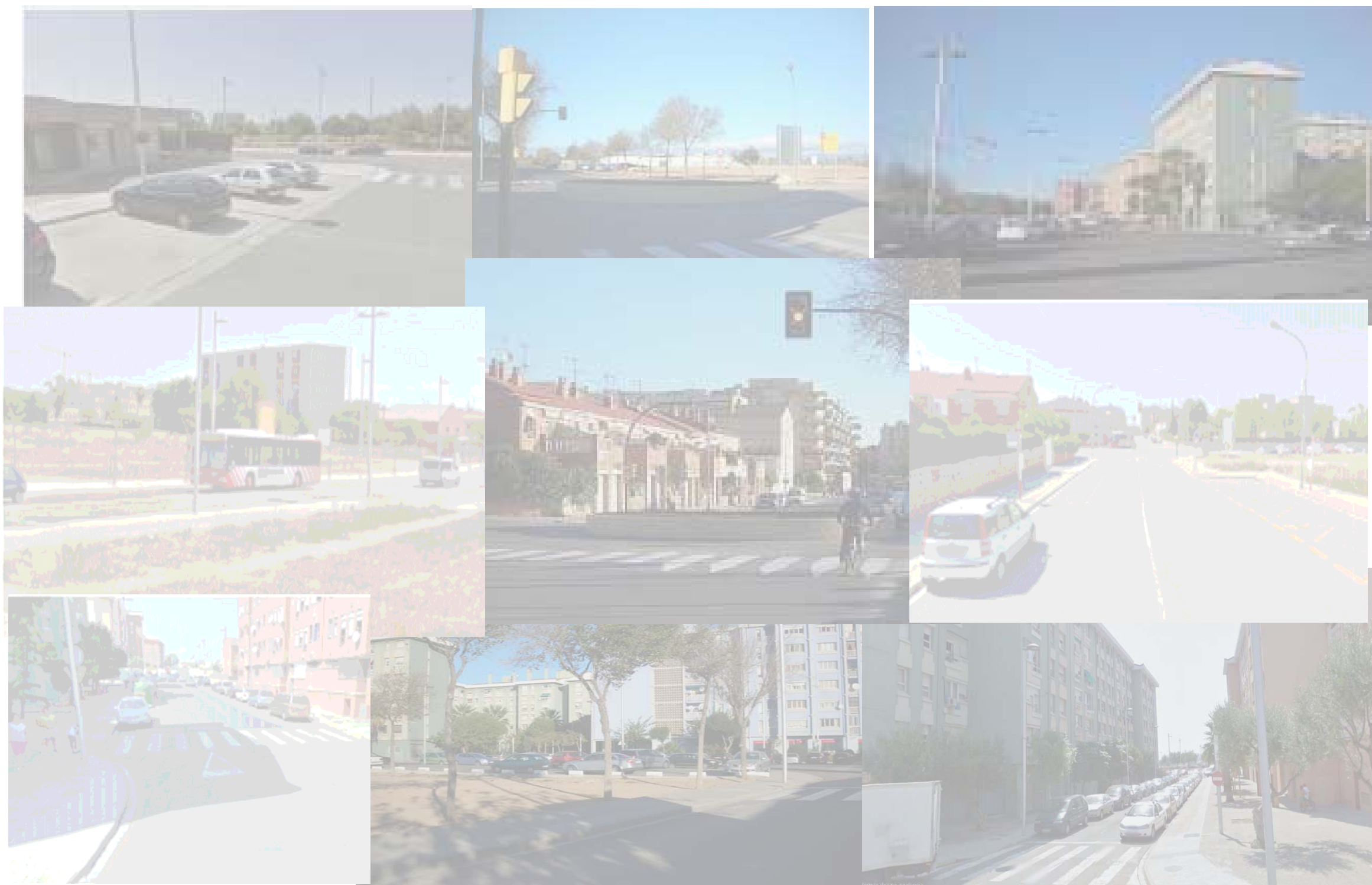




PLA DE MOBILITAT I SEGURETAT VIAL DE CAMPCLAR

PLA INTEGRAL DE CAMPCLAR

ESTUDI DE MOBILITAT I SEGURETAT VIÀRIA AL BARRI DE CAMPCLAR DE LA CIUTAT DE TARRAGONA

COORDINACIÓ:

- ❖ JUAN M. BENÍTEZ MORA
- ❖ JORDI CIURANA

EQUIP DE TREBALLS EN CAMP:

- ❖ JUANJO MORENO
- ❖ DOUGLAS REYES
- ❖ JOSE GARCIA

EQUIP DE REDACCIÓ:

- ❖ CATI NEGRE RIPOLL
- ❖ JUAN M.BENÍTEZ MORA
- ❖ JUAN J. MORENO

DISSENY I MAQUETACIÓ:

- ❖ JUAN M.BENÍTEZ MORA



*A vosaltres gràcies pel vostre treball.
A vostès, gràcies per la paciència.
A vostè, a tu, F.S., com sempre, gràcies per la teva confiança.*

. . .Dedicado a Sara y Cati.

INDEX:

Index	. 1
Prologo	. 2
Introducció: Marc legislatiu.	. 3
Introducció: La seguretat viària, un objectiu de tots.	. 5
Àmbit de treball.	. 6
Anàlisi de l'estructura urbana i dels seus equipaments.	. 7
Transport públic.	. 8
Proposta de implantacions dels carrils bici	18
Afectació del nou POUM	30
Dades dáforaments i velocita	
- Riu Segre tram1: (Rotonda T-11 a rotonda Riu Anoia)	
- Feiners	37
- Dissabte	38
- Diumenge	39
- Comparatiu per tipus	40
- Riu Segre tram2: (Rotonda Riu Anoia a rotonda Riu Besós)	
- Feiners	41
- Dissabte	42
- Diumenge	43
- Comparatiu per tipus	44
- Riu Segre tram3: (Rotonda Riu Besós a rotonda Riu Llobregat)	
- Feiners	45
- Dissabte	46
- Diumenge	47
- Comparatiu per tipus	48
- Riu Segre tram4: (Rotonda Riu Llobregat a rotonda N-340)	
- Feiners	49
- Dissabte	50
- Diumenge	51
- Comparatiu per tipus	52
- Riu Segre: Comparatiu Trams	
- Feiners	53
- Dissabte	55
- Diumenge	57
- Comparatiu per tipus	59
- Riu Siurana tram1: (Entre Riu Segre i Polisportiu)	
- Feiners	60
- Dissabte	61
- Diumenge	62
- Comparatiu per tipus	63
- Riu Siurana tram2: (Entre Polisportiu i rotonda Riu Besós)	
- Feiners	64
- Dissabte	65
- Diumenge	66
- Comparatiu per tipus	67

- Riu Siurana tram3: (Entre Riu Besós i Riu Llobregat)	
- Feiners	68
- Dissabte	69
- Diumenge	70
- Comparatiu per tipus	71
- Riu Llobregat tram1: (Entre Riu Segre i Riu Siurana)	
- Feiners	72
- Dissabte	73
- Diumenge	74
- Comparatiu per tipus	75
- Riu Llobregat tram2: (Davant Casal Cívic)	
- Feiners	76
- Dissabte	77
- Diumenge	78
- Comparatiu per tipus	79
- Riu Llobregat tram3: (Entre Camp de futbol i Nou víal)	
- Feiners	80
- Dissabte	81
- Diumenge	82
- Comparatiu per tipus	83
- Riu Besós	
- Feiners	84
- Dissabte	85
- Diumenge	86
- Comparatiu per tipus	87
- Riu Anoia	
- Feiners	88
- Dissabte	89
- Diumenge	90
- Comparatiu per tipus	91
- Riu Onyar	
- Feiners	92
- Dissabte	93
- Diumenge	94
- Comparatiu per tipus	95
- Riu Brugent	
- Feiners	96
- Dissabte	97
- Diumenge	98
- Comparatiu per tipus	99
- Riu Ter	
- Feiners	100
- Dissabte	101
- Diumenge	102
- Comparatiu per tipus	103
Anàlisis c/Riu Llobregat	104
“ c/Riu Besós	.117

Anàlisis c/ Riu Anoia	.124
“ c/ Riu Algars	.126
“ c/ Riu Onyar	.128
“ c/ Riu Ter	.129
“ c/ Riu Brugent	133
“ c/ Riu Corb	134
“ c/ Riu de Canyes	134
“ c/ Riu Siurana.	135
“ c/ Riu Segre.	143
Planimetria	Annex 1
Planimetria projecto Nova Rambla de Ponent	Annex 2

Pròleg:

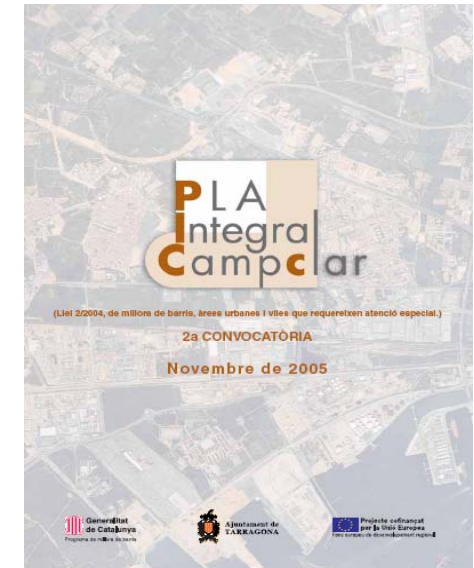
“que tots plegats fóssim capaços de construir una nova manera de fer i de pensar, un procés d’aprenentatge comú, transferible “en el temps i en l’espai” que permetés, més enllà de la durada del PIC, assolir nous objectius, nous reptes de millora... per a Campclar, per a un altre barri, potser per a una altra ciutat.”

L’equip de redacció del PIC.

Que millor manera de començar la presentació d'aquest treball que, fent eco als desigs que, fa ja quatre anys, van expressar el grup de persones encarregats de redactar el Pla Integral de CampClar.

Dintre del marc de la llei 2/2004, de 4 de juny, de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixen atenció especial el PIC (Pla Integral de Campclar) neix com una eina de feina amb objectius múltiples i diferents, però tots ells units amb un clar nexa social, entenent com a barri, no a un grup d'habitatges amb una situació geogràfica determinada sinó com a un grup de persones que comparteixen un entorn comú.

És amb aquest plantejament amb què l'empresa BONAL del grup ETRA rep l'encàrrec, per part del Servei Municipal de l'Habitatge, com a entitat gestora del desenvolupament dels Plans integrals de la Ciutat, i de l'Àrea de Mobilitat i Seguretat Ciutadana del Ajuntament de nostra Ciutat de realitzar un estudi de la mobilitat al barri de Campclar



Fent nostre els desigs amb què he començat aquesta presentació, pretenem que aquest treball sigui una eina útil, realitzada des de la proximitat i amb un doble objectiu:

- ❖ En primer lloc, entenent-lo com una eina perquè l'Administració sospesi, no sol en el marc del Pla Integral, sinó des d'un punt de vista més obert en el temps, la situació general d'aquesta zona de la ciutat, les seves característiques actuals, les possibles repercussions a curt termini de les modificacions que, o bé s'han realitzat recentment, com és la posta en funcionament de la nova rotonda d'accés al barri de Camp Clar en la T-11, o bé són d'imminent implantació, com poden ser la construcció de la nova Rambla de Riu Segre i els nous carrils bicis. Des d'una aposta per la **MOBILIDAD amb lletres majúscules** i amb el màxim criteri de sostenibilitat plantejar una sèrie de propostes a nivell general per reduir, en la mesura possible els "efectes secundaris" que aquestes millores, tan esperades pels veïns, puguin representar per al dia a dia del barri. Dins d'aquest objectiu més global, adjuntem una petita anàlisi i una sèrie d'apunts de les futures repercussions que, amb l'última revisió del POUM a la mà poguessin afectar al barri de Campclar, sempre tenint clar que un Pla d'Ordenació és un document viu i dependent de múltiples factors pel que els esmentats apunts no pretenen més que resumir de manera molt concisa aquestes possibles repercussions.
- ❖ En segon lloc, i sense que això li resti importància, presentem una anàlisi del que denominem com la **mobilitat amb lletres minúscules. donant especial importància a la seguretat viària** i entenent com a tal aquella que afecta als usuaris de manera més directa en els seus desplaçaments quotidians principalment realitzats a peu, encara que sense obviar les altres maneres de desplaçaments possibles, i que tant pot afectar la qualitat de vida dels veïns del barri. El fet d'agafar l'autobús, acompanyar als seus fills al col·legi o accions tan simple com desplaçar-nos a tirar les escombraries al contenidor més proper, etc.

El concepte de mobilitat segura i sostenible no sol ha de ser contemplat com un bé col·lectiu sinó com un dret individual. Aplicant especial atenció als ciutadans que, per la circumstància que sigui, tenen reduïda aquesta capacitat.

Finalment subratllar la importància que en qüestions de mobilitat i seguretat viària té el diàlego, no existeixen les solucions miraculoses; les millores en aquest camp sempre són fruit d'una presa detallada de dades, d'una anàlisi pausada d'aquests, d'una contínua aportació d'idees per part dels agents implicats i fonamentalment fruit del diàlego.

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR :INTRODUCCIÓ

INTRODUCCIÓ:

1º Marc legislatiu:

El tractament de la mobilitat urbana als últims anys ha d'emmarcar-se en una sèrie d'orientacions estratègiques, polítiques i legislatives sorgides des de diferents àmbits administratius:

- La Unió Europea.
- L'Administració general de l'Estat.
- L'Administració catalana, amb especial èmfasi en allò que disposa la Llei 9/2003.
- L'Administració local.

L'Administració catalana ha desenvolupat les seves orientacions entorn de temes com l'energia i la seguretat viària. A més, s'han elaborat documents legislatius en els quals s'ha introduït un tractament específic de la mobilitat des del punt de vista de la sostenibilitat. Entre aquests, cal remarcar sense dubte la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, en la qual es regula la figura dels plans de mobilitat urbana, entre altres instruments.

- **Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat: nous instruments de planificació de la mobilitat**

La Llei 9/2003 constitueix una fita important en el tractament de la mobilitat en l'àmbit català. basant-se en el llibre blanc sobre la política de transports de la Comissió Europea, amb vista al 2010 proposa superar la visió tradicional de la planificació sectorial dels transports i incorporar una visió global sobre els desplaçaments de les persones, incloent-hi els costos que la mobilitat suposa a la societat.

En seu article 2 declara uns principis inspiradors que, a dia de avui mantenen la màxima vigència:

- a) **El dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures** i amb el mínim impacte ambiental possible.
- b) L'organització d'un sistema de distribució de mercaderies sostenible.
- c) La prioritat dels mitjans de transport de menor cost social i ambiental, tant de persones com de mercaderies.
- d) **El foment i la incentivació del transport públic i col·lectiu i d'altres sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.**
- e) La implicació de la societat en la presa de decisions que afectin la mobilitat de les persones.
- f) La distribució adequada dels costos d'implantació i gestió del transport.
- g) L'adequació a les polítiques comunitàries sobre aquesta matèria.
- h) **L'impuls d'una mobilitat sostenible.**
- i) El foment del desenvolupament urbà sostenible i l'ús racional del territori.
- j) El compliment dels tractats internacionals vigents relatius a la preservació del clima pel que concerneix la mobilitat.

Mes endavant, als articles 5 al 9, aquesta llei defineix una sèrie de figures de planejament:

Les directrius nacionals de mobilitat (DNM)

Les directrius nacionals de mobilitat constitueixen el marc orientador per a l'aplicació dels objectius de la Llei de la mobilitat, mitjançant l'establiment d'orientacions, criteris, objectius temporals, propostes operatives i indicadors de control. **Aquestes directrius s'apliquen a tot el territori de Catalunya** i tenen la naturalesa de pla territorial sectorial i, per tant, s'han d'adequar a les directrius establertes pel Pla territorial general de Catalunya.

Els plans directors de mobilitat (PDM)

El PDM té com a objecte el desenvolupament territorialitzat de les DNM i, justament, són aquestes les directrius que defineixen els àmbits territorials d'aplicació.

Aquests tipus de plans constituïran l'eina que promogui les iniciatives següents:

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Seguiment i gestió de la mobilitat de la zona.• Ordenació del trànsit interurbà d'automòbils.• Promoció dels transports col·lectius.• Transport i distribució de mercaderies. | <ul style="list-style-type: none">• Foment de l'ús de la bicicleta i dels desplaçaments a peu.• Ordenació i explotació de la xarxa viària principal de la zona.• Organització de l'aparcament intrazonal. |
|--|---|

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR :INTRODUCCIÓ

El procés d'elaboració i tramitació dels plans directors de mobilitat s'ha d'establir per reglament, el qual ha de garantir la participació dels ens locals afectats, dels organismes i les entitats representatives en l'àmbit de la mobilitat, i dels departaments de la Generalitat les competències dels quals en poden quedar afectades. **La iniciativa correspon a l'autoritat territorial de la mobilitat de l'àmbit corresponent o, en cas que aquest ens no hagi estat constituït, al consell comarcal**, si l'àmbit coincideix amb el de la comarca, o al departament de la Generalitat competent en matèria d'infraestructures de mobilitat i transports en els altres casos

Els plans específics:

Els plans específics tenen per objecte el desenvolupament sectorialitzat de les DNM tant en el cas de transport de persones com en el cas de transport de mercaderies. Els plans específics que comprenen el conjunt de Catalunya tenen la consideració de plans territorials sectorials

Els plans de mobilitat urbana (PMU):

Els plans de mobilitat urbana són el document bàsic per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya.
L'àmbit territorial dels plans de mobilitat urbana és el del municipi .
La iniciativa per a elaborar i aprovar els plans de mobilitat urbana correspon als ajuntaments.

Els plans de mobilitat urbana s'han de revisar cada sis anys

- **Decret legislatiu, de 26 de juliol de 2005 , pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme**

Introdueix els criteris de seguretat, benestar, qualitat de vida, sostenibilitat ambiental i preservació dels riscos naturals i ecològics. En relació amb la sostenibilitat ambiental introdueix, per als diferents instruments de planificació urbanística, aspectes sobre la mobilitat sostenible.

Pel que fa als plans directors urbanístics (PDU), s'han d'incloure les determinacions sobre el desenvolupament urbanístic sostenible, la mobilitat de les persones i de mercaderies i el transport col·lectiu. Respecte dels plans d'ordenació urbanística municipal (POUM) i els plans parcials urbanístics (PPU), a més d'introduir com a obra bàsica els vials i els passos de vianants, indica que aquests han de redactar-se juntament amb un estudi de mobilitat que justifiqui les mesures adoptades per a facilitar l'assoliment d'una mobilitat sostenible.

- **Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques i su posterior desplegament en el decret 135/1995, de 24 de març**

Aquesta Llei té com a objecte garantir a les persones amb mobilitat reduïda o qualsevol altra limitació l'accessibilitat i la utilització dels béns i serveis de la societat. També pretén promoure la utilització d'ajudes tècniques adequades que permetin millorar la qualitat de vida de les persones de mobilitat reduïda, mitjançant l'establiment de les mesures destinades a la supressió de qualsevol tipus de barrera o obstacle físic o sensorial.

L'àmbit d'aplicació d'aquesta Llei correspon a totes les entitats públiques o privades i també a persones individuals que realitzin actuacions en matèria d'urbanisme, edificació, transport i comunicació. En aquest sentit, es pot dir que aquesta normativa afecta especialment l'àmbit d'actuació de l'Administració local. En l'àmbit de la mobilitat, aquesta afectació es concreta en l'eliminació de les barreres arquitectòniques urbanístiques (BAU) i en els transports (BAT).

En el decret 135/1995 es defineix les característiques que han de tenir els trajectes i els passos per als vianants per ser catalogats com adaptats.



ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR :INTRODUCCIÓ

2º La seguretat viària, un objectiu de tots: Pla de seguretat viària 2008-2010 (elaborat pel Departament d'Interior i el Servei Català de Trànsit)

La Seguretat viària és l'element bàsic a treballar per poder desenvolupar qualsevol política o projecte de cara a una mobilitat millor i més sostenible. No és possible parlar d'una campanya proposant, per exemple, l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport quotidià a qualsevol barri de la nostra ciutat sense que abans es troba aconseguit uns nivells òptims de seguretat. Els conceptes de MOBILITAT com a objectiu col·lectiu i el de mobilitat com a dret individual, comentats, en el prologo d'aquest estudi, té, sense cap tipus de dubte, un nexa comú i bàsic: La Seguretat.

El Departament d' Interior junt a el Servei Català de Trànsit ha publicat en els últims anys els plans que estableix els objectius estratègics per a la seguretat viària a Catalunya. el Pla de seguretat viària 2008-2010 aporta les eines que han de permetre assolir l'objectiu fixat per la Unió Europea per al 2010 de reducció del 50% del nombre de morts respecte de l'any 2000.

Desde este estudio de movilidad del barrio de Campclar hacemos nuestro este objetivo, que ha de ser común a todos los agentes implicados en la movilidad y la seguridad viaria

*“el Pla de seguretat viària 2008-2010 es vertebra en tres línies mestres d'actuació, cadascuna de les quals engloba les mesures necessàries per assolir l'objectiu comú. La primera línia d'actuació és la lluita contra la velocitat excessiva o inadequada; la segona, suposa la **cooperació amb els ajuntaments i el món local en matèria de seguretat viària**. Si aquestes dues línies són continuació de l'anterior Pla, la tercera és innovadora i consisteix en la combinació de criteris de caràcter mediambiental amb els propis de la seguretat viària i la mobilitat. Aquesta línia planteja que mesures com la reducció de velocitat suposen beneficis ambientals i alhora permeten una reducció de l'accidentalitat i una mobilitat sostenible i més segura. Totes les mesures adoptades al Pla tenen en comú no solament l'objectiu de la reducció de la sinistralitat sinó també un canvi cultural que rebutja socialment els comportaments de risc en el trànsit i que aposta per una mobilitat segura i responsable.* “



C/ del riu Llobregat : Focus mobilitat i punts de mesura

Àmbit de treball:

L'àmbit sobre el qual es presenta aquest estudi és Campclar, barri de la Ciutat de Tarragona. Amb una població aproximada de 10.000 habitants (Segons dades del padró de Desembre de 2008 la població empadronada al barri era de 9.838 persones) aquest barri de la nostra ciutat està situat entre dues de les vies principals d'accés al nucli urbà principal de Tarragona; limitant-lo al Nord aquesta la carretera T-11, l'antiga Autovia de Reus - Tarragona, i al Sud la Carretera N-340. Com es pot veure al mapa adjunt, la seva fisonomia presenta un aspecte singular ja que el barri el formen dues àrees de forma rectangular formant entre elles un angle recte.

Campclar forma part dels denominats barris de Ponent de la Ciutat de Tarragona format pels nuclis urbans de Torreforta, La Granja, Icomar, Bonavista, Riuclar, La Floresta i el propi Campclar.

A l'Oest se situa el barri de Bonavista amb una població similar en número (Segons dades del padró de l'Ajuntament el Desembre de 2.008 estaven censades 9.189 persones a Bonavista) ambdós barris estan units a través de tres vies: Carretera Nacional-340, el carrer President Tarradellas i un vial sense nom prolongació del carrer Riu Llobregat. Entre aquests dos nuclis urbans hi ha actualment una àrea despoblada que està pendent d'ordenació, ja previst en l'actual POUM mitjançant el PMU –25 l'objectiu principal d'aquest és ordenar l'àrea situada entre aquest barris, a la vegada que es regularitza la zona d'equipament esportiu que limita amb el barri de Campclar i es crea una important àrea d'equipaments per reubicar les instal·lacions del Club Gimnàstic de Tarragona.

Aquest PMU, per altra banda, dota de residència l'Avinguda del President Tarradellas per tal de convertir en un tram urbà consolidat l'eix de comunicació entre els dos barris. La proposta inclou la regularització de la xarxa viària que dona continuïtat tant al barri de Bonavista com al de Campclar. Per altra banda, també es planteja reservar una zona per a aparcament, per tal de cobrir les necessitats d'aquesta zona de Ponent i dels nous equipaments que s'hi allotjaran.

A la banda oposada se situen els barris de Torreforta i La Granja amb una població aproximada, de 9.000 i 4.000 habitants, respectivament (Segons padró municipal de 2008 a Torreforta hi ha censats 8.751 persones i al barri de la Granja 3.775), aquests tres barris comparteixen el carrer de Riu Segre, futura Rambla de Ponent. i un dels eixos principals d'aquest estudi de mobilitat.

Els carrers de la ciutat objecte d'aquest estudi són els següents:

- c/ Riu Algars
- c/ del Riu Anoia
- c/ Riu Besós
- c/ Riu Brugent
- c/ del Riu Corb
- c/ Riu de Canyes
- c/ Riu Siurana
- c/ Riu Llobregat
- c/ Riu Segre
- c/ Riu Onyar
- c/ Riu Ter



ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR :ÀMBIT DE TREBALL

Campclar: Anàlisi de l'estructura urbana i dels seus equipaments.

“Campclar, com altres barris de Tarragona, es justifica en el context d’expansió constant del nucli urbà cap a la perifèria, tot seguint els principals eixos de comunicació, a partir de terrenys rústics que passen a desenvolupar una funció residencial. Constitueix una de les dotze zones urbanes que configuren el dispers teixit urbà de la ciutat de Tarragona.”
(Pla Integral de Campclar,2005)

A l'inici dels anys 60,la possibilitat d'un lloc de treball a la Ciutat de Tarragona que, estava iniciant un ràpid procés d'industrialització, atraurà un procés d'immigració, procedent, principalment, del Sud d'Espanya aquest ràpid augment de població va portar a la creació de nous barris perifèrics, que es van construir, a ponent, sobre la carretera de València (Torreforta, Camp Clar, Bonavista, Icomar, Riuclar, La Floresta i la Granja) i al nord de la ciutat (Sant Salvador i Sant Pere i Sant Pau).

Fins i tot ocupant un espai comú, els carrers que componen el barri de Campclar presenten diferències entre elles, l'esmentada varietat queda patent, entre altres factors, en el tipus de construccions que es poden veure al barri. Encara que el numero de matisos podria ser major, en l'àmbit urbanístic podem anomenar dues zones diferenciades: Una que se situa paral·lela a la carretera N-340 –constituïda pels blocs ADIGSA- , i una altra s'estén al llarg del carrer Riu Segre i al voltant del polisportiu municipal fins a arribar a la carretera T-11 formant un teixit urbà sense discontinuïtat espacial amb el del barris veïns del Pilar, Torreforta i la Granja.

Respecte al teixit comercial del barri aquest és bastant escàs i concentrat principalment a les zones mes propera al carrer Riu Segre; En la resta del barri l'existència de comerços és mínima o en molts casos inexistents; això provoca que els residents s'hagin de desplaçar, en molts casos fora del barri per realitzar les compres, fins i tot dels productes bàsics.

El barri compte amb diversos equipaments, entre ells destacar, el Casal Cívic inaugurat l'any 2008 , o pels seus equipaments el polisportiu situat al carrer Riu Siurana.

L'atenció sanitària s'ofereix des del Centre d'Atenció Primària (CAP) i l'Àrea Bàsica de Salut de la Granja que disposa d'una bona dotació de serveis, consultes de medicina familiar i comunitària i especialitats, un equip PADES (atenció a crònics i pal·liatius) i de la Unitat de Salut Sexual i Reproductiva

El barri disposa d'un important nombre d'associacions i entitats: tres associacions de veïns, diferents mancomunitats de veïns, una associació de pensionistes i jubilats, associació de joves, col·lectius de dones, diverses associacions socioculturals, varies entitats esportives i de mes recent creació, una associació de comerciant del barri..



1: Institut I.E.S. Camp Clar 2: Institut Gaudi 3: Polisportiu 4: Casal Cívic 5: Camp de futbol
6: Escola C.E.I.P Mediterrània 7: Col·legi C.E.I.P Campclar 8 i 9: Guarderia

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : TRANSPORT PÚBLIC

Diagnosi i propostes de millores del transport públic en el barri de campclar:

L'oferta actual de transport públic col·lectiu dins el barri de Campclar està formada per l'autobús urbà i interurbà.

- ❖ L'Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona, SA realitza el servei urbà de connexió amb el nucli urbà de la ciutat i amb la resta de barris.
- ❖ L'empresa Autocar Planas dona servei de connexió directa amb els municipis de Salou, Cambrils i Vilaseca.

Ambdues són dins de l'ATM El Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona, mes endavant es descriu les característiques d'aquest consorci

L'Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona compta amb una flota, entre vehicles operatius i de reserva de 69 autobusos sent tots els de la marca Mercedes-Benz. amb una antiguitat mitja per sota dels cinc anys ; presenten, als seus 12 metres de longitud l'equipament de 22 butaques mes la del conductor i, el fet de tenir un pis baix continu, amarratges per a dues cadires de roda i una rampa elèctrica per a l'accés d'aquestes els converteix en una flota amb unes condicions òptimes d'accessibilitat per als usuaris amb mobilitat reduïda.

Les últimes millores d'aquesta empresa municipal ha estat l'ampliació d'horaris mitjançant una sèrie de línies nocturnes i sobretot l'aparició de la targeta de transport escolar gratuïta que es va atorgar als alumnes que cursen des de P4 fins a primer d'ESO a l'inici de l'actual curs escolar.

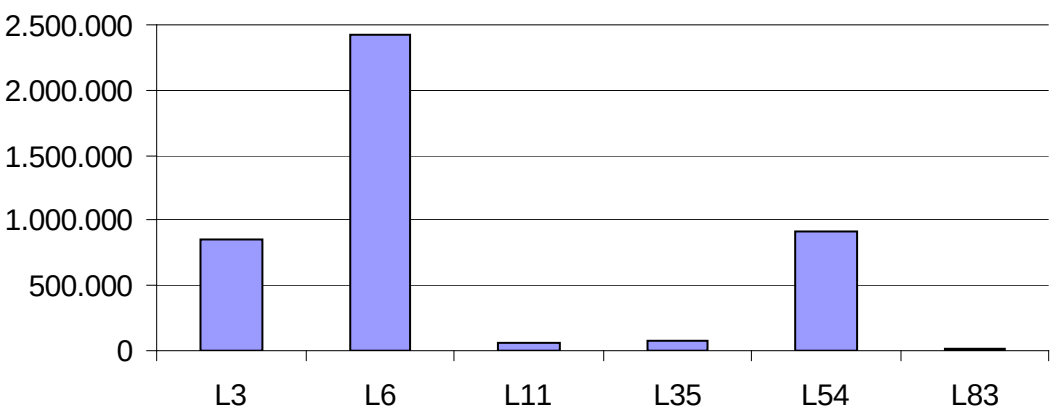


L'Empresa Municipal de Transport realitza el servei urbà en CampClar amb les línies següents:

- ❖ **Línia 6 Campclar-Pere Martell-Sant Pere i Sant Pau:** Amb parades en 8 punts diferents del barri és, amb diferència, la que ofereix un servei més complet als veïns del barri.
- ❖ **Línia 3 Sector Nord-Bonavista-Colom:** Amb un interval de pas molt regular en els dies feiners d'entre 15 i 20 minuts aquesta línia té escassa incidència en el barri de Campclar ja que sol compte amb una parada al carrer Riu Besós. Malgrat això en un futur a mitjà termini l'ordenació i urbanització del carrer President Tarradellas afectarà de manera directa aquesta línia pel que s'haurà de plantejar la seva adaptació al previsible augment d'usuaris.
- ❖ **Línia 11 Mercat del Camp - Colom:** Amb uns horaris molt específics que, actualment estan limitats als trams horaris entre les 05:00 i les 07:00 en el matí i entre les 21:00 i les 00.00 en el tram final del dia atén la demanda dels treballadors d'aquest centre de logística. Dins de l'àmbit del barri de CampClar disposa de quatre parades, tres d'elles al carrer Riu Llobregat i una a Riu Besós
- ❖ **Línia 35 La Canonja - Bonavista - Colom:** amb servei en tres parades, totes elles al carrer Riu Llobregat aquesta línia reforça a la resta donant servei en els trams horaris de major demanda als usuaris de La Canonja, Bonavista i CampClar.
- ❖ **Línia 54 Bonavista - Cooperativa Tárraco:** Amb un interval de pas molt regular en els dies feiners d'entre 15 i 20 minuts, aquesta línia té escassa incidència en el barri de Campclar ja que sol compte amb la parada del carrer Riu Besòs. Malgrat això en un futur a mitjà termini l'ordenació i urbanització del carrer President Tarradellas afectés de manera directa aquesta línia pel que s'haurà de plantejar la seva adaptació a un previsible augment d'usuaris..
- ❖ **Línia 83: La Canonja - Bonavista - Hospital Joan XXIII:** aquesta línia amb un interval de pas d'aproximadament, una hora excepte entre les 09:00 i les 10:00 i entre les 17:00 i les 18:00 enllaça amb quatre parades al barri de Camp Clar amb el Cap. de la Granja i amb l'Hospital Joan XXIII.
- ❖ **Línia N-13 :** És la línia nocturna que cobreix el servei les nits de dijous, vèns, dissabtes i vigílies de dia festiu unint els barris de Ponent amb la Plaça Imperial Tárraco..

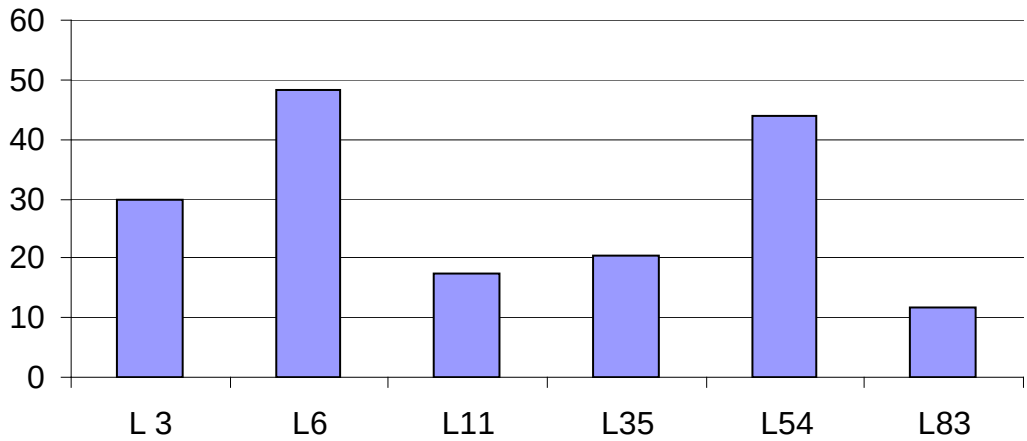
ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : TRANSPORT PÚBLIC

Distribució de la demanda per línies (dades de 2005. elaboració pròpia .fonts : Estudi Mobilitat Agenda XXI)



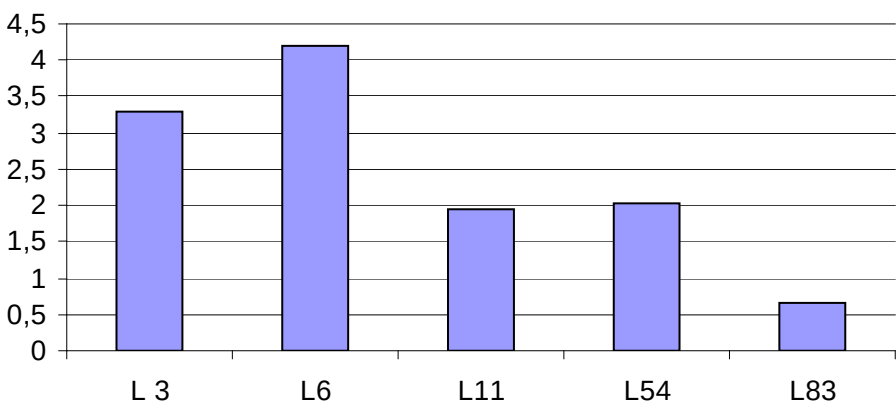
Línia	Viatgers / any
L3	855.177
L6	2.418.116
L11	56.654
L35	79.125
L54	907.367
L83	21.619

Comparatiu de nombre de viatgers per expedició (dades de 2005. elaboració pròpia .fonts : Estudi Mobilitat)Agenda XXI)



Línia	Viatgers /Expedició
L 3	29,78
L6	48,34
L11	17,29
L35	20,29
L54	43,83
L83	11,6

Comparatiu de nombre de viatgers per Quilòmetres útils recorreguts (dades de 2005. elaboració pròpia .fonts : Estudi Mobilitat Agenda XXI)



Línia	Viatgers /Km útils
L 3	3,28
L6	4,2
L11	1,94
L54	2,03
L83	0,66

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : TRANSPORT PÚBLIC

En les gràfiques i taules de la pagina anterior es reflecteix el grau d'aprofitament de les diferents línies implicades en el servei de transport urbà del barri. La línia 6 destaca especialment sobre les altres en tots els aspectes. Actualment és la línia amb major nombre de passatgers de totes les que cobreix l'Empresa Municipal de Transport a la Ciutat. Amb una mitjana de passatgers per expedició de gairebé 50 viatgers és usat per mes del 30% de la totalitat dels usuaris de l'EMT.

FEINERS							
6H	6:10	6:32	6:55				
7H	7:05	7:17	7:31	7:44	7:55		
8H	8:07	8:17	8:22a	8:26	8:37	8:48	8:59
9H	9:08	9:20	9:33	9:45	9:57		
10H	10:10	10:24	10:37	10:50			
11H	11:03	11:16	11:29	11:42	11:54		
12H	12:05	12:16	12:27	12:40	12:52		
13H	13:03	13:14	13:26	13:40	13:52		
14H	14:06	14:18	14:28	14:41	14:56		
15H	15:11	15:24	15:38	15:51			
16H	16:05	16:19	16:33	16:46	16:59		
17H	17:12	17:24	17:36	17:49			
18H	18:01	18:13	18:25	18:38	18:51		
19H	19:04	19:16	19:28	19:42	19:56		
20H	20:10	20:23	20:36	20:47			
21H	21:02	21:17	21:33	21:46			
22H	22:01	22:16	22:33T				

	DISSABTES				DIUMENGES I FESTIUS		
6H	6:00	6:20	6:56		6:51		
7H	7:20	7:43			7:21	7:52	
8H	8:03	8:22	8:39	8:56	8:24	8:56	
9H	9:19	9:42	9:57		9:45		
10H	10:11	10:30	10:51		10:17	10:50	
11H	11:14	11:30	11:49		11:21	11:53	
12H	12:08	12:27	12:47		12:25	12:57	
13H	13:07	13:27	13:47		13:28	13:59	
14H	14:07	14:27	14:48		14:30		
15H	15:09	15:31	15:53		15:01	15:32	
16H	16:15	16:36	16:57		16:03	16:36	
17H	17:19	17:42			17:11	17:55	
18H	18:05	18:29	18:53		18:31		
19H	19:18	19:40			19:05	19:37	
20H	20:02	20:24	20:46		20:09	20:39	
21H	21:08	21:31	21:55		21:08	21:35	21:58
22H	22:17	22:31T			22:26		

Campclar - Pere Martell - Sant Pere i Sant Pau

Parada Campclar: (horaris de Hivern)



ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : TRANSPORT PÚBLIC

TARIFES:

Las tarifas vigents en la actualidad son las següents

TITOLS	PREU	COST TARJETA	
Billet senzill	1,20 €	-	-
T JOVE (FINS ALS 25 ANYS)	16,50€	3 €	Recarregable, personalitzada i unipersonal
T 30/50	25,00 €	2 €	Recarregable, anònima i multiviatge 50 viatges 30 dies
T TARRACO	35,00 €	2 €	Recarregable, anònima i multiviatge 100 viatges 30 dies
T20/60	13,00 €	0 €	No recarregable, anònima i multiviatge 20 viatges 60 dies

Situació de les parades:

Dins del barri de Campclar la situació de les parades, en general, són correctes, les parades en sentit a Centre Ciutat són, majoritàriament, sota marquesina. En els pròxims apartats d'aquest estudi s'analitza la situació de cada carrer, en l'esmentat apartat es comenta les possibles propostes a estudiar per al canvi d'algunes de les parades del barri.



Parades en el carrer de Riu Siurana



Parada en el carrer de Riu Llobregat

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : TRANSPORT PÚBLIC

PROPOSTES PER A LA MILLORA DEL SERVEI:

- ❑ El servei de transport públic ofert per l'Ajuntament de Tarragona està demostrant, sobretot en aquesta última etapa de la seva història un clara vocació de servei públic; amb el naixement de les línies nocturnes i la gratuïtat del servei per als menors en els seus desplaçaments escolars ha demostrat que l'administració actual dóna una clara prioritat al servei al ciutadà sobre altres factors.

Però això no vol dir que s'hagi de donar de costat a una optimització dels recursos que l'esmentat servei presenta. Des d'aquest estudi es proposa, a igual que ja han fet diverses capitals de l'estat, la substitució o reforç dels models d'autobús actual amb 12 metres de longitud per autobusos articulats d'última generació que, amb els seus 18 metres permet un augment de capacitat, sobretot de passatgers asseguts, alhora que redueix no sol els costos sinó, una cosa tan important en els nostres dies com és l'emissió de gasos.

El recorregut, respecte al barri de Campclar no tindria que amb prou feines modificar-se (un altre assumpte a tractar seria a l'altra punta d'aquesta línia de tipus diametral ja que el trajecte actual en Sant Pere i Sant Pau podria resultar complex per a un autobús de 18 metres) Pot ser que en aquest cas sigui necessari el desdoblament de la línia actual

- ❑ La connexió amb l'aeroport i la nova estació intermodal prevista ha de ser una qüestió a tractar pels responsables de l'EMT. Una proposta a treballar podria ser l'ampliació de la línia 11 que actualment, en un horari limitat arriba fins al Mercat del Camp en la Canonja.
- ❑ Una altra connexió proposada des d'aquest estudi és, a través de la nova rotonda de la T-11, connectar els barris de Ponent amb la zona de Les Gravates de manera directa ja que actualment s'ha de realitzar connectant-ne amb la línia 97 o de la línia 7 en el cas del centre comercial pròxim al barri de La Floresta. La modificació del trajecte de l'actual línia 97 o la creació d'una nova ha de permetre no sol als residents a Campclar sinó a tots lloa veïns dels barris de Ponent accedir a aquesta zona comercial i lúdica ja sigui com clients o com treballadors dels diferents centres de treball de la zona.



ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : TRANSPORT PÚBLIC

Transports Interurbans :

L'empresa d'Autocars Planes és la concessionària del transport públic que connecta la Ciutat amb els municipis propers de Salou, Cambrils i Vilaseca entre d'altres. L'existència d'una parada de servei al barri de Campclar permet als veïns d'aquest barri desplaçar-se als municipis abans esmentats sense necessitat d'haver d'anar prèviament al centre. En el moment de realitzar l'anàlisi del servei que aquesta Empresa ofereix s'ha buscat en seu pagina web i la informació que es pot trobar respecte als horaris és la següent, com es pot veure la informació és bastant escassa. A partir d'aquí la següent recerca a estat saber en on es troba la parada o parades on poder usar el servei que s'ofereix. La informació torna a ser bastant escassa..

TARRAGONA - BARRIS DE PONENT - CAMBRILS

(per Bar Canadà, enllaç CampClar, enllaç Bonavista i enllaç La Canonja, Vila-seca i Camí de Cavet)

DE DILLUNS A DIVENDRES (feiners)									
TARRAGONA - CAMBRILS					CAMBRILS - TARRAGONA				
6,45	7,40	8,35	10,10	(1) 6,55	7,50	8,40	10'00		
11'00	12'00	12'40	13'15	10'50	11'50	13'20	15'05		
14'05	(1) 15,05	16'30	18'00	(1) 15'45	17'10	18'00	18'50		
(1) 18'30	19'30	20'15	21'15	20'10	21'00	22,00	-		

(1) No passa per Camí de Cavet. Passa per A-7 i entra a Vilafortuny a on només para a Vilafortuny a la Urbanització Els Tallats, i torna a sortir per A-7 fins a Vila-seca

DISSABTES (feiners)									
TARRAGONA - CAMBRILS					CAMBRILS - TARRAGONA				
09'15	11'00	13'15	18'00	08'05	10'00	12'30	15'50		

DIUMENGES I FESTIUS									
TARRAGONA - CAMBRILS					CAMBRILS - TARRAGONA				
09'15	11'00	13'15	18'00	08'15	10'00	12'30	15'50		

Nota: Els viatges sense (1) passen per Camí de Cavet,

NOTA: PER ANAR DE TARRAGONA A CAMBRILS VEURE TAMBÉ L'HORARI ADDICIONAL DE TARRAGONA - LA PINEDA - SALOU - CAMBRILS.

El compliment d'aquests horaris està condicionat a la fluïdesa del trànsit.

AUTOCARS PLANA

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques

Transports Públics de Catalunya

La informació de la que es disposa és escassa i poca precisa, és, com a mimin curiós, que al costat d'aquesta "informació" apareixen els logotips de l'Administració .

TARRAGONA - BARRIS DE PONENT - VILA-SECA

(per Bar Canadà, enllaç CampClar, enllaç Bonavista i enllaç La Canonja)

DE DILLUNS A DIVENDRES (feiners)					
TARRAGONA - VILA-SECA			VILA-SECA - TARRAGONA		
6,45	7,00	7,40	6,40	7,20	8,10
7,50	8,00	8,35	8,12	8,40	9,05
10,00	10,10	11,00	10,20	10,40	11,10
12,00	12,40	13,00	12,10	13,05	13,40
13,15	14,05	14,30	14,05	15,10	15,25
15,05	16,30	17,00	16,10	17,35	17,55
18,00	18,30	19,30	18,25	19,10	20,30
20,15	20,45	21,15	21,15	21,40	22,20

DISSABTES (feiners)					
TARRAGONA - VILA-SECA			VILA-SECA - TARRAGONA		
08'30	09'15	10'00	8,25	9,15	10,20
11'00	12'00	13'15	11,15	12,40	12,50
14'30	15,05	16,30	14,50	16,10	17,40
18,00	19,45	21,00	19,25	20,40	21,40
22,15	-	-	-	-	-

DIUMENGES I FESTIUS					
TARRAGONA - VILA-SECA			VILA-SECA - TARRAGONA		
7,45	9,15	11,00	8,25	8,35	10,20
13,15	16,30	18,00	12,50	16,10	17,40
19,45	21,00	22,15	19,25	20,45	21,40

El compliment d'aquests horaris està condicionat a la fluïdesa del trànsit.

Nota: Per anar de Tarragona a Vila-seca i a l'inrevés, veure també horari de Tarragona - Port Aventura Treballadors.

AUTOCARS PLANA

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques

Transports Públics de Catalunya

TARRAGONA - BARRIS DE PONENT - SALOU (c/Barcelona)

Per Bar Canadà, enllaç CampClar, enllaç Bonavista i enllaç La Canonja

DE DILLUNS A DIVENDRES (feiners)	
Sortides Salou (Ciutat de Reus/Via Roma)	Arribada Tarragona
8,30	8,35
10,30	10,35
13,35	14,34
15,00	15,35
17,45	18,14
21,30	21,35

DE DILLUNS A DIVENDRES (feiners)	
Sortides Tarragona	Arribada Salou (Ciutat de Reus/Via Roma)
7,00	7,25
8,00	8,25
10,00	10,25
13,00	13,25
14,30	14,55
17,00	17,25
20,45	21,14

DE DISSABTES I DIUMENGES	
Sortides Salou (Ciutat de Reus/Via Roma)	Arribada Tarragona
9,05	9,34
11,05	11,34
12,35	12,55
17,40	17,55
19,15	19,44
20,35	20,55
21,35	21,55

DE DISSABTES I DIUMENGES	
Sortides Tarragona	Arribada Salou (Ciutat de Reus/Via Roma)
8,30	8,55
10,00	10,25
12,00	12,25
15,05	15,34
16,30	16,55
19,45	20,14
21,00	21,25

DE DISSABTES I DIUMENGES	
Sortides Salou (Ciutat de Reus/Via Roma)	Arribada Tarragona
8,15	8,44
17,30	17,55
19,15	19,44
21,30	21,55

DE DISSABTES I DIUMENGES	
Sortides Tarragona	Arribada Salou (Ciutat de Reus/Via Roma)
7,45	8,14
14,30	16,55
19,45	20,14
21,00	21,25

AUTOCARS PLANA

PARADES, NOM, SITUACIÓ, SENYALITZACIÓ I TEMPS DE PAS .

SERVEI	ITINERARI	SITUACIÓ	SENYAL
Tarragona - Barris de Ponent - Cambrils	Estació autobusos Tarragona	Tarragona	andana 3
	Hostal Canadà	Tarragona	
	Camp Clar	Tarragona	
	Crullia bonavista	CN-340	
	La Canonja	CN-340	
	Av. Ramon d'Olquina (davant supermercat Superplus)	Vila-seca	
	Pl. Paisos Catalans	Vila-seca	
	Av. Ramon d'Olquina (davant Guardia Civil)	Vila-seca	
	Av. Ramon d'Olquina (Fleming)	Vila-seca	
	Cambrils Poble (benzinera)	Cambrils	
Av. Paisos Catalans (Pavelló)	Cambrils		
Av. Paisos Catalans (pasada Pl. Creu)	Cambrils		
Estació autobusos Cambrils	Cambrils		
Benzinera La Dorada	CN-340		

13

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : TRANSPORT PÚBLIC

Malgrat el baix nivell de la informació, la possibilitat de poder desplaçar-se a les poblacions properes on l'oferta hotelera genera gran nombre de llocs de treballs es valora positivament encara que una millora de la qualitat del servei, a tots els nivells es considera necessari sobretot, ja que en la publicitat emesa apareixen els logotips de la Generalitat i, teòricament, hauria de ser símbol de cert nivell de qualitat per als usuaris.



El transport públic és la millor arma contra l'ús del vehicle privat, però el major problema que aquest pot trobar és en els desplaçaments de mitja distància, considerant com a tal aquell en què no-sol basta emprar un mitjà de transport determinat, sinó que s'ha anar combinat alguns fins a arribar al destí desitjat . Això, en molts casos el converteix en una limitació que per qüestió de costos fa prevaler el us del vehicle privat. En el cas de la mobilitat laboral aquest factor fins i tot ens pot limitar per a la recerca d'un lloc de treball. Des que l'any 2003 es constitueix l'ATM Camp de Tarragona l'objectiu d'aconseguir una mobilitat àmplia i a un cost adequat s'ha convertit en el principal objectiu. Des d'aquest estudi es pretén , de manera resumida explicar el seu funcionament i avantatges ja que en el futur s'ha de convertir en un element fonamental de la mobilitat de TOTS::

ATM Camp de Tarragona:

El Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona és un consorci interadministratiu de caràcter voluntari, constituït el 2003, al qual es poden adherir totes les administracions titulars de serveis públics de transport col·lectiu que pertanyin a l'àmbit format per les comarques de l'Alt Camp, el Baix Camp i el Tarragonès i que contribueixin al finançament dels transports de la seva competència almenys en un 50%. El Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona està integrat per la Generalitat de Catalunya, mitjançant el Departament de Política Territorial i Obres Públiques i els ajuntaments de Tarragona, Reus, Valls, Cambrils, Salou i Vila-seca.. La finalitat amb què es constitueix el Consorci és la de coordinar el sistema de transport públic de viatgers en l'àmbit territorial del Camp de Tarragona.



ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : TRANSPORT PÚBLIC

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat atribueix a les Autoritats Territorials de la Mobilitat (ATM) la funció de desenvolupar la política de tarifes dels serveis de transport públic adherits.

En aquest sentit, una de les actuacions del Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona consisteix en desenvolupar un nou sistema tarifari, integrat entre les diferents xarxes de transport públic: serveis urbans, dependents dels diferents ajuntaments, els serveis interurbans per carretera, dependents de la DGPT i serveis ferroviaris, dependents de RENFE.

La finalitat principal del nou sistema tarifari integrat és contribuir a posicionar el transport col·lectiu com a un sistema únic, global, que sigui competitiu enfront del vehicle privat, per tal de fer-lo més atractiu als usuaris actuals i potencials.

Un sistema de tarifes fàcil d'entendre i basat en principis acceptables per als ciutadans col·labora a potenciar la imatge del transport col·lectiu a partir del moment en què els diversos serveis d'autobús i tren són percebuts com una xarxa integrada i unitària.

Entre els principis específics del sistema tarifari destaquen:

- Permetre el desplaçament amb diferents operadors de transport fent servir el mateix títol i sense cost addicional dins de la seva zona geogràfica de validesa.
- Fer els transbordaments més fàcils i barats mitjançant sistemes de validació que permetin la despenalització dels transbordaments.
- Preu orientat a donar avantatges al client freqüent (fidelització).
- Facilitar l'adquisició del títol de transport mitjançant una xarxa de distribució i recarrega de títols de transport.
- Homogeneïtzar la informació sobre els serveis.

L'ATM del Camp de Tarragona posa en marxa el nou sistema tarifari integrat que permet a tots els usuaris utilitzar els diferents sistemes de transport (bus urbà i interurbà) amb una única targeta.

Avantatges

És un sistema molt senzill i que facilita moure's lliurement pel Camp de Tarragona amb importants avantatges econòmics. Permet fer un desplaçament (origen - destinació) amb transbordaments sense cost dins d'un límit horari.

El temps de què disposes és:

Per a una zona, 1 hora i 15 minuts.

Per a dues zones, 1 hora i 30 minuts.

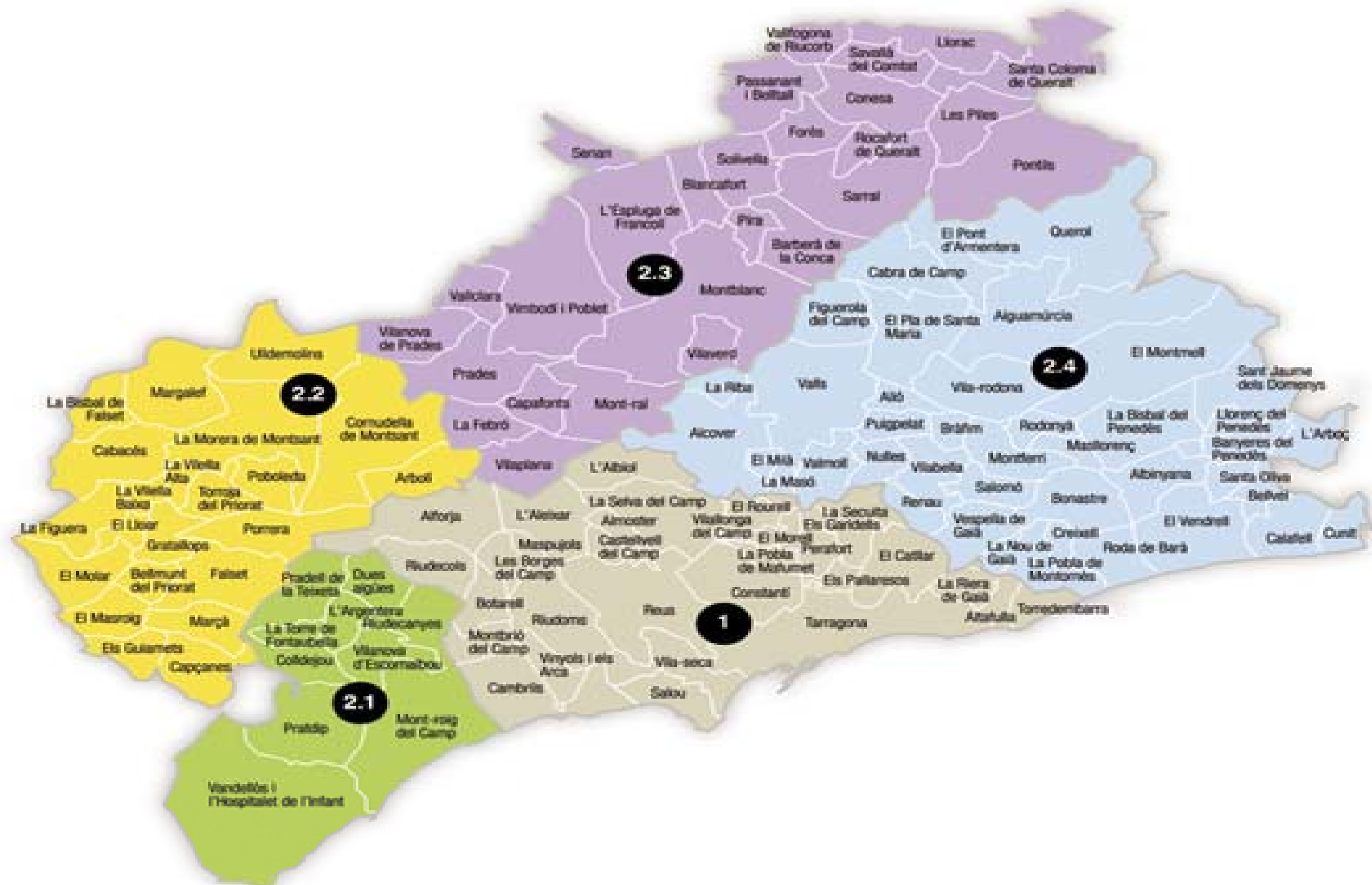
Per a tres zones, 1 hora i 45 minuts.

Els operadors de transport públic adherits al sistema tarifari integrat del Camp de Tarragona són:



Zones de mobilitat

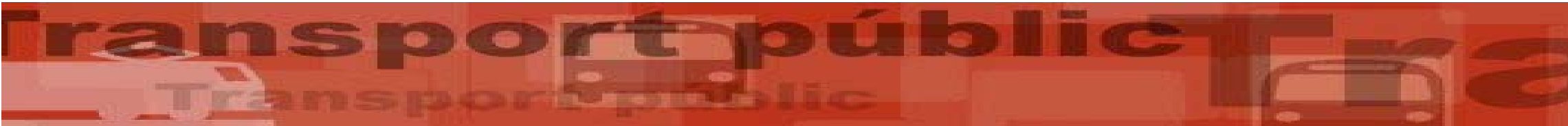
L'àmbit de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona, comprèn un total de 131 municipis dividits en **cinc zones**. Amb un sol títol de transport es poden utilitzar els mitjans necessaris per desplaçar-se d'un punt a un altre.



ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : TRANSPORT PÚBLIC

Tarifes

TIPUS TARIFA	Característiques	Cost inicial	1 zona	2 zones	3 zones
T-MES	Títol personalitzat que permet fer un nombre il·limitat de desplaçaments . 30 dies consecutius des de la primera validació	3€	44 €	69,05€	93,30 €
T 50/30	permet fer 50 desplaçaments integrats durant 30 dies a partir de la primera validació	2€	28,50 €	52,50 €	73,75 €
T- 10/30	ermet fer 10 desplaçaments integrats durant 30 dies a partir de la primera validació	2€	7,70 €	15,40 €	21 €
T-10	Títol multipersonal i horari que permet fer 10 desplaçaments integrats fins al canvi de tarifa	2€	8,70 €	17,40 €	25 €
T-12	Títol personalitzat que permet, als nens i nenes de 4 a 12 anys, fer un nombre il·limitat de desplaçaments a la zona tarifària en la que resideixen, amb totes les formes de transport integrades.	35€	-	-	-



ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : PROPOSTA DE IMPLANTACIÓ CARRILS BICI

Consideracions generals:

Els problemes associats a la utilització del cotxe com a mitjà massiu de desplaçament a la ciutat són cada vegada més apressants en una societat com la nostra. Entre altres factors negatius de l'ús del cotxe privat com a mitjà de transport es poden citar els següents:

- Caos circulatori cada vegada major.
- Contaminació gasosa a la ciutat.
- Contaminació acústica.
- Contribució al canvi climàtic.
- Implica un ús ineficient dels recursos energètics.
- És el mitjà de transport més car en ciutat.
- El seu ús estressa i deteriora la salut física i mental dels ciutadans.
- L'aparcament constitueix un problema diari dels ciutadans.

Davant d'aquesta situació, les institucions han de prendre cartes en l'assumpte i apostar decididament per un model de mobilitat sostenible. En aquest model, l'ús de la bicicleta com a mitjà de desplaçament ha d'exercir un paper important en la planificació urbana.

L'ús de la bicicleta comporta múltiples beneficis, tant personals com col·lectius. Entre els beneficis personals es poden destacar:

1. L'ús de la bicicleta implica un exercici físic saludable.
2. La bicicleta és el mitjà de transport més econòmic.
3. Es pot aparcar molt més fàcilment que els cotxes (ocupa menys espai) pel que comptabilitzant els trajectes de porta a porta és més competitiva que els cotxes en velocitat..
4. No provoca estrès ni agressivitat; al contrari, afavoreix la sociabilitat i fa que cada desplaçament sigui un passeig del qual es pot gaudir de sensacions agradables.

Quant als beneficis col·lectius es poden ressenyar els següents:

1. És un mitjà de transport no contaminant.
2. En millorar la salut dels particulars és bo per a la Salut Pública, el seu ús per grans sectors de la població faria disminuir les despeses sanitàries.
3. Ocupa molt menys espai que els automòbils, per això estalviaria molt diners en infraestructures. L'automòbil és el mitjà de transport més devorador d'espai.
4. Fins i tot des del punt de vista del trànsit i la seguretat viària, una disminució en el nombre de cotxes que circulen per la ciutat i un augment de l'ús de la bici, milloraria la fluïdesa del trànsit i es podrien solucionar molts problemes de embussos.
5. Un ús majoritari de les bicicletes millora l'habitabilitat i la imatge d'una ciutat o en nostre cas de un barri.

La bicicleta es el vehicle ideal per a la majoria de desplaçaments que es fan dintre del barri. un espai de 3 a 5 quilòmetres es pot fer fàcilment en 10 minuts a un ritme suau

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : PROPOSTA DE IMPLANTACIÓ CARRILS BICI

Encara que les virtuts d'aquest tipus de transport són clares, també cal valorar els inconvenients que, per a una correcta implantació, ens podem trobar

- Inseguretat viària

Utilitzar la bicicleta com a transport habitual suposa enfrontar-se a una cultura del transport privat molt agressiva. Cotxes i motos assoleixen volums, pesos i velocitats desproporcionadament grans respecte de les bicicletes. Només una actitud decidida permet circular dins el trànsit motoritzat sense sentiments d'inferioritat i tot i això el ciclista segueix sent el més vulnerable dels vehicles.

Reduir la velocitat en els carrers és una solució desitjable no només pels ciclistes sinó per la resta de ciutadans que viuen en qualitat de veïns, vianants, comerciants, etc. La reducció dels límits de velocitat de 50 km/h a 40 km/h no suposa una pèrdua de temps significativa en els trajectes curts, que són la majoria en el barri. En canvi permet una pacificació del trànsit suficient com per fer possible la convivència intermodal.

- Falta d'espai on guardar-la

Principalment per als veïns que viuen en pisos. Sovint els pàrquings privats no tenen espai per a diverses bicis i és una incomoditat si se'n vol fer un ús habitual. Caldria habilitar pàrkings de bicicletes en zones ben il·luminades i transitades dels carrers i barris amb més habitants per als veïns que no tenen alternativa.

Per la qual cosa de manera resumida s'han de considerar els següents criteris bàsics per a una implantació correcta:

- El ús habitual i normal de la bicicleta com a mitjà de transport ha de ser possible.
- S'ha de crear una xarxa bàsica de carrils bici segurs per vies principals que articuli els recorreguts per dintre del barri i enllaci amb els trajectes per sortir de aquest.
- Els carrers de distribució del trànsit dins dels barris han permetre una pacificació del trànsit que faci possible la convivència de la bicicleta amb la resta de modes de transport.
- Tots els centres d'interès locals susceptibles de generar mobilitat local han de disposar d'aparcaments de bicicletes.
- Cal treballar la conscienciació de tots els actors implicats (conductors, ciclistes, vianants i policia local) per tal que les disfuncions que sorgeixin en aquest procés tinguin una via on siguin canalitzades, escoltades i resoltes de forma ràpida i eficient.
- Situació visible dels aparcaments per evitar desconfiança als robatoris i revisió periòdica de l'ús per si cal ampliar-les.
- Revisió periòdica de bicis robades o abandonades (implementant el mateix criteri que pels cotxes abandonats)

Objectius:

La Ciutat de Tarragona presenta cert retard en la implantació de carrils bicis respecte a altres capitals de l'Estat. La causa principal és la complicada topografia que presenta, el nucli principal de la nostra Ciutat. L'esmentada limitació impedeix el desenvolupament d'aquest mitjà de transport.

La topografia que presenta el barri de Campclar, com altres barris de la Ciutat és clarament favorable per a l'esmentat mitjà

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : PROPOSTA DE IMPLANTACIÓ CARRILS BICI

És als barris de la ciutat, on l'administració ha d'apostar decididament per un model de mobilitat sostenible. En aquest model, l'ús de la bicicleta com a mitjà de desplaçament ha d'exercir un paper decisiu en la planificació urbana.

Mitjançant aquesta proposta inclosa dins del Pla de mobilitat del barri de Campclar volem, no sols buscar que la bicicleta sigui únicament un vehicle d'ús lúdic o esportiu, sinó que pugui arribar a ser una opció real per als veïns del barri , puguin beneficiar-se d'una mobilitat mes guareix i neta i convertir-se en un model a seguir per la resta de barris de la nostra ciutat.

Situació actual



A part del carril bici existent al Port, concretament en el camí de l'Escullera que, donada la seva situació aïllada, té un clar perfil lúdic, la ciutat de Tarragona compta amb un traçat de carril bici d'una mica més de 3 Km de longitud i doble sentit de circulació que transcorre en paral·lel a la Carretera Nacional 340 aquest carril, de perfil interurbà, neix a les afores del nucli central de la Ciutat i uneix els barris de Ponent , concretament els d'Icomar, Torreforta, Campclar I Bonavista .

Aquest, ha de servir d'eix per a, en un futur proper desenvolupar el que serà la xarxa de carrils bici dels barris de Ponent.

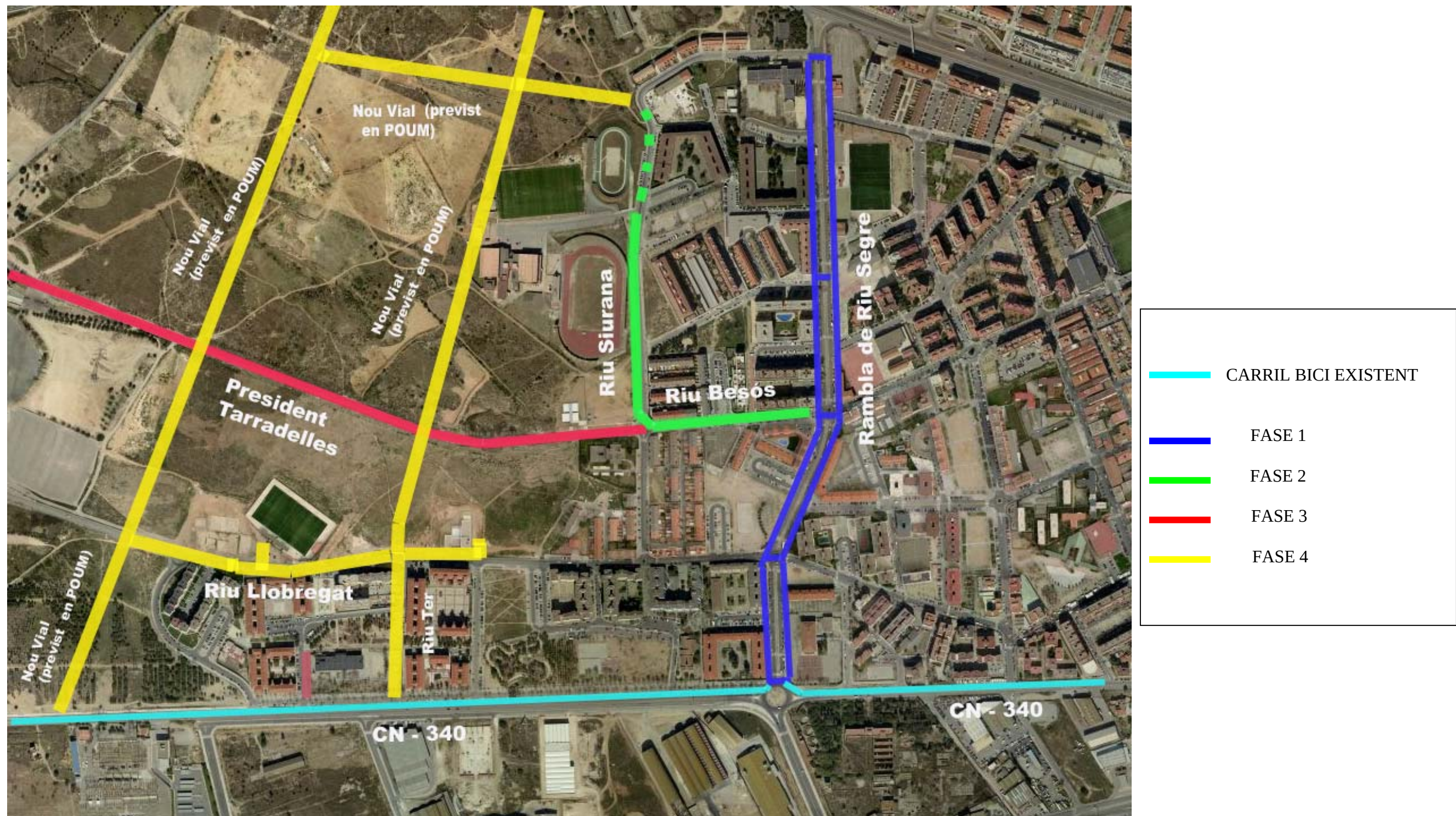
ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : PROPOSTA DE IMPLANTACIÓ CARRILS BICI

Un altre tema diferent és la situació de l'esmentat carril; aquest presenta un bon estat en general excepte el primer terç, concretament entre els barris d'Icomar i Torreforta, on s'han trobat diverses anomalies que el converteixen en insegur. En la imatges que s'adjunten es veuen dos exemples, escollits entre d'altres, de què un projecte tan esperat pels tarragonins pot quedar entelat per detalls que, si es tracten de manera singular poden no ser significatius però que, de manera global, fan poc atractiu per al ciutadà el seu ús no només com a suport per als seus desplaçaments quotidians sinó que fins i tot per al seu ús esportiu o festiu .



ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : PROPOSTA DE IMPLANTACIÓ CARRILS BICI

Proposta d'implantació d'una xarxa bàsica de carril bici en el barri de Campclar.



ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : PROPOSTA DE IMPLANTACIÓ CARRILS BICI

Fase11: Implantació de carril bici a la nova Rambla de Riu Segre:

Amb la construcció de la nova Rambla, s'ha previst la implantació de dos carrils bici amb un sol sentit de circulació cada un. Aquests carrils naixeran en la unió amb l'actual carril bici de la N340 per acabar a l'altura de l'encreuament amb Riu Siurana. El recorregut tindrà una longitud de, aproximadament 2 Km de longitud, la meitat per a cada sentit de circulació.

El circuit estarà situat a les voreres exteriors de la Rambla, per a d'aquesta manera, deixar en exclusivitat per al vianant el passeig central de la nova Rambla .

Els ciclistes podran canviar el sentit de la seva marxa en una sèrie de punts determinats, que coincidiran amb les rotondes de l'Avinguda i en els seus extrems per evitar la circulació en sentit invers al marcat pel carril.; aquests seran els punts més conflictius entre aquests dos tipus d'usuaris ja que per realitzar l'esmentat canvi, el ciclista "envairà" la Rambla, que s'ha de tractar com un espai totalment exclusiu del vianant.

Els passos habilitats per al canvi de sentit de circulació seran els següents:

- Rotonda de Cn-340 amb Riu Segre (al seu pas nord)
- Rotonda de Riu Llobregat
- Rotonda de Riu Besós
- Rotonda de Riu Anoia (Nova)
- Rotonda de Riu Siurana (al seu pas sud)

El fet del qual la construcció de la nova Rambla sigui alterna amb la dels carrils bici, ha de suposar una garantia per a una correcta ordenació on els diferents modes de desplaçaments puguin conviure sense conflicte i sempre donant prioritat a l'usuari més dèbil, el vianant . El concepte de mobilitat sostenible, que en molts casos s'utilitza com un terme ambigu, en aquest projecte ha de ser una realitat per als veïns de la zona.

Possiblement, en el cas de la Rambla el conflicte més previsible pugui ser el dels ciclista i el transport públic. Donada la situació dels futurs carrils tant els propis autobusos com els usuaris d'aquest mitjà tindran espais en comú amb els ciclistes. Una conscienciació de totes les parts implicades i una correcta senyalització han de ser pilars bàsic per a la convivència íntermodal .



La convivència entre els diferents usuaris no ha de suposar un conflicte. En aquest exemple la situació de la marquesina no afecta el carril bici



El conflicte entre modes de transport pot generar situacions com aquesta. En aquest exemple, la marquesina està situada, interrompent-lo, al mig del carril bici

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : PROPOSTA DE IMPLANTACIÓ CARRILS BICI

Fase 2: Connexió del carril bici de la Rambla de Riu Segre amb el Poliesportiu de Campclar.

Aquest nou tram dotés de carril bici al carrer Riu Besós i al tram del carrer Riu Siurana situat entre la rotonda i el poliesportiu. A diferència de Riu Segre, el carril passa a ser de doble sentit, i tindrà una longitud d'una mica més de 600 metres.

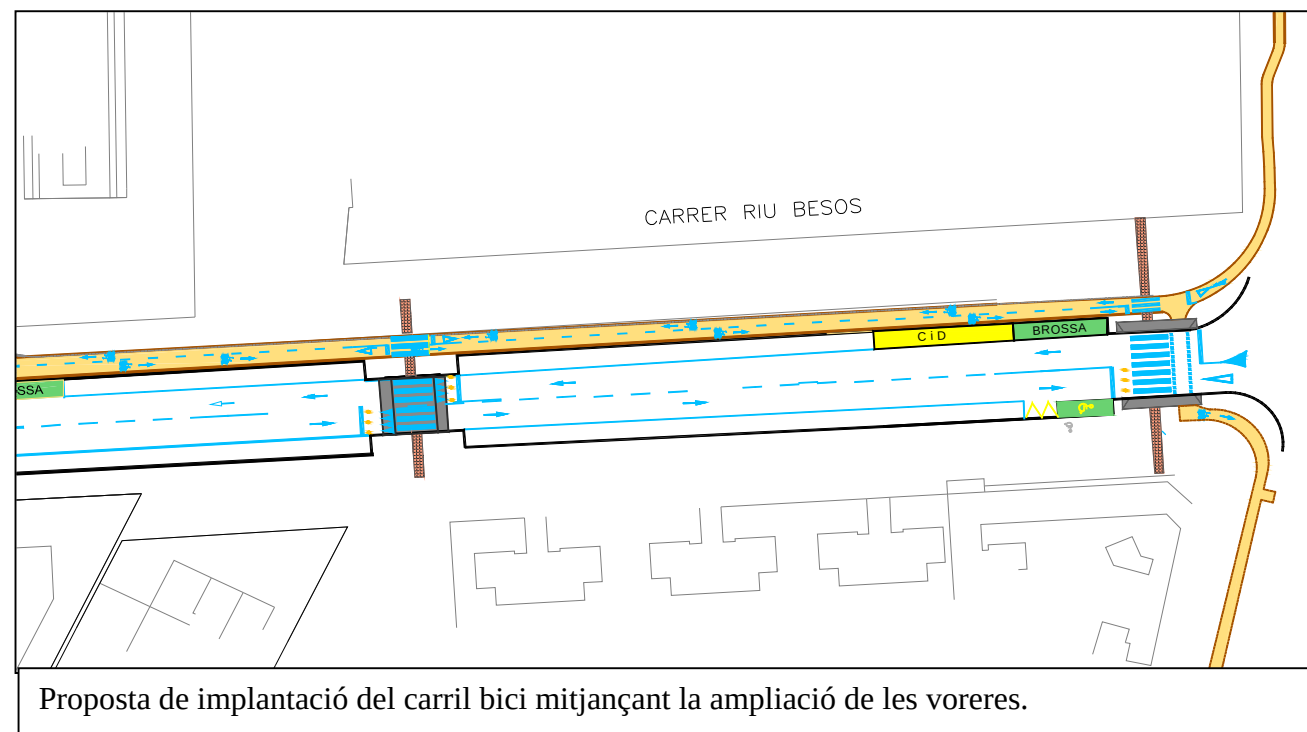
Òbviament, no sols permetrà als veïns desplaçar-se amb bicicleta fins al complex esportiu, sinó que els residents de Riu Besós i del tram afectat de Riu Siurana tindran la possibilitat d'anar des dels seus habitatges, o bé a la nova Rambla o com a camí escolar fins als diferents centres situats a Riu Segre.

El tipus de carril bici més segur per els ciclistes és el que comparteix vorera amb els vianants. En aquest cas, la separació entre els diferents usuaris no és un element imprescindible però si recomanable, un ús bastant comú i amb uns resultats correctes pot ser situar la línia de mobiliari urbà (enllumenat, arbres, papereres, etc.) com a element diferenciador.

Una altra opció, amb l'atractiu de presentar un menor cost d'implantació és aquella en la qual els ciclistes comparteixen la via amb la resta de vehicles; és en aquests casos quan, de manera obligada s'ha de separar amb elements específics, s'ha d'evitar que l'espai destinat per a la circulació de les bicicletes sigui envaït pels cotxes.

Un altre factor a tenir en compte en la implantació de carrils en vies ja urbanitzades és en cas de disposar d'un espai de seguretat entre aquests i la línia d'aparcament. El ciclista ha de poder gaudir del seu recorregut sense que pugui topiar, per exemple amb la porta oberta d'un vehicle estacionat.

En el cas de la proposta de carril bici als carrers de Riu Besós i de Riu Siurana, les dues opcions són possibles encara que des d'aquest estudi es recomana descartar, sempre que sigui possible, el segon tipus, és a dir, aquell en el qual comparteix espai amb els vehicles motoritzats.

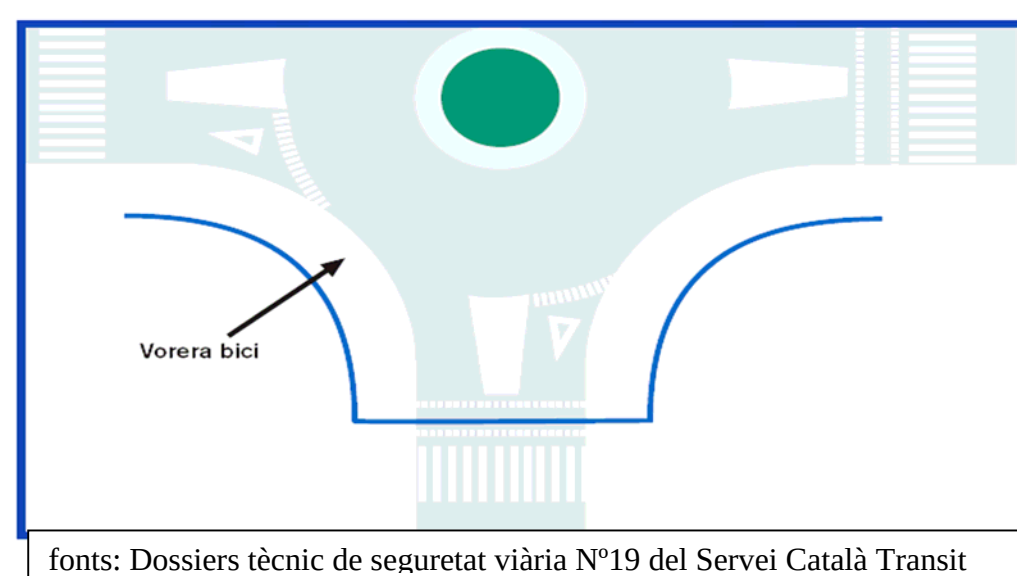


ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : PROPOSTA DE IMPLANTACIÓ CARRILS BICI

El traçat del carril no presenta punts de conflicte greus.

Un punt a comentar, es el gir cap a Riu Siurana, la rotonda situada en l'encreuament dels dos carrers. Segons les recomanacions publicades pel Servei Català de transit, cal disposar d'una anella de 2,5 metres al voltant de la rotonda, amb doble sentit de circulació per als ciclistes, per assegurar la possibilitat de realitzar tots els moviments de forma segregada.

S'han d'habilitar també passos per a les bicicletes de 2 metres d'amplada contigus als passos de vianants. Tal com es mostra en la figura següent, aquests passos han de tenir una lleugera inclinació per millorar la visibilitat tant dels ciclistes com dels conductors d'automòbils.



Fase 3: Prolongació del carril bici de Riu Besós en el carrer President Tarradelles.

L'esperada remodelació de l'actual vial de President Tarradelles a de ser el punt de partida per a la futura urbanització (prevista en l'última revisió del POUM) de la zona compresa entre aquest vial i la T-11; l'esmentada remodelació a d'anar associada a la implantació d'un nou carril bici que uneixi, a més de l'actual carril bici de la CN-340, els barris de Campclar i Bonavista.

Aquest tram proposat tindrà aproximadament 1 Km de longitud .

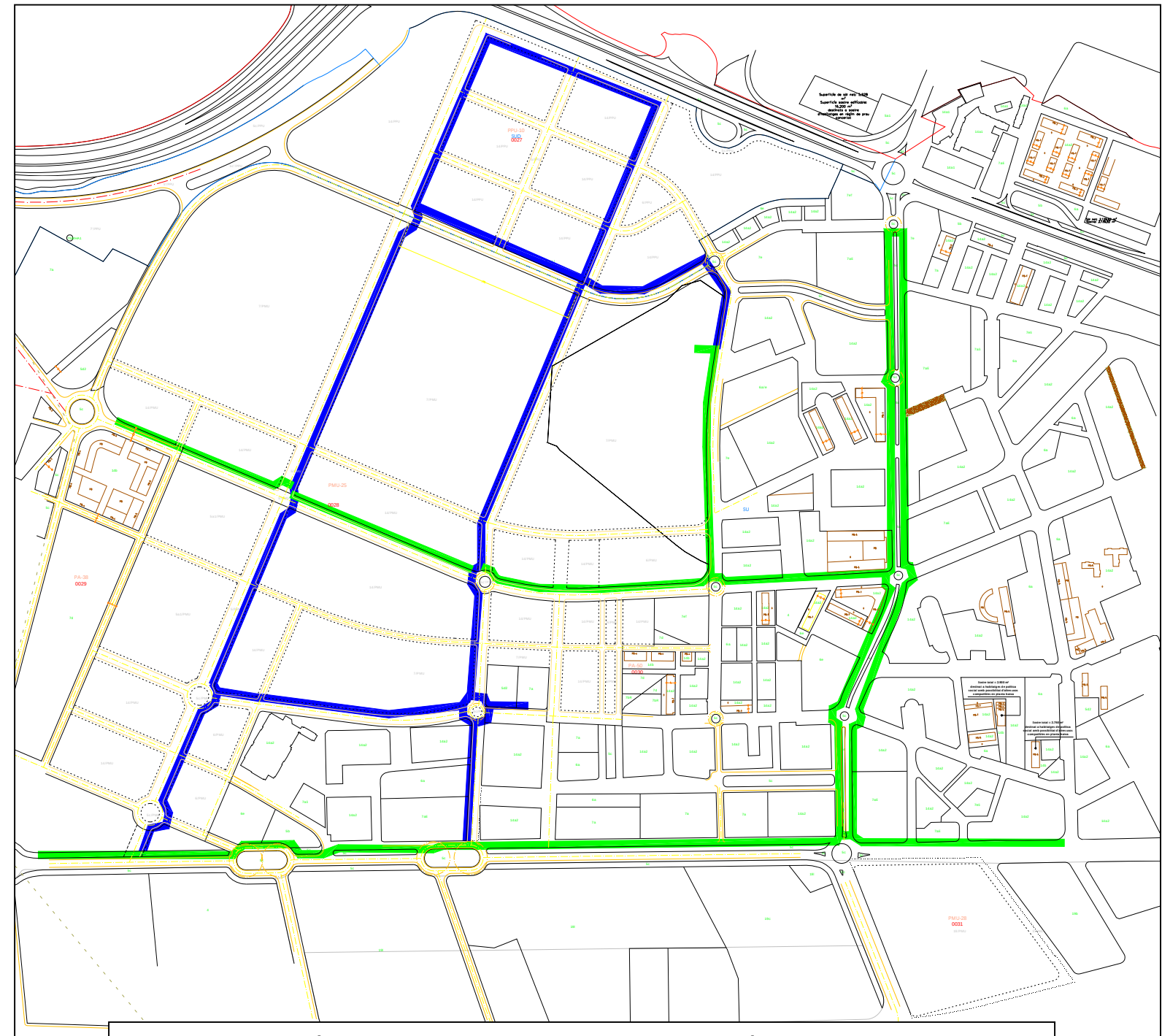


ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : PROPOSTA DE IMPLANTACIÓ CARRILS BICI

Fase 4 : Implantació de carrils bici en el futur nou traçat de Riu Ter, Tram central del carrer Riu Llobregat i connexió amb els futurs vials de la zona

Mitjançant aquesta proposta i basant-se en la informació aportada amb l'última revisió del POUM de la Ciutat, es proposa, aprofitant la transformació prevista del carrer Riu Ter, ja que les característiques de la via actualment no ho permetrien, unir mitjançant una nova connexió el carril bici que, actualment, ja discorre paral·lel a la CN-340 amb el carrer Riu Llobregat i a partir d'aquesta connexió, comunicar amb la xarxa de carrils bici de la zona de Ponent tant el Centre Cívic del barri com el proper camp de futbol i a través de la prolongació de l'esmentat carril, enllaçar amb els nous vials que es construïran amb la nova reordenació de la zona.

-  Xarxa proposta, prevista per abans de la reordenació
-  Xarxa proposta amb la reordenació PMU-25 (POUM)



Proposta d'ampliació de la xarxa de carrils bici segons reordenació PMU-25

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : PROPOSTA DE IMPLANTACIÓ CARRILS BICI

Anàlisis per a la correcta implantació dels aparcaments per a bicicleta al barri de Campclar:

La implantació de l'ús quotidià de la bicicleta com mitjà de transport no sols depèn de disposar d'una xarxa àmplia i segura de carrils bici,depèn d'altres factors, entre aquests destaca el referent als aparcabicis .

El disposar d'un aparcament per a la nostra bicicleta còmode i segur en l'origen i en el destí dels desplaçaments és una condició imprescindible per a una encertada estratègia de promoció de la bicicleta. . L'aparcament forma part del desplaçament, si aquest no es pot realitzar en condicions adequades, pot afectar a la realització dels aquests arribant fins i tot a inhibir-los: si no es disposa d'aparcament en origen o en destinació|destí, no es realitza el desplaçament. Quan no s'usa la bicicleta, aquesta s'ha de mantenir en les millors condicions possibles, fora de perill de les condicions climàtiques, el vandalisme o el robatori.

El robatori és un dels factors de dissuasió més grans, que porten a deixar d'utilitzar la bicicleta una vegada aconseguit el més difícil: agafar-la per primera vegada. El risc de robatori de les bicicletes, a més de desmotivar els usuaris de la bicicleta com a mitjà de transport en l'entorn urbà, també condueix a utilitzar bicicletes de pitjor qualitat, més mal mantingudes i que requereixen major esforç en el pedaleig, la qual cosa reforça la dissuasió a l'ús de la bicicleta. La bicicleta és més vulnerable al robatori que altres maneres de transport, com el cotxe o la moto. La següent taula post mostra els resultats d'entrevistes realitzades a 17 països en el que apareix el risc de robatori com la freqüència d'un determinat tipus de robatori en una llista dels més comuns.

Risc de robatori	Freqüència
Bicicleta	4,9%
Moto	1,9%
Cotxes	1,2%



Una bona planificació d'aparcaments de bicicletes, integrada a una política global de promoció de la bicicleta com a mitjà de transport han de portar a una reducció en el risc de robatori de la bicicleta i a un increment de la confiança dels ciclistes.

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : PROPOSTA DE IMPLANTACIÓ CARRILS BICI

En resum, podem llistar una sèrie de condicions que hauran de complir els aparcaments de bicicletes per no donar lloc al desús de l'aparcament i la mala imatge que produeix un aparcament buit.

Seguretat	La elecció del material, disseny, ancoratge i ubicació són adequats per prevenir robatoris o actes de vandalisme.
Polivalència	Es capaç d'allotjar qualsevol tipus i dimensió de bicicleta i permet que siguin candades amb els antirobatoris més comuns.
Accessibilitat	Es troba a prop de la porta de destinació, a menys de 75 m per als de llarga durada i a menys de 30 m per als de curta durada.
Ubicació	Es troba en un lloc en vista dels transeünts.
Estabilitat.	Permet que la bicicleta es mantingui recolzada, fins i tot carregada, sense la necessitat d'un suport propi i no té elements que la puguin espatllar.
Comoditat del ciclista	Ofereix un entorn còmode per als ciclistes, amb espai suficient per fer maniobres amb la bicicleta, sense risc d'espatllar altres bicicletes i sense la necessitat de fer grans esforços.
Comoditat amb altres modes de transport	La instal·lació compleix amb les normatives d'accessibilitat de vianants i persones amb mobilitat reduïda, sense entorpir ni posar en risc la seva mobilitat. Les maniobres d'accés a l'aparcabicis no creen situacions de risc amb la circulació de vehicles motoritzats i de ciclistes.
Estètica	Ofereix un disseny integrat a l'entorn urbà i arquitectònic, que dóna confiança i que fa atractiu l'aparcar.
Protecció climàtica	S'ha considerat la possibilitat d'instal·lar un sistema de protecció respecte al sol i la pluja.
Cost i manteniment	S'ha previst un cost suficient d'inversió perquè l'aparcabicis compleixi amb els requisits anteriors i un pressupost per al seu correcte manteniment periòdic.

Fonts .IDAE

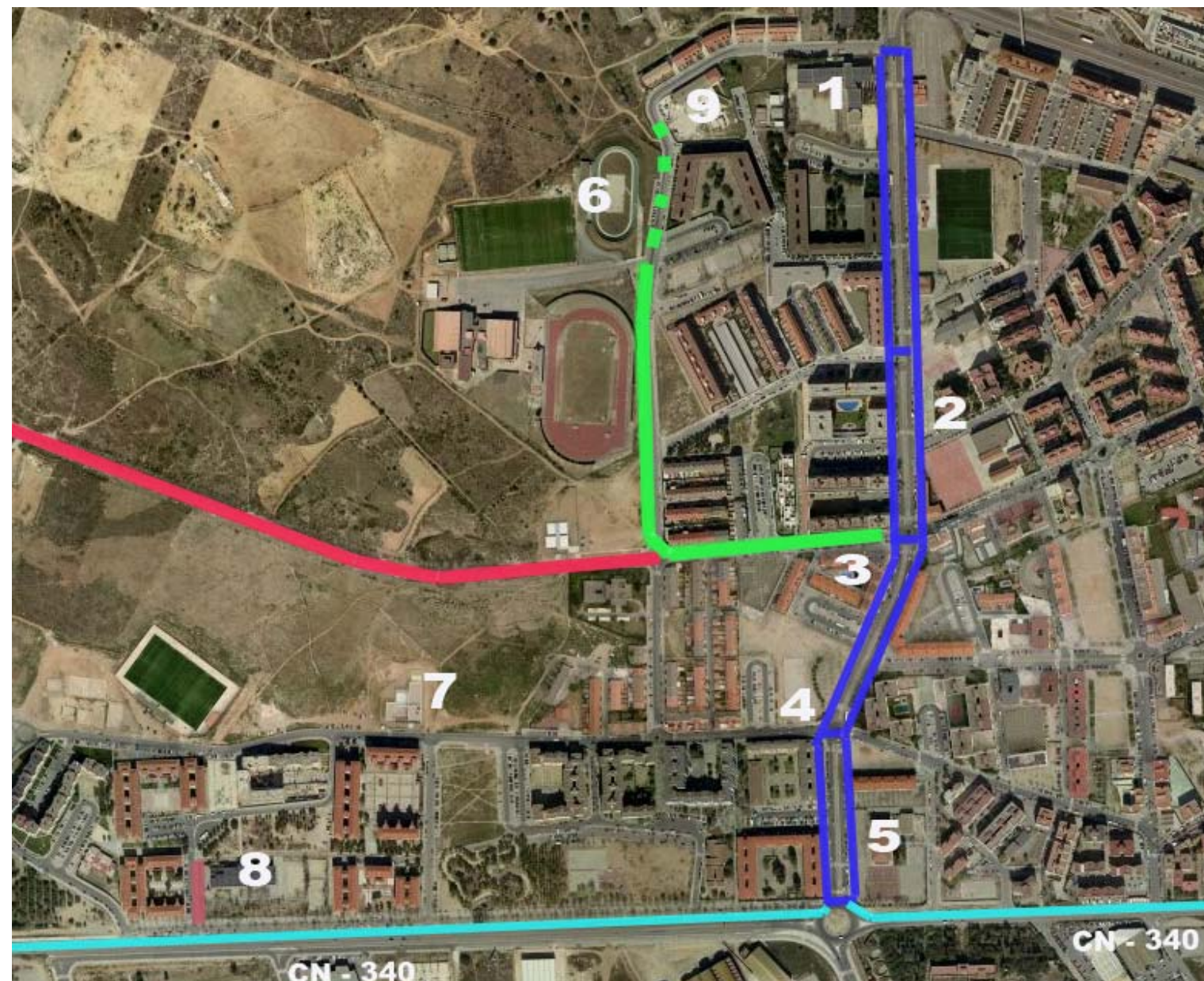
ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : PROPOSTA DE IMPLANTACIÓ CARRILS BICI

Senyalització dels aparcament para bicicletes:

La senyalització ha de ser inequívoca i efectiva. El senyal reglamentari és la S-17 del Reglament General de Circulació, que indica el següent: "Estacionament. Indica un emplaçament on està autoritzat l'estacionament de vehicles. Una inscripció o un símbol, que representa certes classes de vehicles, indica que l'estacionament és reservat a aquestes classes".

Pot indicar-se per tant mitjançant una inscripció o un símbol que l'estacionament és reservat a la bicicleta.

És molt convenient senyalitzar els aparcaments en una primera fase d'implantació, ja que la poca cultura de la bicicleta existent actualment fa necessària donar a conèixer aquesta nova infraestructura.



Diferents tipus de senyals d'aparcament de bicicletes (font: BACC)

Propostes de possibles localitzacions per als aparcaments de bicicletes en Campclar:

1. Riu Segre: Centre Escolar I.E.S. Camp Clar
2. Riu Segre: Col·legi La Salle
3. Riu Segre: Rotonda Riu Besós amb Riu Segre (àrea de comerços)
4. Riu Segre: Rotonda riu Segre amb Riu Llobregat
 - Àrea verd
 - Possible enllaç intermodal amb el transport públic
5. Riu Segre: Col·legi Campclar
6. Riu Siurana: Polisportiu Campclar
7. Riu Llobregat: Casal Cívic.
8. Riu Ter: parada bus (enllaç intermodal)

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : AFECTACIÓ DEL NOU POUM

Pròleg:

Dins dels objectius definits en el punt 10 del text de la memòria descriptiva i justificativa, acordat per El Consell Plenari en data 21 de novembre de 2008, el Pla d'ordenació urbanístics tenen com un dels seus principals objectius el plantejament de millora en el concepte de la mobilitat sostenible de la ciutat , La conexio dels nuclis disgregats que caracteritzen a la ciutat de Tarragona és un element vital de l'esmentat pla.

El barri de Cam clar és un d'aquests nuclis que, amb la linia de treball abans esmentada, es vora, en terminis per determina, afectat per aquesta reordenació.

Des d'aquest estudi es pretén , analitzar i, sempre tenint en compte que futures revisions i altres factors poden modificar l'actual pla d'ordenacion urbana de la nostra ciutat, els elements que poden variar l'actual mapa del barri de Campclar i òbviamment la mobilitat dels seus veïns.

Els esmentats elements són els següents:

Pla de millora urbana, PMU-25

La memòria descriptiva descriu l'esmentat pla de millora urbana:

“A la zona que es troba entre Bonavista i Campclar que permeti l’obtenció d’una gran zona equipamental, principalment esportiva, alhora que permeti relligar amb edificacions els nuclis esmentats i eliminar el buit urbà avui existent (actualment en aquest sector, s’està estudiant la possibilitat de la creació de la ciutat esportiva i implantar allí les noves instal·lacions del club Gimnàstic de Tarragona).”

Pla parcial urbanístic PA 10

Que defineix els següent objectius:

“Amb el desenvolupament d’aquest sector es pretén dignificar tant l’accés, com l’ordenació que dona front a la carretera de Reus, amb un caràcter més urbà, així com crear un eixample residencial.

També es pretén omplir els espais buits no edificats que es troben entre les carreteres de Reus i de València amb la finalitat de relligar i cohesionar els nuclis residencials avui dispersos de ponent. Es a dir, relligar la trama urbana entre els nuclis de Campclar i Bonavista.

- Per tal de convertir en eixos urbans les antigues carreteres de Reus i de València, s’ha previst que l’espai situat entre ambdues tingui un ús predominantment residencial amb usos compatibles terciaris.

En conseqüència, aquest sector que el Pla general anterior el preveia d’ús industrial es canvia a l’ús predominant de residencial.”

Polígon d’actuació, PA- 50

Que en la seva pròpia descripció es defineix de la següent manera:

“L’àmbit del polígon es situa al sud - est del PMU 25 de Campclar, entre aquest i la part posterior de l’església i dels habitatges amb façana al carrer Riu Corb i l’equipament.

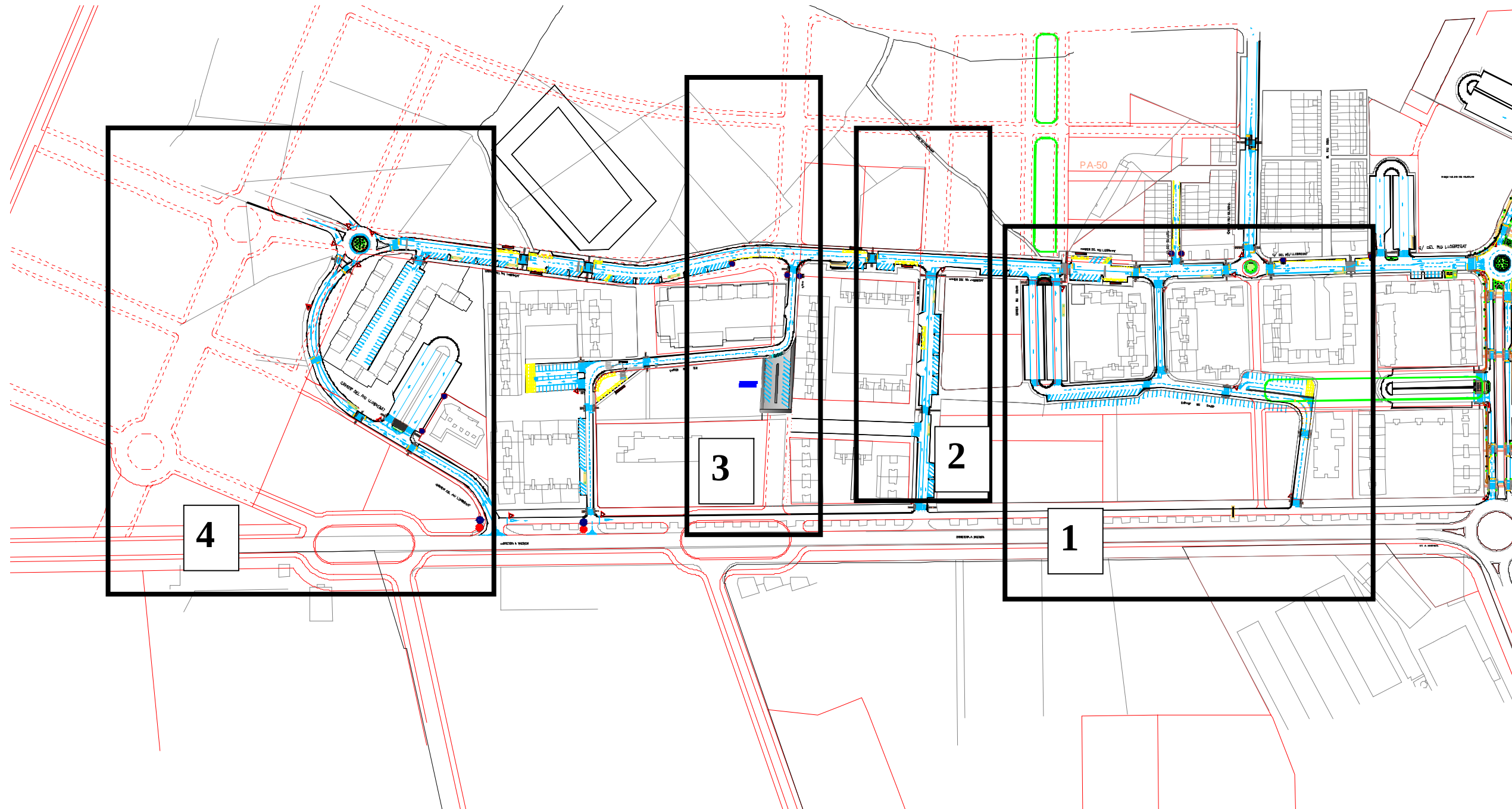
- Es tracta d’uns terrenys que tenen un cert grau de consolidació de l’edificació, però que no compten amb una estructura urbanística clara.

Independentment que altres component del POUM pogués afectar a algun punt determinat del barri, això són els que podria afectar l'actual mobilitat dels veïns del barri de Campclar:

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : AFECTACIÓ DEL NOU POUM

Per desenvolupar aquest annex al Pla de mobilitat es realitza una anàlisi desglossant-lo en els següents trams:

Tram entre Riu Llobregat i CN-340:



ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : AFECTACIÓ DEL NOU POUM

1.-Modificació del traçat del carrer Riu Onyar:

- Es preveu prolongar el carrer Riu Siurana en el seu encreuament amb Riu Llobregat, obrint al trànsit, el carrer per als vianants existent per a després continuar fins a la carretera cn-340 i substituir, d'aquesta manera, el traçat actual del tram més proper del carrer Riu Onyar

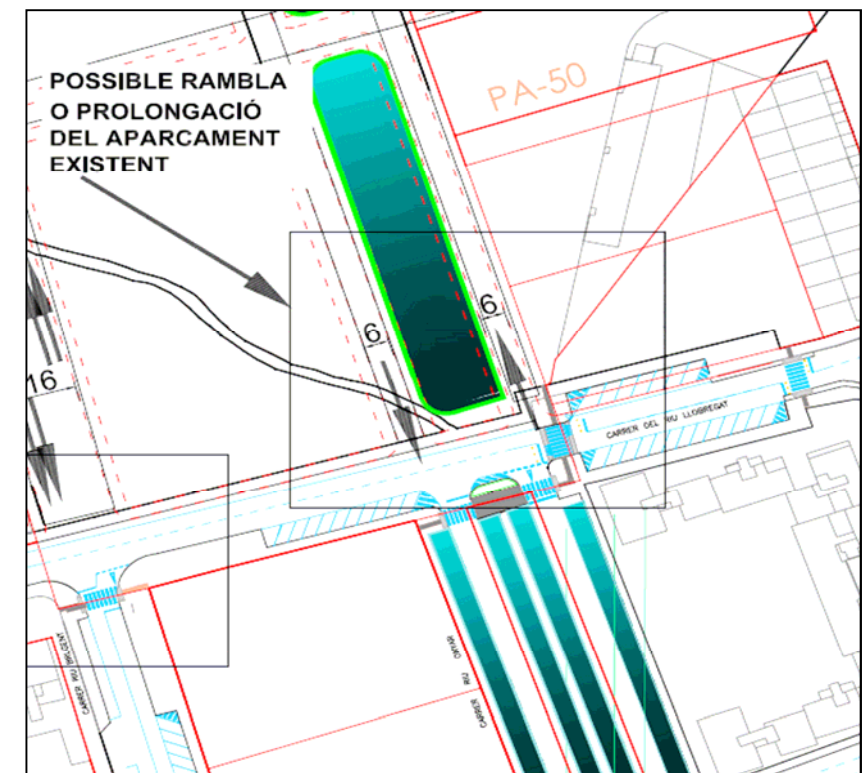


- NOU TRAÇAT DEL CARRER RIU ONYAR
- TRAÇAT ACTUAL RIU ONYAR



El nou carrer substitueix actual passeig per als vianants

- Dins de les modificacions previstes en el Pla, també es prolonga el tram oposat de Riu Onyar; l'actual aparcament, que en la seva doble funció, dona accés als veïns que entren des de Riu Llobregat es veurà prolongat en sentit nord.



ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : AFECTACIÓ DEL NOU POUM

2) Prolongació del carrer Riu Brugent

Mitjançant un nou vial de 16 metres d'amplada el carrer Riu Brugent es veurà prolongat fins a la T_11 sense arribar a enllaçar amb aquesta directament.

Per una part, el previsible augment d'intensitat de vehicles a la zona que generaran les noves àrees habitades, i per una altra, la creació de la nova comissaria, a Riu Ter, faran, previsiblement necessària, tant la construcció d'una rotonda que reguli de manera correcta el transit en aquest nou encreuament, com d'una connexió directa d'aquest nou vial amb l'actual T-11



El traçat del nou vial passarà pel costat de l'actual Centre Cívic.

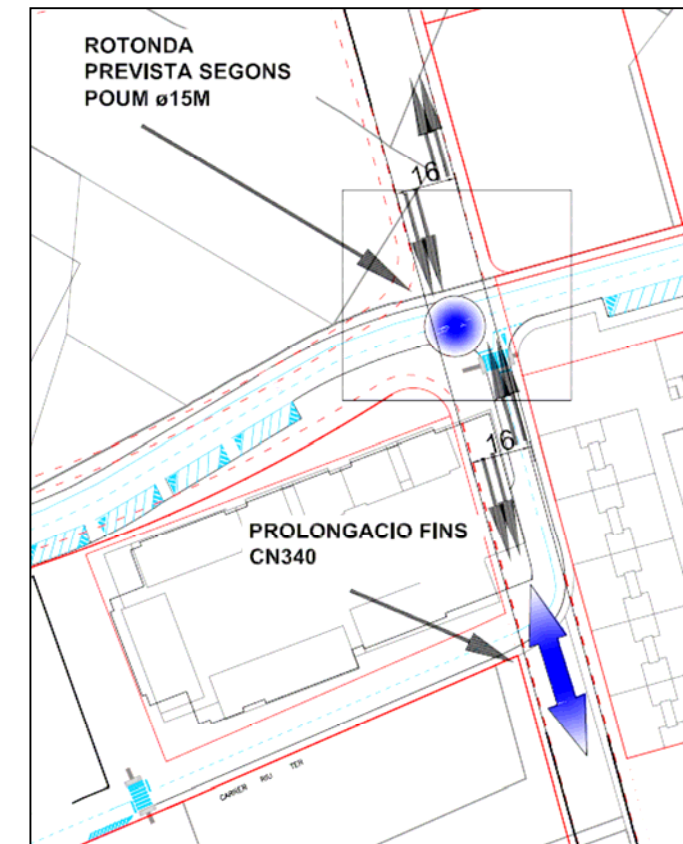
3) Modificació i prolongació del traçat de Riu Ter.

Riu Ter, en el seu tram mes proper a Riu Llobregat serà una altra de les vies que esta previst prolongar; l'augment de la seva amplada fins a 16metres generarà un major nombre de places d'aparcament mantenint el doble sentit de circulació

En aquest cas el POUM si preveu la construcció d'una rotonda d'aproximada ment 15 m de diàmetre, que distribuirà el trànsit en l'encreuament amb Riu Llobregat..

La intersecció d'aquesta nova via amb la CN-340 està prevista regular-la mitjançant una rotonda de tipus el·líptica .

La idoneïtat d'aquesta en una zona íntermodal (Vehicles privats, transport públic i ciclistes) i amb intensitat alta de trànsit serà una qüestió a analitzar arribat el moment de seu replantejo.



La amplada del carrer augmentarà, aproximadament, en 9 metres mes que l'actual traçat.

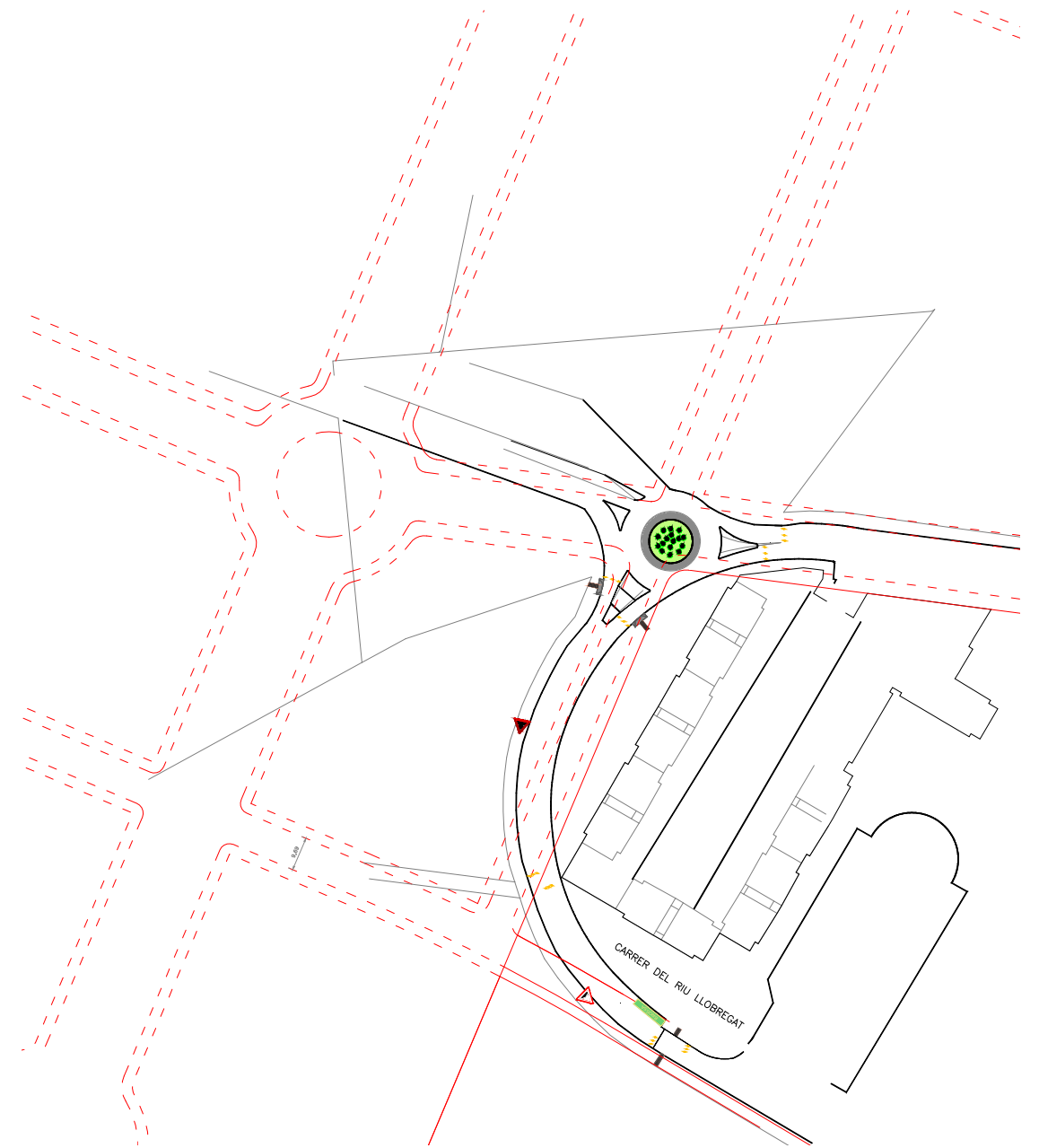
ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : AFECTACIÓ DEL NOU POUM

4) Modificació del traçat del tram final del carrer de Riu Llobregat:

- La reordenació urbanística prevista per l'última revisió del POUM en el tram final de Riu Llobregat modificarà de manera substancial l'actual traçat. La proximitat del que, arribat el moment, serà una de les principals vies de la zona amb un ample previst de 24 metres. ha d'evitar que el previsible augment de vehicles a la zona afecti al tram final del carrer Llobregat (entre la rotonda actualment existent i la intersecció amb la Carretera Nacional.)
- Una rectificació del traçat del carrer eliminarà el tram corb i enllaçarà en "T" amb un nou carrer d'aproximadament 9 metres de calçada que substituirà a l'actual camí per als vianants que uneix aquest punt amb la zona del mercat de Bonavista. Aquest nou carrer enllaçarà amb l'avinguda abans descrita.

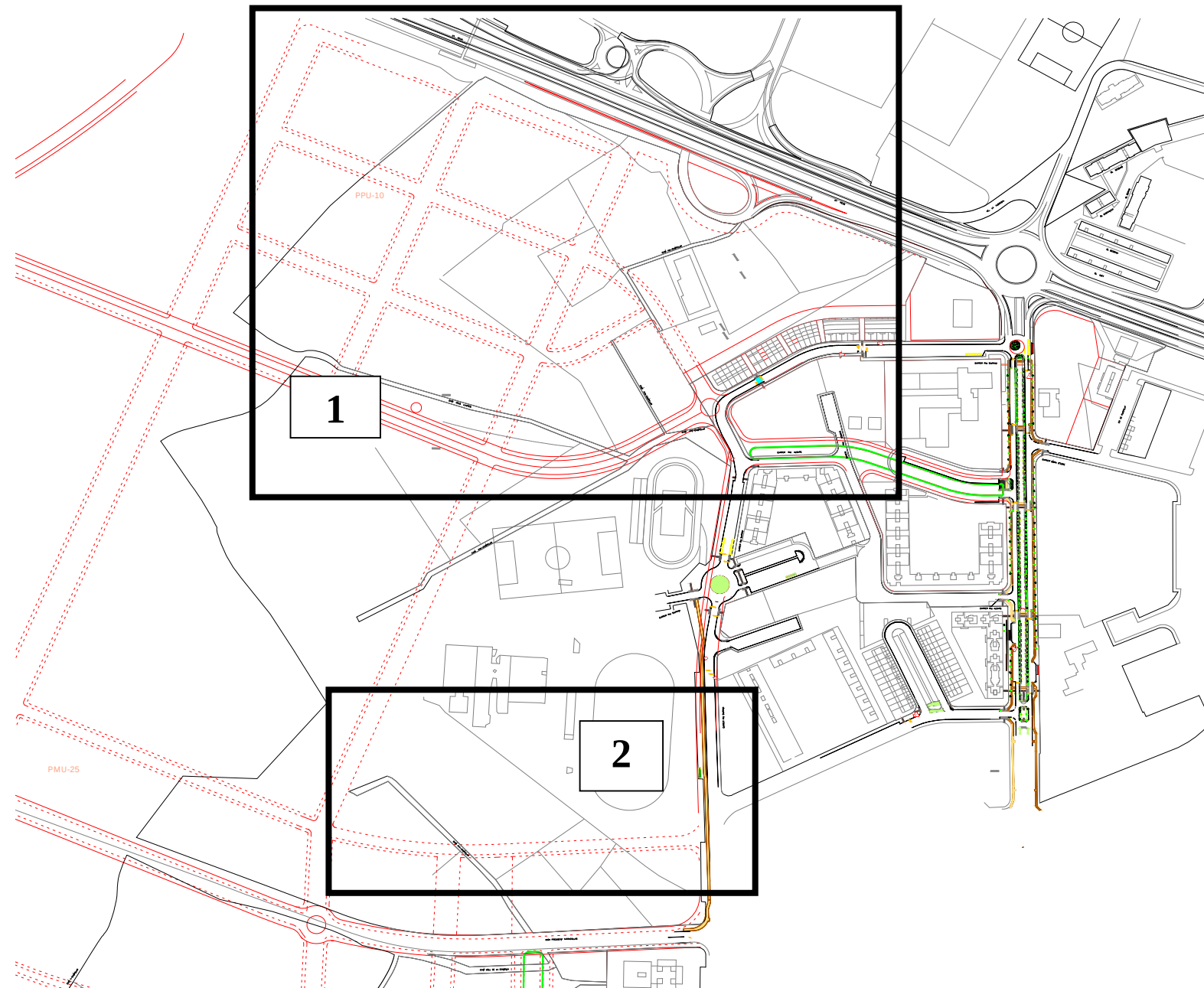


La reordenació de la zona existent entre el barri de Bonavista i el de Campclar és dins dels objectius marcats en l'última revisió del POUM



ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : AFECTACIÓ DEL NOU POUM

Tram entre Riu Siurana i President Tarradellas



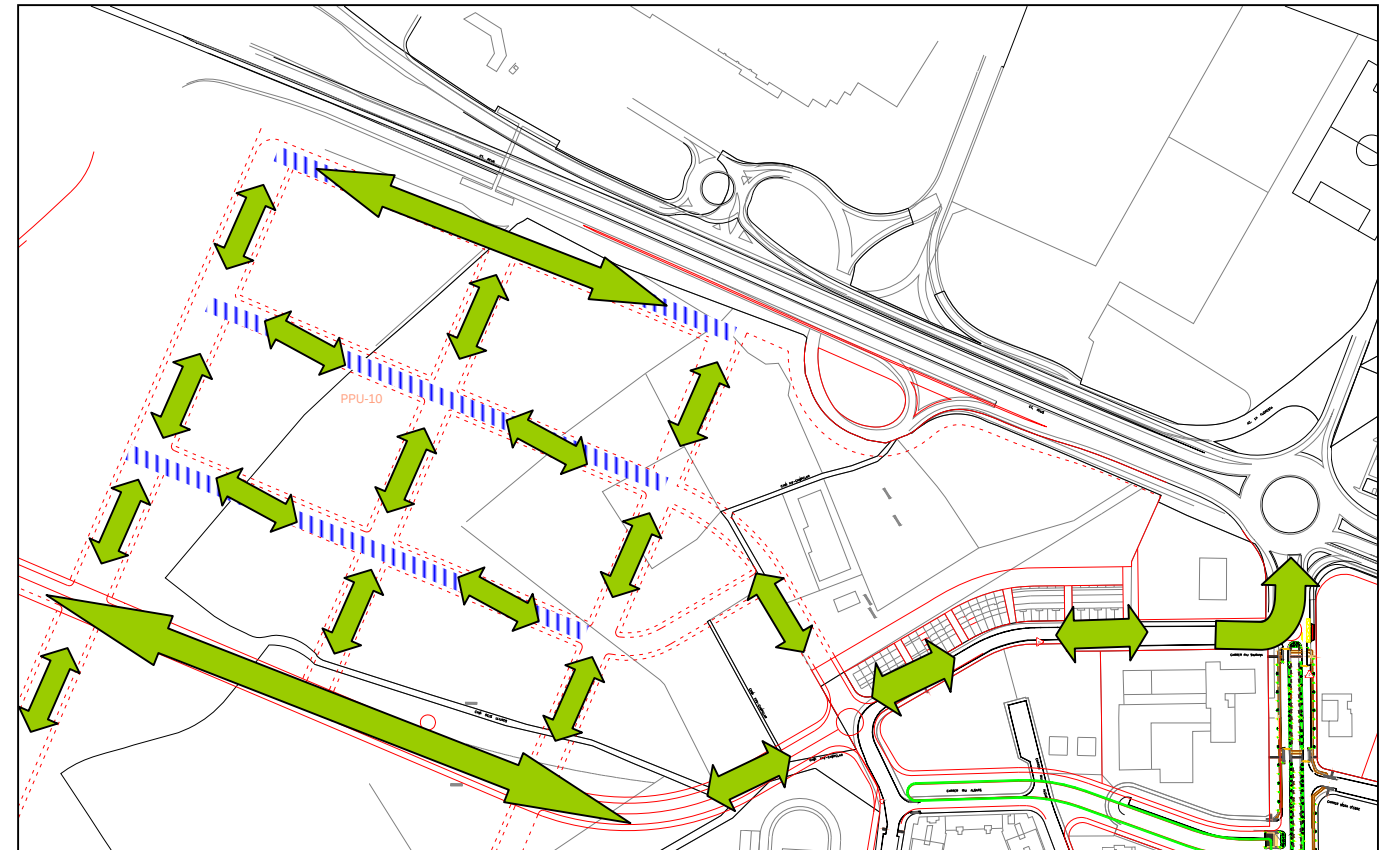
ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : AFECTACIÓ DEL NOU POUM

1) Tram entre el carrer de Riu Siurana y la carretera T-11.

La unió del tram més proper a Riu Segre del carrer Riu Siurana està previst realitzar-lo mitjançant una rotonda que unirà la zona de nova urbanització amb el barri actual de Campclar.

Segons els plànols sobre els quals s'han treballat en aquest estudi tots els nous vials que s'obriran en la part sud de la T-11 sol accediran a la esmentada carretera mitjançant la rotonda de Campclar. La mobilitat de la esmentada urbanització quedaria compromesa si aquest fet es fa realitat ja que obligaria els nous residents a accedir a la T-11 a través de Riu Siurana, un carrer que manca de la capacitat suficient per assumir aquest, previsible augment de trànsit.

Pel qual la creació de nous enllaços que evitin aquesta situació, abans que es produeixi ha de ser un objectiu a assumir, ja que no solsament limitaria el futur desenvolupament de la zona, sinó que produiria un gran perjudici als veïns que resideixen actualment.



2) Polígon d'actuació, PA- 50

Aquesta actuació, prevista en el Pla, presenta mitjançant l'obertura d'un nou carrer unir el carrer Riu Siurana amb el carrer Riu Corb urbanitzant aquesta zona. Aquest nou carrer de 10 metres tindrà el seu traçat paral·lel al carrer Riu Llobregat per enllaçar, en un futur amb els nous vials que es creessin entre Riu Llobregat i President Tarradellas.

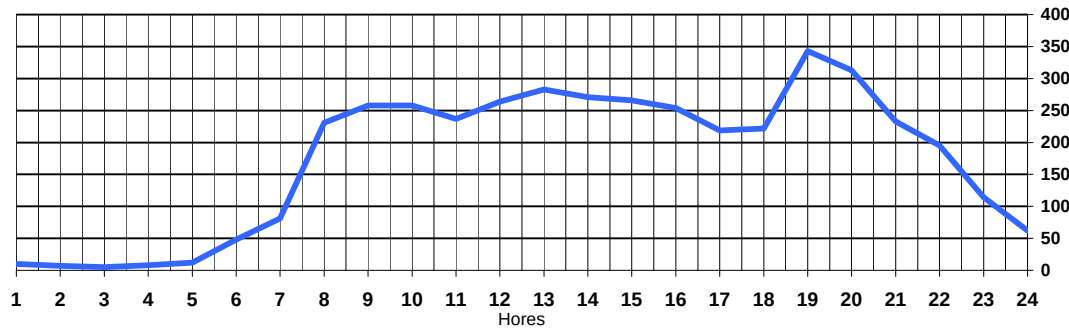
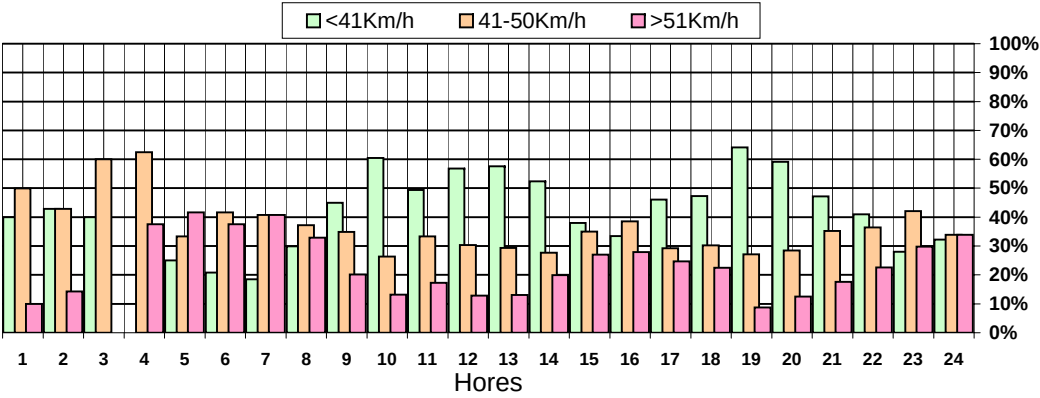
No es preveu cap variació respecte al trànsit actual, ja que el tram donarà servei, pràcticament, tant sols als veïns del carrer Riu Corb i als dels nous habitatges que es construeixin a partir d'aquesta actuació



DADES D'AFORAMENTS I VELOCITAT

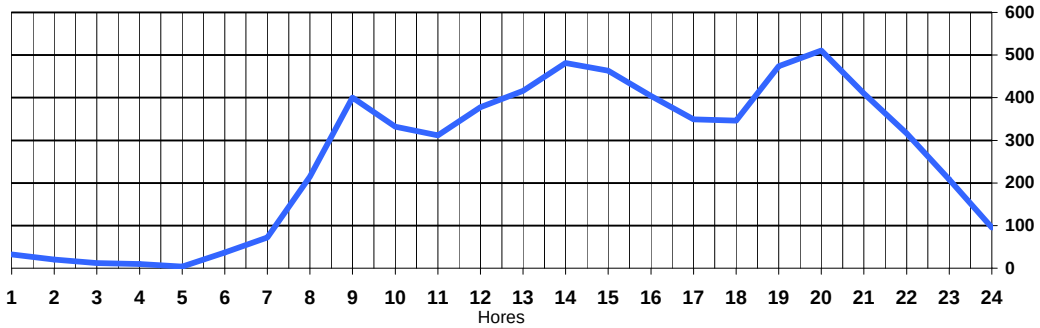
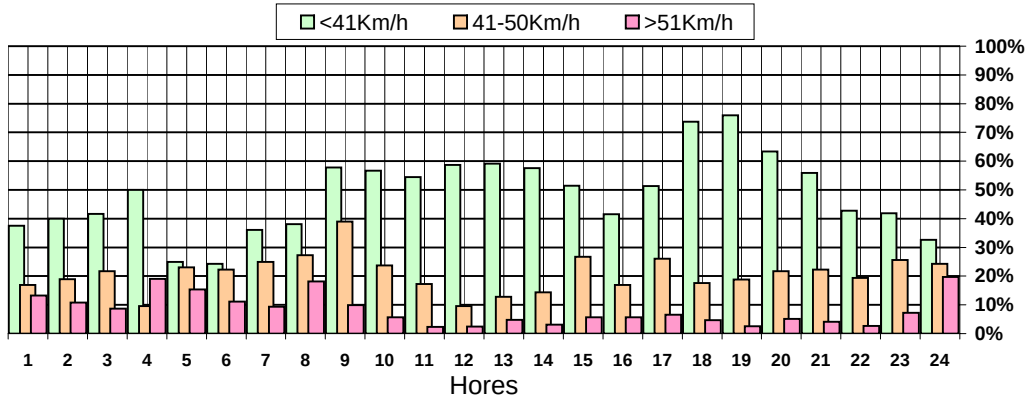
SENTIT A T - 11

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	4	40,0%	5	50,0%	1	10,0%	10
2:00	3	42,9%	3	42,9%	1	14,3%	7
3:00	2	40,0%	3	60,0%	0	0,0%	5
4:00	0	0,0%	5	62,5%	3	37,5%	8
5:00	3	25,0%	4	33,3%	5	41,7%	12
6:00	10	20,8%	20	41,7%	18	37,5%	48
7:00	15	18,5%	33	40,7%	33	40,7%	81
8:00	69	29,9%	86	37,2%	76	32,9%	231
9:00	116	45,0%	90	34,9%	52	20,2%	258
10:00	156	60,5%	68	26,4%	34	13,2%	258
11:00	117	49,4%	79	33,3%	41	17,3%	237
12:00	150	56,8%	80	30,3%	34	12,9%	264
13:00	163	57,6%	83	29,3%	37	13,1%	283
14:00	142	52,4%	75	27,7%	54	19,9%	271
15:00	101	38,0%	93	35,0%	72	27,1%	266
16:00	85	33,5%	98	38,6%	71	28,0%	254
17:00	101	46,1%	64	29,2%	54	24,7%	219
18:00	105	47,3%	67	30,2%	50	22,5%	222
19:00	220	64,1%	93	27,1%	30	8,7%	343
20:00	185	59,1%	89	28,4%	39	12,5%	313
21:00	110	47,2%	82	35,2%	41	17,6%	233
22:00	80	41,0%	71	36,4%	44	22,6%	195
23:00	32	28,1%	48	42,1%	34	29,8%	114
0:00	20	32,3%	21	33,9%	21	33,9%	62
TOTAL	1.989	40,6%	1.360	36,9%	845	22,4%	4.194



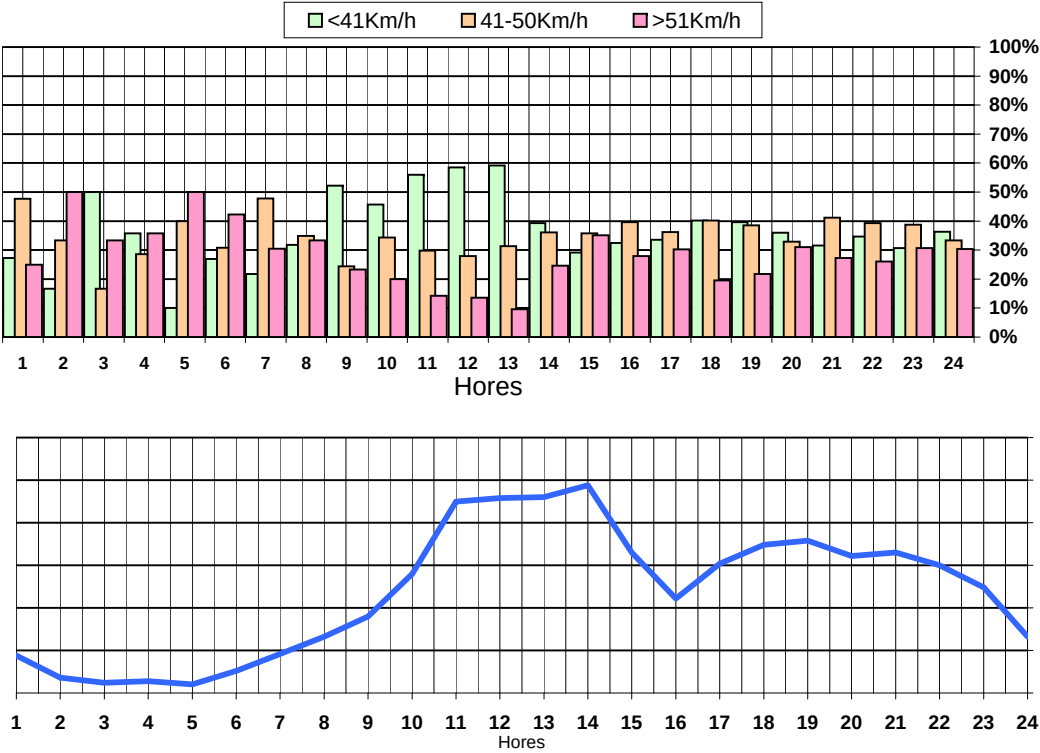
SENTIT A N - 340

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	12	37,5%	14	43,8%	6	18,8%	32
2:00	8	40,0%	9	45,0%	3	15,0%	20
3:00	5	41,7%	5	41,7%	2	16,7%	12
4:00	5	50,0%	4	40,0%	1	10,0%	10
5:00	1	25,0%	2	50,0%	1	25,0%	4
6:00	9	24,3%	13	35,1%	15	40,5%	37
7:00	26	36,1%	24	33,3%	22	30,6%	72
8:00	82	38,1%	74	34,4%	59	27,4%	215
9:00	231	57,8%	120	30,0%	49	12,3%	400
10:00	188	56,6%	111	33,4%	33	9,9%	332
11:00	170	54,5%	105	33,7%	37	11,9%	312
12:00	222	58,7%	123	32,5%	33	8,7%	378
13:00	246	59,1%	144	34,6%	26	6,3%	416
14:00	277	57,6%	150	31,2%	54	11,2%	481
15:00	238	51,4%	181	39,1%	44	9,5%	463
16:00	168	41,6%	159	39,4%	77	19,1%	404
17:00	179	51,3%	124	35,5%	46	13,2%	349
18:00	255	73,7%	74	21,4%	17	4,9%	346
19:00	360	75,9%	88	18,6%	26	5,5%	474
20:00	324	63,4%	162	31,7%	25	4,9%	511
21:00	229	55,9%	145	35,4%	36	8,8%	410
22:00	135	42,7%	125	39,6%	56	17,7%	316
23:00	87	41,8%	82	39,4%	39	18,8%	208
0:00	31	32,6%	35	36,8%	29	30,5%	95
TOTAL	3.488	48,6%	2.073	35,6%	736	15,7%	6.297



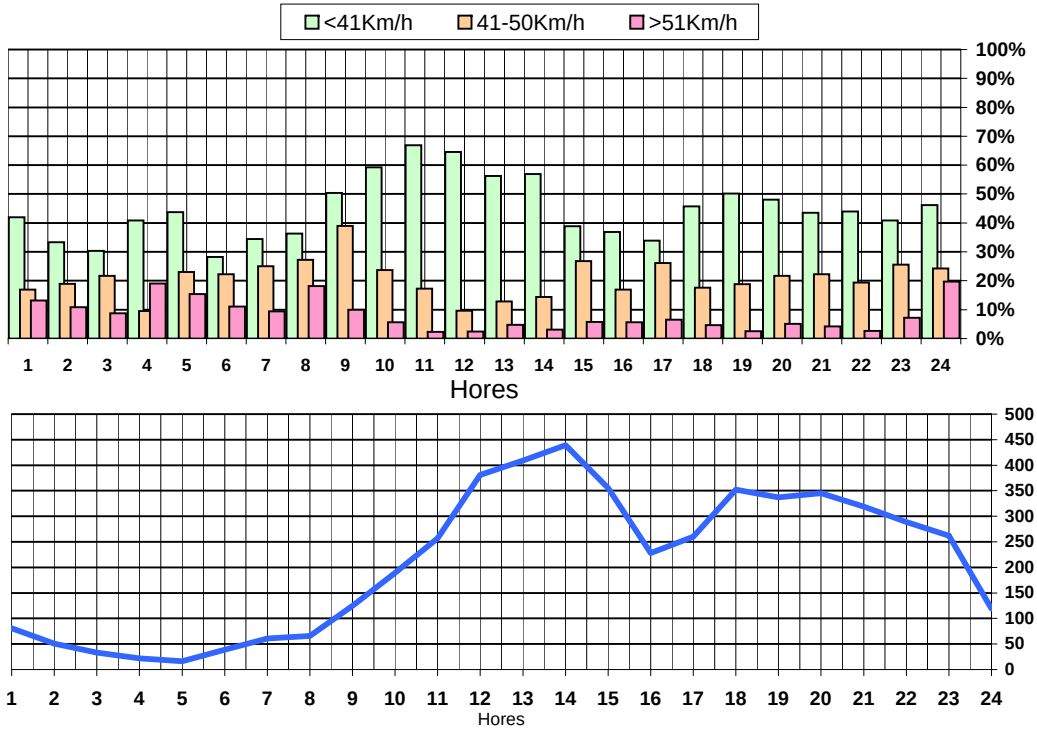
SENTIT A T - 11

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	12	27,3%	21	47,7%	11	25,0%	44
2:00	3	16,7%	6	33,3%	9	50,0%	18
3:00	6	50,0%	2	16,7%	4	33,3%	12
4:00	5	35,7%	4	28,6%	5	35,7%	14
5:00	1	10,0%	4	40,0%	5	50,0%	10
6:00	7	26,9%	8	30,8%	11	42,3%	26
7:00	10	21,7%	22	47,8%	14	30,4%	46
8:00	21	31,8%	23	34,8%	22	33,3%	66
9:00	47	52,2%	22	24,4%	21	23,3%	90
10:00	64	45,7%	48	34,3%	28	20,0%	140
11:00	126	56,0%	67	29,8%	32	14,2%	225
12:00	134	58,5%	64	27,9%	31	13,5%	229
13:00	136	59,1%	72	31,3%	22	9,6%	230
14:00	96	39,3%	88	36,1%	60	24,6%	244
15:00	48	29,1%	59	35,8%	58	35,2%	165
16:00	36	32,4%	44	39,6%	31	27,9%	111
17:00	51	33,6%	55	36,2%	46	30,3%	152
18:00	70	40,2%	70	40,2%	34	19,5%	174
19:00	71	39,7%	69	38,5%	39	21,8%	179
20:00	58	36,0%	53	32,9%	50	31,1%	161
21:00	52	31,5%	68	41,2%	45	27,3%	165
22:00	52	34,7%	59	39,3%	39	26,0%	150
23:00	38	30,6%	48	38,7%	38	30,6%	124
0:00	24	36,4%	22	33,3%	20	30,3%	66
TOTAL	1.168	36,5%	998	35,0%	675	28,6%	2.841



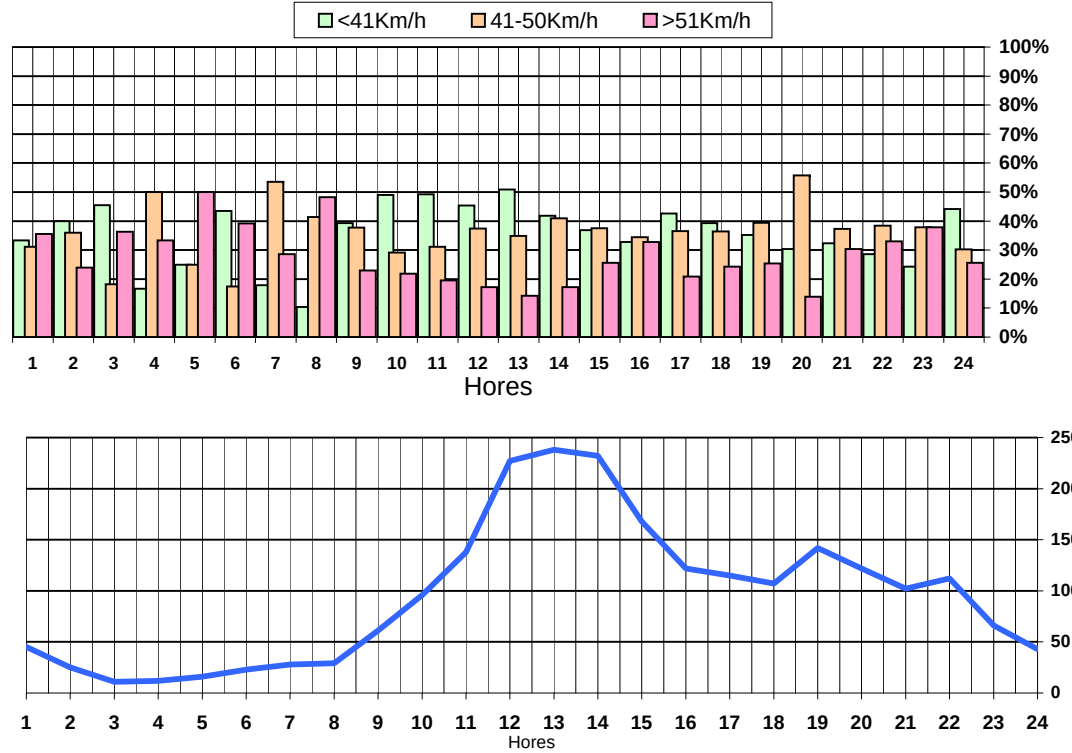
SENTIT A N - 340

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	34	42,0%	28	34,6%	19	23,5%	81
2:00	17	33,3%	22	43,1%	12	23,5%	51
3:00	10	30,3%	11	33,3%	12	36,4%	33
4:00	9	40,9%	8	36,4%	5	22,7%	22
5:00	7	43,8%	4	25,0%	5	31,3%	16
6:00	11	28,2%	13	33,3%	15	38,5%	39
7:00	21	34,4%	19	31,1%	21	34,4%	61
8:00	24	36,4%	21	31,8%	21	31,8%	66
9:00	63	50,4%	42	33,6%	20	16,0%	125
10:00	112	59,3%	57	30,2%	20	10,6%	189
11:00	172	66,9%	63	24,5%	22	8,6%	257
12:00	246	64,6%	105	27,6%	30	7,9%	381
13:00	230	56,2%	134	32,8%	45	11,0%	409
14:00	250	56,9%	151	34,4%	38	8,7%	439
15:00	138	38,9%	148	41,7%	69	19,4%	355
16:00	84	36,8%	86	37,7%	58	25,4%	228
17:00	88	33,8%	104	40,0%	68	26,2%	260
18:00	161	45,7%	129	36,6%	62	17,6%	352
19:00	169	50,1%	125	37,1%	43	12,8%	337
20:00	166	48,1%	142	41,2%	37	10,7%	345
21:00	139	43,6%	137	42,9%	43	13,5%	319
22:00	127	43,9%	118	40,8%	44	15,2%	289
23:00	107	40,8%	111	42,4%	44	16,8%	262
0:00	55	46,2%	44	37,0%	20	16,8%	119
TOTAL	2.440	44,7%	1.822	35,4%	773	20,0%	5.035



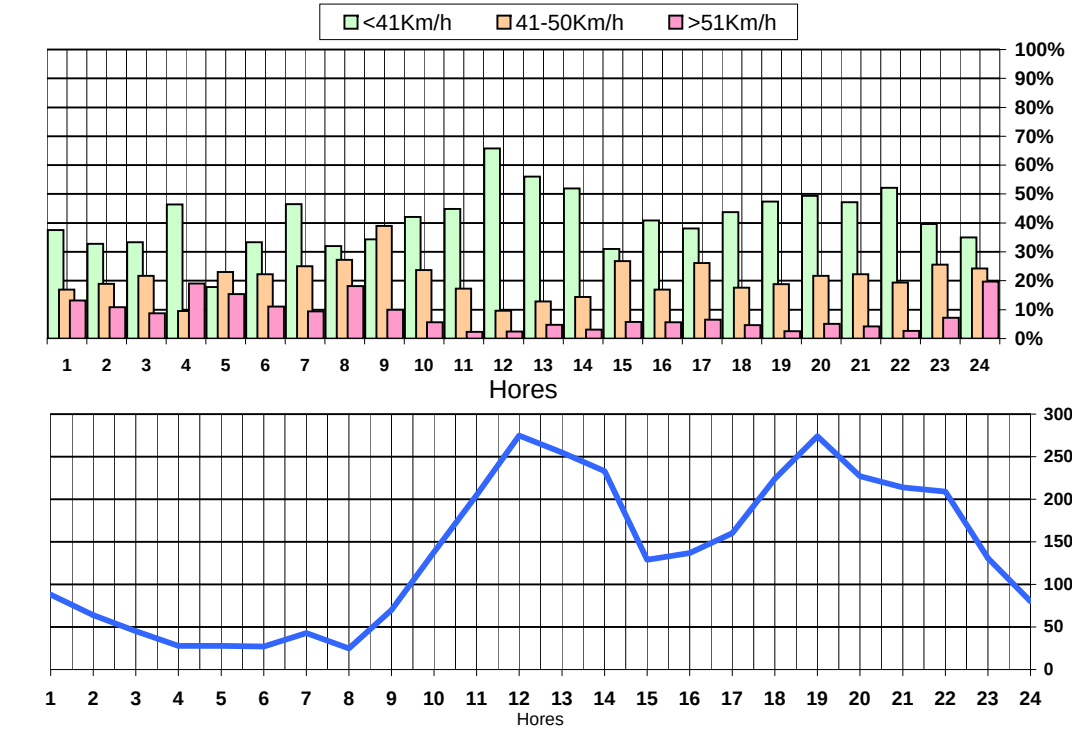
SENTIT A T - 11

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	15	33,3%	14	31,1%	16	35,6%	45
2:00	10	40,0%	9	36,0%	6	24,0%	25
3:00	5	45,5%	2	18,2%	4	36,4%	11
4:00	2	16,7%	6	50,0%	4	33,3%	12
5:00	4	25,0%	4	25,0%	8	50,0%	16
6:00	10	43,5%	4	17,4%	9	39,1%	23
7:00	5	17,9%	15	53,6%	8	28,6%	28
8:00	3	10,3%	12	41,4%	14	48,3%	29
9:00	24	39,3%	23	37,7%	14	23,0%	61
10:00	47	49,0%	28	29,2%	21	21,9%	96
11:00	68	49,3%	43	31,2%	27	19,6%	138
12:00	103	45,4%	85	37,4%	39	17,2%	227
13:00	121	50,8%	83	34,9%	34	14,3%	238
14:00	97	41,8%	95	40,9%	40	17,2%	232
15:00	62	36,9%	63	37,5%	43	25,6%	168
16:00	40	32,8%	42	34,4%	40	32,8%	122
17:00	49	42,6%	42	36,5%	24	20,9%	115
18:00	42	39,3%	39	36,4%	26	24,3%	107
19:00	50	35,2%	56	39,4%	36	25,4%	142
20:00	37	30,3%	68	55,7%	17	13,9%	122
21:00	33	32,4%	38	37,3%	31	30,4%	102
22:00	32	28,6%	43	38,4%	37	33,0%	112
23:00	16	24,2%	25	37,9%	25	37,9%	66
0:00	19	44,2%	13	30,2%	11	25,6%	43
TOTAL	894	35,6%	852	36,2%	534	28,3%	2.280



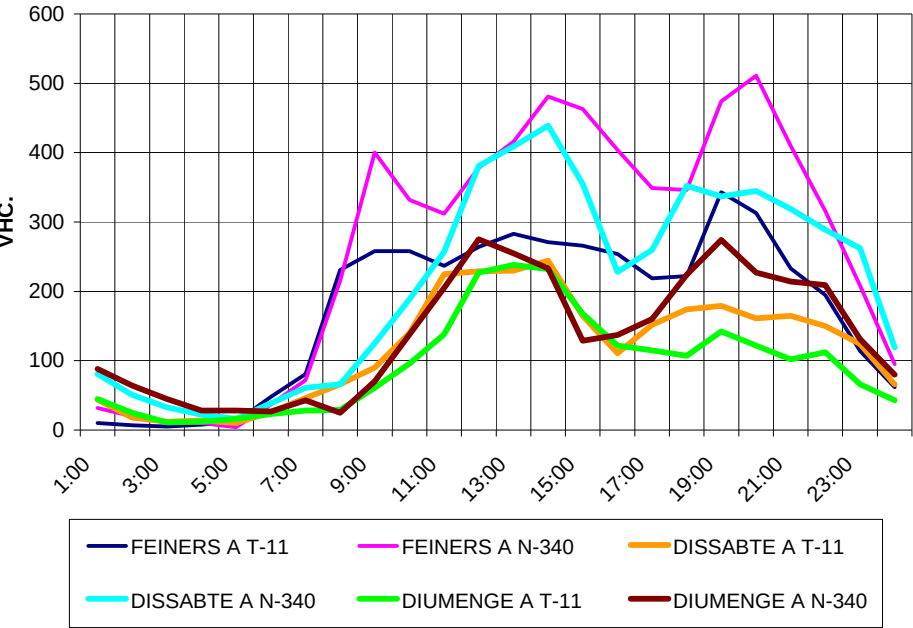
SENTIT A N - 340

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	33	37,5%	41	46,6%	14	15,9%	88
2:00	21	32,8%	26	40,6%	17	26,6%	64
3:00	15	33,3%	17	37,8%	13	28,9%	45
4:00	13	46,4%	10	35,7%	5	17,9%	28
5:00	5	17,9%	13	46,4%	10	35,7%	28
6:00	9	33,3%	8	29,6%	10	37,0%	27
7:00	20	46,5%	13	30,2%	10	23,3%	43
8:00	8	32,0%	6	24,0%	11	44,0%	25
9:00	24	34,3%	27	38,6%	19	27,1%	70
10:00	58	42,0%	55	39,9%	25	18,1%	138
11:00	92	44,9%	74	36,1%	39	19,0%	205
12:00	181	65,8%	73	26,5%	21	7,6%	275
13:00	143	56,1%	81	31,8%	31	12,2%	255
14:00	121	51,9%	73	31,3%	39	16,7%	233
15:00	40	31,0%	48	37,2%	41	31,8%	129
16:00	56	40,9%	50	36,5%	31	22,6%	137
17:00	61	38,1%	67	41,9%	32	20,0%	160
18:00	98	43,8%	92	41,1%	34	15,2%	224
19:00	130	47,4%	110	40,1%	34	12,4%	274
20:00	112	49,3%	83	36,6%	32	14,1%	227
21:00	101	47,2%	84	39,3%	29	13,6%	214
22:00	109	52,2%	71	34,0%	29	13,9%	209
23:00	52	39,7%	49	37,4%	30	22,9%	131
0:00	28	35,0%	34	42,5%	18	22,5%	80
TOTAL	1.530	41,6%	1.205	36,7%	574	21,6%	3.309

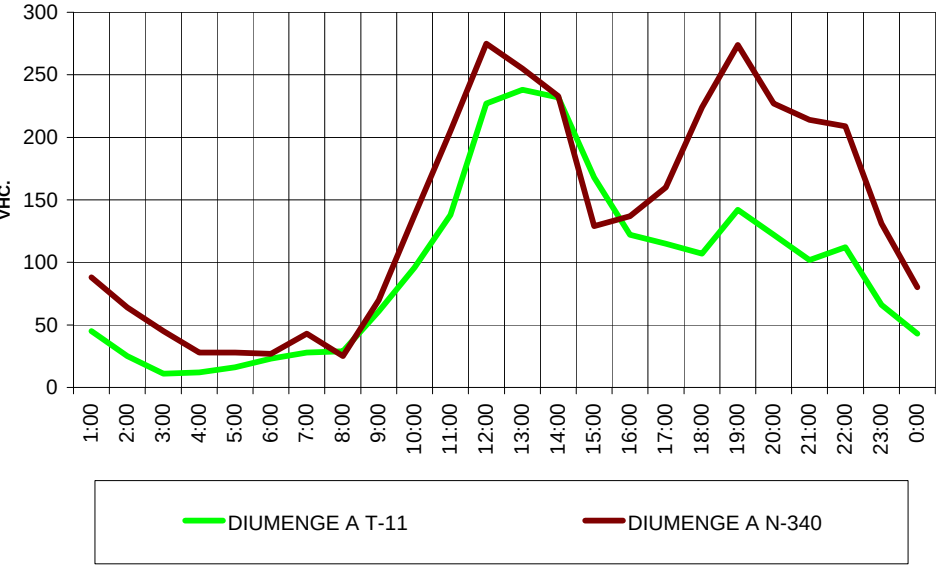
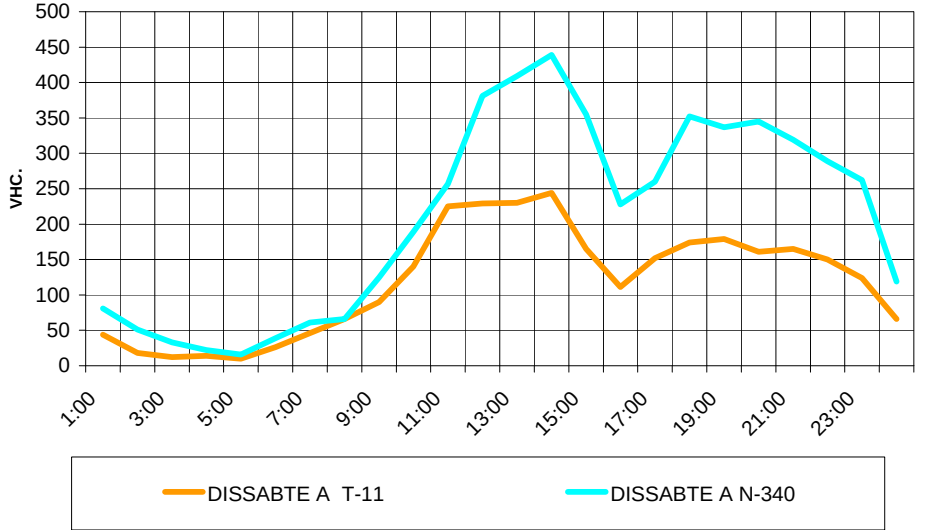
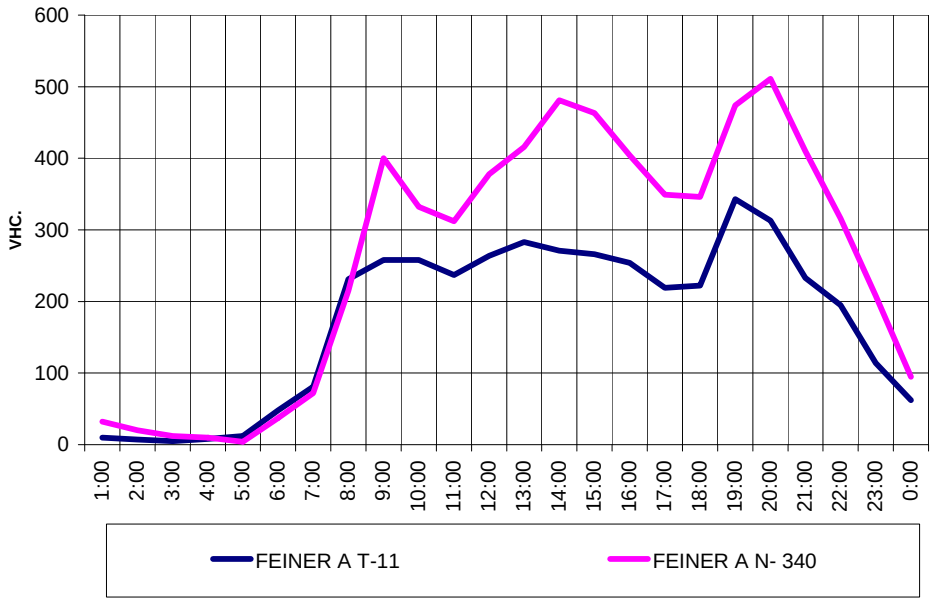


	MITJANA FEINERS		DISSABTE		DIUMENGE	
	SENTIT T - 11	SENTIT N - 340	SENTIT T - 11	SENTIT N - 340	SENTIT T - 11	SENTIT N - 340
1:00	10	32	44	81	45	88
2:00	7	20	18	51	25	64
3:00	5	12	12	33	11	45
4:00	8	10	14	22	12	28
5:00	12	4	10	16	16	28
6:00	48	37	26	39	23	27
7:00	81	72	46	61	28	43
8:00	231	215	66	66	29	25
9:00	258	400	90	125	61	70
10:00	258	332	140	189	96	138
11:00	237	312	225	257	138	205
12:00	264	378	229	381	227	275
13:00	283	416	230	409	238	255
14:00	271	481	244	439	232	233
15:00	266	463	165	355	168	129
16:00	254	404	111	228	122	137
17:00	219	349	152	260	115	160
18:00	222	346	174	352	107	224
19:00	343	474	179	337	142	274
20:00	313	511	161	345	122	227
21:00	233	410	165	319	102	214
22:00	195	316	150	289	112	209
23:00	114	208	124	262	66	131
0:00	62	95	66	119	43	80

TOTAL VEHICLES/DIA	4.194	6.297	2.841	5.035	2.280	3.309
ambdós sentits	10.491		7.876		5.589	
	HORA PUNTA SETMANAL		HORA PUNTA DIA			

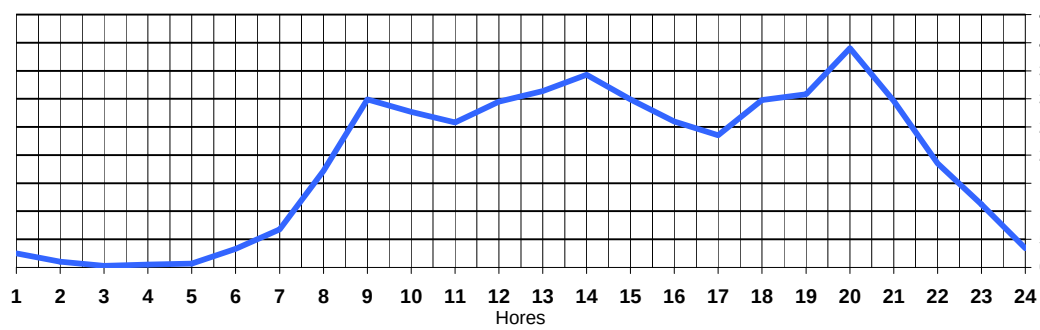
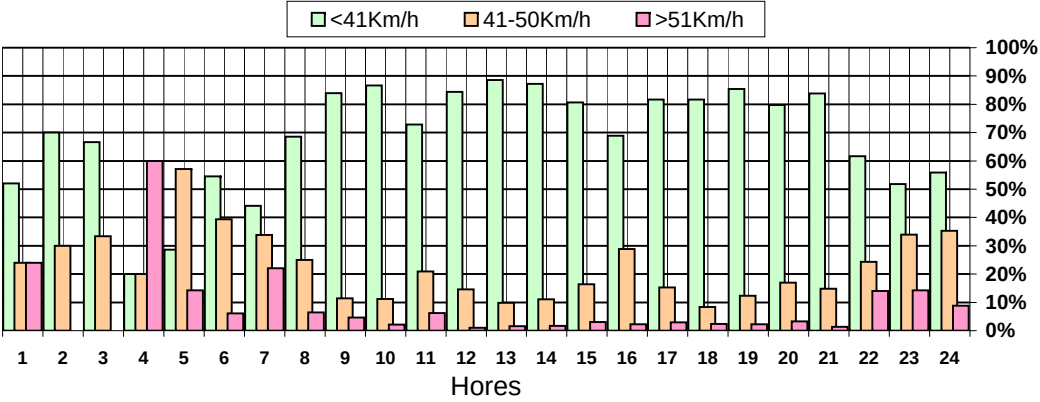


I.M.D. Tram	7.985
-------------	-------



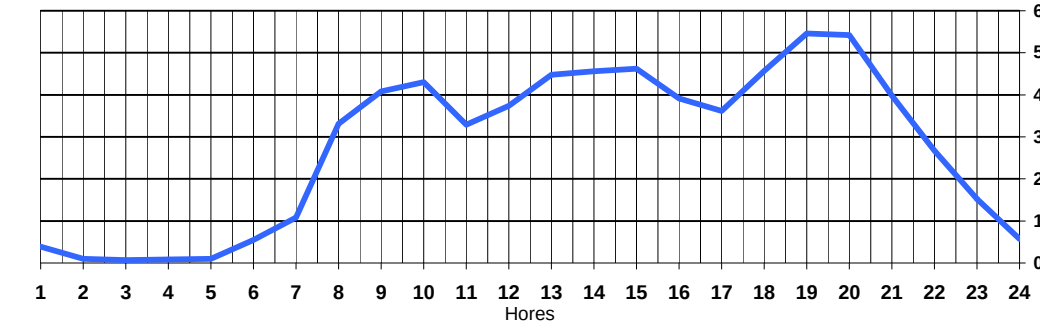
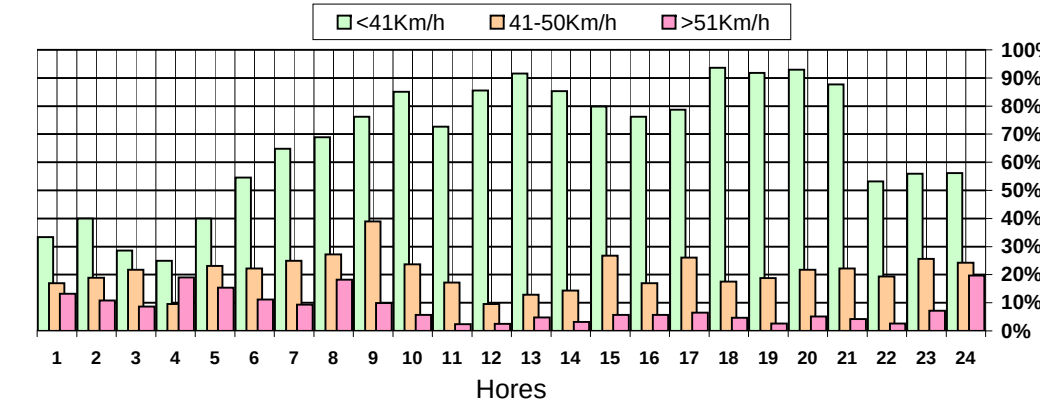
SENTIT A T - 11

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	13	52,0%	6	24,0%	6	24,0%	25
2:00	7	70,0%	3	30,0%	0	0,0%	10
3:00	2	66,7%	1	33,3%	0	0,0%	3
4:00	1	20,0%	1	20,0%	3	60,0%	5
5:00	2	28,6%	4	57,1%	1	14,3%	7
6:00	18	54,5%	13	39,4%	2	6,1%	33
7:00	30	44,1%	23	33,8%	15	22,1%	68
8:00	118	68,6%	43	25,0%	11	6,4%	172
9:00	251	83,9%	34	11,4%	14	4,7%	299
10:00	240	86,6%	31	11,2%	6	2,2%	277
11:00	188	72,9%	54	20,9%	16	6,2%	258
12:00	249	84,4%	43	14,6%	3	1,0%	295
13:00	278	88,5%	31	9,9%	5	1,6%	314
14:00	299	87,2%	38	11,1%	6	1,7%	343
15:00	241	80,6%	49	16,4%	9	3,0%	299
16:00	179	68,8%	75	28,8%	6	2,3%	260
17:00	192	81,7%	36	15,3%	7	3,0%	235
18:00	266	81,7%	25	8,4%	7	2,3%	298
19:00	263	85,4%	38	12,3%	7	2,3%	308
20:00	311	79,7%	66	16,9%	13	3,3%	390
21:00	248	83,8%	44	14,9%	4	1,4%	296
22:00	114	61,6%	45	24,3%	26	14,1%	185
23:00	58	51,8%	38	33,9%	16	14,3%	112
0:00	19	55,9%	12	35,3%	3	8,8%	34
TOTAL	3.587	68,3%	753	22,8%	186	8,5%	4.526



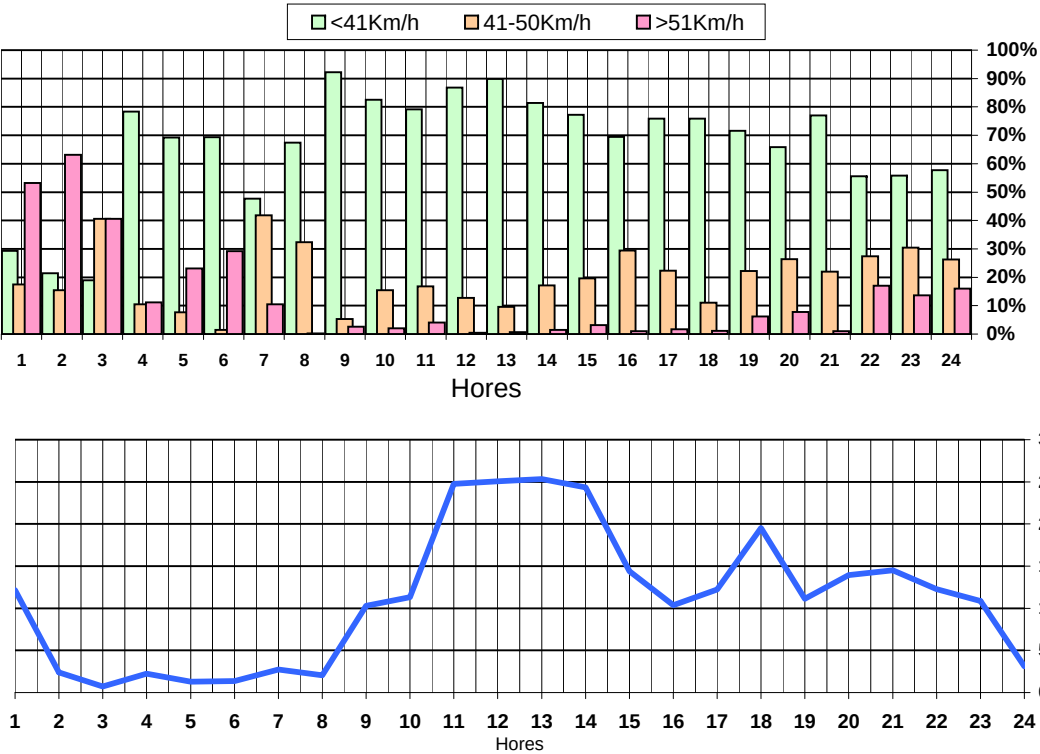
SENTIT A N - 340

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	13	33,3%	20	51,3%	6	15,4%	39
2:00	4	40,0%	3	30,0%	3	30,0%	10
3:00	2	28,6%	3	42,9%	2	28,6%	7
4:00	2	25,0%	3	37,5%	3	37,5%	8
5:00	4	40,0%	5	50,0%	1	10,0%	10
6:00	30	54,5%	12	21,8%	13	23,6%	55
7:00	70	64,8%	30	27,8%	8	7,4%	108
8:00	228	68,9%	79	23,9%	24	7,3%	331
9:00	311	76,2%	83	20,3%	14	3,4%	408
10:00	366	85,1%	55	12,8%	9	2,1%	430
11:00	239	72,6%	77	23,4%	13	4,0%	329
12:00	320	85,6%	48	12,8%	6	1,6%	374
13:00	410	91,5%	33	7,4%	5	1,1%	448
14:00	389	85,3%	58	12,7%	9	2,0%	456
15:00	369	79,9%	81	17,5%	12	2,6%	462
16:00	298	76,2%	75	19,2%	18	4,6%	391
17:00	285	78,7%	61	16,9%	16	4,4%	362
18:00	428	93,7%	25	5,5%	4	0,9%	457
19:00	501	91,8%	37	6,8%	8	1,5%	546
20:00	504	93,0%	34	6,3%	4	0,7%	542
21:00	349	87,7%	44	11,1%	5	1,3%	398
22:00	142	53,2%	95	35,6%	30	11,2%	267
23:00	85	55,9%	50	32,9%	17	11,2%	152
0:00	32	56,1%	14	24,6%	11	19,3%	57
TOTAL	5.381	67,4%	1.025	22,9%	241	9,6%	6.647



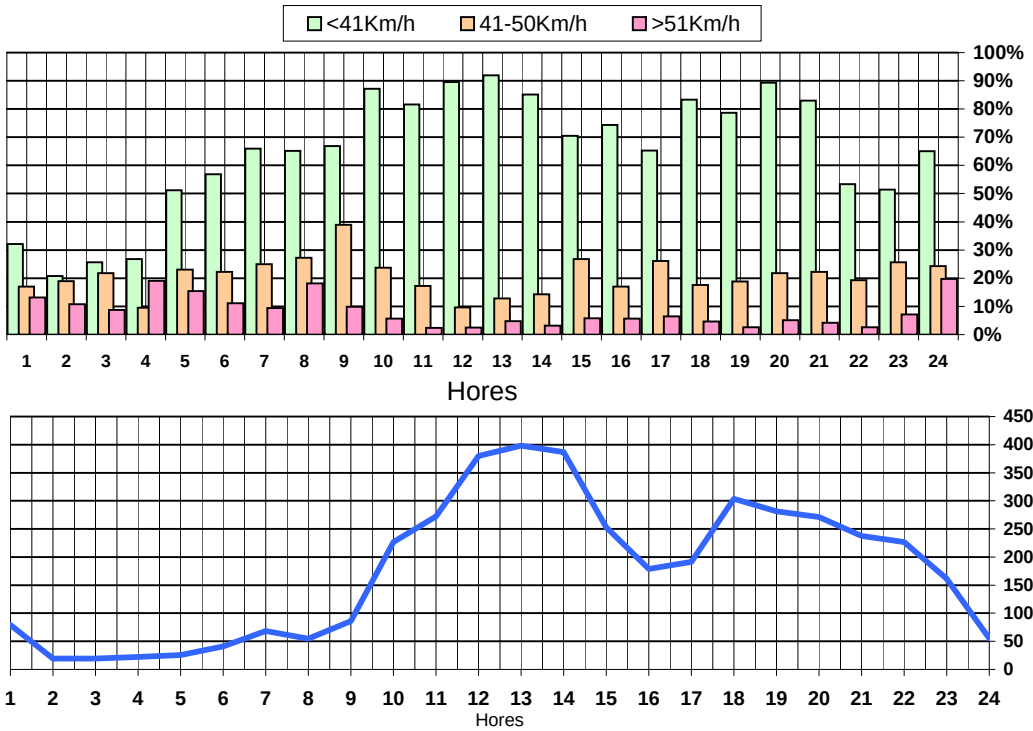
SENTIT A T - 11

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	36	29,3%	21	17,5%	65	53,2%	121
2:00	5	21,5%	4	15,4%	15	63,1%	24
3:00	1	18,9%	3	40,5%	3	40,5%	7
4:00	18	78,4%	2	10,4%	3	11,2%	22
5:00	9	69,2%	1	7,7%	3	23,1%	13
6:00	10	69,3%	0	1,5%	4	29,2%	14
7:00	13	47,7%	11	41,8%	3	10,5%	27
8:00	14	67,5%	7	32,3%	0	0,2%	21
9:00	95	92,2%	5	5,2%	3	2,6%	103
10:00	93	82,6%	17	15,4%	2	2,0%	113
11:00	196	79,1%	42	16,8%	10	4,1%	248
12:00	218	86,8%	32	12,7%	1	0,5%	251
13:00	228	89,8%	24	9,5%	2	0,7%	253
14:00	198	81,4%	42	17,1%	4	1,5%	244
15:00	111	77,2%	28	19,6%	5	3,2%	144
16:00	72	69,5%	31	29,5%	1	1,0%	104
17:00	93	75,9%	27	22,3%	2	1,7%	122
18:00	171	75,9%	22	11,0%	2	1,1%	195
19:00	80	71,5%	25	22,2%	7	6,2%	111
20:00	92	65,9%	37	26,4%	11	7,7%	139
21:00	112	77,0%	32	22,0%	1	1,0%	145
22:00	68	55,6%	34	27,4%	21	17,0%	123
23:00	61	55,9%	33	30,5%	15	13,6%	109
0:00	18	57,7%	8	26,2%	5	16,0%	31
TOTAL	2.010	66,5%	488	20,1%	186	13,0%	2.684



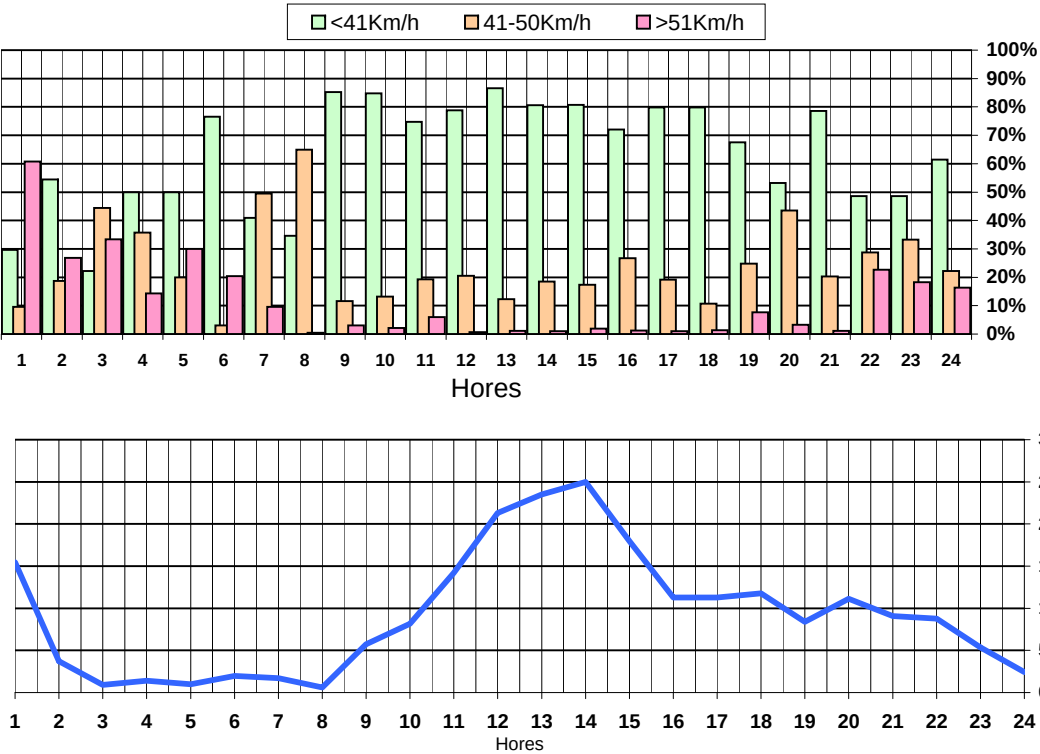
SENTIT A N - 340

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	26	32,1%	38	47,4%	16	20,5%	79
2:00	4	20,8%	5	24,1%	11	55,1%	19
3:00	5	25,7%	4	22,1%	10	52,2%	19
4:00	6	26,8%	3	15,2%	13	58,0%	22
5:00	13	51,2%	8	33,0%	4	15,8%	25
6:00	23	56,9%	8	18,8%	10	24,3%	41
7:00	45	65,9%	20	29,0%	3	5,0%	68
8:00	36	65,1%	14	26,3%	5	8,6%	55
9:00	58	66,8%	25	29,0%	4	4,2%	86
10:00	198	87,2%	25	11,1%	4	1,7%	227
11:00	222	81,6%	43	16,0%	7	2,4%	272
12:00	340	89,5%	37	9,8%	3	0,7%	380
13:00	366	91,9%	26	6,6%	6	1,4%	398
14:00	329	85,1%	53	13,8%	4	1,1%	387
15:00	178	70,5%	59	23,3%	15	6,1%	253
16:00	133	74,3%	36	20,2%	10	5,5%	179
17:00	125	65,2%	47	24,6%	19	10,2%	191
18:00	253	83,3%	40	13,1%	11	3,6%	304
19:00	221	78,7%	49	17,5%	11	3,8%	281
20:00	242	89,3%	25	9,4%	4	1,3%	271
21:00	197	83,0%	37	15,7%	3	1,3%	237
22:00	121	53,3%	85	37,6%	21	9,1%	227
23:00	83	51,4%	62	38,5%	16	10,1%	161
0:00	36	65,1%	14	25,2%	5	9,7%	56
TOTAL	3.260	65,0%	766	22,0%	214	13,0%	4.241



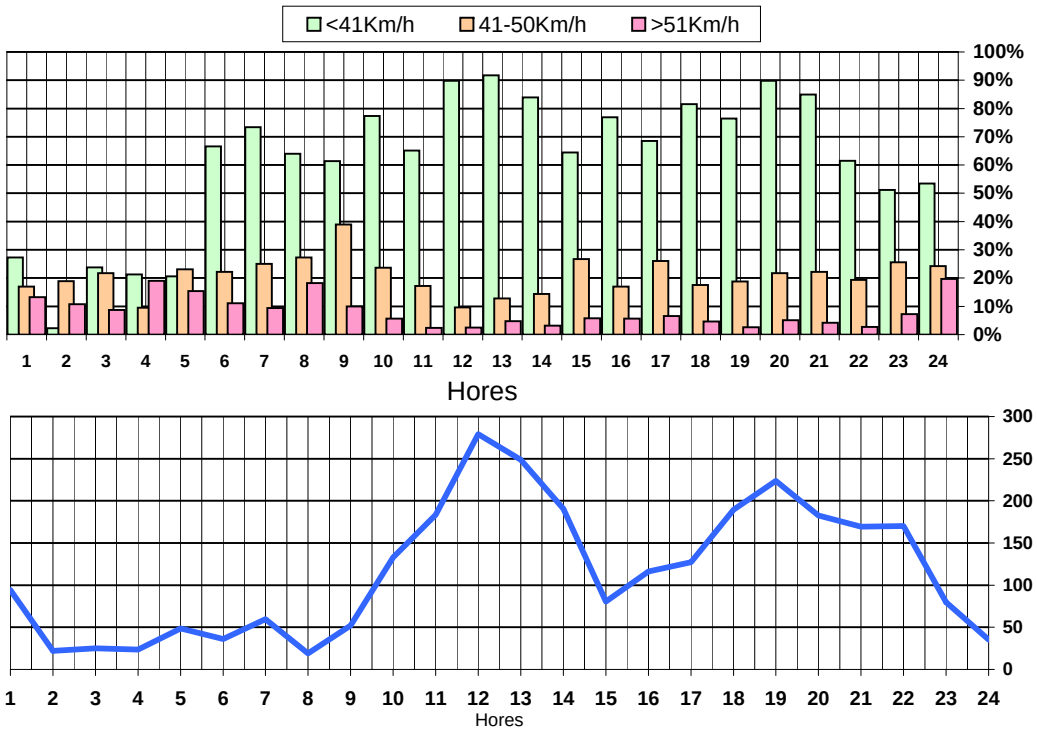
SENTIT A T - 11

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	46	29,6%	15	9,6%	94	60,8%	155
2:00	20	54,5%	7	18,8%	10	26,8%	37
3:00	2	22,2%	4	44,4%	3	33,3%	9
4:00	7	50,0%	5	35,7%	2	14,3%	14
5:00	5	50,0%	2	20,0%	3	30,0%	10
6:00	15	76,5%	1	3,1%	4	20,4%	20
7:00	7	41,0%	8	49,5%	2	9,6%	17
8:00	2	34,6%	4	65,0%	0	0,4%	6
9:00	49	85,3%	7	11,7%	2	3,1%	57
10:00	69	84,8%	11	13,2%	2	2,1%	82
11:00	106	74,7%	27	19,3%	9	6,0%	142
12:00	168	78,8%	44	20,5%	1	0,7%	213
13:00	203	86,6%	29	12,3%	3	1,1%	235
14:00	201	80,6%	46	18,5%	2	1,0%	250
15:00	145	80,7%	31	17,4%	3	1,9%	180
16:00	81	72,0%	30	26,7%	1	1,2%	113
17:00	90	79,9%	22	19,2%	1	1,0%	113
18:00	103	79,9%	13	10,7%	2	1,4%	118
19:00	57	67,5%	21	24,8%	6	7,6%	84
20:00	59	53,2%	48	43,5%	4	3,3%	111
21:00	71	78,6%	18	20,3%	1	1,1%	91
22:00	43	48,6%	25	28,8%	20	22,6%	88
23:00	26	48,5%	18	33,2%	10	18,2%	54
0:00	15	61,5%	5	22,2%	4	16,3%	24
TOTAL	1.592	63,3%	441	24,5%	188	11,8%	2.222



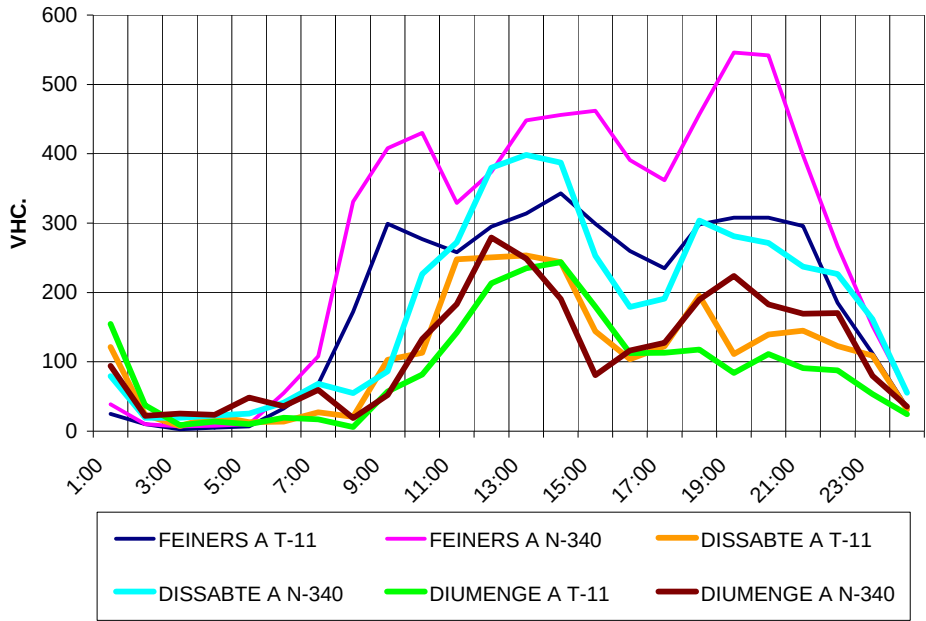
SENTIT A N - 340

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	26	27,3%	57	60,0%	12	12,7%	94
2:00	1	2,3%	7	30,1%	15	67,7%	22
3:00	6	23,8%	8	32,5%	11	43,7%	25
4:00	5	21,3%	6	23,4%	13	55,3%	24
5:00	10	20,6%	31	62,9%	8	16,5%	49
6:00	24	66,6%	5	14,9%	7	18,5%	36
7:00	44	73,4%	14	23,9%	2	2,7%	60
8:00	12	64,0%	4	23,0%	2	12,9%	19
9:00	32	61,4%	17	32,0%	3	6,6%	52
10:00	103	77,4%	25	19,0%	5	3,6%	133
11:00	119	65,1%	52	28,5%	12	6,4%	183
12:00	251	89,9%	26	9,5%	2	0,7%	279
13:00	228	91,8%	17	6,7%	4	1,6%	249
14:00	160	83,9%	26	13,8%	5	2,4%	191
15:00	52	64,5%	19	24,1%	9	11,4%	81
16:00	89	76,9%	22	18,6%	5	4,5%	116
17:00	87	68,5%	31	24,3%	9	7,2%	127
18:00	154	81,5%	29	15,3%	6	3,2%	190
19:00	171	76,4%	44	19,8%	8	3,8%	224
20:00	164	89,9%	15	8,4%	3	1,7%	183
21:00	144	84,9%	23	13,9%	2	1,2%	169
22:00	105	61,5%	52	30,5%	14	8,0%	170
23:00	41	51,2%	28	35,0%	11	13,9%	80
0:00	19	53,5%	12	32,8%	5	13,7%	35
TOTAL	2.047	61,6%	571	25,1%	173	13,3%	2.790

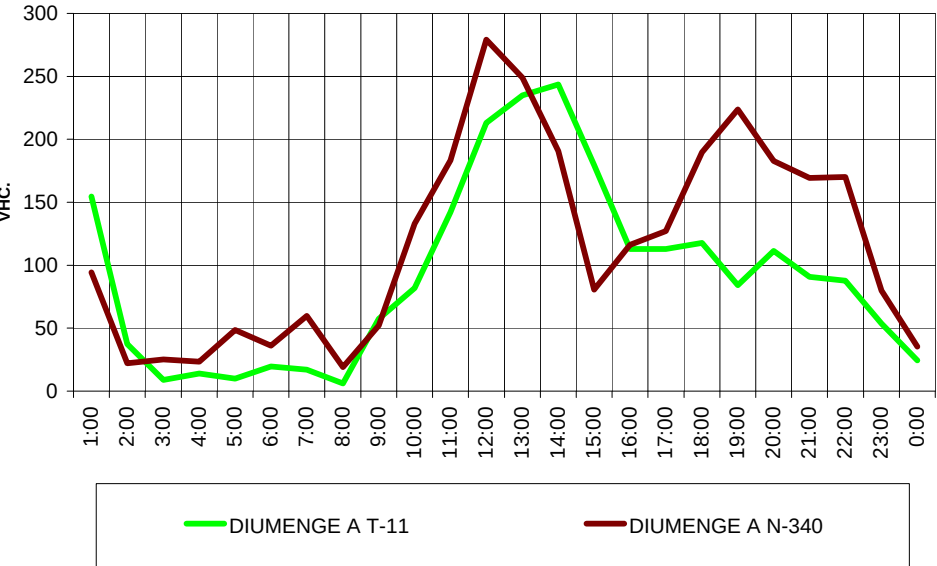
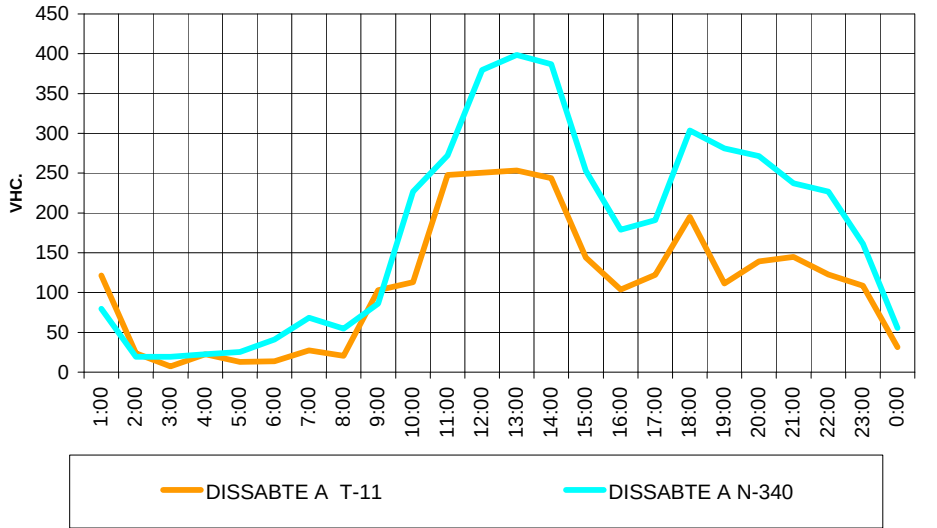
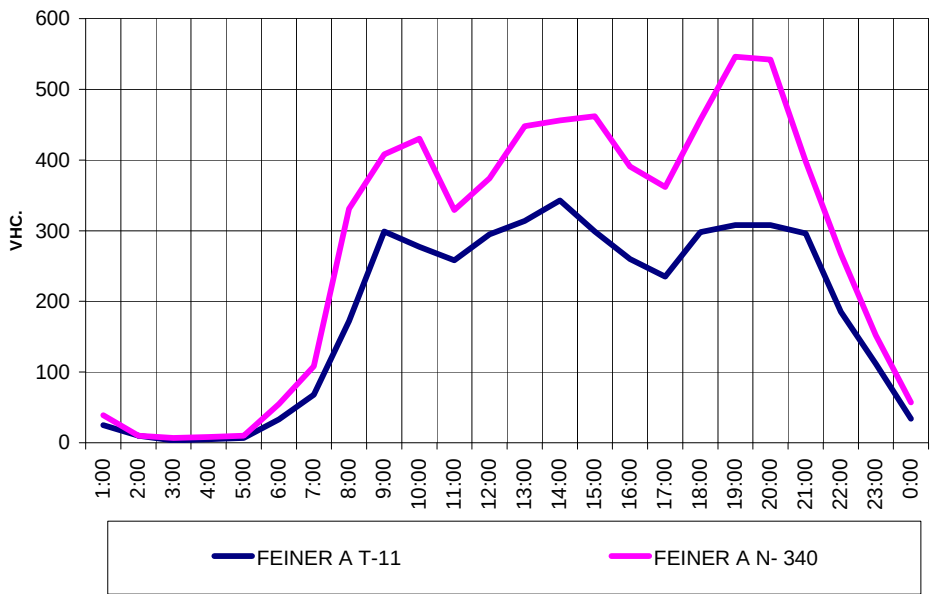


	MITJANA FEINERS		DISSABTE		DIUMENGE	
	SENTIT T - 11	SENTIT N - 340	SENTIT T - 11	SENTIT N - 340	SENTIT T - 11	SENTIT N - 340
1:00	25	39	121	79	155	94
2:00	10	10	24	19	37	22
3:00	3	7	7	19	9	25
4:00	5	8	22	22	14	24
5:00	7	10	13	25	10	49
6:00	33	55	14	41	20	36
7:00	68	108	27	68	17	60
8:00	172	331	21	55	6	19
9:00	299	408	103	86	57	52
10:00	277	430	113	227	82	133
11:00	258	329	248	272	142	183
12:00	295	374	251	380	213	279
13:00	314	448	253	398	235	249
14:00	343	456	244	387	244	191
15:00	299	462	144	253	180	81
16:00	260	391	104	179	113	116
17:00	235	362	122	191	113	127
18:00	298	457	195	304	118	190
19:00	308	546	111	281	84	224
20:00	308	542	139	271	111	183
21:00	296	398	145	237	91	169
22:00	185	267	123	227	88	170
23:00	112	152	109	161	54	80
0:00	34	57	31	56	24	35

TOTAL VEHICLES/DIA	4.444	6.647	2.684	4.241	2.215	2.790
ambdós sentits	11.091		6.925		5.006	
	HORA PUNTA SETMANAL		HORA PUNTA DIA			

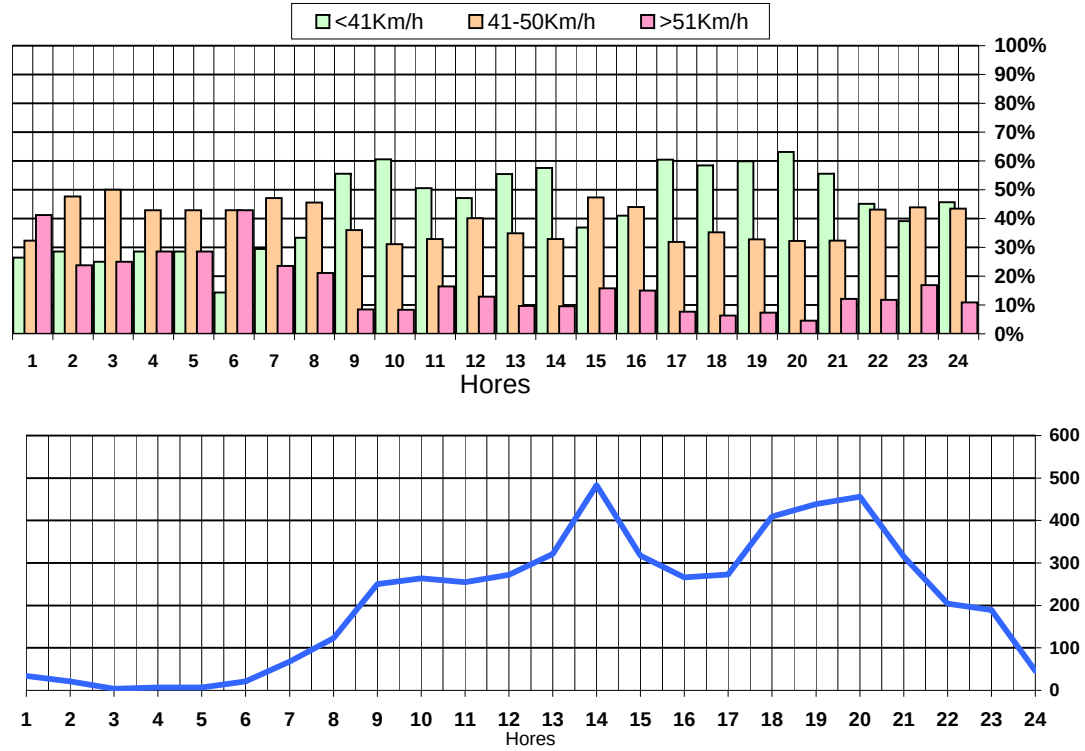


I.M.D. Tram	7.674
-------------	-------



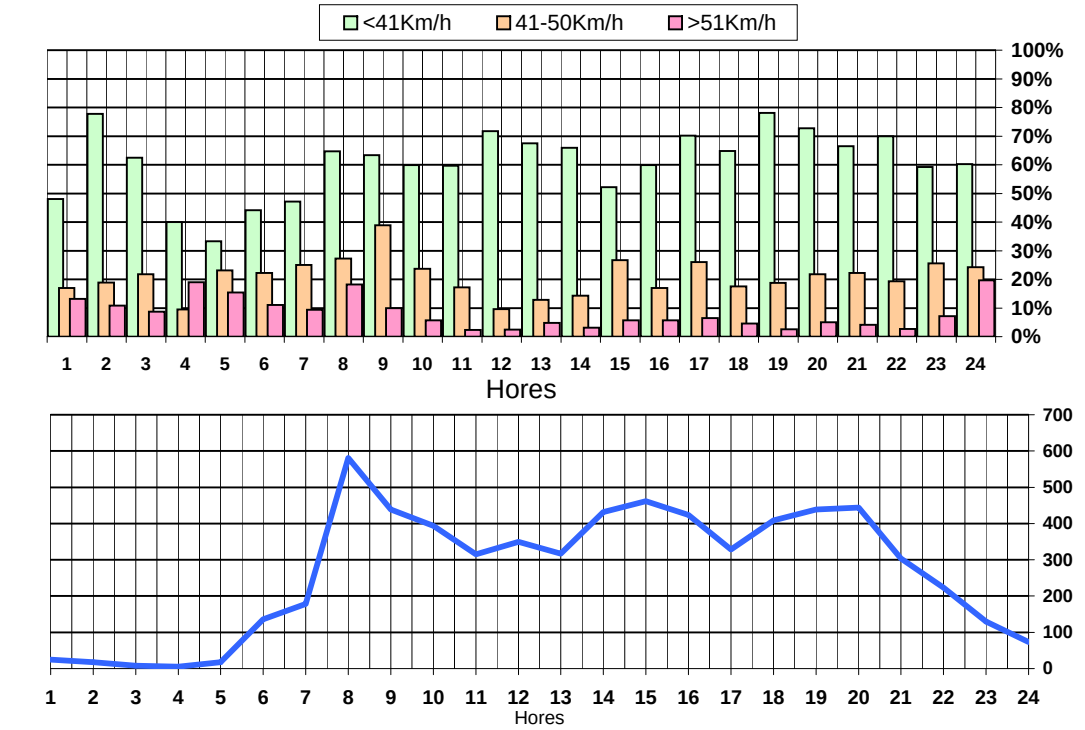
SENTIT A T - 11

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	9	26,5%	11	32,4%	14	41,2%	34
2:00	6	28,6%	10	47,6%	5	23,8%	21
3:00	1	25,0%	2	50,0%	1	25,0%	4
4:00	2	28,6%	3	42,9%	2	28,6%	7
5:00	2	28,6%	3	42,9%	2	28,6%	7
6:00	3	14,3%	9	42,9%	9	42,9%	21
7:00	20	29,4%	32	47,1%	16	23,5%	68
8:00	41	33,3%	56	45,5%	26	21,1%	123
9:00	139	55,6%	90	36,0%	21	8,4%	250
10:00	160	60,6%	82	31,1%	22	8,3%	264
11:00	129	50,6%	84	32,9%	42	16,5%	255
12:00	128	47,1%	109	40,1%	35	12,9%	272
13:00	178	55,5%	112	34,9%	31	9,7%	321
14:00	278	57,6%	159	32,9%	46	9,5%	483
15:00	117	36,9%	150	47,3%	50	15,8%	317
16:00	109	41,0%	117	44,0%	40	15,0%	266
17:00	165	60,4%	87	31,9%	21	7,7%	273
18:00	239	58,4%	144	35,2%	26	6,4%	409
19:00	263	59,9%	144	32,8%	32	7,3%	439
20:00	288	63,2%	147	32,2%	21	4,6%	456
21:00	175	55,6%	102	32,4%	38	12,1%	315
22:00	92	45,1%	88	43,1%	24	11,8%	204
23:00	74	39,2%	83	43,9%	32	16,9%	189
0:00	21	45,7%	20	43,5%	5	10,9%	46
TOTAL	2.639	43,6%	1.844	39,4%	561	17,0%	5.044



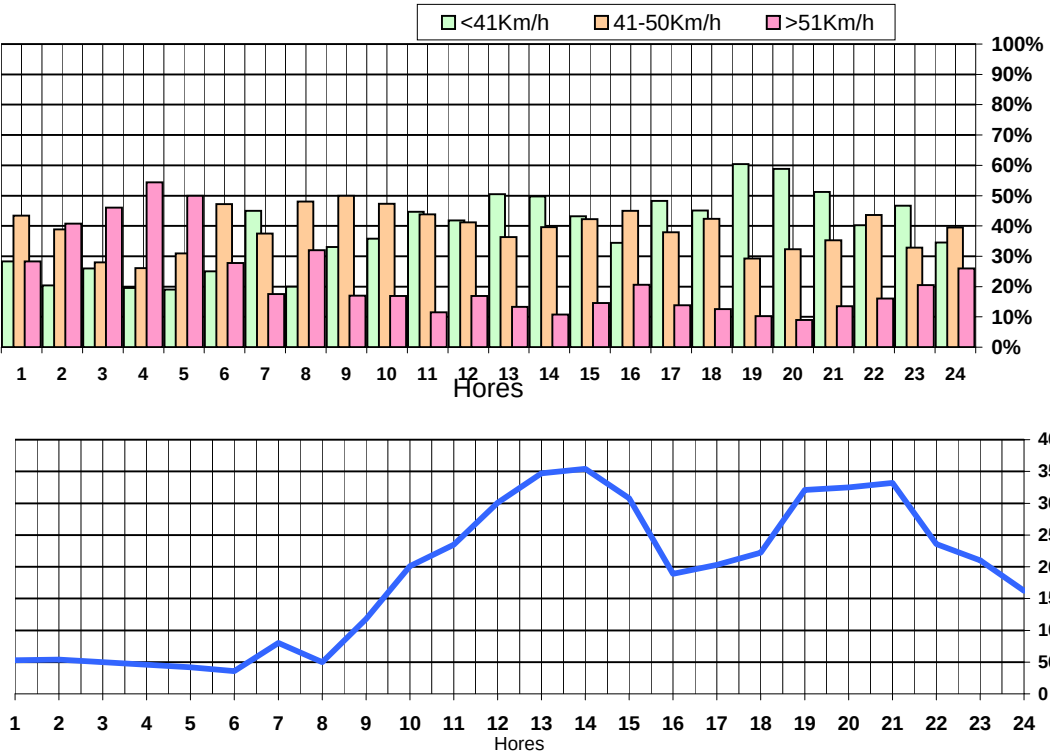
SENTIT A N - 340

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	12	48,0%	8	32,0%	5	20,0%	25
2:00	14	77,8%	0	0,0%	4	22,2%	18
3:00	5	62,5%	2	25,0%	1	12,5%	8
4:00	2	40,0%	2	40,0%	1	20,0%	5
5:00	6	33,3%	10	55,6%	2	11,1%	18
6:00	60	44,1%	55	40,4%	21	15,4%	136
7:00	84	47,2%	67	37,6%	27	15,2%	178
8:00	376	64,7%	166	28,6%	39	6,7%	581
9:00	278	63,3%	124	28,2%	37	8,4%	439
10:00	236	59,9%	134	34,0%	24	6,1%	394
11:00	188	59,7%	101	32,1%	26	8,3%	315
12:00	251	71,7%	83	23,7%	16	4,6%	350
13:00	214	67,5%	88	27,8%	15	4,7%	317
14:00	285	66,0%	120	27,8%	27	6,3%	432
15:00	241	52,2%	181	39,2%	40	8,7%	462
16:00	254	59,9%	134	31,6%	36	8,5%	424
17:00	230	70,1%	77	23,5%	21	6,4%	328
18:00	265	64,8%	113	27,6%	31	7,6%	409
19:00	343	78,1%	79	18,0%	17	3,9%	439
20:00	323	72,7%	98	22,1%	23	5,2%	444
21:00	202	66,4%	84	27,6%	18	5,9%	304
22:00	156	70,0%	53	23,8%	14	6,3%	223
23:00	77	59,2%	43	33,1%	10	7,7%	130
0:00	44	60,3%	18	24,7%	11	15,1%	73
TOTAL	4.146	60,8%	1.840	29,3%	466	9,9%	6.452



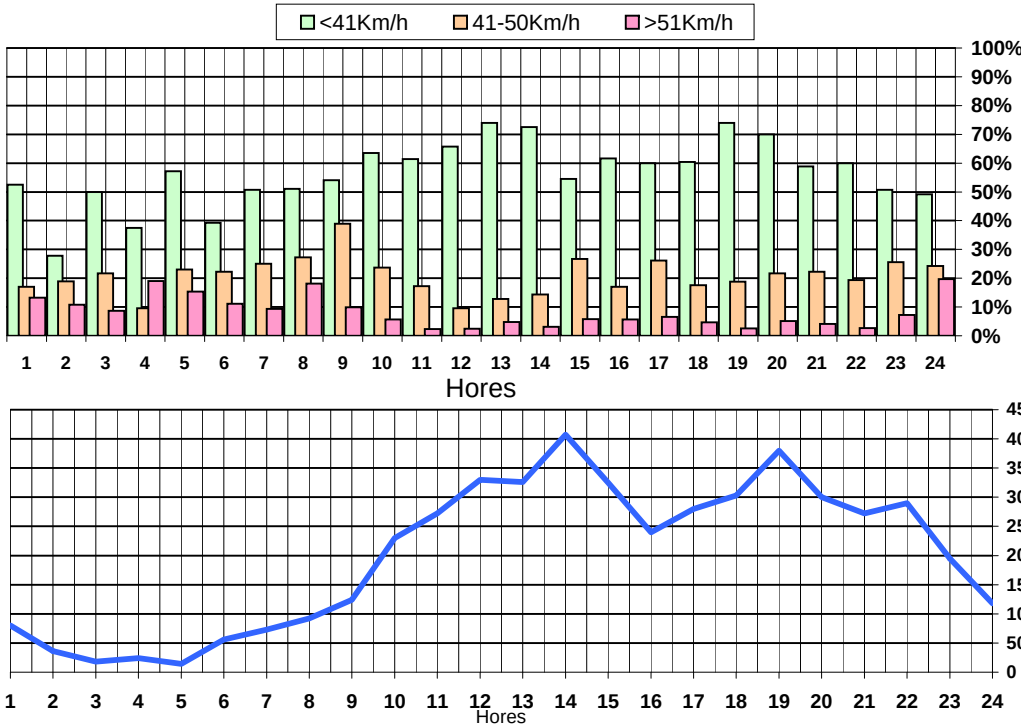
SENTIT A T - 11

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	15	28,3%	23	43,4%	15	28,3%	53
2:00	11	20,4%	21	38,9%	22	40,7%	54
3:00	13	26,0%	14	28,0%	23	46,0%	50
4:00	9	19,6%	12	26,1%	25	54,3%	46
5:00	8	19,0%	13	31,0%	21	50,0%	42
6:00	9	25,0%	17	47,2%	10	27,8%	36
7:00	36	45,0%	30	37,5%	14	17,5%	80
8:00	10	20,0%	24	48,0%	16	32,0%	50
9:00	39	33,1%	59	50,0%	20	16,9%	118
10:00	72	35,8%	95	47,3%	34	16,9%	201
11:00	105	44,7%	103	43,8%	27	11,5%	235
12:00	126	41,9%	124	41,2%	51	16,9%	301
13:00	175	50,4%	126	36,3%	46	13,3%	347
14:00	176	49,7%	140	39,5%	38	10,7%	354
15:00	133	43,2%	130	42,2%	45	14,6%	308
16:00	65	34,4%	85	45,0%	39	20,6%	189
17:00	98	48,3%	77	37,9%	28	13,8%	203
18:00	100	45,0%	94	42,3%	28	12,6%	222
19:00	194	60,4%	94	29,3%	33	10,3%	321
20:00	191	58,8%	105	32,3%	29	8,9%	325
21:00	170	51,2%	117	35,2%	45	13,6%	332
22:00	95	40,3%	103	43,6%	38	16,1%	236
23:00	98	46,7%	69	32,9%	43	20,5%	210
0:00	56	34,6%	64	39,5%	42	25,9%	162
TOTAL	2.004	38,4%	1.739	39,1%	732	22,5%	4.475



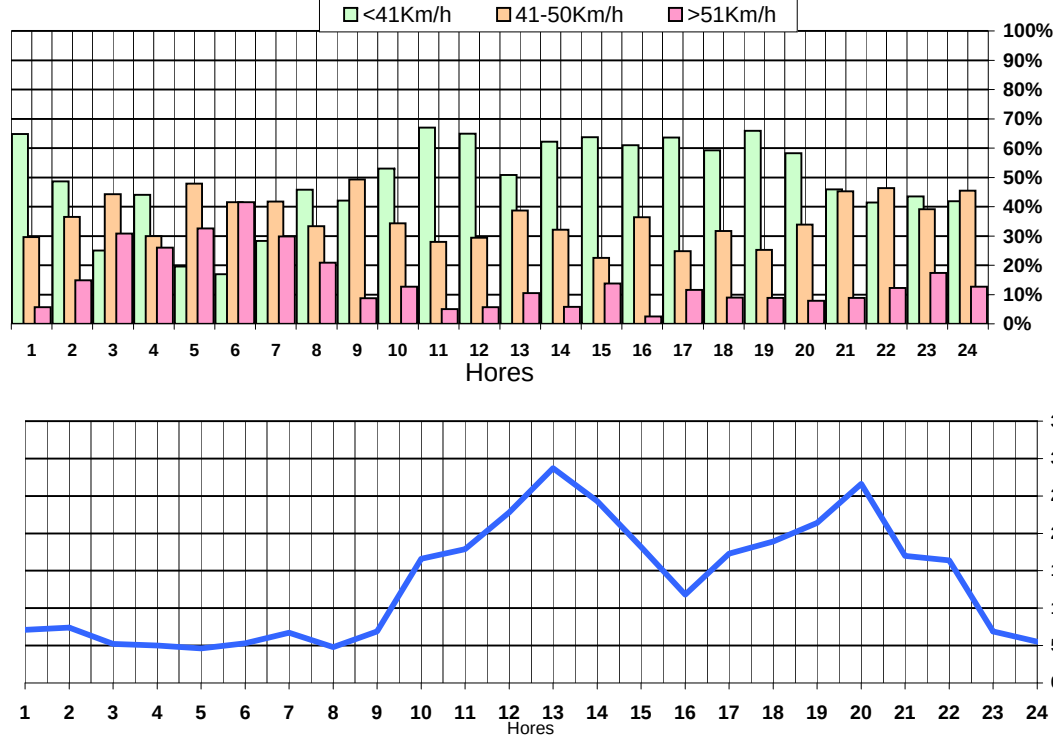
SENTIT A N - 340

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	42	52,5%	26	32,5%	12	15,0%	80
2:00	10	27,8%	18	50,0%	8	22,2%	36
3:00	9	50,0%	7	38,9%	2	11,1%	18
4:00	9	37,5%	10	41,7%	5	20,8%	24
5:00	8	57,1%	3	21,4%	3	21,4%	14
6:00	22	39,3%	23	41,1%	11	19,6%	56
7:00	37	50,7%	27	37,0%	9	12,3%	73
8:00	47	51,1%	25	27,2%	20	21,7%	92
9:00	67	54,0%	40	32,3%	17	13,7%	124
10:00	146	63,5%	60	26,1%	24	10,4%	230
11:00	167	61,4%	91	33,5%	14	5,1%	272
12:00	217	65,8%	90	27,3%	23	7,0%	330
13:00	241	73,9%	66	20,2%	19	5,8%	326
14:00	295	72,5%	92	22,6%	20	4,9%	407
15:00	177	54,5%	106	32,6%	42	12,9%	325
16:00	148	61,7%	63	26,3%	29	12,1%	240
17:00	168	60,0%	88	31,4%	24	8,6%	280
18:00	183	60,4%	98	32,3%	22	7,3%	303
19:00	281	73,9%	82	21,6%	17	4,5%	380
20:00	210	70,0%	71	23,7%	19	6,3%	300
21:00	160	58,8%	84	30,9%	28	10,3%	272
22:00	174	60,0%	95	32,8%	21	7,2%	290
23:00	99	50,8%	70	35,9%	26	13,3%	195
0:00	58	49,2%	47	39,8%	13	11,0%	118
TOTAL	2.975	56,5%	1.382	31,6%	428	11,9%	4.785



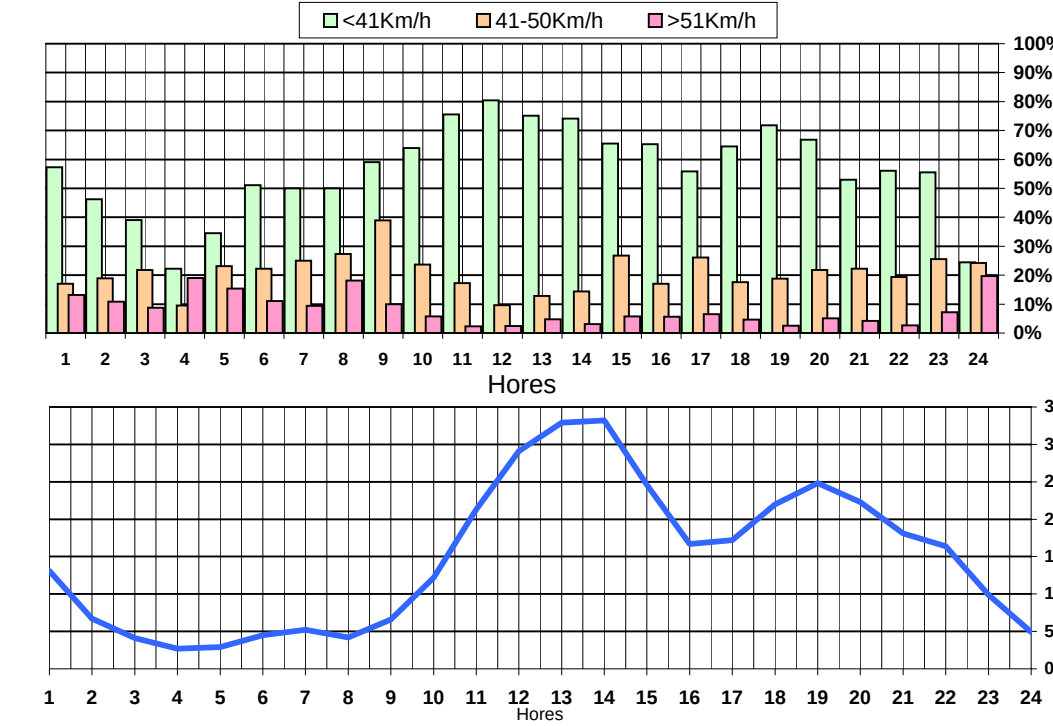
SENTIT A T - 11

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	46	64,8%	21	29,6%	4	5,6%	71
2:00	36	48,6%	27	36,5%	11	14,9%	74
3:00	13	25,0%	23	44,2%	16	30,8%	52
4:00	22	44,0%	15	30,0%	13	26,0%	50
5:00	9	19,6%	22	47,8%	15	32,6%	46
6:00	9	17,0%	22	41,5%	22	41,5%	53
7:00	19	28,4%	28	41,8%	20	29,9%	67
8:00	22	45,8%	16	33,3%	10	20,8%	48
9:00	29	42,0%	34	49,3%	6	8,7%	69
10:00	88	53,0%	57	34,3%	21	12,7%	166
11:00	120	67,0%	50	27,9%	9	5,0%	179
12:00	148	64,9%	67	29,4%	13	5,7%	228
13:00	146	50,9%	111	38,7%	30	10,5%	287
14:00	151	62,1%	78	32,1%	14	5,8%	243
15:00	116	63,7%	41	22,5%	25	13,7%	182
16:00	72	61,0%	43	36,4%	3	2,5%	118
17:00	110	63,6%	43	24,9%	20	11,6%	173
18:00	112	59,3%	60	31,7%	17	9,0%	189
19:00	141	65,9%	54	25,2%	19	8,9%	214
20:00	155	58,3%	90	33,8%	21	7,9%	266
21:00	78	45,9%	77	45,3%	15	8,8%	170
22:00	68	41,5%	76	46,3%	20	12,2%	164
23:00	30	43,5%	27	39,1%	12	17,4%	69
0:00	23	41,8%	25	45,5%	7	12,7%	55
TOTAL	1.763	49,1%	1.107	36,1%	363	14,8%	3.233



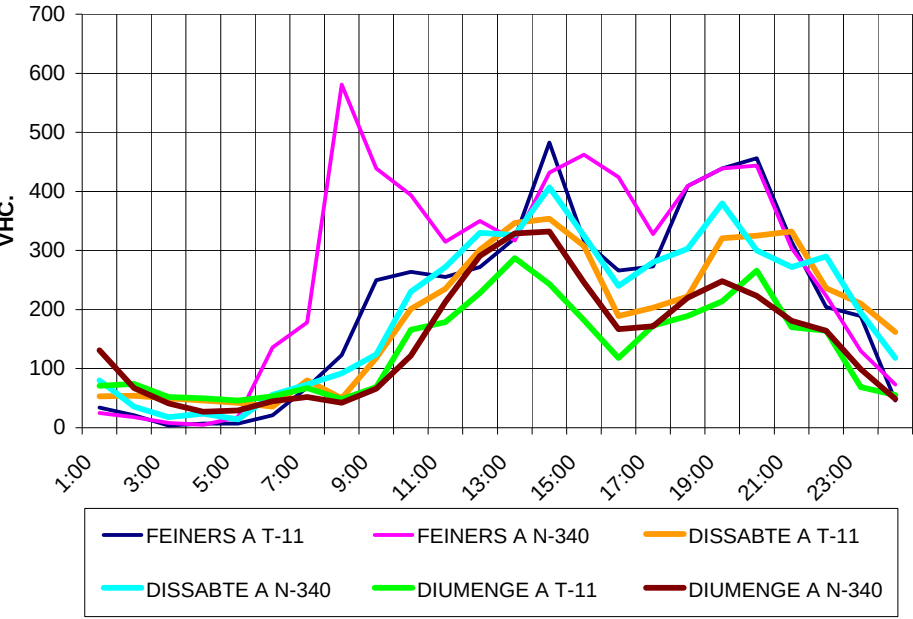
SENTIT A N - 340

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	75	57,3%	38	29,0%	18	13,7%	131
2:00	31	46,3%	24	35,8%	12	17,9%	67
3:00	16	39,0%	14	34,1%	11	26,8%	41
4:00	6	22,2%	12	44,4%	9	33,3%	27
5:00	10	34,5%	9	31,0%	10	34,5%	29
6:00	23	51,1%	14	31,1%	8	17,8%	45
7:00	26	50,0%	16	30,8%	10	19,2%	52
8:00	21	50,0%	15	35,7%	6	14,3%	42
9:00	39	59,1%	19	28,8%	8	12,1%	66
10:00	78	63,9%	34	27,9%	10	8,2%	122
11:00	161	75,6%	37	17,4%	15	7,0%	213
12:00	234	80,4%	51	17,5%	6	2,1%	291
13:00	247	75,1%	67	20,4%	15	4,6%	329
14:00	246	74,1%	67	20,2%	19	5,7%	332
15:00	161	65,4%	69	28,0%	16	6,5%	246
16:00	109	65,3%	44	26,3%	14	8,4%	167
17:00	96	55,8%	59	34,3%	17	9,9%	172
18:00	142	64,5%	64	29,1%	14	6,4%	220
19:00	178	71,8%	54	21,8%	16	6,5%	248
20:00	149	66,8%	61	27,4%	13	5,8%	223
21:00	96	53,0%	64	35,4%	21	11,6%	181
22:00	92	56,1%	43	26,2%	29	17,7%	164
23:00	55	55,6%	27	27,3%	17	17,2%	99
0:00	12	24,5%	27	55,1%	10	20,4%	49
TOTAL	2.303	56,6%	929	29,8%	324	13,6%	3.556

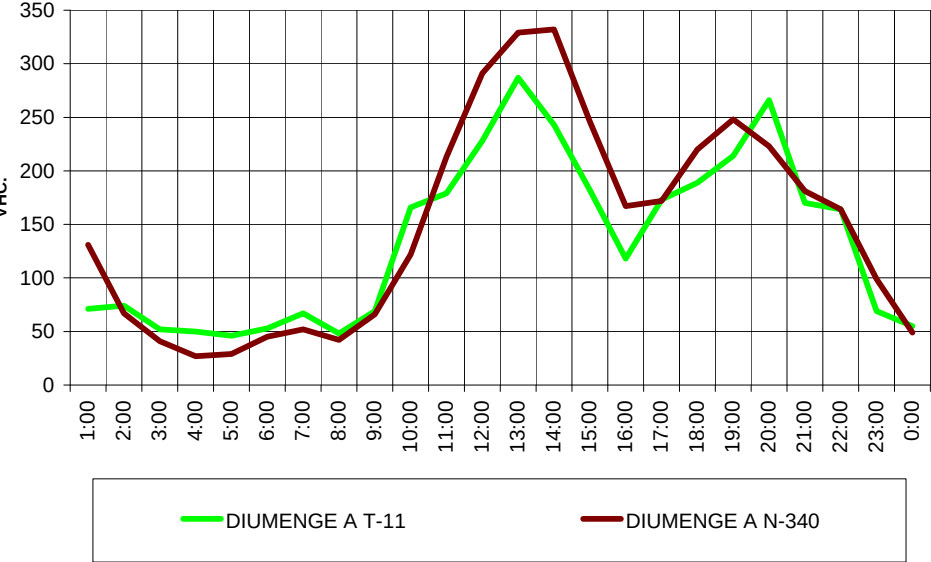
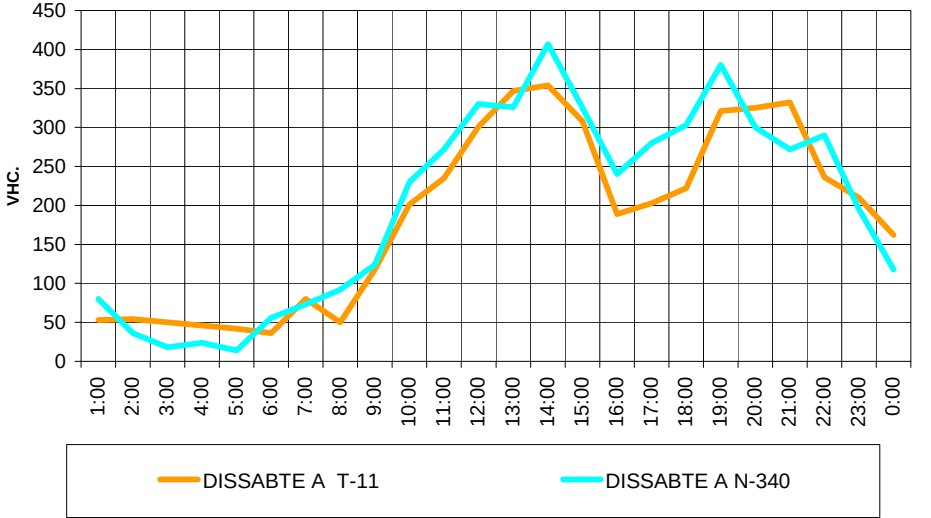
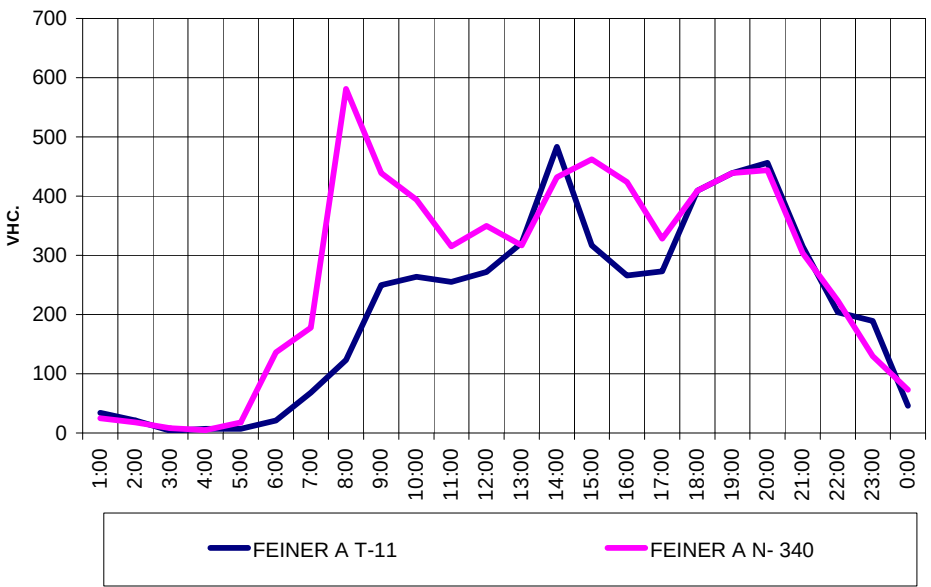


	MITJANA FEINERS		DISSABTE		DIUMENGE	
	SENTIT T - 11	SENTIT N - 340	SENTIT T - 11	SENTIT N - 340	SENTIT T - 11	SENTIT N - 340
1:00	34	25	53	80	71	131
2:00	21	18	54	36	74	67
3:00	4	8	50	18	52	41
4:00	7	5	46	24	50	27
5:00	7	18	42	14	46	29
6:00	21	136	36	56	53	45
7:00	68	178	80	73	67	52
8:00	123	581	50	92	48	42
9:00	250	439	118	124	69	66
10:00	264	394	201	230	166	122
11:00	255	315	235	272	179	213
12:00	272	350	301	330	228	291
13:00	321	317	347	326	287	329
14:00	483	432	354	407	243	332
15:00	317	462	308	325	182	246
16:00	266	424	189	240	118	167
17:00	273	328	203	280	173	172
18:00	409	409	222	303	189	220
19:00	439	439	321	380	214	248
20:00	456	444	325	300	266	223
21:00	315	304	332	272	170	181
22:00	204	223	236	290	164	164
23:00	189	130	210	195	69	99
0:00	46	73	162	118	55	49

TOTAL VEHICLES/DIA	5.044	6.452	4.475	4.785	3.233	3.556
ambdós sentits	11.496		9.260		6.789	
	HORA PUNTA SETMANAL		HORA PUNTA DIA			

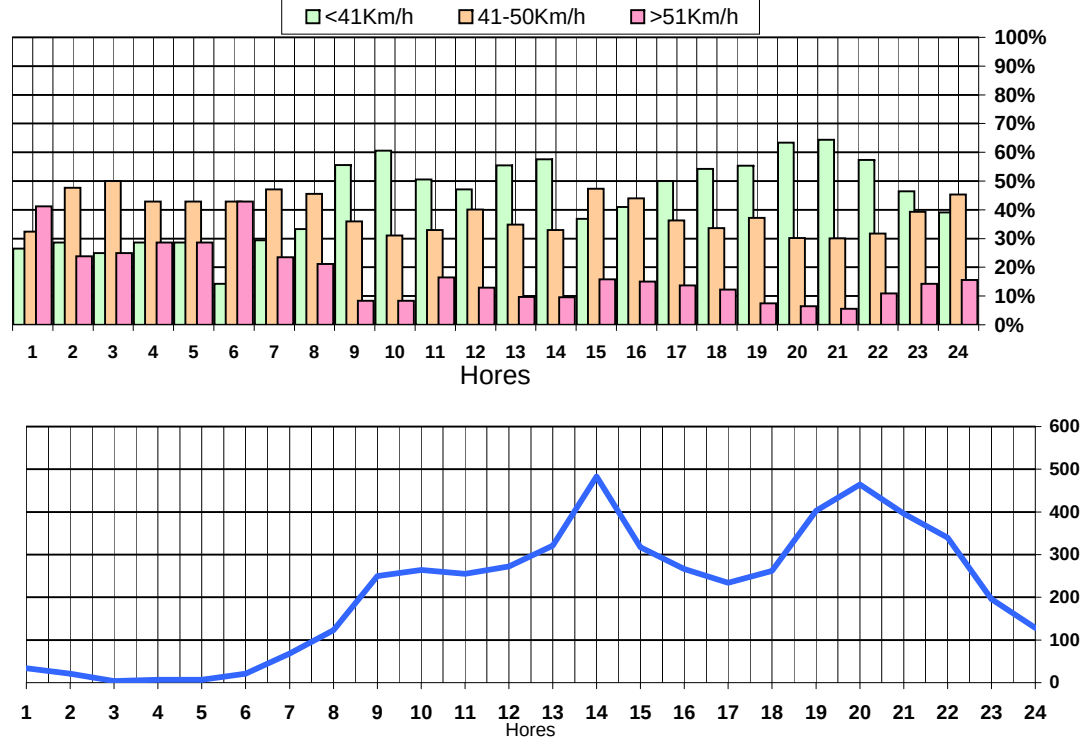


I.M.D. Tram	9.182
-------------	-------



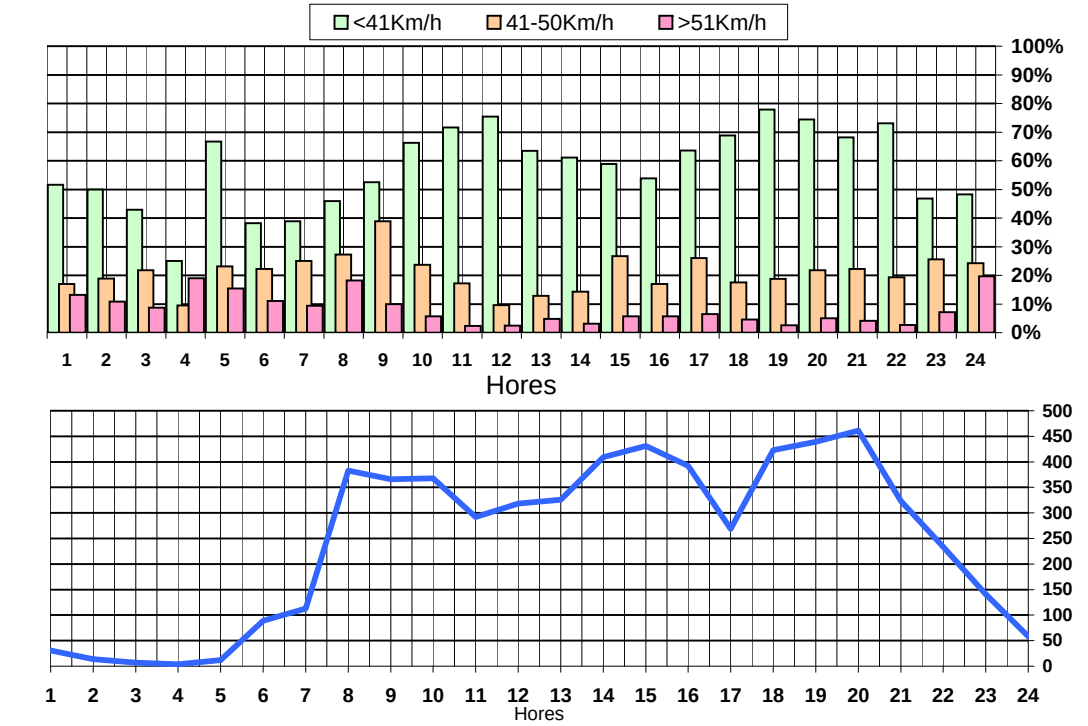
SENTIT A T - 11

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	9	26,5%	11	32,4%	14	41,2%	34
2:00	6	28,6%	10	47,6%	5	23,8%	21
3:00	1	25,0%	2	50,0%	1	25,0%	4
4:00	2	28,6%	3	42,9%	2	28,6%	7
5:00	2	28,6%	3	42,9%	2	28,6%	7
6:00	3	14,3%	9	42,9%	9	42,9%	21
7:00	20	29,4%	32	47,1%	16	23,5%	68
8:00	41	33,3%	56	45,5%	26	21,1%	123
9:00	139	55,6%	90	36,0%	21	8,4%	250
10:00	160	60,6%	82	31,1%	22	8,3%	264
11:00	129	50,6%	84	32,9%	42	16,5%	255
12:00	128	47,1%	109	40,1%	35	12,9%	272
13:00	178	55,5%	112	34,9%	31	9,7%	321
14:00	278	57,6%	159	32,9%	46	9,5%	483
15:00	117	36,9%	150	47,3%	50	15,8%	317
16:00	109	41,0%	117	44,0%	40	15,0%	266
17:00	117	50,0%	85	36,3%	32	13,7%	234
18:00	142	54,2%	88	33,6%	32	12,2%	262
19:00	223	55,3%	150	37,2%	30	7,4%	403
20:00	294	63,4%	140	30,2%	30	6,5%	464
21:00	255	64,4%	119	30,1%	22	5,6%	396
22:00	195	57,4%	108	31,8%	37	10,9%	340
23:00	91	46,4%	77	39,3%	28	14,3%	196
0:00	50	39,1%	58	45,3%	20	15,6%	128
TOTAL	2.689	43,7%	1.854	38,9%	593	17,4%	5.136



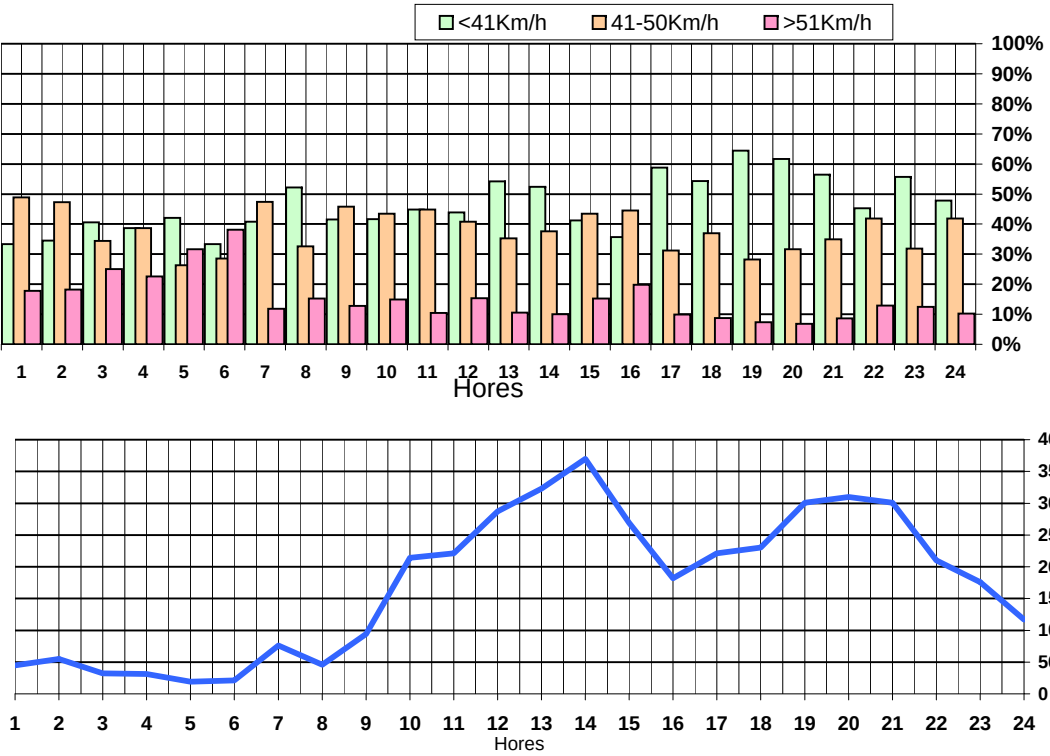
SENTIT A N - 340

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	16	51,6%	9	29,0%	6	19,4%	31
2:00	7	50,0%	5	35,7%	2	14,3%	14
3:00	3	42,9%	3	42,9%	1	14,3%	7
4:00	1	25,0%	2	50,0%	1	25,0%	4
5:00	8	66,7%	2	16,7%	2	16,7%	12
6:00	34	38,2%	36	40,4%	19	21,3%	89
7:00	44	38,9%	46	40,7%	23	20,4%	113
8:00	176	46,0%	149	38,9%	58	15,1%	383
9:00	192	52,5%	130	35,5%	44	12,0%	366
10:00	244	66,3%	103	28,0%	21	5,7%	368
11:00	209	71,6%	66	22,6%	17	5,8%	292
12:00	240	75,5%	69	21,7%	9	2,8%	318
13:00	207	63,5%	99	30,4%	20	6,1%	326
14:00	250	61,1%	134	32,8%	25	6,1%	409
15:00	254	58,9%	143	33,2%	34	7,9%	431
16:00	211	53,8%	144	36,7%	37	9,4%	392
17:00	171	63,6%	74	27,5%	24	8,9%	269
18:00	291	68,8%	101	23,9%	31	7,3%	423
19:00	342	77,9%	85	19,4%	12	2,7%	439
20:00	343	74,4%	103	22,3%	15	3,3%	461
21:00	220	68,1%	87	26,9%	16	5,0%	323
22:00	171	73,1%	48	20,5%	15	6,4%	234
23:00	66	46,8%	54	38,3%	21	14,9%	141
0:00	28	48,3%	21	36,2%	9	15,5%	58
TOTAL	3.728	57,6%	1.713	31,3%	462	11,1%	5.903



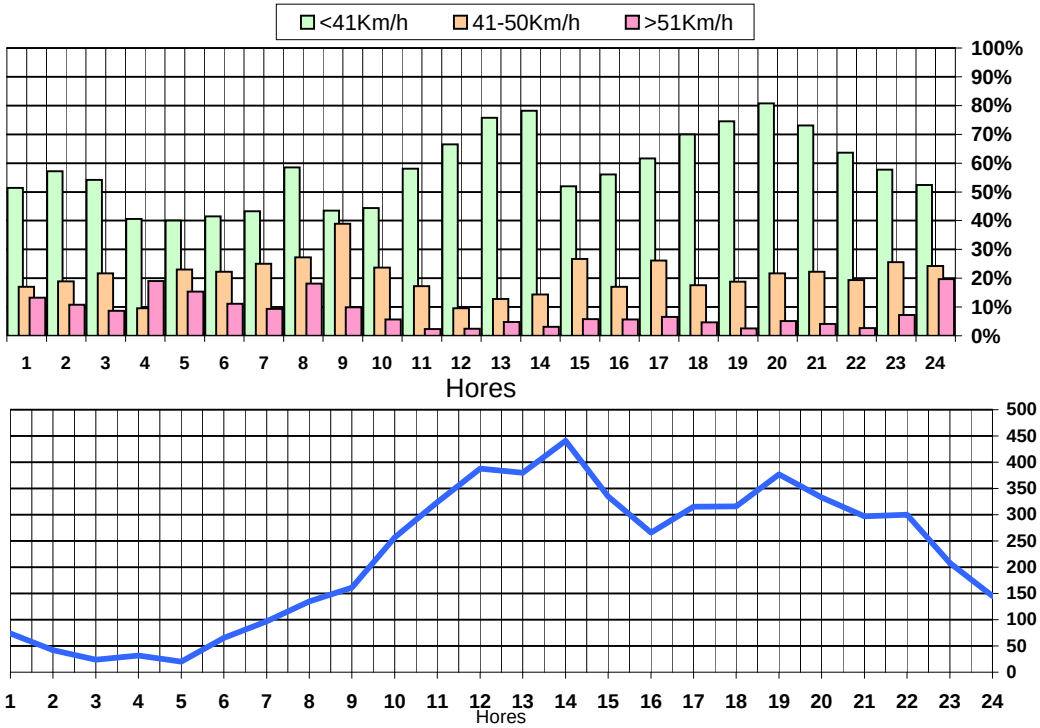
SENTIT A T - 11

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	15	33,3%	22	48,9%	8	17,8%	45
2:00	19	34,5%	26	47,3%	10	18,2%	55
3:00	13	40,6%	11	34,4%	8	25,0%	32
4:00	12	38,7%	12	38,7%	7	22,6%	31
5:00	8	42,1%	5	26,3%	6	31,6%	19
6:00	7	33,3%	6	28,6%	8	38,1%	21
7:00	31	40,8%	36	47,4%	9	11,8%	76
8:00	24	52,2%	15	32,6%	7	15,2%	46
9:00	39	41,5%	43	45,7%	12	12,8%	94
10:00	89	41,6%	93	43,5%	32	15,0%	214
11:00	99	44,8%	99	44,8%	23	10,4%	221
12:00	126	43,9%	117	40,8%	44	15,3%	287
13:00	175	54,2%	114	35,3%	34	10,5%	323
14:00	194	52,4%	139	37,6%	37	10,0%	370
15:00	111	41,3%	117	43,5%	41	15,2%	269
16:00	65	35,7%	81	44,5%	36	19,8%	182
17:00	130	58,8%	69	31,2%	22	10,0%	221
18:00	125	54,3%	85	37,0%	20	8,7%	230
19:00	194	64,5%	85	28,2%	22	7,3%	301
20:00	191	61,6%	98	31,6%	21	6,8%	310
21:00	170	56,5%	105	34,9%	26	8,6%	301
22:00	95	45,2%	88	41,9%	27	12,9%	210
23:00	98	55,7%	56	31,8%	22	12,5%	176
0:00	56	47,9%	49	41,9%	12	10,3%	117
TOTAL	2.086	46,5%	1.571	38,3%	494	15,3%	4.151



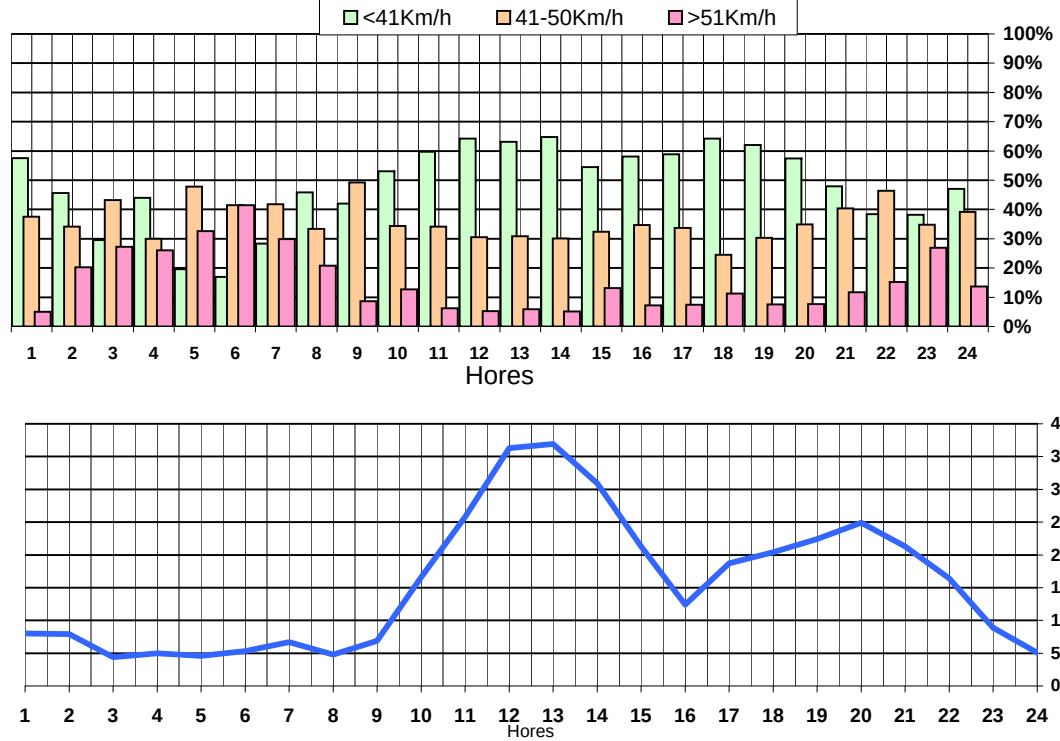
SENTIT A N - 340

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	38	51,4%	21	28,4%	15	20,3%	74
2:00	24	57,1%	15	35,7%	3	7,1%	42
3:00	13	54,2%	6	25,0%	5	20,8%	24
4:00	13	40,6%	14	43,8%	5	15,6%	32
5:00	8	40,0%	8	40,0%	4	20,0%	20
6:00	27	41,5%	25	38,5%	13	20,0%	65
7:00	42	43,3%	39	40,2%	16	16,5%	97
8:00	79	58,5%	36	26,7%	20	14,8%	135
9:00	70	43,5%	59	36,6%	32	19,9%	161
10:00	114	44,4%	109	42,4%	34	13,2%	257
11:00	188	58,0%	109	33,6%	27	8,3%	324
12:00	258	66,5%	109	28,1%	21	5,4%	388
13:00	288	75,8%	75	19,7%	17	4,5%	380
14:00	345	78,2%	76	17,2%	20	4,5%	441
15:00	174	51,9%	119	35,5%	42	12,5%	335
16:00	149	56,0%	75	28,2%	42	15,8%	266
17:00	194	61,6%	95	30,2%	26	8,3%	315
18:00	221	69,9%	77	24,4%	18	5,7%	316
19:00	281	74,5%	80	21,2%	16	4,2%	377
20:00	269	80,8%	58	17,4%	6	1,8%	333
21:00	217	73,1%	62	20,9%	18	6,1%	297
22:00	191	63,7%	74	24,7%	35	11,7%	300
23:00	120	57,7%	68	32,7%	20	9,6%	208
0:00	76	52,4%	55	37,9%	14	9,7%	145
TOTAL	3.399	58,1%	1.464	30,4%	469	11,5%	5.332



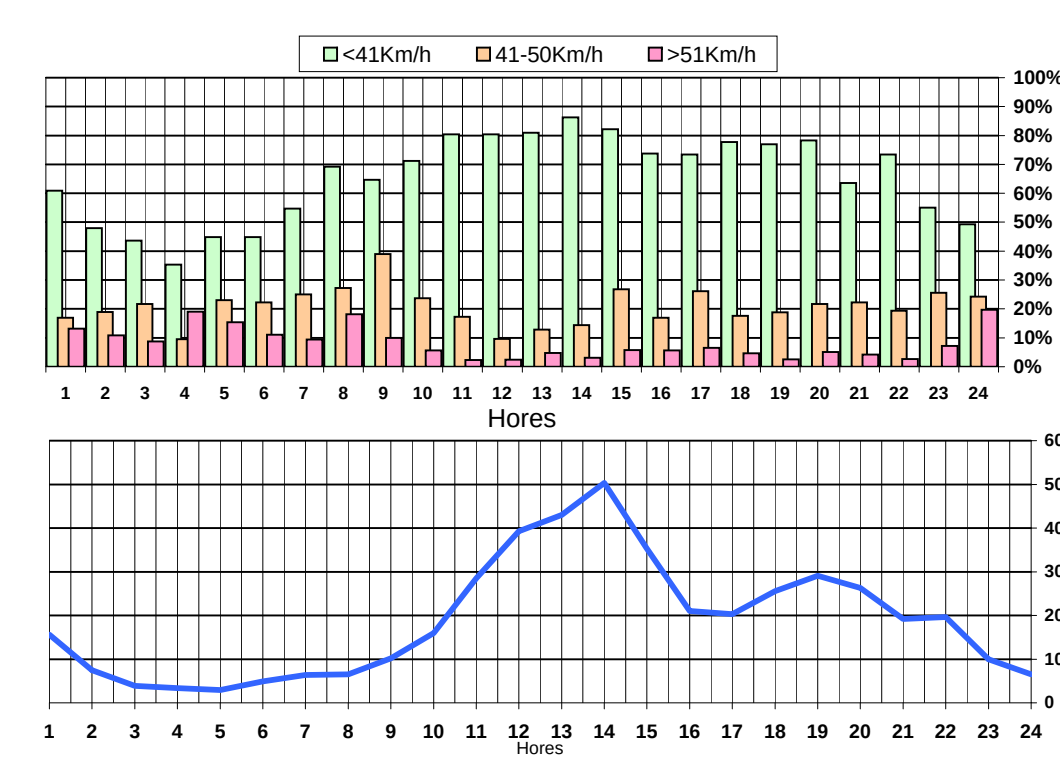
SENTIT A T - 11

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	46	57,5%	30	37,5%	4	5,0%	80
2:00	36	45,6%	27	34,2%	16	20,3%	79
3:00	13	29,5%	19	43,2%	12	27,3%	44
4:00	22	44,0%	15	30,0%	13	26,0%	50
5:00	9	19,6%	22	47,8%	15	32,6%	46
6:00	9	17,0%	22	41,5%	22	41,5%	53
7:00	19	28,4%	28	41,8%	20	29,9%	67
8:00	22	45,8%	16	33,3%	10	20,8%	48
9:00	29	42,0%	34	49,3%	6	8,7%	69
10:00	88	53,0%	57	34,3%	21	12,7%	166
11:00	154	59,7%	88	34,1%	16	6,2%	258
12:00	233	64,2%	111	30,6%	19	5,2%	363
13:00	233	63,1%	114	30,9%	22	6,0%	369
14:00	200	64,7%	93	30,1%	16	5,2%	309
15:00	116	54,5%	69	32,4%	28	13,1%	213
16:00	72	58,1%	43	34,7%	9	7,3%	124
17:00	110	58,8%	63	33,7%	14	7,5%	187
18:00	131	64,2%	50	24,5%	23	11,3%	204
19:00	139	62,1%	68	30,4%	17	7,6%	224
20:00	143	57,4%	87	34,9%	19	7,6%	249
21:00	102	47,9%	86	40,4%	25	11,7%	213
22:00	63	38,4%	76	46,3%	25	15,2%	164
23:00	34	38,2%	31	34,8%	24	27,0%	89
0:00	24	47,1%	20	39,2%	7	13,7%	51
TOTAL	2.047	48,4%	1.269	36,2%	403	15,4%	3.719



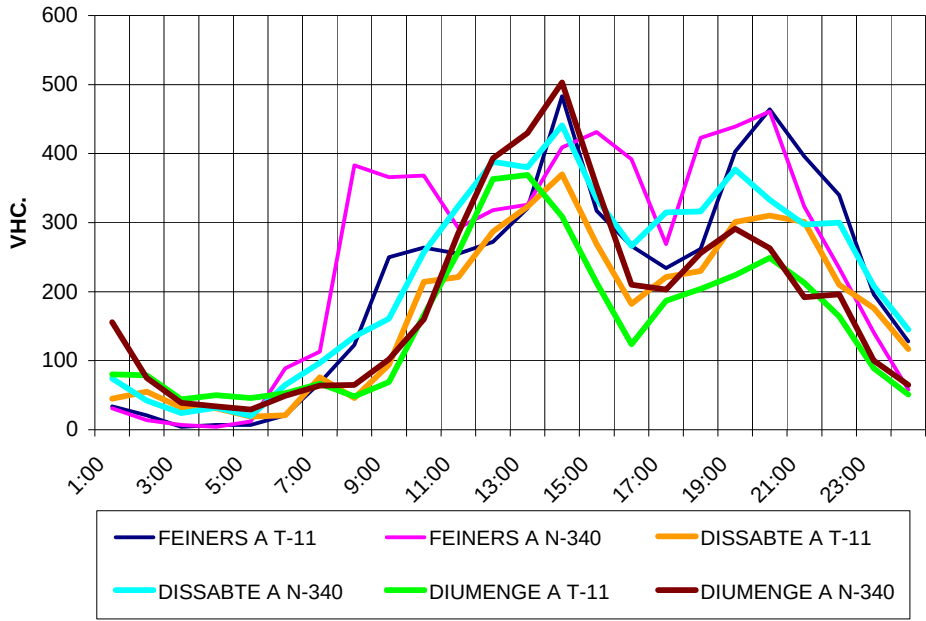
SENTIT A N - 340

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	95	60,9%	47	30,1%	14	9,0%	156
2:00	36	48,0%	26	34,7%	13	17,3%	75
3:00	17	43,6%	19	48,7%	3	7,7%	39
4:00	12	35,3%	15	44,1%	7	20,6%	34
5:00	13	44,8%	8	27,6%	8	27,6%	29
6:00	22	44,9%	20	40,8%	7	14,3%	49
7:00	35	54,7%	15	23,4%	14	21,9%	64
8:00	45	69,2%	17	26,2%	3	4,6%	65
9:00	66	64,7%	25	24,5%	11	10,8%	102
10:00	114	71,3%	33	20,6%	13	8,1%	160
11:00	229	80,4%	47	16,5%	9	3,2%	285
12:00	316	80,4%	66	16,8%	11	2,8%	393
13:00	348	80,9%	73	17,0%	9	2,1%	430
14:00	434	86,3%	61	12,1%	8	1,6%	503
15:00	290	82,2%	57	16,1%	6	1,7%	353
16:00	155	73,8%	41	19,5%	14	6,7%	210
17:00	149	73,4%	41	20,2%	13	6,4%	203
18:00	199	77,7%	43	16,8%	14	5,5%	256
19:00	224	77,0%	55	18,9%	12	4,1%	291
20:00	206	78,3%	49	18,6%	8	3,0%	263
21:00	122	63,5%	50	26,0%	20	10,4%	192
22:00	144	73,5%	44	22,4%	8	4,1%	196
23:00	55	55,0%	34	34,0%	11	11,0%	100
0:00	32	49,2%	27	41,5%	6	9,2%	65
TOTAL	3.358	65,4%	913	25,7%	242	8,9%	4.513

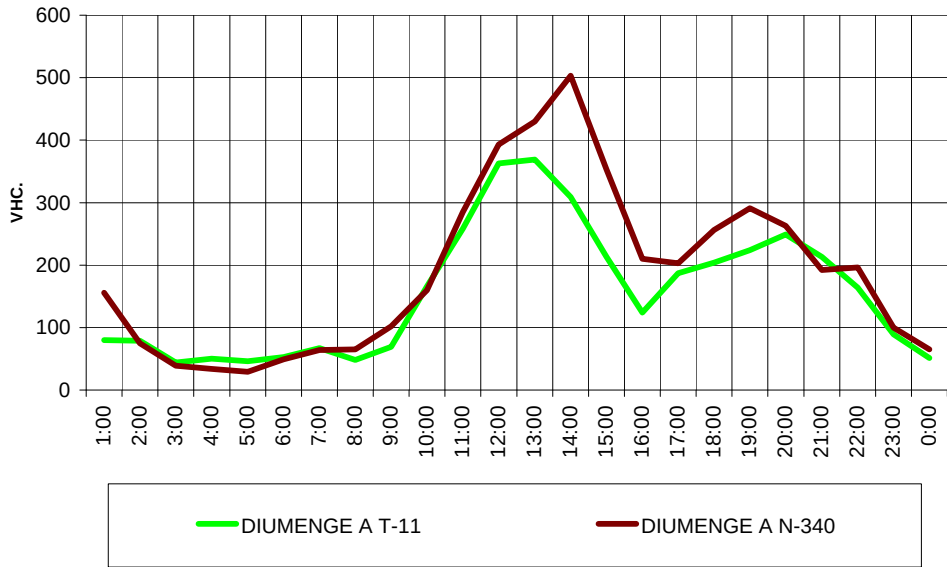
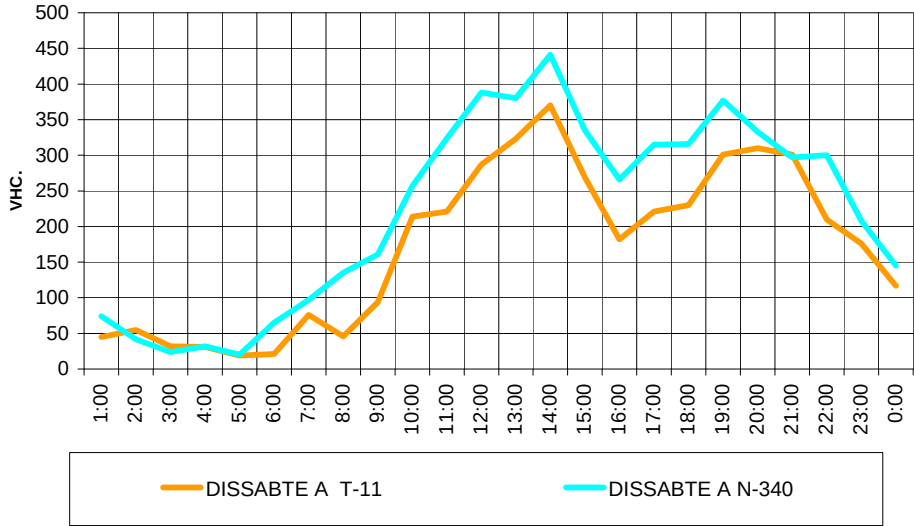
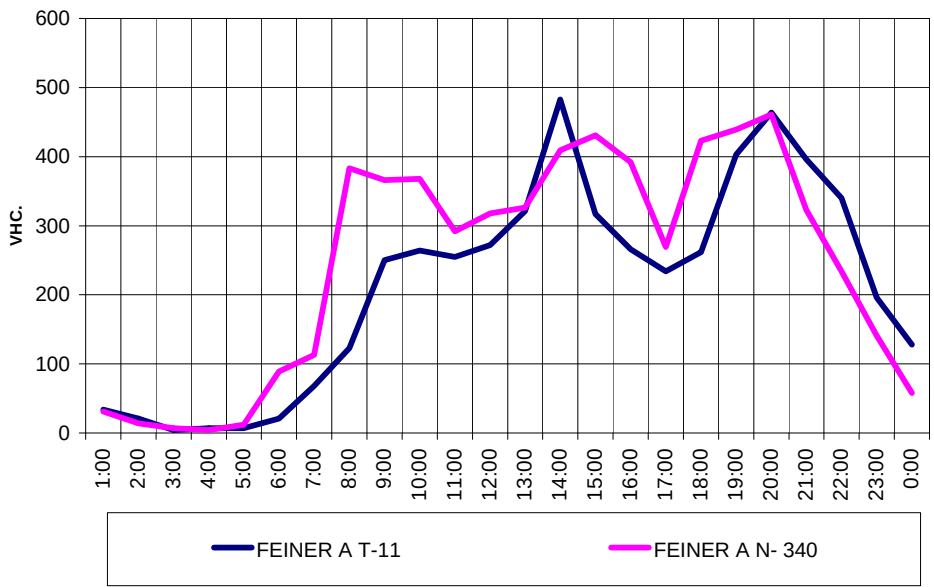


	MITJANA FEINERS		DISSABTE		DIUMENGE	
	SENTIT T - 11	SENTIT N - 340	SENTIT T - 11	SENTIT N - 340	SENTIT T - 11	SENTIT N - 340
1:00	34	31	45	74	80	156
2:00	21	14	55	42	79	75
3:00	4	7	32	24	44	39
4:00	7	4	31	32	50	34
5:00	7	12	19	20	46	29
6:00	21	89	21	65	53	49
7:00	68	113	76	97	67	64
8:00	123	383	46	135	48	65
9:00	250	366	94	161	69	102
10:00	264	368	214	257	166	160
11:00	255	292	221	324	258	285
12:00	272	318	287	388	363	393
13:00	321	326	323	380	369	430
14:00	483	409	370	441	309	503
15:00	317	431	269	335	213	353
16:00	266	392	182	266	124	210
17:00	234	269	221	315	187	203
18:00	262	423	230	316	204	256
19:00	403	439	301	377	224	291
20:00	464	461	310	333	249	263
21:00	396	323	301	297	213	192
22:00	340	234	210	300	164	196
23:00	196	141	176	208	89	100
0:00	128	58	117	145	51	65

TOTAL VEHICLES/DIA	5.136	5.903	4.151	5.332	3.719	4.513
ambdós sentits	11.039		9.483		8.232	
	HORA PUNTA SETMANAL		HORA PUNTA DIA			



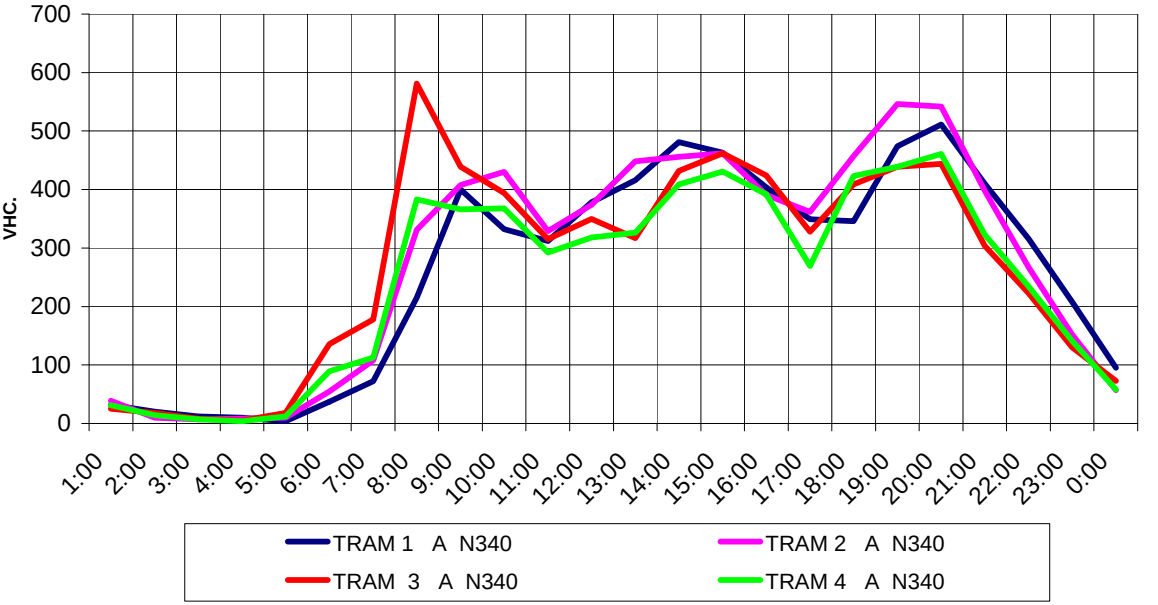
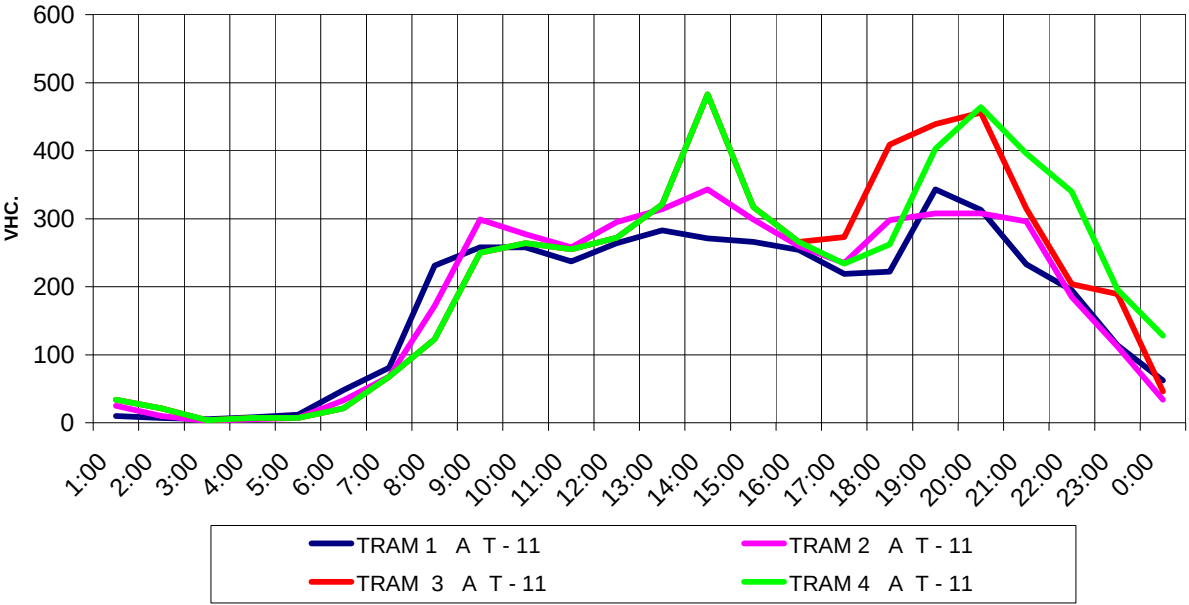
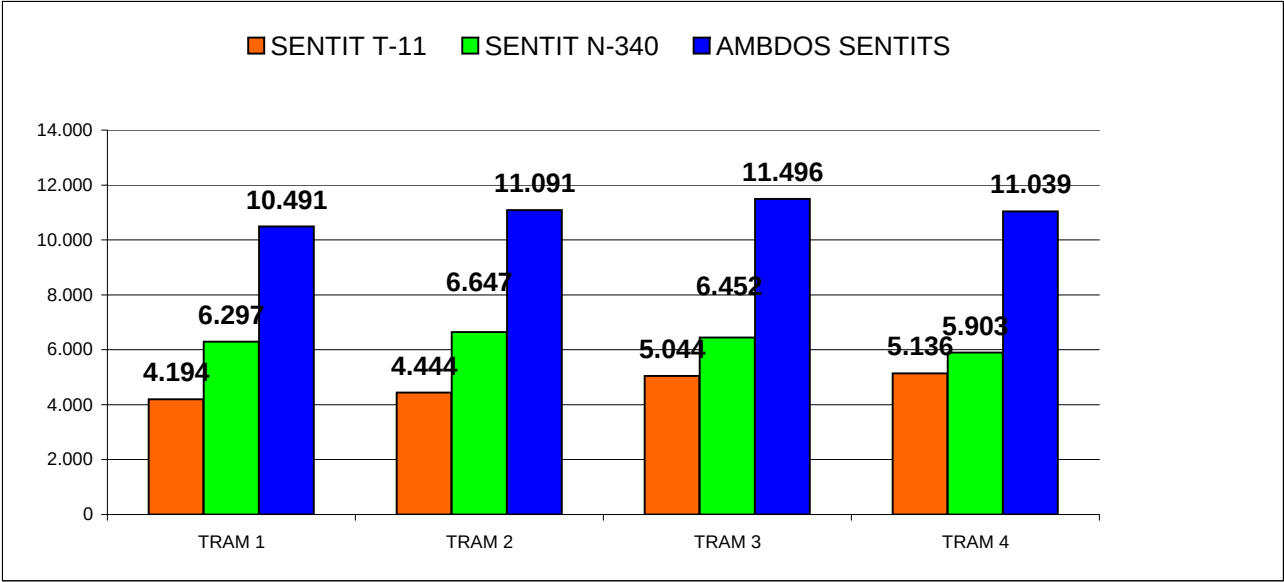
I.M.D. Tram	9.585
-------------	-------



TIPUS DIA: MITJANA FEINERS

	TRAM 1 A T - 11	TRAM 1 A N340	TRAM 2 A T - 11	TRAM 2 A N340	TRAM 3 A T - 11	TRAM 3 A N340	TRAM 4 A T - 11	TRAM 4 A N340
1:00	10	32	25	39	34	25	34	31
2:00	7	20	10	10	21	18	21	14
3:00	5	12	3	7	4	8	4	7
4:00	8	10	5	8	7	5	7	4
5:00	12	4	7	10	7	18	7	12
6:00	48	37	33	55	21	136	21	89
7:00	81	72	68	108	68	178	68	113
8:00	231	215	172	331	123	581	123	383
9:00	258	400	299	408	250	439	250	366
10:00	258	332	277	430	264	394	264	368
11:00	237	312	258	329	255	315	255	292
12:00	264	378	295	374	272	350	272	318
13:00	283	416	314	448	321	317	321	326
14:00	271	481	343	456	483	432	483	409
15:00	266	463	299	462	317	462	317	431
16:00	254	404	260	391	266	424	266	392
17:00	219	349	235	362	273	328	234	269
18:00	222	346	298	457	409	409	262	423
19:00	343	474	308	546	439	439	403	439
20:00	313	511	308	542	456	444	464	461
21:00	233	410	296	398	315	304	396	323
22:00	195	316	185	267	204	223	340	234
23:00	114	208	112	152	189	130	196	141
0:00	62	95	34	57	46	73	128	58

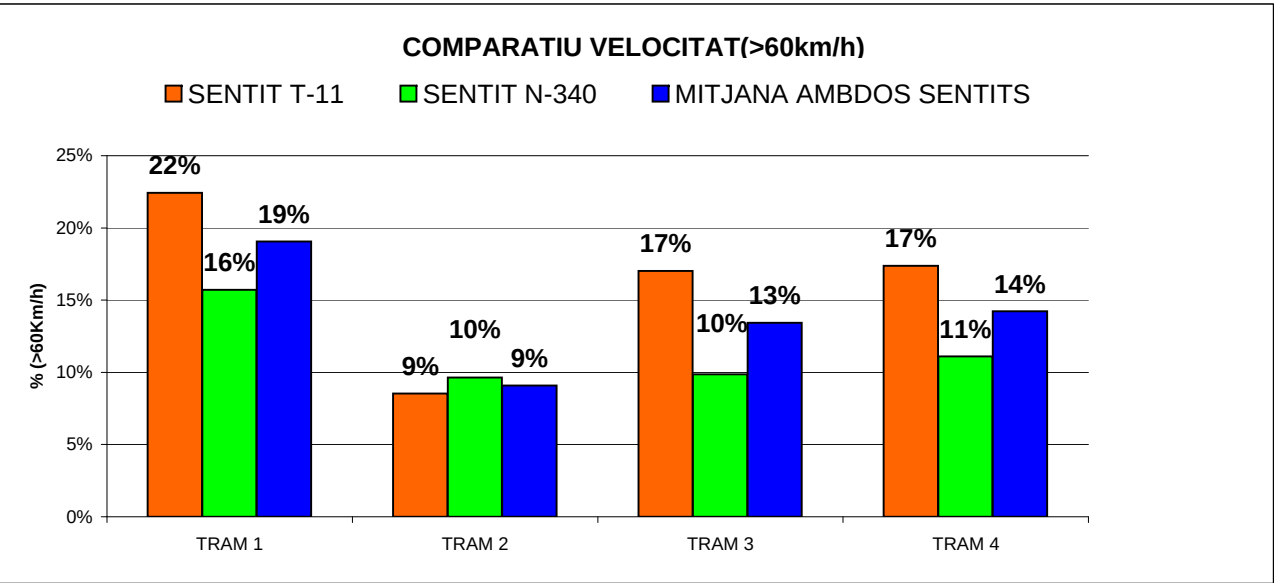
TOTAL VEHICLES/DIA	4.194	6.297	4.444	6.647	5.044	6.452	5.136	5.903
ambdós sentit	10.491		11.091		11.496		11.039	



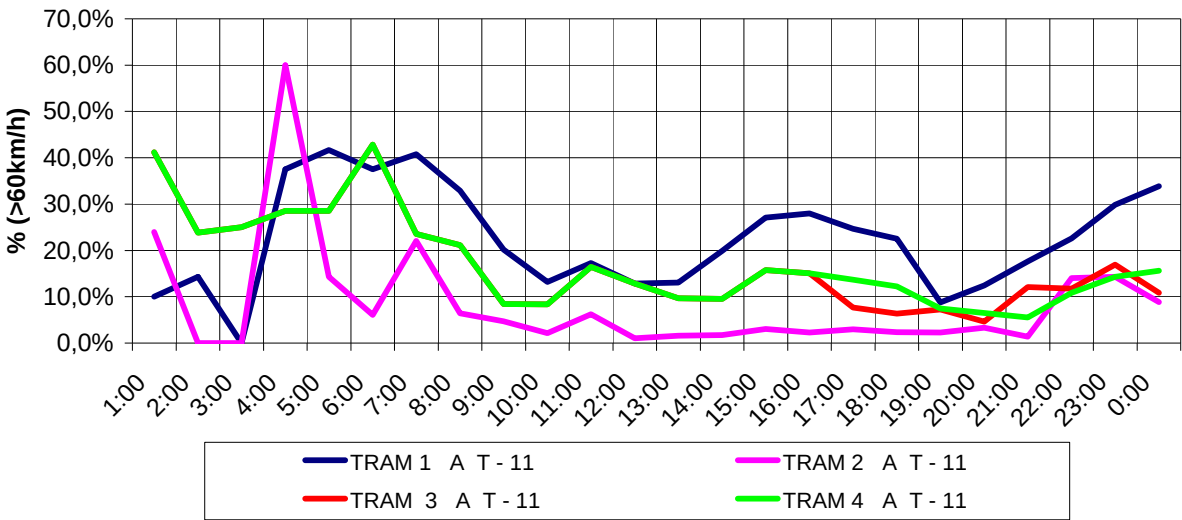
TIPUS DIA: MITJANA FEINERS

	TRAM 1 A T - 11	TRAM 1 A N340	TRAM 2 A T - 11	TRAM 2 A N340	TRAM 3 A T - 11	TRAM 3 A N340	TRAM 4 A T - 11	TRAM 4 A N340
1:00	10,0%	18,8%	24,0%	15,4%	41,2%	20,0%	41,2%	19,4%
2:00	14,3%	15,0%	0,0%	30,0%	23,8%	22,2%	23,8%	14,3%
3:00	0,0%	16,7%	0,0%	28,6%	25,0%	12,5%	25,0%	14,3%
4:00	37,5%	10,0%	60,0%	37,5%	28,6%	20,0%	28,6%	25,0%
5:00	41,7%	25,0%	14,3%	10,0%	28,6%	11,1%	28,6%	16,7%
6:00	37,5%	40,5%	6,1%	23,6%	42,9%	15,4%	42,9%	21,3%
7:00	40,7%	30,6%	22,1%	7,4%	23,5%	15,2%	23,5%	20,4%
8:00	32,9%	27,4%	6,4%	7,3%	21,1%	6,7%	21,1%	15,1%
9:00	20,2%	12,3%	4,7%	3,4%	8,4%	8,4%	8,4%	12,0%
10:00	13,2%	9,9%	2,2%	2,1%	8,3%	6,1%	8,3%	5,7%
11:00	17,3%	11,9%	6,2%	4,0%	16,5%	8,3%	16,5%	5,8%
12:00	12,9%	8,7%	1,0%	1,6%	12,9%	4,6%	12,9%	2,8%
13:00	13,1%	6,3%	1,6%	1,1%	9,7%	4,7%	9,7%	6,1%
14:00	19,9%	11,2%	1,7%	2,0%	9,5%	6,3%	9,5%	6,1%
15:00	27,1%	9,5%	3,0%	2,6%	15,8%	8,7%	15,8%	7,9%
16:00	28,0%	19,1%	2,3%	4,6%	15,0%	8,5%	15,0%	9,4%
17:00	24,7%	13,2%	3,0%	4,4%	7,7%	6,4%	13,7%	8,9%
18:00	22,5%	4,9%	2,3%	0,9%	6,4%	7,6%	12,2%	7,3%
19:00	8,7%	5,5%	2,3%	1,5%	7,3%	3,9%	7,4%	2,7%
20:00	12,5%	4,9%	3,3%	0,7%	4,6%	5,2%	6,5%	3,3%
21:00	17,6%	8,8%	1,4%	1,3%	12,1%	5,9%	5,6%	5,0%
22:00	22,6%	17,7%	14,1%	11,2%	11,8%	6,3%	10,9%	6,4%
23:00	29,8%	18,8%	14,3%	11,2%	16,9%	7,7%	14,3%	14,9%
0:00	33,9%	30,5%	8,8%	19,3%	10,9%	15,1%	15,6%	15,5%

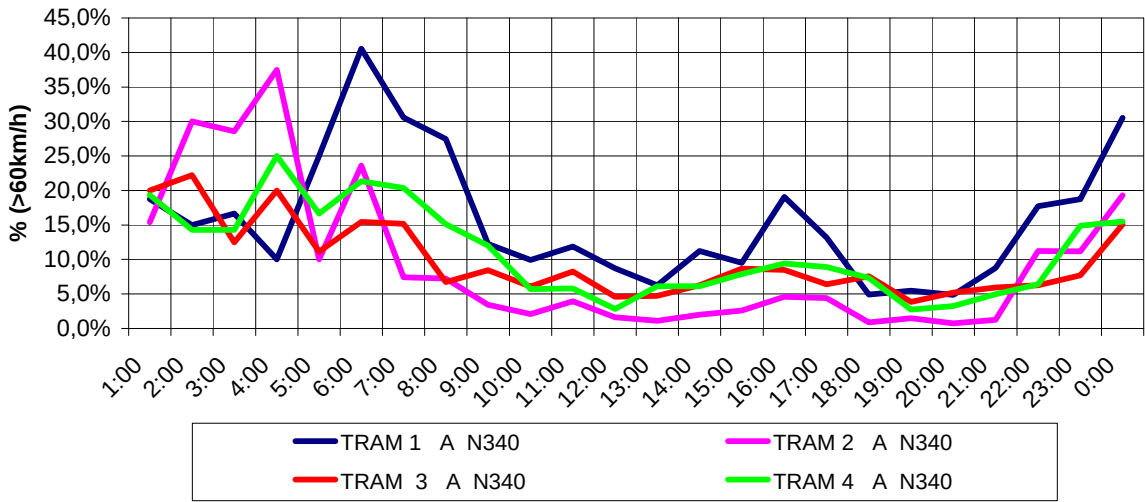
MITJANA DIA/SENTIT	22,4%	15,7%	8,5%	9,6%	17,0%	9,9%	17,4%	11,1%
ambdós sentit	19%		9%		13%		14%	



COMPARATIU VELOCITAT(>60km/h)

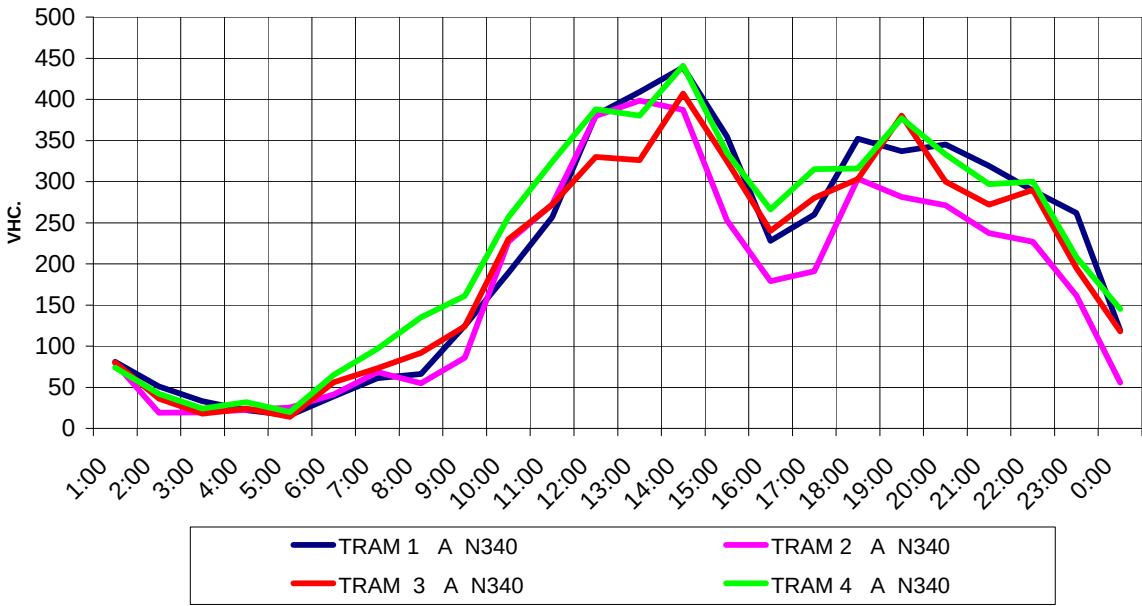
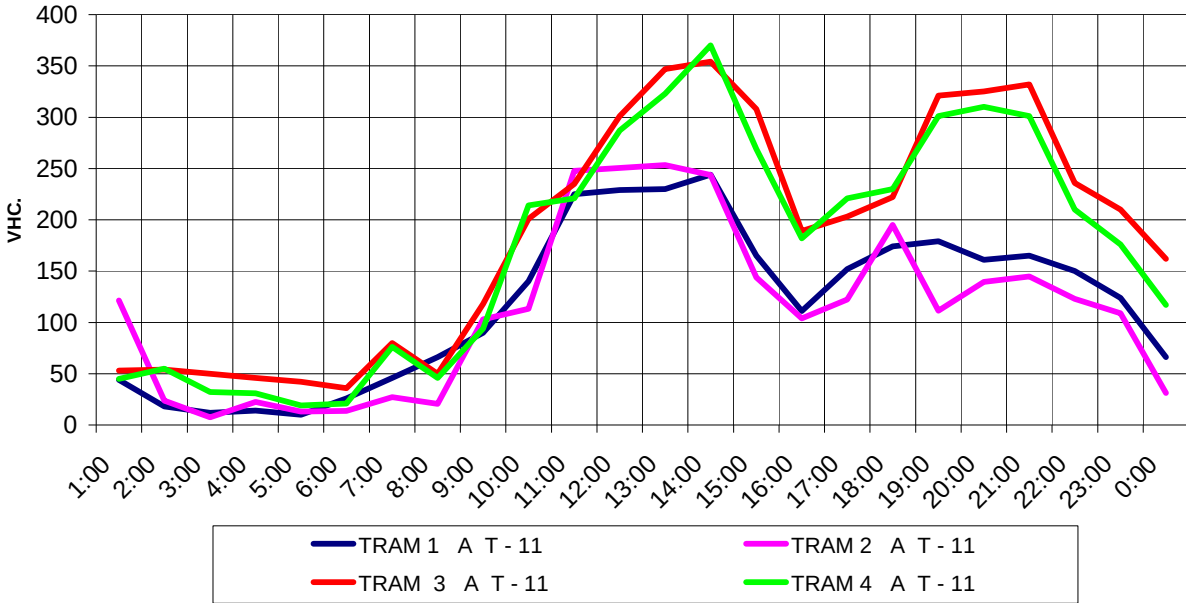
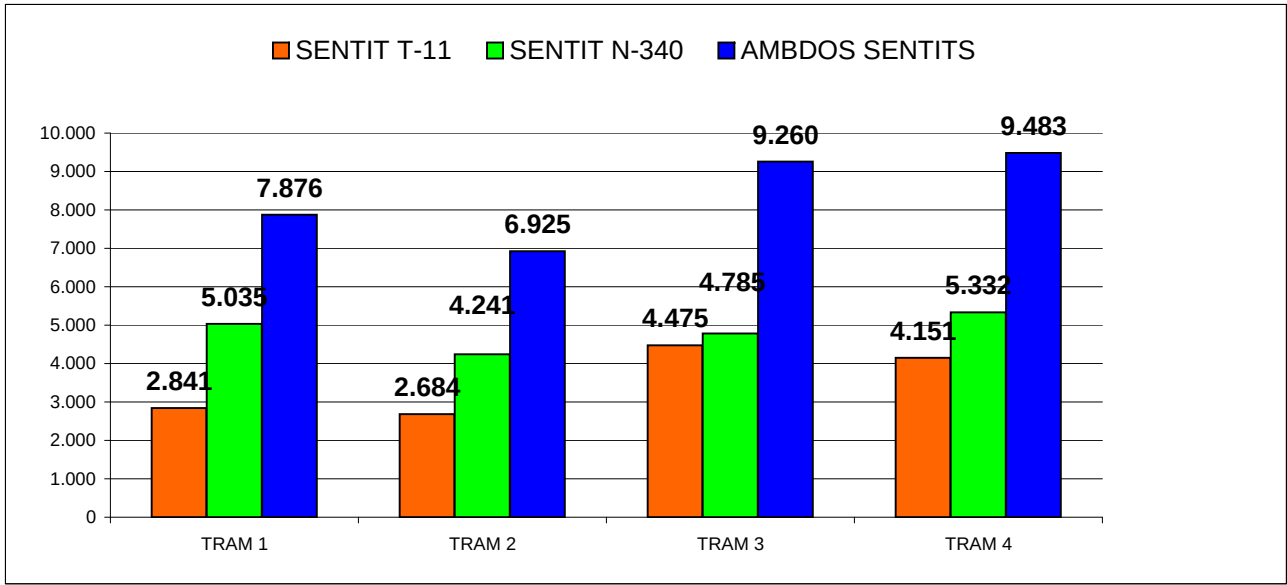


COMPARATIU VELOCITAT(>60km/h)



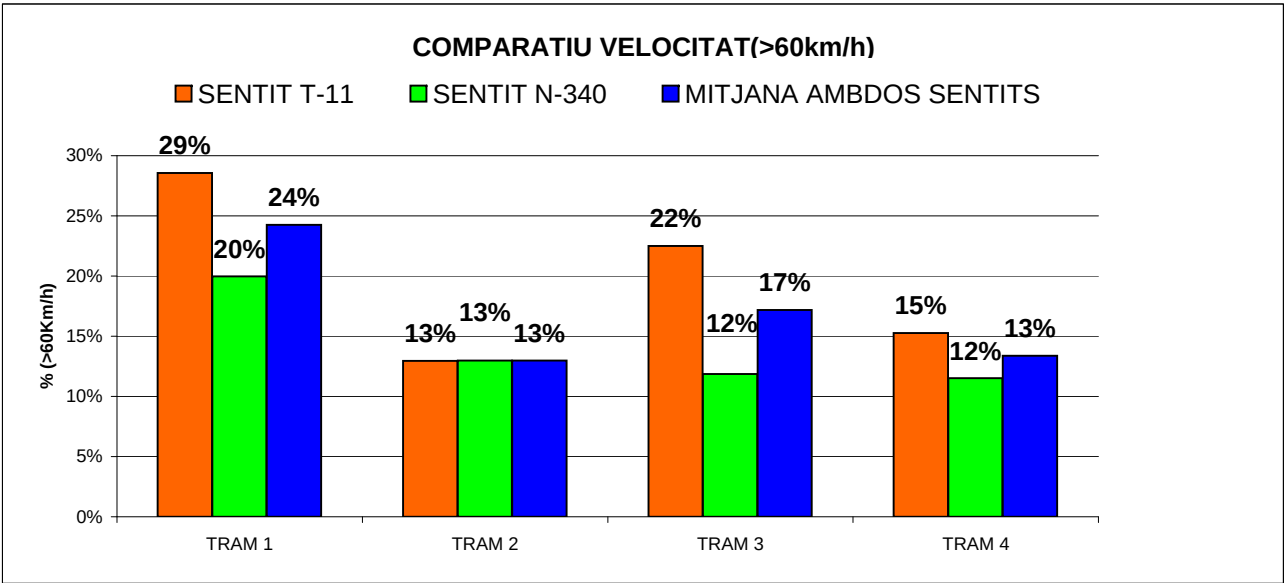
TIPUS DIA: DISSABTE								
	TRAM 1 A T - 11	TRAM 1 A N340	TRAM 2 A T - 11	TRAM 2 A N340	TRAM 3 A T - 11	TRAM 3 A N340	TRAM 4 A T - 11	TRAM 4 A N340
1:00	44	81	121	79	53	80	45	74
2:00	18	51	24	19	54	36	55	42
3:00	12	33	7	19	50	18	32	24
4:00	14	22	22	22	46	24	31	32
5:00	10	16	13	25	42	14	19	20
6:00	26	39	14	41	36	56	21	65
7:00	46	61	27	68	80	73	76	97
8:00	66	66	21	55	50	92	46	135
9:00	90	125	103	86	118	124	94	161
10:00	140	189	113	227	201	230	214	257
11:00	225	257	248	272	235	272	221	324
12:00	229	381	251	380	301	330	287	388
13:00	230	409	253	398	347	326	323	380
14:00	244	439	244	387	354	407	370	441
15:00	165	355	144	253	308	325	269	335
16:00	111	228	104	179	189	240	182	266
17:00	152	260	122	191	203	280	221	315
18:00	174	352	195	304	222	303	230	316
19:00	179	337	111	281	321	380	301	377
20:00	161	345	139	271	325	300	310	333
21:00	165	319	145	237	332	272	301	297
22:00	150	289	123	227	236	290	210	300
23:00	124	262	109	161	210	195	176	208
0:00	66	119	31	56	162	118	117	145

TOTAL VEHICLES/DIA	2.841	5.035	2.684	4.241	4.475	4.785	4.151	5.332
ambdós sentit	7.876		6.925		9.260		9.483	

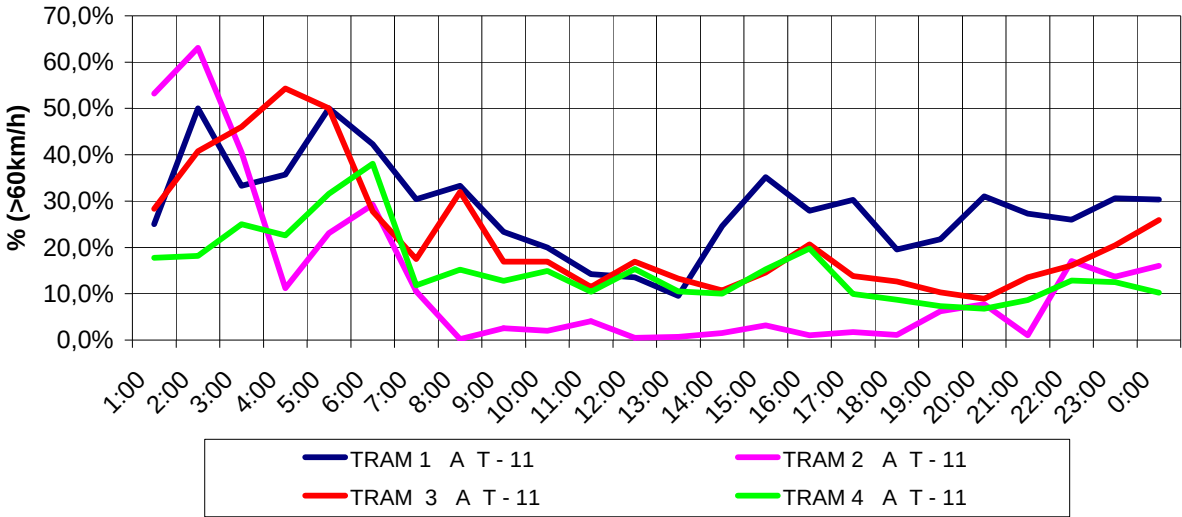


TIPUS DIA: DISSABTE								
	TRAM 1 A T - 11	TRAM 1 A N340	TRAM 2 A T - 11	TRAM 2 A N340	TRAM 3 A T - 11	TRAM 3 A N340	TRAM 4 A T - 11	TRAM 4 A N340
1:00	25,0%	23,5%	53,2%	20,5%	28,3%	15,0%	17,8%	20,3%
2:00	50,0%	23,5%	63,1%	55,1%	40,7%	22,2%	18,2%	7,1%
3:00	33,3%	36,4%	40,5%	52,2%	46,0%	11,1%	25,0%	20,8%
4:00	35,7%	22,7%	11,2%	58,0%	54,3%	20,8%	22,6%	15,6%
5:00	50,0%	31,3%	23,1%	15,8%	50,0%	21,4%	31,6%	20,0%
6:00	42,3%	38,5%	29,2%	24,3%	27,8%	19,6%	38,1%	20,0%
7:00	30,4%	34,4%	10,5%	5,0%	17,5%	12,3%	11,8%	16,5%
8:00	33,3%	31,8%	0,2%	8,6%	32,0%	21,7%	15,2%	14,8%
9:00	23,3%	16,0%	2,6%	4,2%	16,9%	13,7%	12,8%	19,9%
10:00	20,0%	10,6%	2,0%	1,7%	16,9%	10,4%	15,0%	13,2%
11:00	14,2%	8,6%	4,1%	2,4%	11,5%	5,1%	10,4%	8,3%
12:00	13,5%	7,9%	0,5%	0,7%	16,9%	7,0%	15,3%	5,4%
13:00	9,6%	11,0%	0,7%	1,4%	13,3%	5,8%	10,5%	4,5%
14:00	24,6%	8,7%	1,5%	1,1%	10,7%	4,9%	10,0%	4,5%
15:00	35,2%	19,4%	3,2%	6,1%	14,6%	12,9%	15,2%	12,5%
16:00	27,9%	25,4%	1,0%	5,5%	20,6%	12,1%	19,8%	15,8%
17:00	30,3%	26,2%	1,7%	10,2%	13,8%	8,6%	10,0%	8,3%
18:00	19,5%	17,6%	1,1%	3,6%	12,6%	7,3%	8,7%	5,7%
19:00	21,8%	12,8%	6,2%	3,8%	10,3%	4,5%	7,3%	4,2%
20:00	31,1%	10,7%	7,7%	1,3%	8,9%	6,3%	6,8%	1,8%
21:00	27,3%	13,5%	1,0%	1,3%	13,6%	10,3%	8,6%	6,1%
22:00	26,0%	15,2%	17,0%	9,1%	16,1%	7,2%	12,9%	11,7%
23:00	30,6%	16,8%	13,6%	10,1%	20,5%	13,3%	12,5%	9,6%
0:00	30,3%	16,8%	16,0%	9,7%	25,9%	11,0%	10,3%	9,7%

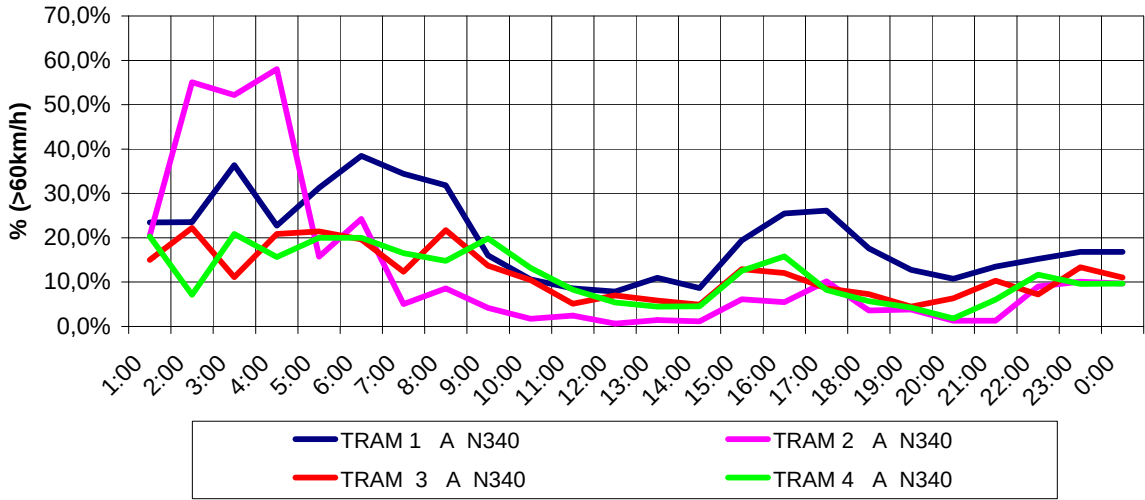
MITJANA DIA/SENTIT	28,6%	20,0%	13,0%	13,0%	22,5%	11,9%	15,3%	11,5%
ambdós sentit	24%		13%		17%		13%	



COMPARATIU VELOCITAT(>60km/h)

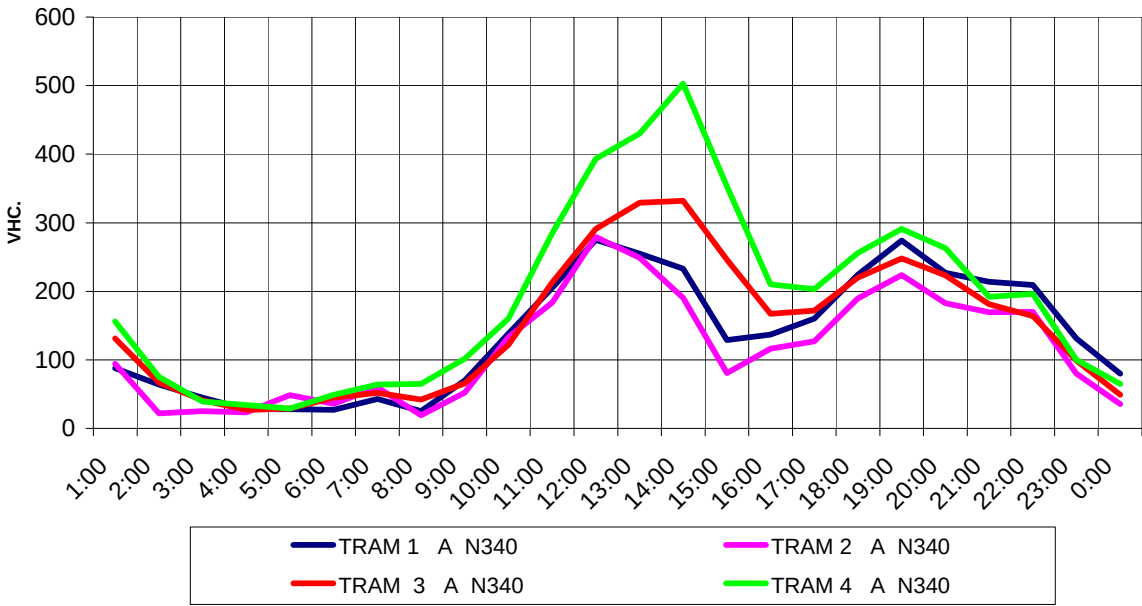
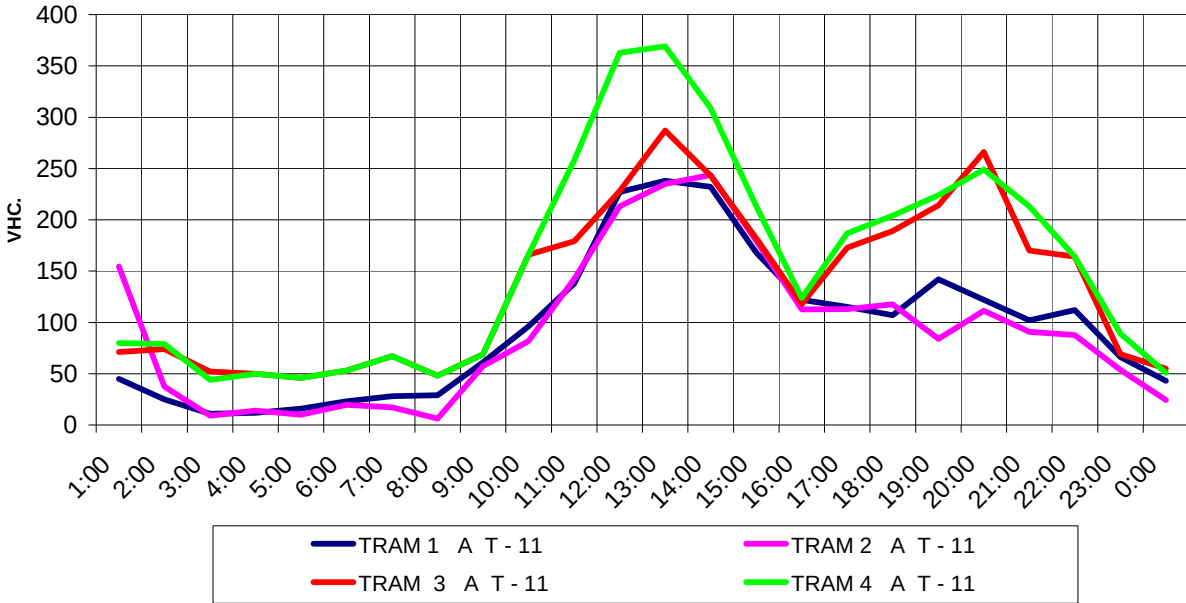
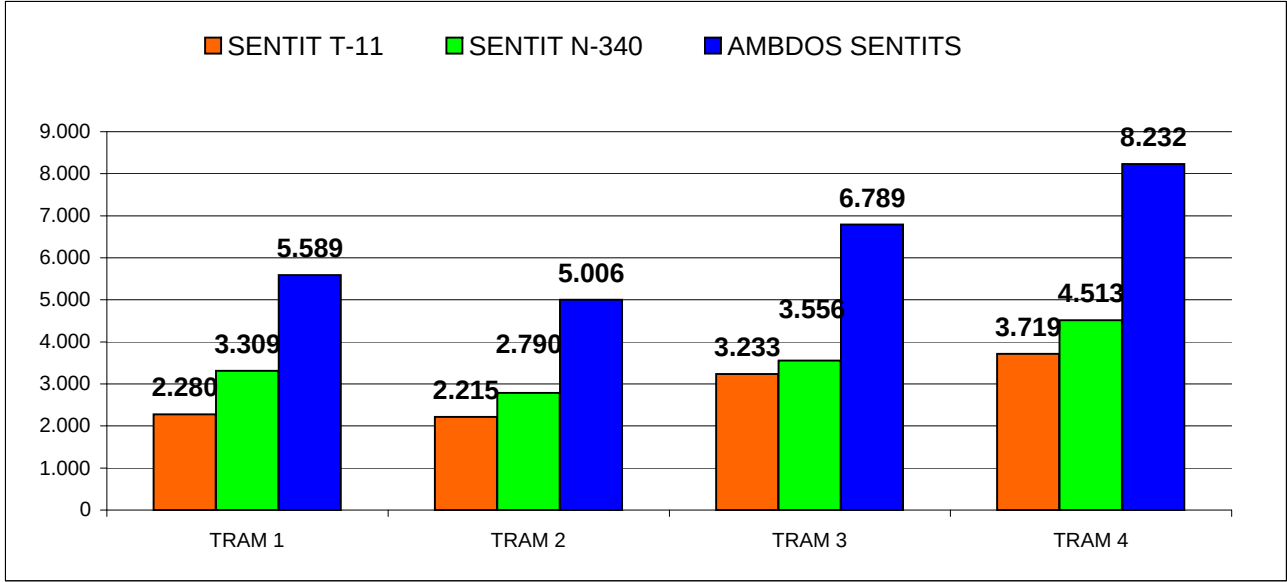


COMPARATIU VELOCITAT(>60km/h)



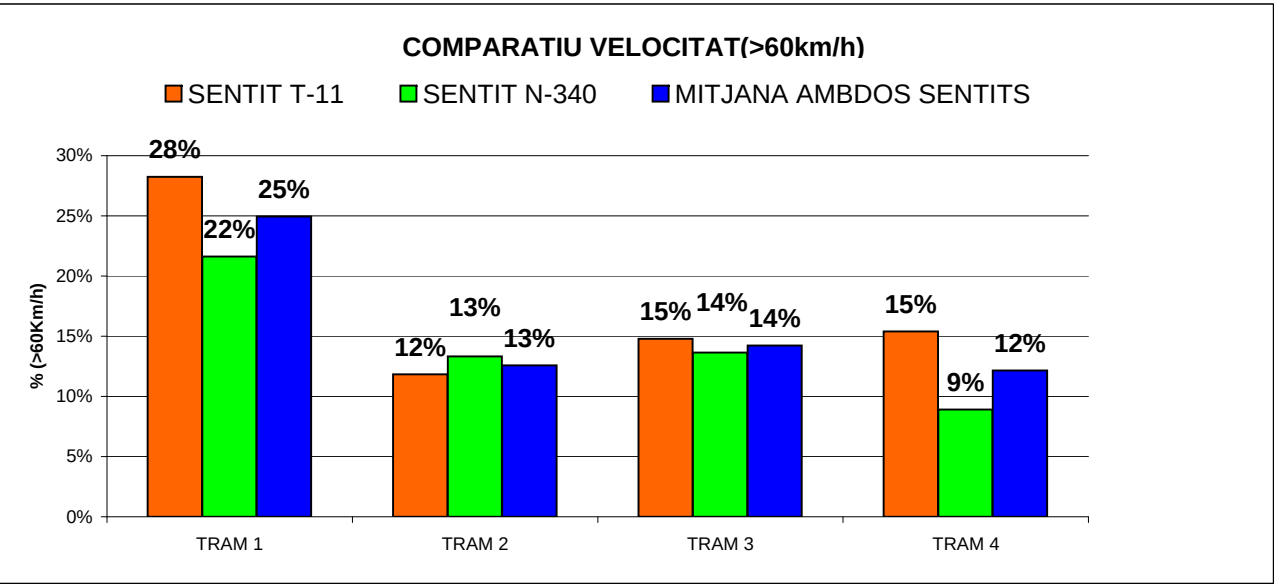
TIPUS DIA: DIUMENGE								
	TRAM 1 A T - 11	TRAM 1 A N340	TRAM 2 A T - 11	TRAM 2 A N340	TRAM 3 A T - 11	TRAM 3 A N340	TRAM 4 A T - 11	TRAM 4 A N340
1:00	45	88	155	94	71	131	80	156
2:00	25	64	37	22	74	67	79	75
3:00	11	45	9	25	52	41	44	39
4:00	12	28	14	24	50	27	50	34
5:00	16	28	10	49	46	29	46	29
6:00	23	27	20	36	53	45	53	49
7:00	28	43	17	60	67	52	67	64
8:00	29	25	6	19	48	42	48	65
9:00	61	70	57	52	69	66	69	102
10:00	96	138	82	133	166	122	166	160
11:00	138	205	142	183	179	213	258	285
12:00	227	275	213	279	228	291	363	393
13:00	238	255	235	249	287	329	369	430
14:00	232	233	244	191	243	332	309	503
15:00	168	129	180	81	182	246	213	353
16:00	122	137	113	116	118	167	124	210
17:00	115	160	113	127	173	172	187	203
18:00	107	224	118	190	189	220	204	256
19:00	142	274	84	224	214	248	224	291
20:00	122	227	111	183	266	223	249	263
21:00	102	214	91	169	170	181	213	192
22:00	112	209	88	170	164	164	164	196
23:00	66	131	54	80	69	99	89	100
0:00	43	80	24	35	55	49	51	65

TOTAL VEHICLES/DIA	2.280	3.309	2.215	2.790	3.233	3.556	3.719	4.513
ambdós sentit	5.589		5.006		6.789		8.232	

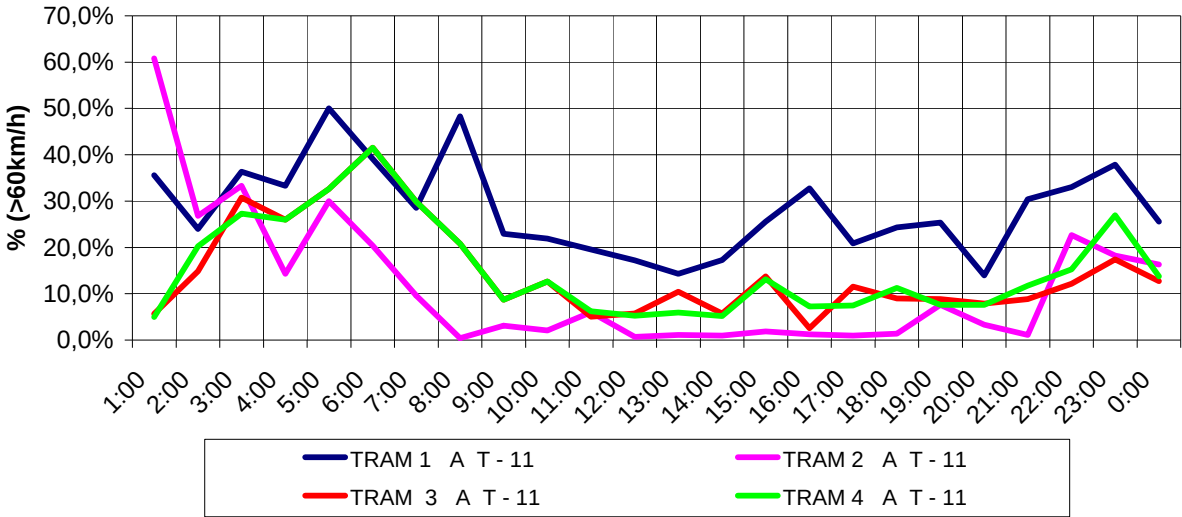


TIPUS DIA: DIUMENGE								
	TRAM 1 A T - 11	TRAM 1 A N340	TRAM 2 A T - 11	TRAM 2 A N340	TRAM 3 A T - 11	TRAM 3 A N340	TRAM 4 A T - 11	TRAM 4 A N340
1:00	35,6%	15,9%	60,8%	12,7%	5,6%	13,7%	5,0%	9,0%
2:00	24,0%	26,6%	26,8%	67,7%	14,9%	17,9%	20,3%	17,3%
3:00	36,4%	28,9%	33,3%	43,7%	30,8%	26,8%	27,3%	7,7%
4:00	33,3%	17,9%	14,3%	55,3%	26,0%	33,3%	26,0%	20,6%
5:00	50,0%	35,7%	30,0%	16,5%	32,6%	34,5%	32,6%	27,6%
6:00	39,1%	37,0%	20,4%	18,5%	41,5%	17,8%	41,5%	14,3%
7:00	28,6%	23,3%	9,6%	2,7%	29,9%	19,2%	29,9%	21,9%
8:00	48,3%	44,0%	0,4%	12,9%	20,8%	14,3%	20,8%	4,6%
9:00	23,0%	27,1%	3,1%	6,6%	8,7%	12,1%	8,7%	10,8%
10:00	21,9%	18,1%	2,1%	3,6%	12,7%	8,2%	12,7%	8,1%
11:00	19,6%	19,0%	6,0%	6,4%	5,0%	7,0%	6,2%	3,2%
12:00	17,2%	7,6%	0,7%	0,7%	5,7%	2,1%	5,2%	2,8%
13:00	14,3%	12,2%	1,1%	1,6%	10,5%	4,6%	6,0%	2,1%
14:00	17,2%	16,7%	1,0%	2,4%	5,8%	5,7%	5,2%	1,6%
15:00	25,6%	31,8%	1,9%	11,4%	13,7%	6,5%	13,1%	1,7%
16:00	32,8%	22,6%	1,2%	4,5%	2,5%	8,4%	7,3%	6,7%
17:00	20,9%	20,0%	1,0%	7,2%	11,6%	9,9%	7,5%	6,4%
18:00	24,3%	15,2%	1,4%	3,2%	9,0%	6,4%	11,3%	5,5%
19:00	25,4%	12,4%	7,6%	3,8%	8,9%	6,5%	7,6%	4,1%
20:00	13,9%	14,1%	3,3%	1,7%	7,9%	5,8%	7,6%	3,0%
21:00	30,4%	13,6%	1,1%	1,2%	8,8%	11,6%	11,7%	10,4%
22:00	33,0%	13,9%	22,6%	8,0%	12,2%	17,7%	15,2%	4,1%
23:00	37,9%	22,9%	18,2%	13,9%	17,4%	17,2%	27,0%	11,0%
0:00	25,6%	22,5%	16,3%	13,7%	12,7%	20,4%	13,7%	9,2%

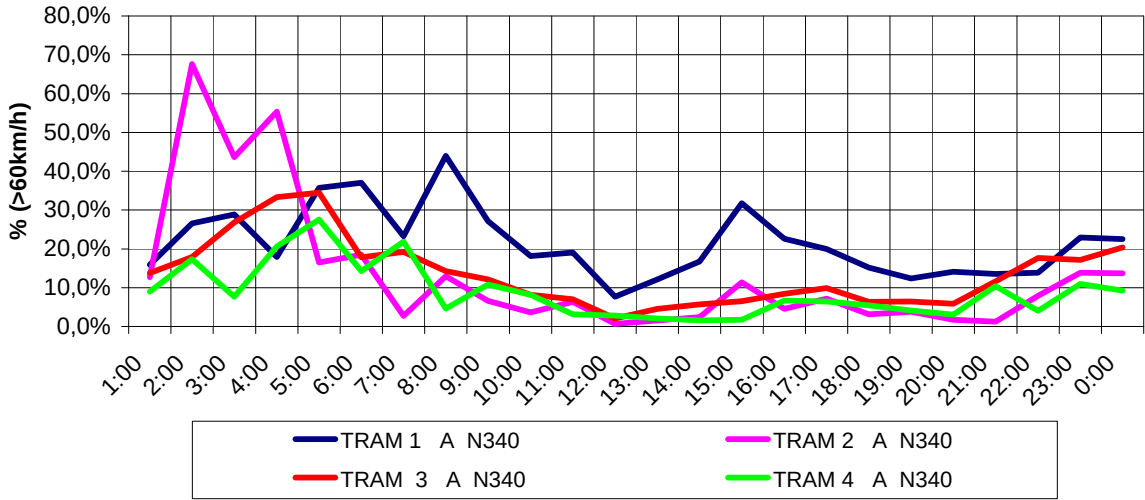
MITJANA DIA/SENTIT	28,3%	21,6%	11,8%	13,3%	14,8%	13,6%	15,4%	8,9%
ambdós sentit	25%		13%		14%		12%	



COMPARATIU VELOCITAT(>60km/h)

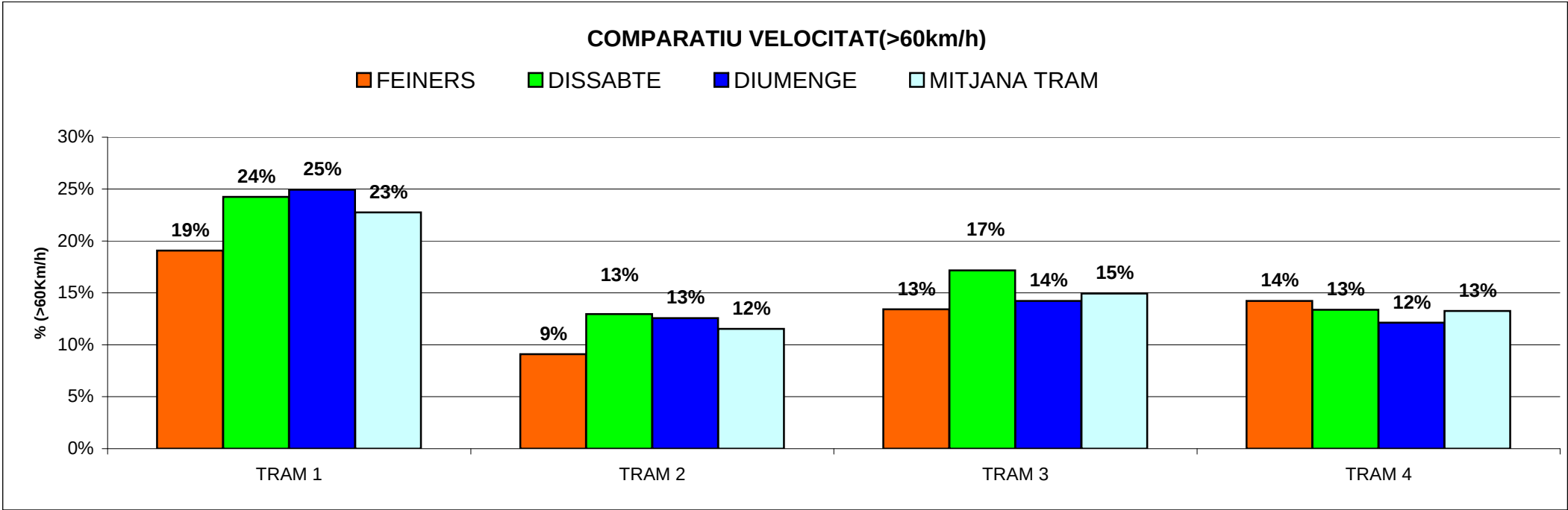


COMPARATIU VELOCITAT(>60km/h)



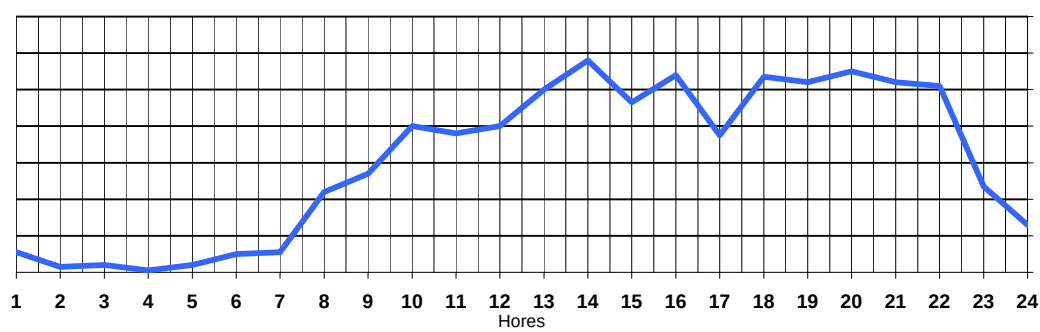
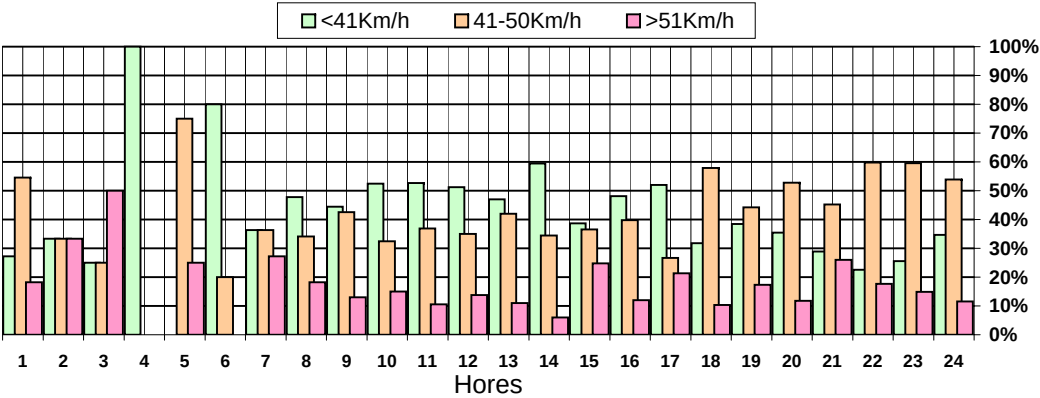
C/ RIU SEGRE
COMPARATIU VELOCITAT PER TRAMS
(> 60Km/h)

	TRAM 1 FEINERS	TRAM 1 DISSABTE	TRAM 1 DIUMENGE	TRAM 2 FEINERS	TRAM 2 DISSABTE	TRAM 2 DIUMENGE	TRAM 3 FEINERS	TRAM 3 DISSABTE	TRAM 3 DIUMENGE	TRAM 4 FEINERS	TRAM 4 DISSABTE	TRAM 4 DIUMENGE
1:00	14,4%	24,2%	25,7%	19,7%	36,9%	36,8%	30,6%	21,7%	9,7%	30,3%	19,0%	7,0%
2:00	14,6%	36,8%	25,3%	15,0%	59,1%	47,2%	23,0%	31,5%	16,4%	19,0%	12,7%	18,8%
3:00	8,3%	34,8%	32,6%	14,3%	46,4%	38,5%	18,8%	28,6%	28,8%	19,6%	22,9%	17,5%
4:00	23,8%	29,2%	25,6%	48,8%	34,6%	34,8%	24,3%	37,6%	29,7%	26,8%	19,1%	23,3%
5:00	33,3%	40,6%	42,9%	12,1%	19,4%	23,2%	19,8%	35,7%	33,5%	22,6%	25,8%	30,1%
6:00	39,0%	40,4%	38,1%	14,8%	26,7%	19,5%	29,1%	23,7%	29,6%	32,1%	29,0%	27,9%
7:00	35,6%	32,4%	25,9%	14,7%	7,8%	6,2%	19,3%	14,9%	24,5%	21,9%	14,2%	25,9%
8:00	30,2%	32,6%	46,1%	6,8%	4,4%	6,7%	13,9%	26,9%	17,6%	18,1%	15,0%	12,7%
9:00	16,2%	19,7%	25,0%	4,1%	3,4%	4,8%	8,4%	15,3%	10,4%	10,2%	16,3%	9,7%
10:00	11,6%	15,3%	20,0%	2,1%	1,9%	2,9%	7,2%	13,7%	10,4%	7,0%	14,1%	10,4%
11:00	14,6%	11,4%	19,3%	5,1%	3,3%	6,2%	12,4%	8,3%	6,0%	11,1%	9,4%	4,7%
12:00	10,8%	10,7%	12,4%	1,3%	0,6%	0,7%	8,7%	12,0%	3,9%	7,8%	10,4%	4,0%
13:00	9,7%	10,3%	13,2%	1,4%	1,1%	1,3%	7,2%	9,5%	7,5%	7,9%	7,5%	4,0%
14:00	15,6%	16,6%	17,0%	1,9%	1,3%	1,7%	7,9%	7,8%	5,7%	7,8%	7,3%	3,4%
15:00	18,3%	27,3%	28,7%	2,8%	4,6%	6,6%	12,2%	13,8%	10,1%	11,8%	13,9%	7,4%
16:00	23,5%	26,7%	27,7%	3,5%	3,3%	2,9%	11,8%	16,4%	5,5%	12,2%	17,8%	7,0%
17:00	18,9%	28,2%	20,4%	3,7%	5,9%	4,1%	7,0%	11,2%	10,7%	11,3%	9,1%	6,9%
18:00	13,7%	18,6%	19,7%	1,6%	2,4%	2,3%	7,0%	9,9%	7,7%	9,8%	7,2%	8,4%
19:00	7,1%	17,3%	18,9%	1,9%	5,0%	5,7%	5,6%	7,4%	7,7%	5,1%	5,8%	5,9%
20:00	8,7%	20,9%	14,0%	2,0%	4,5%	2,5%	4,9%	7,6%	6,9%	4,9%	4,3%	5,3%
21:00	13,2%	20,4%	22,0%	1,3%	1,1%	1,2%	9,0%	11,9%	10,2%	5,3%	7,3%	11,1%
22:00	20,1%	20,6%	23,5%	12,6%	13,1%	15,3%	9,0%	11,7%	14,9%	8,6%	12,3%	9,7%
23:00	24,3%	23,7%	30,4%	12,7%	11,9%	16,1%	12,3%	16,9%	17,3%	14,6%	11,1%	19,0%
0:00	32,2%	23,6%	24,0%	14,1%	12,8%	15,0%	13,0%	18,5%	16,6%	15,6%	10,0%	11,5%
MITJANA DÍA	19,1%	24,3%	24,9%	9,1%	13,0%	12,6%	13,4%	17,2%	14,2%	14,2%	13,4%	12,1%
MITJANA TRAM	23%			12%			15%			13%		



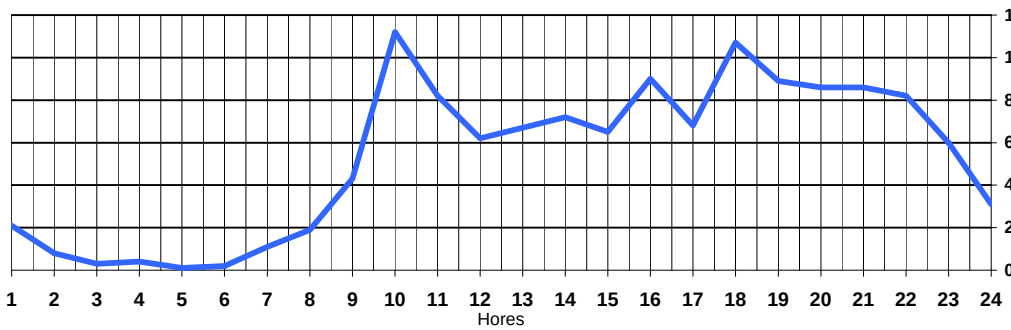
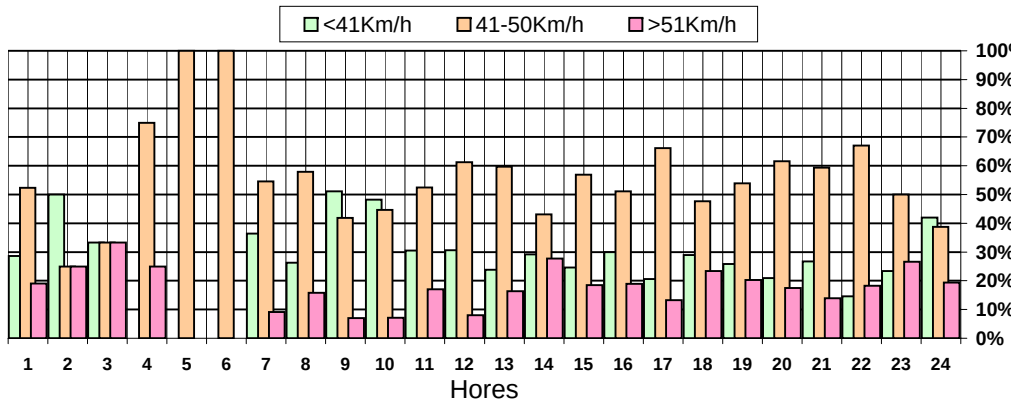
SENTIT A RIU LLOBREGAT

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	3	27,3%	6	54,5%	2	18,2%	11
2:00	1	33,3%	1	33,3%	1	33,3%	3
3:00	1	25,0%	1	25,0%	2	50,0%	4
4:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
5:00	0	0,0%	3	75,0%	1	25,0%	4
6:00	8	80,0%	2	20,0%	0	0,0%	10
7:00	4	36,4%	4	36,4%	3	27,3%	11
8:00	21	47,7%	15	34,1%	8	18,2%	44
9:00	24	44,4%	23	42,6%	7	13,0%	54
10:00	42	52,5%	26	32,5%	12	15,0%	80
11:00	40	52,6%	28	36,8%	8	10,5%	76
12:00	41	51,3%	28	35,0%	11	13,8%	80
13:00	47	47,0%	42	42,0%	11	11,0%	100
14:00	69	59,5%	40	34,5%	7	6,0%	116
15:00	36	38,7%	34	36,6%	23	24,7%	93
16:00	52	48,1%	43	39,8%	13	12,0%	108
17:00	39	52,0%	20	26,7%	16	21,3%	75
18:00	34	31,8%	62	57,9%	11	10,3%	107
19:00	40	38,5%	46	44,2%	18	17,3%	104
20:00	39	35,5%	58	52,7%	13	11,8%	110
21:00	30	28,8%	47	45,2%	27	26,0%	104
22:00	23	22,5%	61	59,8%	18	17,6%	102
23:00	12	25,5%	28	59,6%	7	14,9%	47
0:00	9	34,6%	14	53,8%	3	11,5%	26
TOTAL	616	42,2%	632	40,8%	222	17,0%	1.470



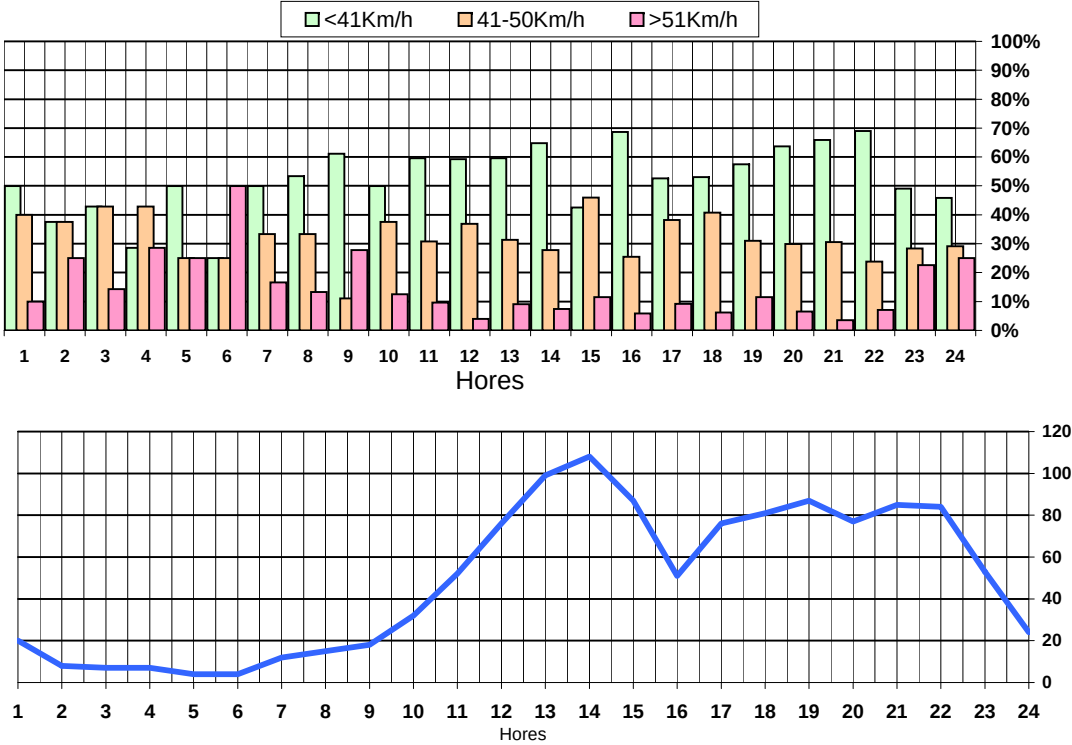
SENTIT A RIU BESÓS

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	6	28,6%	11	52,4%	4	19,0%	21
2:00	4	50,0%	2	25,0%	2	25,0%	8
3:00	1	33,3%	1	33,3%	1	33,3%	3
4:00	0	0,0%	3	75,0%	1	25,0%	4
5:00	0	0,0%	1	100,0%	0	0,0%	1
6:00	0	0,0%	2	100,0%	0	0,0%	2
7:00	4	36,4%	6	54,5%	1	9,1%	11
8:00	5	26,3%	11	57,9%	3	15,8%	19
9:00	22	51,2%	18	41,9%	3	7,0%	43
10:00	54	48,2%	50	44,6%	8	7,1%	112
11:00	25	30,5%	43	52,4%	14	17,1%	82
12:00	19	30,6%	38	61,3%	5	8,1%	62
13:00	16	23,9%	40	59,7%	11	16,4%	67
14:00	21	29,2%	31	43,1%	20	27,8%	72
15:00	16	24,6%	37	56,9%	12	18,5%	65
16:00	27	30,0%	46	51,1%	17	18,9%	90
17:00	14	20,6%	45	66,2%	9	13,2%	68
18:00	31	29,0%	51	47,7%	25	23,4%	107
19:00	23	25,8%	48	53,9%	18	20,2%	89
20:00	18	20,9%	53	61,6%	15	17,4%	86
21:00	23	26,7%	51	59,3%	12	14,0%	86
22:00	12	14,6%	55	67,1%	15	18,3%	82
23:00	14	23,3%	30	50,0%	16	26,7%	60
0:00	13	41,9%	12	38,7%	6	19,4%	31
TOTAL	368	26,9%	685	56,4%	218	16,7%	1.271



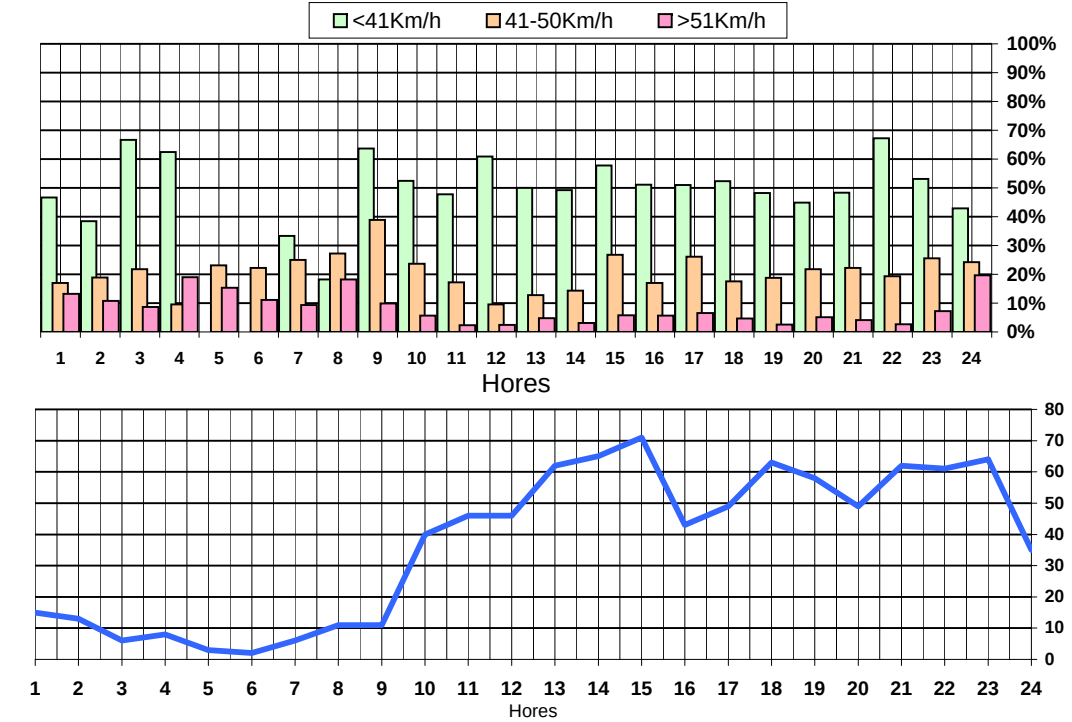
SENTIT A RIU LLOBREGAT

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	10	50,0%	8	40,0%	2	10,0%	20
2:00	3	37,5%	3	37,5%	2	25,0%	8
3:00	3	42,9%	3	42,9%	1	14,3%	7
4:00	2	28,6%	3	42,9%	2	28,6%	7
5:00	2	50,0%	1	25,0%	1	25,0%	4
6:00	1	25,0%	1	25,0%	2	50,0%	4
7:00	6	50,0%	4	33,3%	2	16,7%	12
8:00	8	53,3%	5	33,3%	2	13,3%	15
9:00	11	61,1%	2	11,1%	5	27,8%	18
10:00	16	50,0%	12	37,5%	4	12,5%	32
11:00	31	59,6%	16	30,8%	5	9,6%	52
12:00	45	59,2%	28	36,8%	3	3,9%	76
13:00	59	59,6%	31	31,3%	9	9,1%	99
14:00	70	64,8%	30	27,8%	8	7,4%	108
15:00	37	42,5%	40	46,0%	10	11,5%	87
16:00	35	68,6%	13	25,5%	3	5,9%	51
17:00	40	52,6%	29	38,2%	7	9,2%	76
18:00	43	53,1%	33	40,7%	5	6,2%	81
19:00	50	57,5%	27	31,0%	10	11,5%	87
20:00	49	63,6%	23	29,9%	5	6,5%	77
21:00	56	65,9%	26	30,6%	3	3,5%	85
22:00	58	69,0%	20	23,8%	6	7,1%	84
23:00	26	49,1%	15	28,3%	12	22,6%	53
0:00	11	45,8%	7	29,2%	6	25,0%	24
TOTAL	672	52,5%	380	32,4%	115	15,1%	1.167



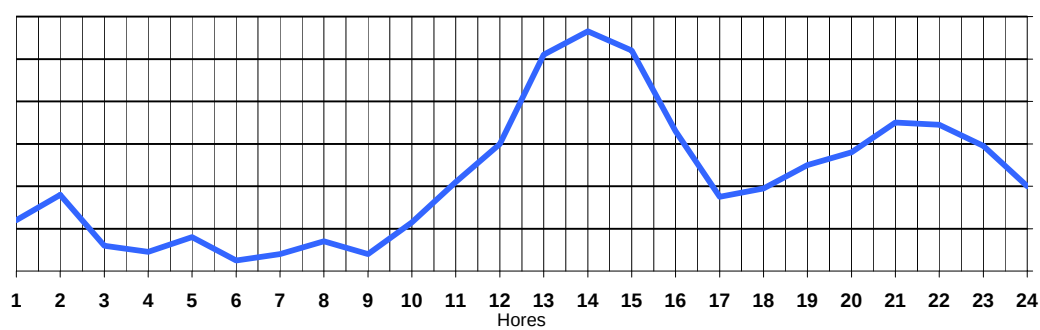
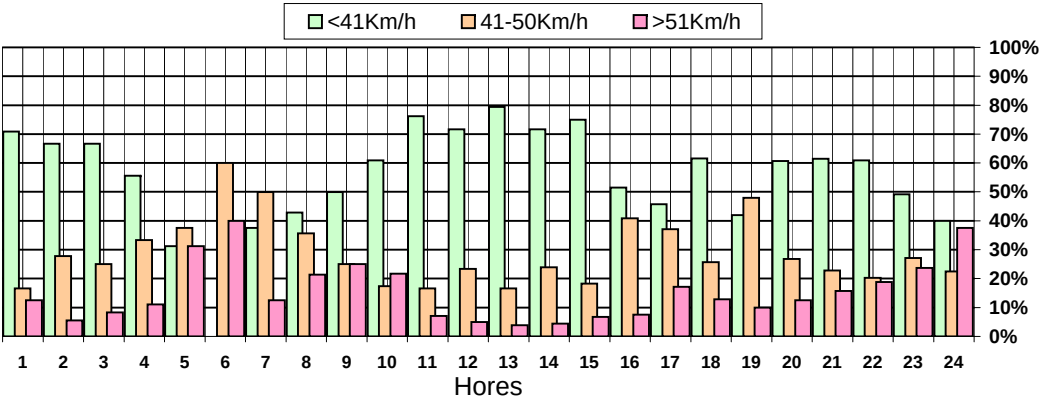
SENTIT A RIU BESÓS

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	7	46,7%	5	33,3%	3	20,0%	15
2:00	5	38,5%	6	46,2%	2	15,4%	13
3:00	4	66,7%	1	16,7%	1	16,7%	6
4:00	5	62,5%	1	12,5%	2	25,0%	8
5:00	0	0,0%	2	66,7%	1	33,3%	3
6:00	0	0,0%	1	50,0%	1	50,0%	2
7:00	2	33,3%	3	50,0%	1	16,7%	6
8:00	2	18,2%	7	63,6%	2	18,2%	11
9:00	7	63,6%	2	18,2%	2	18,2%	11
10:00	21	52,5%	16	40,0%	3	7,5%	40
11:00	22	47,8%	20	43,5%	4	8,7%	46
12:00	28	60,9%	14	30,4%	4	8,7%	46
13:00	31	50,0%	27	43,5%	4	6,5%	62
14:00	32	49,2%	28	43,1%	5	7,7%	65
15:00	41	57,7%	22	31,0%	8	11,3%	71
16:00	22	51,2%	13	30,2%	8	18,6%	43
17:00	25	51,0%	14	28,6%	10	20,4%	49
18:00	33	52,4%	22	34,9%	8	12,7%	63
19:00	28	48,3%	24	41,4%	6	10,3%	58
20:00	22	44,9%	14	28,6%	13	26,5%	49
21:00	30	48,4%	19	30,6%	13	21,0%	62
22:00	41	67,2%	8	13,1%	12	19,7%	61
23:00	34	53,1%	24	37,5%	6	9,4%	64
0:00	15	42,9%	17	48,6%	3	8,6%	35
TOTAL	457	46,1%	310	36,8%	122	17,1%	889



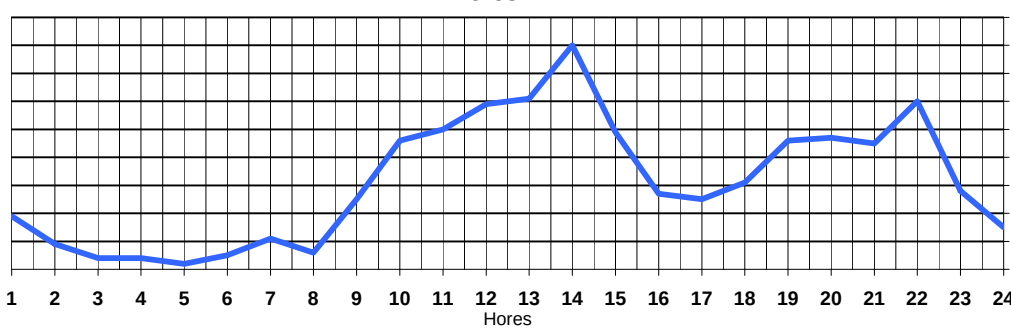
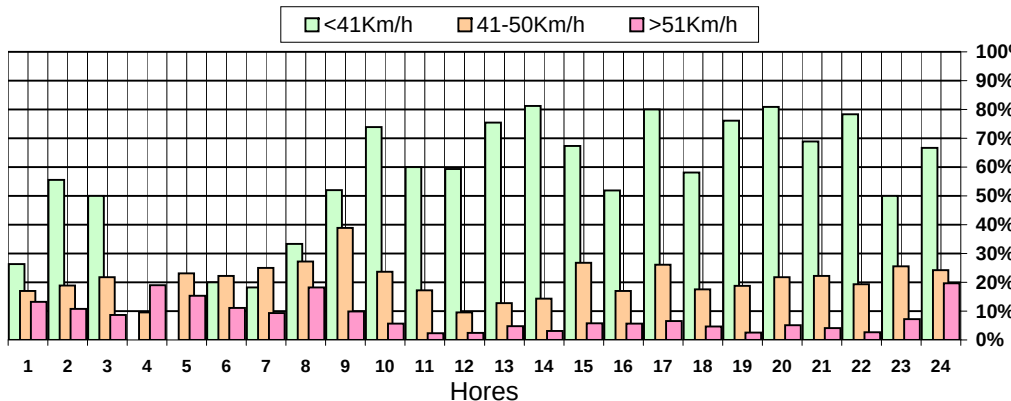
SENTIT A RIU LLOBREGAT

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	17	70,8%	4	16,7%	3	12,5%	24
2:00	24	66,7%	10	27,8%	2	5,6%	36
3:00	8	66,7%	3	25,0%	1	8,3%	12
4:00	5	55,6%	3	33,3%	1	11,1%	9
5:00	5	31,3%	6	37,5%	5	31,3%	16
6:00	0	0,0%	3	60,0%	2	40,0%	5
7:00	3	37,5%	4	50,0%	1	12,5%	8
8:00	6	42,9%	5	35,7%	3	21,4%	14
9:00	4	50,0%	2	25,0%	2	25,0%	8
10:00	14	60,9%	4	17,4%	5	21,7%	23
11:00	32	76,2%	7	16,7%	3	7,1%	42
12:00	43	71,7%	14	23,3%	3	5,0%	60
13:00	81	79,4%	17	16,7%	4	3,9%	102
14:00	81	71,7%	27	23,9%	5	4,4%	113
15:00	78	75,0%	19	18,3%	7	6,7%	104
16:00	34	51,5%	27	40,9%	5	7,6%	66
17:00	16	45,7%	13	37,1%	6	17,1%	35
18:00	24	61,5%	10	25,6%	5	12,8%	39
19:00	21	42,0%	24	48,0%	5	10,0%	50
20:00	34	60,7%	15	26,8%	7	12,5%	56
21:00	43	61,4%	16	22,9%	11	15,7%	70
22:00	42	60,9%	14	20,3%	13	18,8%	69
23:00	29	49,2%	16	27,1%	14	23,7%	59
0:00	16	40,0%	9	22,5%	15	37,5%	40
TOTAL	660	55,4%	272	29,1%	128	15,5%	1.060



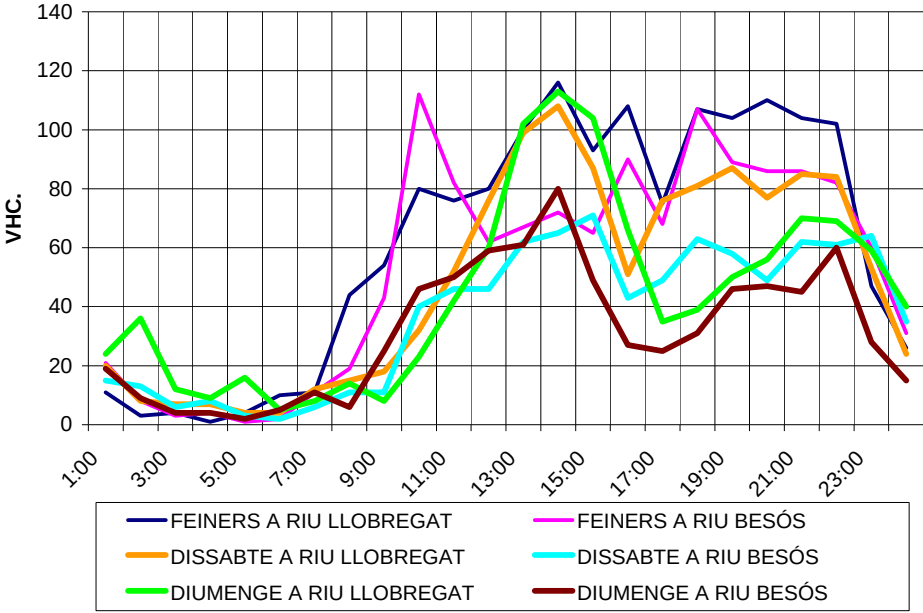
SENTIT A RIU BESÓS

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	5	26,3%	12	63,2%	2	10,5%	19
2:00	5	55,6%	3	33,3%	1	11,1%	9
3:00	2	50,0%	2	50,0%	0	0,0%	4
4:00	0	0,0%	2	50,0%	2	50,0%	4
5:00	0	0,0%	1	50,0%	1	50,0%	2
6:00	1	20,0%	2	40,0%	2	40,0%	5
7:00	2	18,2%	6	54,5%	3	27,3%	11
8:00	2	33,3%	2	33,3%	2	33,3%	6
9:00	13	52,0%	11	44,0%	1	4,0%	25
10:00	34	73,9%	10	21,7%	2	4,3%	46
11:00	30	60,0%	18	36,0%	2	4,0%	50
12:00	35	59,3%	23	39,0%	1	1,7%	59
13:00	46	75,4%	14	23,0%	1	1,6%	61
14:00	65	81,3%	13	16,3%	2	2,5%	80
15:00	33	67,3%	12	24,5%	4	8,2%	49
16:00	14	51,9%	11	40,7%	2	7,4%	27
17:00	20	80,0%	4	16,0%	1	4,0%	25
18:00	18	58,1%	12	38,7%	1	3,2%	31
19:00	35	76,1%	11	23,9%	0	0,0%	46
20:00	38	80,9%	8	17,0%	1	2,1%	47
21:00	31	68,9%	11	24,4%	3	6,7%	45
22:00	47	78,3%	11	18,3%	2	3,3%	60
23:00	14	50,0%	14	50,0%	0	0,0%	28
0:00	10	66,7%	4	26,7%	1	6,7%	15
TOTAL	500	53,5%	217	34,8%	37	11,8%	754

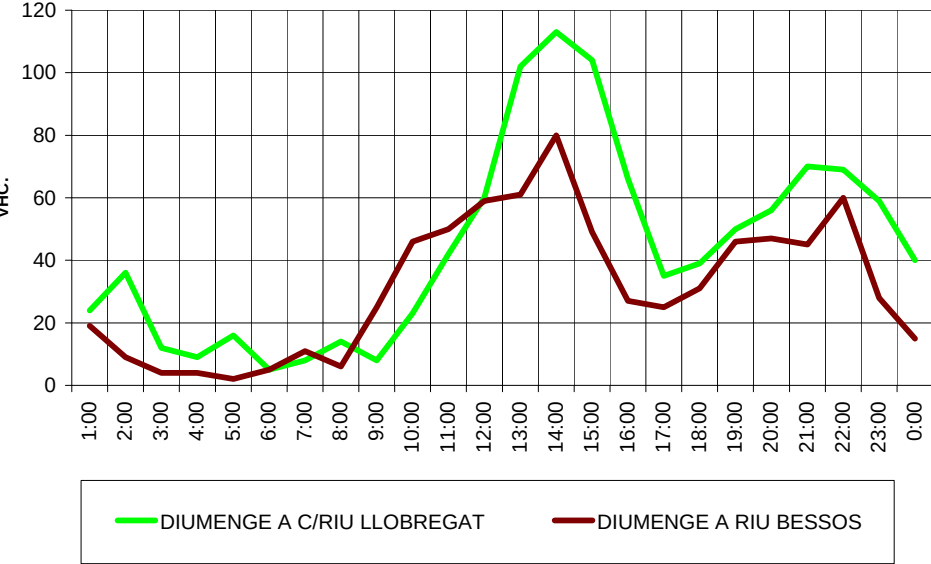
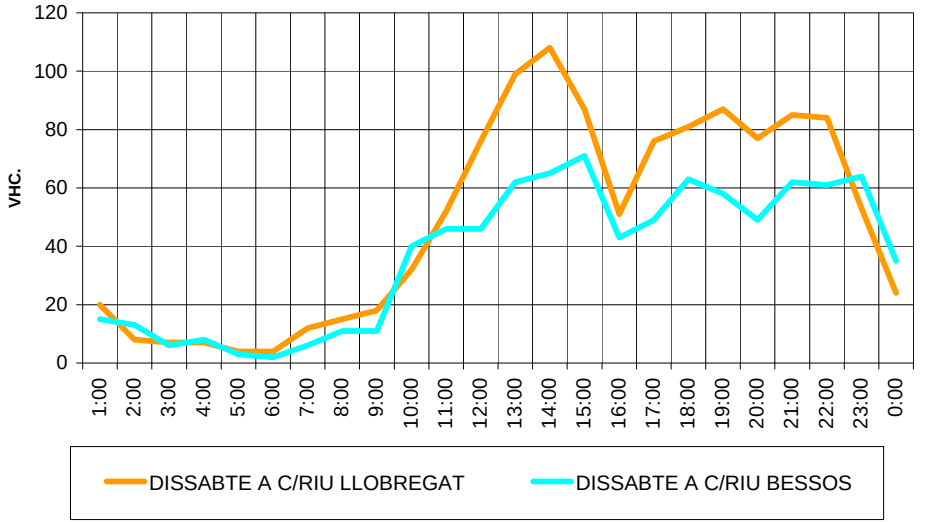
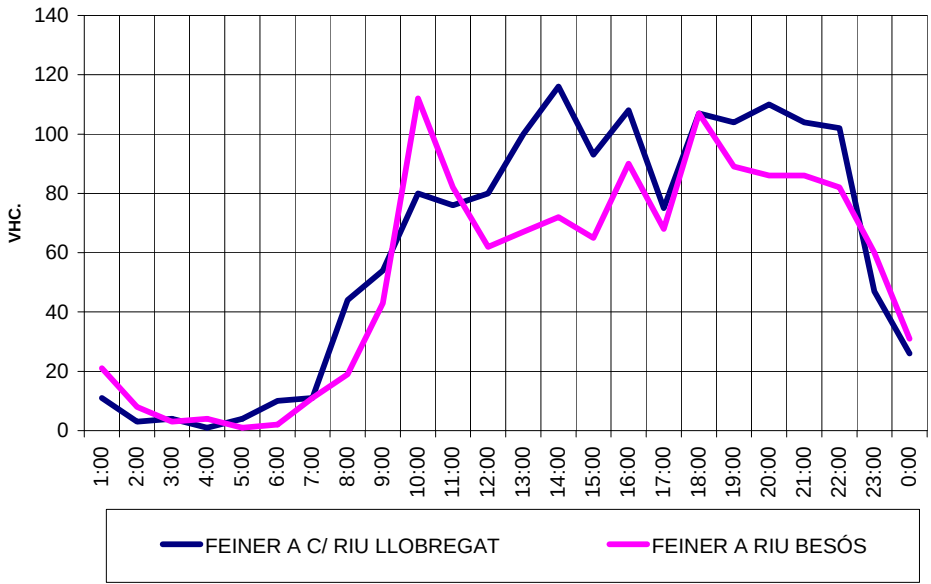


	MITJANA FEINERS		DISSABTE		DIUMENGE	
	SENTIT R.Llobregat	SENTIT c/R.Besós	SENTIT R.Llobregat	SENTIT c/R.Besós	SENTIT R.Llobregat	SENTIT c/R.Besós
1:00	11	21	20	15	24	19
2:00	3	8	8	13	36	9
3:00	4	3	7	6	12	4
4:00	1	4	7	8	9	4
5:00	4	1	4	3	16	2
6:00	10	2	4	2	5	5
7:00	11	11	12	6	8	11
8:00	44	19	15	11	14	6
9:00	54	43	18	11	8	25
10:00	80	112	32	40	23	46
11:00	76	82	52	46	42	50
12:00	80	62	76	46	60	59
13:00	100	67	99	62	102	61
14:00	116	72	108	65	113	80
15:00	93	65	87	71	104	49
16:00	108	90	51	43	66	27
17:00	75	68	76	49	35	25
18:00	107	107	81	63	39	31
19:00	104	89	87	58	50	46
20:00	110	86	77	49	56	47
21:00	104	86	85	62	70	45
22:00	102	82	84	61	69	60
23:00	47	60	53	64	59	28
0:00	26	31	24	35	40	15

TOTAL VEHICLES/DIA	1.470	1.271	1.167	889	1.060	754
ambdós sentits	2.741		2.056		1.814	
	HORA PUNTA SETMANAL		HORA PUNTA DIA			

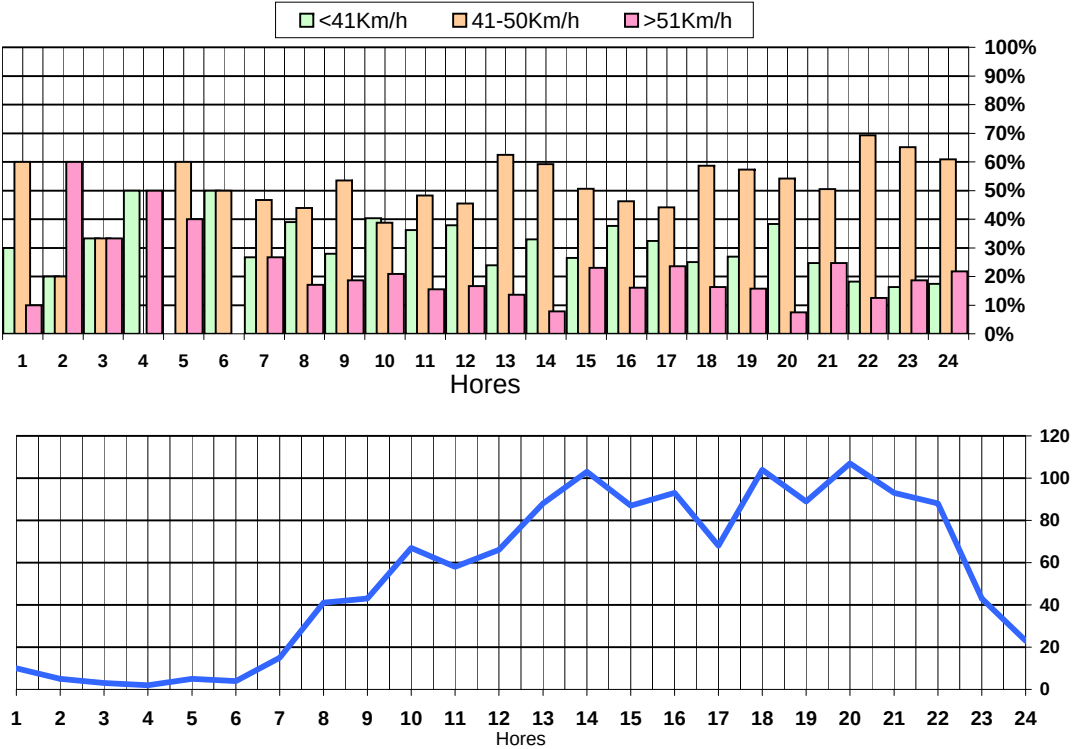


I.M.D. Tram 2.204



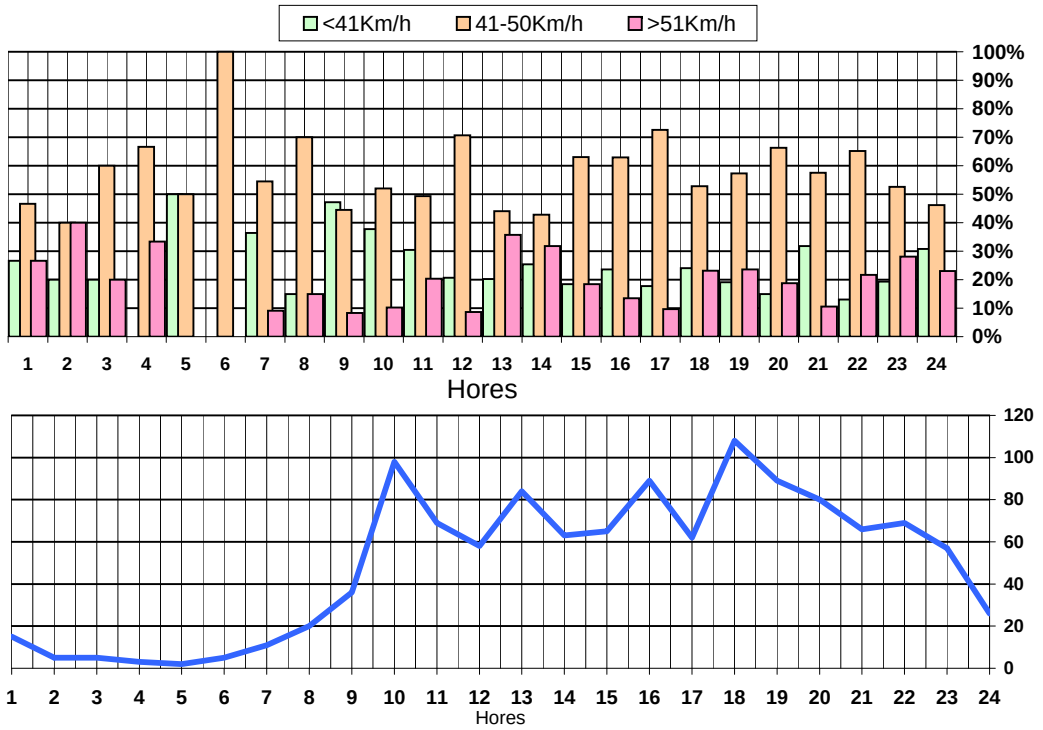
SENTIT A RIU LLOBREGAT

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	3	30,0%	6	60,0%	1	10,0%	10
2:00	1	20,0%	1	20,0%	3	60,0%	5
3:00	1	33,3%	1	33,3%	1	33,3%	3
4:00	1	50,0%	0	0,0%	1	50,0%	2
5:00	0	0,0%	3	60,0%	2	40,0%	5
6:00	2	50,0%	2	50,0%	0	0,0%	4
7:00	4	26,7%	7	46,7%	4	26,7%	15
8:00	16	39,0%	18	43,9%	7	17,1%	41
9:00	12	27,9%	23	53,5%	8	18,6%	43
10:00	27	40,3%	26	38,8%	14	20,9%	67
11:00	21	36,2%	28	48,3%	9	15,5%	58
12:00	25	37,9%	30	45,5%	11	16,7%	66
13:00	21	23,9%	55	62,5%	12	13,6%	88
14:00	34	33,0%	61	59,2%	8	7,8%	103
15:00	23	26,4%	44	50,6%	20	23,0%	87
16:00	35	37,6%	43	46,2%	15	16,1%	93
17:00	22	32,4%	30	44,1%	16	23,5%	68
18:00	26	25,0%	61	58,7%	17	16,3%	104
19:00	24	27,0%	51	57,3%	14	15,7%	89
20:00	41	38,3%	58	54,2%	8	7,5%	107
21:00	23	24,7%	47	50,5%	23	24,7%	93
22:00	16	18,2%	61	69,3%	11	12,5%	88
23:00	7	16,3%	28	65,1%	8	18,6%	43
0:00	4	17,4%	14	60,9%	5	21,7%	23
TOTAL	389	29,6%	698	49,1%	218	21,2%	1.305



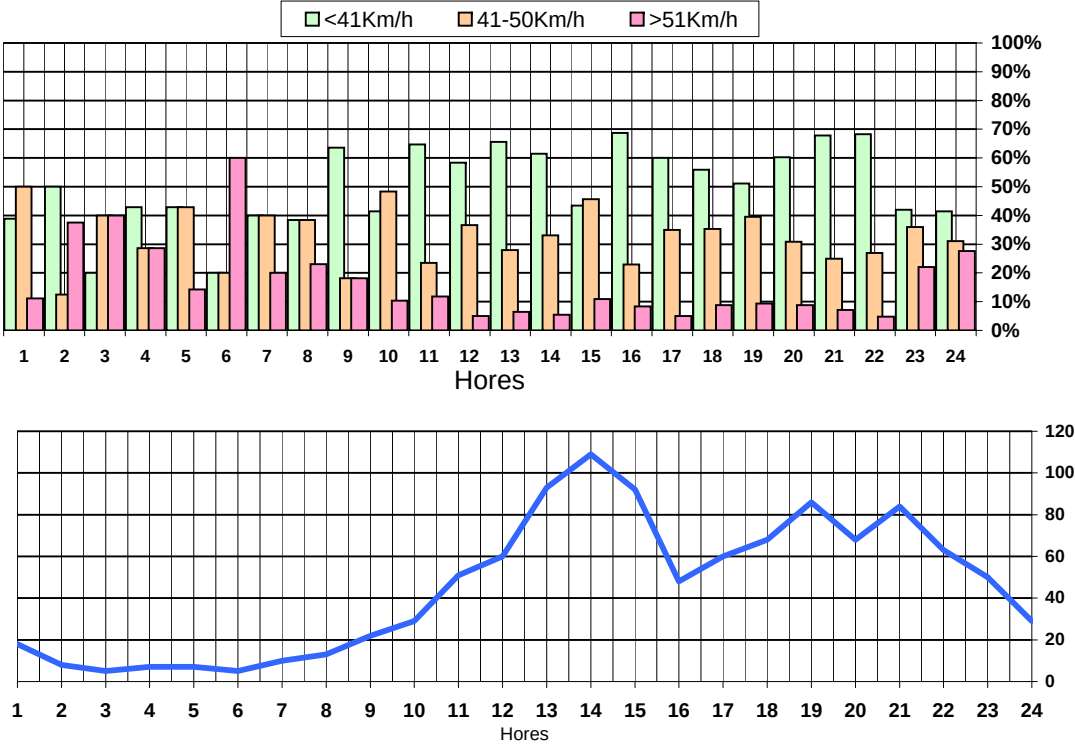
SENTIT A RIU BESÓS

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	4	26,7%	7	46,7%	4	26,7%	15
2:00	1	20,0%	2	40,0%	2	40,0%	5
3:00	1	20,0%	3	60,0%	1	20,0%	5
4:00	0	0,0%	2	66,7%	1	33,3%	3
5:00	1	50,0%	1	50,0%	0	0,0%	2
6:00	0	0,0%	5	100,0%	0	0,0%	5
7:00	4	36,4%	6	54,5%	1	9,1%	11
8:00	3	15,0%	14	70,0%	3	15,0%	20
9:00	17	47,2%	16	44,4%	3	8,3%	36
10:00	37	37,8%	51	52,0%	10	10,2%	98
11:00	21	30,4%	34	49,3%	14	20,3%	69
12:00	12	20,7%	41	70,7%	5	8,6%	58
13:00	17	20,2%	37	44,0%	30	35,7%	84
14:00	16	25,4%	27	42,9%	20	31,7%	63
15:00	12	18,5%	41	63,1%	12	18,5%	65
16:00	21	23,6%	56	62,9%	12	13,5%	89
17:00	11	17,7%	45	72,6%	6	9,7%	62
18:00	26	24,1%	57	52,8%	25	23,1%	108
19:00	17	19,1%	51	57,3%	21	23,6%	89
20:00	12	15,0%	53	66,3%	15	18,8%	80
21:00	21	31,8%	38	57,6%	7	10,6%	66
22:00	9	13,0%	45	65,2%	15	21,7%	69
23:00	11	19,3%	30	52,6%	16	28,1%	57
0:00	8	30,8%	12	46,2%	6	23,1%	26
TOTAL	282	23,4%	674	57,8%	229	18,7%	1.185



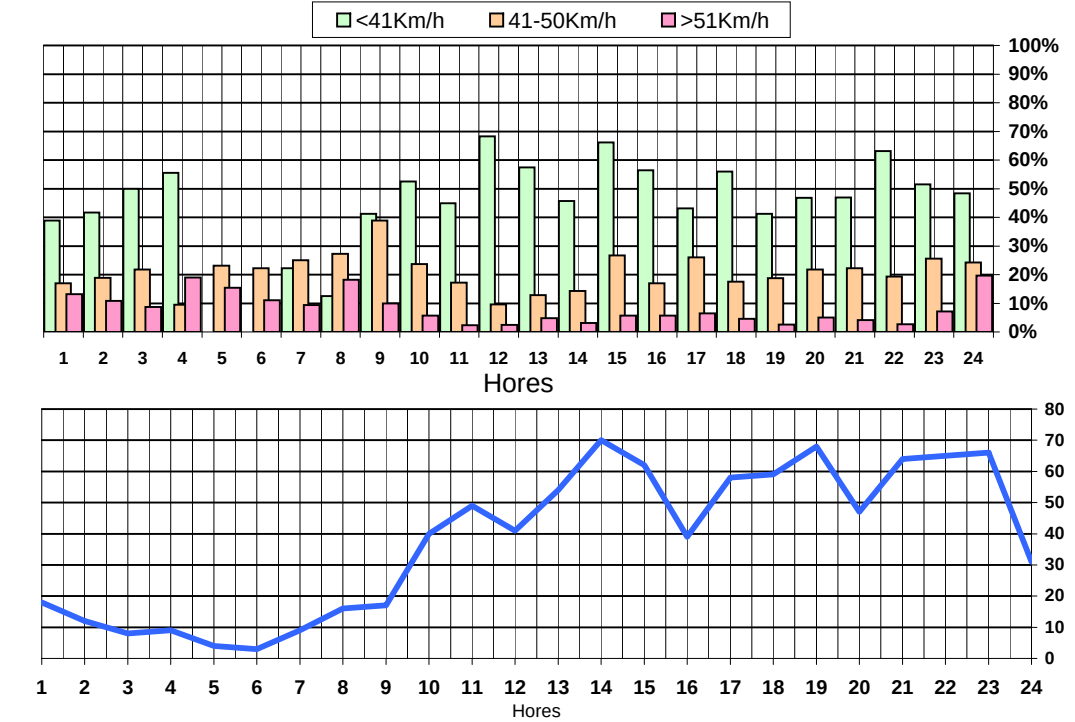
SENTIT A RIU LLOBREGAT

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	7	38,9%	9	50,0%	2	11,1%	18
2:00	4	50,0%	1	12,5%	3	37,5%	8
3:00	1	20,0%	2	40,0%	2	40,0%	5
4:00	3	42,9%	2	28,6%	2	28,6%	7
5:00	3	42,9%	3	42,9%	1	14,3%	7
6:00	1	20,0%	1	20,0%	3	60,0%	5
7:00	4	40,0%	4	40,0%	2	20,0%	10
8:00	5	38,5%	5	38,5%	3	23,1%	13
9:00	14	63,6%	4	18,2%	4	18,2%	22
10:00	12	41,4%	14	48,3%	3	10,3%	29
11:00	33	64,7%	12	23,5%	6	11,8%	51
12:00	35	58,3%	22	36,7%	3	5,0%	60
13:00	61	65,6%	26	28,0%	6	6,5%	93
14:00	67	61,5%	36	33,0%	6	5,5%	109
15:00	40	43,5%	42	45,7%	10	10,9%	92
16:00	33	68,8%	11	22,9%	4	8,3%	48
17:00	36	60,0%	21	35,0%	3	5,0%	60
18:00	38	55,9%	24	35,3%	6	8,8%	68
19:00	44	51,2%	34	39,5%	8	9,3%	86
20:00	41	60,3%	21	30,9%	6	8,8%	68
21:00	57	67,9%	21	25,0%	6	7,1%	84
22:00	43	68,3%	17	27,0%	3	4,8%	63
23:00	21	42,0%	18	36,0%	11	22,0%	50
0:00	12	41,4%	9	31,0%	8	27,6%	29
TOTAL	615	50,3%	359	32,8%	111	16,9%	1.085



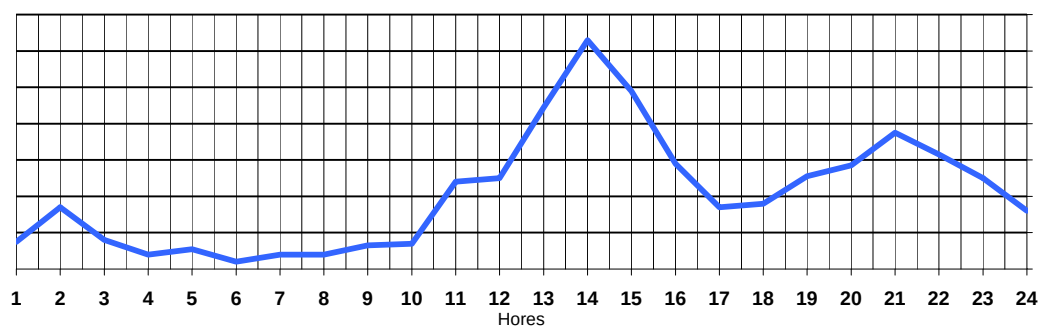
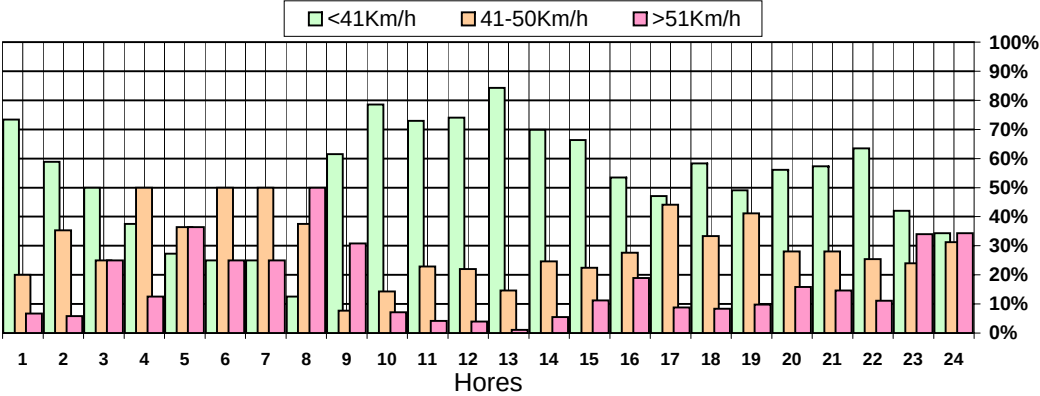
SENTIT A RIU BESÓS

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	7	38,9%	7	38,9%	4	22,2%	18
2:00	5	41,7%	4	33,3%	3	25,0%	12
3:00	4	50,0%	3	37,5%	1	12,5%	8
4:00	5	55,6%	1	11,1%	3	33,3%	9
5:00	0	0,0%	4	100,0%	0	0,0%	4
6:00	0	0,0%	1	33,3%	2	66,7%	3
7:00	2	22,2%	6	66,7%	1	11,1%	9
8:00	2	12,5%	11	68,8%	3	18,8%	16
9:00	7	41,2%	8	47,1%	2	11,8%	17
10:00	21	52,5%	18	45,0%	1	2,5%	40
11:00	22	44,9%	23	46,9%	4	8,2%	49
12:00	28	68,3%	11	26,8%	2	4,9%	41
13:00	31	57,4%	21	38,9%	2	3,7%	54
14:00	32	45,7%	33	47,1%	5	7,1%	70
15:00	41	66,1%	17	27,4%	4	6,5%	62
16:00	22	56,4%	9	23,1%	8	20,5%	39
17:00	25	43,1%	21	36,2%	12	20,7%	58
18:00	33	55,9%	22	37,3%	4	6,8%	59
19:00	28	41,2%	28	41,2%	12	17,6%	68
20:00	22	46,8%	11	23,4%	14	29,8%	47
21:00	30	46,9%	23	35,9%	11	17,2%	64
22:00	41	63,1%	6	9,2%	18	27,7%	65
23:00	34	51,5%	21	31,8%	11	16,7%	66
0:00	15	48,4%	12	38,7%	4	12,9%	31
TOTAL	457	43,8%	321	39,4%	131	16,8%	909



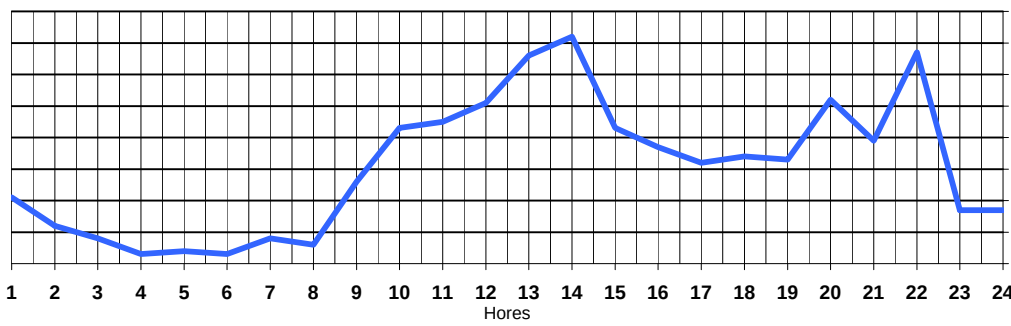
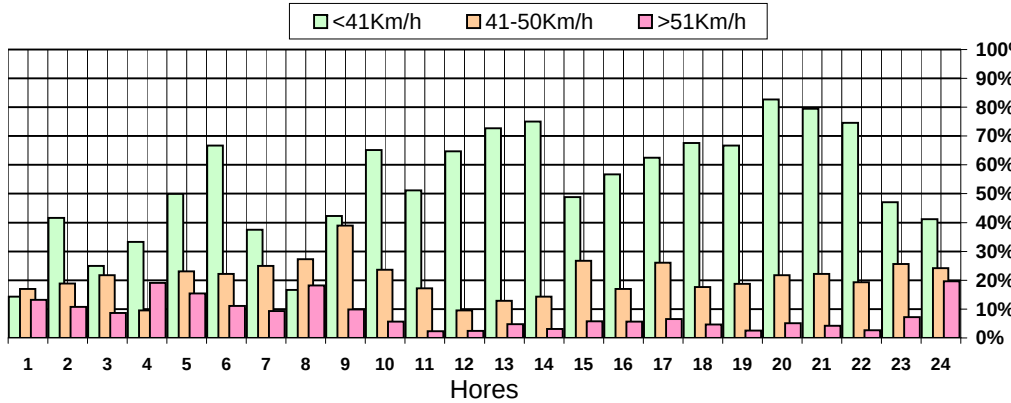
SENTIT A RIU LLOBREGAT

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	11	73,3%	3	20,0%	1	6,7%	15
2:00	20	58,8%	12	35,3%	2	5,9%	34
3:00	8	50,0%	4	25,0%	4	25,0%	16
4:00	3	37,5%	4	50,0%	1	12,5%	8
5:00	3	27,3%	4	36,4%	4	36,4%	11
6:00	1	25,0%	2	50,0%	1	25,0%	4
7:00	2	25,0%	4	50,0%	2	25,0%	8
8:00	1	12,5%	3	37,5%	4	50,0%	8
9:00	8	61,5%	1	7,7%	4	30,8%	13
10:00	11	78,6%	2	14,3%	1	7,1%	14
11:00	35	72,9%	11	22,9%	2	4,2%	48
12:00	37	74,0%	11	22,0%	2	4,0%	50
13:00	75	84,3%	13	14,6%	1	1,1%	89
14:00	88	69,8%	31	24,6%	7	5,6%	126
15:00	65	66,3%	22	22,4%	11	11,2%	98
16:00	31	53,4%	16	27,6%	11	19,0%	58
17:00	16	47,1%	15	44,1%	3	8,8%	34
18:00	21	58,3%	12	33,3%	3	8,3%	36
19:00	25	49,0%	21	41,2%	5	9,8%	51
20:00	32	56,1%	16	28,1%	9	15,8%	57
21:00	43	57,3%	21	28,0%	11	14,7%	75
22:00	40	63,5%	16	25,4%	7	11,1%	63
23:00	21	42,0%	12	24,0%	17	34,0%	50
0:00	11	34,4%	10	31,3%	11	34,4%	32
TOTAL	608	53,3%	266	29,8%	124	16,9%	998



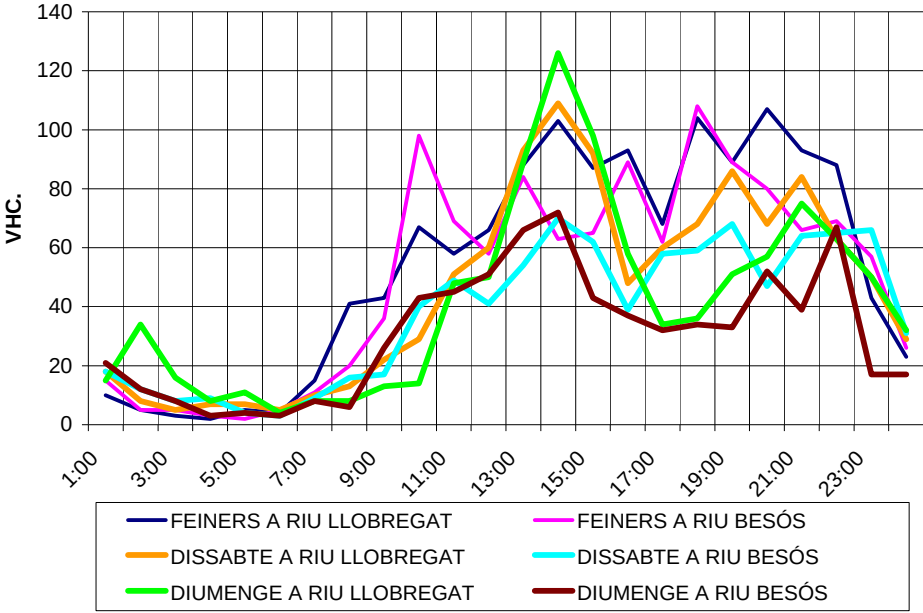
SENTIT A RIU BESÓS

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	3	14,3%	14	66,7%	4	19,0%	21
2:00	5	41,7%	5	41,7%	2	16,7%	12
3:00	2	25,0%	5	62,5%	1	12,5%	8
4:00	1	33,3%	1	33,3%	1	33,3%	3
5:00	2	50,0%	0	0,0%	2	50,0%	4
6:00	2	66,7%	0	0,0%	1	33,3%	3
7:00	3	37,5%	4	50,0%	1	12,5%	8
8:00	1	16,7%	4	66,7%	1	16,7%	6
9:00	11	42,3%	13	50,0%	2	7,7%	26
10:00	28	65,1%	11	25,6%	4	9,3%	43
11:00	23	51,1%	21	46,7%	1	2,2%	45
12:00	33	64,7%	17	33,3%	1	2,0%	51
13:00	48	72,7%	11	16,7%	7	10,6%	66
14:00	54	75,0%	17	23,6%	1	1,4%	72
15:00	21	48,8%	21	48,8%	1	2,3%	43
16:00	21	56,8%	12	32,4%	4	10,8%	37
17:00	20	62,5%	11	34,4%	1	3,1%	32
18:00	23	67,6%	9	26,5%	2	5,9%	34
19:00	22	66,7%	11	33,3%	0	0,0%	33
20:00	43	82,7%	9	17,3%	0	0,0%	52
21:00	31	79,5%	7	17,9%	1	2,6%	39
22:00	50	74,6%	14	20,9%	3	4,5%	67
23:00	8	47,1%	8	47,1%	1	5,9%	17
0:00	7	41,2%	8	47,1%	2	11,8%	17
TOTAL	462	53,5%	233	35,1%	44	11,4%	739

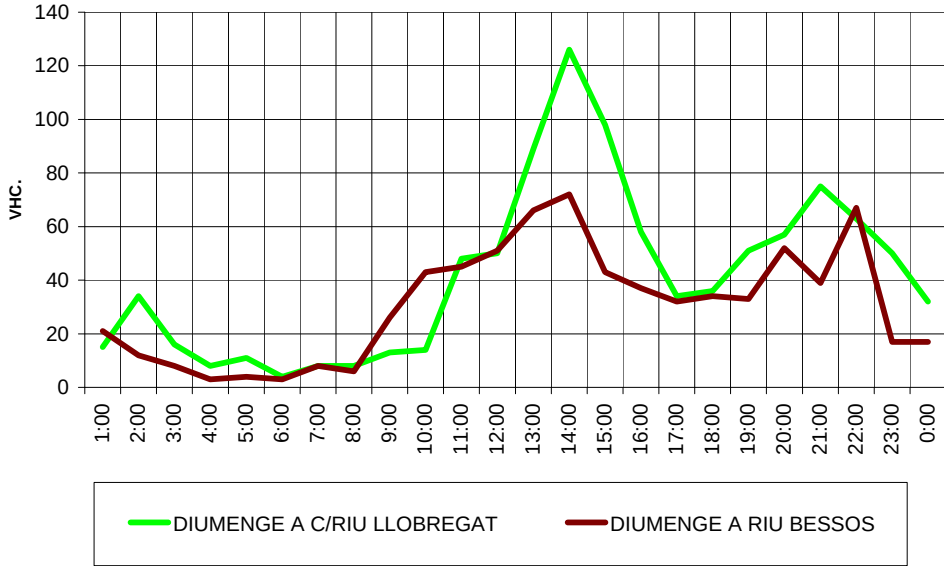
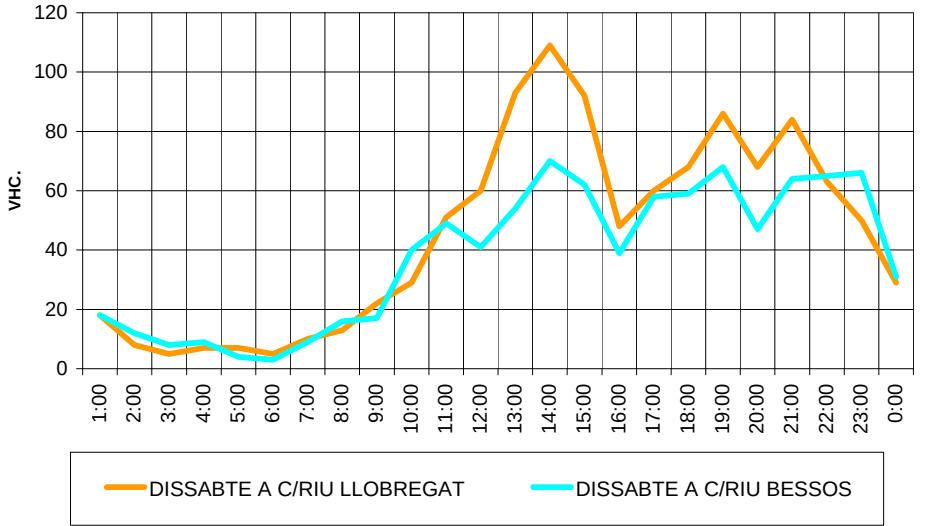
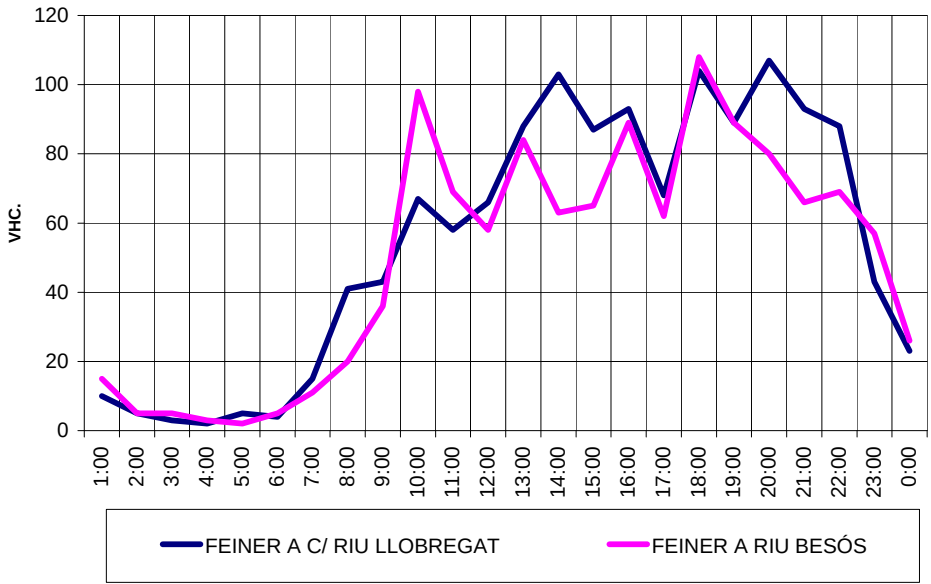


	MITJANA FEINERS		DISSABTE		DIUMENGE	
	SENTIT R.Llobregat	SENTIT c/R.Besós	SENTIT R.Llobregat	SENTIT c/R.Besós	SENTIT R.Llobregat	SENTIT c/R.Besós
1:00	10	15	18	18	15	21
2:00	5	5	8	12	34	12
3:00	3	5	5	8	16	8
4:00	2	3	7	9	8	3
5:00	5	2	7	4	11	4
6:00	4	5	5	3	4	3
7:00	15	11	10	9	8	8
8:00	41	20	13	16	8	6
9:00	43	36	22	17	13	26
10:00	67	98	29	40	14	43
11:00	58	69	51	49	48	45
12:00	66	58	60	41	50	51
13:00	88	84	93	54	89	66
14:00	103	63	109	70	126	72
15:00	87	65	92	62	98	43
16:00	93	89	48	39	58	37
17:00	68	62	60	58	34	32
18:00	104	108	68	59	36	34
19:00	89	89	86	68	51	33
20:00	107	80	68	47	57	52
21:00	93	66	84	64	75	39
22:00	88	69	63	65	63	67
23:00	43	57	50	66	50	17
0:00	23	26	29	31	32	17

TOTAL VEHICLES/DIA	1.305	1.185	1.085	909	998	739
ambdós sentits	2.490		1.994		1.737	
	HORA PUNTA SETMANAL		HORA PUNTA DIA			

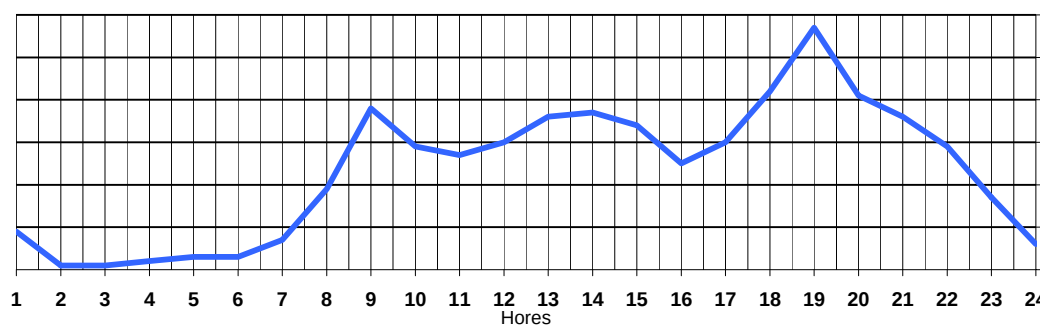
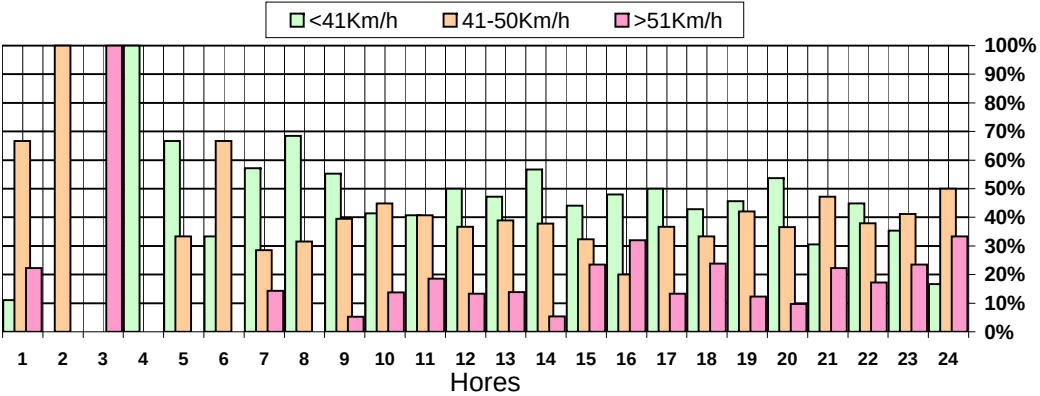


I.M.D. Tram 2.074



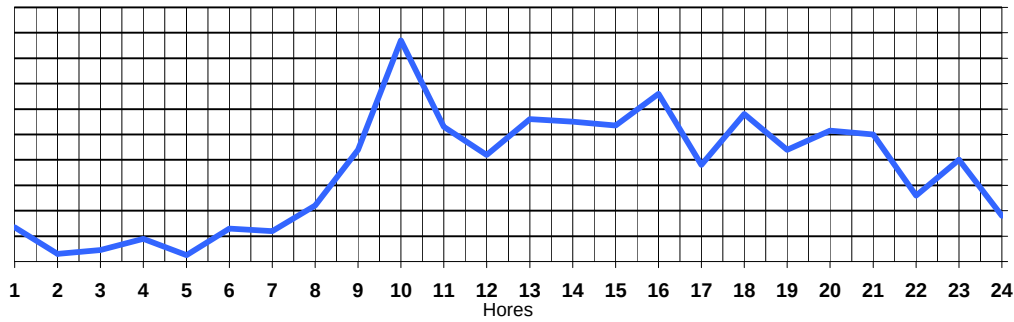
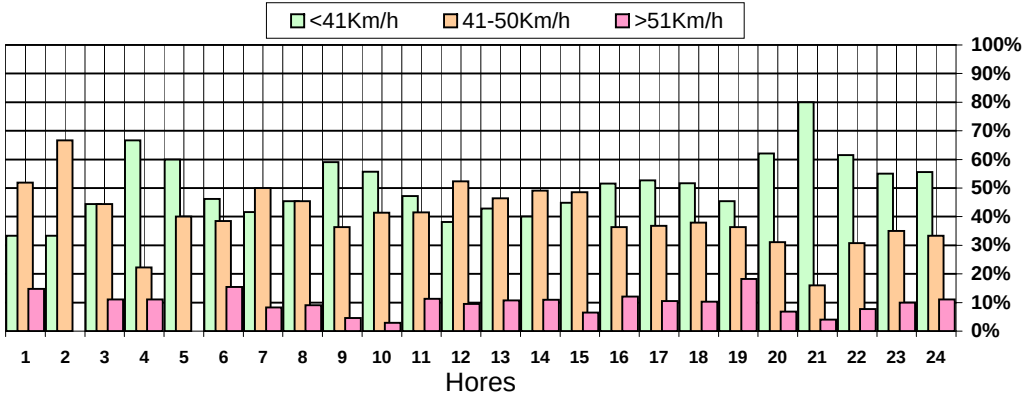
SENTIT A RIU LLOBREGAT

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	1	11,1%	6	66,7%	2	22,2%	9
2:00	0	0,0%	1	100,0%	0	0,0%	1
3:00	0	0,0%	0	0,0%	1	100,0%	1
4:00	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2
5:00	2	66,7%	1	33,3%	0	0,0%	3
6:00	1	33,3%	2	66,7%	0	0,0%	3
7:00	4	57,1%	2	28,6%	1	14,3%	7
8:00	13	68,4%	6	31,6%	0	0,0%	19
9:00	21	55,3%	15	39,5%	2	5,3%	38
10:00	12	41,4%	13	44,8%	4	13,8%	29
11:00	11	40,7%	11	40,7%	5	18,5%	27
12:00	15	50,0%	11	36,7%	4	13,3%	30
13:00	17	47,2%	14	38,9%	5	13,9%	36
14:00	21	56,8%	14	37,8%	2	5,4%	37
15:00	15	44,1%	11	32,4%	8	23,5%	34
16:00	12	48,0%	5	20,0%	8	32,0%	25
17:00	15	50,0%	11	36,7%	4	13,3%	30
18:00	18	42,9%	14	33,3%	10	23,8%	42
19:00	26	45,6%	24	42,1%	7	12,3%	57
20:00	22	53,7%	15	36,6%	4	9,8%	41
21:00	11	30,6%	17	47,2%	8	22,2%	36
22:00	13	44,8%	11	37,9%	5	17,2%	29
23:00	6	35,3%	7	41,2%	4	23,5%	17
0:00	1	16,7%	3	50,0%	2	33,3%	6
TOTAL	259	43,3%	214	39,3%	86	17,4%	559



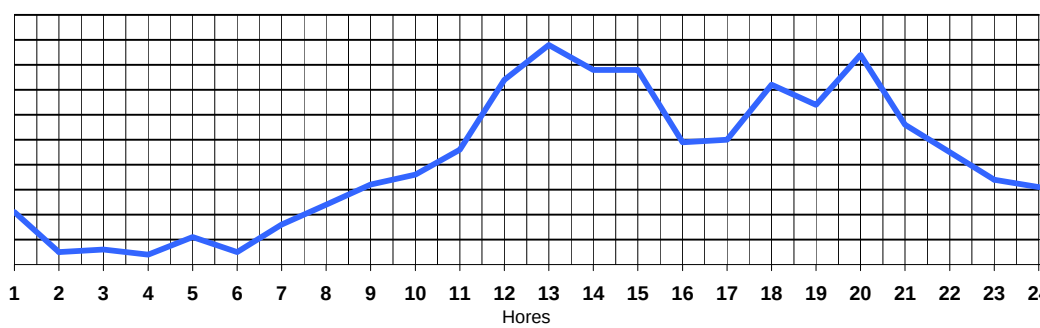
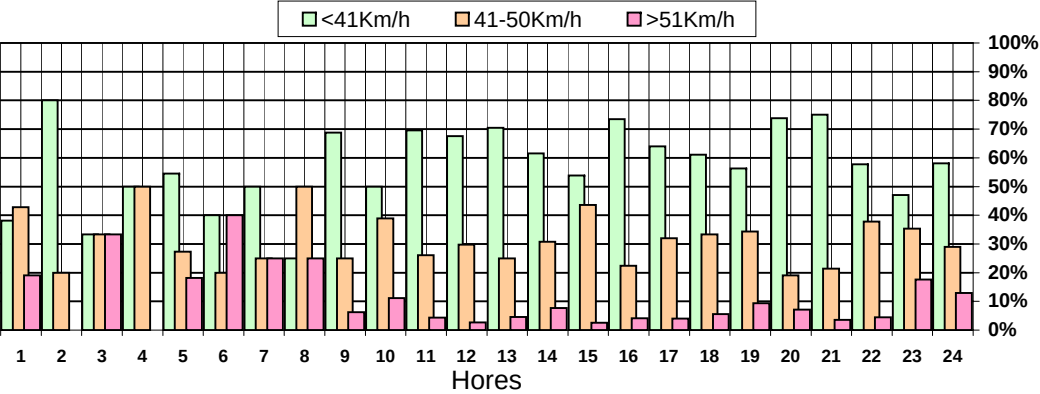
SENTIT A RIU BESÓS

		<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
		Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
2	1:00	2	33,3%	4	51,9%	1	14,8%	7
1	2:00	1	33,3%	1	66,7%	0	0,0%	2
1	3:00	1	44,4%	1	44,4%	0	11,1%	2
1	4:00	3	66,7%	1	22,2%	1	11,1%	5
0	5:00	1	60,0%	1	40,0%	0	0,0%	1
1	6:00	3	46,2%	3	38,5%	1	15,4%	7
2	7:00	3	41,7%	3	50,0%	1	8,3%	6
3	8:00	5	45,5%	5	45,5%	1	9,1%	11
4	9:00	13	59,1%	8	36,4%	1	4,5%	22
9	10:00	24	55,7%	18	41,4%	1	2,9%	44
6	11:00	13	47,2%	11	41,5%	3	11,3%	27
6	12:00	8	38,1%	11	52,4%	2	9,5%	21
7	13:00	12	42,9%	13	46,4%	3	10,7%	28
7	14:00	11	40,0%	14	49,1%	3	10,9%	28
7	15:00	12	44,9%	13	48,6%	2	6,5%	27
6	16:00	17	51,5%	12	36,4%	4	12,1%	33
4	17:00	10	52,6%	7	36,8%	2	10,5%	19
6	18:00	15	51,7%	11	37,9%	3	10,3%	29
4	19:00	10	45,5%	8	36,4%	4	18,2%	22
4	20:00	16	62,1%	8	31,1%	2	6,8%	26
2	21:00	20	80,0%	4	16,0%	1	4,0%	25
2	22:00	8	61,5%	4	30,8%	1	7,7%	13
4	23:00	11	55,0%	7	35,0%	2	10,0%	20
2	0:00	5	55,6%	3	33,3%	1	11,1%	9
TOTAL		223	50,6%	169	40,4%	39	9,0%	431



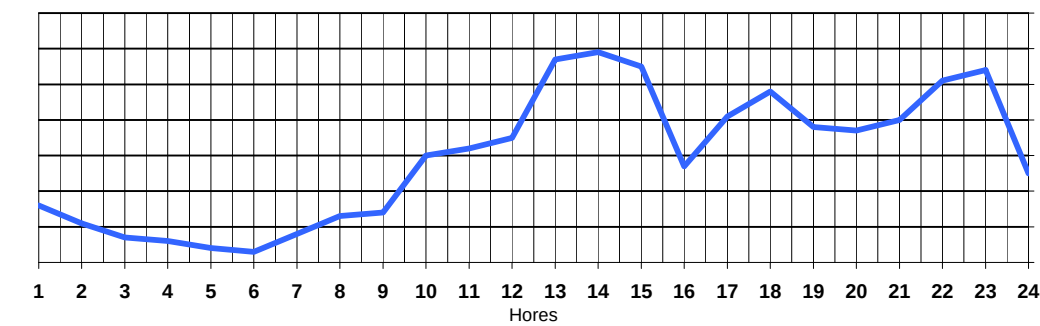
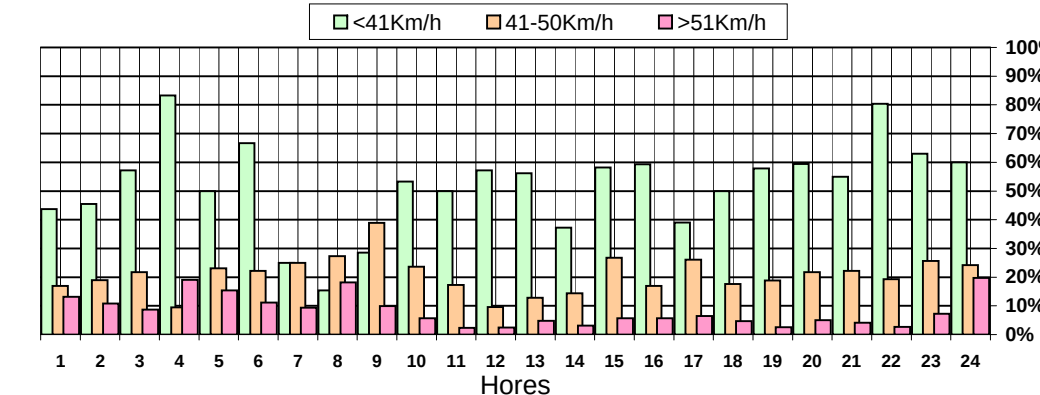
SENTIT A RIU LLOBREGAT

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	4	38,1%	5	42,9%	2	19,0%	11
2:00	2	80,0%	1	20,0%	0	0,0%	3
3:00	1	33,3%	1	33,3%	1	33,3%	3
4:00	1	50,0%	1	50,0%	0	0,0%	2
5:00	3	54,5%	2	27,3%	1	18,2%	6
6:00	1	40,0%	1	20,0%	1	40,0%	3
7:00	4	50,0%	2	25,0%	2	25,0%	8
8:00	3	25,0%	6	50,0%	3	25,0%	12
9:00	11	68,8%	4	25,0%	1	6,3%	16
10:00	9	50,0%	7	38,9%	2	11,1%	18
11:00	16	69,6%	6	26,1%	1	4,3%	23
12:00	25	67,6%	11	29,7%	1	2,7%	37
13:00	31	70,5%	11	25,0%	2	4,5%	44
14:00	24	61,5%	12	30,8%	3	7,7%	39
15:00	21	53,8%	17	43,6%	1	2,6%	39
16:00	18	73,5%	6	22,4%	1	4,1%	25
17:00	16	64,0%	8	32,0%	1	4,0%	25
18:00	22	61,1%	12	33,3%	2	5,6%	36
19:00	18	56,3%	11	34,4%	3	9,4%	32
20:00	31	73,8%	8	19,0%	3	7,1%	42
21:00	21	75,0%	6	21,4%	1	3,6%	28
22:00	13	57,8%	9	37,8%	1	4,4%	23
23:00	8	47,1%	6	35,3%	3	17,6%	17
0:00	9	58,1%	5	29,0%	2	12,9%	16
TOTAL	312	57,5%	155	31,3%	38	11,2%	505



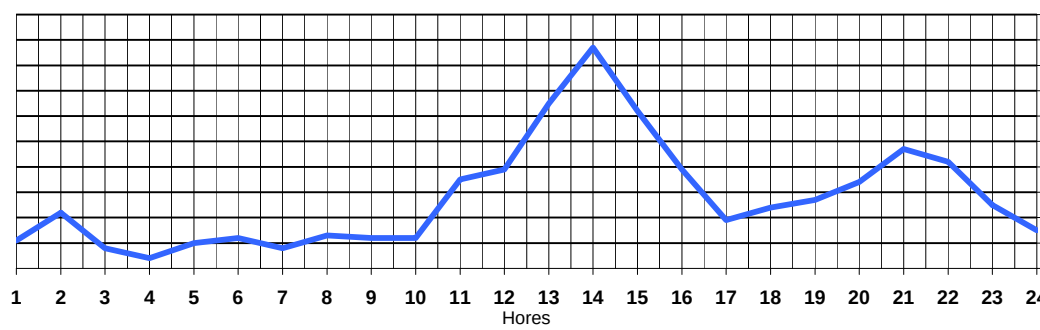
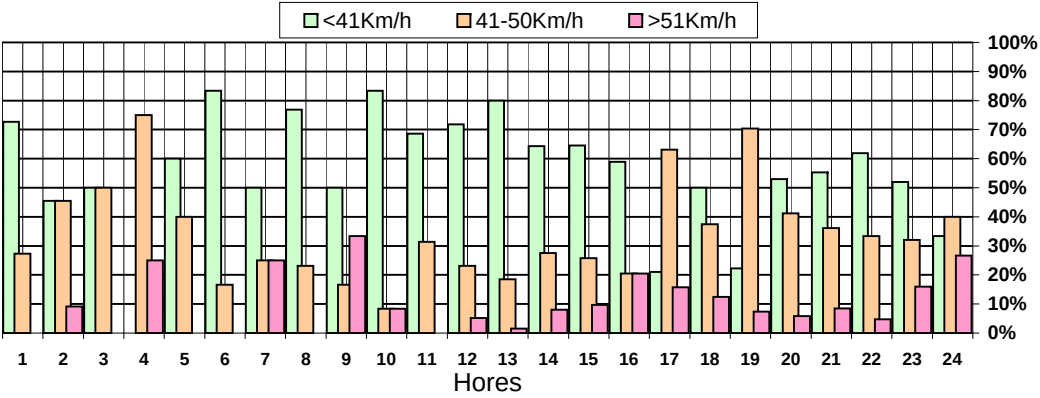
SENTIT A RIU BESÓS

		<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
		Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
2	1:00	4	43,8%	4	43,8%	1	12,5%	8
1	2:00	3	45,5%	2	36,4%	1	18,2%	6
1	3:00	2	57,1%	2	42,9%	0	0,0%	4
1	4:00	3	83,3%	1	16,7%	0	0,0%	3
1	5:00	1	50,0%	1	50,0%	0	0,0%	2
1	6:00	1	66,7%	1	33,3%	0	0,0%	2
1	7:00	1	25,0%	3	75,0%	0	0,0%	4
1	8:00	1	15,4%	6	84,6%	0	0,0%	7
1	9:00	2	28,6%	4	57,1%	1	14,3%	7
4	10:00	8	53,3%	6	40,0%	1	6,7%	15
4	11:00	8	50,0%	5	31,3%	3	18,8%	16
5	12:00	10	57,1%	6	31,4%	2	11,4%	18
8	13:00	16	56,1%	11	36,8%	2	7,0%	29
6	14:00	11	37,3%	17	55,9%	2	6,8%	30
8	15:00	16	58,2%	9	30,9%	3	10,9%	28
4	16:00	8	59,3%	5	33,3%	1	7,4%	14
4	17:00	8	39,0%	11	51,2%	2	9,8%	21
6	18:00	12	50,0%	11	45,8%	1	4,2%	24
6	19:00	11	57,9%	6	31,6%	2	10,5%	19
6	20:00	11	59,5%	6	29,7%	2	10,8%	19
6	21:00	11	55,0%	5	25,0%	4	20,0%	20
10	22:00	21	80,4%	3	11,8%	2	7,8%	26
9	23:00	17	63,0%	7	25,9%	3	11,1%	27
4	0:00	8	60,0%	4	32,0%	1	8,0%	13
TOTAL		192	52,1%	130	39,7%	34	8,2%	356



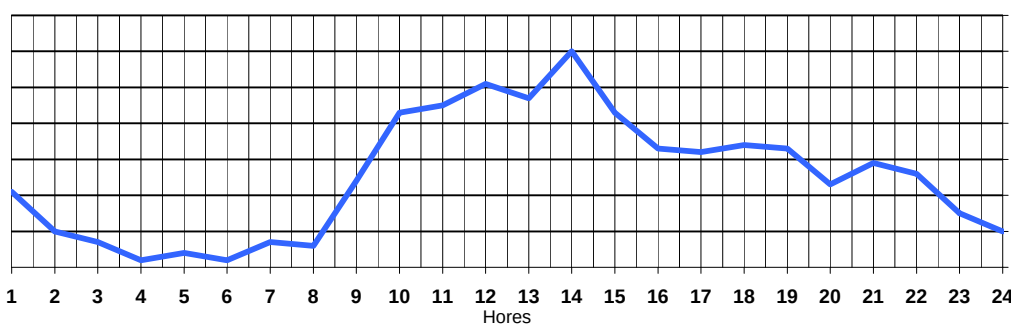
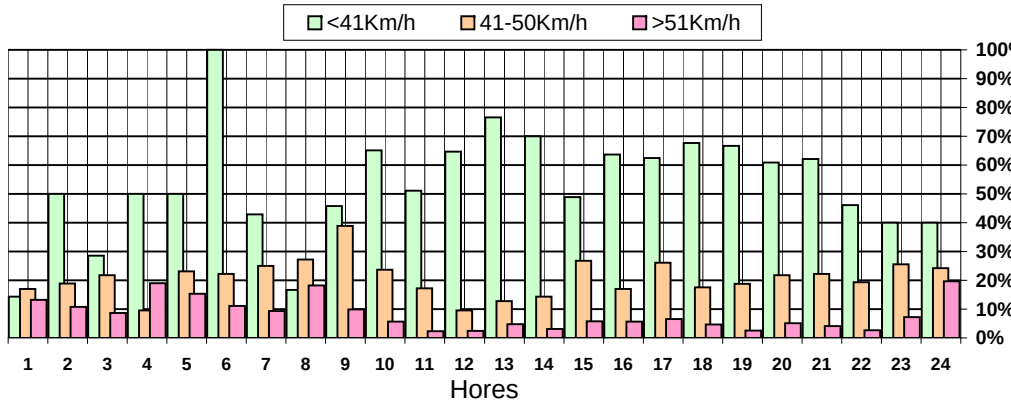
SENTIT A RIU LLOBREGAT

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	4	72,7%	2	27,3%	0	0,0%	6
2:00	5	45,5%	5	45,5%	1	9,1%	11
3:00	2	50,0%	2	50,0%	0	0,0%	4
4:00	0	0,0%	2	75,0%	1	25,0%	2
5:00	3	60,0%	2	40,0%	0	0,0%	5
6:00	5	83,3%	1	16,7%	0	0,0%	6
7:00	2	50,0%	1	25,0%	1	25,0%	4
8:00	5	76,9%	2	23,1%	0	0,0%	7
9:00	3	50,0%	1	16,7%	2	33,3%	6
10:00	5	83,3%	1	8,3%	1	8,3%	6
11:00	12	68,6%	6	31,4%	0	0,0%	18
12:00	14	71,8%	5	23,1%	1	5,1%	20
13:00	26	80,0%	6	18,5%	1	1,5%	33
14:00	28	64,4%	12	27,6%	4	8,0%	44
15:00	20	64,5%	8	25,8%	3	9,7%	31
16:00	12	59,0%	4	20,5%	4	20,5%	20
17:00	2	21,1%	6	63,2%	2	15,8%	10
18:00	6	50,0%	5	37,5%	2	12,5%	12
19:00	3	22,2%	10	70,4%	1	7,4%	14
20:00	9	52,9%	7	41,2%	1	5,9%	17
21:00	13	55,3%	9	36,2%	2	8,5%	24
22:00	13	61,9%	7	33,3%	1	4,8%	21
23:00	7	52,0%	4	32,0%	2	16,0%	13
0:00	3	33,3%	3	40,0%	2	26,7%	8
TOTAL	201	55,4%	107	34,5%	29	10,1%	336



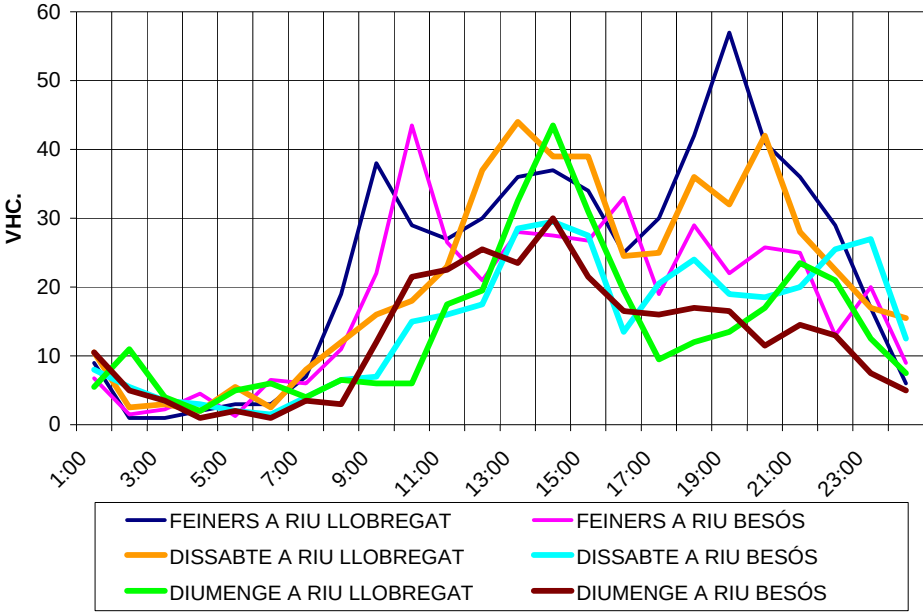
SENTIT A RIU BESÓS

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	2	14,3%	7	66,7%	2	19,0%	11
2:00	3	50,0%	3	50,0%	0	0,0%	5
3:00	1	28,6%	3	71,4%	0	0,0%	4
4:00	1	50,0%	1	50,0%	0	0,0%	1
5:00	1	50,0%	0	0,0%	1	50,0%	2
6:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
7:00	2	42,9%	2	57,1%	0	0,0%	4
8:00	1	16,7%	2	66,7%	1	16,7%	3
9:00	6	45,8%	7	54,2%	0	0,0%	12
10:00	14	65,1%	6	25,6%	2	9,3%	22
11:00	12	51,1%	11	46,7%	1	2,2%	23
12:00	17	64,7%	9	33,3%	1	2,0%	26
13:00	18	76,6%	6	23,4%	0	0,0%	24
14:00	21	70,0%	9	28,3%	1	1,7%	30
15:00	11	48,8%	11	48,8%	1	2,3%	22
16:00	11	63,6%	6	36,4%	0	0,0%	17
17:00	10	62,5%	6	34,4%	1	3,1%	16
18:00	12	67,6%	5	26,5%	1	5,9%	17
19:00	11	66,7%	6	33,3%	0	0,0%	17
20:00	7	60,9%	5	39,1%	0	0,0%	12
21:00	9	62,1%	4	24,1%	2	13,8%	15
22:00	6	46,2%	7	53,8%	0	0,0%	13
23:00	3	40,0%	4	53,3%	1	6,7%	8
0:00	2	40,0%	2	40,0%	1	20,0%	5
TOTAL	177	53,5%	115	40,1%	13	6,4%	304

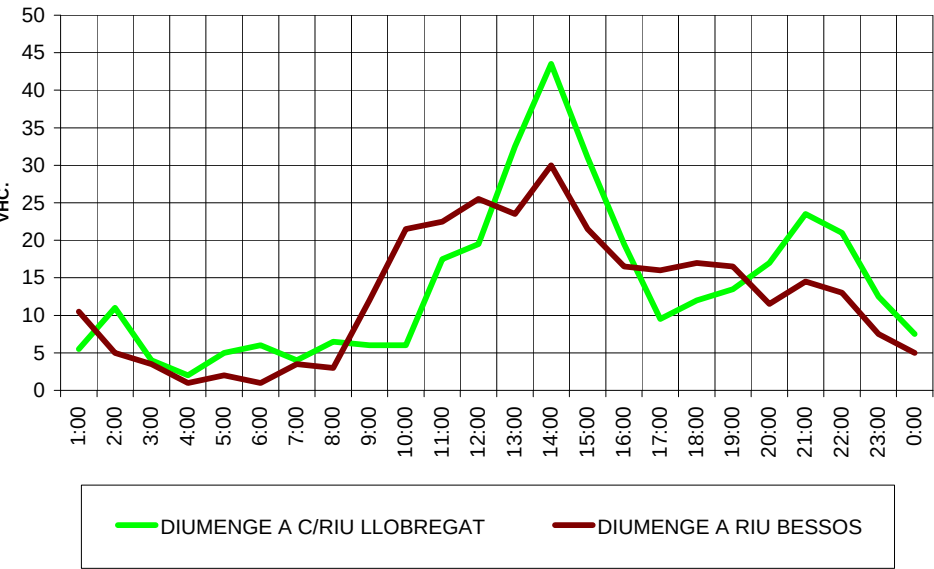
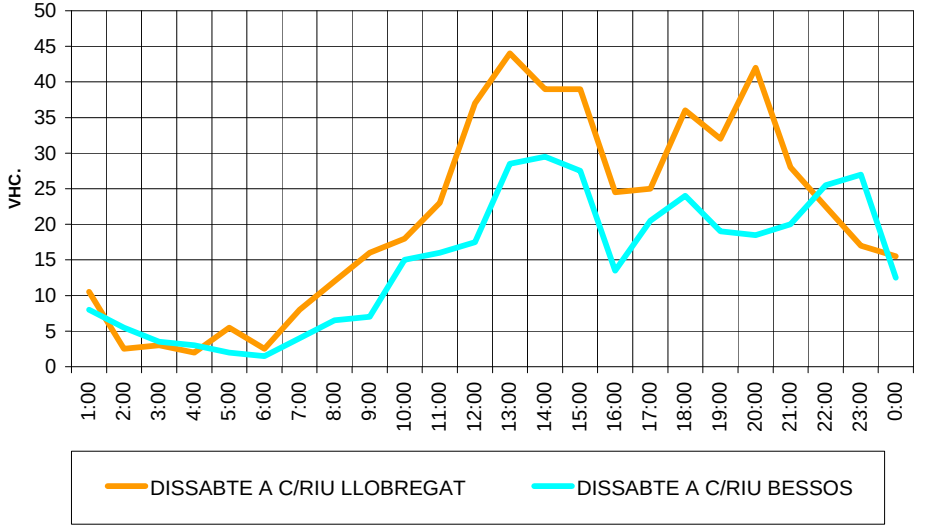
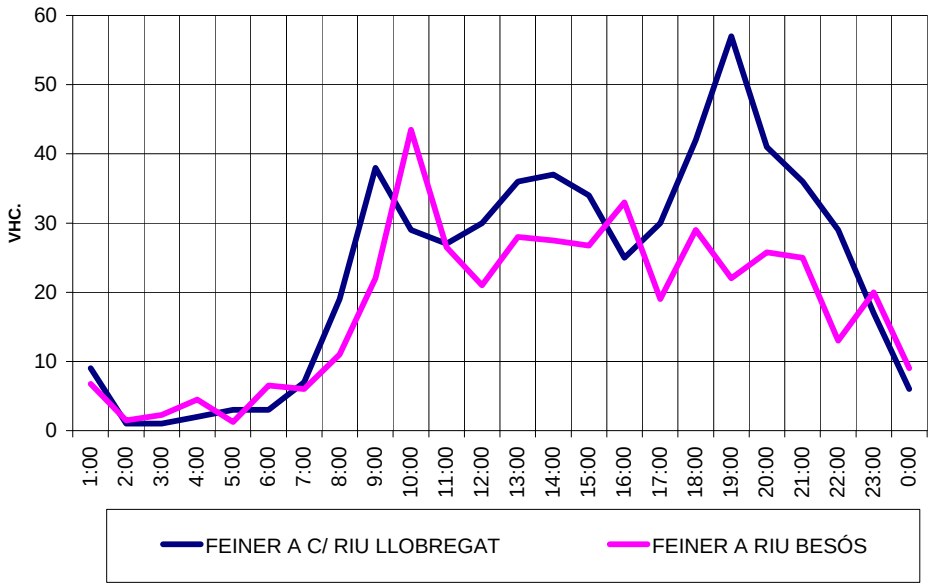


	MITJANA FEINERS		DISSABTE		DIUMENGE	
	SENTIT R.Llobregat	SENTIT c/R.Besós	SENTIT R.Llobregat	SENTIT c/R.Besós	SENTIT R.Llobregat	SENTIT c/R.Besós
1:00	9	7	11	8	6	11
2:00	1	2	3	6	11	5
3:00	1	2	3	4	4	4
4:00	2	5	2	3	2	1
5:00	3	1	6	2	5	2
6:00	3	7	3	2	6	1
7:00	7	6	8	4	4	4
8:00	19	11	12	7	7	3
9:00	38	22	16	7	6	12
10:00	29	44	18	15	6	22
11:00	27	27	23	16	18	23
12:00	30	21	37	18	20	26
13:00	36	28	44	29	33	24
14:00	37	28	39	30	44	30
15:00	34	27	39	28	31	22
16:00	25	33	25	14	20	17
17:00	30	19	25	21	10	16
18:00	42	29	36	24	12	17
19:00	57	22	32	19	14	17
20:00	41	26	42	19	17	12
21:00	36	25	28	20	24	15
22:00	29	13	23	26	21	13
23:00	17	20	17	27	13	8
0:00	6	9	16	13	8	5

TOTAL VEHICLES/DIA	559	431	505	356	336	304
ambdós sentits	990		860		640	
	HORA PUNTA SETMANAL		HORA PUNTA DIA			

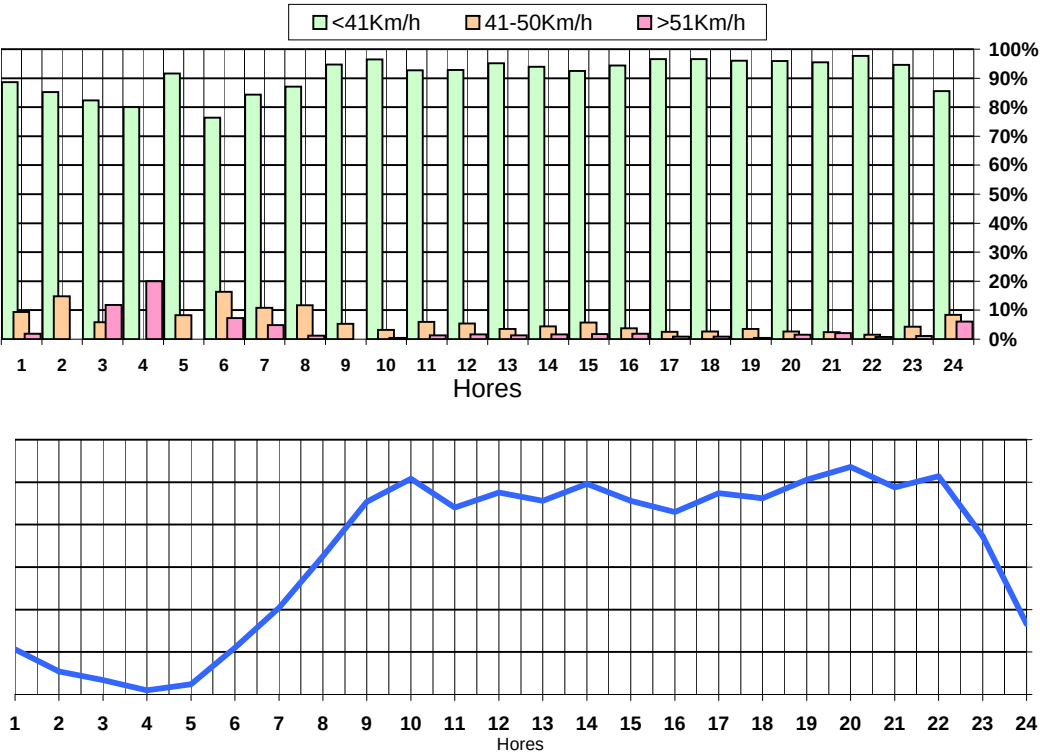


I.M.D. Tram	830
-------------	-----



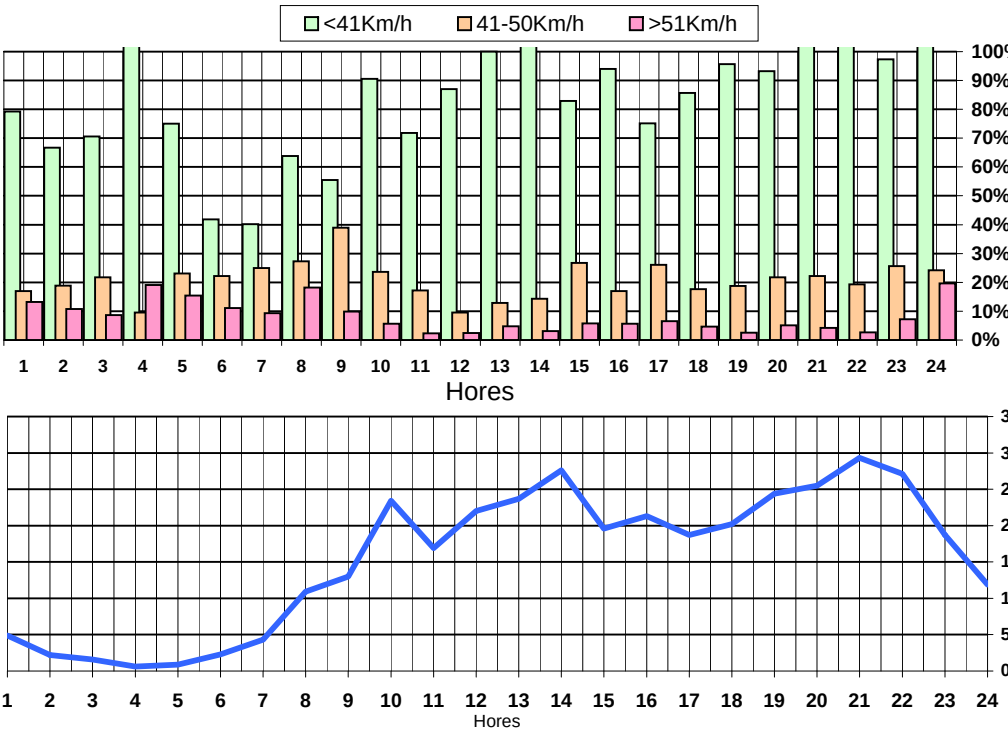
SENTIT A RIU SEGRE

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	47	88,7%	5	9,4%	1	1,9%	53
2:00	23	85,2%	4	14,8%	0	0,0%	27
3:00	14	82,4%	1	5,9%	2	11,8%	17
4:00	4	80,0%	0	0,0%	1	20,0%	5
5:00	11	91,7%	1	8,3%	0	0,0%	12
6:00	42	76,4%	9	16,4%	4	7,3%	55
7:00	86	84,3%	11	10,8%	5	4,9%	102
8:00	142	87,1%	19	11,7%	2	1,2%	163
9:00	215	94,7%	12	5,3%	0	0,0%	227
10:00	245	96,5%	8	3,1%	1	0,4%	254
11:00	204	92,7%	13	5,9%	3	1,4%	220
12:00	221	92,9%	13	5,5%	4	1,7%	238
13:00	217	95,2%	8	3,5%	3	1,3%	228
14:00	233	94,0%	11	4,4%	4	1,6%	248
15:00	211	92,5%	13	5,7%	4	1,8%	228
16:00	203	94,4%	8	3,7%	4	1,9%	215
17:00	229	96,6%	6	2,5%	2	0,8%	237
18:00	223	96,5%	6	2,6%	2	0,9%	231
19:00	243	96,0%	9	3,6%	1	0,4%	253
20:00	257	95,9%	7	2,6%	4	1,5%	268
21:00	233	95,5%	6	2,5%	5	2,0%	244
22:00	251	97,7%	4	1,6%	2	0,8%	257
23:00	176	94,6%	8	4,3%	2	1,1%	186
0:00	71	85,5%	7	8,4%	5	6,0%	83
TOTAL	3.801	91,1%	189	5,9%	61	2,9%	4.051



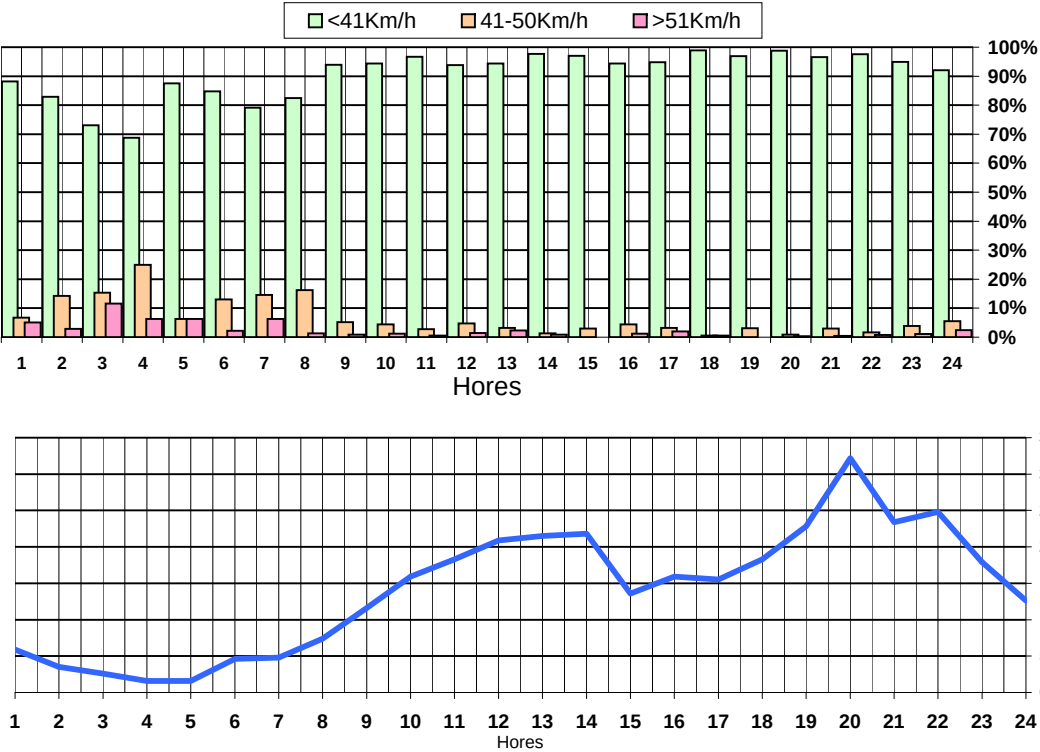
SENTIT A BONAVISTA

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	42	79,2%	5	9,4%	2	3,8%	49
2:00	18	66,7%	4	14,8%	0	0,0%	22
3:00	12	70,6%	4	23,5%	0	0,0%	16
4:00	6	120,0%	0	0,0%	0	0,0%	6
5:00	9	75,0%	0	0,0%	0	0,0%	9
6:00	23	41,8%	0	0,0%	0	0,0%	23
7:00	41	40,2%	2	2,0%	0	0,0%	43
8:00	104	63,8%	5	3,1%	0	0,0%	109
9:00	126	55,5%	4	1,8%	0	0,0%	130
10:00	230	90,6%	4	1,6%	0	0,0%	234
11:00	158	71,8%	9	4,1%	2	0,9%	169
12:00	207	87,0%	8	3,4%	5	2,1%	220
13:00	228	100,0%	7	3,1%	2	0,9%	237
14:00	262	105,6%	10	4,0%	4	1,6%	276
15:00	189	82,9%	6	2,6%	1	0,4%	196
16:00	202	94,0%	10	4,7%	1	0,5%	213
17:00	178	75,1%	6	2,5%	3	1,3%	187
18:00	198	85,7%	3	1,3%	1	0,4%	202
19:00	242	95,7%	2	0,8%	0	0,0%	244
20:00	250	93,3%	2	0,7%	3	1,1%	255
21:00	286	117,2%	3	1,2%	4	1,6%	293
22:00	265	103,1%	4	1,6%	2	0,8%	271
23:00	181	97,3%	6	3,2%	0	0,0%	187
0:00	111	133,7%	7	8,4%	1	1,2%	119
TOTAL	3.568	85,2%	111	4,1%	31	0,7%	3.710



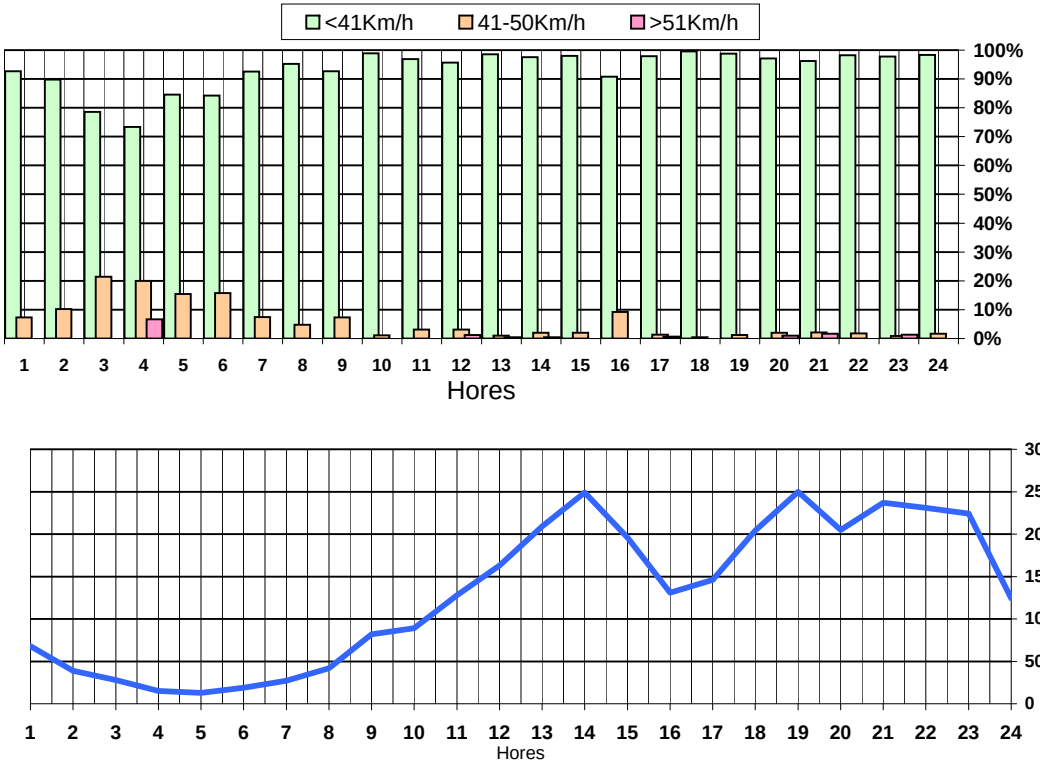
SENTIT A RIU SEGRE

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	52	88,1%	4	6,8%	3	5,1%	59
2:00	29	82,9%	5	14,3%	1	2,9%	35
3:00	19	73,1%	4	15,4%	3	11,5%	26
4:00	11	68,8%	4	25,0%	1	6,3%	16
5:00	14	87,5%	1	6,3%	1	6,3%	16
6:00	39	84,8%	6	13,0%	1	2,2%	46
7:00	38	79,2%	7	14,6%	3	6,3%	48
8:00	61	82,4%	12	16,2%	1	1,4%	74
9:00	109	94,0%	6	5,2%	1	0,9%	116
10:00	150	94,3%	7	4,4%	2	1,3%	159
11:00	177	96,7%	5	2,7%	1	0,5%	183
12:00	196	93,8%	10	4,8%	3	1,4%	209
13:00	203	94,4%	7	3,3%	5	2,3%	215
14:00	213	97,7%	3	1,4%	2	0,9%	218
15:00	132	97,1%	4	2,9%	0	0,0%	136
16:00	150	94,3%	7	4,4%	2	1,3%	159
17:00	147	94,8%	5	3,2%	3	1,9%	155
18:00	181	98,9%	1	0,5%	1	0,5%	183
19:00	221	96,9%	7	3,1%	0	0,0%	228
20:00	318	98,8%	3	0,9%	1	0,3%	322
21:00	226	96,6%	7	3,0%	1	0,4%	234
22:00	242	97,6%	4	1,6%	2	0,8%	248
23:00	170	95,0%	7	3,9%	2	1,1%	179
0:00	116	92,1%	7	5,6%	3	2,4%	126
TOTAL	3.214	90,8%	133	6,8%	43	2,4%	3.390



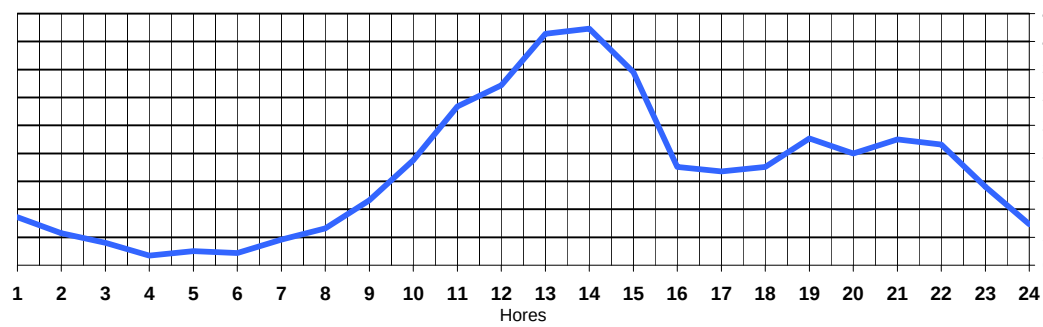
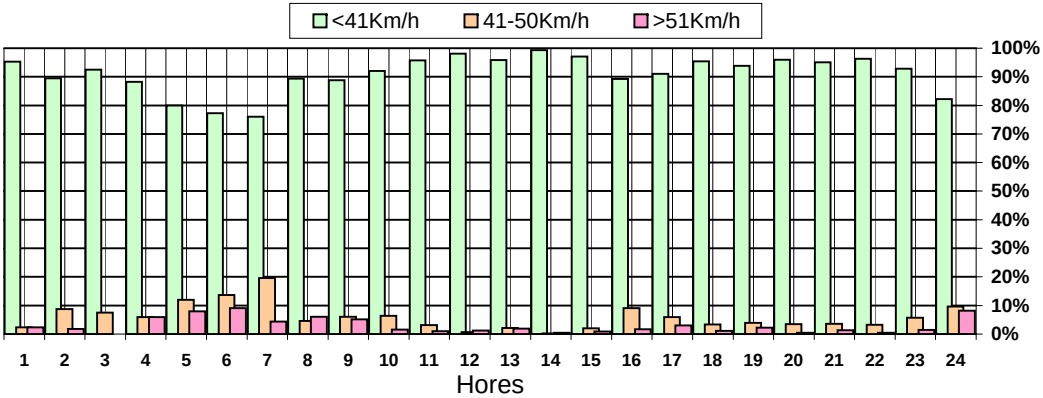
SENTIT A BONAVISTA

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	63	92,6%	5	7,4%	0	0,0%	68
2:00	35	89,7%	4	10,3%	0	0,0%	39
3:00	22	78,6%	6	21,4%	0	0,0%	28
4:00	11	73,3%	3	20,0%	1	6,7%	15
5:00	11	84,6%	2	15,4%	0	0,0%	13
6:00	16	84,2%	3	15,8%	0	0,0%	19
7:00	25	92,6%	2	7,4%	0	0,0%	27
8:00	40	95,2%	2	4,8%	0	0,0%	42
9:00	76	92,7%	6	7,3%	0	0,0%	82
10:00	88	98,9%	1	1,1%	0	0,0%	89
11:00	124	96,9%	4	3,1%	0	0,0%	128
12:00	156	95,7%	5	3,1%	2	1,2%	163
13:00	206	98,6%	2	1,0%	1	0,5%	209
14:00	243	97,6%	5	2,0%	1	0,4%	249
15:00	192	98,0%	4	2,0%	0	0,0%	196
16:00	119	90,8%	12	9,2%	0	0,0%	131
17:00	143	97,9%	2	1,4%	1	0,7%	146
18:00	203	99,5%	1	0,5%	0	0,0%	204
19:00	247	98,8%	3	1,2%	0	0,0%	250
20:00	199	97,1%	4	2,0%	2	1,0%	205
21:00	228	96,2%	5	2,1%	4	1,7%	237
22:00	227	98,3%	4	1,7%	0	0,0%	231
23:00	219	97,8%	2	0,9%	3	1,3%	224
0:00	122	98,4%	2	1,6%	0	0,0%	124
TOTAL	3.015	93,5%	89	5,9%	15	0,6%	3.119



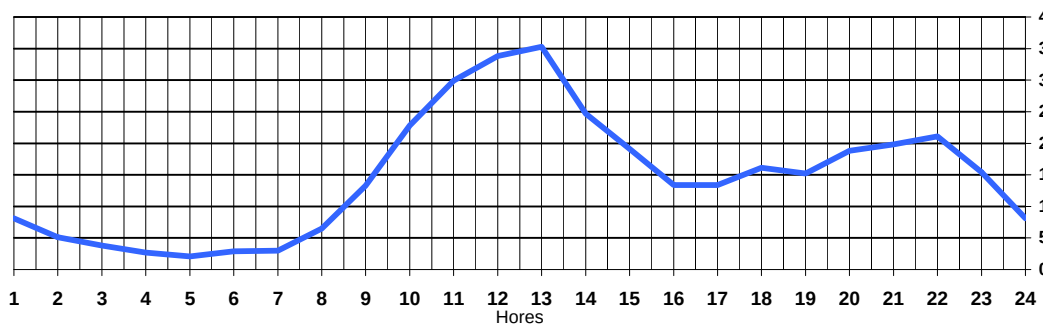
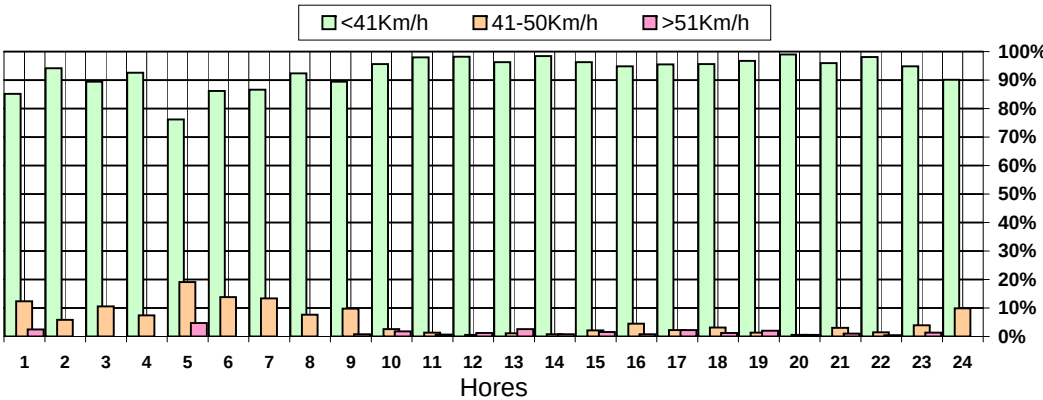
SENTIT A RIU SEGRE

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	82	95,3%	2	2,3%	2	2,3%	86
2:00	51	89,5%	5	8,8%	1	1,8%	57
3:00	37	92,5%	3	7,5%	0	0,0%	40
4:00	15	88,2%	1	5,9%	1	5,9%	17
5:00	20	80,0%	3	12,0%	2	8,0%	25
6:00	17	77,3%	3	13,6%	2	9,1%	22
7:00	35	76,1%	9	19,6%	2	4,3%	46
8:00	59	89,4%	3	4,5%	4	6,1%	66
9:00	103	88,8%	7	6,0%	6	5,2%	116
10:00	173	92,0%	12	6,4%	3	1,6%	188
11:00	272	95,8%	9	3,2%	3	1,1%	284
12:00	316	98,1%	2	0,6%	4	1,2%	322
13:00	397	95,9%	9	2,2%	8	1,9%	414
14:00	420	99,3%	1	0,2%	2	0,5%	423
15:00	335	97,1%	7	2,0%	3	0,9%	345
16:00	157	89,2%	16	9,1%	3	1,7%	176
17:00	153	91,1%	10	6,0%	5	3,0%	168
18:00	168	95,5%	6	3,4%	2	1,1%	176
19:00	213	93,8%	9	4,0%	5	2,2%	227
20:00	192	96,0%	7	3,5%	1	0,5%	200
21:00	214	95,1%	8	3,6%	3	1,3%	225
22:00	208	96,3%	7	3,2%	1	0,5%	216
23:00	130	92,9%	8	5,7%	2	1,4%	140
0:00	60	82,2%	7	9,6%	6	8,2%	73
TOTAL	3.827	91,1%	154	6,0%	71	2,9%	4.052



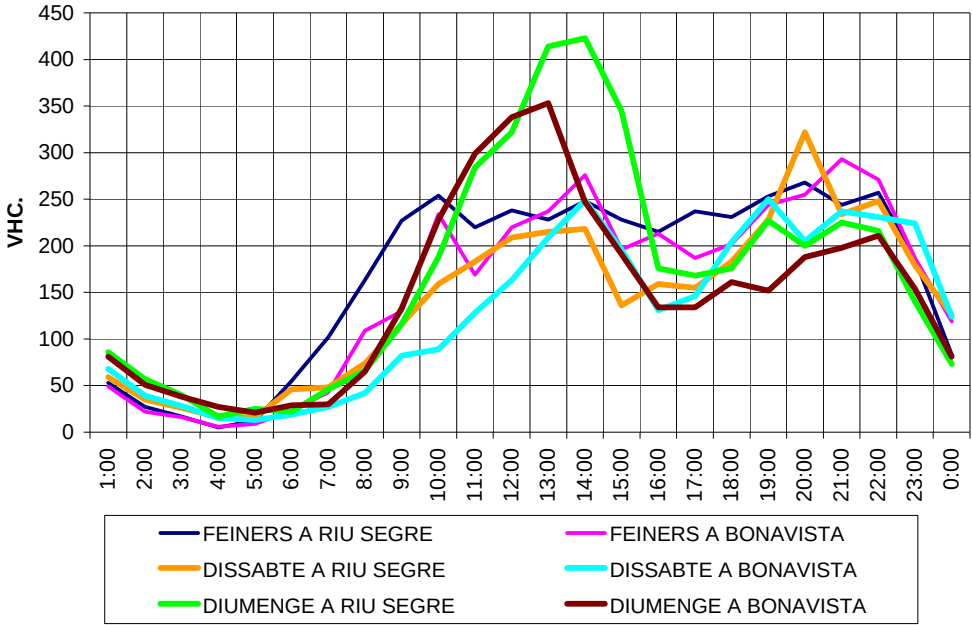
SENTIT A BONA VISTA

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	69	85,2%	10	12,3%	2	2,5%	81
2:00	48	94,1%	3	5,9%	0	0,0%	51
3:00	34	89,5%	4	10,5%	0	0,0%	38
4:00	25	92,6%	2	7,4%	0	0,0%	27
5:00	16	76,2%	4	19,0%	1	4,8%	21
6:00	25	86,2%	4	13,8%	0	0,0%	29
7:00	26	86,7%	4	13,3%	0	0,0%	30
8:00	60	92,3%	5	7,7%	0	0,0%	65
9:00	119	89,5%	13	9,8%	1	0,8%	133
10:00	218	95,6%	6	2,6%	4	1,8%	228
11:00	293	98,0%	4	1,3%	2	0,7%	299
12:00	332	98,2%	2	0,6%	4	1,2%	338
13:00	340	96,3%	4	1,1%	9	2,5%	353
14:00	243	98,4%	2	0,8%	2	0,8%	247
15:00	184	96,3%	4	2,1%	3	1,6%	191
16:00	127	94,8%	6	4,5%	1	0,7%	134
17:00	128	95,5%	3	2,2%	3	2,2%	134
18:00	154	95,7%	5	3,1%	2	1,2%	161
19:00	147	96,7%	2	1,3%	3	2,0%	152
20:00	186	98,9%	1	0,5%	1	0,5%	188
21:00	190	96,0%	6	3,0%	2	1,0%	198
22:00	207	98,1%	3	1,4%	1	0,5%	211
23:00	146	94,8%	6	3,9%	2	1,3%	154
0:00	73	90,1%	8	9,9%	0	0,0%	81
TOTAL	3.390	93,2%	111	5,8%	43	1,1%	3.544

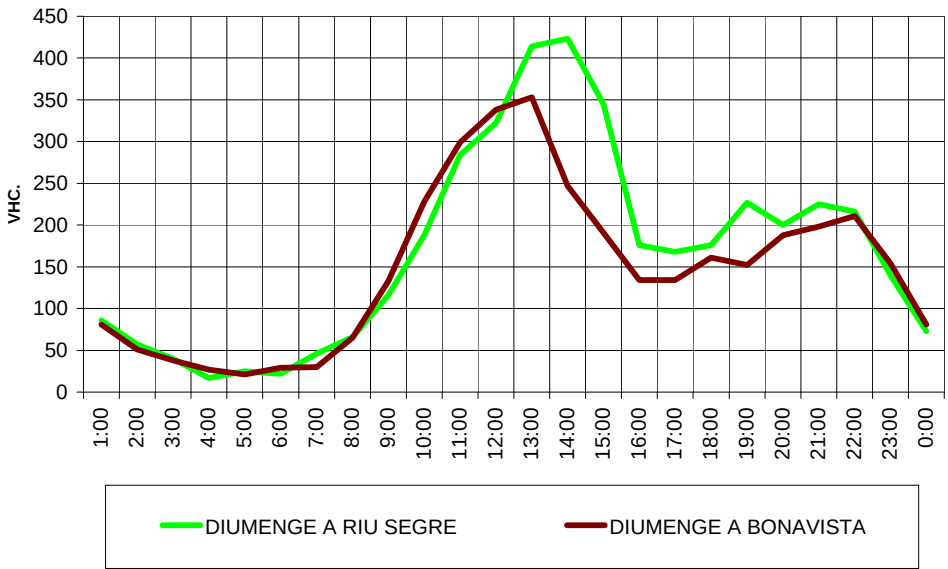
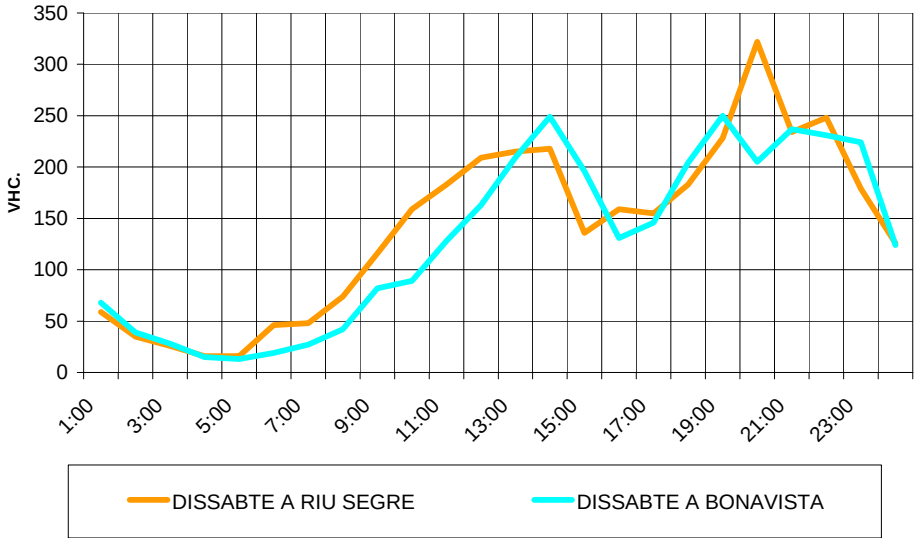
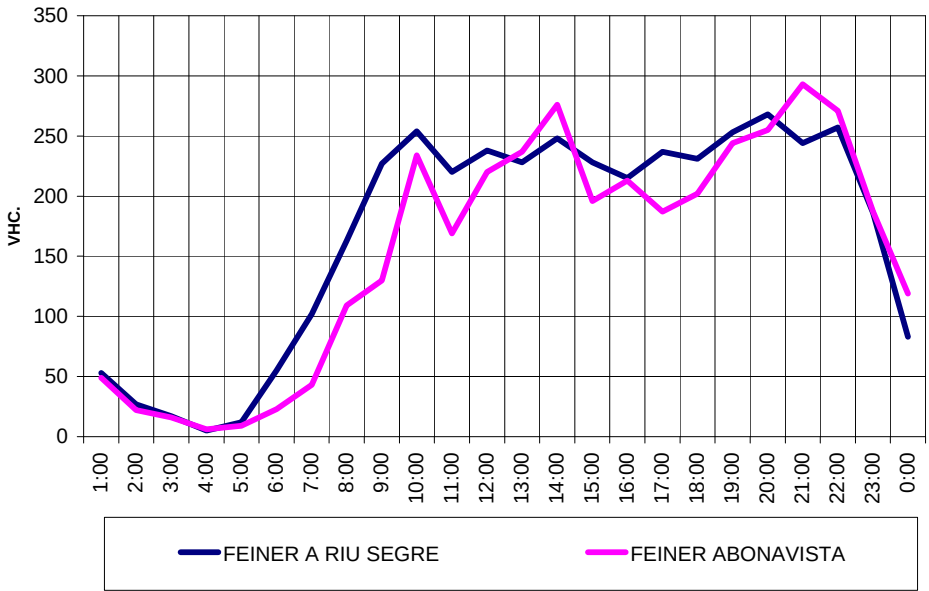


	MITJANA FEINERS		DISSABTE		DIUMENGE	
	SENTIT RIU SEGRE	SENTIT BONA VISTA	SENTIT RIU SEGRE	SENTIT BONA VISTA	SENTIT RIU SEGRE	SENTIT BONA VISTA
1:00	53	49	59	68	86	81
2:00	27	22	35	39	57	51
3:00	17	16	26	28	40	38
4:00	5	6	16	15	17	27
5:00	12	9	16	13	25	21
6:00	55	23	46	19	22	29
7:00	102	43	48	27	46	30
8:00	163	109	74	42	66	65
9:00	227	130	116	82	116	133
10:00	254	234	159	89	188	228
11:00	220	169	183	128	284	299
12:00	238	220	209	163	322	338
13:00	228	237	215	209	414	353
14:00	248	276	218	249	423	247
15:00	228	196	136	196	345	191
16:00	215	213	159	131	176	134
17:00	237	187	155	146	168	134
18:00	231	202	183	204	176	161
19:00	253	244	228	250	227	152
20:00	268	255	322	205	200	188
21:00	244	293	234	237	225	198
22:00	257	271	248	231	216	211
23:00	186	187	179	224	140	154
0:00	83	119	126	124	73	81

TOTAL VEHICLES/DIA	4.051	3.710	3.390	3.119	4.052	3.544
ambdós sentits	7.761		6.509		7.596	
	HORA PUNTA SETMANAL		HORA PUNTA DIA			

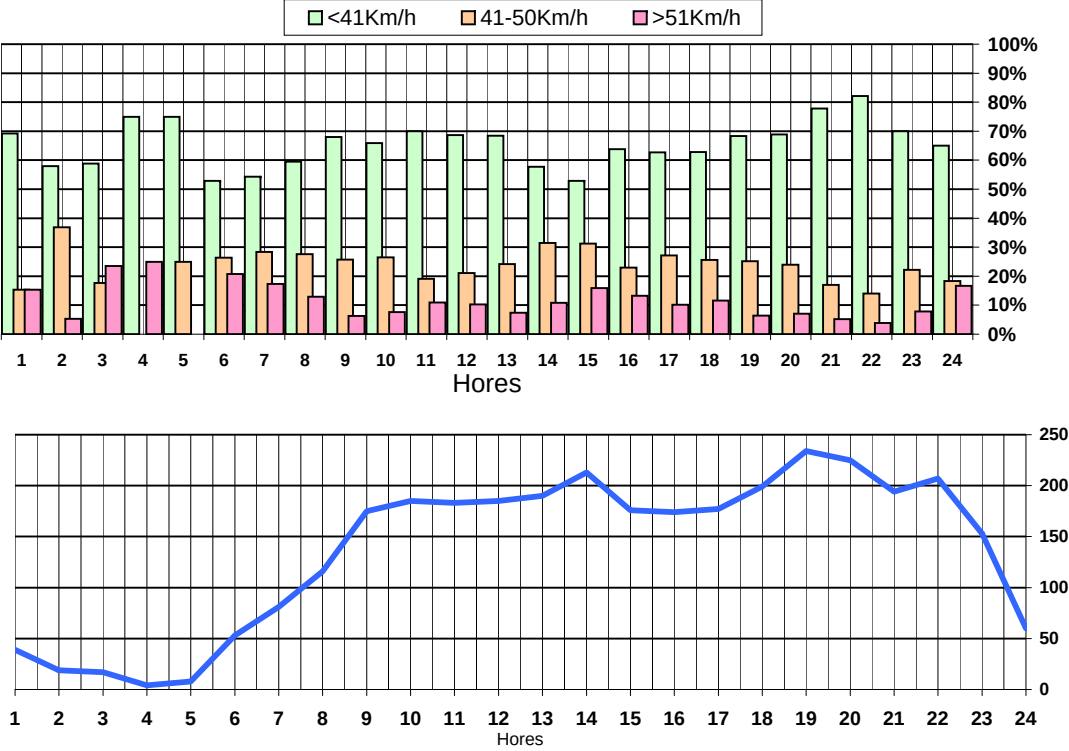


I.M.D. Tram	7.289
-------------	-------



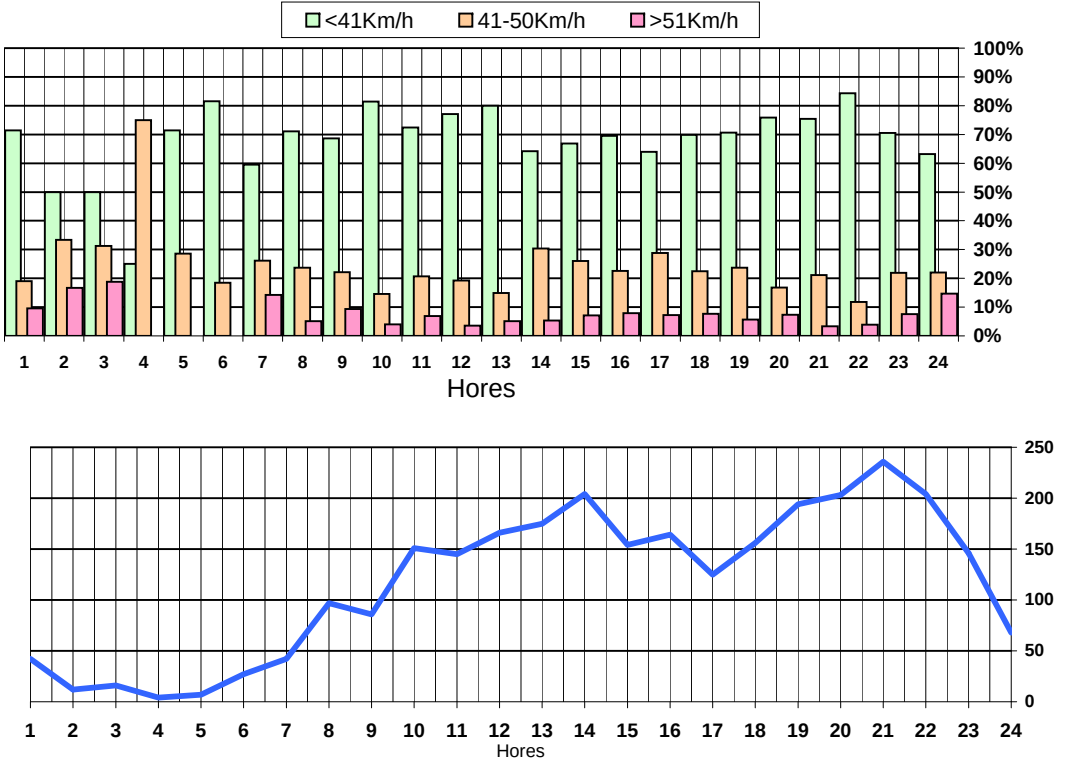
SENTIT A RIU SEGRE

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	27	69,2%	6	15,4%	6	15,4%	39
2:00	11	57,9%	7	36,8%	1	5,3%	19
3:00	10	58,8%	3	17,6%	4	23,5%	17
4:00	3	75,0%	0	0,0%	1	25,0%	4
5:00	6	75,0%	2	25,0%	0	0,0%	8
6:00	28	52,8%	14	26,4%	11	20,8%	53
7:00	44	54,3%	23	28,4%	14	17,3%	81
8:00	69	59,5%	32	27,6%	15	12,9%	116
9:00	119	68,0%	45	25,7%	11	6,3%	175
10:00	122	65,9%	49	26,5%	14	7,6%	185
11:00	128	69,9%	35	19,1%	20	10,9%	183
12:00	127	68,6%	39	21,1%	19	10,3%	185
13:00	130	68,4%	46	24,2%	14	7,4%	190
14:00	123	57,7%	67	31,5%	23	10,8%	213
15:00	93	52,8%	55	31,3%	28	15,9%	176
16:00	111	63,8%	40	23,0%	23	13,2%	174
17:00	111	62,7%	48	27,1%	18	10,2%	177
18:00	125	62,8%	51	25,6%	23	11,6%	199
19:00	160	68,4%	59	25,2%	15	6,4%	234
20:00	155	68,9%	54	24,0%	16	7,1%	225
21:00	151	77,8%	33	17,0%	10	5,2%	194
22:00	170	82,1%	29	14,0%	8	3,9%	207
23:00	107	69,9%	34	22,2%	12	7,8%	153
0:00	39	65,0%	11	18,3%	10	16,7%	60
TOTAL	2.169	65,7%	782	23,0%	316	11,3%	3.267



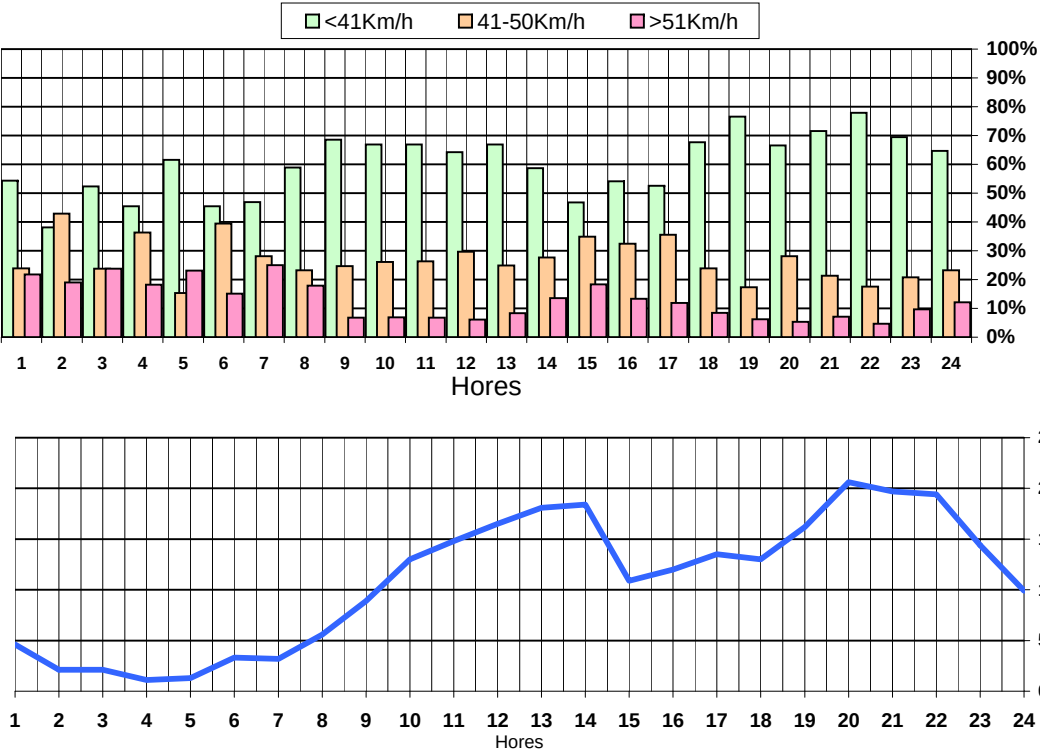
SENTIT A BONA VISTA

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	30	71,4%	8	19,0%	4	9,5%	42
2:00	6	50,0%	4	33,3%	2	16,7%	12
3:00	8	50,0%	5	31,3%	3	18,8%	16
4:00	1	25,0%	3	75,0%	0	0,0%	4
5:00	5	71,4%	2	28,6%	0	0,0%	7
6:00	22	81,5%	5	18,5%	0	0,0%	27
7:00	25	59,5%	11	26,2%	6	14,3%	42
8:00	69	71,1%	23	23,7%	5	5,2%	97
9:00	59	68,6%	19	22,1%	8	9,3%	86
10:00	123	81,5%	22	14,6%	6	4,0%	151
11:00	105	72,4%	30	20,7%	10	6,9%	145
12:00	128	77,1%	32	19,3%	6	3,6%	166
13:00	140	80,0%	26	14,9%	9	5,1%	175
14:00	131	64,2%	62	30,4%	11	5,4%	204
15:00	103	66,9%	40	26,0%	11	7,1%	154
16:00	114	69,5%	37	22,6%	13	7,9%	164
17:00	80	64,0%	36	28,8%	9	7,2%	125
18:00	109	69,9%	35	22,4%	12	7,7%	156
19:00	137	70,6%	46	23,7%	11	5,7%	194
20:00	154	75,9%	34	16,7%	15	7,4%	203
21:00	178	75,4%	50	21,2%	8	3,4%	236
22:00	172	84,3%	24	11,8%	8	3,9%	204
23:00	103	70,5%	32	21,9%	11	7,5%	146
0:00	43	63,2%	15	22,1%	10	14,7%	68
TOTAL	2.045	68,1%	601	24,8%	178	7,1%	2.824



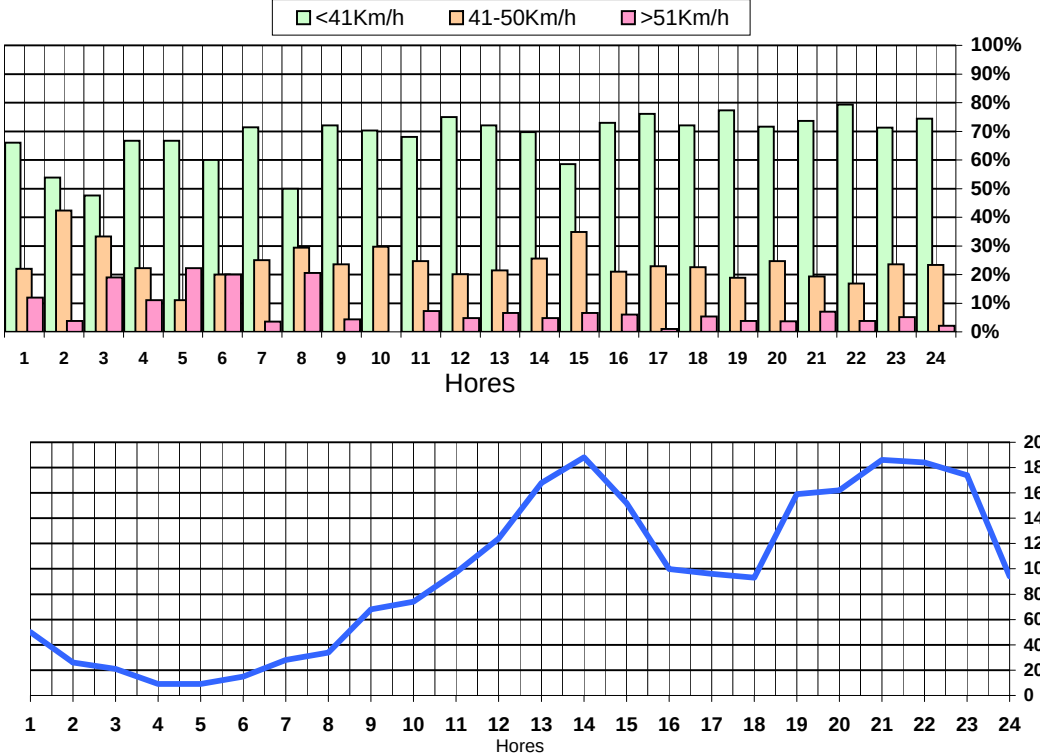
SENTIT A RIU SEGRE

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	25	54,3%	11	23,9%	10	21,7%	46
2:00	8	38,1%	9	42,9%	4	19,0%	21
3:00	11	52,4%	5	23,8%	5	23,8%	21
4:00	5	45,5%	4	36,4%	2	18,2%	11
5:00	8	61,5%	2	15,4%	3	23,1%	13
6:00	15	45,5%	13	39,4%	5	15,2%	33
7:00	15	46,9%	9	28,1%	8	25,0%	32
8:00	33	58,9%	13	23,2%	10	17,9%	56
9:00	61	68,5%	22	24,7%	6	6,7%	89
10:00	87	66,9%	34	26,2%	9	6,9%	130
11:00	99	66,9%	39	26,4%	10	6,8%	148
12:00	106	64,2%	49	29,7%	10	6,1%	165
13:00	121	66,9%	45	24,9%	15	8,3%	181
14:00	108	58,7%	51	27,7%	25	13,6%	184
15:00	51	46,8%	38	34,9%	20	18,3%	109
16:00	65	54,2%	39	32,5%	16	13,3%	120
17:00	71	52,6%	48	35,6%	16	11,9%	135
18:00	88	67,7%	31	23,8%	11	8,5%	130
19:00	124	76,5%	28	17,3%	10	6,2%	162
20:00	137	66,5%	58	28,2%	11	5,3%	206
21:00	141	71,6%	42	21,3%	14	7,1%	197
22:00	151	77,8%	34	17,5%	9	4,6%	194
23:00	100	69,4%	30	20,8%	14	9,7%	144
0:00	64	64,6%	23	23,2%	12	12,1%	99
TOTAL	1.694	60,1%	677	27,0%	255	12,9%	2.626



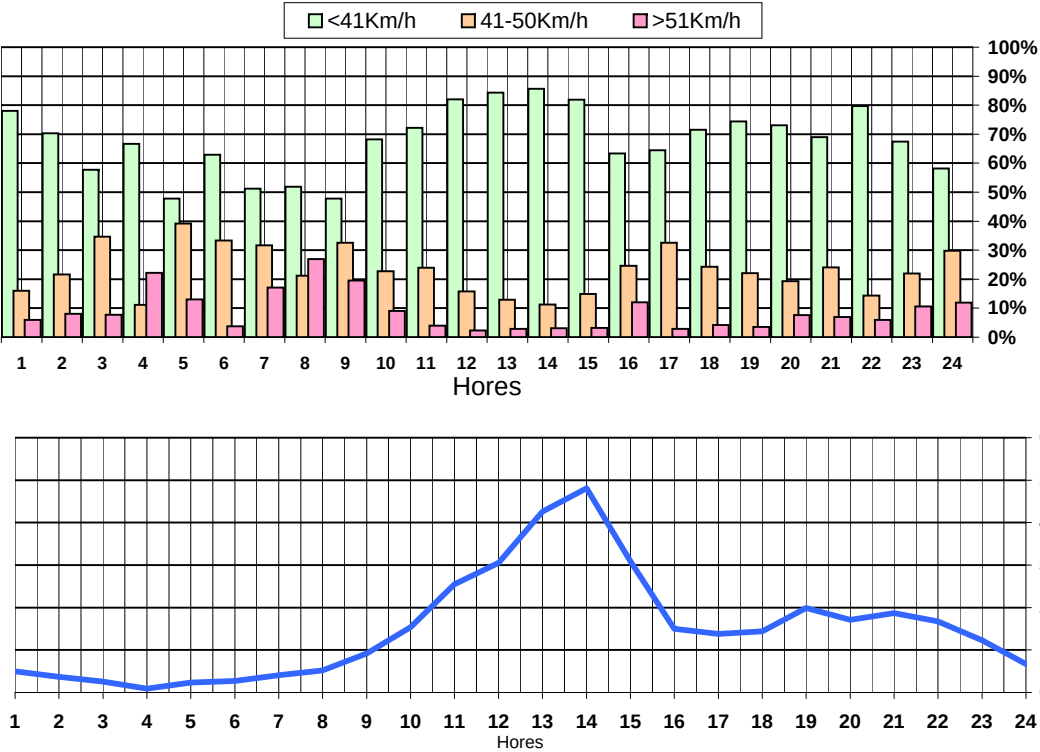
SENTIT A BONA VISTA

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	33	66,0%	11	22,0%	6	12,0%	50
2:00	14	53,8%	11	42,3%	1	3,8%	26
3:00	10	47,6%	7	33,3%	4	19,0%	21
4:00	6	66,7%	2	22,2%	1	11,1%	9
5:00	6	66,7%	1	11,1%	2	22,2%	9
6:00	9	60,0%	3	20,0%	3	20,0%	15
7:00	20	71,4%	7	25,0%	1	3,6%	28
8:00	17	50,0%	10	29,4%	7	20,6%	34
9:00	49	72,1%	16	23,5%	3	4,4%	68
10:00	52	70,3%	22	29,7%	0	0,0%	74
11:00	66	68,0%	24	24,7%	7	7,2%	97
12:00	93	75,0%	25	20,2%	6	4,8%	124
13:00	121	72,0%	36	21,4%	11	6,5%	168
14:00	131	69,7%	48	25,5%	9	4,8%	188
15:00	89	58,6%	53	34,9%	10	6,6%	152
16:00	73	73,0%	21	21,0%	6	6,0%	100
17:00	73	76,0%	22	22,9%	1	1,0%	96
18:00	67	72,0%	21	22,6%	5	5,4%	93
19:00	123	77,4%	30	18,9%	6	3,8%	159
20:00	116	71,6%	40	24,7%	6	3,7%	162
21:00	137	73,7%	36	19,4%	13	7,0%	186
22:00	146	79,3%	31	16,8%	7	3,8%	184
23:00	124	71,3%	41	23,6%	9	5,2%	174
0:00	70	74,5%	22	23,4%	2	2,1%	94
TOTAL	1.645	68,2%	540	24,1%	126	7,7%	2.311



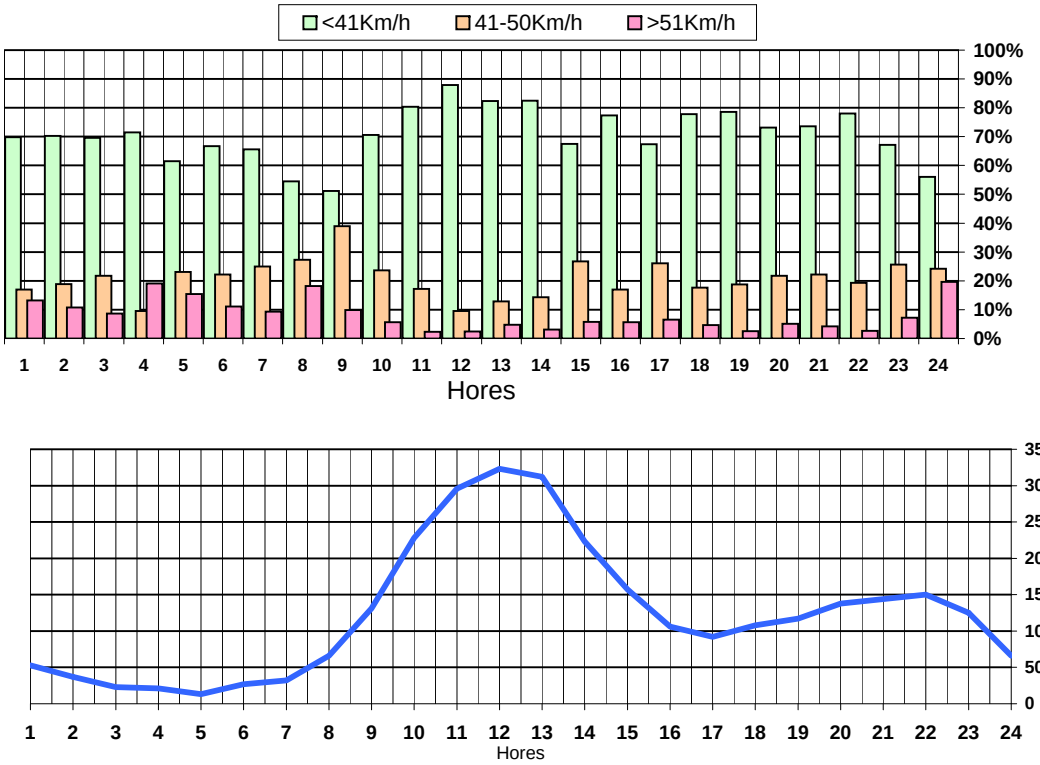
SENTIT A RIU SEGRE

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	39	78,0%	8	16,0%	3	6,0%	50
2:00	26	70,3%	8	21,6%	3	8,1%	37
3:00	15	57,7%	9	34,6%	2	7,7%	26
4:00	6	66,7%	1	11,1%	2	22,2%	9
5:00	11	47,8%	9	39,1%	3	13,0%	23
6:00	17	63,0%	9	33,3%	1	3,7%	27
7:00	21	51,2%	13	31,7%	7	17,1%	41
8:00	27	51,9%	11	21,2%	14	26,9%	52
9:00	44	47,8%	30	32,6%	18	19,6%	92
10:00	105	68,2%	35	22,7%	14	9,1%	154
11:00	184	72,2%	61	23,9%	10	3,9%	255
12:00	250	82,0%	48	15,7%	7	2,3%	305
13:00	359	84,3%	55	12,9%	12	2,8%	426
14:00	412	85,7%	54	11,2%	15	3,1%	481
15:00	253	81,9%	46	14,9%	10	3,2%	309
16:00	95	63,3%	37	24,7%	18	12,0%	150
17:00	89	64,5%	45	32,6%	4	2,9%	138
18:00	103	71,5%	35	24,3%	6	4,2%	144
19:00	148	74,4%	44	22,1%	7	3,5%	199
20:00	125	73,1%	33	19,3%	13	7,6%	171
21:00	129	69,0%	45	24,1%	13	7,0%	187
22:00	133	79,6%	24	14,4%	10	6,0%	167
23:00	83	67,5%	27	22,0%	13	10,6%	123
0:00	39	58,2%	20	29,9%	8	11,9%	67
TOTAL	2.713	67,9%	707	23,2%	213	8,9%	3.633

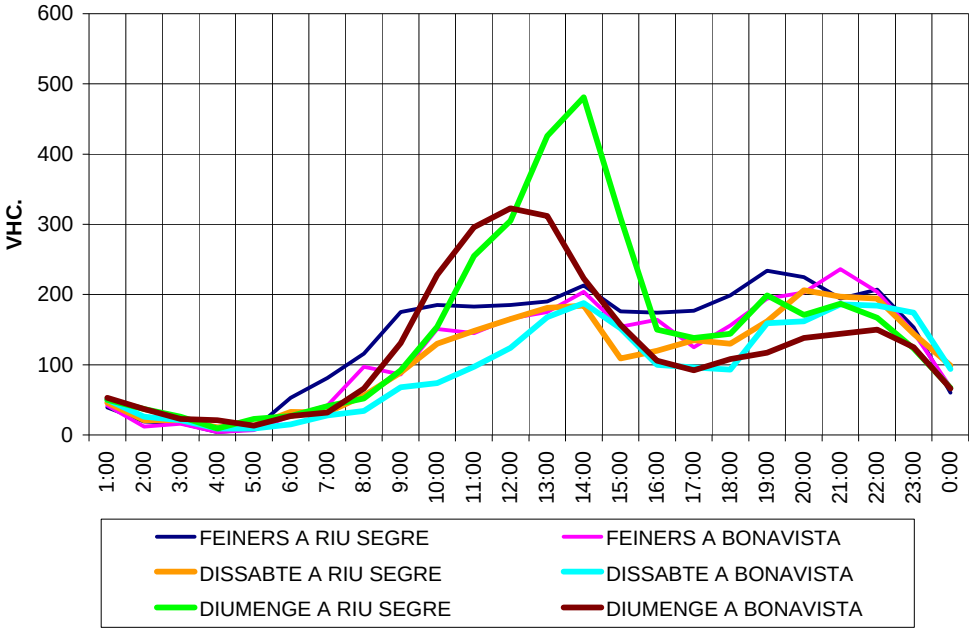


SENTIT A BONA VISTA

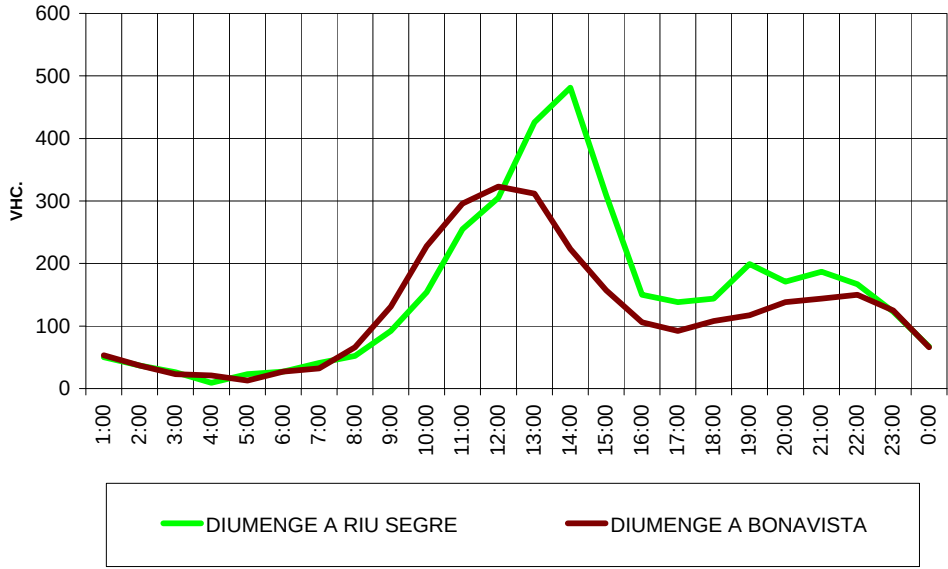
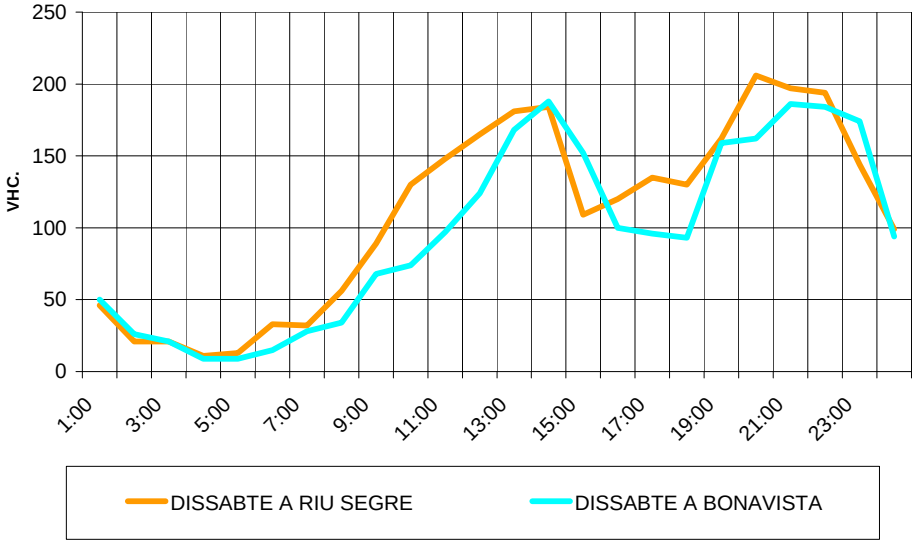
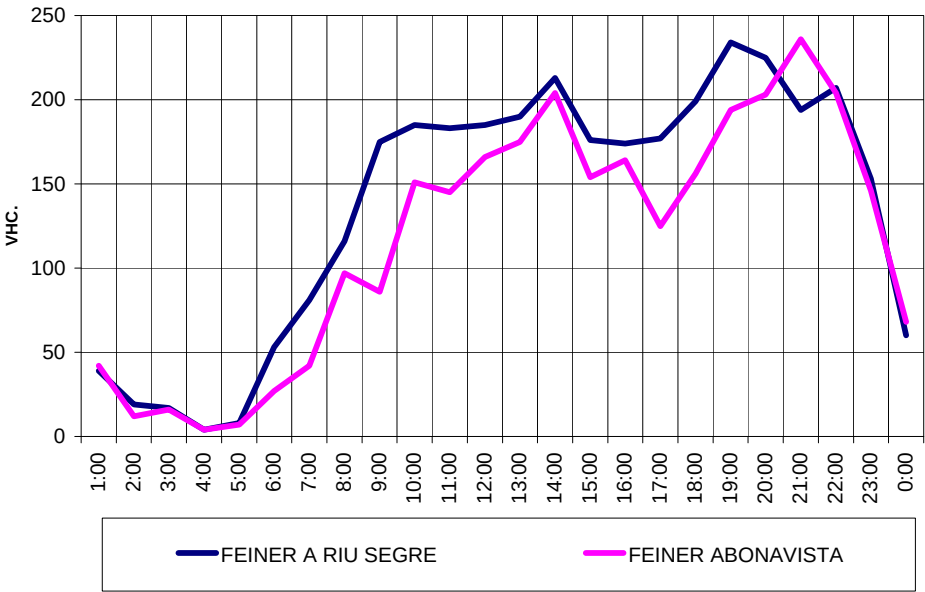
	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	37	69,8%	9	17,0%	7	13,2%	53
2:00	26	70,3%	7	18,9%	4	10,8%	37
3:00	16	69,6%	5	21,7%	2	8,7%	23
4:00	15	71,4%	2	9,5%	4	19,0%	21
5:00	8	61,5%	3	23,1%	2	15,4%	13
6:00	18	66,7%	6	22,2%	3	11,1%	27
7:00	21	65,6%	8	25,0%	3	9,4%	32
8:00	36	54,5%	18	27,3%	12	18,2%	66
9:00	67	51,1%	51	38,9%	13	9,9%	131
10:00	161	70,6%	54	23,7%	13	5,7%	228
11:00	238	80,4%	51	17,2%	7	2,4%	296
12:00	284	87,9%	31	9,6%	8	2,5%	323
13:00	257	82,4%	40	12,8%	15	4,8%	312
14:00	184	82,5%	32	14,3%	7	3,1%	223
15:00	106	67,5%	42	26,8%	9	5,7%	157
16:00	82	77,4%	18	17,0%	6	5,7%	106
17:00	62	67,4%	24	26,1%	6	6,5%	92
18:00	84	77,8%	19	17,6%	5	4,6%	108
19:00	92	78,6%	22	18,8%	3	2,6%	117
20:00	101	73,2%	30	21,7%	7	5,1%	138
21:00	106	73,6%	32	22,2%	6	4,2%	144
22:00	117	78,0%	29	19,3%	4	2,7%	150
23:00	84	67,2%	32	25,6%	9	7,2%	125
0:00	37	56,1%	16	24,2%	13	19,7%	66
TOTAL	2.239	70,9%	581	20,9%	168	8,3%	2.988



	MITJANA FEINERS		DISSABTE		DIUMENGE	
	SENTIT RIU SEGRE	SENTIT BONAVISTA	SENTIT RIU SEGRE	SENTIT BONAVISTA	SENTIT RIU SEGRE	SENTIT BONAVISTA
1:00	39	42	46	50	50	53
2:00	19	12	21	26	37	37
3:00	17	16	21	21	26	23
4:00	4	4	11	9	9	21
5:00	8	7	13	9	23	13
6:00	53	27	33	15	27	27
7:00	81	42	32	28	41	32
8:00	116	97	56	34	52	66
9:00	175	86	89	68	92	131
10:00	185	151	130	74	154	228
11:00	183	145	148	97	255	296
12:00	185	166	165	124	305	323
13:00	190	175	181	168	426	312
14:00	213	204	184	188	481	223
15:00	176	154	109	152	309	157
16:00	174	164	120	100	150	106
17:00	177	125	135	96	138	92
18:00	199	156	130	93	144	108
19:00	234	194	162	159	199	117
20:00	225	203	206	162	171	138
21:00	194	236	197	186	187	144
22:00	207	204	194	184	167	150
23:00	153	146	144	174	123	125
0:00	60	68	99	94	67	66
TOTAL VEHICLES/DIA	3.267	2.824	2.626	2.311	3.633	2.988
ambdós sentits	6.091		4.937		6.621	
	HORA PUNTA SETMANAL		HORA PUNTA DIA			

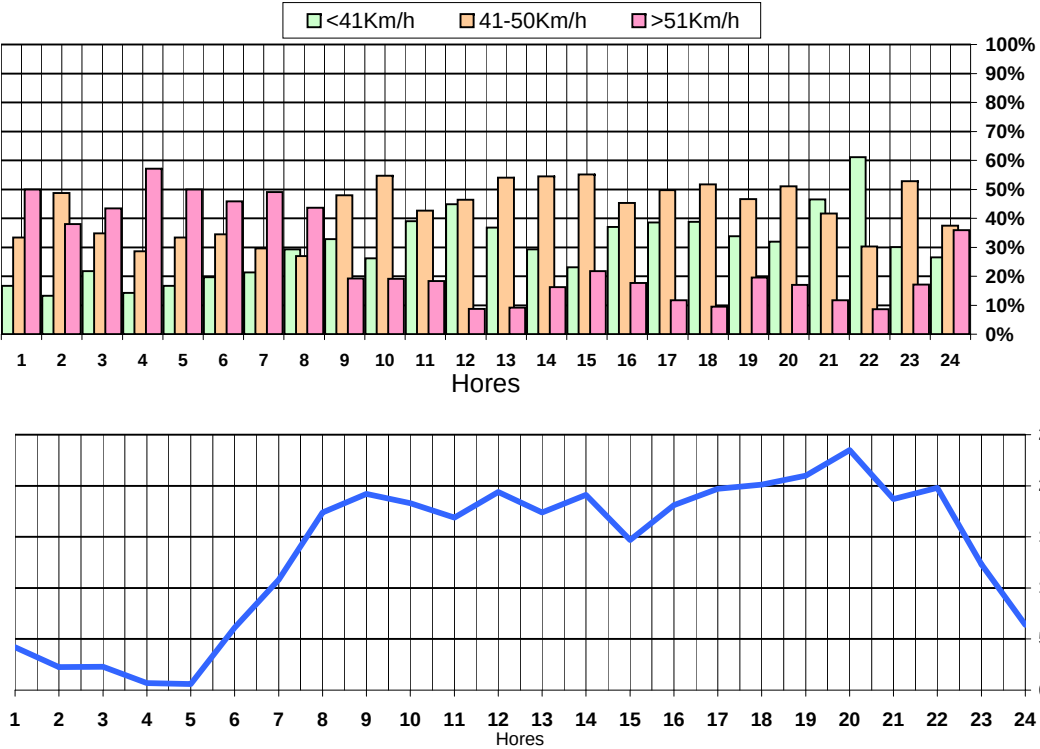


I.M.D. Tram	5.883
-------------	-------



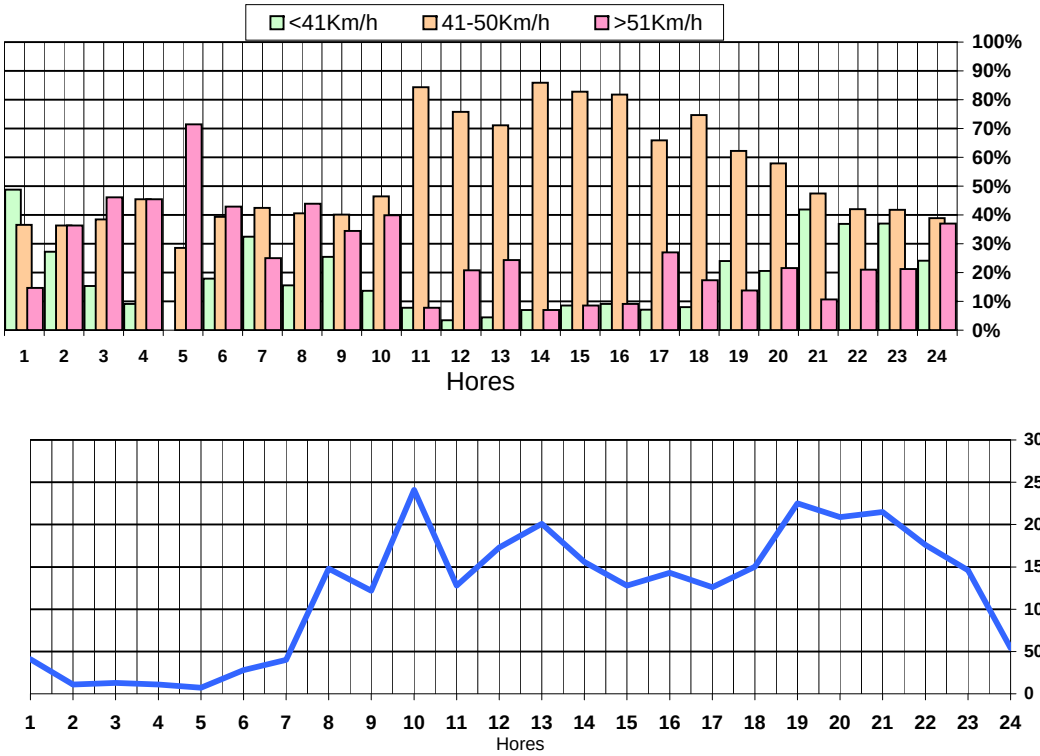
SENTIT A RIU SEGRE

		<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
		Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
-9	1:00	7	16,7%	14	33,3%	21	50,0%	42
-4	2:00	3	13,3%	11	48,7%	9	38,0%	23
-4	3:00	5	21,7%	8	34,8%	10	43,5%	23
-2	4:00	1	14,3%	2	28,6%	4	57,1%	7
-1	5:00	1	16,7%	2	33,3%	3	50,0%	6
-12	6:00	12	19,7%	21	34,4%	28	45,9%	61
-23	7:00	23	21,3%	32	29,6%	53	49,1%	108
-33	8:00	51	29,3%	47	27,0%	76	43,7%	174
-16	9:00	63	32,8%	92	47,9%	37	19,3%	192
-15	10:00	48	26,2%	100	54,6%	35	19,1%	183
-13	11:00	66	39,1%	72	42,6%	31	18,3%	169
-7	12:00	87	44,8%	90	46,4%	17	8,8%	194
-7	13:00	64	36,8%	94	54,0%	16	9,2%	174
-13	14:00	56	29,3%	104	54,5%	31	16,2%	191
-14	15:00	34	23,1%	81	55,1%	32	21,8%	147
-14	16:00	67	37,0%	82	45,3%	32	17,7%	181
-10	17:00	76	38,6%	98	49,7%	23	11,7%	197
-8	18:00	78	38,8%	104	51,7%	19	9,5%	201
-18	19:00	71	33,8%	98	46,7%	41	19,5%	210
-17	20:00	75	31,9%	120	51,1%	40	17,0%	235
-9	21:00	87	46,5%	78	41,7%	22	11,8%	187
-7	22:00	121	61,1%	60	30,3%	17	8,6%	198
-9	23:00	37	30,1%	65	52,8%	21	17,1%	123
-10	0:00	17	26,6%	24	37,5%	23	35,9%	64
TOTAL		1.150	30,4%	1.499	43,0%	641	26,6%	3.290



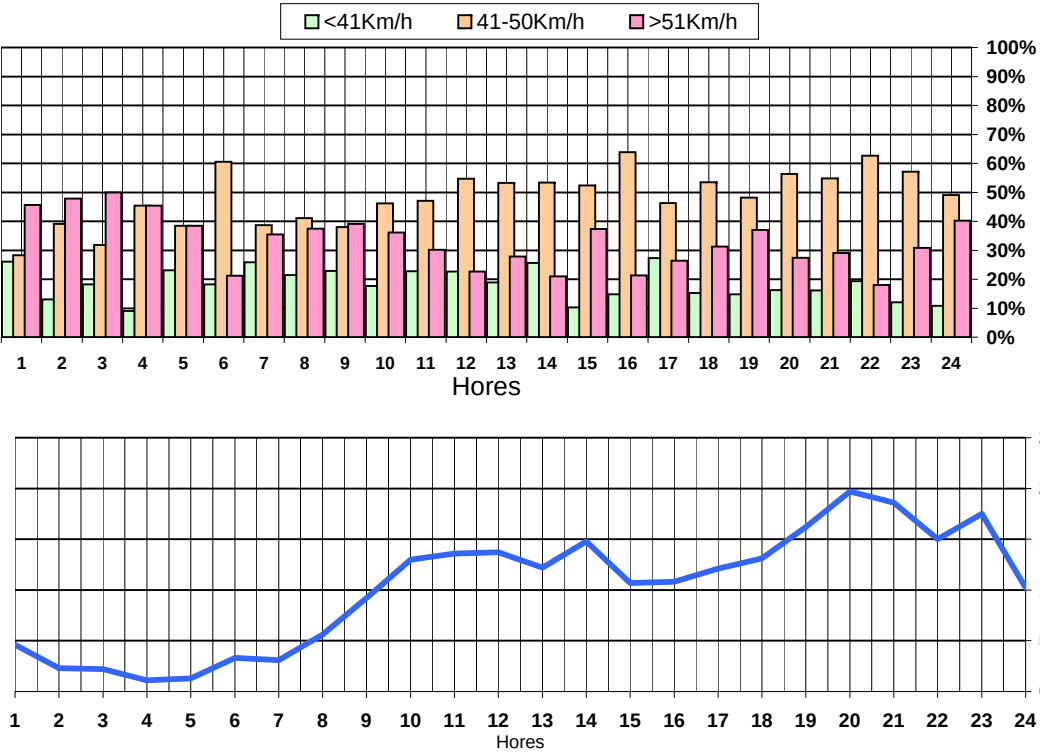
SENTIT A BONA VISTA

		<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
		Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
	1:00	20	48,8%	15	36,6%	6	14,6%	41
	2:00	3	27,3%	4	36,4%	4	36,4%	11
	3:00	2	15,4%	5	38,5%	6	46,2%	13
	4:00	1	9,1%	5	45,5%	5	45,5%	11
	5:00	0	0,0%	2	28,6%	5	71,4%	7
	6:00	5	17,9%	11	39,3%	12	42,9%	28
	7:00	13	32,5%	17	42,5%	10	25,0%	40
	8:00	23	15,5%	60	40,5%	65	43,9%	148
	9:00	31	25,4%	49	40,2%	42	34,4%	122
	10:00	33	13,7%	112	46,5%	96	39,8%	241
	11:00	10	7,8%	108	84,4%	10	7,8%	128
	12:00	6	3,5%	131	75,7%	36	20,8%	173
	13:00	9	4,5%	143	71,1%	49	24,4%	201
	14:00	11	7,1%	134	85,9%	11	7,1%	156
	15:00	11	8,6%	106	82,8%	11	8,6%	128
	16:00	13	9,1%	117	81,8%	13	9,1%	143
	17:00	9	7,1%	83	65,9%	34	27,0%	126
	18:00	12	8,0%	112	74,7%	26	17,3%	150
	19:00	54	24,0%	140	62,2%	31	13,8%	225
	20:00	43	20,6%	121	57,9%	45	21,5%	209
	21:00	90	41,9%	102	47,4%	23	10,7%	215
	22:00	65	36,9%	74	42,0%	37	21,0%	176
	23:00	54	37,0%	61	41,8%	31	21,2%	146
	0:00	13	24,1%	21	38,9%	20	37,0%	54
TOTAL		531	18,6%	1.733	54,5%	628	27,0%	2.892



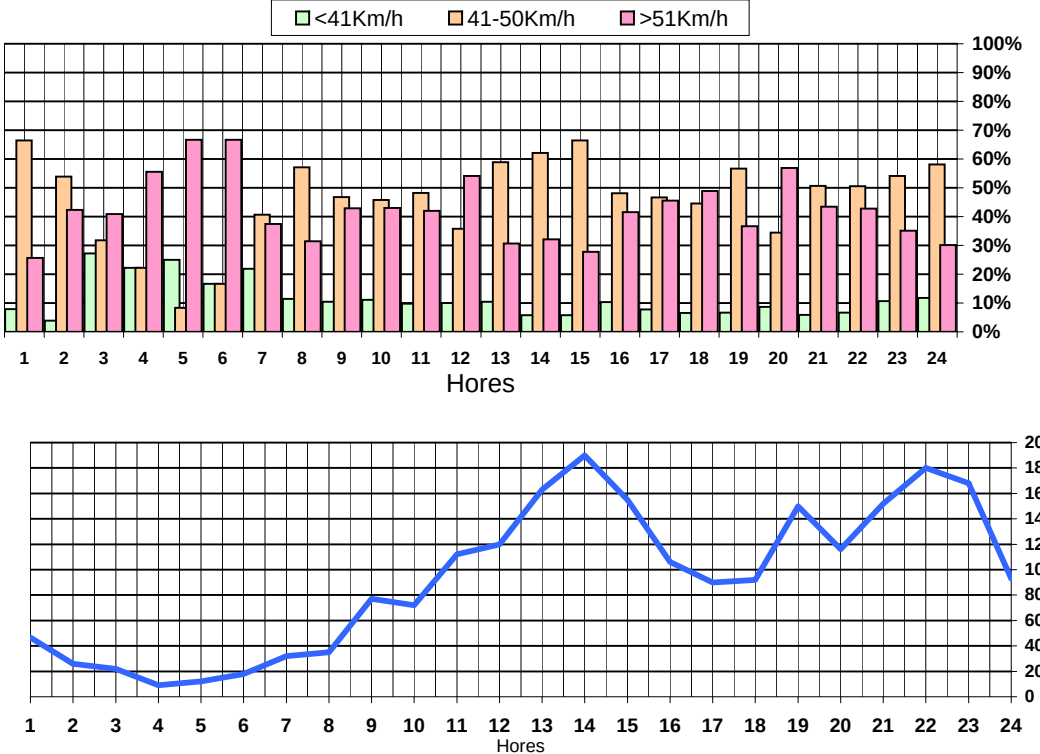
SENTIT A RIU SEGRE

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	12	26,1%	13	28,3%	21	45,7%	46
2:00	3	13,0%	9	39,1%	11	47,8%	23
3:00	4	18,2%	7	31,8%	11	50,0%	22
4:00	1	9,1%	5	45,5%	5	45,5%	11
5:00	3	23,1%	5	38,5%	5	38,5%	13
6:00	6	18,2%	20	60,6%	7	21,2%	33
7:00	8	25,8%	12	38,7%	11	35,5%	31
8:00	12	21,4%	23	41,1%	21	37,5%	56
9:00	21	22,8%	35	38,0%	36	39,1%	92
10:00	23	17,7%	60	46,2%	47	36,2%	130
11:00	31	22,8%	64	47,1%	41	30,1%	136
12:00	31	22,6%	75	54,7%	31	22,6%	137
13:00	23	18,9%	65	53,3%	34	27,9%	122
14:00	38	25,7%	79	53,4%	31	20,9%	148
15:00	11	10,3%	56	52,3%	40	37,4%	107
16:00	16	14,8%	69	63,9%	23	21,3%	108
17:00	33	27,3%	56	46,3%	32	26,4%	121
18:00	20	15,3%	70	53,4%	41	31,3%	131
19:00	24	14,8%	78	48,1%	60	37,0%	162
20:00	32	16,2%	111	56,3%	54	27,4%	197
21:00	30	16,1%	102	54,8%	54	29,0%	186
22:00	29	19,3%	94	62,7%	27	18,0%	150
23:00	21	12,0%	100	57,1%	54	30,9%	175
0:00	11	10,8%	50	49,0%	41	40,2%	102
TOTAL	443	18,4%	1.258	48,3%	738	33,2%	2.439



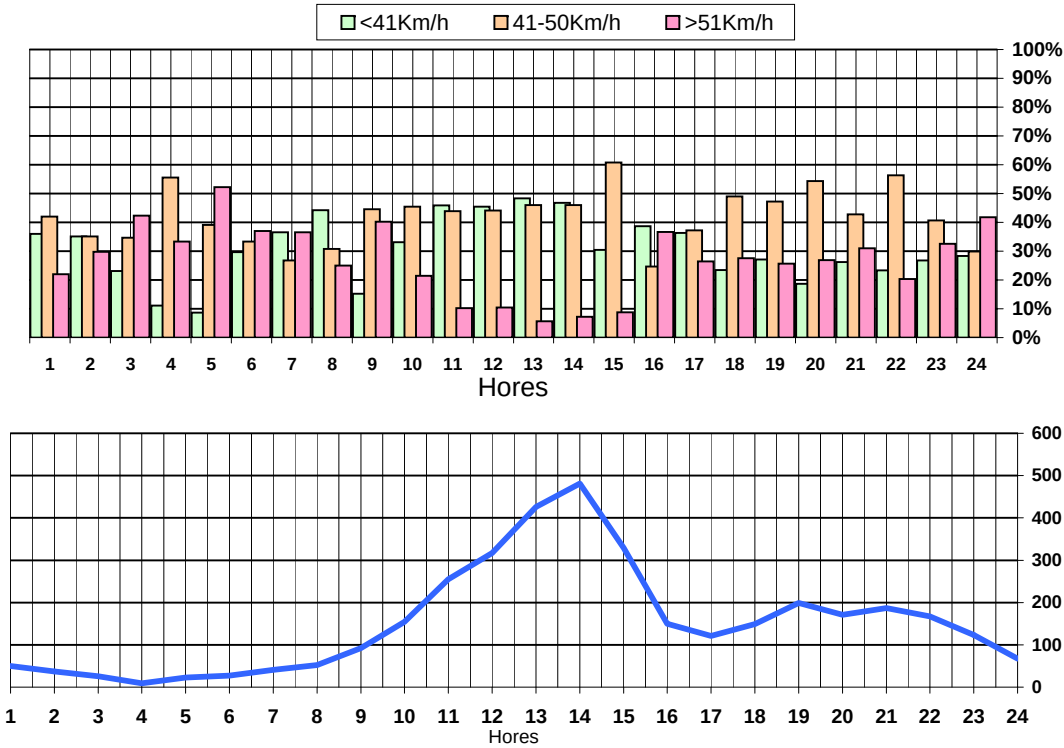
SENTIT A BONAVISTA

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	4	7,9%	31	66,4%	12	25,7%	47
2:00	1	3,8%	14	53,8%	11	42,3%	26
3:00	6	27,3%	7	31,8%	9	40,9%	22
4:00	2	22,2%	2	22,2%	5	55,6%	9
5:00	3	25,0%	1	8,3%	8	66,7%	12
6:00	3	16,7%	3	16,7%	12	66,7%	18
7:00	7	21,9%	13	40,6%	12	37,5%	32
8:00	4	11,4%	20	57,1%	11	31,4%	35
9:00	8	10,4%	36	46,8%	33	42,9%	77
10:00	8	11,1%	33	45,8%	31	43,1%	72
11:00	11	9,8%	54	48,2%	47	42,0%	112
12:00	12	10,0%	43	35,8%	65	54,2%	120
13:00	17	10,4%	96	58,9%	50	30,7%	163
14:00	11	5,8%	118	62,1%	61	32,1%	190
15:00	9	5,8%	103	66,5%	43	27,7%	155
16:00	11	10,4%	51	48,1%	44	41,5%	106
17:00	7	7,8%	42	46,7%	41	45,6%	90
18:00	6	6,5%	41	44,6%	45	48,9%	92
19:00	10	6,7%	85	56,7%	55	36,7%	150
20:00	10	8,6%	40	34,5%	66	56,9%	116
21:00	9	5,9%	77	50,7%	66	43,4%	152
22:00	12	6,7%	91	50,6%	77	42,8%	180
23:00	18	10,7%	91	54,2%	59	35,1%	168
0:00	11	11,8%	54	58,1%	28	30,1%	93
TOTAL	200	11,4%	1.146	46,0%	891	42,5%	2.311



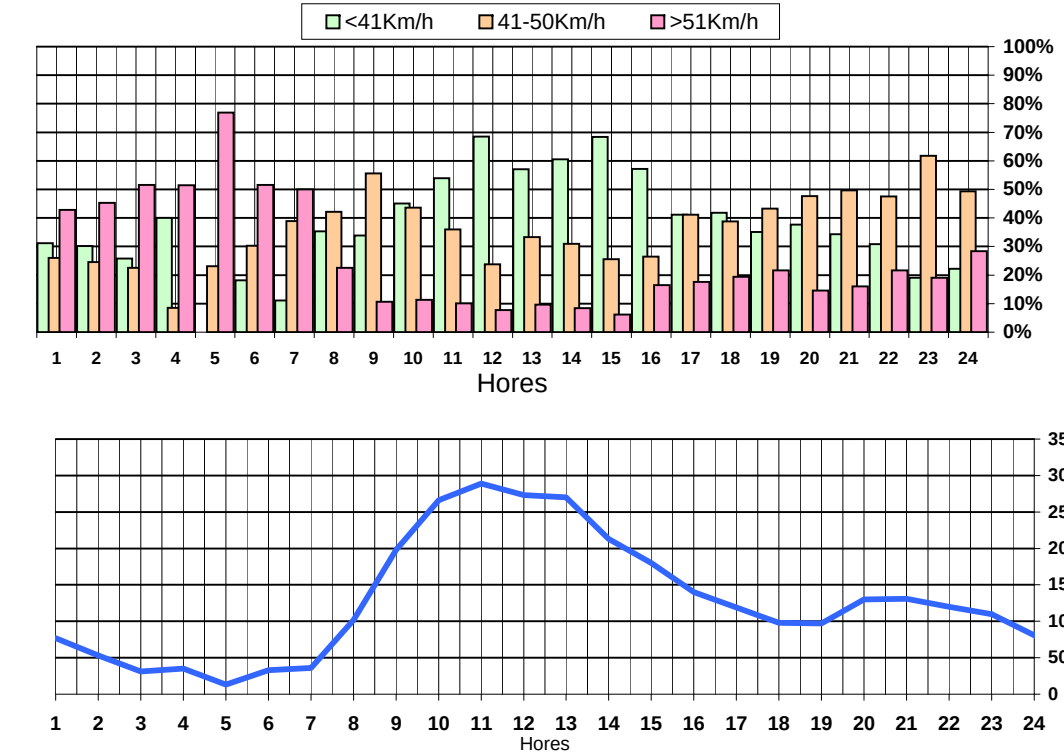
SENTIT A RIU SEGRE

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	18	36,0%	21	42,0%	11	22,0%	50
2:00	13	35,1%	13	35,1%	11	29,7%	37
3:00	6	23,1%	9	34,6%	11	42,3%	26
4:00	1	11,1%	5	55,6%	3	33,3%	9
5:00	2	8,7%	9	39,1%	12	52,2%	23
6:00	8	29,6%	9	33,3%	10	37,0%	27
7:00	15	36,6%	11	26,8%	15	36,6%	41
8:00	23	44,2%	16	30,8%	13	25,0%	52
9:00	14	15,2%	41	44,6%	37	40,2%	92
10:00	51	33,1%	70	45,5%	33	21,4%	154
11:00	117	45,9%	112	43,9%	26	10,2%	255
12:00	144	45,4%	140	44,2%	33	10,4%	317
13:00	206	48,4%	196	46,0%	24	5,6%	426
14:00	225	46,8%	221	45,9%	35	7,3%	481
15:00	100	30,4%	200	60,8%	29	8,8%	329
16:00	58	38,7%	37	24,7%	55	36,7%	150
17:00	44	36,4%	45	37,2%	32	26,4%	121
18:00	35	23,5%	73	49,0%	41	27,5%	149
19:00	54	27,1%	94	47,2%	51	25,6%	199
20:00	32	18,7%	93	54,4%	46	26,9%	171
21:00	49	26,2%	80	42,8%	58	31,0%	187
22:00	39	23,4%	94	56,3%	34	20,4%	167
23:00	33	26,8%	50	40,7%	40	32,5%	123
0:00	19	28,4%	20	29,9%	28	41,8%	67
TOTAL	1.306	30,8%	1.659	42,1%	688	27,1%	3.653

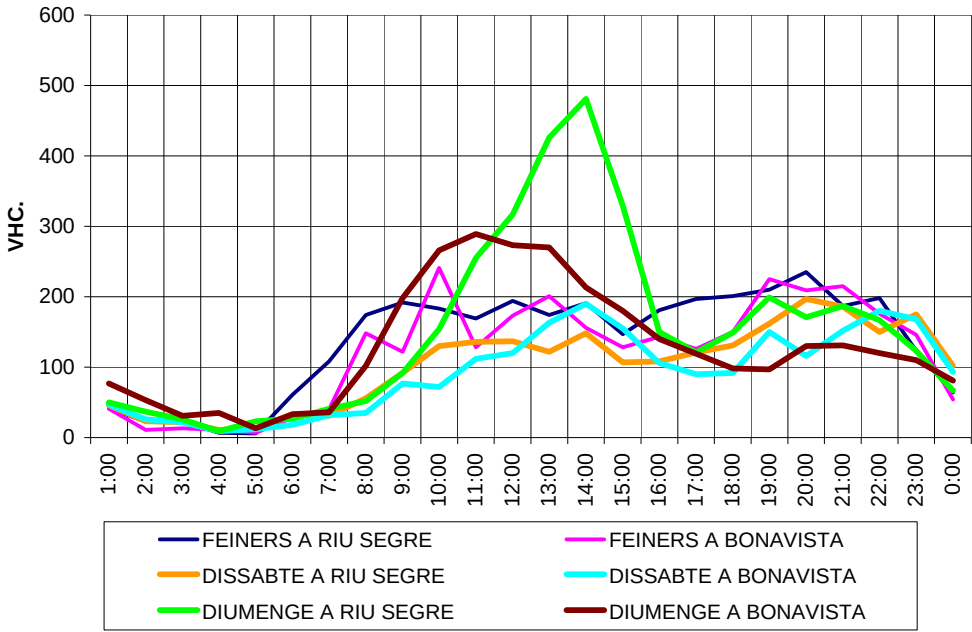


SENTIT A BONA VISTA

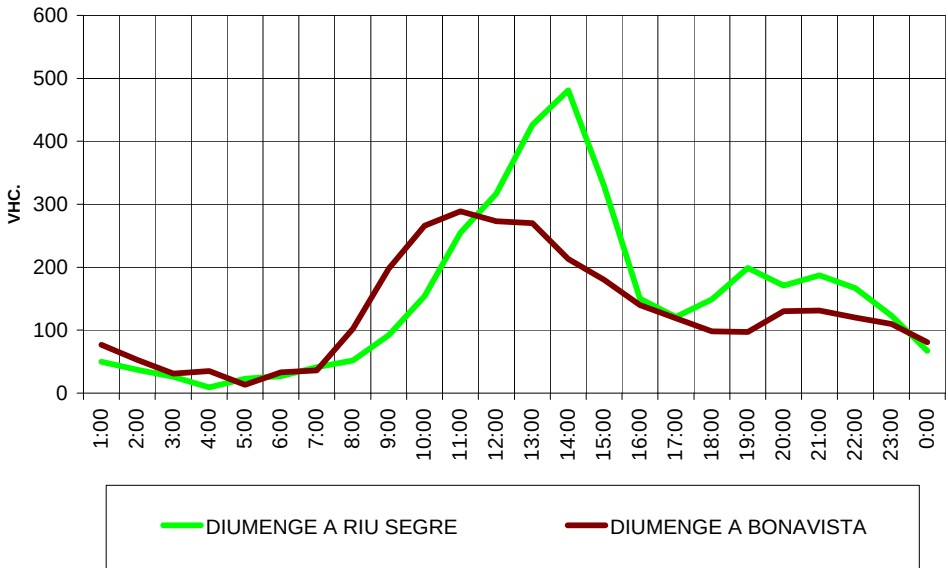
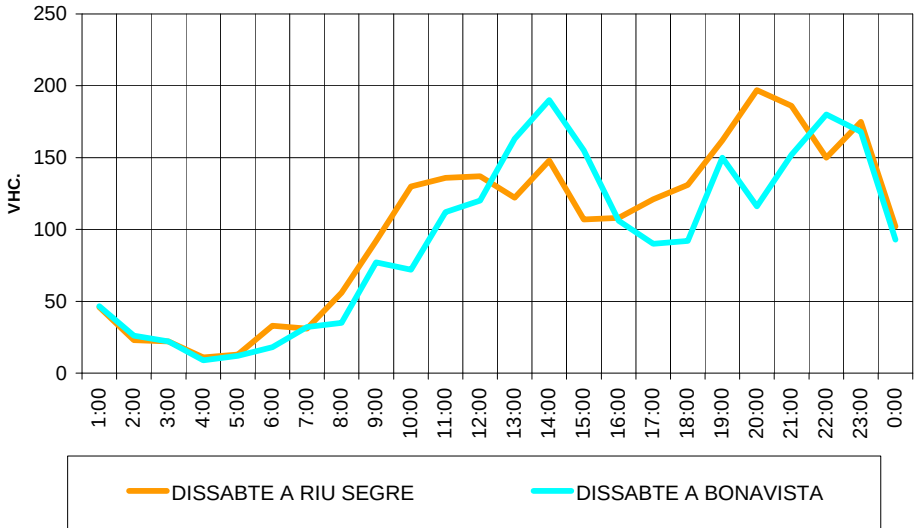
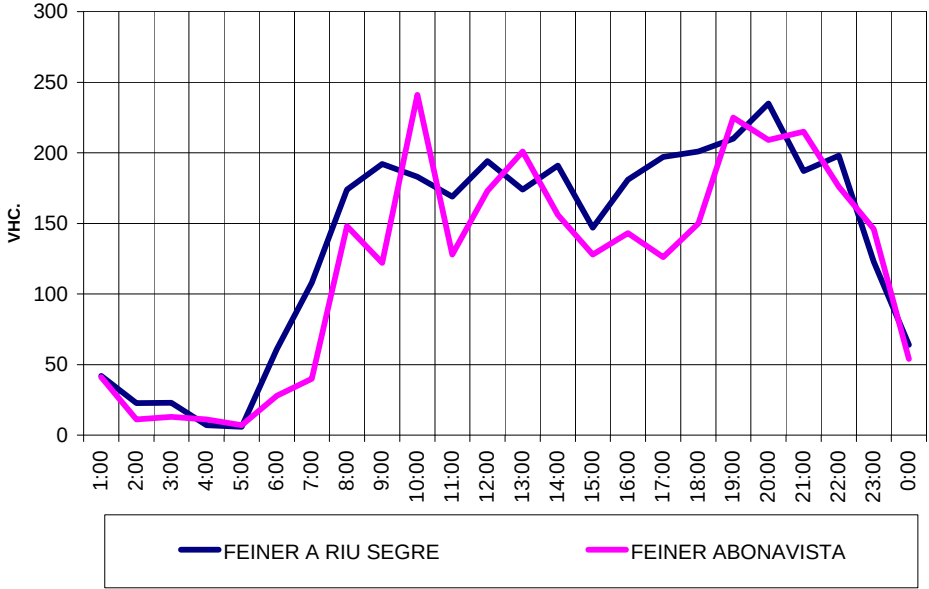
	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	24	31,2%	20	26,0%	33	42,9%	77
2:00	16	30,2%	13	24,5%	24	45,3%	53
3:00	8	25,8%	7	22,6%	16	51,6%	31
4:00	14	40,0%	3	8,6%	18	51,4%	35
5:00	0	0,0%	3	23,1%	10	76,9%	13
6:00	6	18,2%	10	30,3%	17	51,5%	33
7:00	4	11,1%	14	38,9%	18	50,0%	36
8:00	36	35,3%	43	42,2%	23	22,5%	102
9:00	67	33,8%	110	55,6%	21	10,6%	198
10:00	120	45,1%	116	43,6%	30	11,3%	266
11:00	156	54,0%	104	36,0%	29	10,0%	289
12:00	187	68,5%	65	23,8%	21	7,7%	273
13:00	154	57,0%	90	33,3%	26	9,6%	270
14:00	129	60,6%	66	31,0%	18	8,5%	213
15:00	123	68,3%	46	25,6%	11	6,1%	180
16:00	80	57,1%	37	26,4%	23	16,4%	140
17:00	49	41,2%	49	41,2%	21	17,6%	119
18:00	41	41,8%	38	38,8%	19	19,4%	98
19:00	34	35,1%	42	43,3%	21	21,6%	97
20:00	49	37,7%	62	47,7%	19	14,6%	130
21:00	45	34,4%	65	49,6%	21	16,0%	131
22:00	37	30,8%	57	47,5%	26	21,7%	120
23:00	21	19,1%	68	61,8%	21	19,1%	110
0:00	18	22,2%	40	49,4%	23	28,4%	81
TOTAL	1.418	37,4%	1.168	36,3%	509	26,3%	3.095



	FEINERS A R		FEINERS A B OI		DISSABTE A B		DISSABTE A B		DIUMENGE A		DIUMENGE A	
	MITJANA FEINERS		DISSABTE		DIUMENGE		DIUMENGE A		DIUMENGE A		DIUMENGE A	
	SENTIT RIU SEGRE	SENTIT BONA VISTA	SENTIT RIU SEGRE	SENTIT BONA VISTA	SENTIT RIU SEGRE	SENTIT BONA VISTA	SENTIT RIU SEGRE	SENTIT BONA VISTA	SENTIT RIU SEGRE	SENTIT BONA VISTA	SENTIT RIU SEGRE	SENTIT BONA VISTA
1:00	42	41	46	47	50	77						
2:00	23	11	23	26	37	53						
3:00	23	13	22	22	26	31						
4:00	7	11	11	9	9	35						
5:00	6	7	13	12	23	13						
6:00	61	28	33	18	27	33						
7:00	108	40	31	32	41	36						
8:00	174	148	56	35	52	102						
9:00	192	122	92	77	92	198						
10:00	183	241	130	72	154	266						
11:00	169	128	136	112	255	289						
12:00	194	173	137	120	317	273						
13:00	174	201	122	163	426	270						
14:00	191	156	148	190	481	213						
15:00	147	128	107	155	329	180						
16:00	181	143	108	106	150	140						
17:00	197	126	121	90	121	119						
18:00	201	150	131	92	149	98						
19:00	210	225	162	150	199	97						
20:00	235	209	197	116	171	130						
21:00	187	215	186	152	187	131						
22:00	198	176	150	180	167	120						
23:00	123	146	175	168	123	110						
0:00	64	54	102	93	67	81						
TOTAL VEHICLES/DIA	3.290	2.892	2.439	2.237	3.653	3.095						
ambdós sentits	6.182		4.676		6.748							
	HORA PUNTA SETMANAL		HORA PUNTA DIA									

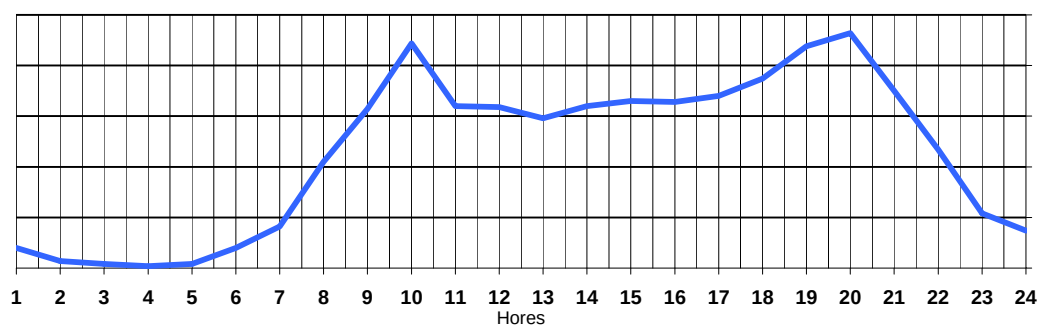
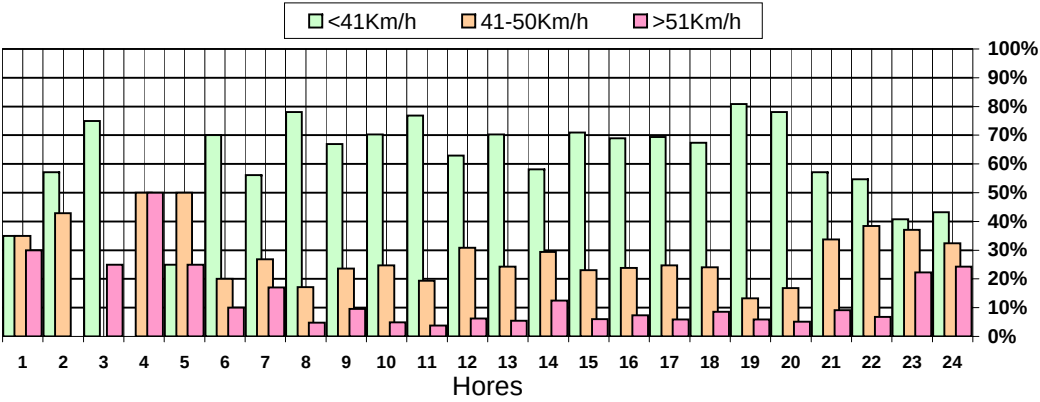


I.M.D. Tram	5.868
-------------	-------



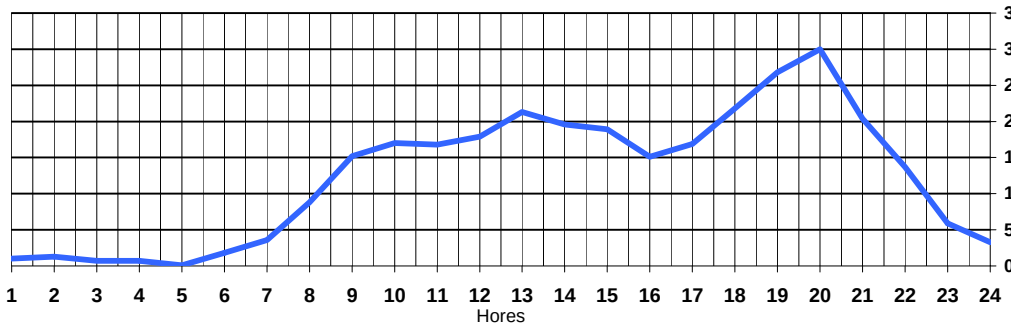
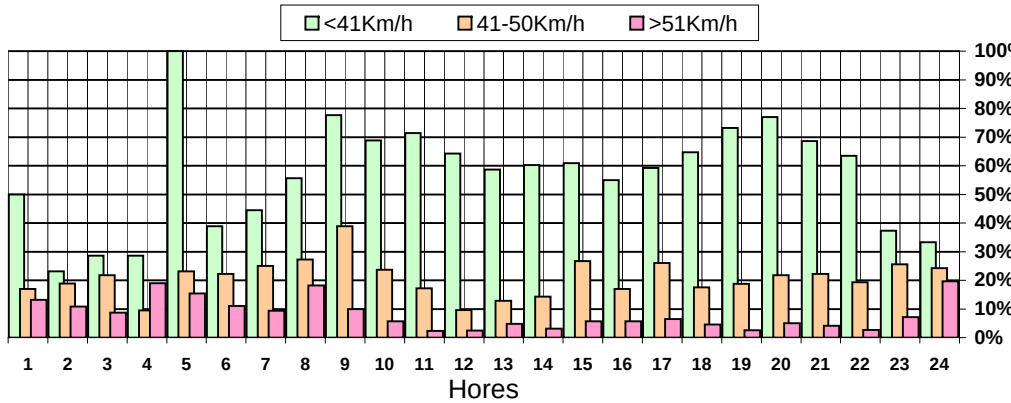
SENTIT A RIU SEGRE

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	7	35,0%	7	35,0%	6	30,0%	20
2:00	4	57,1%	3	42,9%	0	0,0%	7
3:00	3	75,0%	0	0,0%	1	25,0%	4
4:00	0	0,0%	1	50,0%	1	50,0%	2
5:00	1	25,0%	2	50,0%	1	25,0%	4
6:00	14	70,0%	4	20,0%	2	10,0%	20
7:00	23	56,1%	11	26,8%	7	17,1%	41
8:00	82	78,1%	18	17,1%	5	4,8%	105
9:00	105	66,9%	37	23,6%	15	9,6%	157
10:00	156	70,3%	55	24,8%	11	5,0%	222
11:00	123	76,9%	31	19,4%	6	3,8%	160
12:00	100	62,9%	49	30,8%	10	6,3%	159
13:00	104	70,3%	36	24,3%	8	5,4%	148
14:00	93	58,1%	47	29,4%	20	12,5%	160
15:00	117	70,9%	38	23,0%	10	6,1%	165
16:00	113	68,9%	39	23,8%	12	7,3%	164
17:00	118	69,4%	42	24,7%	10	5,9%	170
18:00	126	67,4%	45	24,1%	16	8,6%	187
19:00	177	80,8%	29	13,2%	13	5,9%	219
20:00	181	78,0%	39	16,8%	12	5,2%	232
21:00	100	57,1%	59	33,7%	16	9,1%	175
22:00	64	54,7%	45	38,5%	8	6,8%	117
23:00	22	40,7%	20	37,0%	12	22,2%	54
0:00	16	43,2%	12	32,4%	9	24,3%	37
TOTAL	1.849	59,7%	669	27,6%	211	12,7%	2.729



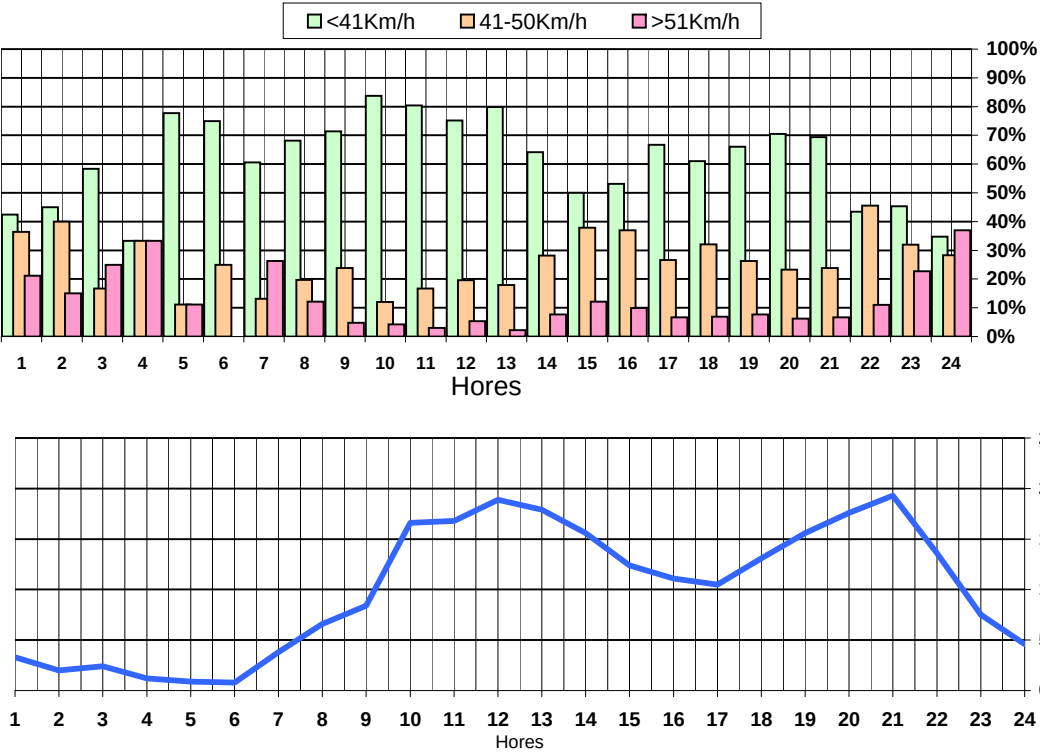
SENTIT A BONA VISTA

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	5	50,0%	4	40,0%	1	10,0%	10
2:00	3	23,1%	4	30,8%	6	46,2%	13
3:00	2	28,6%	2	28,6%	3	42,9%	7
4:00	2	28,6%	2	28,6%	3	42,9%	7
5:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
6:00	7	38,9%	7	38,9%	4	22,2%	18
7:00	16	44,4%	10	27,8%	10	27,8%	36
8:00	49	55,7%	28	31,8%	11	12,5%	88
9:00	118	77,6%	26	17,1%	8	5,3%	152
10:00	117	68,8%	40	23,5%	13	7,6%	170
11:00	120	71,4%	38	22,6%	10	6,0%	168
12:00	115	64,2%	46	25,7%	18	10,1%	179
13:00	125	58,7%	68	31,9%	20	9,4%	213
14:00	118	60,2%	62	31,6%	16	8,2%	196
15:00	115	60,8%	50	26,5%	24	12,7%	189
16:00	83	55,0%	44	29,1%	24	15,9%	151
17:00	100	59,2%	54	32,0%	15	8,9%	169
18:00	141	64,7%	54	24,8%	23	10,6%	218
19:00	196	73,1%	57	21,3%	15	5,6%	268
20:00	231	77,0%	58	19,3%	11	3,7%	300
21:00	140	68,6%	47	23,0%	17	8,3%	204
22:00	87	63,5%	28	20,4%	22	16,1%	137
23:00	22	37,3%	21	35,6%	16	27,1%	59
0:00	11	33,3%	8	24,2%	14	42,4%	33
TOTAL	1.924	56,8%	758	26,5%	304	16,8%	2.986



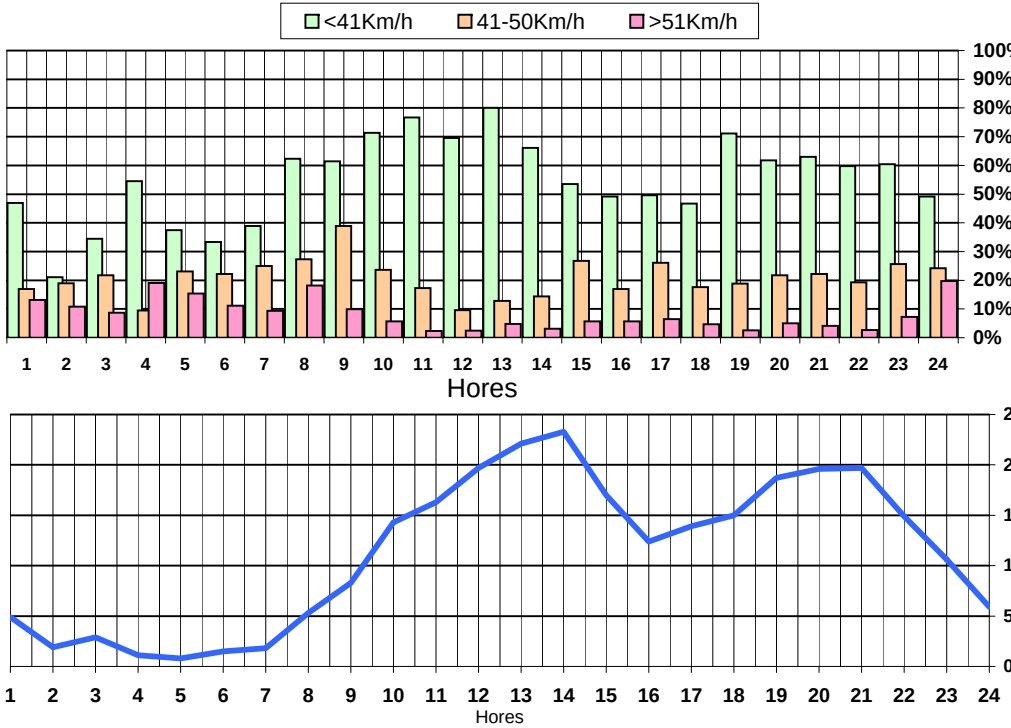
SENTIT A RIU SEGRE

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	14	42,4%	12	36,4%	7	21,2%	33
2:00	9	45,0%	8	40,0%	3	15,0%	20
3:00	14	58,3%	4	16,7%	6	25,0%	24
4:00	4	33,3%	4	33,3%	4	33,3%	12
5:00	7	77,8%	1	11,1%	1	11,1%	9
6:00	6	75,0%	2	25,0%	0	0,0%	8
7:00	23	60,5%	5	13,2%	10	26,3%	38
8:00	45	68,2%	13	19,7%	8	12,1%	66
9:00	60	71,4%	20	23,8%	4	4,8%	84
10:00	139	83,7%	20	12,0%	7	4,2%	166
11:00	135	80,4%	28	16,7%	5	3,0%	168
12:00	142	75,1%	37	19,6%	10	5,3%	189
13:00	143	79,9%	32	17,9%	4	2,2%	179
14:00	100	64,1%	44	28,2%	12	7,7%	156
15:00	62	50,0%	47	37,9%	15	12,1%	124
16:00	59	53,2%	41	36,9%	11	9,9%	111
17:00	70	66,7%	28	26,7%	7	6,7%	105
18:00	80	61,1%	42	32,1%	9	6,9%	131
19:00	103	66,0%	41	26,3%	12	7,7%	156
20:00	124	70,5%	41	23,3%	11	6,3%	176
21:00	134	69,4%	46	23,8%	13	6,7%	193
22:00	59	43,4%	62	45,6%	15	11,0%	136
23:00	34	45,3%	24	32,0%	17	22,7%	75
0:00	16	34,8%	13	28,3%	17	37,0%	46
TOTAL	1.582	61,5%	615	26,1%	208	12,4%	2.405



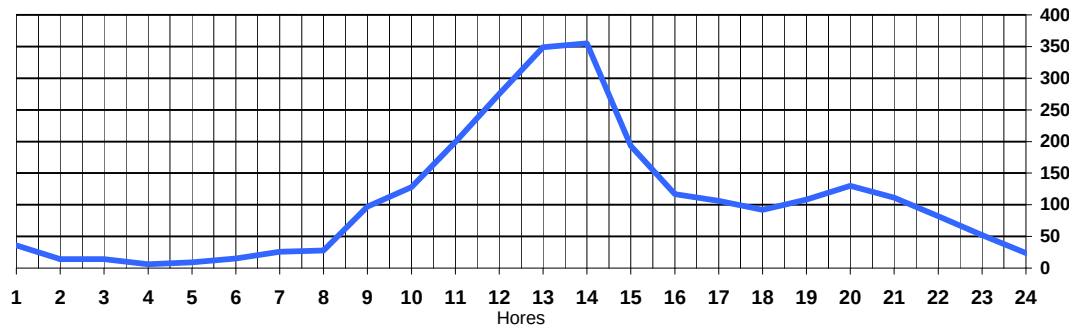
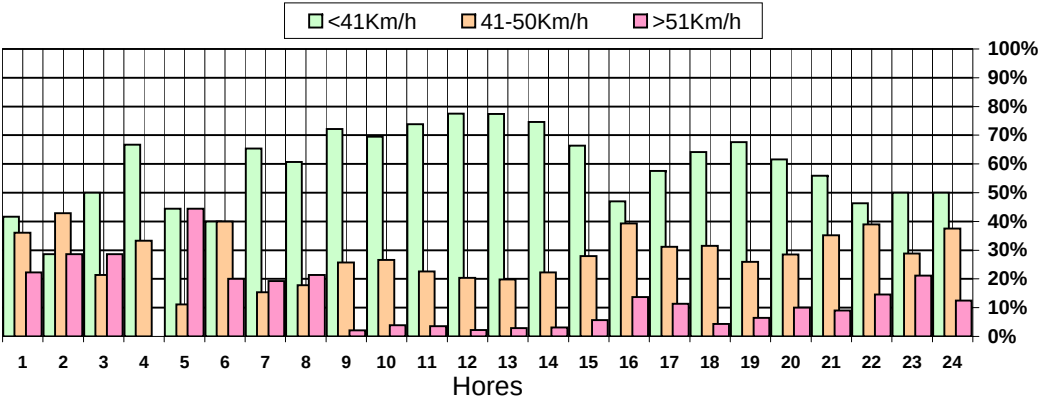
SENTIT A BONA VISTA

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	23	46,9%	12	24,5%	14	28,6%	49
2:00	4	21,1%	6	31,6%	9	47,4%	19
3:00	10	34,5%	10	34,5%	9	31,0%	29
4:00	6	54,5%	5	45,5%	0	0,0%	11
5:00	3	37,5%	4	50,0%	1	12,5%	8
6:00	5	33,3%	5	33,3%	5	33,3%	15
7:00	7	38,9%	7	38,9%	4	22,2%	18
8:00	33	62,3%	18	34,0%	2	3,8%	53
9:00	51	61,4%	22	26,5%	10	12,0%	83
10:00	102	71,3%	31	21,7%	10	7,0%	143
11:00	125	76,7%	33	20,2%	5	3,1%	163
12:00	137	69,5%	44	22,3%	16	8,1%	197
13:00	177	80,1%	34	15,4%	10	4,5%	221
14:00	154	66,1%	59	25,3%	20	8,6%	233
15:00	91	53,5%	54	31,8%	25	14,7%	170
16:00	61	49,2%	43	34,7%	20	16,1%	124
17:00	69	49,6%	45	32,4%	25	18,0%	139
18:00	70	46,7%	59	39,3%	21	14,0%	150
19:00	133	71,1%	41	21,9%	13	7,0%	187
20:00	121	61,7%	53	27,0%	22	11,2%	196
21:00	124	62,9%	58	29,4%	15	7,6%	197
22:00	89	59,7%	36	24,2%	24	16,1%	149
23:00	64	60,4%	27	25,5%	15	14,2%	106
0:00	29	49,2%	20	33,9%	10	16,9%	59
TOTAL	1.688	54,9%	726	30,2%	305	14,9%	2.719



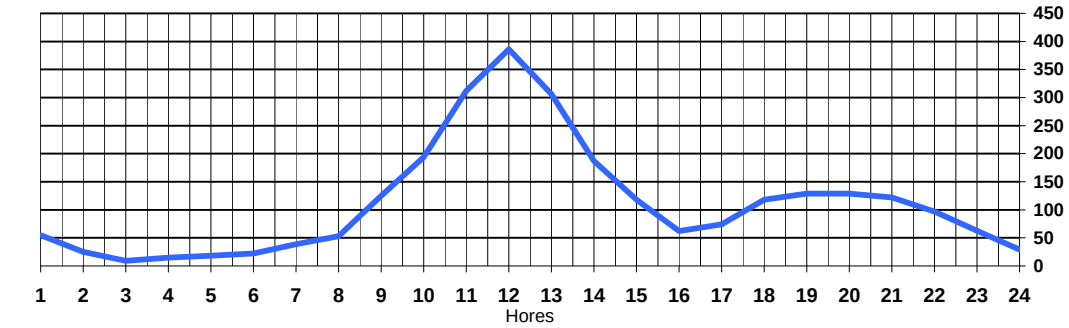
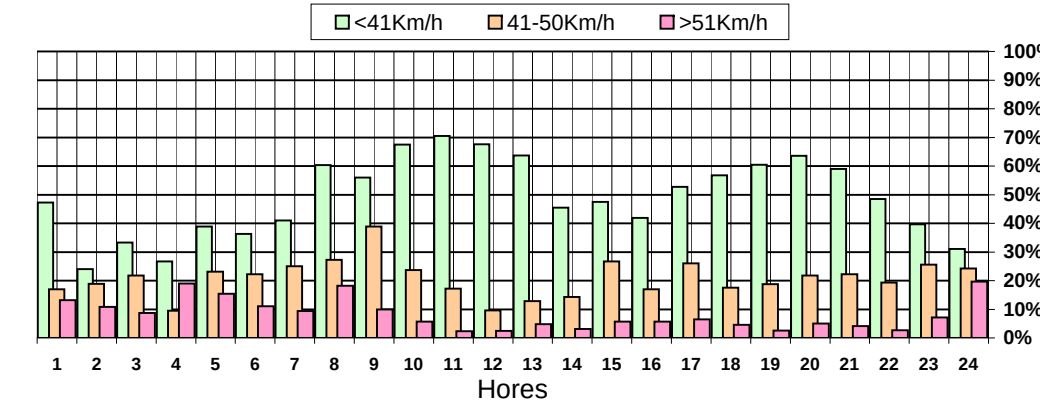
SENTIT A RIU SEGRE

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	15	41,7%	13	36,1%	8	22,2%	36
2:00	4	28,6%	6	42,9%	4	28,6%	14
3:00	7	50,0%	3	21,4%	4	28,6%	14
4:00	4	66,7%	2	33,3%	0	0,0%	6
5:00	4	44,4%	1	11,1%	4	44,4%	9
6:00	6	40,0%	6	40,0%	3	20,0%	15
7:00	17	65,4%	4	15,4%	5	19,2%	26
8:00	17	60,7%	5	17,9%	6	21,4%	28
9:00	70	72,2%	25	25,8%	2	2,1%	97
10:00	89	69,5%	34	26,6%	5	3,9%	128
11:00	147	73,9%	45	22,6%	7	3,5%	199
12:00	213	77,5%	56	20,4%	6	2,2%	275
13:00	270	77,4%	69	19,8%	10	2,9%	349
14:00	265	74,6%	79	22,3%	11	3,1%	355
15:00	128	66,3%	54	28,0%	11	5,7%	193
16:00	55	47,0%	46	39,3%	16	13,7%	117
17:00	61	57,5%	33	31,1%	12	11,3%	106
18:00	59	64,1%	29	31,5%	4	4,3%	92
19:00	73	67,6%	28	25,9%	7	6,5%	108
20:00	80	61,5%	37	28,5%	13	10,0%	130
21:00	62	55,9%	39	35,1%	10	9,0%	111
22:00	38	46,3%	32	39,0%	12	14,6%	82
23:00	26	50,0%	15	28,8%	11	21,2%	52
0:00	12	50,0%	9	37,5%	3	12,5%	24
TOTAL	1.722	58,7%	670	28,3%	174	13,0%	2.566



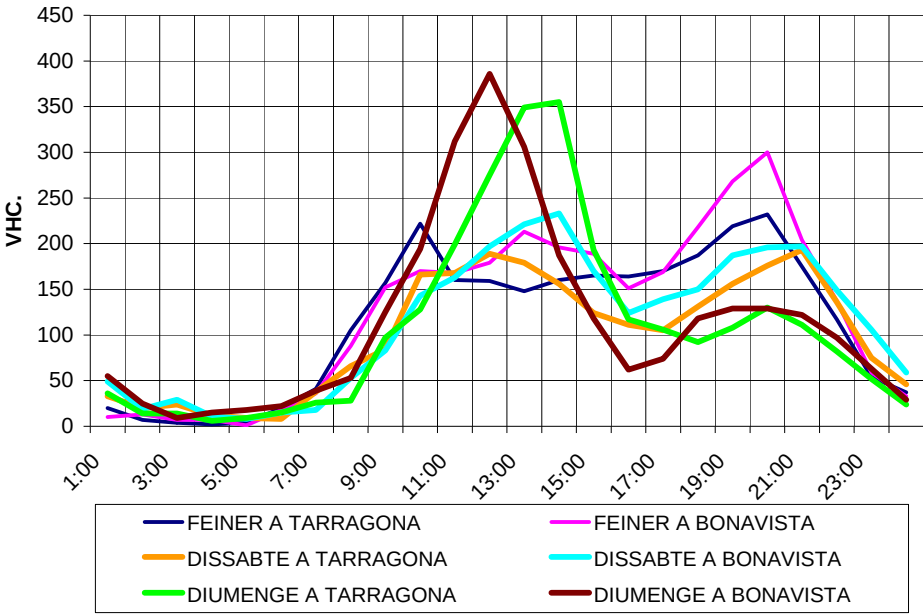
SENTIT A BONA VISTA

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	26	47,3%	20	36,4%	9	16,4%	55
2:00	6	24,0%	9	36,0%	10	40,0%	25
3:00	3	33,3%	5	55,6%	1	11,1%	9
4:00	4	26,7%	5	33,3%	6	40,0%	15
5:00	7	38,9%	8	44,4%	3	16,7%	18
6:00	8	36,4%	6	27,3%	8	36,4%	22
7:00	16	41,0%	11	28,2%	12	30,8%	39
8:00	32	60,4%	14	26,4%	7	13,2%	53
9:00	70	56,0%	45	36,0%	10	8,0%	125
10:00	131	67,5%	56	28,9%	7	3,6%	194
11:00	220	70,5%	75	24,0%	17	5,4%	312
12:00	261	67,6%	114	29,5%	11	2,8%	386
13:00	195	63,7%	89	29,1%	22	7,2%	306
14:00	85	45,5%	74	39,6%	28	15,0%	187
15:00	56	47,5%	45	38,1%	17	14,4%	118
16:00	26	41,9%	23	37,1%	13	21,0%	62
17:00	39	52,7%	19	25,7%	16	21,6%	74
18:00	67	56,8%	35	29,7%	16	13,6%	118
19:00	78	60,5%	35	27,1%	16	12,4%	129
20:00	82	63,6%	30	23,3%	17	13,2%	129
21:00	72	59,0%	31	25,4%	19	15,6%	122
22:00	47	48,5%	42	43,3%	8	8,2%	97
23:00	25	39,7%	19	30,2%	19	30,2%	63
0:00	9	31,0%	10	34,5%	10	34,5%	29
TOTAL	1.565	49,2%	820	32,9%	302	18,0%	2.687

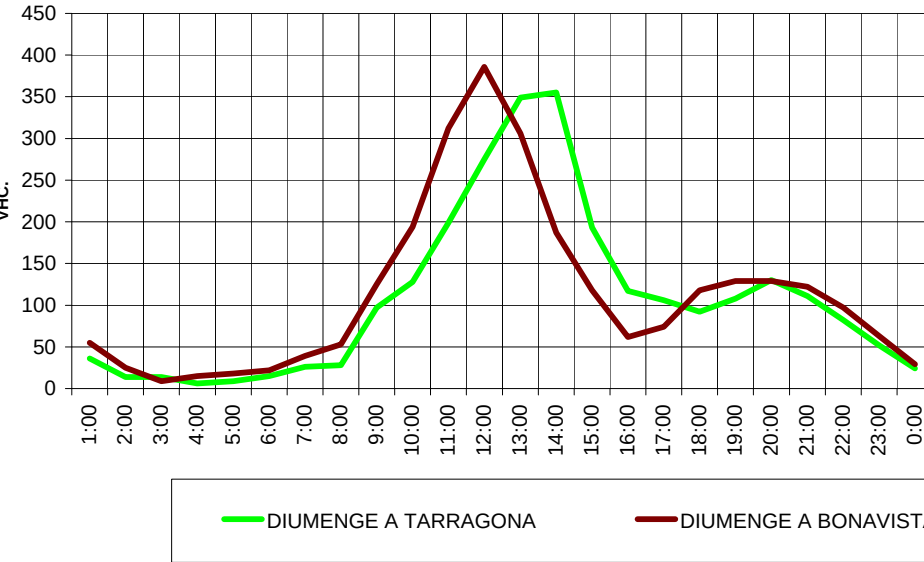
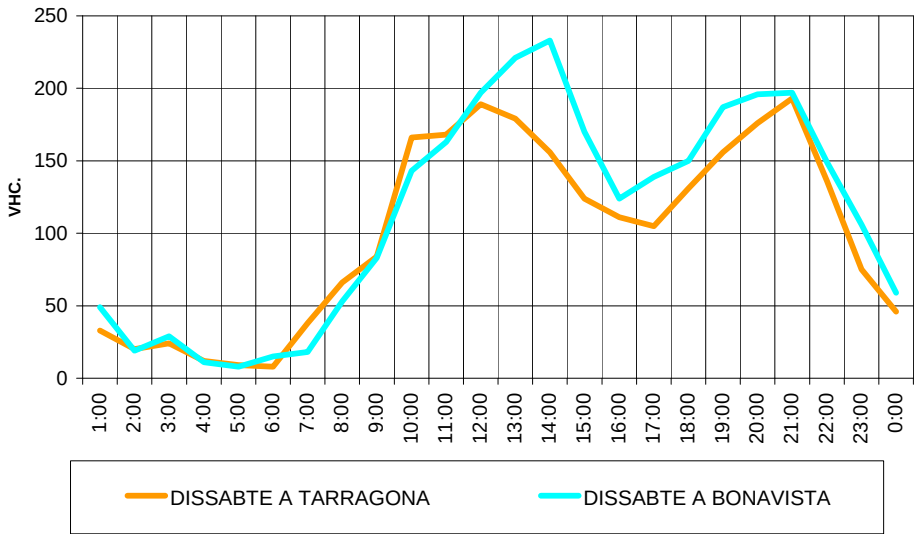
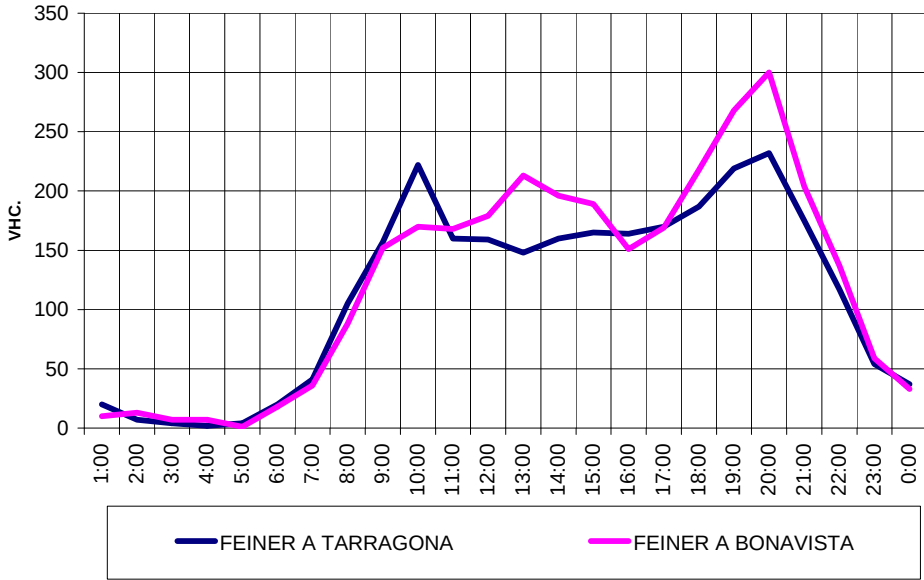


	MITJANA FEINERS		DISSABTE		DIUMENGE	
	SENTIT Tarragona	SENTIT Bonavista	SENTIT Tarragona	SENTIT Bonavista	SENTIT Tarragona	SENTIT Bonavista
1:00	20	10	33	49	36	55
2:00	7	13	20	19	14	25
3:00	4	7	24	29	14	9
4:00	2	7	12	11	6	15
5:00	4	1	9	8	9	18
6:00	20	18	8	15	15	22
7:00	41	36	38	18	26	39
8:00	105	88	66	53	28	53
9:00	157	152	84	83	97	125
10:00	222	170	166	143	128	194
11:00	160	168	168	163	199	312
12:00	159	179	189	197	275	386
13:00	148	213	179	221	349	306
14:00	160	196	156	233	355	187
15:00	165	189	124	170	193	118
16:00	164	151	111	124	117	62
17:00	170	169	105	139	106	74
18:00	187	218	131	150	92	118
19:00	219	268	156	187	108	129
20:00	232	300	176	196	130	129
21:00	175	204	193	197	111	122
22:00	117	137	136	149	82	97
23:00	54	59	75	106	52	63
0:00	37	33	46	59	24	29

TOTAL VEHICLES/DIA	2.729	2.986	2.405	2.719	2.566	2.687
ambdós sentits	5.715		5.124		5.253	
	HORA PUNTA SETMANAL		HORA PUNTA DIA			

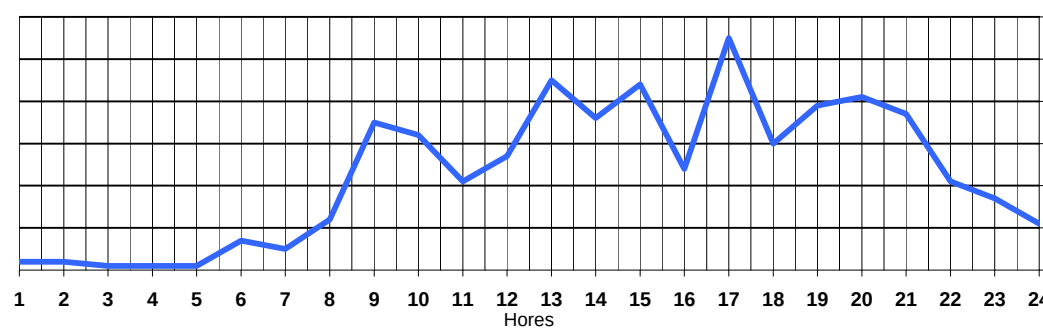
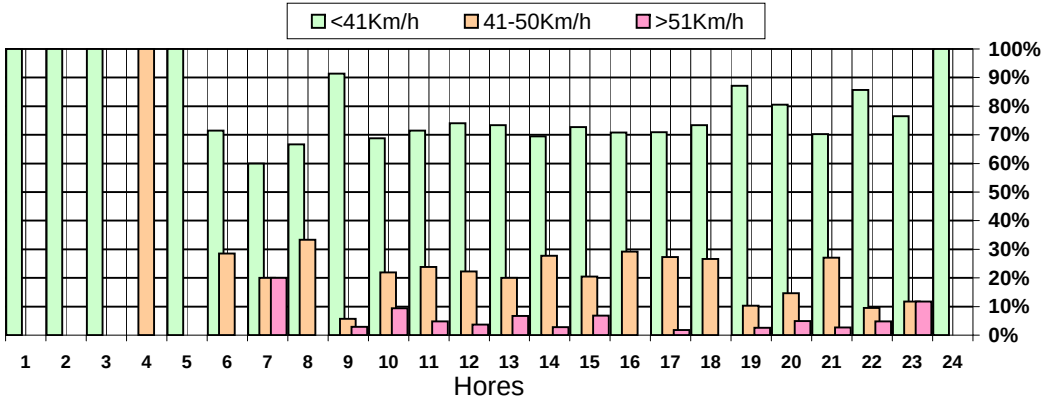


I.M.D. Tram	5.364
-------------	-------



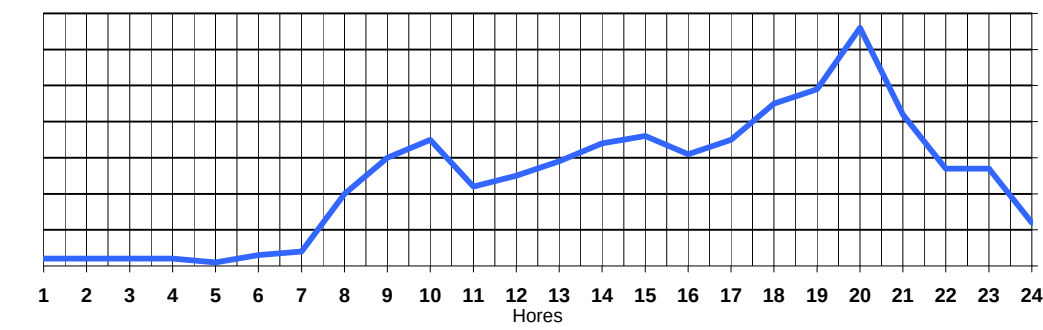
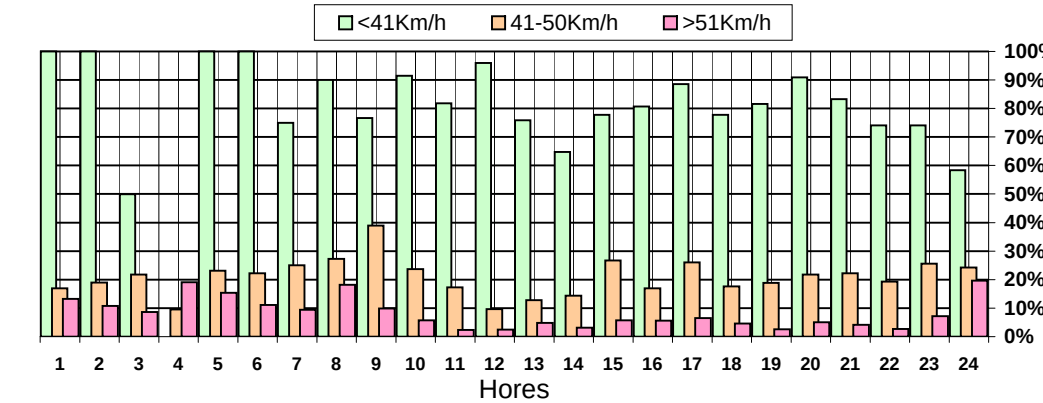
SENTIT A RIU SEGRE

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2
2:00	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2
3:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
4:00	0	0,0%	1	100,0%	0	0,0%	1
5:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
6:00	5	71,4%	2	28,6%	0	0,0%	7
7:00	3	60,0%	1	20,0%	1	20,0%	5
8:00	8	66,7%	4	33,3%	0	0,0%	12
9:00	32	91,4%	2	5,7%	1	2,9%	35
10:00	22	68,8%	7	21,9%	3	9,4%	32
11:00	15	71,4%	5	23,8%	1	4,8%	21
12:00	20	74,1%	6	22,2%	1	3,7%	27
13:00	33	73,3%	9	20,0%	3	6,7%	45
14:00	25	69,4%	10	27,8%	1	2,8%	36
15:00	32	72,7%	9	20,5%	3	6,8%	44
16:00	17	70,8%	7	29,2%	0	0,0%	24
17:00	39	70,9%	15	27,3%	1	1,8%	55
18:00	22	73,3%	8	26,7%	0	0,0%	30
19:00	34	87,2%	4	10,3%	1	2,6%	39
20:00	33	80,5%	6	14,6%	2	4,9%	41
21:00	26	70,3%	10	27,0%	1	2,7%	37
22:00	18	85,7%	2	9,5%	1	4,8%	21
23:00	13	76,5%	2	11,8%	2	11,8%	17
0:00	11	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	11
TOTAL	414	76,4%	110	20,0%	22	3,6%	546



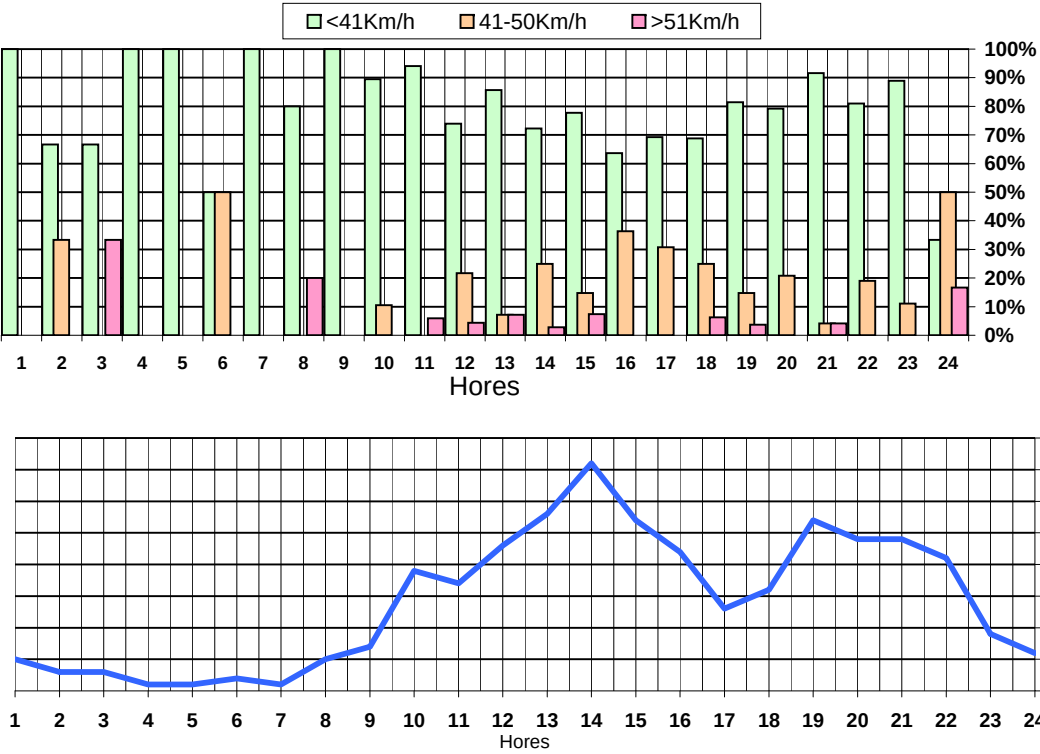
SENTIT A RIU SIURANA

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2
2:00	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2
3:00	1	50,0%	1	50,0%	0	0,0%	2
4:00	0	0,0%	1	50,0%	1	50,0%	2
5:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
6:00	3	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	3
7:00	3	75,0%	1	25,0%	0	0,0%	4
8:00	18	90,0%	1	5,0%	1	5,0%	20
9:00	23	76,7%	7	23,3%	0	0,0%	30
10:00	32	91,4%	2	5,7%	1	2,9%	35
11:00	18	81,8%	2	9,1%	2	9,1%	22
12:00	24	96,0%	1	4,0%	0	0,0%	25
13:00	22	75,9%	4	13,8%	3	10,3%	29
14:00	22	64,7%	9	26,5%	3	8,8%	34
15:00	28	77,8%	4	11,1%	4	11,1%	36
16:00	25	80,6%	4	12,9%	2	6,5%	31
17:00	31	88,6%	4	11,4%	0	0,0%	35
18:00	35	77,8%	6	13,3%	4	8,9%	45
19:00	40	81,6%	6	12,2%	3	6,1%	49
20:00	60	90,9%	5	7,6%	1	1,5%	66
21:00	35	83,3%	6	14,3%	1	2,4%	42
22:00	20	74,1%	4	14,8%	3	11,1%	27
23:00	20	74,1%	5	18,5%	2	7,4%	27
0:00	7	58,3%	1	8,3%	4	33,3%	12
TOTAL	472	78,7%	74	14,0%	35	7,3%	581



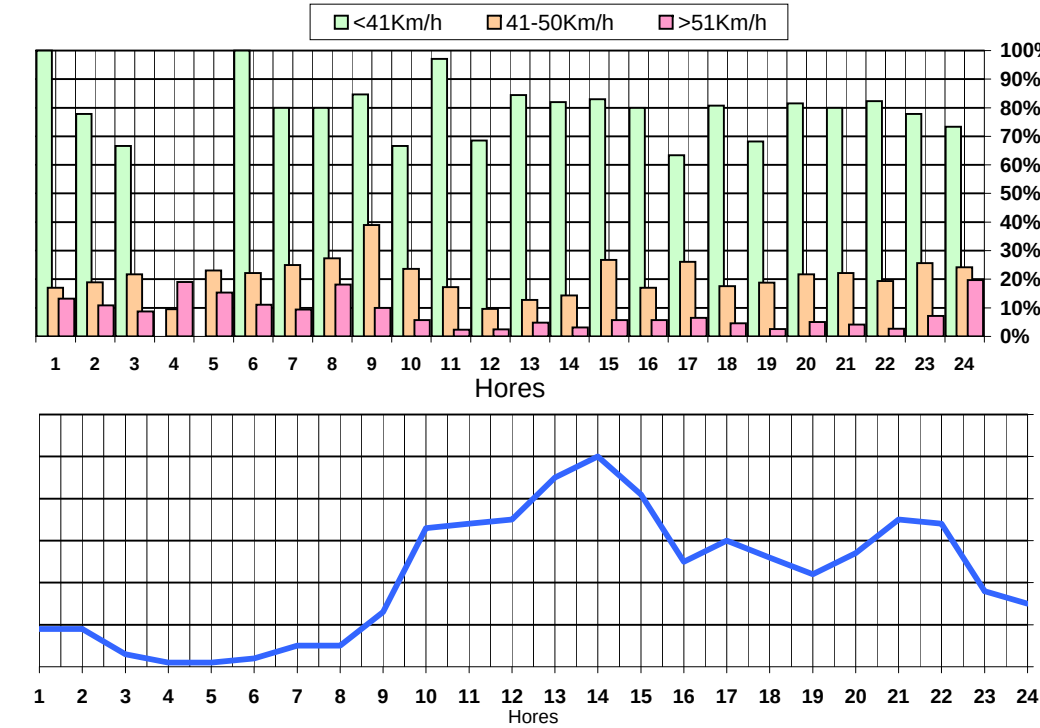
SENTIT A RIU SEGRE

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	5	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	5
2:00	2	66,7%	1	33,3%	0	0,0%	3
3:00	2	66,7%	0	0,0%	1	33,3%	3
4:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
5:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
6:00	1	50,0%	1	50,0%	0	0,0%	2
7:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
8:00	4	80,0%	0	0,0%	1	20,0%	5
9:00	7	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	7
10:00	17	89,5%	2	10,5%	0	0,0%	19
11:00	16	94,1%	0	0,0%	1	5,9%	17
12:00	17	73,9%	5	21,7%	1	4,3%	23
13:00	24	85,7%	2	7,1%	2	7,1%	28
14:00	26	72,2%	9	25,0%	1	2,8%	36
15:00	21	77,8%	4	14,8%	2	7,4%	27
16:00	14	63,6%	8	36,4%	0	0,0%	22
17:00	9	69,2%	4	30,8%	0	0,0%	13
18:00	11	68,8%	4	25,0%	1	6,3%	16
19:00	22	81,5%	4	14,8%	1	3,7%	27
20:00	19	79,2%	5	20,8%	0	0,0%	24
21:00	22	91,7%	1	4,2%	1	4,2%	24
22:00	17	81,0%	4	19,0%	0	0,0%	21
23:00	8	88,9%	1	11,1%	0	0,0%	9
0:00	2	33,3%	3	50,0%	1	16,7%	6
TOTAL	269	79,7%	58	15,6%	13	4,7%	340



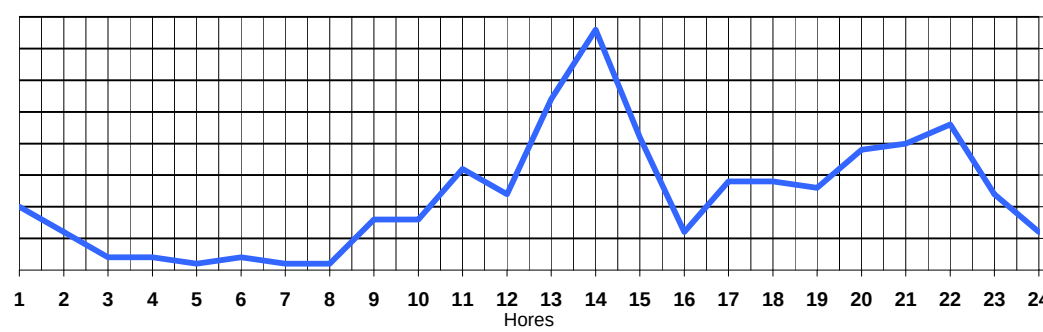
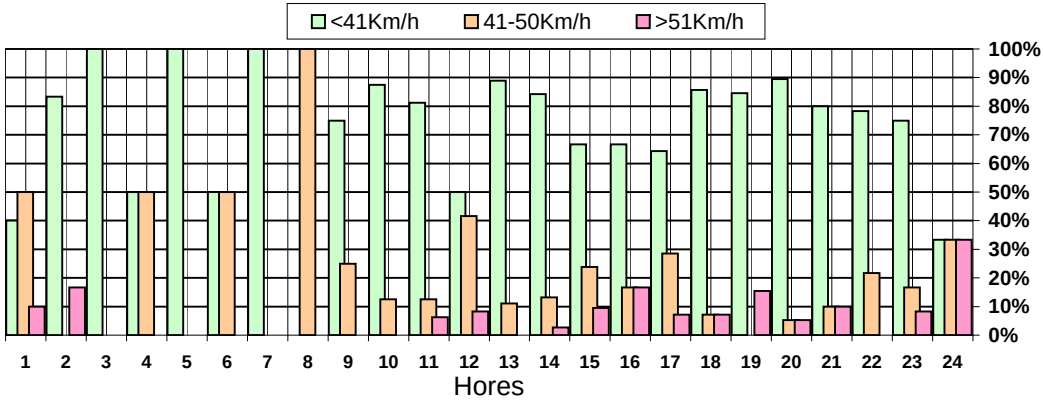
SENTIT A RIU SIURANA

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	9	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	9
2:00	7	77,8%	2	22,2%	0	0,0%	9
3:00	2	66,7%	1	33,3%	0	0,0%	3
4:00	0	0,0%	1	100,0%	0	0,0%	1
5:00	0	0,0%	1	100,0%	0	0,0%	1
6:00	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2
7:00	4	80,0%	1	20,0%	0	0,0%	5
8:00	4	80,0%	1	20,0%	0	0,0%	5
9:00	11	84,6%	2	15,4%	0	0,0%	13
10:00	22	66,7%	10	30,3%	1	3,0%	33
11:00	33	97,1%	0	0,0%	1	2,9%	34
12:00	24	68,6%	7	20,0%	4	11,4%	35
13:00	38	84,4%	5	11,1%	2	4,4%	45
14:00	41	82,0%	8	16,0%	1	2,0%	50
15:00	34	82,9%	7	17,1%	0	0,0%	41
16:00	20	80,0%	3	12,0%	2	8,0%	25
17:00	19	63,3%	5	16,7%	6	20,0%	30
18:00	21	80,8%	2	7,7%	3	11,5%	26
19:00	15	68,2%	6	27,3%	1	4,5%	22
20:00	22	81,5%	1	3,7%	4	14,8%	27
21:00	28	80,0%	4	11,4%	3	8,6%	35
22:00	28	82,4%	4	11,8%	2	5,9%	34
23:00	14	77,8%	4	22,2%	0	0,0%	18
0:00	11	73,3%	2	13,3%	2	13,3%	15
TOTAL	409	73,2%	77	22,1%	32	4,6%	518



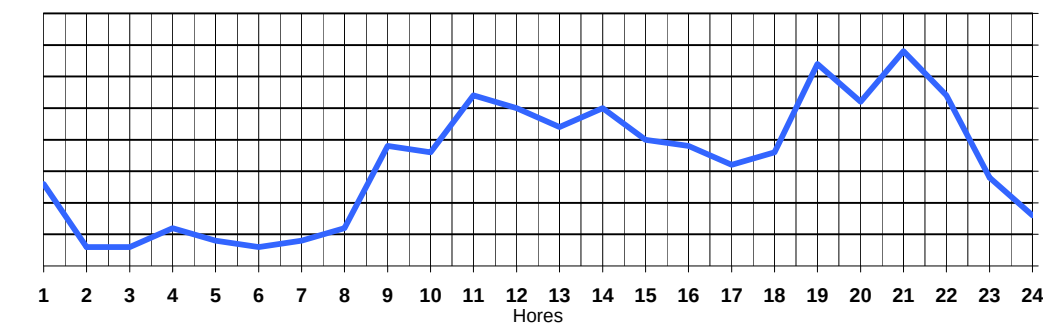
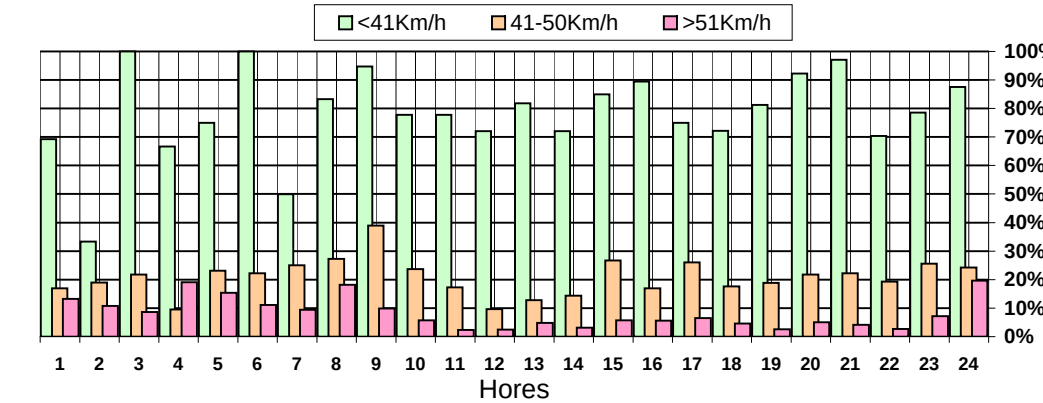
SENTIT A RIU SEGRE

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	4	40,0%	5	50,0%	1	10,0%	10
2:00	5	83,3%	0	0,0%	1	16,7%	6
3:00	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2
4:00	1	50,0%	1	50,0%	0	0,0%	2
5:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
6:00	1	50,0%	1	50,0%	0	0,0%	2
7:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
8:00	0	0,0%	1	100,0%	0	0,0%	1
9:00	6	75,0%	2	25,0%	0	0,0%	8
10:00	7	87,5%	1	12,5%	0	0,0%	8
11:00	13	81,3%	2	12,5%	1	6,3%	16
12:00	6	50,0%	5	41,7%	1	8,3%	12
13:00	24	88,9%	3	11,1%	0	0,0%	27
14:00	32	84,2%	5	13,2%	1	2,6%	38
15:00	14	66,7%	5	23,8%	2	9,5%	21
16:00	4	66,7%	1	16,7%	1	16,7%	6
17:00	9	64,3%	4	28,6%	1	7,1%	14
18:00	12	85,7%	1	7,1%	1	7,1%	14
19:00	11	84,6%	0	0,0%	2	15,4%	13
20:00	17	89,5%	1	5,3%	1	5,3%	19
21:00	16	80,0%	2	10,0%	2	10,0%	20
22:00	18	78,3%	5	21,7%	0	0,0%	23
23:00	9	75,0%	2	16,7%	1	8,3%	12
0:00	2	33,3%	2	33,3%	2	33,3%	6
TOTAL	215	71,4%	49	22,0%	18	6,5%	282



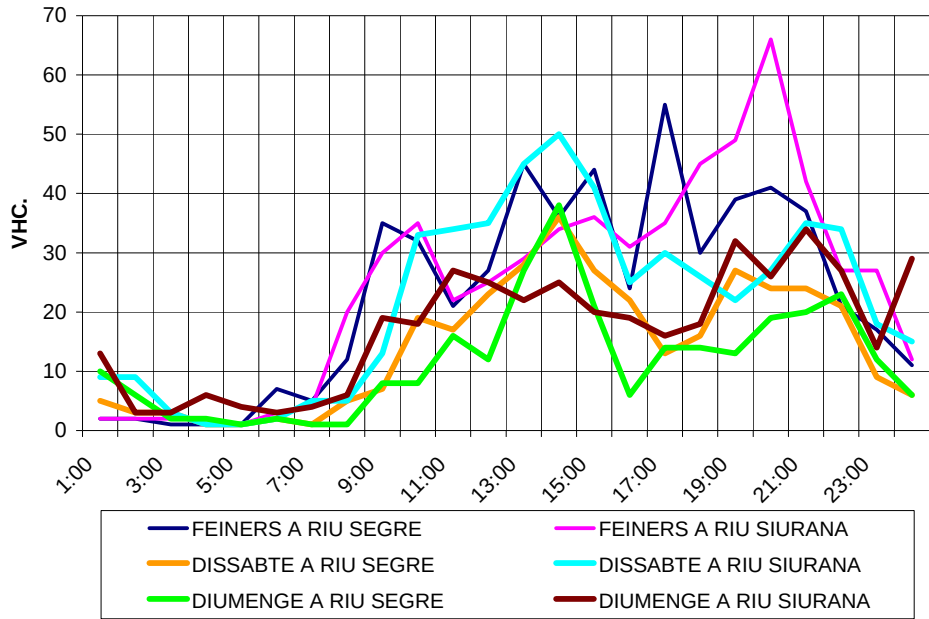
SENTIT A RIU SIURANA

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	9	69,2%	0	0,0%	4	30,8%	13
2:00	1	33,3%	1	33,3%	1	33,3%	3
3:00	3	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	3
4:00	4	66,7%	2	33,3%	0	0,0%	6
5:00	3	75,0%	1	25,0%	0	0,0%	4
6:00	3	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	3
7:00	2	50,0%	2	50,0%	0	0,0%	4
8:00	5	83,3%	1	16,7%	0	0,0%	6
9:00	18	94,7%	1	5,3%	0	0,0%	19
10:00	14	77,8%	4	22,2%	0	0,0%	18
11:00	21	77,8%	5	18,5%	1	3,7%	27
12:00	18	72,0%	4	16,0%	3	12,0%	25
13:00	18	81,8%	4	18,2%	0	0,0%	22
14:00	18	72,0%	2	8,0%	5	20,0%	25
15:00	17	85,0%	2	10,0%	1	5,0%	20
16:00	17	89,5%	0	0,0%	2	10,5%	19
17:00	12	75,0%	2	12,5%	2	12,5%	16
18:00	13	72,2%	3	16,7%	2	11,1%	18
19:00	26	81,3%	4	12,5%	2	6,3%	32
20:00	24	92,3%	2	7,7%	0	0,0%	26
21:00	33	97,1%	1	2,9%	0	0,0%	34
22:00	19	70,4%	6	22,2%	2	7,4%	27
23:00	11	78,6%	2	14,3%	1	7,1%	14
0:00	7	87,5%	1	12,5%	0	0,0%	8
TOTAL	316	78,4%	50	14,9%	26	6,7%	392

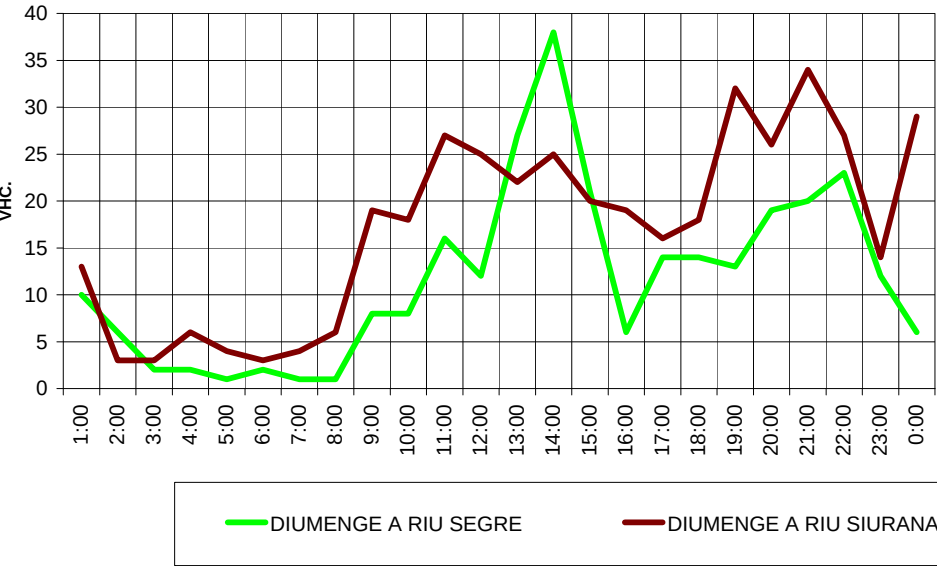
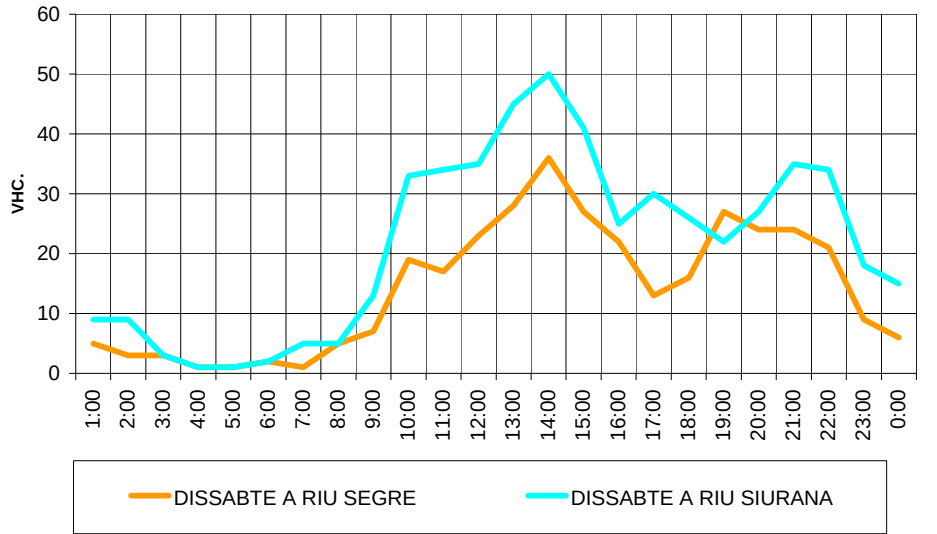
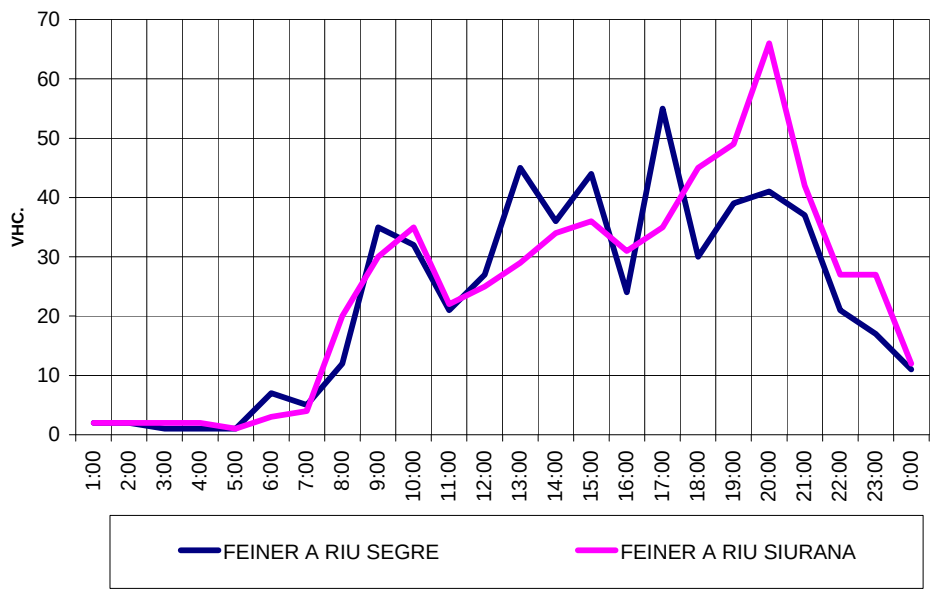


	MITJANA FEINERS		DISSABTE		DIUMENGE	
	SENTIT R.Segre	SENTIT R.Siurana	SENTIT R.Segre	SENTIT R.Siurana	SENTIT R.Segre	SENTIT R.Siurana
1:00	2	2	5	9	10	13
2:00	2	2	3	9	6	3
3:00	1	2	3	3	2	3
4:00	1	2	1	1	2	6
5:00	1	1	1	1	1	4
6:00	7	3	2	2	2	3
7:00	5	4	1	5	1	4
8:00	12	20	5	5	1	6
9:00	35	30	7	13	8	19
10:00	32	35	19	33	8	18
11:00	21	22	17	34	16	27
12:00	27	25	23	35	12	25
13:00	45	29	28	45	27	22
14:00	36	34	36	50	38	25
15:00	44	36	27	41	21	20
16:00	24	31	22	25	6	19
17:00	55	35	13	30	14	16
18:00	30	45	16	26	14	18
19:00	39	49	27	22	13	32
20:00	41	66	24	27	19	26
21:00	37	42	24	35	20	34
22:00	21	27	21	34	23	27
23:00	17	27	9	18	12	14
0:00	11	12	6	15	6	29

TOTAL VEHICLES/DIA	546	581	340	518	282	413
ambdós sentits	1.127		858		695	
	HORA PUNTA SETMANAL		HORA PUNTA DIA			

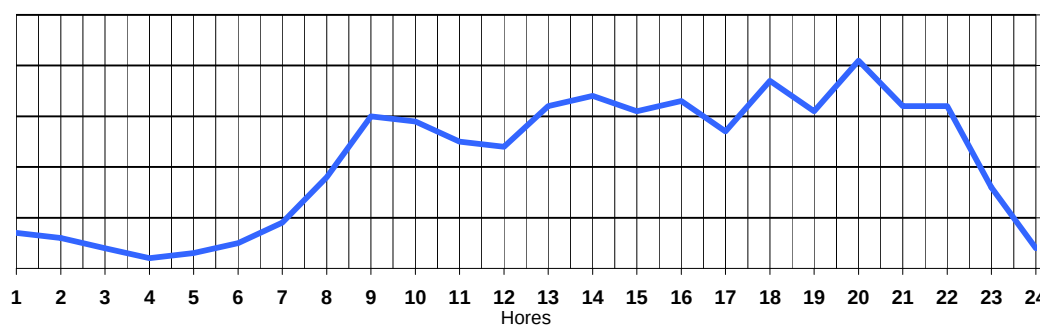
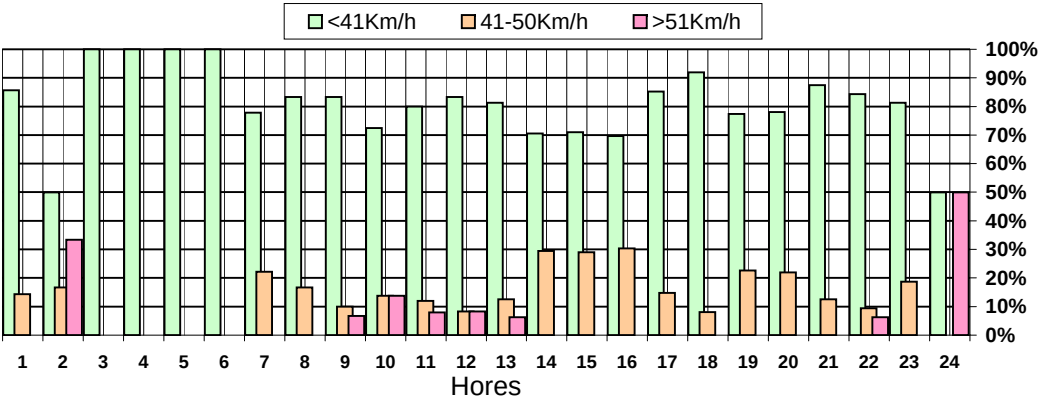


I.M.D. Tram	893
-------------	-----



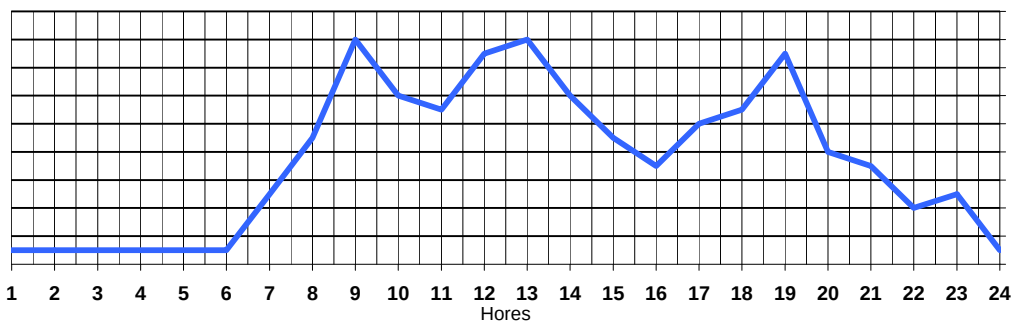
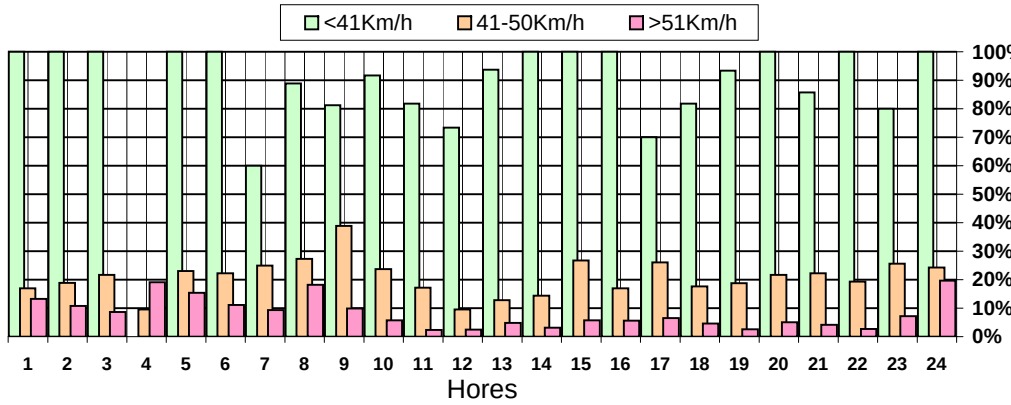
SENTIT A RIU LLOBREGAT

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	3	85,7%	1	14,3%	0	0,0%	4
2:00	2	50,0%	1	16,7%	1	33,3%	3
3:00	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2
4:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
5:00	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2
6:00	3	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	3
7:00	4	77,8%	1	22,2%	0	0,0%	5
8:00	8	83,3%	2	16,7%	0	0,0%	9
9:00	13	83,3%	2	10,0%	1	6,7%	15
10:00	11	72,4%	2	13,8%	2	13,8%	15
11:00	10	80,0%	2	12,0%	1	8,0%	13
12:00	10	83,3%	1	8,3%	1	8,3%	12
13:00	13	81,3%	2	12,5%	1	6,3%	16
14:00	12	70,6%	5	29,4%	0	0,0%	17
15:00	11	71,0%	5	29,0%	0	0,0%	16
16:00	12	69,7%	5	30,3%	0	0,0%	17
17:00	12	85,2%	2	14,8%	0	0,0%	14
18:00	17	91,9%	2	8,1%	0	0,0%	19
19:00	12	77,4%	4	22,6%	0	0,0%	16
20:00	16	78,0%	5	22,0%	0	0,0%	21
21:00	14	87,5%	2	12,5%	0	0,0%	16
22:00	14	84,4%	2	9,4%	1	6,3%	16
23:00	7	81,3%	2	18,8%	0	0,0%	8
0:00	1	50,0%	0	0,0%	1	50,0%	2
TOTAL	205	81,0%	43	13,5%	9	5,5%	256



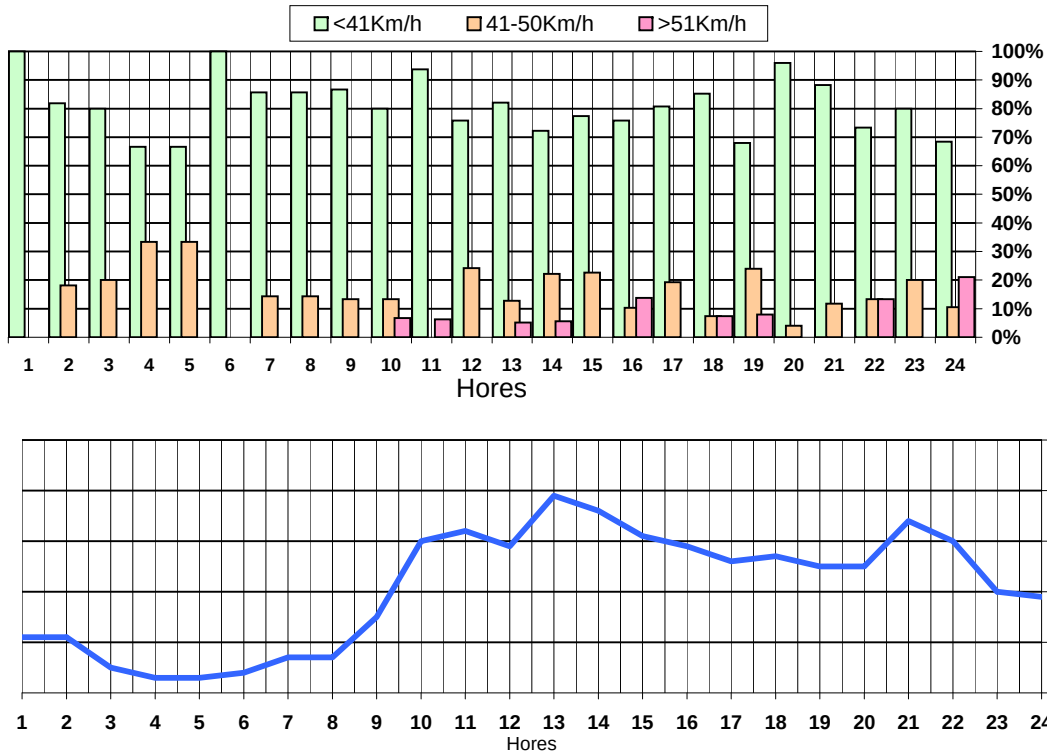
SENTIT A N-340

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
2:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
3:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
4:00	0	0,0%	1	100,0%	0	0,0%	1
5:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
6:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
7:00	3	60,0%	1	20,0%	1	20,0%	5
8:00	8	88,9%	1	11,1%	0	0,0%	9
9:00	13	81,3%	2	12,5%	1	6,3%	16
10:00	11	91,7%	1	8,3%	0	0,0%	12
11:00	9	81,8%	1	9,1%	1	9,1%	11
12:00	11	73,3%	4	26,7%	0	0,0%	15
13:00	15	93,8%	1	6,3%	0	0,0%	16
14:00	12	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	12
15:00	9	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	9
16:00	7	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	7
17:00	7	70,0%	2	20,0%	1	10,0%	10
18:00	9	81,8%	2	18,2%	0	0,0%	11
19:00	14	93,3%	0	0,0%	1	6,7%	15
20:00	8	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	8
21:00	6	85,7%	1	14,3%	0	0,0%	7
22:00	4	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	4
23:00	4	80,0%	0	0,0%	1	20,0%	5
0:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
TOTAL	156	86,7%	17	10,3%	6	3,0%	179



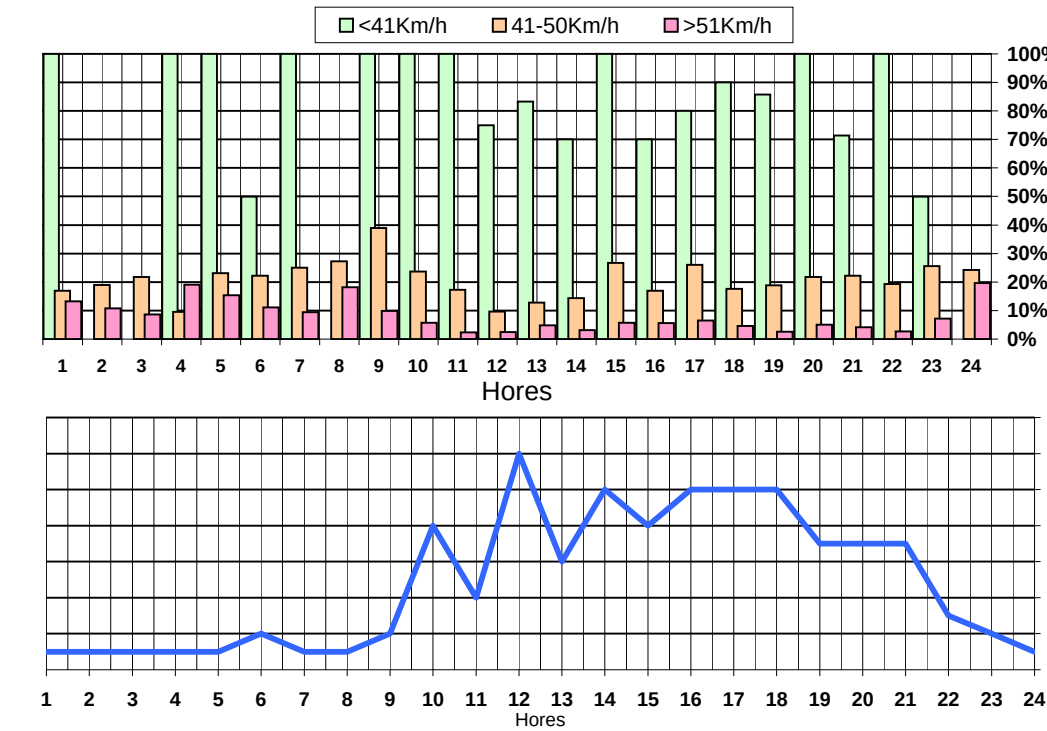
SENTIT A RIU LLOBREGAT

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	6	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	6
2:00	5	81,8%	1	18,2%	0	0,0%	6
3:00	2	80,0%	1	20,0%	0	0,0%	3
4:00	1	66,7%	1	33,3%	0	0,0%	2
5:00	1	66,7%	1	33,3%	0	0,0%	2
6:00	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2
7:00	3	85,7%	1	14,3%	0	0,0%	4
8:00	3	85,7%	1	14,3%	0	0,0%	4
9:00	7	86,7%	1	13,3%	0	0,0%	8
10:00	12	80,0%	2	13,3%	1	6,7%	15
11:00	15	93,8%	0	0,0%	1	6,3%	16
12:00	11	75,9%	4	24,1%	0	0,0%	15
13:00	16	82,1%	3	12,8%	1	5,1%	20
14:00	13	72,2%	4	22,2%	1	5,6%	18
15:00	12	77,4%	4	22,6%	0	0,0%	16
16:00	11	75,9%	2	10,3%	2	13,8%	15
17:00	11	80,8%	3	19,2%	0	0,0%	13
18:00	12	85,2%	1	7,4%	1	7,4%	14
19:00	9	68,0%	3	24,0%	1	8,0%	13
20:00	12	96,0%	1	4,0%	0	0,0%	13
21:00	15	88,2%	2	11,8%	0	0,0%	17
22:00	11	73,3%	2	13,3%	2	13,3%	15
23:00	8	80,0%	2	20,0%	0	0,0%	10
0:00	7	68,4%	1	10,5%	2	21,1%	10
TOTAL	202	81,3%	36	15,1%	12	3,6%	249



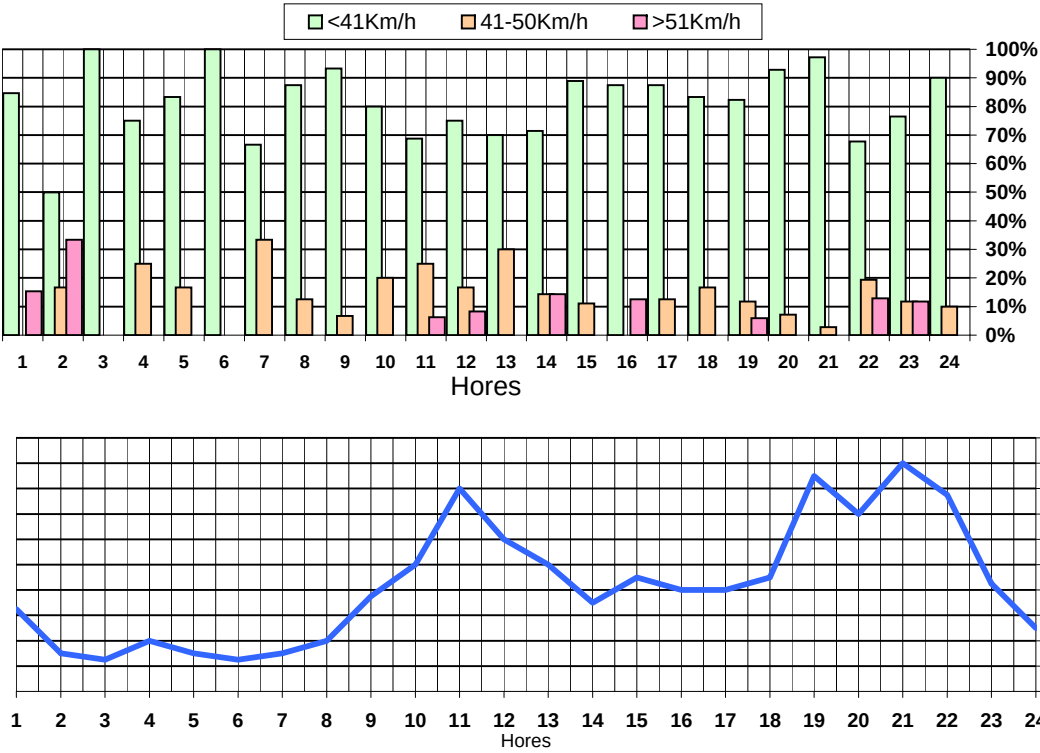
SENTIT A N-340

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
2:00	0	0,0%	1	100,0%	0	0,0%	1
3:00	0	0,0%	0	0,0%	1	100,0%	1
4:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
5:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
6:00	1	50,0%	1	50,0%	0	0,0%	2
7:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
8:00	0	0,0%	0	0,0%	1	100,0%	1
9:00	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2
10:00	8	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	8
11:00	4	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	4
12:00	9	75,0%	3	25,0%	0	0,0%	12
13:00	5	83,3%	1	16,7%	0	0,0%	6
14:00	7	70,0%	2	20,0%	1	10,0%	10
15:00	8	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	8
16:00	7	70,0%	3	30,0%	0	0,0%	10
17:00	8	80,0%	2	20,0%	0	0,0%	10
18:00	9	90,0%	1	10,0%	0	0,0%	10
19:00	6	85,7%	1	14,3%	0	0,0%	7
20:00	7	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	7
21:00	5	71,4%	1	14,3%	1	14,3%	7
22:00	3	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	3
23:00	1	50,0%	1	50,0%	0	0,0%	2
0:00	0	0,0%	0	0,0%	1	100,0%	1
TOTAL	94	71,9%	17	14,6%	5	13,5%	116



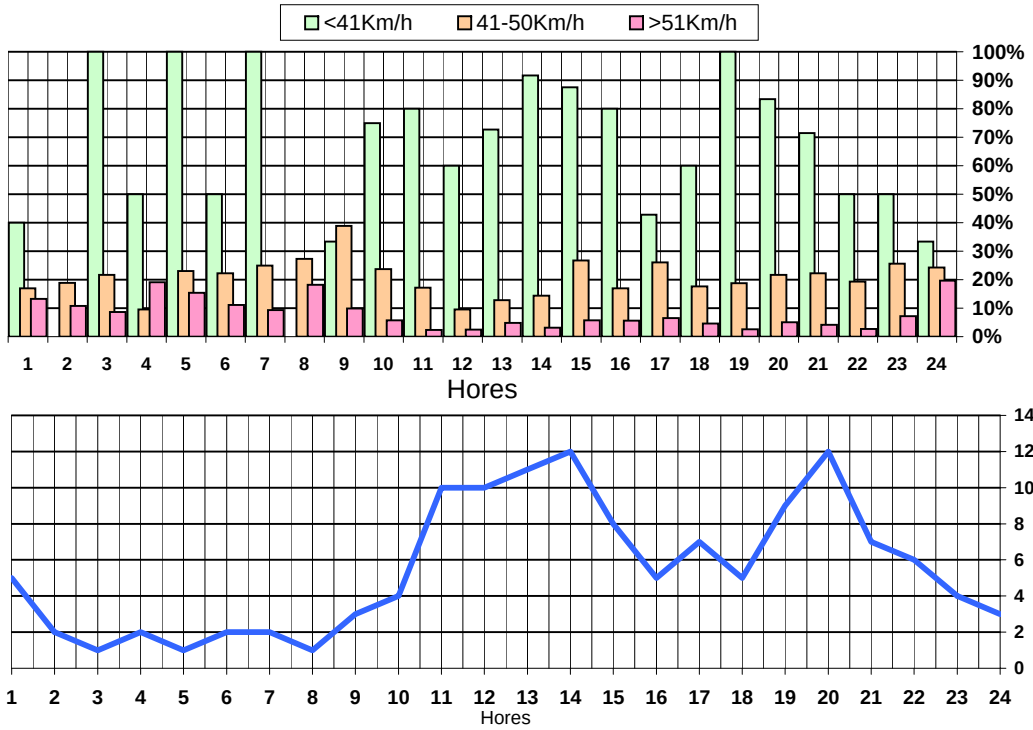
SENTIT A RIU LLOBREGAT

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	6	84,6%	0	0,0%	1	15,4%	7
2:00	2	50,0%	1	16,7%	1	33,3%	3
3:00	3	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	3
4:00	3	75,0%	1	25,0%	0	0,0%	4
5:00	3	83,3%	1	16,7%	0	0,0%	3
6:00	3	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	3
7:00	2	66,7%	1	33,3%	0	0,0%	3
8:00	4	87,5%	1	12,5%	0	0,0%	4
9:00	7	93,3%	1	6,7%	0	0,0%	8
10:00	8	80,0%	2	20,0%	0	0,0%	10
11:00	11	68,8%	4	25,0%	1	6,3%	16
12:00	9	75,0%	2	16,7%	1	8,3%	12
13:00	7	70,0%	3	30,0%	0	0,0%	10
14:00	5	71,4%	1	14,3%	1	14,3%	7
15:00	8	88,9%	1	11,1%	0	0,0%	9
16:00	7	87,5%	0	0,0%	1	12,5%	8
17:00	7	87,5%	1	12,5%	0	0,0%	8
18:00	8	83,3%	2	16,7%	0	0,0%	9
19:00	14	82,4%	2	11,8%	1	5,9%	17
20:00	13	92,9%	1	7,1%	0	0,0%	14
21:00	18	97,2%	1	2,8%	0	0,0%	18
22:00	11	67,7%	3	19,4%	2	12,9%	16
23:00	7	76,5%	1	11,8%	1	11,8%	9
0:00	5	90,0%	1	10,0%	0	0,0%	5
TOTAL	166	81,6%	28	13,3%	10	5,0%	203



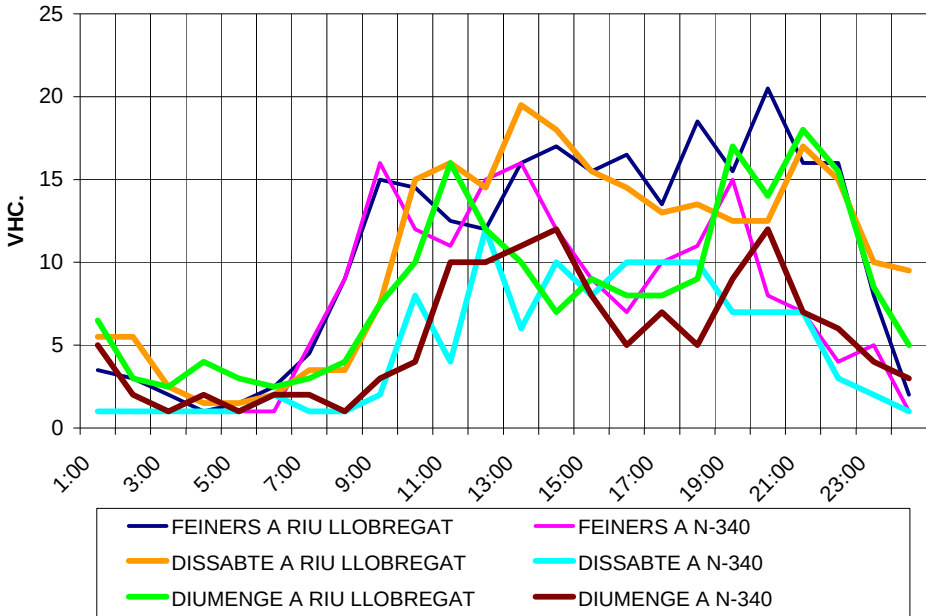
SENTIT A N-340

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	2	40,0%	2	40,0%	1	20,0%	5
2:00	0	0,0%	2	100,0%	0	0,0%	2
3:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
4:00	1	50,0%	1	50,0%	0	0,0%	2
5:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
6:00	1	50,0%	1	50,0%	0	0,0%	2
7:00	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2
8:00	0	0,0%	1	100,0%	0	0,0%	1
9:00	1	33,3%	2	66,7%	0	0,0%	3
10:00	3	75,0%	1	25,0%	0	0,0%	4
11:00	8	80,0%	1	10,0%	1	10,0%	10
12:00	6	60,0%	4	40,0%	0	0,0%	10
13:00	8	72,7%	3	27,3%	0	0,0%	11
14:00	11	91,7%	0	0,0%	1	8,3%	12
15:00	7	87,5%	1	12,5%	0	0,0%	8
16:00	4	80,0%	1	20,0%	0	0,0%	5
17:00	3	42,9%	3	42,9%	1	14,3%	7
18:00	3	60,0%	1	20,0%	1	20,0%	5
19:00	9	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	9
20:00	10	83,3%	1	8,3%	1	8,3%	12
21:00	5	71,4%	2	28,6%	0	0,0%	7
22:00	3	50,0%	3	50,0%	0	0,0%	6
23:00	2	50,0%	1	25,0%	1	25,0%	4
0:00	1	33,3%	2	66,7%	0	0,0%	3
TOTAL	92	63,0%	33	32,6%	7	4,4%	132

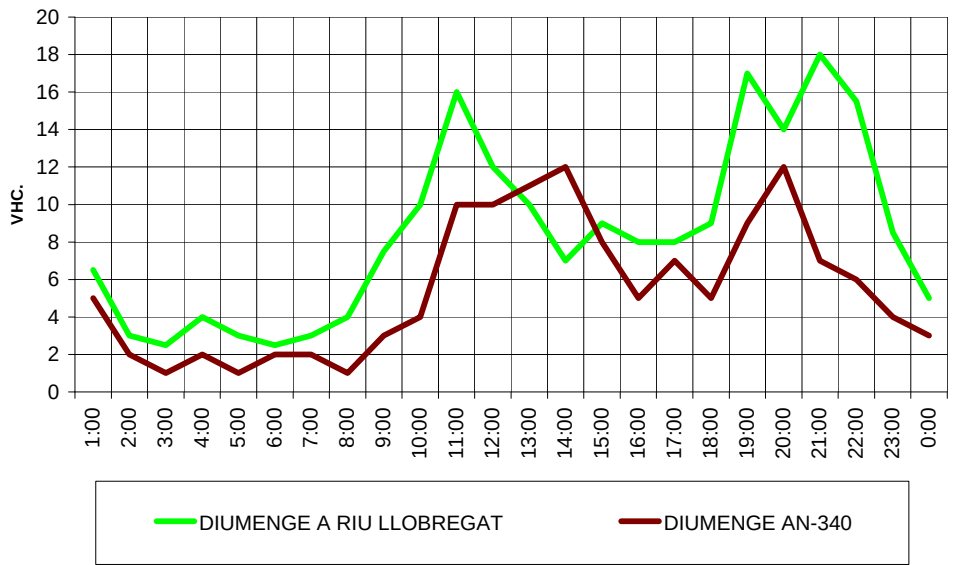
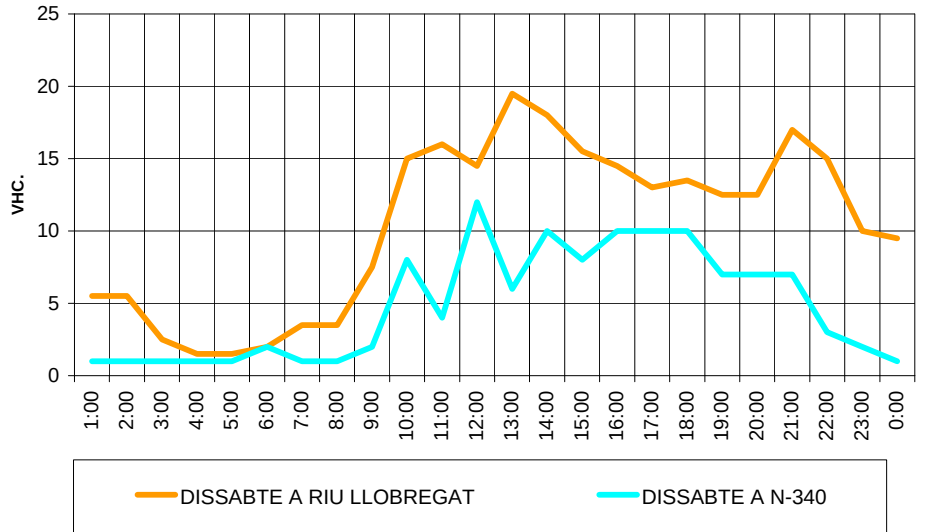
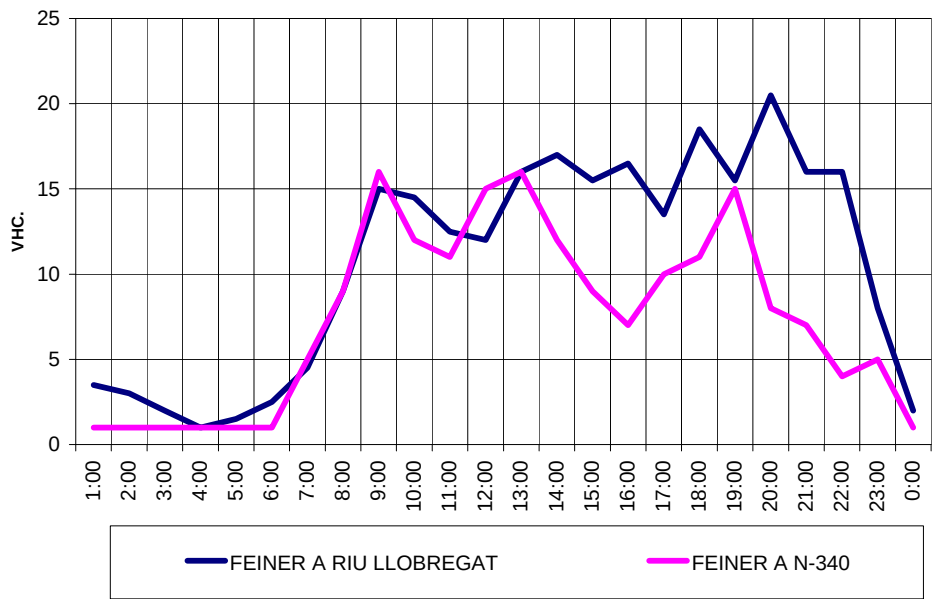


	MITJANA FEINERS			DISSABTE			DIUMENGE		
	SENTIT R.Llobregat	SENTIT 340	N	SENTIT R.Llobregat	SENTIT 340	N	SENTIT R.Llobregat	SENTIT 340	N
1:00	4	1		6	1		7	5	
2:00	3	1		6	1		3	2	
3:00	2	1		3	1		3	1	
4:00	1	1		2	1		4	2	
5:00	2	1		2	1		3	1	
6:00	3	1		2	2		3	2	
7:00	5	5		4	1		3	2	
8:00	9	9		4	1		4	1	
9:00	15	16		8	2		8	3	
10:00	15	12		15	8		10	4	
11:00	13	11		16	4		16	10	
12:00	12	15		15	12		12	10	
13:00	16	16		20	6		10	11	
14:00	17	12		18	10		7	12	
15:00	16	9		16	8		9	8	
16:00	17	7		15	10		8	5	
17:00	14	10		13	10		8	7	
18:00	19	11		14	10		9	5	
19:00	16	15		13	7		17	9	
20:00	21	8		13	7		14	12	
21:00	16	7		17	7		18	7	
22:00	16	4		15	3		16	6	
23:00	8	5		10	2		9	4	
0:00	2	1		10	1		5	3	

TOTAL VEHICLES/DIA	256	179	249	116	203	132
ambdós sentits	435		365		335	
	HORA PUNTA SETMANAL		HORA PUNTA DIA			

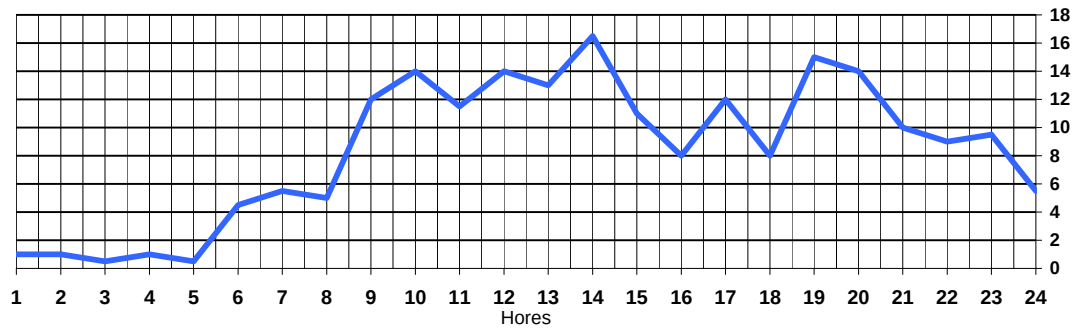
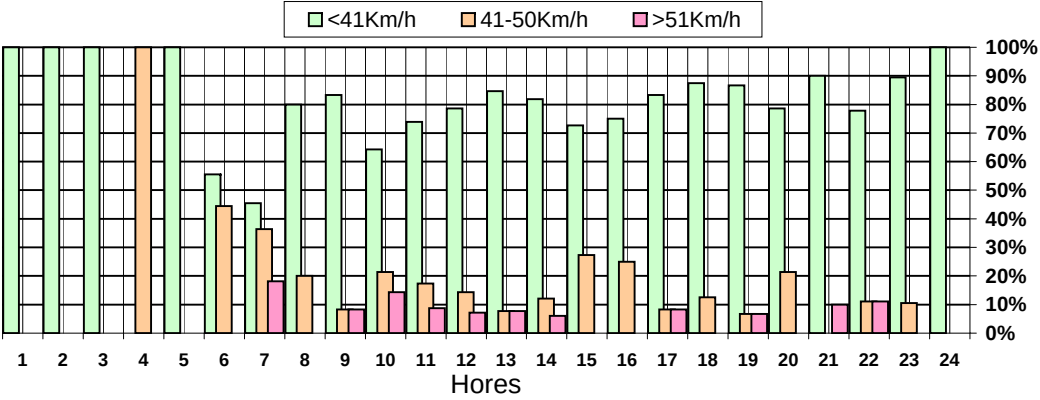


I.M.D. Tram	378
-------------	-----



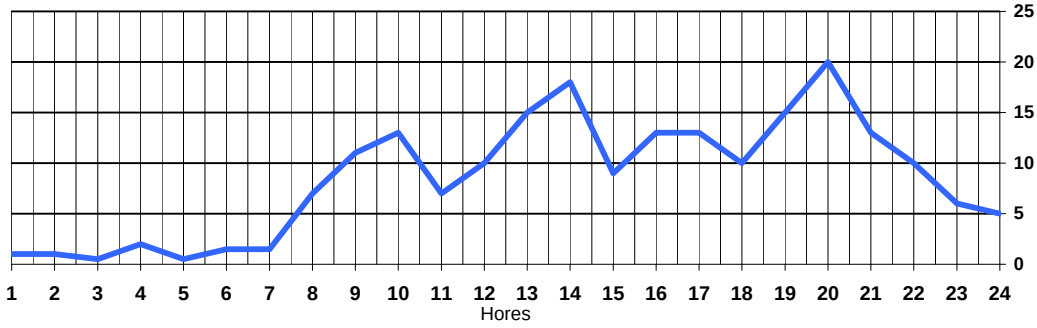
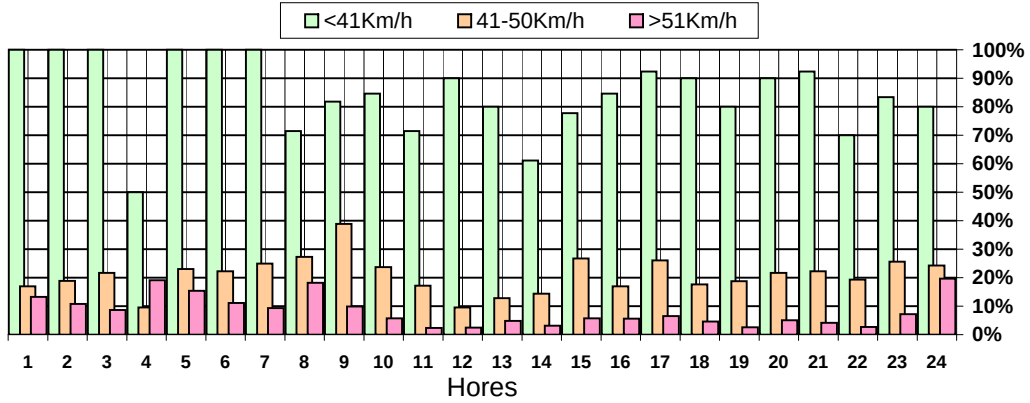
SENTIT A RIU LLOBREGAT

		<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
		Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1	1:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
1	2:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
0	3:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
0	4:00	0	0,0%	1	100,0%	0	0,0%	1
0	5:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
1	6:00	3	55,6%	2	44,4%	0	0,0%	5
2	7:00	3	45,5%	2	36,4%	1	18,2%	6
2	8:00	4	80,0%	1	20,0%	0	0,0%	5
6	9:00	10	83,3%	1	8,3%	1	8,3%	12
7	10:00	9	64,3%	3	21,4%	2	14,3%	14
5	11:00	9	73,9%	2	17,4%	1	8,7%	12
7	12:00	11	78,6%	2	14,3%	1	7,1%	14
7	13:00	11	84,6%	1	7,7%	1	7,7%	13
8	14:00	14	81,8%	2	12,1%	1	6,1%	17
4	15:00	8	72,7%	3	27,3%	0	0,0%	11
3	16:00	6	75,0%	2	25,0%	0	0,0%	8
6	17:00	10	83,3%	1	8,3%	1	8,3%	12
4	18:00	7	87,5%	1	12,5%	0	0,0%	8
8	19:00	13	86,7%	1	6,7%	1	6,7%	15
6	20:00	11	78,6%	3	21,4%	0	0,0%	14
6	21:00	9	90,0%	0	0,0%	1	10,0%	10
5	22:00	7	77,8%	1	11,1%	1	11,1%	9
4	23:00	9	89,5%	1	10,5%	0	0,0%	10
3	0:00	6	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	6
TOTAL		160	78,7%	30	16,9%	12	4,4%	202



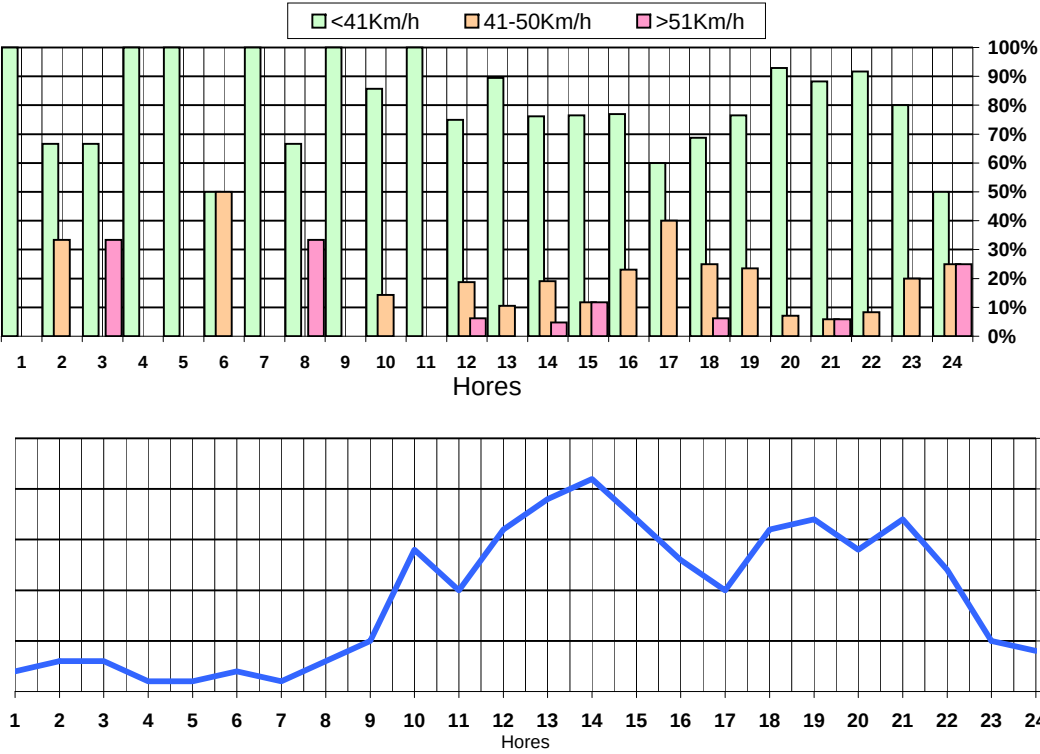
SENTIT A N-340

		<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
		Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1	1:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
1	2:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
0	3:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
1	4:00	1	50,0%	1	50,0%	0	0,0%	2
0	5:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
1	6:00	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2
1	7:00	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2
4	8:00	5	71,4%	1	14,3%	1	14,3%	7
5	9:00	9	81,8%	2	18,2%	0	0,0%	11
6	10:00	11	84,6%	2	15,4%	0	0,0%	13
3	11:00	5	71,4%	2	28,6%	0	0,0%	7
5	12:00	9	90,0%	1	10,0%	0	0,0%	10
7	13:00	12	80,0%	2	13,3%	1	6,7%	15
7	14:00	11	61,1%	6	33,3%	1	5,6%	18
4	15:00	7	77,8%	2	22,2%	0	0,0%	9
7	16:00	11	84,6%	1	7,7%	1	7,7%	13
6	17:00	12	92,3%	1	7,7%	0	0,0%	13
5	18:00	9	90,0%	1	10,0%	0	0,0%	10
6	19:00	12	80,0%	3	20,0%	0	0,0%	15
9	20:00	18	90,0%	2	10,0%	0	0,0%	20
6	21:00	12	92,3%	1	7,7%	0	0,0%	13
3	22:00	7	70,0%	2	20,0%	1	10,0%	10
5	23:00	5	83,3%	1	16,7%	0	0,0%	6
3	0:00	4	80,0%	0	0,0%	1	20,0%	5
TOTAL		166	84,6%	31	12,7%	6	2,7%	203



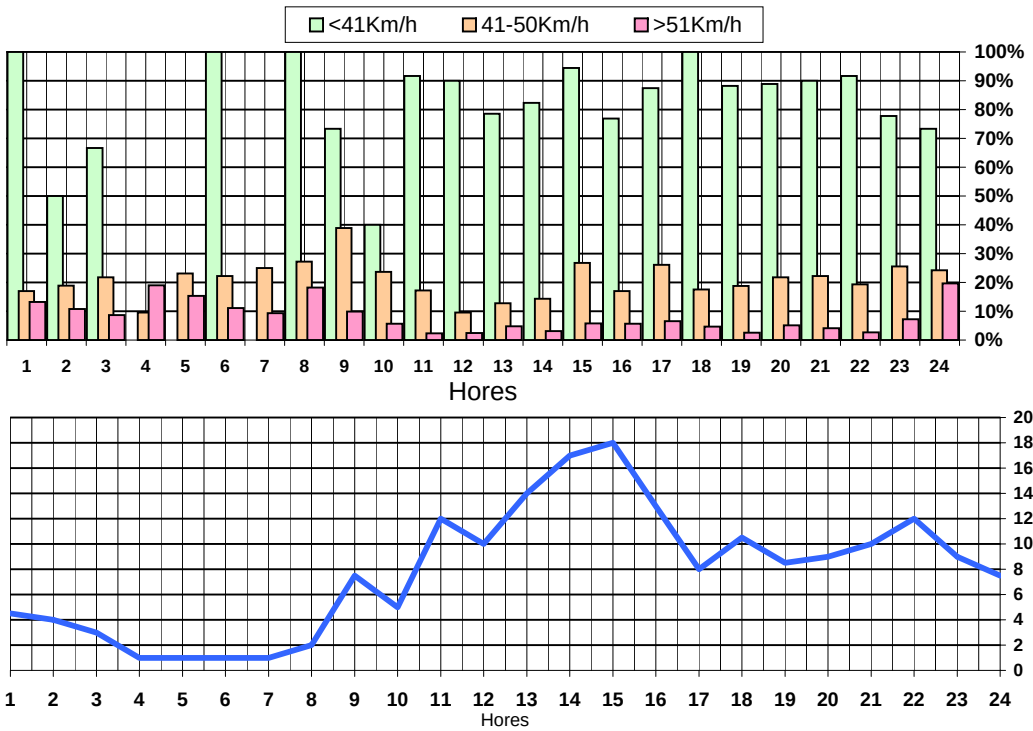
SENTIT A RIU LLOBREGAT

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2
2:00	2	66,7%	1	33,3%	0	0,0%	3
3:00	2	66,7%	0	0,0%	1	33,3%	3
4:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
5:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
6:00	1	50,0%	1	50,0%	0	0,0%	2
7:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
8:00	2	66,7%	0	0,0%	1	33,3%	3
9:00	5	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	5
10:00	12	85,7%	2	14,3%	0	0,0%	14
11:00	10	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	10
12:00	12	75,0%	3	18,8%	1	6,3%	16
13:00	17	89,5%	2	10,5%	0	0,0%	19
14:00	16	76,2%	4	19,0%	1	4,8%	21
15:00	13	76,5%	2	11,8%	2	11,8%	17
16:00	10	76,9%	3	23,1%	0	0,0%	13
17:00	6	60,0%	4	40,0%	0	0,0%	10
18:00	11	68,8%	4	25,0%	1	6,3%	16
19:00	13	76,5%	4	23,5%	0	0,0%	17
20:00	13	92,9%	1	7,1%	0	0,0%	14
21:00	15	88,2%	1	5,9%	1	5,9%	17
22:00	11	91,7%	1	8,3%	0	0,0%	12
23:00	4	80,0%	1	20,0%	0	0,0%	5
0:00	2	50,0%	1	25,0%	1	25,0%	4
TOTAL	182	80,7%	35	14,0%	9	5,3%	226



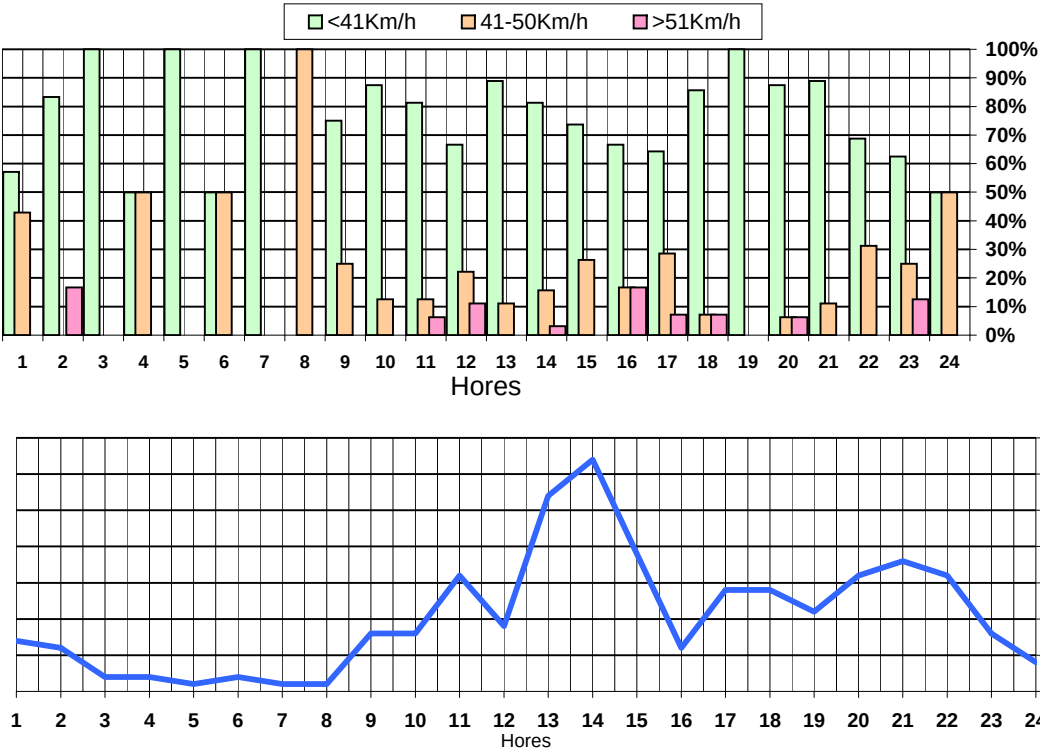
SENTIT A N-340

		<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
		Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
2	1:00	5	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	5
1	2:00	2	50,0%	2	50,0%	0	0,0%	4
1	3:00	2	66,7%	1	33,3%	0	0,0%	3
0	4:00	0	0,0%	1	100,0%	0	0,0%	1
0	5:00	0	0,0%	1	100,0%	0	0,0%	1
1	6:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
0	7:00	0	0,0%	1	100,0%	0	0,0%	1
1	8:00	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2
3	9:00	6	73,3%	2	26,7%	0	0,0%	8
1	10:00	2	40,0%	2	40,0%	1	20,0%	5
6	11:00	11	91,7%	0	0,0%	1	8,3%	12
5	12:00	9	90,0%	1	10,0%	0	0,0%	10
6	13:00	11	78,6%	3	21,4%	0	0,0%	14
7	14:00	14	82,4%	2	11,8%	1	5,9%	17
9	15:00	17	94,4%	1	5,6%	0	0,0%	18
5	16:00	10	76,9%	2	15,4%	1	7,7%	13
4	17:00	7	87,5%	1	12,5%	0	0,0%	8
5	18:00	11	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	11
4	19:00	8	88,2%	0	0,0%	1	11,8%	9
4	20:00	8	88,9%	1	11,1%	0	0,0%	9
5	21:00	9	90,0%	1	10,0%	0	0,0%	10
6	22:00	11	91,7%	1	8,3%	0	0,0%	12
4	23:00	7	77,8%	2	22,2%	0	0,0%	9
3	0:00	6	73,3%	1	13,3%	1	13,3%	8
TOTAL		157	72,6%	26	24,7%	6	2,8%	189



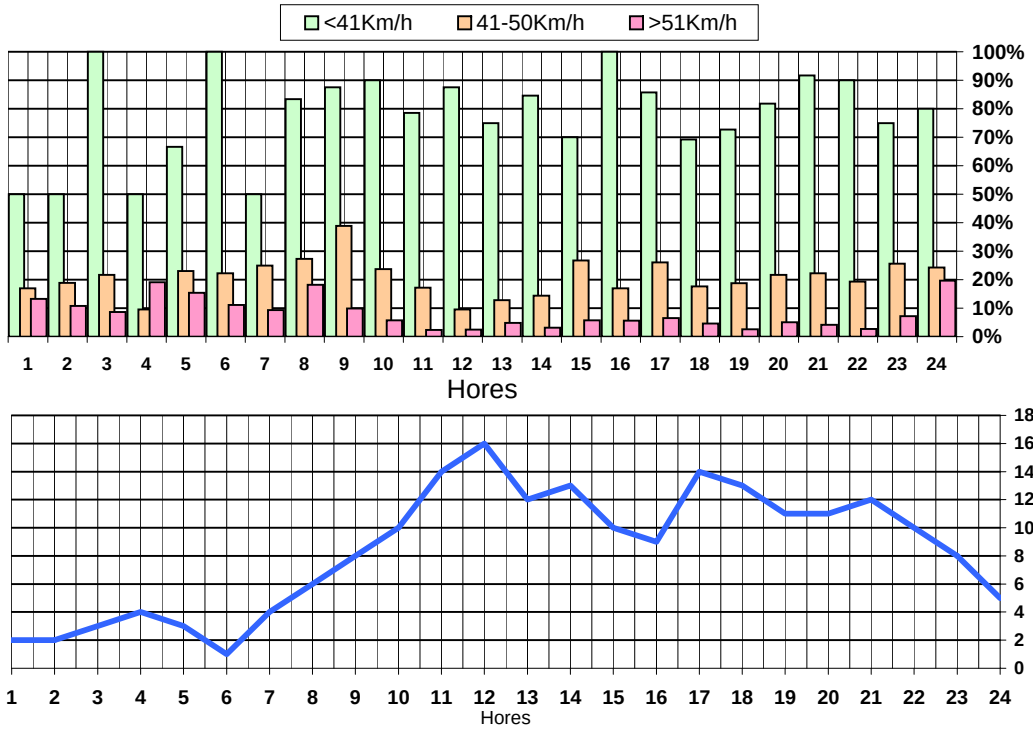
SENTIT A RIU LLOBREGAT

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	4	57,1%	3	42,9%	0	0,0%	7
2:00	5	83,3%	0	0,0%	1	16,7%	6
3:00	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2
4:00	1	50,0%	1	50,0%	0	0,0%	2
5:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
6:00	1	50,0%	1	50,0%	0	0,0%	2
7:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
8:00	0	0,0%	1	100,0%	0	0,0%	1
9:00	6	75,0%	2	25,0%	0	0,0%	8
10:00	7	87,5%	1	12,5%	0	0,0%	8
11:00	13	81,3%	2	12,5%	1	6,3%	16
12:00	6	66,7%	2	22,2%	1	11,1%	9
13:00	24	88,9%	3	11,1%	0	0,0%	27
14:00	26	81,3%	5	15,6%	1	3,1%	32
15:00	14	73,7%	5	26,3%	0	0,0%	19
16:00	4	66,7%	1	16,7%	1	16,7%	6
17:00	9	64,3%	4	28,6%	1	7,1%	14
18:00	12	85,7%	1	7,1%	1	7,1%	14
19:00	11	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	11
20:00	14	87,5%	1	6,3%	1	6,3%	16
21:00	16	88,9%	2	11,1%	0	0,0%	18
22:00	11	68,8%	5	31,3%	0	0,0%	16
23:00	5	62,5%	2	25,0%	1	12,5%	8
0:00	2	50,0%	2	50,0%	0	0,0%	4
TOTAL	195	73,7%	44	22,7%	9	3,6%	248



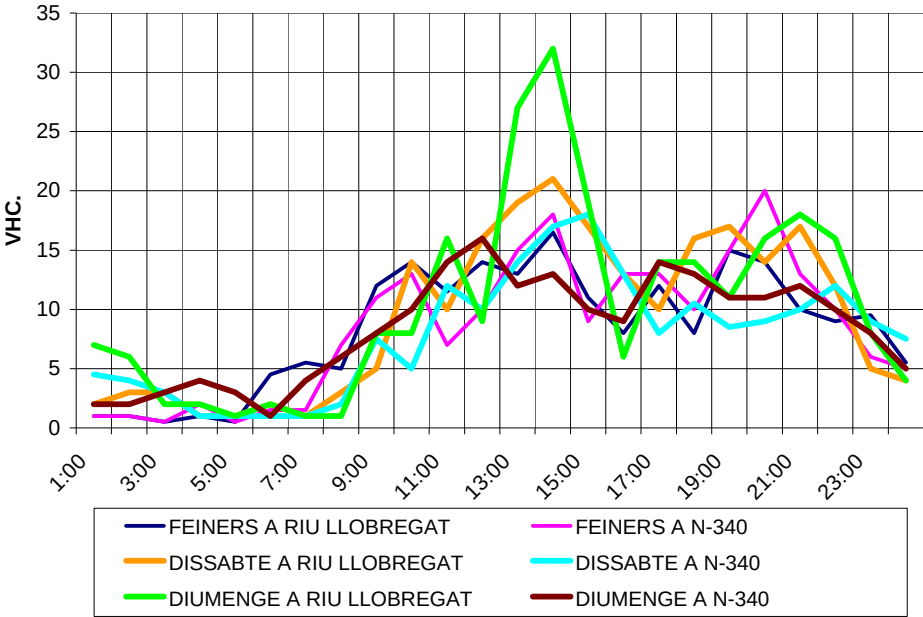
SENTIT A N-340

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	1	50,0%	0	0,0%	1	50,0%	2
2:00	1	50,0%	1	50,0%	0	0,0%	2
3:00	3	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	3
4:00	2	50,0%	2	50,0%	0	0,0%	4
5:00	2	66,7%	1	33,3%	0	0,0%	3
6:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
7:00	2	50,0%	2	50,0%	0	0,0%	4
8:00	5	83,3%	1	16,7%	0	0,0%	6
9:00	7	87,5%	1	12,5%	0	0,0%	8
10:00	9	90,0%	1	10,0%	0	0,0%	10
11:00	11	78,6%	2	14,3%	1	7,1%	14
12:00	14	87,5%	2	12,5%	0	0,0%	16
13:00	9	75,0%	3	25,0%	0	0,0%	12
14:00	11	84,6%	2	15,4%	0	0,0%	13
15:00	7	70,0%	2	20,0%	1	10,0%	10
16:00	9	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	9
17:00	12	85,7%	2	14,3%	0	0,0%	14
18:00	9	69,2%	3	23,1%	1	7,7%	13
19:00	8	72,7%	2	18,2%	1	9,1%	11
20:00	9	81,8%	2	18,2%	0	0,0%	11
21:00	11	91,7%	1	8,3%	0	0,0%	12
22:00	9	90,0%	1	10,0%	0	0,0%	10
23:00	6	75,0%	2	25,0%	0	0,0%	8
0:00	4	80,0%	1	20,0%	0	0,0%	5
TOTAL	162	77,9%	34	18,6%	5	3,5%	201

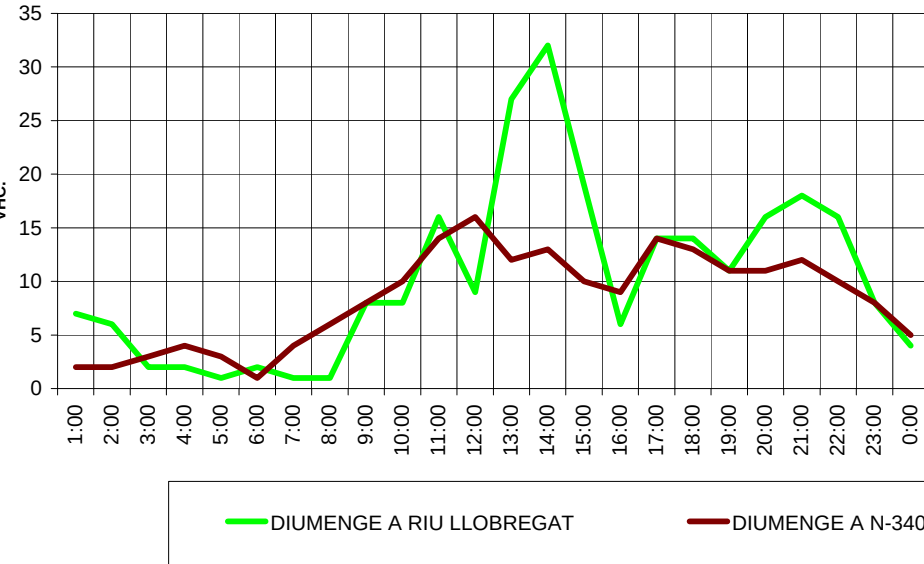
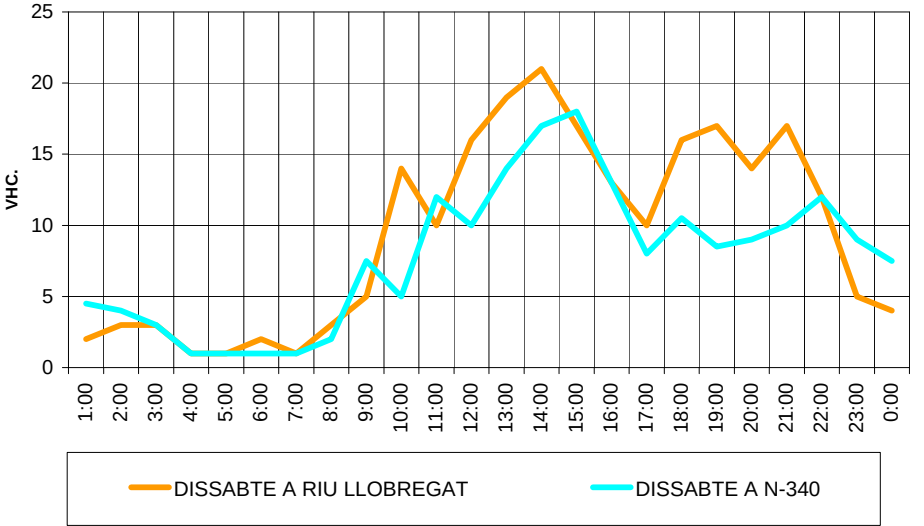
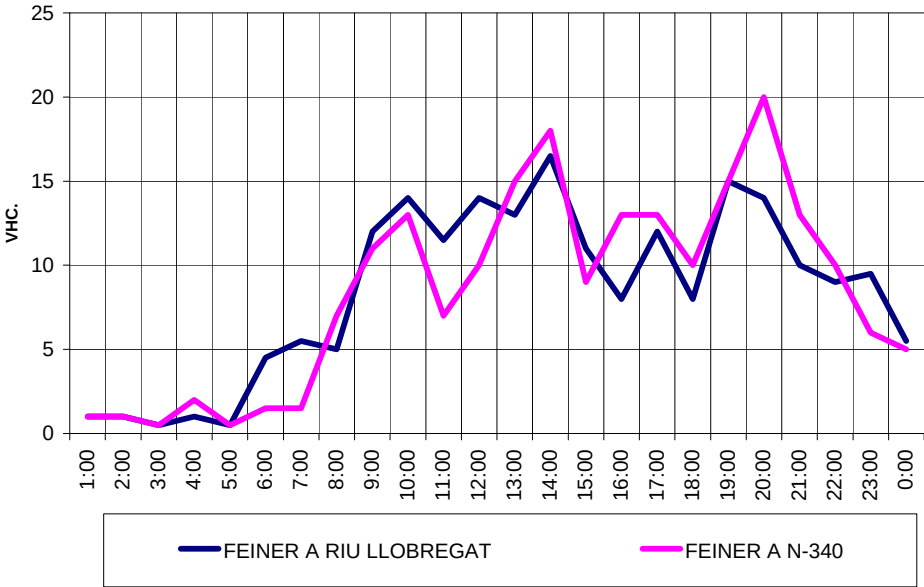


	MITJANA FEINERS		DISSABTE		DIUMENGE	
	SENTIT R.Llobregat	SENTIT N-340	SENTIT R.Llobregat	SENTIT N-340	SENTIT R.Llobregat	SENTIT N-340
1:00	1	1	2	5	7	2
2:00	1	1	3	4	6	2
3:00	1	1	3	3	2	3
4:00	1	2	1	1	2	4
5:00	1	1	1	1	1	3
6:00	5	2	2	1	2	1
7:00	6	2	1	1	1	4
8:00	5	7	3	2	1	6
9:00	12	11	5	8	8	8
10:00	14	13	14	5	8	10
11:00	12	7	10	12	16	14
12:00	14	10	16	10	9	16
13:00	13	15	19	14	27	12
14:00	17	18	21	17	32	13
15:00	11	9	17	18	19	10
16:00	8	13	13	13	6	9
17:00	12	13	10	8	14	14
18:00	8	10	16	11	14	13
19:00	15	15	17	9	11	11
20:00	14	20	14	9	16	11
21:00	10	13	17	10	18	12
22:00	9	10	12	12	16	10
23:00	10	6	5	9	8	8
0:00	6	5	4	8	4	5

TOTAL VEHICLES/DIA	202	203	226	189	248	201
ambdós sentits	405		415		449	
	HORA PUNTA SETMANAL		HORA PUNTA DIA			

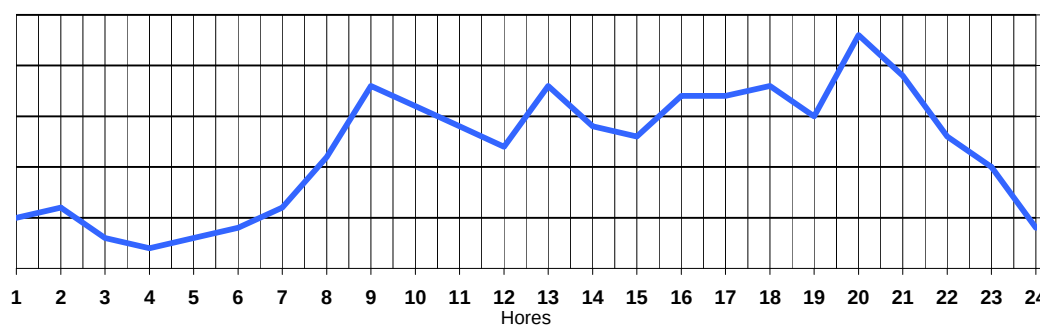
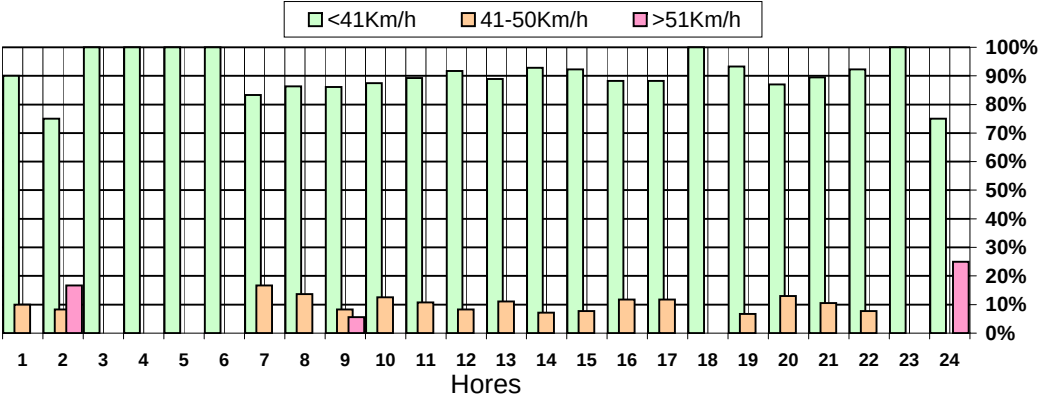


I.M.D. Tram	423
-------------	-----



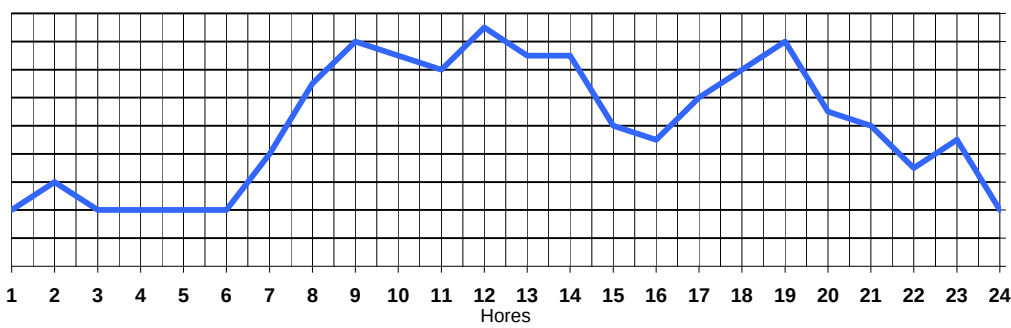
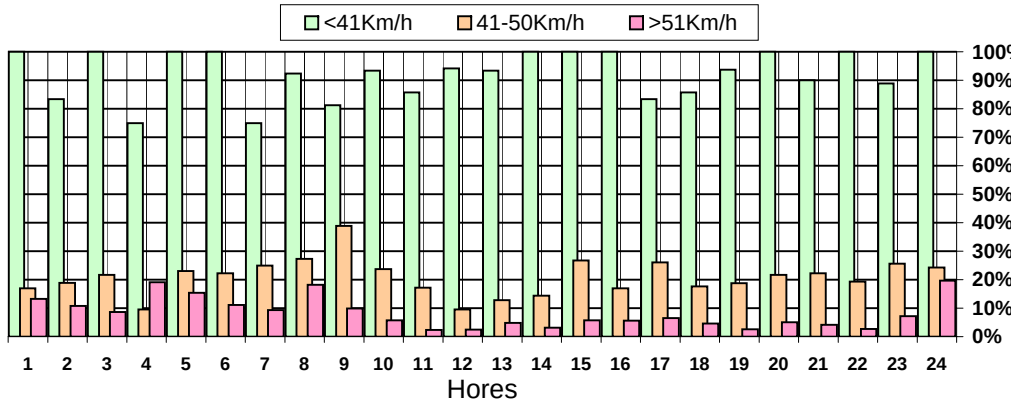
SENTIT A RIU LLOBREGAT

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	5	90,0%	1	10,0%	0	0,0%	5
2:00	5	75,0%	1	8,3%	1	16,7%	6
3:00	3	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	3
4:00	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2
5:00	3	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	3
6:00	4	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	4
7:00	5	83,3%	1	16,7%	0	0,0%	6
8:00	10	86,4%	2	13,6%	0	0,0%	11
9:00	16	86,1%	2	8,3%	1	5,6%	18
10:00	14	87,5%	2	12,5%	0	0,0%	16
11:00	13	89,3%	2	10,7%	0	0,0%	14
12:00	11	91,7%	1	8,3%	0	0,0%	12
13:00	16	88,9%	2	11,1%	0	0,0%	18
14:00	13	92,9%	1	7,1%	0	0,0%	14
15:00	12	92,3%	1	7,7%	0	0,0%	13
16:00	15	88,2%	2	11,8%	0	0,0%	17
17:00	15	88,2%	2	11,8%	0	0,0%	17
18:00	18	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	18
19:00	14	93,3%	1	6,7%	0	0,0%	15
20:00	20	87,0%	3	13,0%	0	0,0%	23
21:00	17	89,5%	2	10,5%	0	0,0%	19
22:00	12	92,3%	1	7,7%	0	0,0%	13
23:00	10	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	10
0:00	3	75,0%	0	0,0%	1	25,0%	4
TOTAL	254	90,7%	25	7,3%	3	2,0%	281



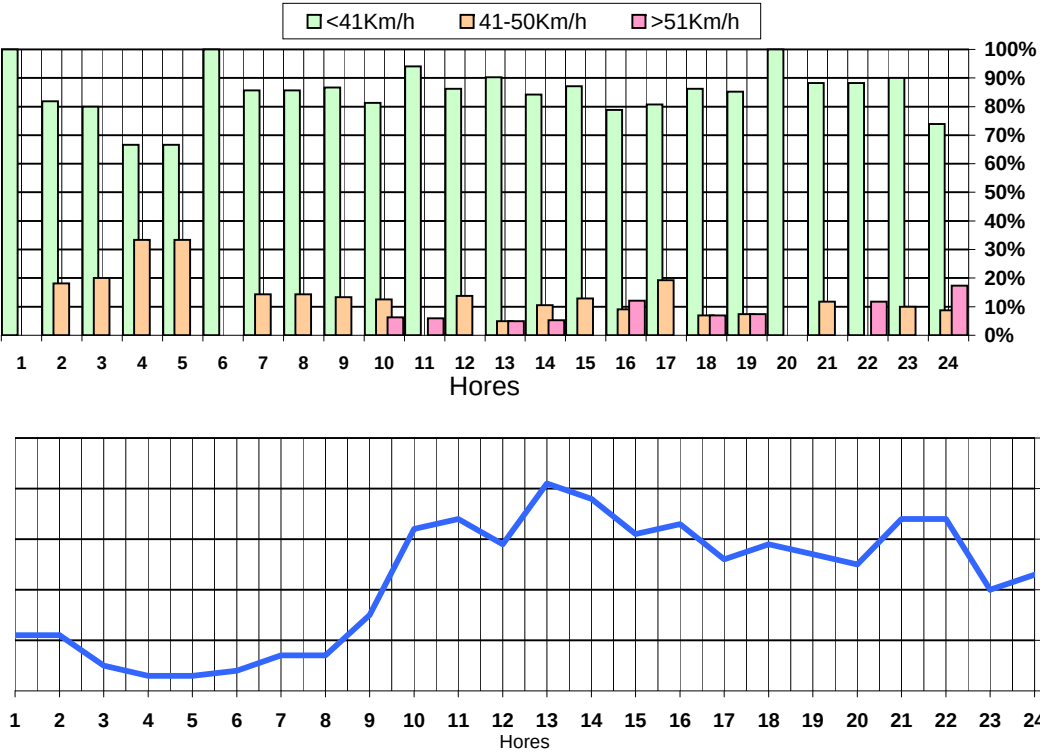
SENTIT A N-340

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	4	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	4
2:00	5	83,3%	1	16,7%	0	0,0%	6
3:00	4	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	4
4:00	3	75,0%	1	25,0%	0	0,0%	4
5:00	4	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	4
6:00	4	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	4
7:00	6	75,0%	1	12,5%	1	12,5%	8
8:00	12	92,3%	1	7,7%	0	0,0%	13
9:00	13	81,3%	2	12,5%	1	6,3%	16
10:00	14	93,3%	1	6,7%	0	0,0%	15
11:00	12	85,7%	1	7,1%	1	7,1%	14
12:00	16	94,1%	1	5,9%	0	0,0%	17
13:00	14	93,3%	1	6,7%	0	0,0%	15
14:00	15	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	15
15:00	10	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	10
16:00	9	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	9
17:00	10	83,3%	2	16,7%	0	0,0%	12
18:00	12	85,7%	2	14,3%	0	0,0%	14
19:00	15	93,8%	0	0,0%	1	6,3%	16
20:00	11	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	11
21:00	9	90,0%	1	10,0%	0	0,0%	10
22:00	7	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	7
23:00	8	88,9%	0	0,0%	1	11,1%	9
0:00	4	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	4
TOTAL	221	92,3%	15	5,9%	5	1,8%	241



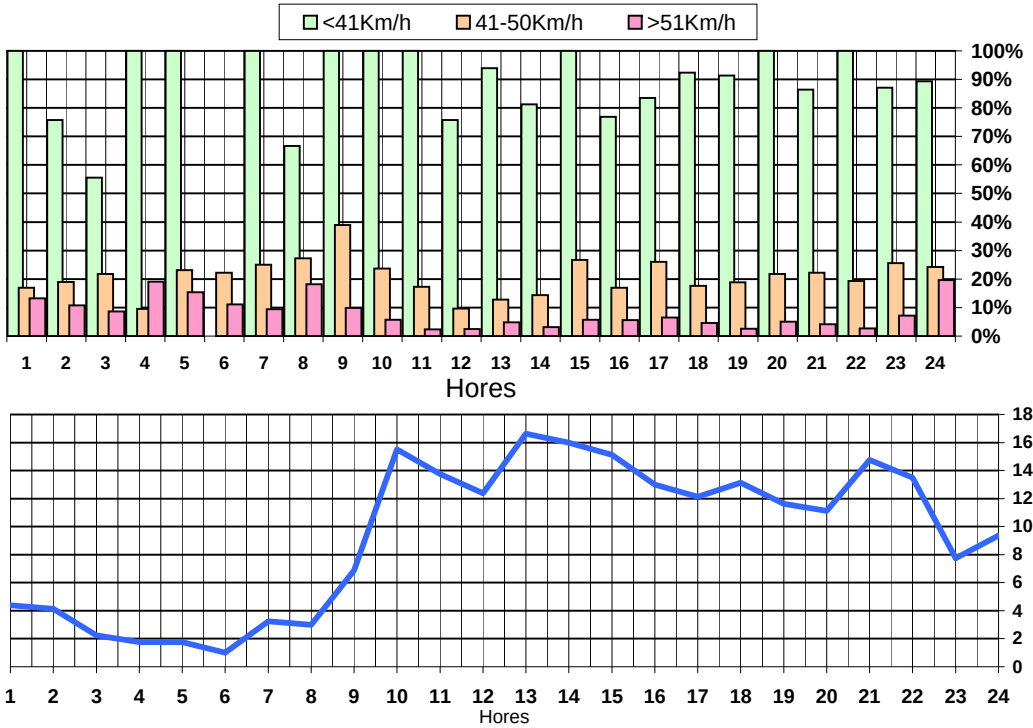
SENTIT A RIU LLOBREGAT

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	6	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	6
2:00	5	81,8%	1	18,2%	0	0,0%	6
3:00	2	80,0%	1	20,0%	0	0,0%	3
4:00	1	66,7%	1	33,3%	0	0,0%	2
5:00	1	66,7%	1	33,3%	0	0,0%	2
6:00	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2
7:00	3	85,7%	1	14,3%	0	0,0%	4
8:00	3	85,7%	1	14,3%	0	0,0%	4
9:00	7	86,7%	1	13,3%	0	0,0%	8
10:00	13	81,3%	2	12,5%	1	6,3%	16
11:00	16	94,1%	0	0,0%	1	5,9%	17
12:00	13	86,2%	2	13,8%	0	0,0%	15
13:00	19	90,2%	1	4,9%	1	4,9%	21
14:00	16	84,2%	2	10,5%	1	5,3%	19
15:00	14	87,1%	2	12,9%	0	0,0%	16
16:00	13	78,8%	2	9,1%	2	12,1%	17
17:00	11	80,8%	3	19,2%	0	0,0%	13
18:00	13	86,2%	1	6,9%	1	6,9%	15
19:00	12	85,2%	1	7,4%	1	7,4%	14
20:00	13	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	13
21:00	15	88,2%	2	11,8%	0	0,0%	17
22:00	15	88,2%	0	0,0%	2	11,8%	17
23:00	9	90,0%	1	10,0%	0	0,0%	10
0:00	9	73,9%	1	8,7%	2	17,4%	12
TOTAL	226	85,3%	24	11,4%	12	3,2%	261



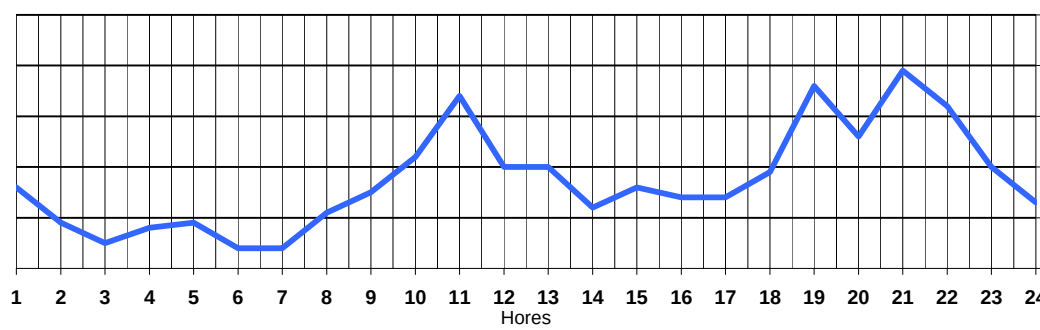
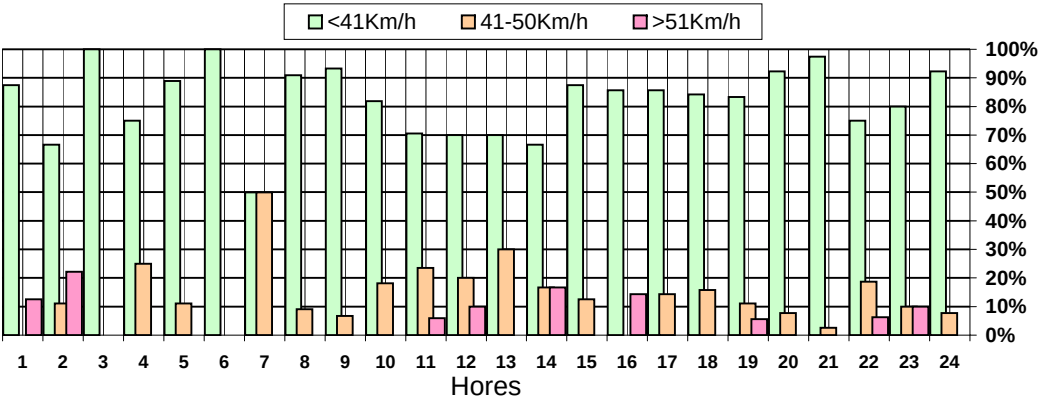
SENTIT A N-340

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	4	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	4
2:00	3	75,8%	1	24,2%	0	0,0%	4
3:00	1	55,6%	0	0,0%	1	44,4%	2
4:00	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2
5:00	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2
6:00	0	0,0%	1	100,0%	0	0,0%	1
7:00	3	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	3
8:00	2	66,7%	0	0,0%	1	33,3%	3
9:00	7	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	7
10:00	16	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	16
11:00	14	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	14
12:00	9	75,8%	3	24,2%	0	0,0%	12
13:00	16	94,0%	1	6,0%	0	0,0%	17
14:00	13	81,3%	2	12,5%	1	6,3%	16
15:00	15	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	15
16:00	10	76,9%	3	23,1%	0	0,0%	13
17:00	10	83,5%	2	16,5%	0	0,0%	12
18:00	12	92,4%	1	7,6%	0	0,0%	13
19:00	11	91,4%	1	8,6%	0	0,0%	12
20:00	11	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	11
21:00	13	86,4%	1	6,8%	1	6,8%	15
22:00	14	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	14
23:00	7	87,1%	1	12,9%	0	0,0%	8
0:00	8	89,3%	0	0,0%	1	10,7%	9
TOTAL	202	85,7%	17	10,1%	5	4,2%	224



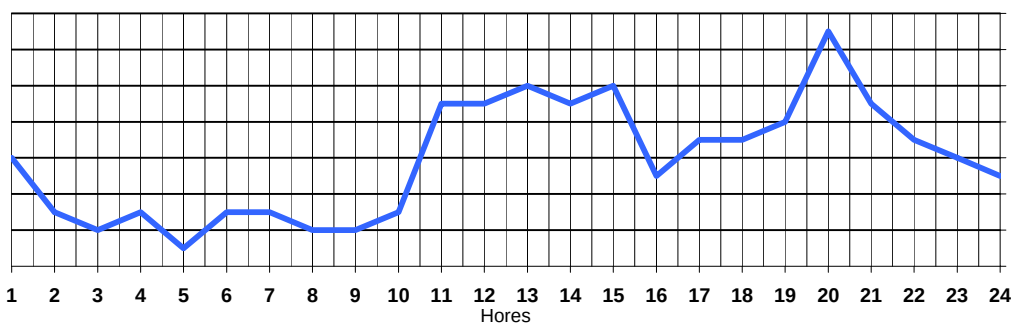
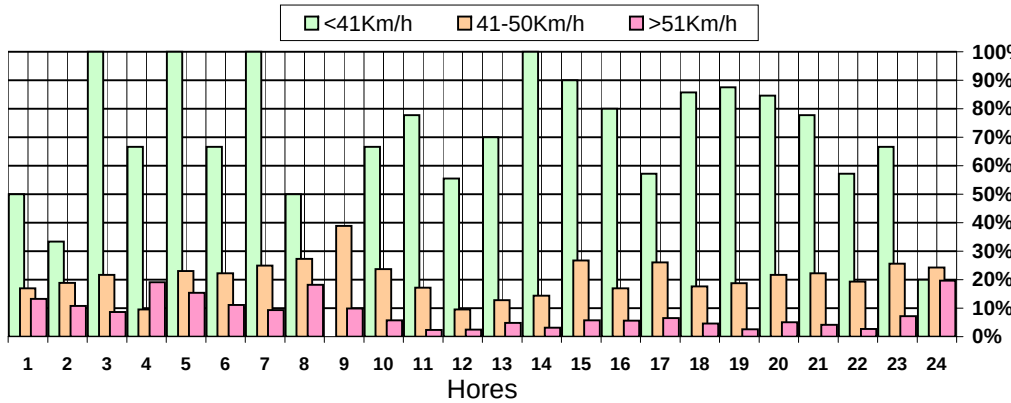
SENTIT A RIU LLOBREGAT

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	7	87,5%	0	0,0%	1	12,5%	8
2:00	3	66,7%	1	11,1%	1	22,2%	5
3:00	3	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	3
4:00	3	75,0%	1	25,0%	0	0,0%	4
5:00	4	88,9%	1	11,1%	0	0,0%	5
6:00	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2
7:00	1	50,0%	1	50,0%	0	0,0%	2
8:00	5	90,9%	1	9,1%	0	0,0%	6
9:00	7	93,3%	1	6,7%	0	0,0%	8
10:00	9	81,8%	2	18,2%	0	0,0%	11
11:00	12	70,6%	4	23,5%	1	5,9%	17
12:00	7	70,0%	2	20,0%	1	10,0%	10
13:00	7	70,0%	3	30,0%	0	0,0%	10
14:00	4	66,7%	1	16,7%	1	16,7%	6
15:00	7	87,5%	1	12,5%	0	0,0%	8
16:00	6	85,7%	0	0,0%	1	14,3%	7
17:00	6	85,7%	1	14,3%	0	0,0%	7
18:00	8	84,2%	2	15,8%	0	0,0%	10
19:00	15	83,3%	2	11,1%	1	5,6%	18
20:00	12	92,3%	1	7,7%	0	0,0%	13
21:00	19	97,4%	1	2,6%	0	0,0%	20
22:00	12	75,0%	3	18,8%	1	6,3%	16
23:00	8	80,0%	1	10,0%	1	10,0%	10
0:00	6	92,3%	1	7,7%	0	0,0%	7
TOTAL	173	82,3%	28	13,4%	9	4,3%	209



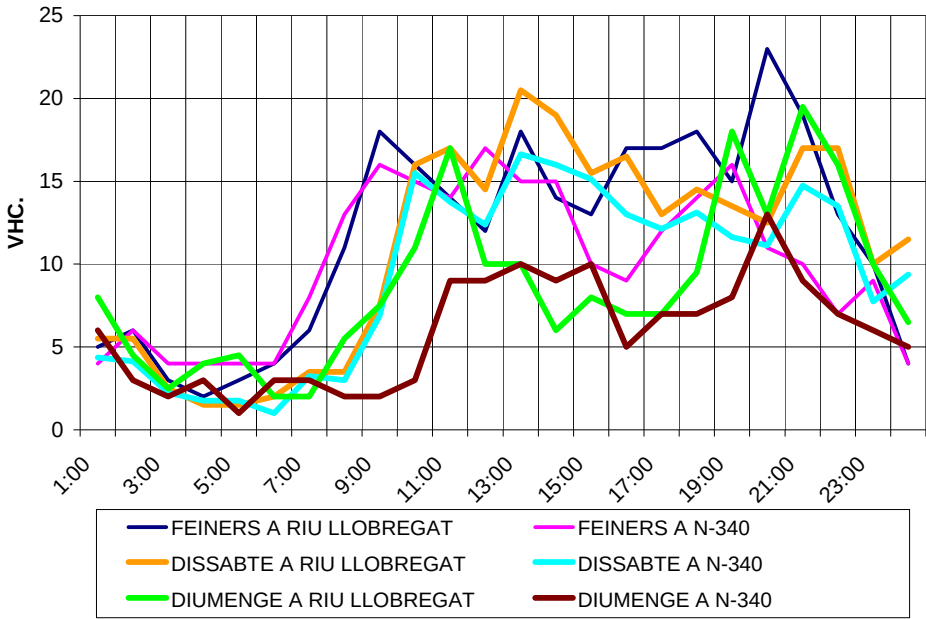
SENTIT A N-340

	<41Km/h		41-50Km/h		>51Km/h		Total Vhc/h
	Vhc/h	%	Vhc/h	%	Vhc/h	%	
1:00	3	50,0%	2	33,3%	1	16,7%	6
2:00	1	33,3%	2	66,7%	0	0,0%	3
3:00	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2
4:00	2	66,7%	1	33,3%	0	0,0%	3
5:00	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1
6:00	2	66,7%	1	33,3%	0	0,0%	3
7:00	3	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	3
8:00	1	50,0%	1	50,0%	0	0,0%	2
9:00	0	0,0%	2	100,0%	0	0,0%	2
10:00	2	66,7%	1	33,3%	0	0,0%	3
11:00	7	77,8%	1	11,1%	1	11,1%	9
12:00	5	55,6%	4	44,4%	0	0,0%	9
13:00	7	70,0%	3	30,0%	0	0,0%	10
14:00	9	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	9
15:00	9	90,0%	1	10,0%	0	0,0%	10
16:00	4	80,0%	1	20,0%	0	0,0%	5
17:00	4	57,1%	3	42,9%	0	0,0%	7
18:00	6	85,7%	1	14,3%	0	0,0%	7
19:00	7	87,5%	0	0,0%	1	12,5%	8
20:00	11	84,6%	1	7,7%	1	7,7%	13
21:00	7	77,8%	2	22,2%	0	0,0%	9
22:00	4	57,1%	3	42,9%	0	0,0%	7
23:00	4	66,7%	1	16,7%	1	16,7%	6
0:00	1	20,0%	2	40,0%	2	40,0%	5
TOTAL	102	68,5%	33	27,2%	7	4,4%	142

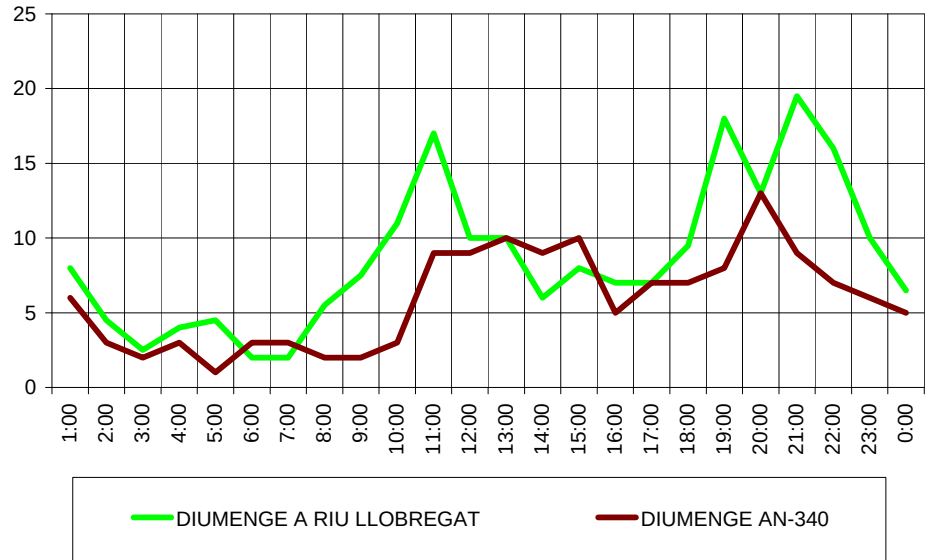
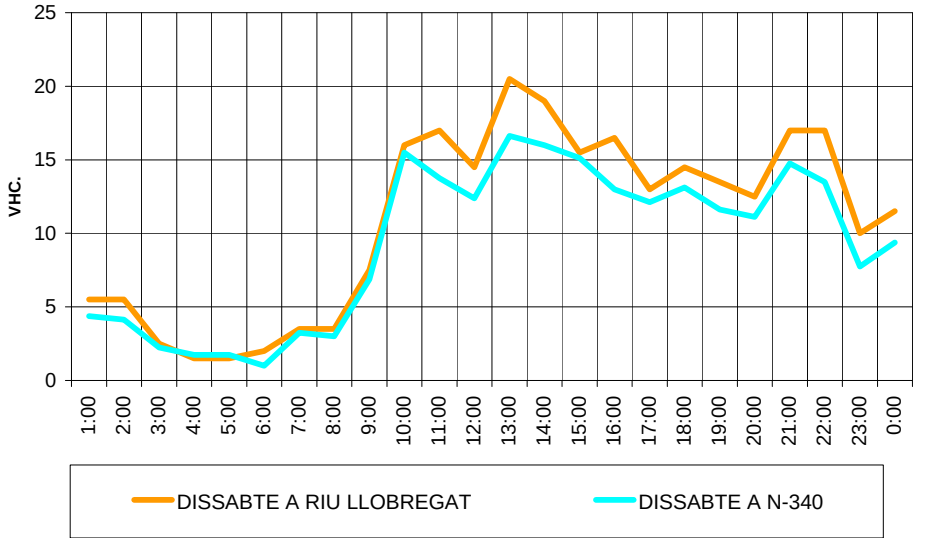
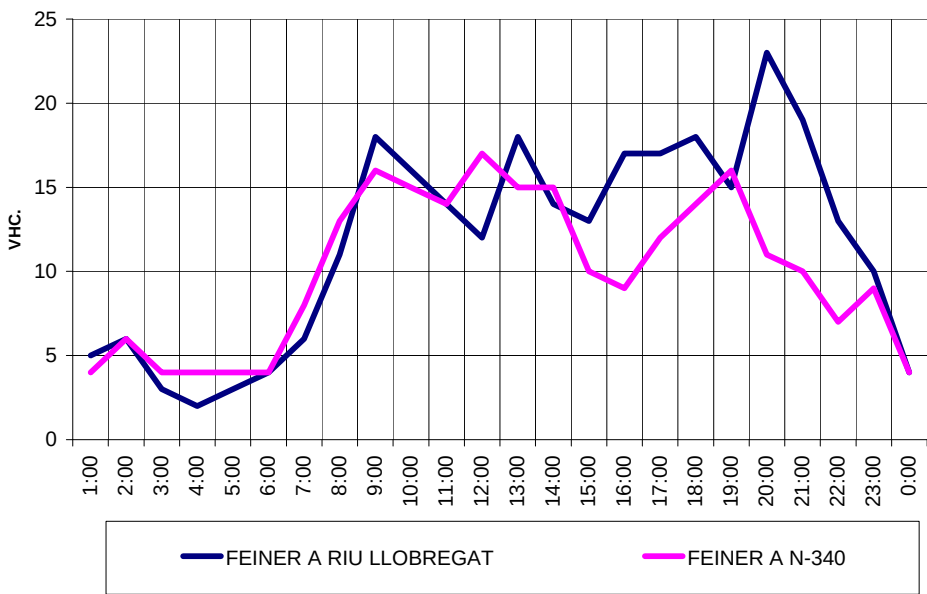


	MITJANA FEINERS			DISSABTE			DIUMENGE		
	SENTIT R.Llobregat	SENTIT 340	N	SENTIT R.Llobregat	SENTIT 340	N	SENTIT R.Llobregat	SENTIT 340	N
1:00	5	4		6	4		8	6	
2:00	6	6		6	4		5	3	
3:00	3	4		3	2		3	2	
4:00	2	4		2	2		4	3	
5:00	3	4		2	2		5	1	
6:00	4	4		2	1		2	3	
7:00	6	8		4	3		2	3	
8:00	11	13		4	3		6	2	
9:00	18	16		8	7		8	2	
10:00	16	15		16	16		11	3	
11:00	14	14		17	14		17	9	
12:00	12	17		15	12		10	9	
13:00	18	15		21	17		10	10	
14:00	14	15		19	16		6	9	
15:00	13	10		16	15		8	10	
16:00	17	9		17	13		7	5	
17:00	17	12		13	12		7	7	
18:00	18	14		15	13		10	7	
19:00	15	16		14	12		18	8	
20:00	23	11		13	11		13	13	
21:00	19	10		17	15		20	9	
22:00	13	7		17	14		16	7	
23:00	10	9		10	8		10	6	
0:00	4	4		12	9		7	5	

TOTAL VEHICLES/DIA	281	241	261	224	209	142
ambdós sentits	522		485		351	
	HORA PUNTA SETMANAL		HORA PUNTA DIA			



I.M.D. Tram	453
-------------	-----



ANÀLISIS DE MOBILITAT I SEGURETAT VIAL

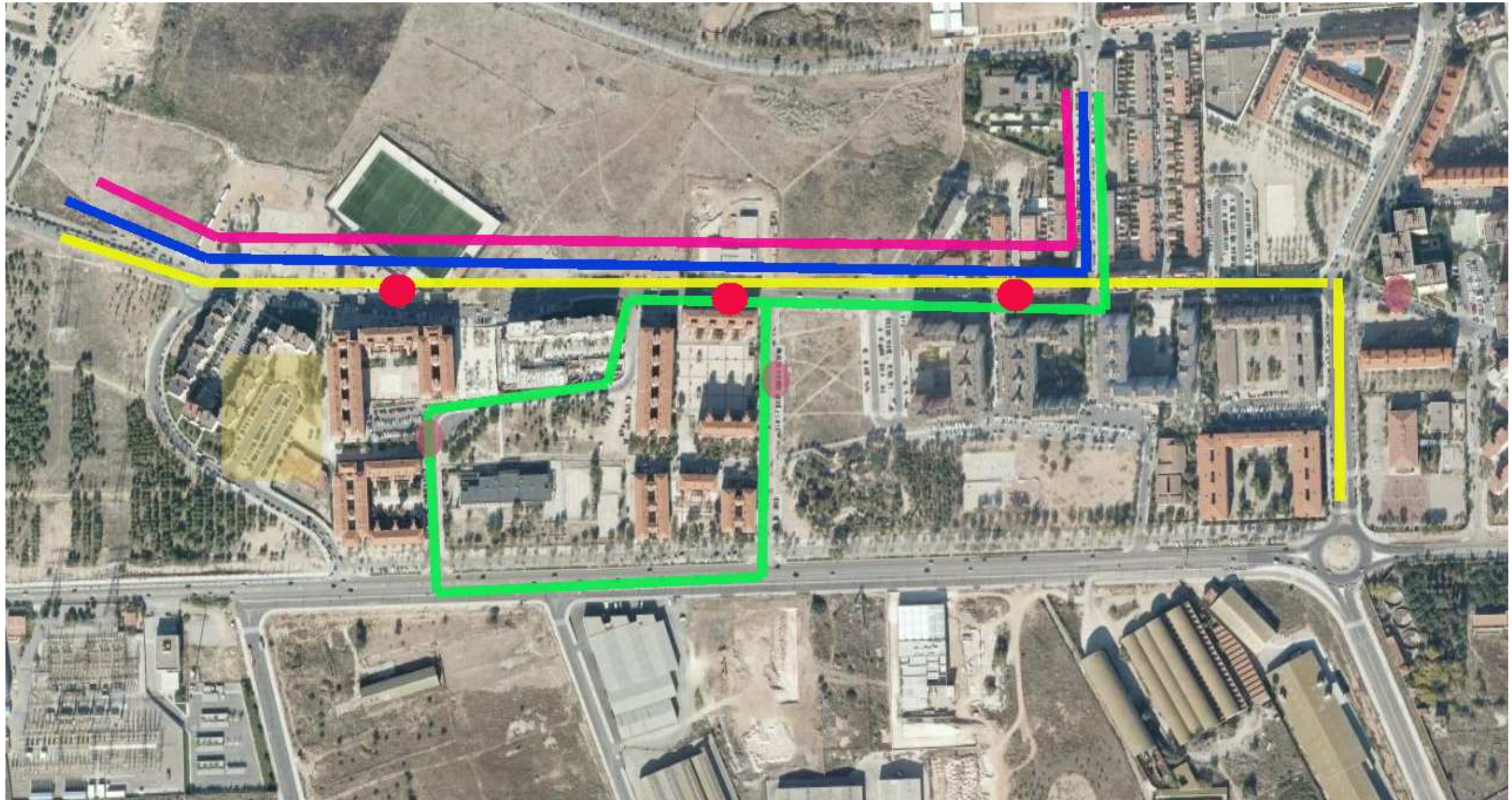
ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMP CLAR : C/ DEL RIU LLOBREGAT

DISTRIBUCIÓ FOCUS DE MOBILITAT I PUNTS MESURATS



ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMP CLAR : C/ DEL RIU LLOBREGAT

LÍNIES DE TRANSPORT PÚBLIC I DISTRIBUCIÓ DE PARADES



— Línia 6 Campclar-Pere Martell-Sant Pere i Sant Pau:

● Situació parades bus.

— Línia 35 La Canonja - Bonavista - Colom

— L-54: Bonavista - Pere Martell - Cooperativa Tàrraco

— L-83: Sector Nord - Bonavista - Hosp. Joan XXIII

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMP CLAR : C/ DEL RIU LLOBREGAT

Tipologia : carrer d'aproximadament 1200 metres de longitud que uneix els carrers de Riu Segre amb la Nacional 340 mitjançant un carril per a cada sentit.

Actualment els elements de pacificació de la velocitat a la zona son els següents:

- Rotonda de 7,5 m de diàmetre a l'encreuament amb el carrer Riu Siurana.
- Rotonda de 17m de diàmetre que distribueix el vehicles que es dirigeixen al barri de Bonavista i els que enllacen amb la carretera nacional de València
- Varies bandes sonores distribuïdes en diferents punts .

En tot el carrer la velocitat no esta limitada mitjançant cap senyal vertical, exceptuant la d'aproximació al encreuament amb el carrer Riu Brugent que ,en sentit cap a Riu Segre, està limitada a 40Km/h (la sortida de la línia regular de la EMT d'aquest carrer es un punt a senyalitzar especialment degut al traçat de la via).

La densitat de vianants no es alta ni presenta excessius problemes ja que la situació dels habitatges, sobre tot en els trams 3 i següents, estan situats a la cara sud del carrer, quedant a la vorera nord només el camp de futbol i el centre Cívic com a principals focus de mobilitat.

La velocitat en el primer i segon tram esta regulat mitjançant la rotonda del encreuament amb el carrer Riu Ciurana, que compleix la seva funció com a limitadora de velocitat de manera correcta; els següents trams de la via, encara que contant amb algunes bandes sonores en diferents estats de conservació, presenten certs repunts de velocitat, accentuant-se de manera més rellevant entre el camp de futbol i la rotonda direcció Bonavista.

La intensitat es d'aproximadament 6000 vehicles diaris incloent el diumenge, ja que es un dels principals accessos al mercat dels diumenges al barri de Bonavista.

En horari diürn no es presenten problemes d'hores punta ja que la mitjana es bastant constant, sent d'aproximadament, d'uns 200 vehicles per hora en cada sentit de la marxa, sent el tram horari compres entre les 18:00 i les 21:00 el més dens en amb dos sentits de la circulació

TRANSPORT PÚBLIC .

El tram amb més densitat de població compres entre l'encreuament de Riu Ciurana i l'encreuament amb el nou vial de Bonavista esta correctament atès mitjançant tres parades distribuïdes de manera correcta, els trams més desatesos son els dels habitatges més propers a la carretera nacional i, en segon nivell, el primer tram mes proper al carrer Riu Segre, ja que es veuen obligats a creuar el carrer per a accedir a la parada més propera.

Las línies amb parades ala via son las següents:

- **L-6:** Campclar - Colom - St Pere i St Pau
- **L-35:** La Canonja - Bonavista - Colom directe
- L-54:** Bonavista - Pere Martell - Cooperativa Tàrraco
- L-83:** Sector Nord - Bonavista - Hosp. Joan XXIII



Rotonda amb c/ Riu Siurana



Rotonda amb el vial a Bonavista



Senyal limitació de velocitat

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMP CLAR : C/ DEL RIU LLOBREGAT

FOCUS MOBILITAT: Camp de futbol (1) i Casal Cívic (2)



Accés al Camp de Futbol (3)



Accés al centre Cívic (4)



Situació pas de vianants d' accés al centre Cívic (4)

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMP CLAR : C/ DEL RIU LLOBREGAT



Església (5)



Aparcament situat a prop de la cruïlla amb Riu Segre (aprox. 100vhc.)



Aparcament situat entre Riu Llobregat i Riu Onyar (aprox. 100vhc)



Aparcament a prop de la CN 340 (aprox. 100 vhc.)

MESURES PROPOSADES

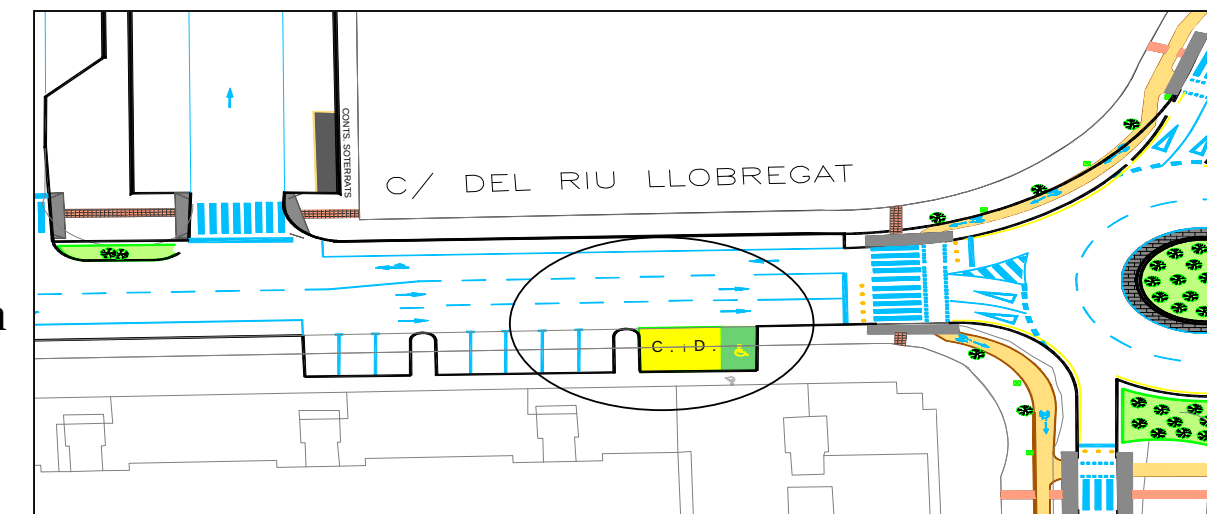
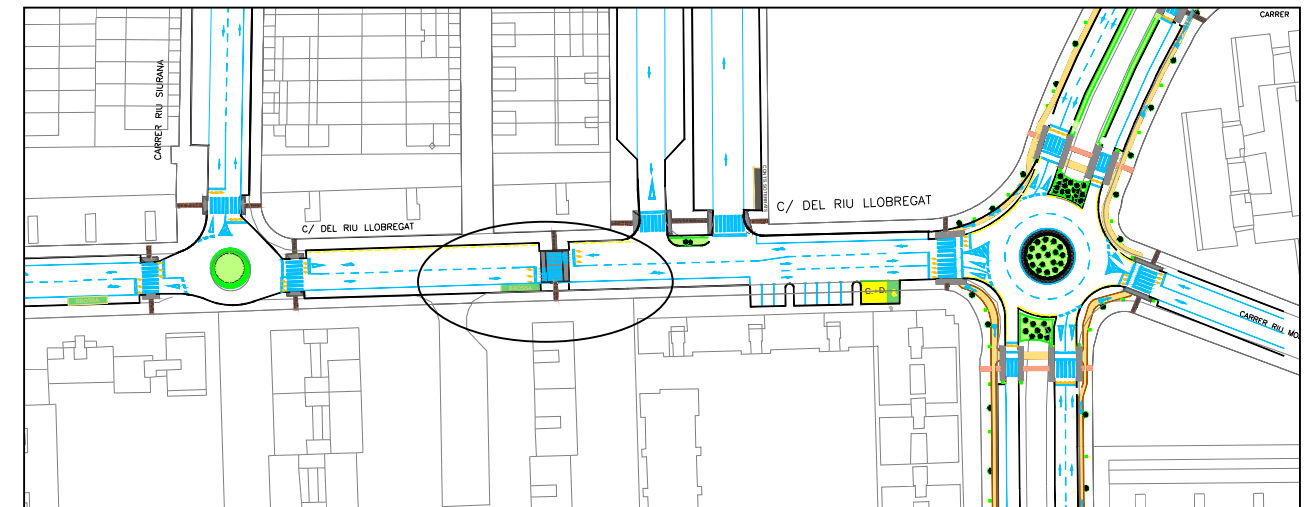
Reducció de la velocitat límit fins 40Km/h:

Al igual que a la resta del barri, el traçat de les diferents vies i la tipologia dels encreuaments aconsellen reduir la velocitat.

Tram 1:

-Nou pas elevat: La distància entre els dos passos situats en les rotondes de Riu Segre y de Riu Siurana es excessiva per el que es recomana la instal·lació d'un nou pas de vianants entre les dos rotondes. Amb la finalitat de mantenir una velocitat adequada i donar mes seguretat, tant als vianants com als usuaris del aparcament, es recomana que sigui elevat.

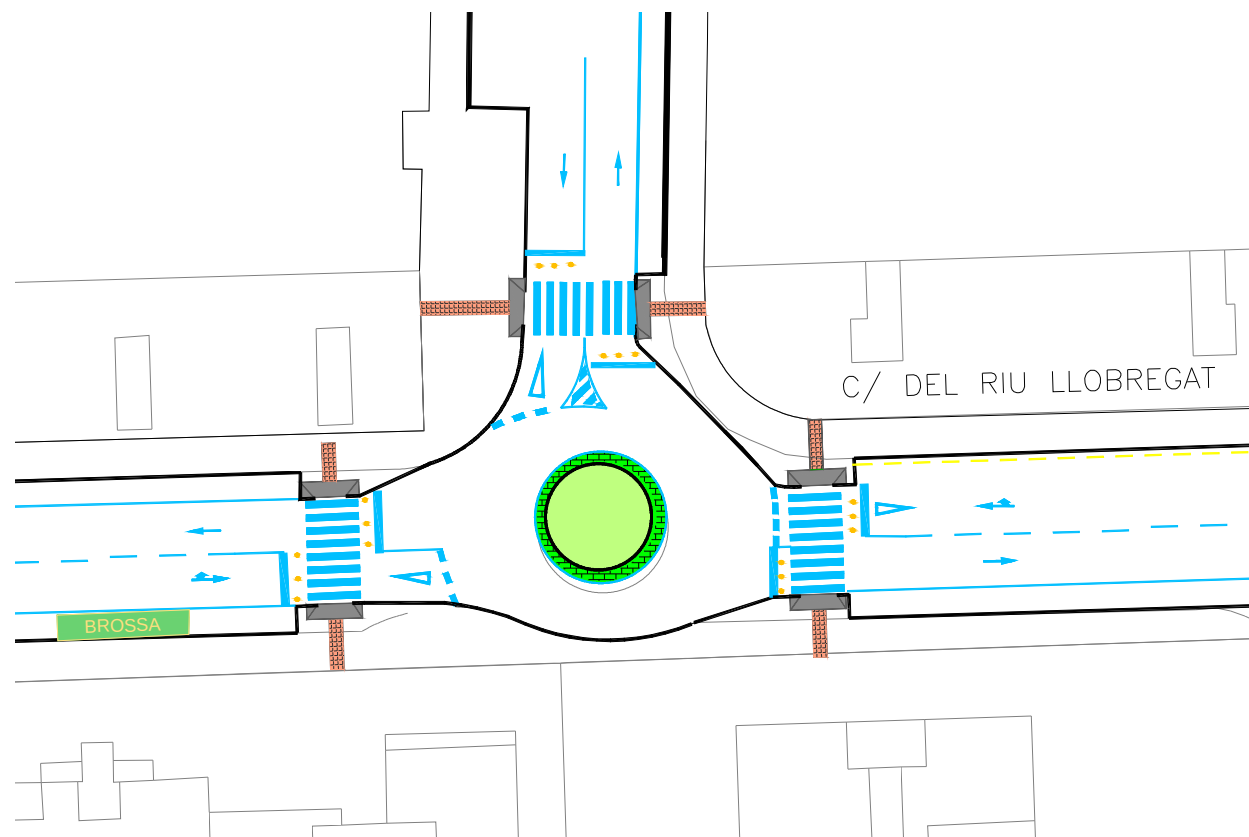
- Implantar zona de carrega i descarrega: Encara que a la zona no hi hagi molt de comerç, degut a la construcció de la nova Rambla de Riu Segre i a la localització de varis petits comerços es recomana la implantació d'una zona de carrega i descarrega a la cantonada de Riu Llobregat amb Riu Segre
- Nova plaça d'aparcament per a minusvalids : Creació d'una plaça de minusvalids a la mateixa confluència que a la zona de carrega i descarrega abans comentada.



ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMP CLAR : C/ DEL RIU LLOBREGAT

Tram 2:

La rotonda situada al encreuament amb el carrer Riu Siurana, a banda de regular els diferents girs, redueix la velocitat de manera òptima per el que en aquests tram, les millores quedarien reduïdes a elevar el nivell d'enllumenat nocturn i a la modificació dels passos de vianants existents mitjançant la incorporació de sortints en les voreres (orelles) que, a més de garantir la no ocupació del pas per part de los vehicles, donar una major visió dels vianants que vulguin utilitzar el pas.



ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMP CLAR : C/ DEL RIU LLOBREGAT

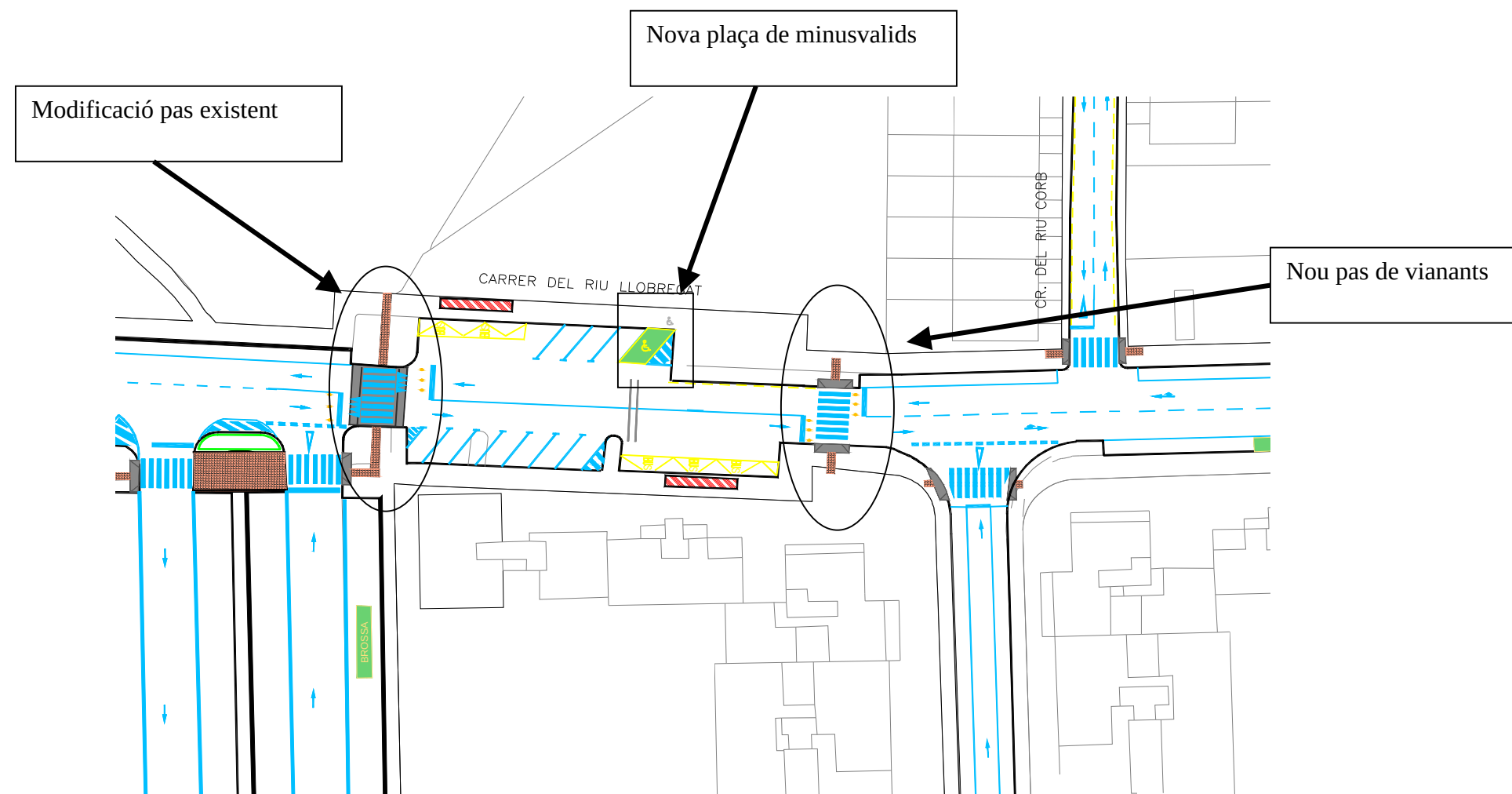
Tram 3 :

En aquest tram existeix actualment un pas de vianants que, al mateix temps dona servei a les parades d'autobusos existents i als usuaris de l'església de la zona que, encara que afecta només al diumenge, coincideix amb l'horari de major intensitat de vehicles que es dirigeixen o provenen del mercat del diumenges de Bonavista.

La conversió d'aquest pas a elevat te que comportar la millora en la entrega a les voreres ja que, actualment no estan correctes.

Per millorar la mobilitat dels vianant es proposa un nou pas de vianants proper al encreuament amb el carrer Riu Onyar y Riu Corb pròxim a la parada d'autobusos en sentit Tarragona ja que el pas de vianants en la zona resulta evident.

Es proposa la implantació d'una plaça d'aparcament de minusvalids propera Al centre religiós.



ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMP CLAR : C/ DEL RIU LLOBREGAT

Tram 4 :

La correcta senyalització per sortida de bus del carrer Riu Brugent es fa necessària encara que si la resta de mesures recomanades, sobretot els nous passos elevats, el nivell de risc disminuiria.

Tram 5:

L'accés al centre cívic així com l'existència d'una parada d'autobús fa necessari millorar la situació del pas actualment existent ; això sumat al objectiu de mantenir una velocitat mitja adequada a tota la via fa recomanable la conversió a pas elevat.

Aquesta actuació te que estar acompanyada de la prolongació de la vorera per a evitar la situació que reflexa la fotografia. L'existència de places d'aparcaments superiors, normalment, a la demanda a la zona propera al centre cívic fa innecessària la reserva per a minusvalids.

Tram 6:

Aquest tram no presenta cap detall per a que és consideri necessària la intervenció, encara que la situació de la senyalització de prohibit aparcar en la vorera més propera al encreuament amb el carrer Riu Ter és millorable tant per la visibilitat d'aquesta per als vehicles així com per a eliminar un obstacle al vianants.



Tram 5: situació actual del pas



Tram 6: Situació actual de la senyal



Tram 6: Proposta de trasllat

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMP CLAR : C/ DEL RIU LLOBREGAT

Tram 7:

En aquest tram del carrer Riu Siurana, independentment a les pròximes propostes referents a la seguretat es fonamental la millora de la vorera ja que presenta greus defectes.



Vorera inexistent davant del accés al camp de futbol

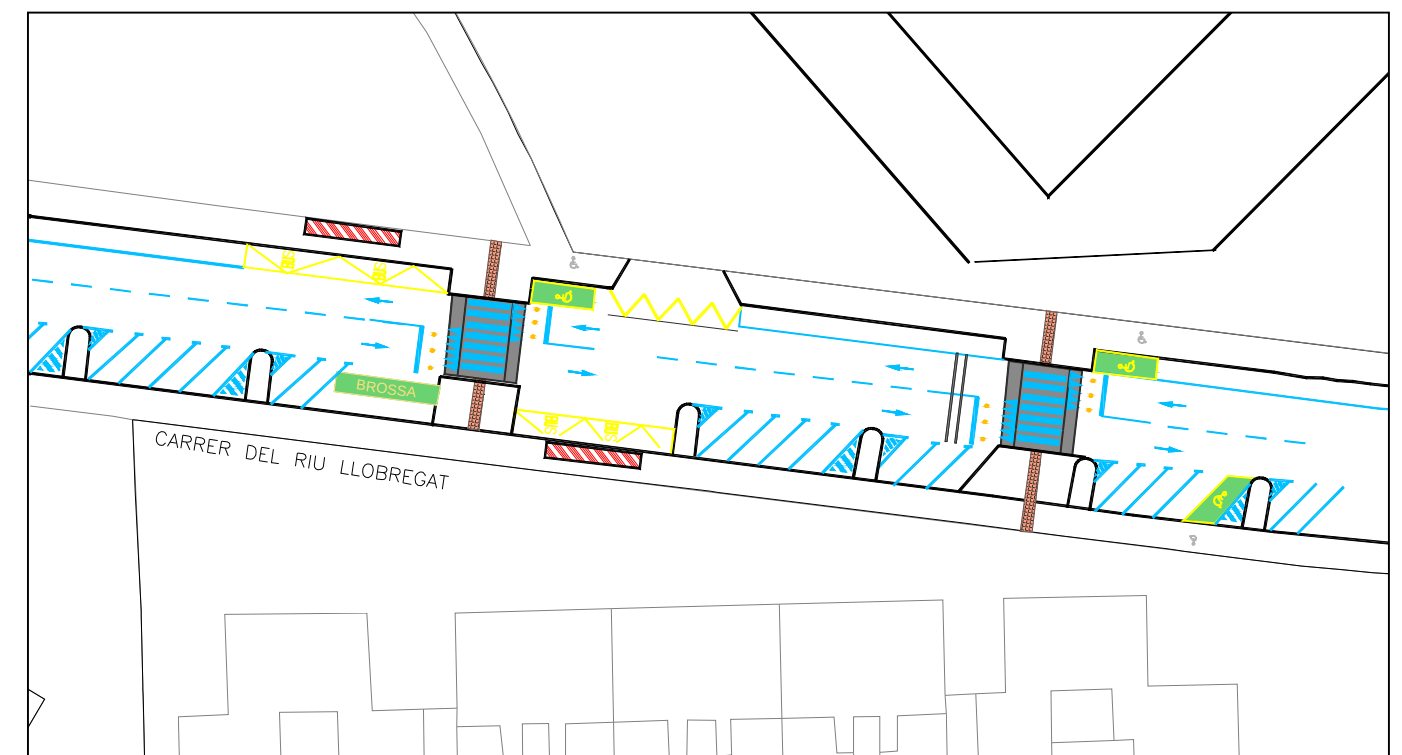


Situació del altre accés al camp tant de vehicles com pels vianants



Situació parada de transport públic

La convivència dels accessos al camp de futbol, ja siguin per als vianants com per als vehicles , a més d'un parc infantil i les parades de transport públic, converteix aquests tram en el més intermodal de tota la via, per això es necessària la millora dels passos de vianants ja existents i la conversió a passos elevats es fa molt necessària; també es necessari el mantenir una via d'accés ràpid al estadi per a un vehicle d'emergència ha de ser un objectiu clar. Per a possibles esdeveniments esportius es proposa la reserva de dues places per a minusvalids a més de la que ja existeix actualment en la vorera oposada. A igual que en els altres casos la prolongació de les voreres en els passos elevats es considerat com una mesura necessària.



ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMP CLAR : C/ DEL RIU LLOBREGAT

Tram 8 :

La rotonda existent en termes referents a la mobilitat no tant sols redueix de manera eficaç la velocitat en aquest tram, si no que a més distribueix òptimament els vehicles en les dues direccions possibles; encara que en dies laborables i degut a ser una zona escassament poblada no té un nivell alt de tràfic, tot el contrari que els diumenges pel matí en que tant el tràfic que es dirigeix al mercat de Bonavista com el que torna a la ciutat arriba a nivells punta.

Sent se ser un concepte relacionat amb els objectius d'aquest estudi, proposem com a clara millora urbanística el enjardinar la rotonda .

Una senyalització , tant vertical com horitzontal optimitzada i una millora del enllumenat serien els dos objectius recomanats.

Un dels passos de vianants , de recent construcció , que dona accés a una zona de joc propera esta mancat de tot tipus de senyalització vertical i a més li falta el rebaix per a minusvalids en una de les voreres; Seria recomanable, sobre tot per als passos nous, el realitzar al mateix temps la senyalització horitzontal y la vertical, sobre tot, en zones amb baix nivell lumínic.

Tram 9 :

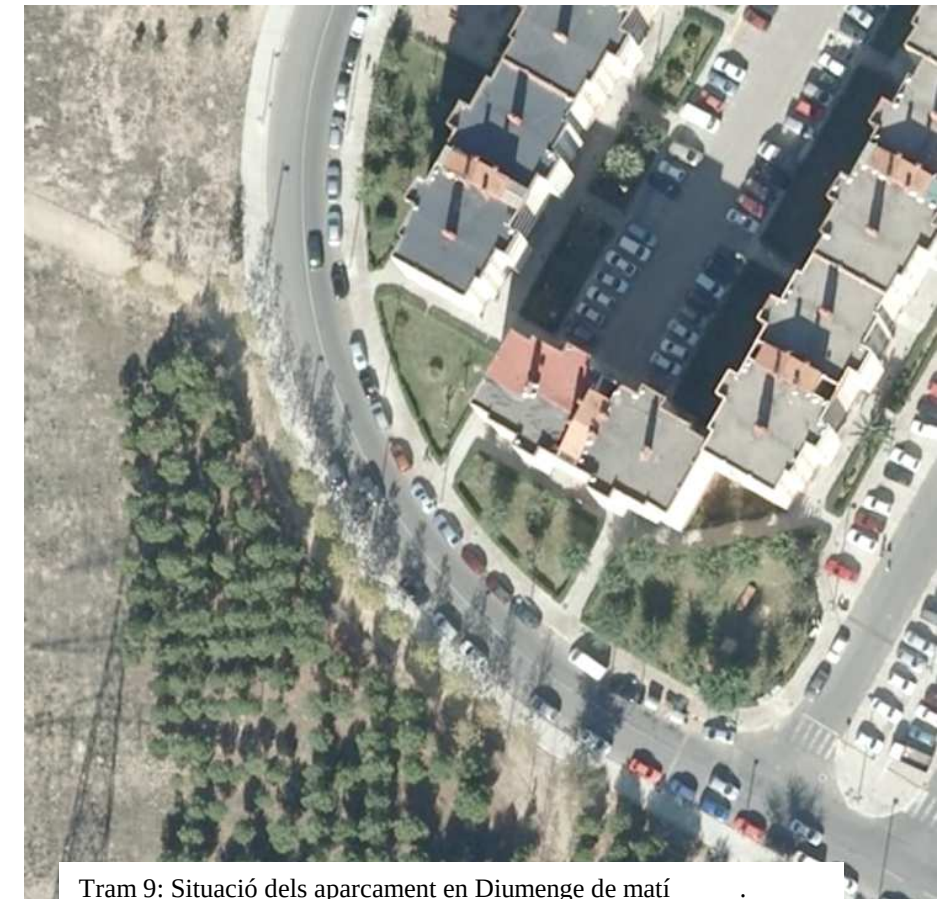
El tram compres entre la rotonda i la Carretera de València té un tràfic quotidià molt baix, però, al igual que el comentat en el tram anterior,

trobem els diumenges pel matí un augment clar de dita intensitat, aquesta part del carrer es molt utilitzada com aparcament.

Per a evitar l'aparcament desordenat es proposa definir una línia d'aparcament al costat dret de la via i la corresponent senyalització, tant

vertical com horitzontal de prohibició d'aparcar a la vorera oposada.

Recentment s'ha pintat un pas de vianants en el tram de la via que fa corba, que encara que la utilitat està justificada (uneix l'edifici amb un camí veïnal) es considera perillós degut a la visibilitat limitada que tenen els vehicles de dit pas. En cas de mantenir aquests pas es deuria de presenyalitzar adequadament.



Tram 9: Situació dels aparcament en Diumenge de matí .



Tram 9: Nou pas situat en corba i sense senyalització vertical



Situació del nou pas



Tram 8: Nou pas sense senyalització vertical

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMP CLAR : C/ DEL RIU LLOBREGAT

Tram 10 :

En aquest tram trobem un aparcament que, al mateix temps, dona accés al usuari d'una guarderia. Per garantir un accés i sortida més segura al usuari d'aquest aparcament proposem moderar la velocitat principalment, dels vehicles que surten del barri en sentit a la carretera Nacional ja que l'escàs tràfic existent a la zona i el traçat de la via, amb certes limitacions de visibilitat, podria crear alguna situació de risc innecessari.

L'element reductor proposat es un pas de vianants elevat, que, a més de reduir correctament la velocitat, dona a la zona un aspecte més urbà. En segon nivell, com a opció, es proposa, amb el mateix objectiu abans definit un pas de vianants a l'altre costat de l'aparcament existent.



Tram 10: Accés a la guarderia

Tram 11 :

La intersecció existent entre, la carretera Nacional CN-340, la sortida pel carrer Riu Llobregat, el vial de servei paral·lel a la Carretera Nacional i la prolongació del carril bici té que estar clarament senyalitzat per evitar qualsevol confusió, la impossibilitat de girar en sentit Tarragona per qüestions de seguretat esta clarament justificat.

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : C/ DEL RIU BESÓS

DISTRIBUCIÓ FOCUS DE MOBILITAT I PUNT MESURATS



Carrer del Riu Besós



Zona comercial



Punts de mesura

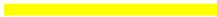


Aparcaments públic

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : C/ DEL RIU BESÓS

LÍNIES DE TRANSPORT PÚBLIC I DISTRIBUCIÓ DE PARADES



-  L-3: La Canonja - Torreforta - Colom - La Platja
-  L-11: Sector Nord - Colom
-  L-54: Bonavista - Pere Martell - Cooperativa Tàrraco
-  L-83: Sector Nord - Bonavista - Hosp. Joan XXIII

 Parades EMT

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : C/ DEL RIU BESÓS

Descripció general.

Amb una longitud d’aproximadament, 275 metres i una amplada a tot el carrer de 14 metres el carrer Riu Besòs forma part del corredor que comunica els barris de Torreforta, Campclar i Bonavista. Es una de les principals vies del barri.

La implantació del carril bici, de doble sentit, ocuparà (segons recomanacions) 3m (2,5m de carrils efectius y 0,5m de protecció. Per el que amb els 11 metres restants permet 1 carril per a cada sentit de la circulació de 3,5 metres i dues línies d’aparcament de 2m cada una. Esta verificat que una de les mesures més efectives de pacificació del trànsit es la reducció del ample dels carrils de circulació.

Riu Besòs limita al Est amb la futura rambla de Riu Segre, mitjançant una rotonda de 12 metres de diàmetre i al oest amb els carrers Riu Siurana i President Tarradelles amb una altra rotonda.

La densitat de vianants es alta a la part més pròxima a Riu Segre degut a la existència de cert teixit comercial; en canvi, el tram oposat presenta un presencia molt baixa de vianants.

La intensitat de vehicles presenta una IMD, d’aproximadament 5.500 vehicles dia en ambdós sentits de la marxa, havent-se detectat més afluència sentit Bonavista, que en l’oposat amb direcció Torreforta o Tarragona.

Dies laborables.

En sentit ciutat es presenten dues hores punta que destaquen sobre la resta, que son les hores compreses entre les 19:00 i les 21:00 en el tram de la tarda , i al tram del mati els situats entre les 09:00 i les 10:00 amb una intensitat mitja per hora de 220 vehicles; la resta del dia presenta una intensitat mitja d’una mica més de 150 vehicles hora.

En el sentit oposat, es a dir, en sentit cap a Bonavista , presenta una major diferencia entre les hores punta i les hores vall ja que no havent-se detectat en el tram del mati molta diferencia entre els diferents punts horaris, si que es pot destacar el clar augment de la intensitat al últim tram diürn, es a dir, entre les 18:00 i les 21:00 es una dada destacable que un terç del trànsit en aquest sentit es concentra en aquestes tres hores sent l’hora de major carrega entre les 19:00 i les 20:00 amb 300 vehicles per hora. La resta del tram diürn sol tenir una intensitat de 170 vehicles hora

Cap de setmana:

A igual que en altres vies del barri, la existència del mercat de Bonavista els diumenges pel mati, genera una gran mobilitat no tant sols el que respecta als veïns dels barris més pròxims si no que a més aporta gran nombre de vehicles de la ciutat.

En sentit Bonavista i en un espai de temps de menys de tres hores compres entre les 10:00 i les 13:00 entren per aquest carrer més de 1.000 vehicles sent l’hora punta entre les 11:00 i les 12:00 amb 400 vehicles hora. En sentit oposat el tram més afectat és, d’aproximadament entre les 11:00 i les 15:00 amb una punta de, més o menys 360 vehicles entre les 13:00 i les 14:00.

Si creuem aquestes dades ens dona una intensitat a la via en (ambdós sentits) de més de 1300 vehicles/en les dos hores amb major desplaçament.

Mitjançant aquesta taula resumim les dades:

	de 09:00 a 10:00	de 10::00 a 11:00	de 11:00 a 12:00	de 12:00 a 13:00	de 13:00 a 14:00	de 14:00 a 15:00
Entrada a Mercat	194(170)	312(168)	386(179)	306	187	118
Sortida de mercat	128	199	275	349(148)	355(160)	193(165)
Total via	322	511	661(338)	655(366)	542	311

... Sentit amb més intensitat ... Tram horari amb més intensitat
() Entre parèntesis intensitat mitja laboral en el mateix tram horari



ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : C/ DEL RIU BESÓS

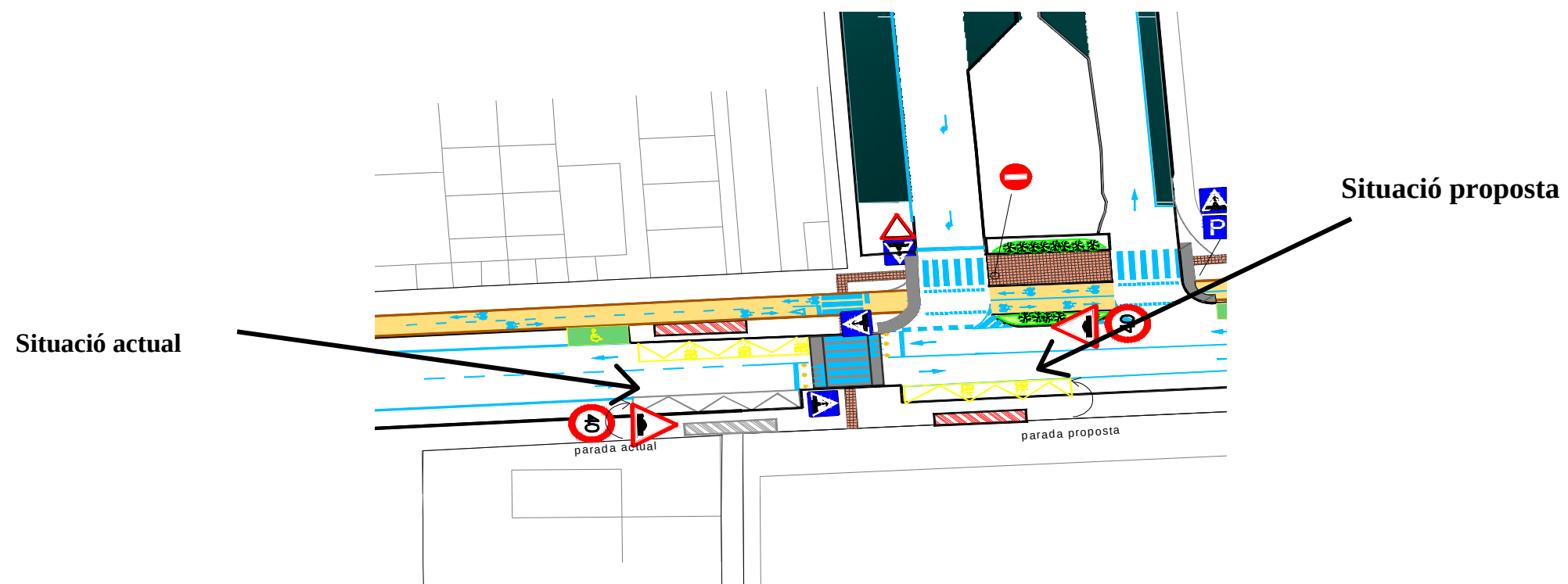
Transport Públic:

El carrer Riu Besòs disposa d'una parada de la E.M.T. en cada sentit situada, aproximadament, en el tramo mitja del carrer atenent les següents línies:

- **L-3:** La Canonja - Torreforta - Colom - La Platja
- **L-11:** Sector Nord - Colom
- **L-54:** Bonavista - Pere Martell - Cooperativa Tàrraco
- **L-83:** Sector Nord - Bonavista - Hosp. Joan XXIII

La situació de les parades, son correctes ja que els veïns del primer tram més pròxim a Riu Segre, tenen la possibilitat d'escollir entre aquesta parada, curiosament denominada com Tarradellas, i les situades en els carrers més propers.

L'únic inconvenient que presenten aquestes parades, exactament la que està situada en sentit ciutat, és la seva situació ja que esta just abans del pas de vianants existent per el que, quant l'autobús està parat genera una situació de risc innecessària; això pot ser fàcilment resolt mitjançant el trasllat de la parada a la zona oposada al pas.



ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : C/ DEL RIU BESÓS

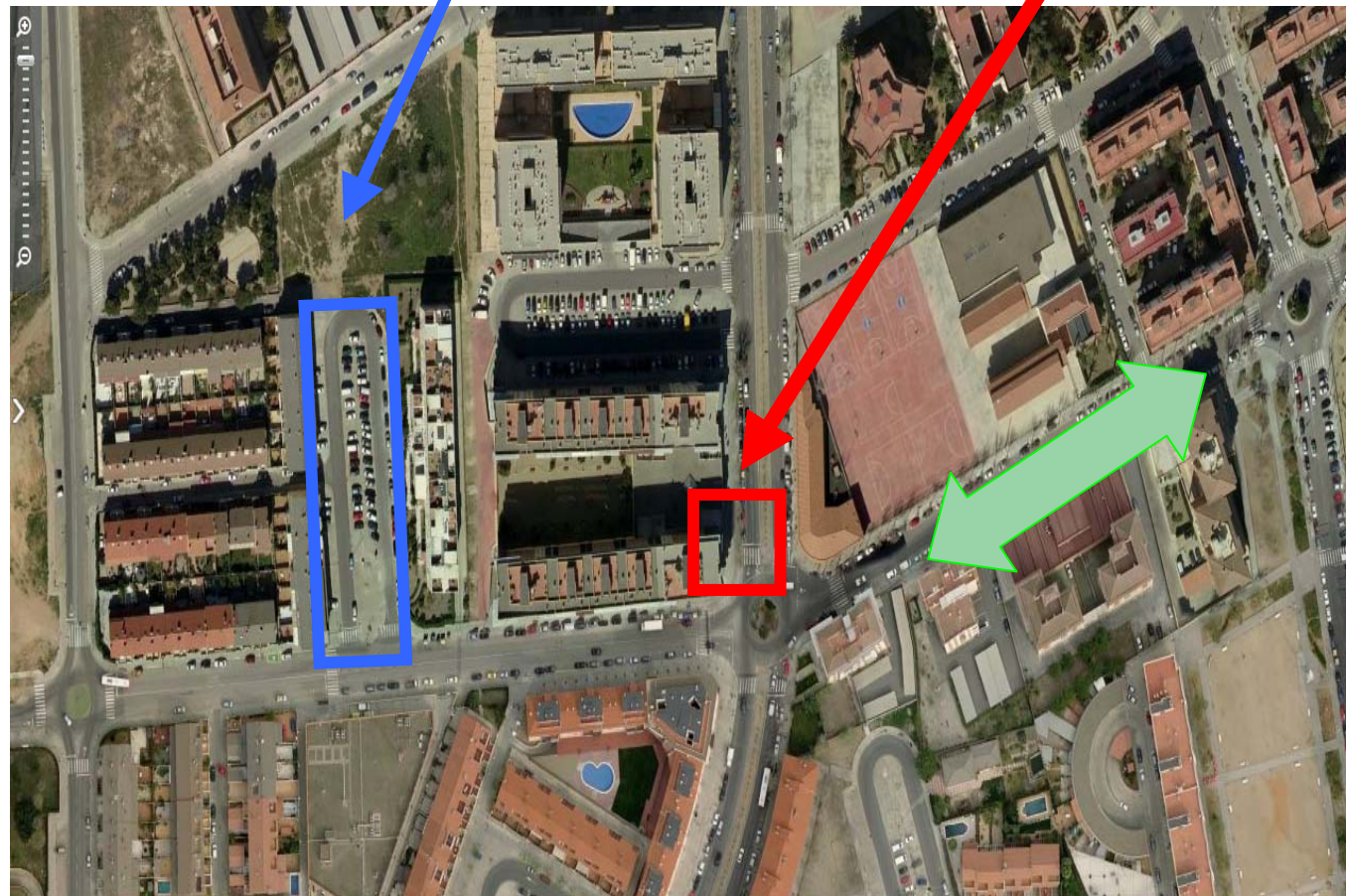
FOCUS DE MOBILITAT:



Aparcament



Supermercat cantonada amb Riu Segre



No hi ha que obviar que molts dels Serveis bàsics com es el mercat, els bancs i, fins la obertura del nou ambulatori, els serveis mèdics etc... es necessari el desplaçament al barri de Torreforta. Degut això ho tenim que considerar, de manera global com un focus de mobilitat ja que desplaça a molts veïns en la seva mobilitat quotidiana.

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : C/ DEL RIU BESÓS

MESURES PROPOSADES

Reducció de la velocitat límit fins 40Km/h:

Al igual que a la resta del barri, el traçat de las diferents vies i la tipologia dels encreuaments aconsella reduir la velocitat del barri a 40Km/h.

Així com una correcta senyalització vertical es la clau per una millora real de la seguretat i la mobilitat.

Tram 1:

- Nou pas elevat: La distancia entre els dos passos situats en les rotondes de Riu Segre i de Riu Siurana és excessiva per el que és recomana la instal·lació de un nou pas de vianants entre els que existeixen actualment.

La situació pròxima d'un aparcament privat, que dona servei als edificis de la zona, a més d'evitar que els vehicles agafin velocitat a la via, son raons suficients per a elevar el pas proposat.

La instal·lació d' orelles en tots els passos de vianants es sempre recomanable, ja que la visibilitat entre els diferents usuaris es fonamental per a evitar situacions de risc, però, en el cas d'aquesta via, en que a més, comparteixen la vorera amb els ciclistes, la instal·lació de dits elements es imprescindible.

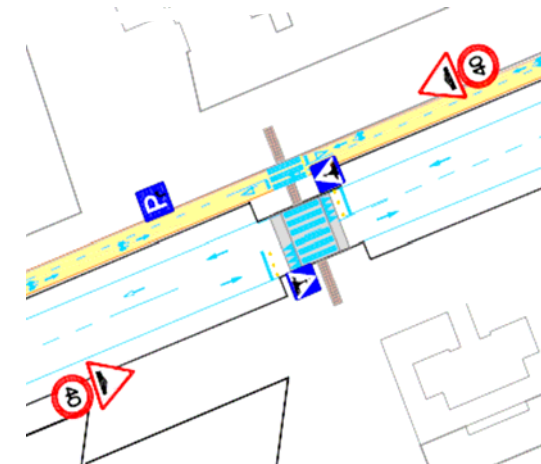
En aquests tram, com abans s'ha senyalat, existeixen diversos comerços, entre els que destaca com a focus generador de mobilitat el supermercat situat en el carrer Riu Segre. L'existència de la zona reservada per a carrega i descarrega es imprescindible, més encara quant es faci realitat la nova Rambla que al reduir-se la capacitat de Riu Segre obligarà als vehicles comercials a treballar

fora de dita Rambla.

A mig termini la ampliació de la zona de carrega i descarrega podria ser una qüestió a plantejar-se .

Com a mesura complementaria i per les mateixes raons abans explicades, és proposa la creació d'una plaça reservada per a minusvalids. La situació d'aquesta plaça reservada és proposa entre la futura orella del pas més proper a la rotonda amb Riu Segre i un gual existent.

Com a mesura complementaria, i a raó de que, possiblement, aquesta zona sigui la de major demanda d'estacionament, la senyalització informativa per a dirigir als usuaris als aparcaments gratuïts, ha de ser un factor important com a millora de la mobilitat de la zona.



ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : C/ DEL RIU BESÓS

Tram 2:

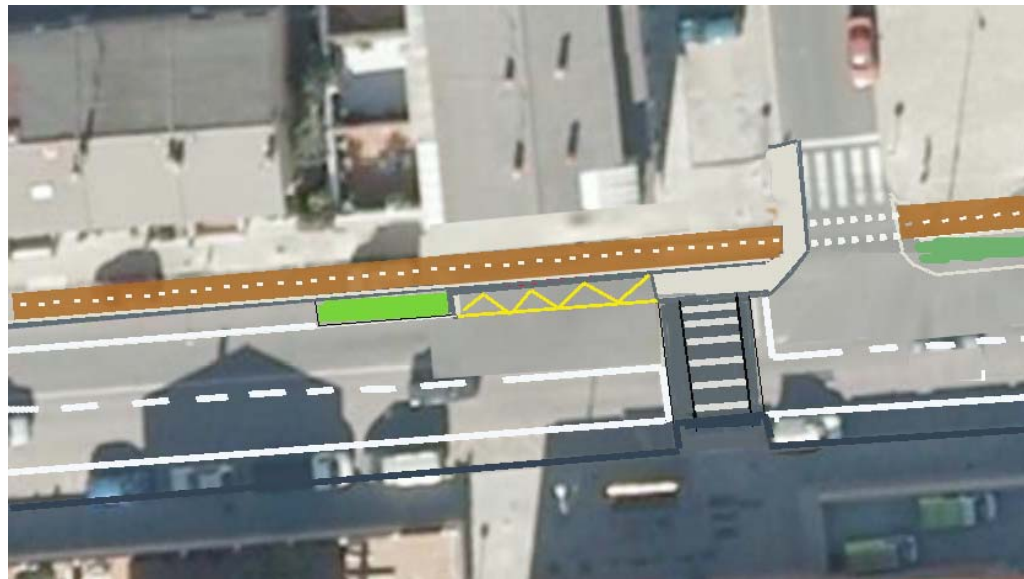
La existència de les dues parades de transport públic en aquest tram i l'entrada i sortida de l'aparcament públic són factors determinants per a evitar, amb lo possible, que els vehicles puguin circular a una velocitat superior a 40Km/h. Mitjançant el pas elevat proposat en l'anterior tram aconseguim que els vehicles en sentit President Tarradellas vinguin amb una velocitat adequada; per aconseguir el mateix efecte en sentit oposat i, d'aquesta manera adequar eficaçment la velocitat en la via és recomana elevar, també el pas de vianant que actualment existeix.

A la vorera nord la futura construcció del carril bici podria crear certa incomoditat als usuaris del transport públic que esperen l'autobús, la prolongació de l'orella que, com en tots els passos proposats es recomana, podria ser una opció a tenir en compte; no obstant, això provocaria que la carrega i descarrega de viatgers tindria que fer-se des del carril de circulació, la intensitat de vehicles en la via no es un factor crític determinant, i, per diverses raons, els autobusos no solen entrar a la zona reservada.

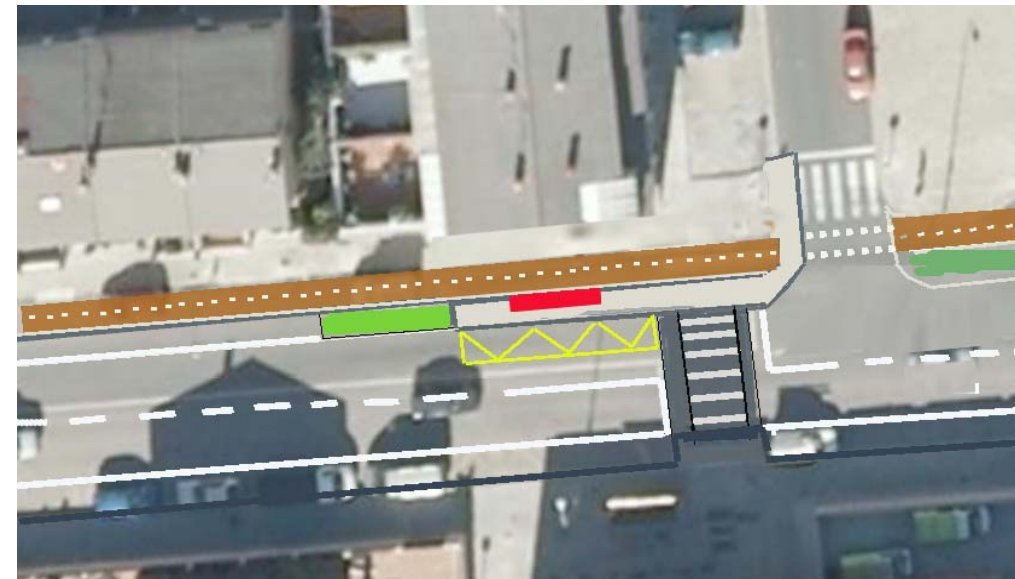
La idoneïtat o no d'aquesta mesura, abans comentada, a de ser una decisió a valorar.

La pacificació de la via mitjançant els elements reductores proposats te que permetre no tant sols millorar la seguretat del vianants si no, el poder permetre, amb suficients garanties la sortida dels aparcaments existents en ambdós sentits; maniobra que actualment està considerada amb un cert nivell de risc.

Com ja s'ha comentat anteriorment un altre factor millorable es la situació de la parada de la E.M.T. en sentit Tarragona ja que, actualment, dificulta la visibilitat dels usuaris que volen creuar pel pas existent.



Opció 1: La parada es situa en la zona d'aparcaments, l'autobús, si entra en la parada no interromp el transit



Opció 2: La parada es situa en el carril, però l'espera i la operació de carrega i descarrega dels viatgers es òptima..

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMP CLAR : C/ DEL RIU ANOIA

Cmb una longitud aproximada de 280 metres i una amplada de 9 metres, el carrer Riu Anoia uneix el carrer Riu Segre amb el carrer Riu Siurana.

Aquests carrer presenta uns condicionats específics, encara que la seva longitud no es molta:

- Existeixen varies zones d'aparcament majoritàriament de caràcter privat de que generen un IMD major que lo que en un principi podria semblar.
- La rotonda, actualment provisional , molt reivindicada pels veïns de la zona la converteix en una via d'enllaç del carrers abans esmentats.
- A igual que lo referent a altres vies, la implantació, a curt termini de la Rambla Riu Segre, i la seva lògica reducció de capacitat amb la eliminació d'un carril en cada sentit, pot provocar un augment del transit en la via, això es previsible i assumible sense que aquesta possible nova situació sigui un fet preocupant, sempre parlant en termes referents a la mobilitat, el que s'ha d'intentar evitar és que es converteixi en una via ràpida.

Per tot l'abans esmentat, i a igual que en la resta del barri, la implantació de la limitació de velocitat a 40Km/h es, en aquest tipus de carreres, encara més justificat que en la resta, ja que la existència de varis aparcaments provoca diversos punts de conflicte.

El Carrer Riu Anoia, apart dels que es situen en els extrems del carrer, disposa, actualment, amb un sol pas en tota la seva extensió.

Aquesta esta situada a 60m del pas que es troba al encreuament amb el carrer Riu Segre, per el que existeix una distancia de més de 200 metres en els que el vianant que vol creuar ho ha de fer per zones no habilitades.

La intensitat mitja diària, en un dia feiner es de 1.100 vehicles (ambdós sentits de la marxa) amb un nivell màxim en l'últim tram diürn de més de 100 vehicles en una hora. Aquestes dades no son preocupant, però si que ens obliga prendre mesures per pacificar la via ja que un augment, previsible a curt termini per les raons abans esmentades, i un nivell de velocitat excessiu podria generar situacions de risc per al usuaris :

MESURES PROPUESTAS :

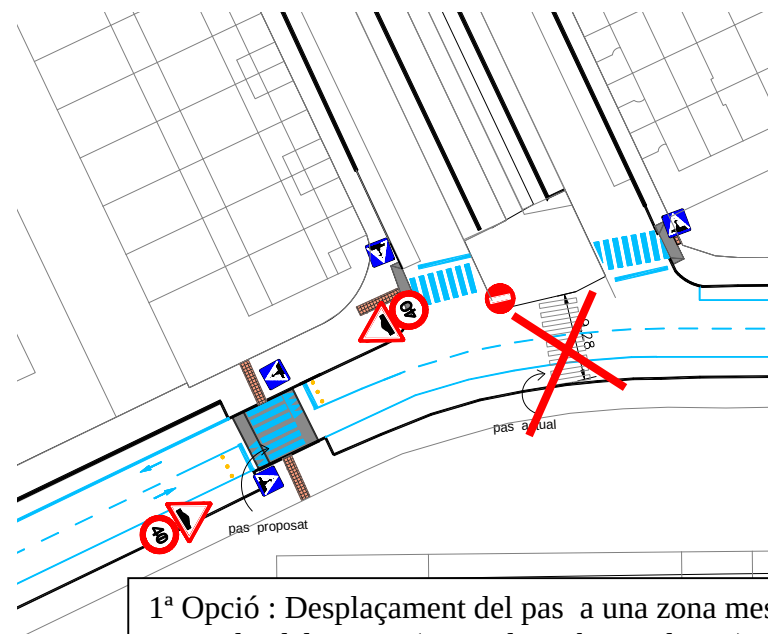
Respecto a la situació de los passos de vianants:

1ª Opció: Trasllat a una posició més centrada del carrer del actual pas existent i una elevació d'aquest.

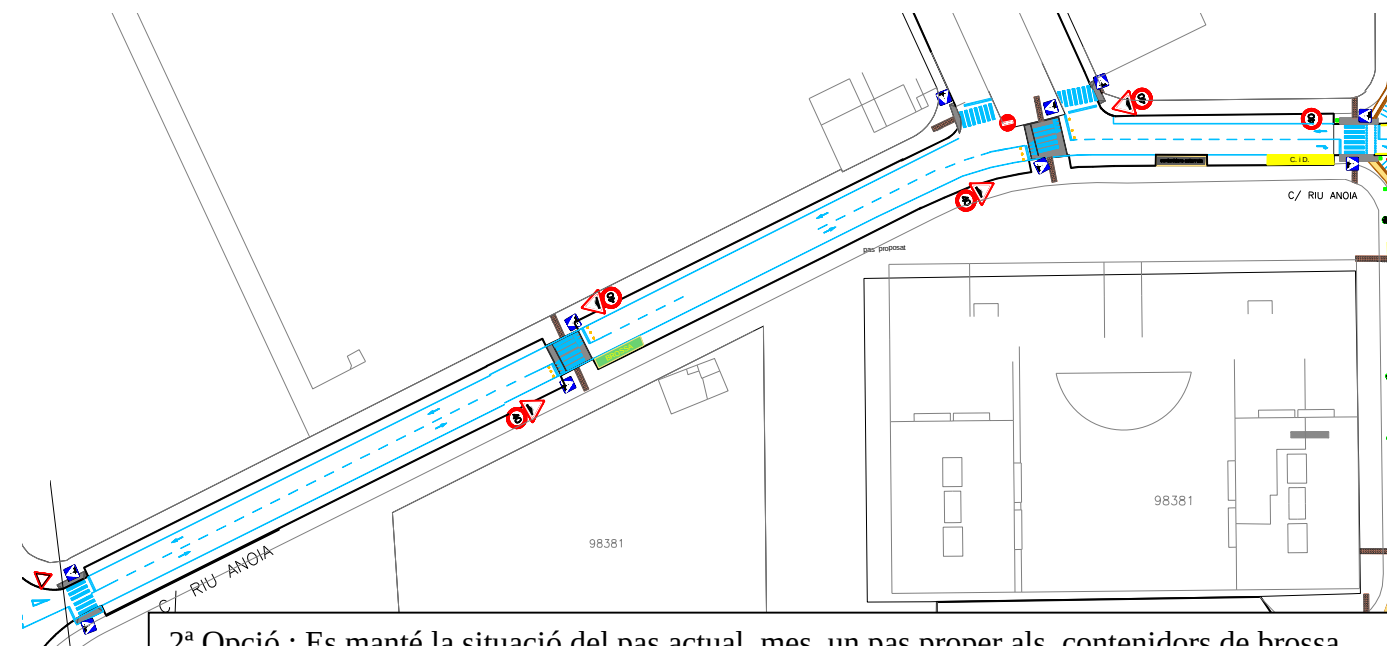
2ª Opció . Mantenir el pas actual, a ser possible elevat i construir un nou, aproximadament a 100m del pas situat en l'encreuament amb el carrer Riu Siurana.



Situació del pas existent



1ª Opció : Desplaçament del pas a una zona més centrada del carrer (exemple amb pas elevat.)



2ª Opció : Es manté la situació del pas actual mes un pas proper als contenidors de brossa

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMP CLAR : C/ DEL RIU ANOIA

Respecto a altres millores :

- La senyalització horitzontal:

La línia d'aparcament, principalment en aquest tipus de vies, en que la ocupació d'aparcament no es molt gran, contribueix a donar una sensació més ordenada de la via a més mitjançant la reducció dels carrils s'aconsegueix augmentar l'atenció del conductor.

L'ús correcte de las líneas continua y discontinua ha de ser una practica habitual.

L'excés de línia continua en zones que manquen de cap justificació l'únic que provoquen es que el conductor els hi resti importància.



Situació actual: La linea continua no te justificació i els aparcaments no estan delimitats

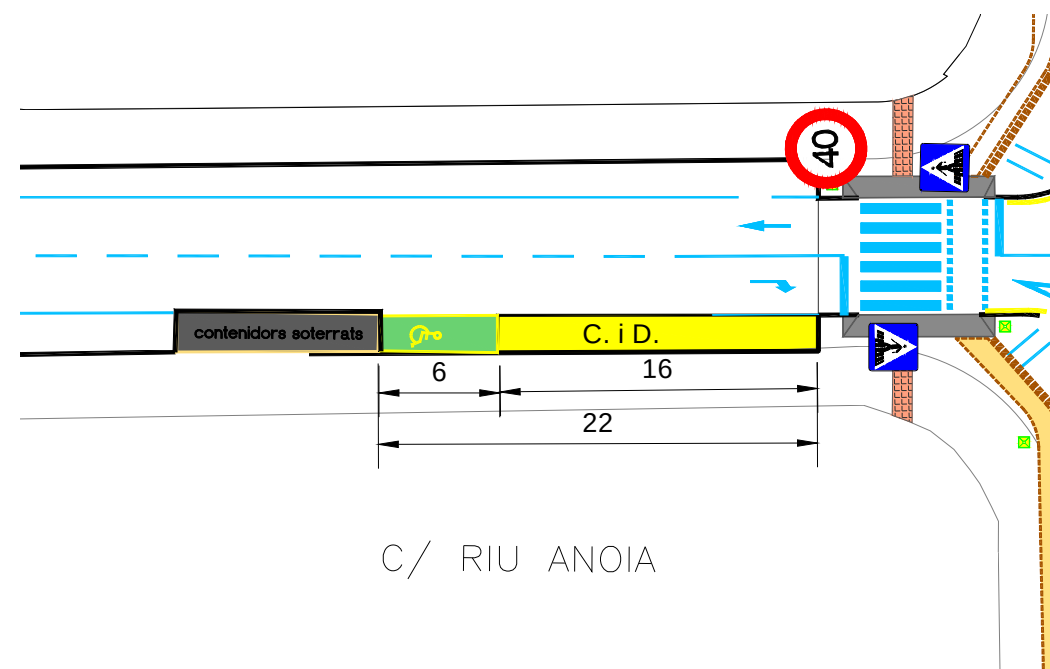


Situació proposta: Linea discontinua i aparcaments delimitats

- Implantació de zona de descàrrega i aparcament per minusvàlids:

El carrer Riu Segre en la seva confluència amb el carrer Riu Anoia manca de zona de càrrega i descarrega fins i tot havent-s'hi comerços a la zona.

El tram entre el pas per als vianants i els contenidors subterrànies (± 22 m) és un espai suficient, per a crear una plaça de reserva minusvàlids (6 m) i dues places de càrrega i descàrrega (± 16 m).



C/ RIU ANOIA



La existència de petits comerç genera la necessitat de reservar zones per la càrrega i descàrrega



Situació actual



Situació proposta: simulació de reserva per minusvàlids i zona per càrrega i descàrrega

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMP CLAR : C/ DEL RIU ALGARS

Aquest carrer presenta dos trams diferenciats. El mes propè al carrer de Riu Siurana amb sentit d'entrada . Amb línia d'aparcament a cada costat i un carril de circulació. Una delimitació mes clara del carril amb la millora de la senyalització horitzontal és l'únic punt a estudiar.

Al final d'aquest tram ens trobem una intersecció en tipus "T" que ens permet ira un tram sense sortida, a l'esquerra que dona accés a l'Institut Gaudi per a la construcció a una delimitació de places d'aparcament que dona servei a la possible demanda generada pel propi centre. Sense que sigui una qüestió prioritària ja que el trànsit en la via és, pràcticament veïnal, es llança en falta un senyal a l'entrada que informi que el carrer no té sortida i, sol com a dada a comentar, la senyalització horitzontal de les places d'aparcament no respecta el gual de l'entrada del centre i la reserva de places per a motos és, per catalogar-lo d'alguna manera, estranya.

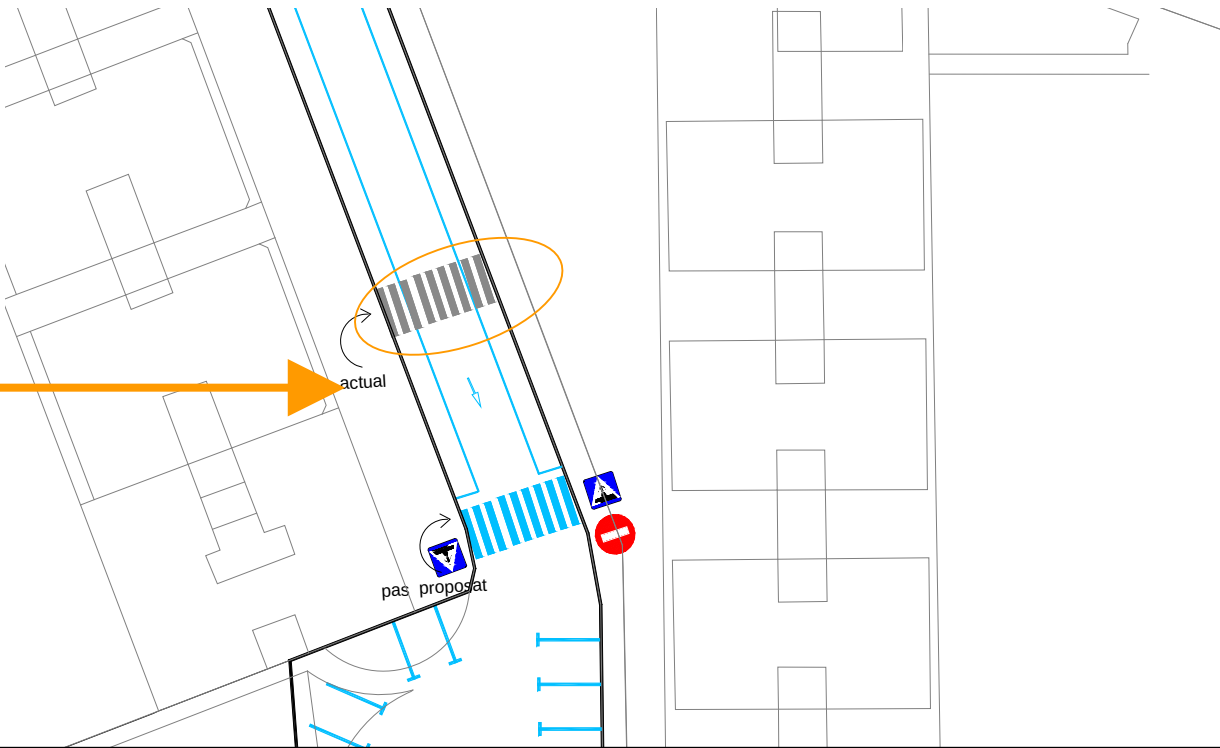
En sentit oposat el tram es presenta amb un pas per als vianants a l'inici i amb un altre aproximadament enmig del carrer. Aquest pas a causa de la seva situació sol estar envaït per vehicles; el trasllat d'aquest en l'extrem seria recomanable ja que sense afectar la mobilitat per als vianants ens delimitaria el final d'aparcament en línia.



Detall “reservat de motos” davant del Institut Gaudi



Situació del pas actualment

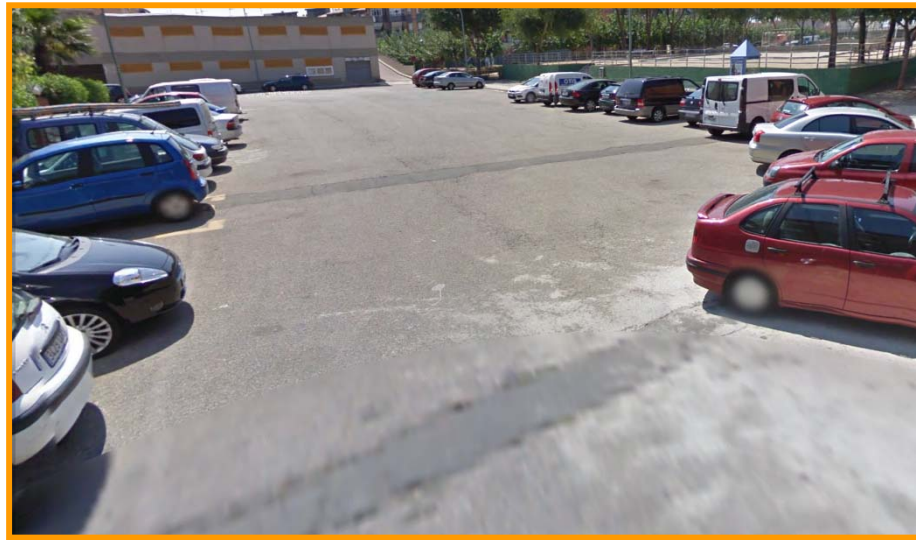


La proposta de trasllat, sense afectar a la mobilitat dels vianants, delimita els diferents tipus de aparcaments en la zona

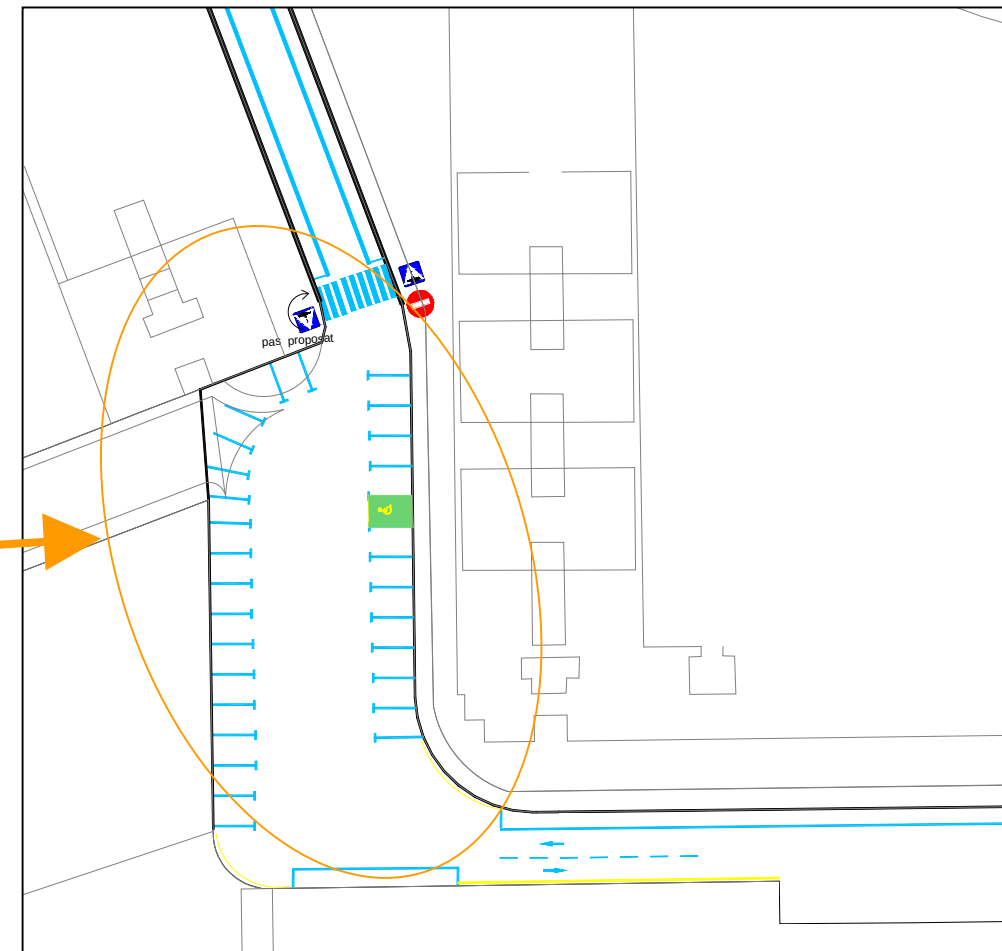
ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMP CLAR : C/ DEL RIU ALGARS

La Plaça que s'obre en finalitzar aquest tram podria ser optimitzada, implantat dues línies d'aparcament a la zona central

Això tindria l'inconvenient de la perduda d'espai en una zona en on el numero de places d'aparcament existent actualment és suficient per a la demanda existent pel que una delimitació dels aparcaments en bateria mitjançant una correcta senyalització horitzontal es considera una mesura suficient; un altre factor a tenir en compte per descartar l'esmentada reordenació de la zona central és l'ús que es fa d'aquest espai per l'associació de veïns del barri amb seu propera que utilitzen aquesta zona central per a activitats de l'associació.



El us per part dels veïns de aquest espai i la existència de suficients places d'aparcament no fan necessari la ocupació de esta per línies de aparcaments central



La correcta limitacions de les places d'aparcament es la mesura proposta per aquesta Plaça del Carrer de Riu Algars

En l'altre extrem de la plaça, i ja amb doble sentit, aquesta via veïnal creua amb el Carrer Riu Segre. A la zona intermèdia d'aquest tram el traçat de la vorera permet l'aparcament en bateria; la suficient oferta de places d'aparcament i l'existència de comerç a la zona ens permet reservar un espai de càrrega i descarrega per a, d'aquesta manera, no sol beneficiar el comerç de la zona sinó també alliberar a la futura Rambla de perdre plaça per a l'esmentat finalitat. la senyalització horitzontal i la delimitació de la línia de aparcaments millora la percepció dels conductors



La reserva per la carrega i descarrega afavoreix el comerç de la zona.

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMP CLAR : C/ DEL RIU ONYAR



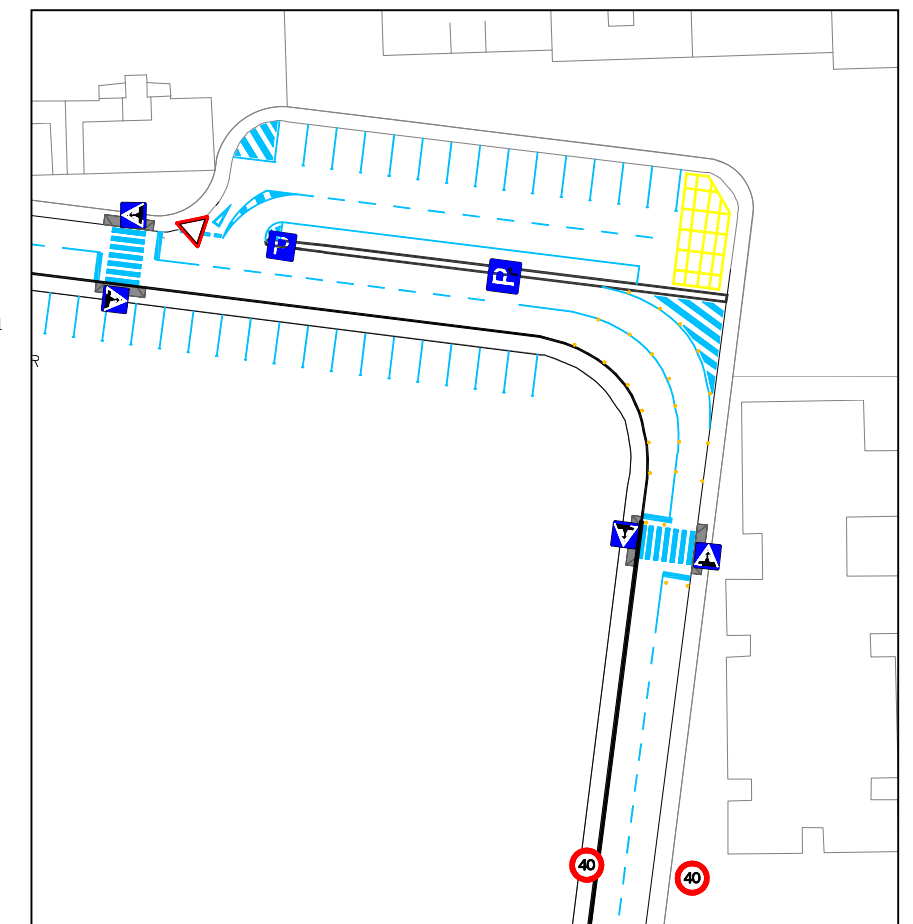
- El Carrer Riu Onyar es divideix en dos trams diferenciats; el mes proper a la N-340 ,con una amplada d'aproximadament 7 metres manté el doble sentit de circulació pel que no es permet l'aparcament a cap de les seves voreres. En aquest tram es troba una guarderia que encara que mínim, genera cert moviment de vehicles per la qual cosa convertir aquest tram a sentit únic generaria certa problemàtica ja que obligaria accedir des de la Carretera Nacional o des del vial de servei paral·lel als veïns de la zona que usen el vehicle privat per desplaçar-se a l'esmentat centre.

- A igual que en la resta del barri la implantació del límit de velocitat a 40 Km/h ha de ser un objectiu a curt termini - és una dada molt significativa el fet que l'estudi de velocitat realitzat ens indiqui que, més del 80% dels usuaris de la via ja circulen habitualment per sota d'aquesta velocitat. Tenint en compte que la zona aquest pendent de reordenació, des d'aquest estudi es proposa millorar, en la mesura possible, aquest espai, delimitant d'una manera més clara per una part l'àrea d'aparcament i els carrils de circulació ,y per una altra, la corba situada a la mateixa alçada.

Quedant pendent la zona d'una reordenació completa que millori l'entorn d'aquesta part de la ciutat.

Ja en el tram final, la via es desdobra per connectar amb Riu Llobregat en dos punts, quedant la possibilitat d'accedir a aquesta mitjançant els seus dos accessos (veure imatge de la pagina anterior).

El tram més poblat, amb sol sentit de sortida, permet l'aparcament veïnal en ambdós costats de la vorera i excepte el possible reforç de la senyalització dels passos per als vianants. a situació de la via és correcta, de manera positiva ressalta l'amplitud de la voreres, el nivell d'enllumenat públic i la situació dels passos per als vianants .



ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMP CLAR : C/ DEL RIU TER



-  Carrer del Riu Ter
-  Zona reservada E.M.T.
-  C.E.I.P. Mediterrani
-  Aparcaments
-  Punt de mesura

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMP CLAR : C/ DEL RIU TER

- Riu Ter és un dels carrers que uneixen Riu Llobregat amb la Carretera Nacional 340; en el seu tram central es troba un espai reservat com parada terminal del servei municipal de transport en el seu servei a aquest barri, la situació de l'esmentat espai reservat no afecta al tràfic existent .
- En les mesures realitzades, degut principalment al traçat de la via no s'ha detectat nivells incorrectes de velocitat.



L'espai reservat per al transport públic, ben delimitat, no afecta la mobilitat de la resta d'usuaris.

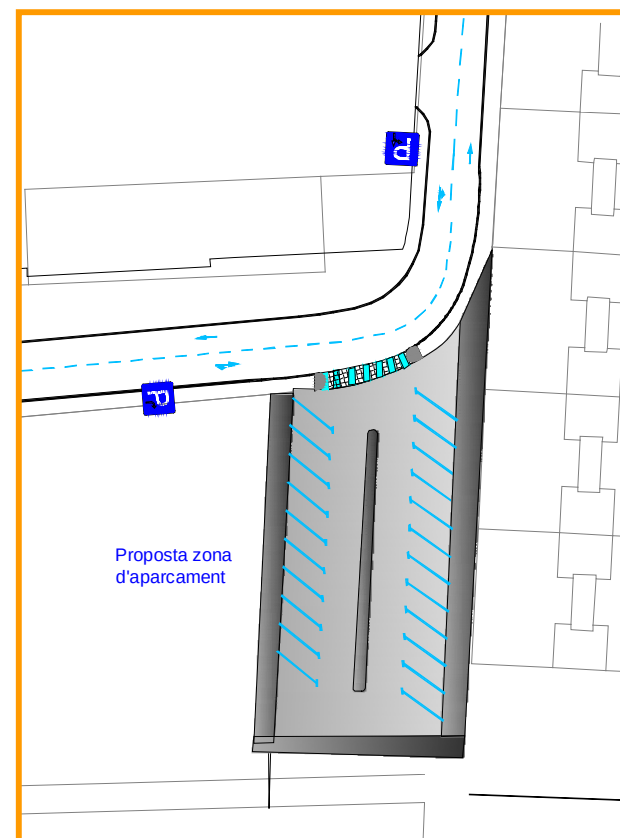
- El reforç de la senyalització vertical i la correcta separació dels carrils de circulació mitjançant la senyalització horitzontal són mesures recomanables.
- En el seu tram més proper al carrer Riu Llobregat presenta una amplada de 6,5 metres, pel que l'aparcament en ambdós costats està prohibit; això provoca que, el que en principi, deuria es usar com àrea verda, s'aquesta usant com zona de aparcament .El plantejament urbanístic de reduir l'esmentat espai per augmentar l'oferta de places d'aparcament (la construcció, en l'actualitat, de nous edificis agreujarà aquesta situació) podria arribar a ser una qüestió necessària. Des d'aquest estudi, es proposa habilitar la zona més propera a la corba com a àrea d'aparcament (pràcticament , ja s'utilitza pels veïns), alhora, mitjançant elements separadors, impedir envair la resta de l'àrea reservada per als vianants.



La falta de senyalització vertical i, especialment, horitzontal és un defecte comú a gran part del barri



L'ús de l'àrea verda com a aparcament és un fet bastant comú



La creació d'una àrea habilitada per aparcar reduiria l'ocupació de l'àrea verda

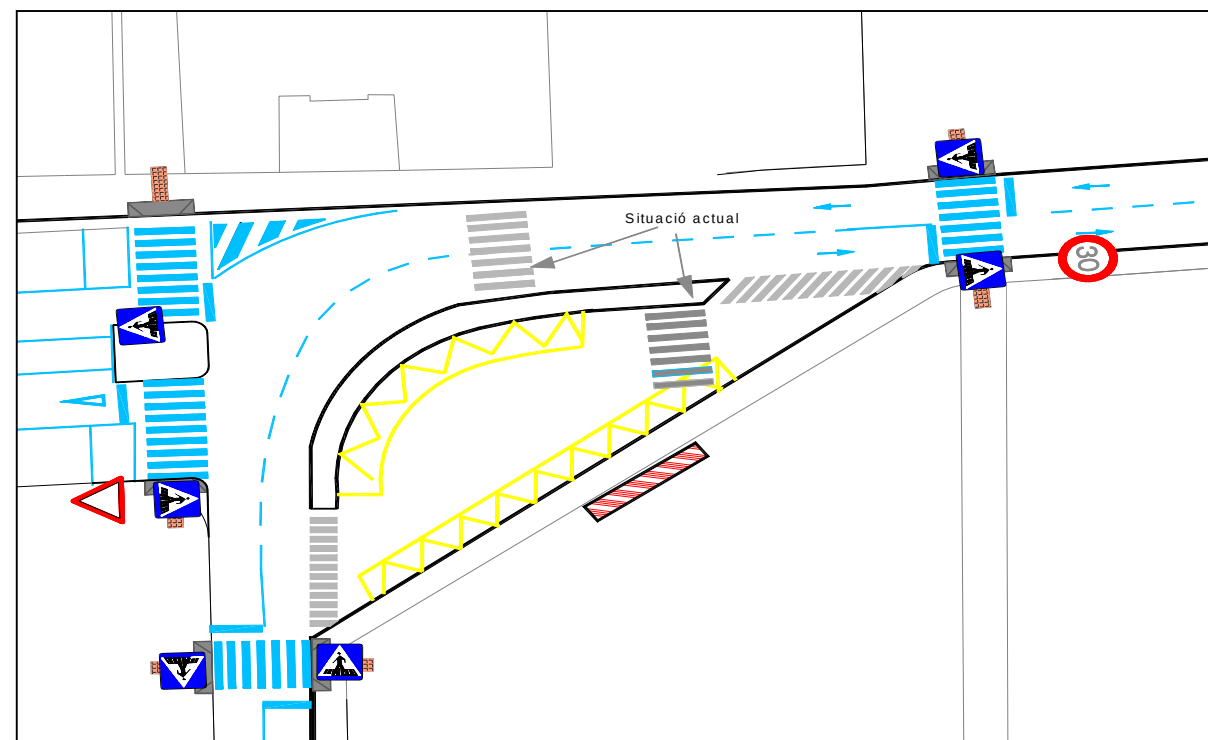
ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMP CLAR : C/ DEL RIU TER

- La situació dels passos per als vianants és un element a millorar. La presència d'un camí escolar i evitar el pas dels vianants a la zona de descans del Transport Municipal són elements que justifiquen el trasllat. La posició del mobiliari urbà fa, pràcticament, impossible que el vianant passi sense envair la carretera; La proximitat de la zona de parada de l'autobús genera situacions de risc totalment evitables



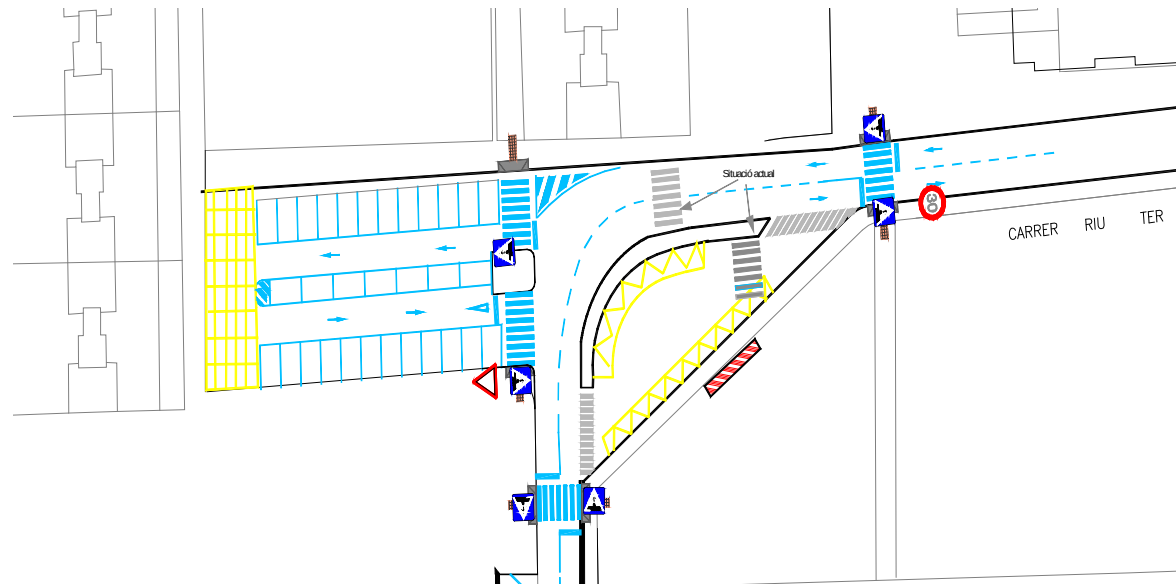
El camí per als vianants uneix aquest tram del carrer amb el CEIP Mediterrània

El trasllat del pas, separarà el trajecte per als vianants del reservat per a transport públic.



ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMP CLAR : C/ DEL RIU TER

- Pocs metres després de la zona anteriorment analitzada es troba una àrea d'aparcament , amb una de l'imitació correcta de les seves places però que també presenta certes inconvenients per a la mobilitat dels vianants de la zona; unir les dues voreres mitjançant un pas per als vianants i senyalitzar d'una manera més clara els límits de l'aparcament són les possibles millores aportades.



Situació actual de la zona d'aparcaments

- Ja en el tram final, més proper a la Carretera Nacional, ens trobem un Col·legi d'educació primària; el baix nivell d'intensitat de trànsit i la seva senyalització actual es consideren suficients ja que no es detecten situacions de conflicte. La tanca de la zona més propera a l'entrada del centre és una mesura que elimina de manera clara el risc en la via.
- L'encreuament amb la carretera CN-340 aquesta permet cap a la dreta; amb la situació actual, aquesta limitació està plenament justificada ja que la maniobra de gir a l'esquerra presenta un alt nivell de risc. Respecte a aquest tipus de creus amb vies, a nivell jeràrquic, tan diferenciat cal tenir en compte que, a curt termini, caldria plantejar el que els veïns de la zona no hagin de sortir a la carretera CN340 només per la rotonda de Riu Segre. La limitació en capacitat que ens trobarem amb la implantació de la nova Rambla es veuria alleugerida si amb una rotonda o mitjançant una regulació semafòrica habilitem el gir de sortida cap al centre de ciutat.



la tanca existent protegeix, de manera correcta, l'accés al centre escolar



La sortida a la Carretera CN-340 presenta limitacions per a la mobilitat dels usuaris de la zona

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : C/ DEL RIU BRUGENT

- El Carrer Riu Brugent uneix Riu Llobregat amb la carretera N-340 La nul·la existència d'habitatges en una de les seves voreres redueix la necessitat de comunicar mitjançant passos ambdós costats del carrer. Aproximadament en la meitat del carrer trobem un camí de vianants que comunica amb el carrer Onyar; S'ha detectat cert ús pels veïns i fins i tot és utilitzat com a ruta escolar per el que és recomanable la instal·lació d'un pas per als vianants i la corresponent senyalització vertical. El carrer disposa d'una parada bus de la línia 6 , la situació de l'esmentada parada i els horaris d'aquesta línia permet una correcta connexió amb el centre de la ciutat i viceversa.
- L'absència de senyalització horitzontal o la seva aplicació incorrecta torna a ser un defecte, bastant comú als carrers del barri.
- la situació dels contenidors d'escombraries en aquest tipus de vies en les quals les zones habitades es concentren, d'una forma tan clara, en un dels seus costats hauria de ser seleccionada de manera que els usuaris no hagin de creuar el carrer, i mes quan aquest fet quotidià es realitza, normalment de nit
- La intersecció amb la carretera cn340 està limitada, per raons òbvies de seguretat, a la dreta pel que els veïns que es dirigeixen al centre, mitjançant vehicle privat, tenen l'opció de canviar de sentit a la rotonda d'accés al barri de Bonavista(±900m.) o sortir en sentit oposat pel carrer Riu Llobregat fins a Riu Segre i enllaçar, per la rotonda que uneix aquest carrer amb la Carretera N340. Aquesta limitació en la mobilitat quotidiana dels veïns de la zona i la imminent implantació de la nova comissaria en l'encreuament de Riu Brugent amb la Carretera a de portar a plantejar-se, a l'administració corresponent, a estudiar la viabilitat de construir una rotonda o d'implantar una regulació semafòrica.



Camí de vianants que comunica amb el carrer Onyar



La línia 6 de la E.M.T ofereix una freqüència correcta per a la demanda existent a la zona.



El nou pas i una correcta senyalització són propostes per a una mobilitat segura dels usuaris del camí per als vianants



Una incorrecta situació dels contenidors genera un risc innecessari per als veïns de la zona

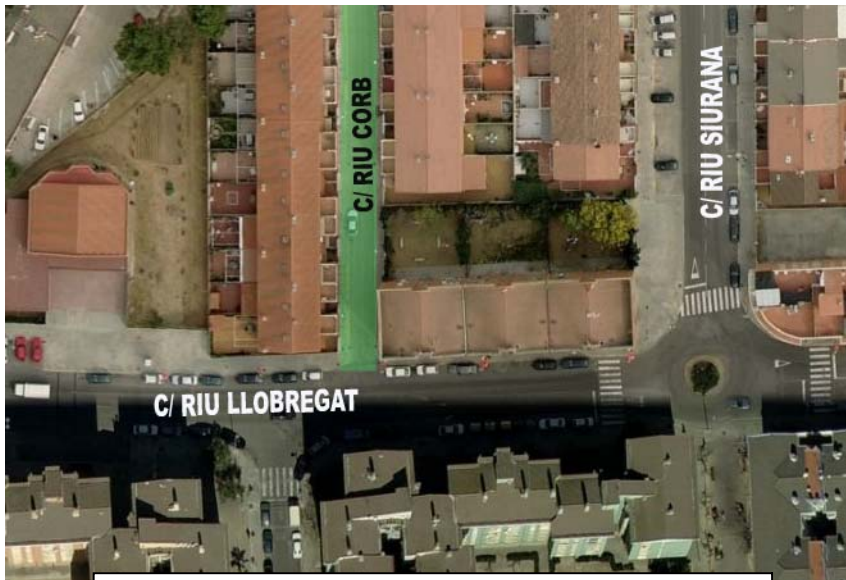


La sortida del carrer en sentit centre ciutat és una qüestió que s'ha de plantejar ja que és millorable.

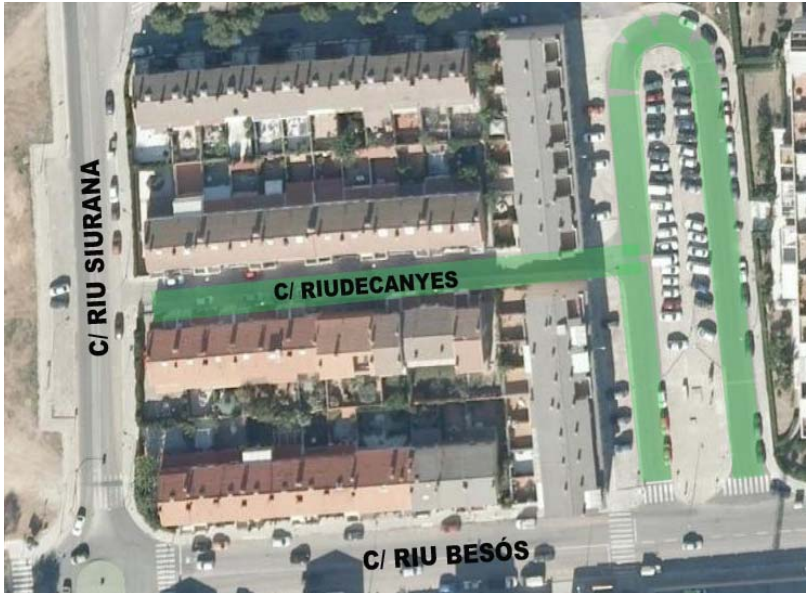


La construcció de la nova comisaria serà un focus de mobilitat a estudiar en un futur pròxim

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : C/ DEL RIU CORB I C/ RIU DE CANYES



Carrer del Riu Corb



Carrer Riu de Canyes

Aquestes vies, d'ús pràcticament limitat als propis veïns, no presenten elements ha destacar, excepte el fet que en, l'extrem d'aquests carrers, no existeixin passos senyalitzats, necessaris, no sol per als vianants en general sinó especialment per als usuaris amb mobilitat reduïda a causa d'alguna deficiència visual,



Situació actual en c/ Riu Corb



Proposta del nou pas



Situació actual en el c/ Riu deCanyes



Proposta del nou pas

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : C/ DEL RIU SIURANA

La recent implantació de la rotonda d'accés al barri de Campclar a la T11 no tant sols a millorat la mobilitat als veïns del barri que a més ha sigut una millora per a tots el usuaris ja que permet enllaçar la carretera Nacional de València amb l'autovia Tarragona - Reus. Com a element reductor pacifica una carretera que a mitja termini s'ha de reconvertir en via urbana.

No obstant, això està comportant un augment de trànsit en el carrer Riu Segre.

L'imminent construcció de la nova rambla de Riu Segre, no tant sols ha de tenir l'objectiu de millorar aquesta zona i guanyar un espai valios per als veïns del barri, sinó també ha d'evitar amb el seu nou traçat l'augment de vehicles anteriorment esmentat en aquesta via.

El carrer Riu Siurana es presenta com a trajecte alternatiu per als usuaris que vulguin evitar passar per la nova Rambla. L'objectiu prioritari ha de ser mitjançant la implantació d'elements reductors, evitar que aquest carrer sigui considerat, tenint en compte que ja presenta nivells elevats de velocitat, una via ràpida.

Al igual que a la resta del barri, tant els elements com la senyalització han de perseguir l'objectiu de reduir la velocitat a un límit de 40Km/h. Un ample excessiu dels carrils de circulació sumat a un entorn escassament urbà son circumstancies adverses que s'han d'atenuar.



 Carrer de Riu Siurana

 Punts de mesura

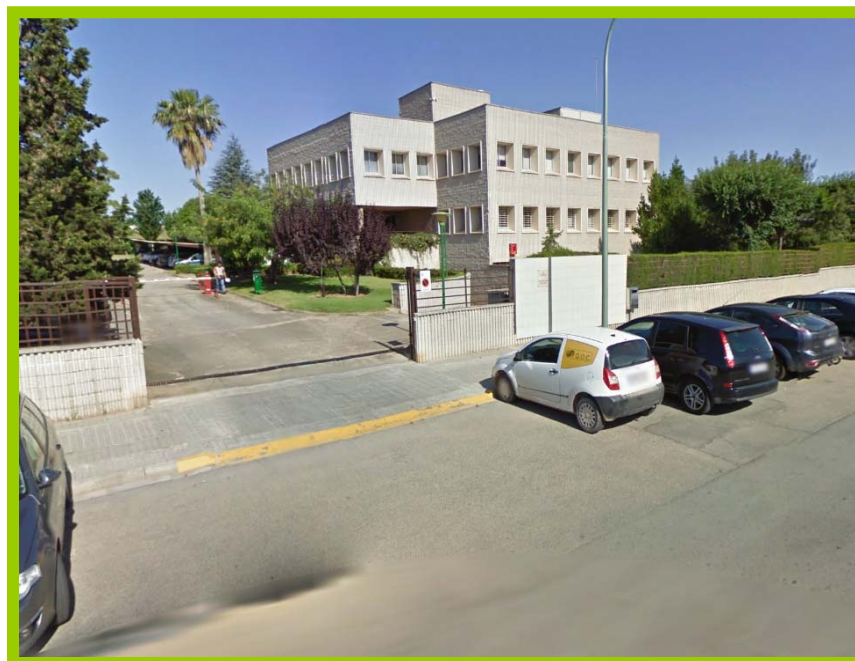
ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : C/ DEL RIU SIURANA



 Parades E.M.T.

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : C/ DEL RIU SIURANA

FOCUS DE MOBILITAT:



ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : C/ DEL RIU SIURANA

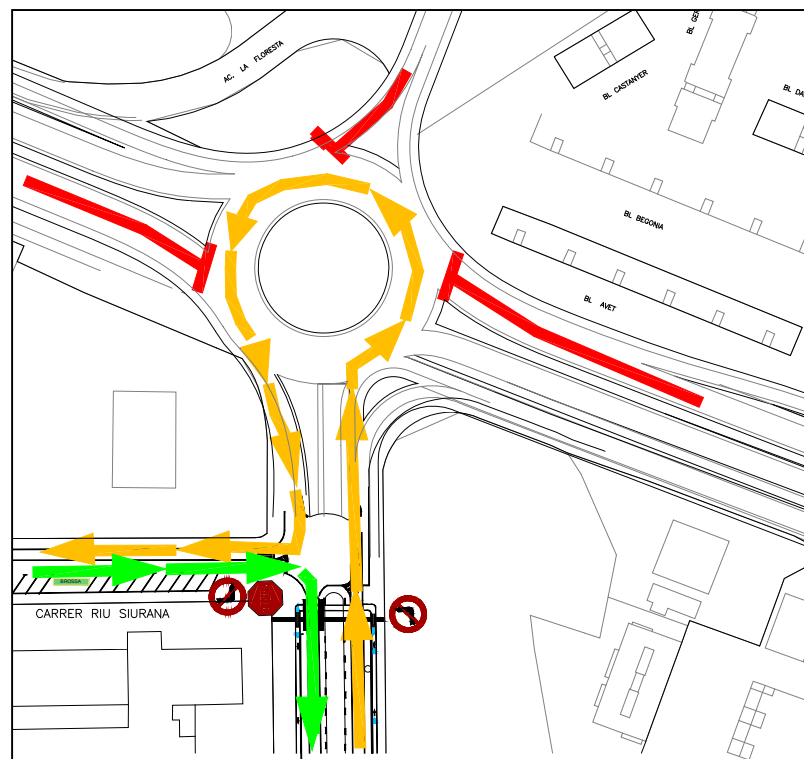
MESURES PROPOSADES

Tram 1:

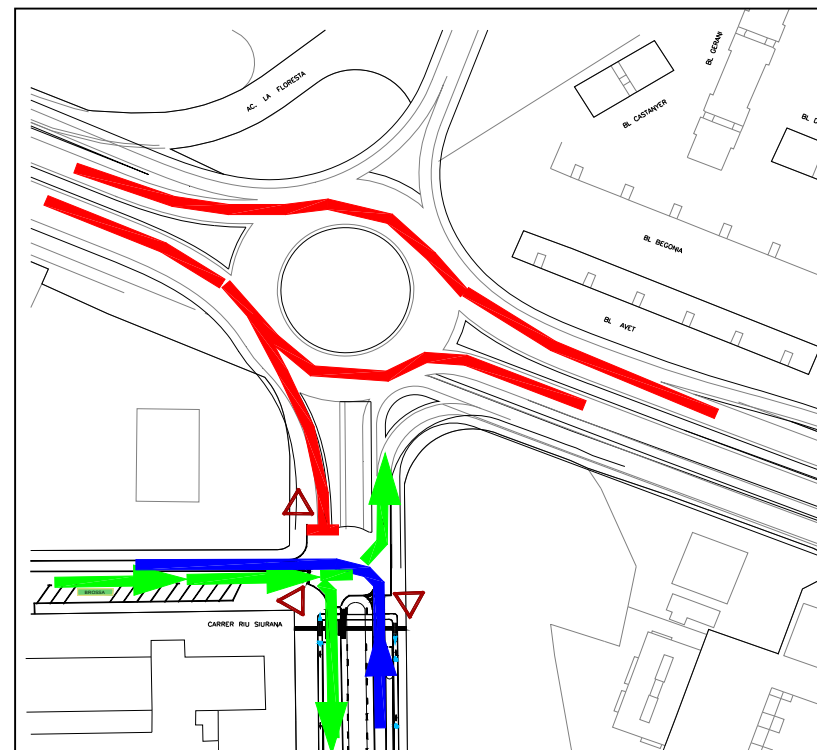
A l'extrem nord del carrer Riu Siurana trobem un encreuament clau per a la mobilitat del barri. El canvi de tipus de via i la corresponent reducció de velocitat que els vehicles que, abandonant, mitjançant la rotonda de la T-11, amb els seus dos sentits ha de ser percebuda clara i ràpidament .

Òbviament, el primer element reductor ha de ser la pròpia rotonda de la T-11 encara que les seves dimensions i el nombre de carrils d'accés no acompanya a assolir aquest objectiu, un disseny, per altra part, justificat, degut al elevat trànsit que circula per aquesta via.

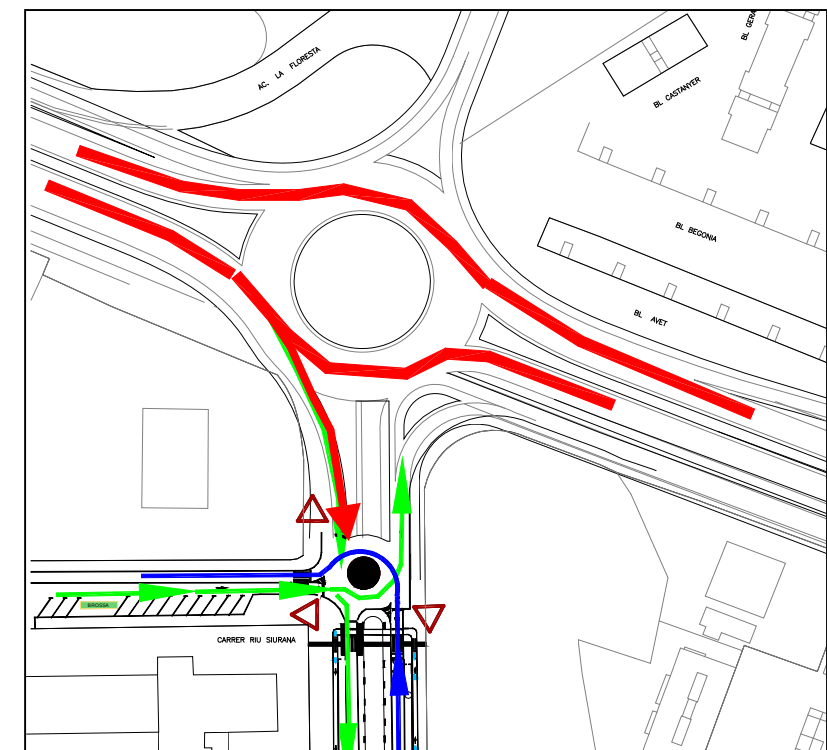
Un altre condicionant a tenir en compte es la maniobra que fan els autobusos municipals, que sortint del carrer Riu Segre giren cap al carrer Riu Siurana i viceversa. La sortida del autobús de la EMT a l'autovia T-11 per mitjançant la rotonda, tornar a entrar al barri es una maniobra arriscada i amb un cost de temps que en determinats trams horaris es excessiu. Per aquestes raons la construcció d'una rotonda de dimensions reduïdes (< 10m de diàmetre) ha de ser una proposta ha estudiar; d' aquesta manera, no tant sols tindrem un element reductor de velocitat mas eficaç que la primera rotonda sinó que permetrà al autobús de la línia 6 o a qualsevol vehicle que vinent de Riu Segre vulgui accedir a Riu Siurana amb major seguretat evitant la rotonda de la T-11.



OPCIÓ 1: Sense rotonda, els vehicles fan el gir mitjançant la rotonda de la T-11



OPCIÓ 2: Sense rotonda, els vehicles fan el gir mitjançant l'encreuament de Riu Segre amb Riu Siurana



OPCIÓ 3: Amb rotonda a l'encreuament de Riu Segre amb Riu Siurana

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : C/ DEL RIU SIURANA

Tram 2:

Aquest tram presenta dues parts diferenciades:

- a) Davant l'accés lateral del Institut de Campclar amb una línia d'aparcaments en bateria que normalment dona servei al propi institut.
- b) Una línia de cases adossades amb un pas de vianants davant

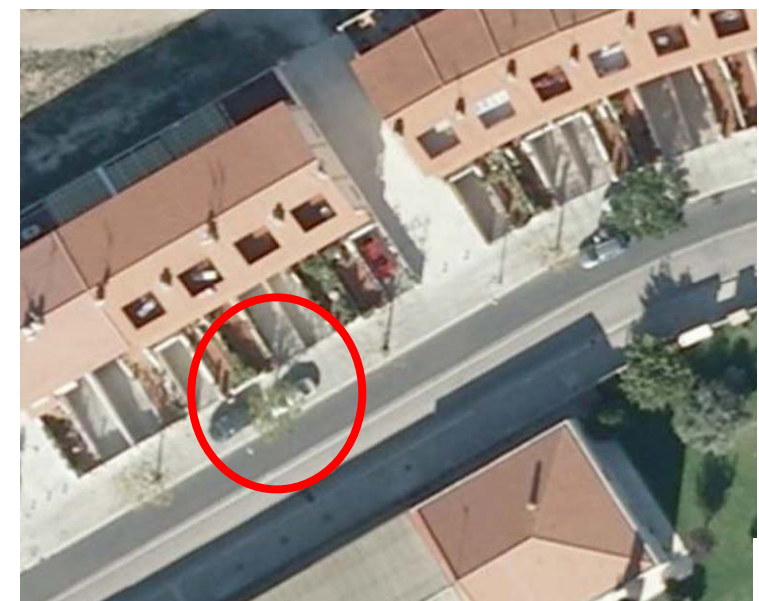
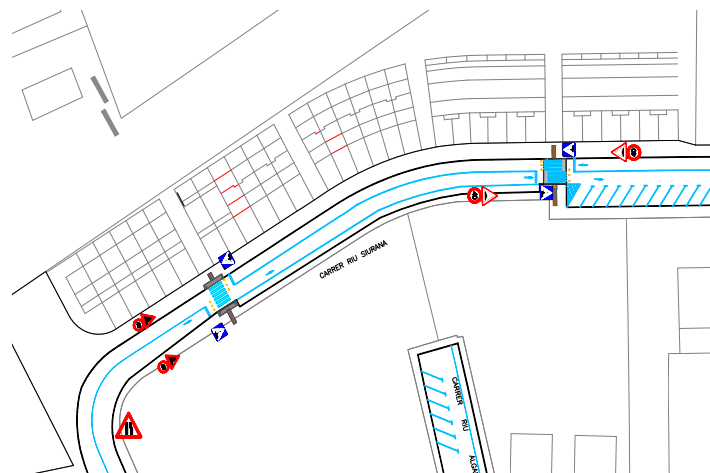
Amb un nivell excessiu de velocitat, principalment en sentit d'entrada al carrer, on existeix un pas de vianants al mig del tram on son els habitatges.

Un altre element a millorar en aquest tram es la falta de zones d'aparcament, ja que els veïns utilitzen la vorera per a estacionar amb el perill i les molèsties que ocasionen als vianants.

La proposta de millora consisteix, en que amb l'objectiu anteriorment comentat, de que aquesta via no sigui utilitzada pels usuaris que, amb una conducció més esportiva pretenguin evitar la Rambla ja que degut a la seva lògica reducció de fluïdesa i capacitat trobin en el carrer Riu Siurana una via ràpida.

Dites propostes consistiran:

- 1º Reducció de l'ample dels carrils al mínim necessari mitjançant el rectificat de la vorera més allunyada de les cases.
- 2º Elevació del pas de vianants actual i la construcció d'una orella a la vorera abans senyalada.
- 3º Creació d'una línia d'aparcament que permeti d'aquesta manera alliberar la vorera habitada ja que permetria als veïns disposar de places per aparcar.
- 4ª Creació d'un nou pas per a que aquest puguin accedir a dites places d'aparcament amb seguretat, davant la proximitat d'una corba no es necessari elevar-lo ja que aquesta redueix als vehicles que es dirigeixen a l'encreuament amb el carrer Riu Segre
- 5ª Millora del enllumenat de la via i, per suposat de la senyalització tant vertical com horitzontal.



ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : C/ DEL RIU SIURANA

Tram 3

En aquest tram ens trobem amb l'accés en sentit únic d'entrada al carrer Riu Algars ; la maniobra d'entrada dels vehicles que provenen del encreuament amb Riu Siurana i la proximitat de la corba en sentit oposat fan recomanable, sempre complementat d'una senyalització vertical òptima i un nivell d'enllumenat correcte, d'un element reductor que, en aquest cas en el que el factor soroll no es determinant degut a la nul·la existència d'habitatges pot ser el d'unas bandes sonores, podent se substituïdes per coixins berlinesos ja que aqets no afecten al transport públic.



Exemple de bandes sonores

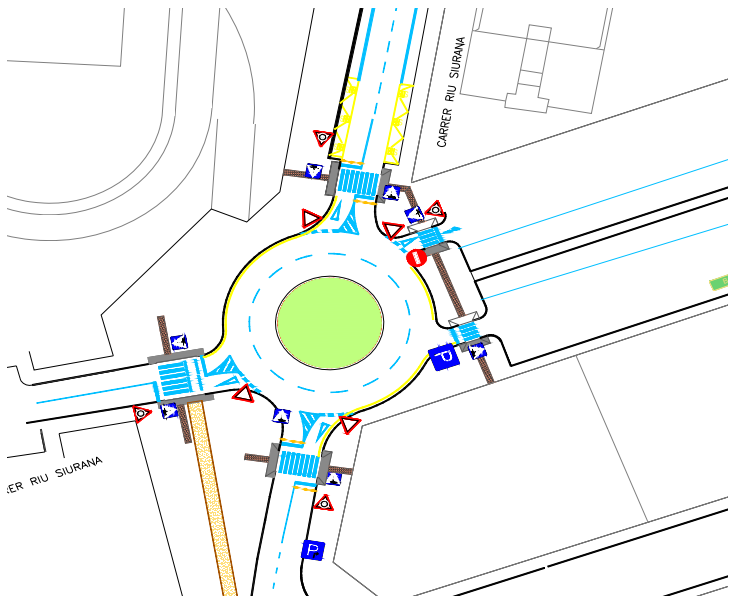


Exemple de coixins berlinès

Tram 4

L'accés al complex esportiu, encara sent un factor primordial no tant sols es deu plantejar en termes referents a la mobilitat; la millora ha de ser considerada dins d'un context urbanístic. Si tant sols es considera el IMD existent la recomanació podria ser , a igual que en zones similars del barri, la d'instal·lar elements reductores menys costosos, però, en aquests cas, la millora pretesa es mes ambiciosa. La implantació d'una rotonda enjardinada, una millora dels accessos a dita zona han de corregir un paisatge poc atractiu.

La existència de parades de transport públic i d'un aparcament gratuït fan encara més recomanable la implantació del element abans recomanat.



Accés a la zona esportiva en Riu Siurana

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : C/ DEL RIU SIURANA

Tram 5:

L'encreuament del carrer Riu Siurana amb el carrer Riu Anoia,, de doble sentit de circulació, presenta poca problemàtica. Ja que els vehicles que provenen de Riu Besós encara mantenint una velocitat controlada, degut a la rotonda existent en dit encreuament, la instal·lació d'un element reductor que, com ja s'ha explicat en el tramo 3 d'aquest mateix carrer tant pot ser bandes sonores com coixins berlinesos.

La situació dels contenidors soterrats en la vorera oposada als habitatges, té, baix el nostre punt de vista de poca utilitat i el fet de que els usuaris tinguin que creuar el carrer Siurana per a poder realitzar l'acció quotidiana de tirar la brossa no té cap lògica i genera una situació de risc innecessària.

El mateix ocorre amb els residents del carrer Riu de Canyes, el simple fet de traslladar els contenidors de la brossa a la vorera on es troben els habitatges dota d'una major seguretat vial a la zona.

La falta de senyalització horitzontal en tot el tram, principalment amb el que es referent a la delimitació de la línia d'aparcaments es una qüestió, senzilla de solucionar i que afavorirà la mobilitat de la zona.



Situació dels contenidors soterrats



Situació actual dels contenidors



Nova situació proposta



Sortida del carrer Riu de Canyes

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA EN CAMPCLAR : C/ DEL RIU SIURANA

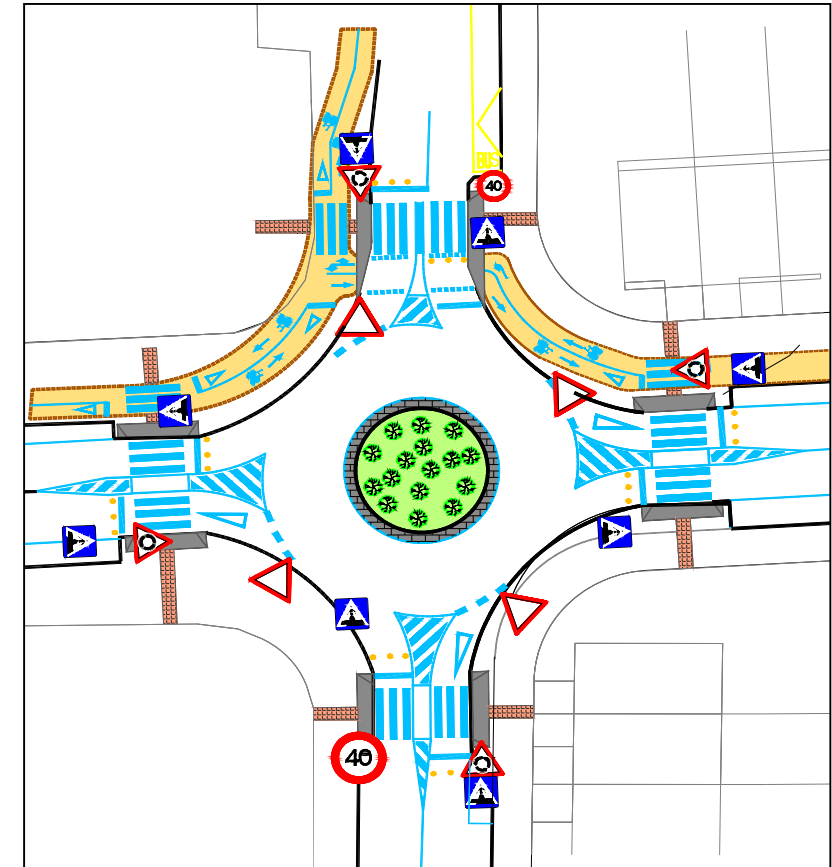
Tram 6:

La eficàcia de la rotonda situada en l'encreuament amb el carrer Riu Besós es inqüestionable respecte al trànsit rodat, les propostes de millora ha d'anar dirigides al vianants.

La implantació "d'orelles" als passos ja existents ha de donar major seguretat als usuaris.

Garantir una correcta visibilitat entre els usuaris ja siguin dels conductors amb els vianants com en el cas oposat , sumat a que evitant que sigui utilitzat com aparcament o zona de carrega i descarrega pels vehicles, son característiques que fan molt recomanable la implantació de dits elements.

La proposta de implantació del carril bici al barri sumarà un nou tipus de mitja de transport que per les seves característiques troba en les rotondes un punt de conflicte difícil de gestionar , ja que no tant sols es te de protegir aquest dels vehicles de quatre rodes sinó que ,de la mateixa manera, s'ha de considerar com un element més de risc per als usuaris mas dèbils que son els vianants i especialment aquells que presenten una mobilitat reduïda.



Tram 7 .

Entre las rotondes situades als encreuaments de Riu Besós i la rotonda de Riu Siurana no existeix, actualment, cap pas de vianants ni cap element reductor.

En la part mitja d'aquest tram ens trobem un focus com es de mobilitat com es el centro de la Generalitat de Seguretat en el Treball

La implantació d'un pas elevat en la part mes propera a l'esmentat centre ha de cobrir ambdós objectius; és a dir, evitar els excessos de velocitat per una part i permetre, no sol als usuaris de l'esmentat centre sinó, també als veïns que vulguin creuar el carrer de fer-ho amb un mínim de condicions.

Riu Segre: la nova Rambla de Ponent:

El carrer Riu Segre té una longitud de, pràcticament 1 Km, i uneix dues de les artèries principals d'accés a la Ciutat de Tarragona; Pel Nord la T-11, antiga C-420, també coneguda per l'Autovia de Tarragona - Reus, que amb la implantació de diverses rotondes s'està configurant com a futura via urbana i Al sud, la N-340 la carretera sobre la qual, a través dels anys s'ha anat desenvolupant nostra ciutat encara que després del seu desdoblament mitjançant la prolongació de l'A-7 ha vist reduït la intensitat del transit, especialment la de vehicles pesats.

Dins de les actuacions previstes en el Pla Integral del barri de Campclar hi ha la convenció de l'esmentat carrer en Rambla, la nova Rambla de Ponent. Amb l'objectiu de guanyar un important espai per als vianants, la remodelació reduirà en, pràcticament tota la seva extensió, la capacitat de, dos carrils, que té actualment, a un; l'esmentada remodelació té previst la creació de dos carrils bicis, un per a cada sentit de la marxa que ha de transformar definitivament aquest espai, millorant la qualitat de vida de no sol els veïns d'aquest carrer sinó de tots els residents dels barris limítrofs de CampClar, Torreforta i la Granja.

Actualment el carrer Riu Segre és la via principal d'unió entre les dues carreteres abans nomenada, aquesta funció de comunicació entre les dues artèries s'ha vist potenciada amb la construcció d'una rotondes en cada un dels seus extrems. La intensitat mitjana diària és d'aproximadament 10.000 vehicles diaris en tots els seus trams pel que la reducció de capacitat que tindrà en un curt període de temps suposarà la necessitat de modificar els costums d'un gran nombre d'usuaris que es veuran afectats per aquesta transformació tan esperada, per una altra part, pels veïns de la zona.

Per entendre la problemàtica de la via cal tenir en compte que, antigament mitjançant regulació semafòrica i actualment mitjançant una rotonda, el carrer Riu Segre és l'única sortida de tots els carrers que creuen amb la N-340 que permet la sortida directa cap a Tarragona.. Una dada, un vehicle que vol dirigir-se al centre urbà des de l'encreuament del carrer Riu Llobregat amb, per exemple, el carrer Riu Ter es veu obligat a recórrer el carrer Riu llobregat per a, posteriorment sortir al carrer Riu Segre i, d'aquesta manera creuar la rotonda per dirigir-se a la seva destinació. Pel que una mesura primordial que s'ha d'estudiar per reduir la càrrega actual del carrer Riu Segre és evitar que aquest trànsit que, situat dins del barri, es vol dirigir cap al centre ciutat. La possibilitat de realitzar-lo mitjançant regulació semafòrica com per exemple, la sortida des del barri de Torreforta pel carrer Montblanc, en carrers com Riu Brugent o Riu Ter ha de reduir tot aquest trafico no desitjat.

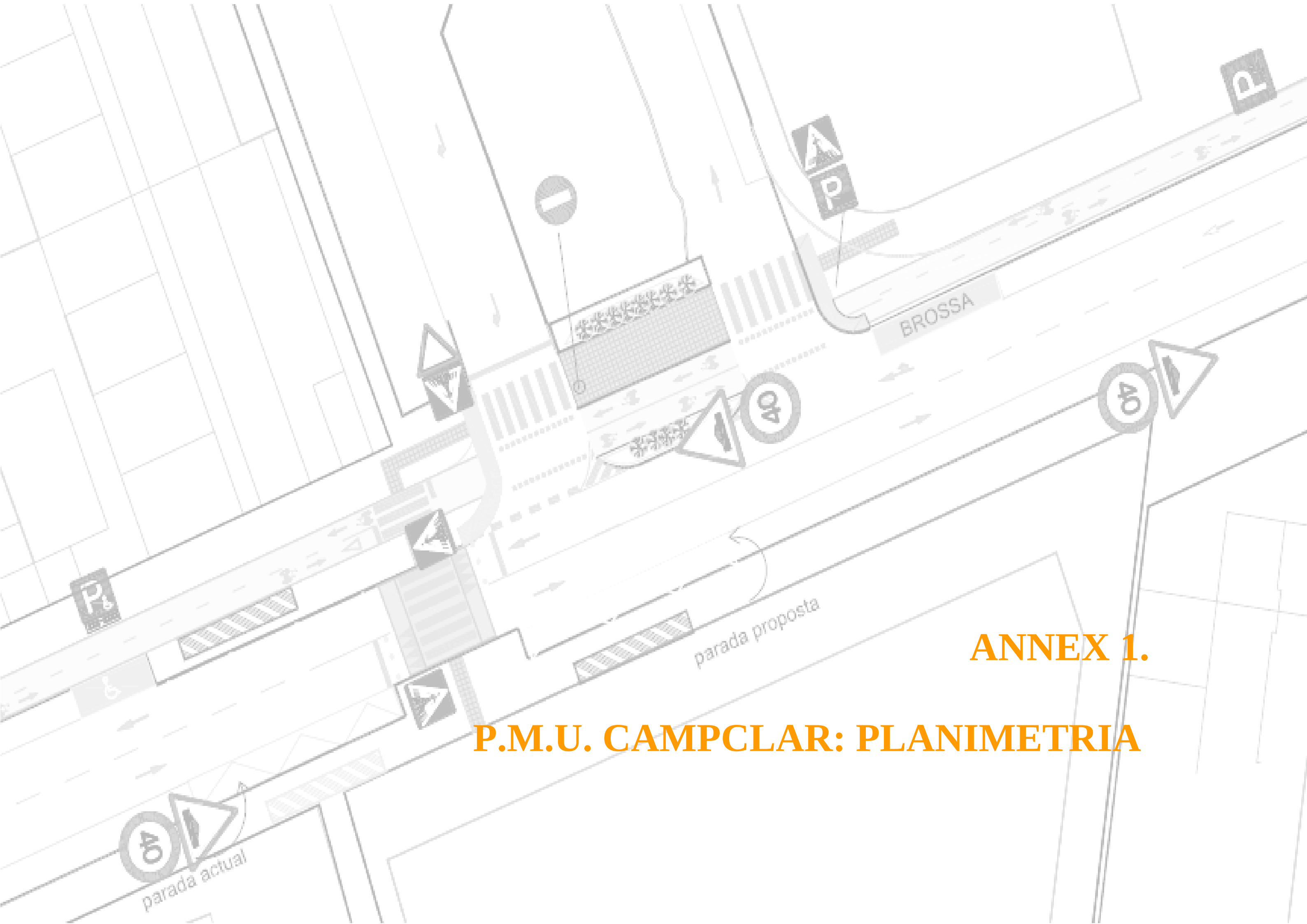
La possibilitat de fer el mateix però respecte a la T-11 és una mesurada mes complicada ja que l'actual traçat de la via no permet el seu enllaç, de manera directa amb cap carrer del barri que no sigui Riu Segre. En un futur s'hauria de plantejar unir el carrer Riu Siurana amb la T-11, aquesta unió permetria enllaçar els vehicles que, des de la T-11 volen entrar al barri de Campclar.



Enllaç del carrer Montblanc amb la N-340



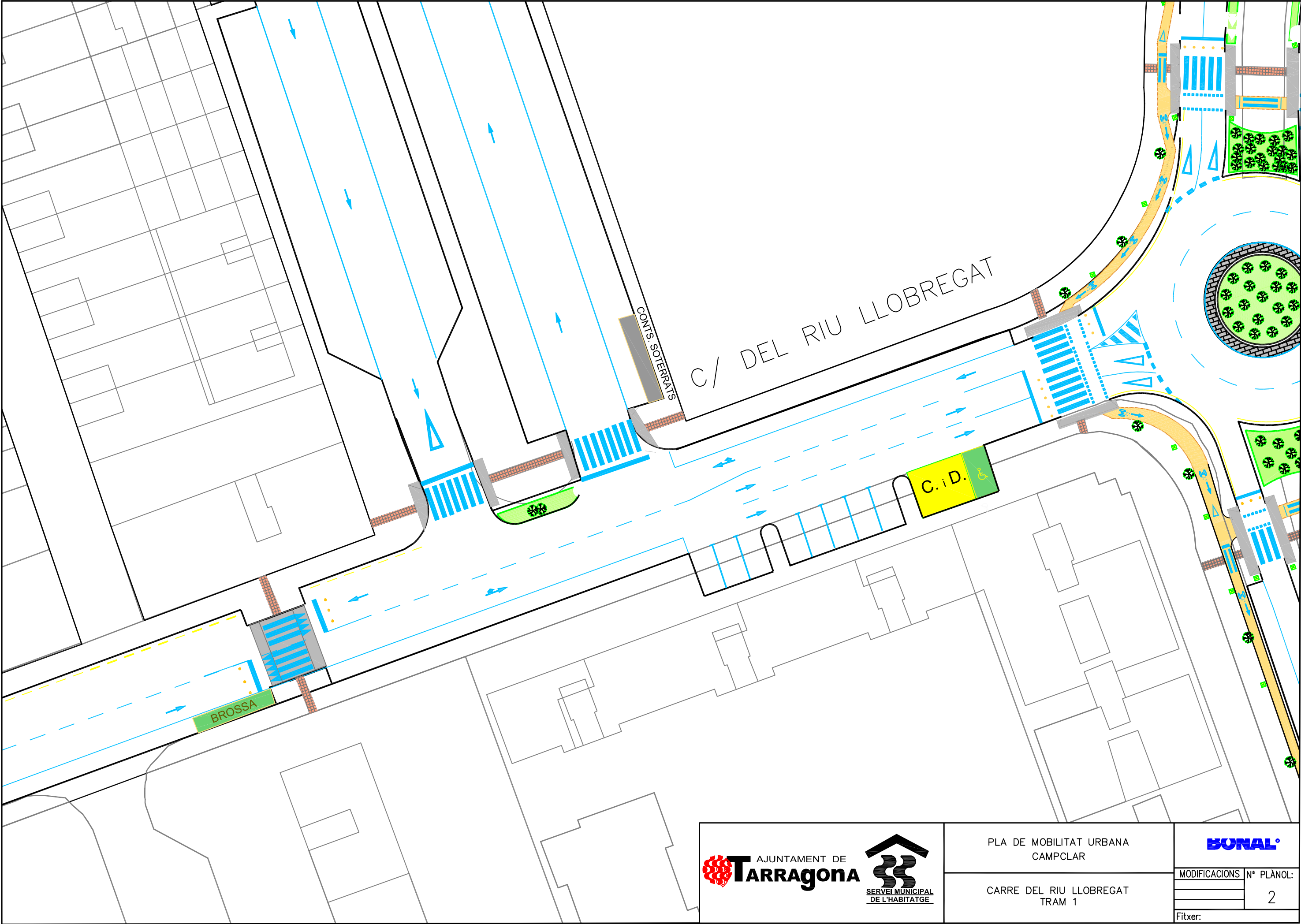
Actualment Riu Segre és l'única sortida directa per als veïns de Campclar i de la part mes occidental de Torreforta. Augmentar les possibilitats per connectar amb el centre urbà a través de la N-340 és una mesura necessària per descarregar de trànsit la nova Rambla de Ponent.



ANNEX 1.

P.M.U. CAMPCLAR: PLANIMETRIA





AJUNTAMENT DE
TARRAGONA



SERVEI MUNICIPAL
DE L'HABITATGE

PLA DE MOBILITAT URBANA
CAMPCLAR

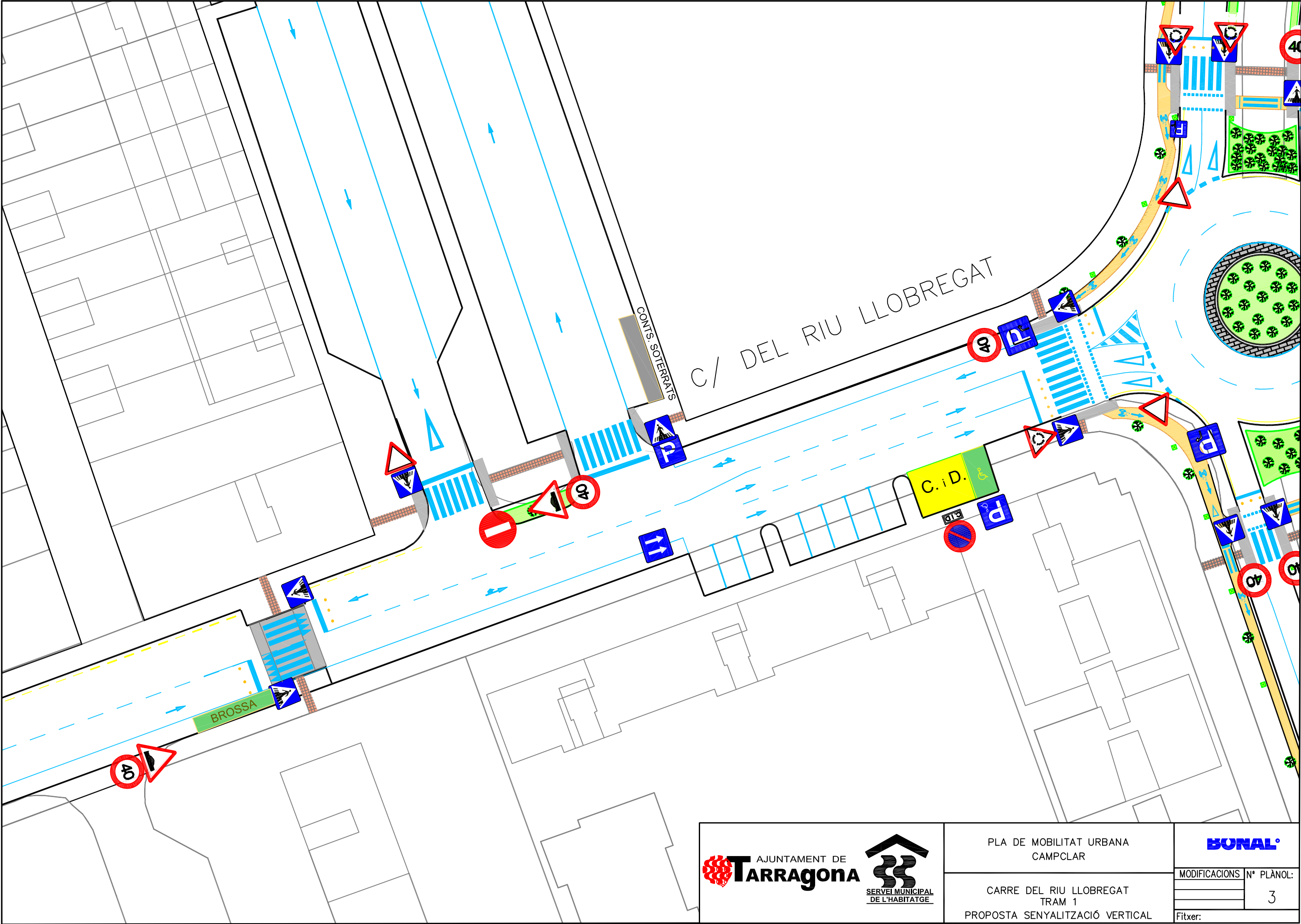
CARRE DEL RIU LLOBREGAT
TRAM 1

BONAL

MODIFICACIONS N° PLÀNOL:

2

Fitxer:



AJUNTAMENT DE
TARRAGONA



SERVEI MUNICIPAL
DE L'HABITATGE

PLA DE MOBILITAT URBANA
CAMPCLAR

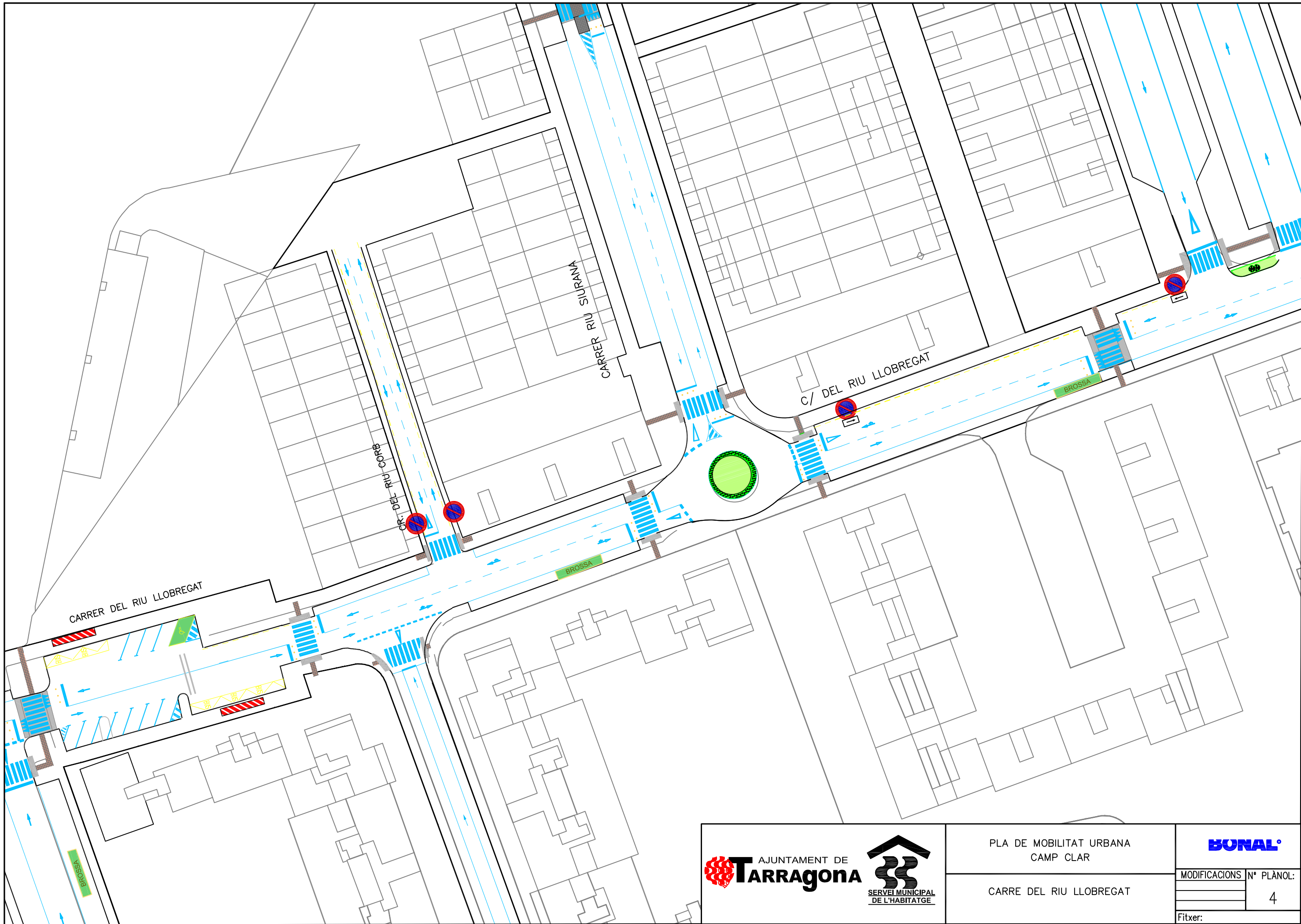
CARRE DEL RIU LLOBREGAT
TRAM 1
PROPOSTA SENYALITZACIÓ VERTICAL

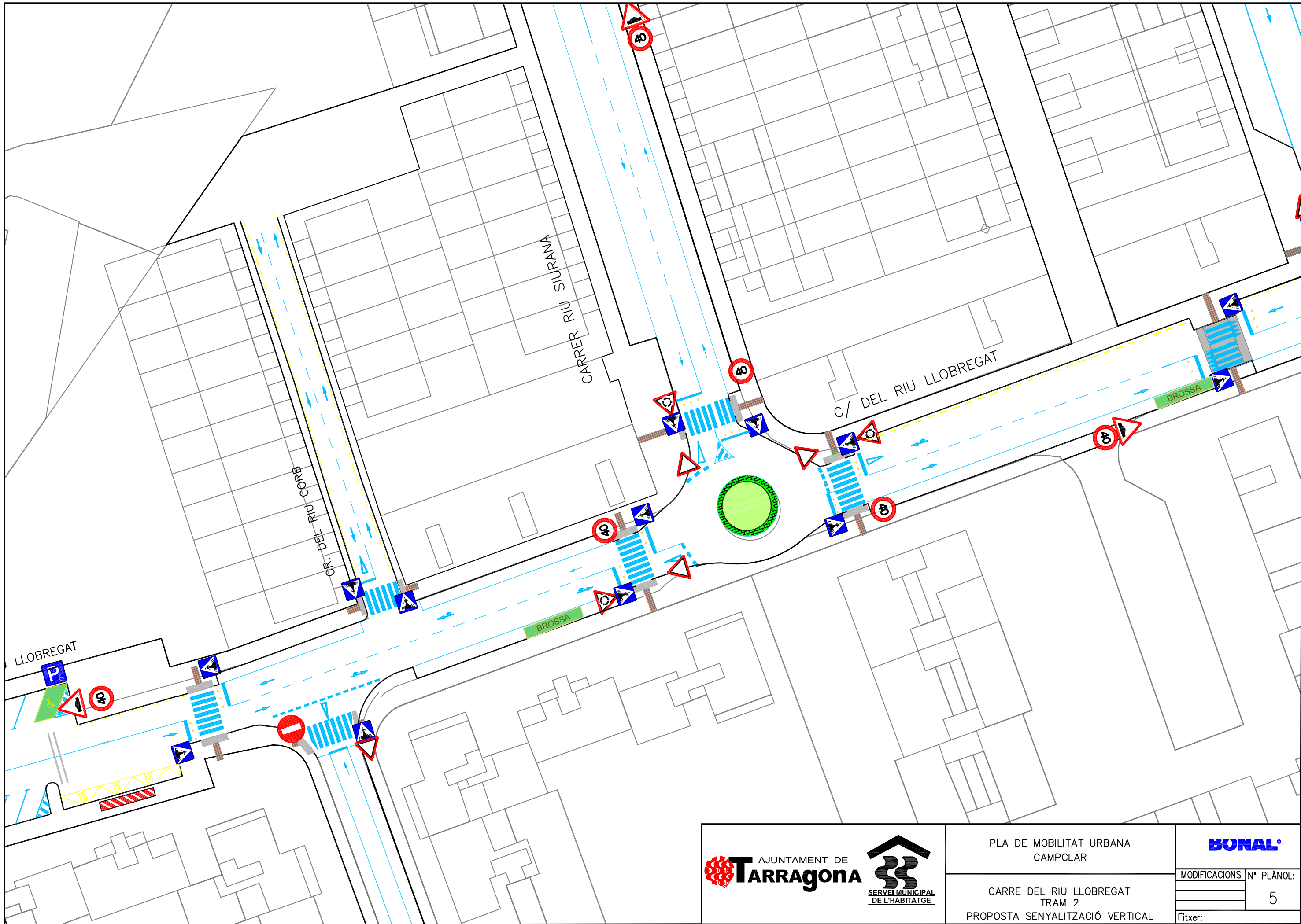
BONAL

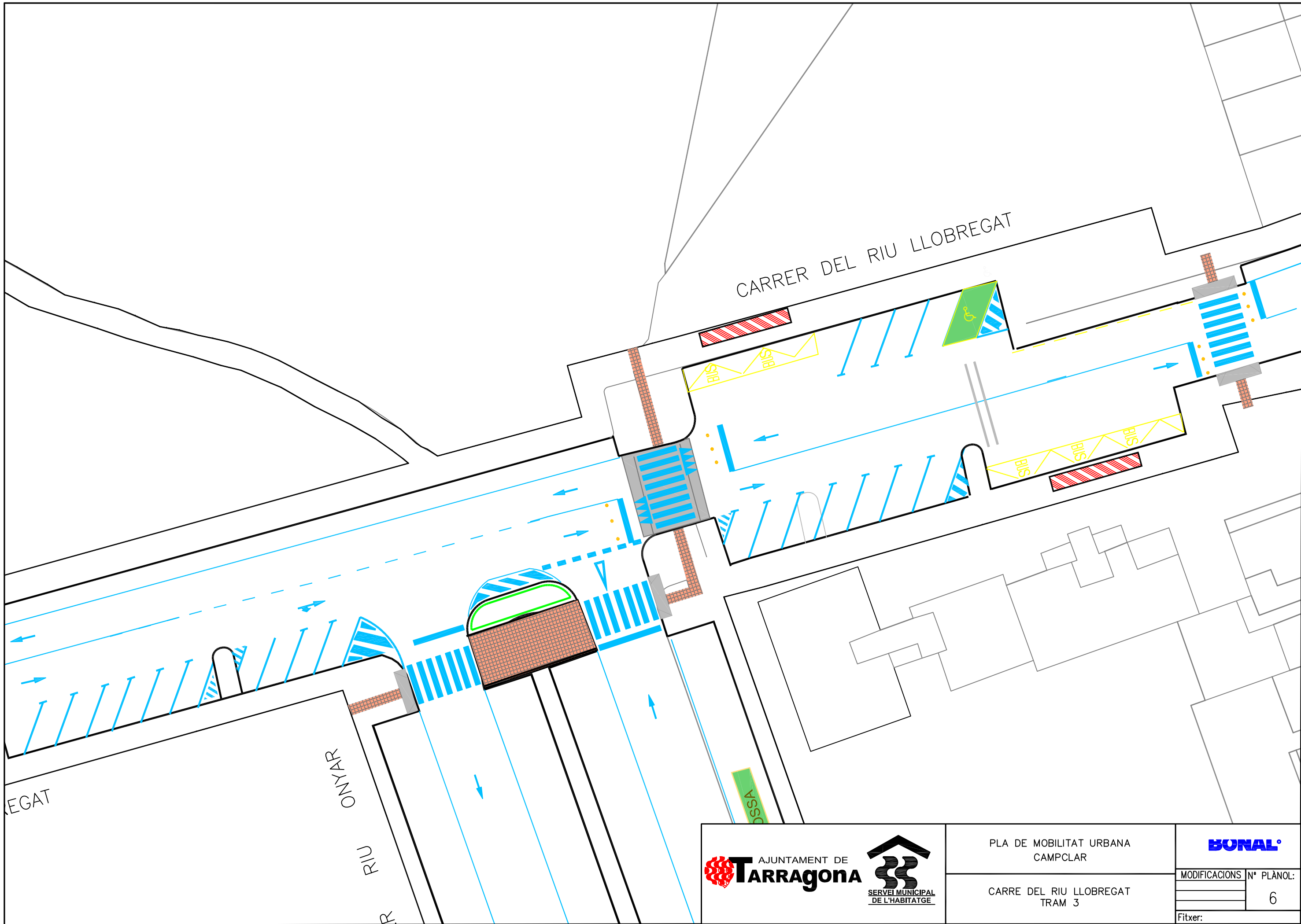
MODIFICACIONS N° PLÀNOL:

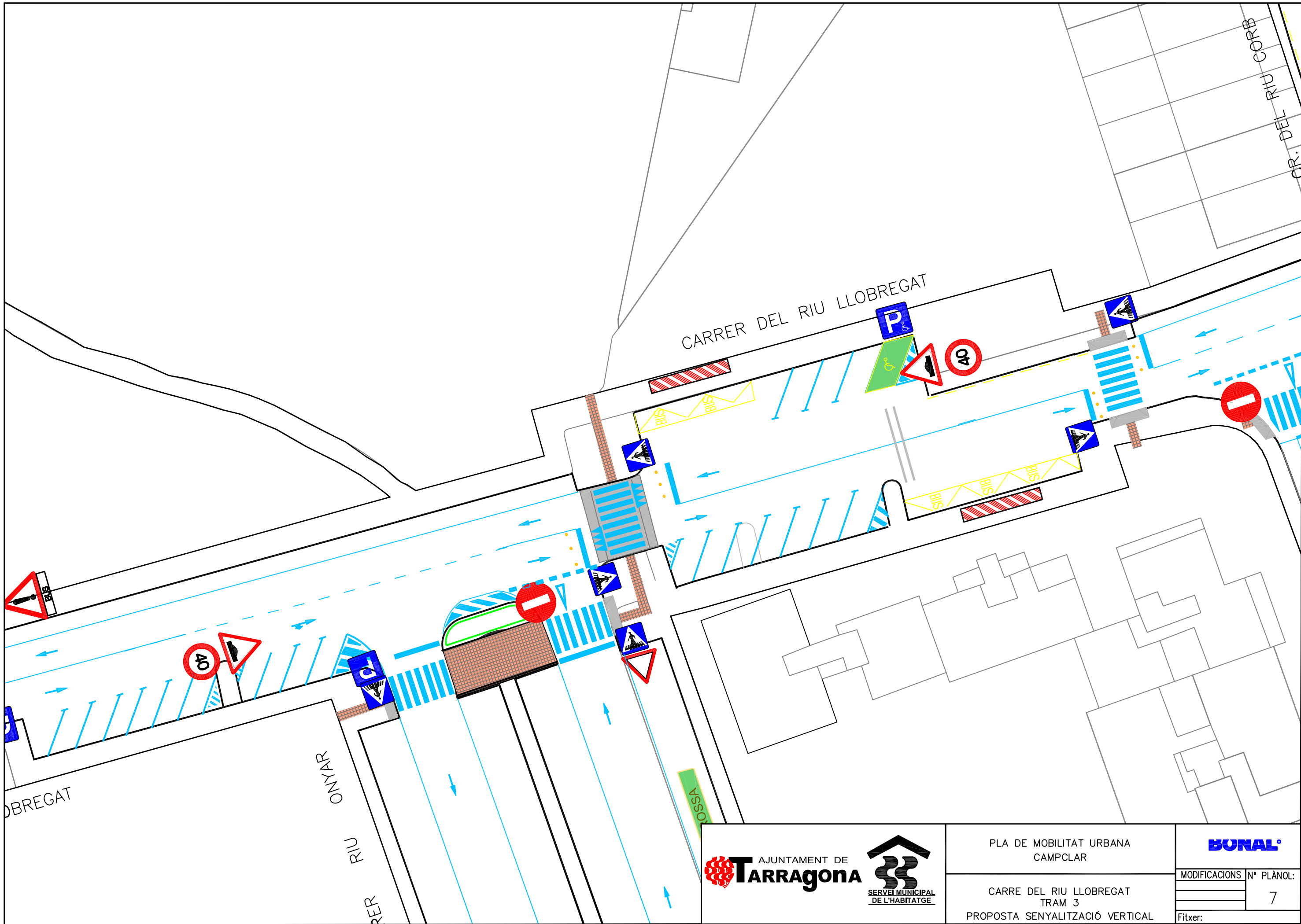
3

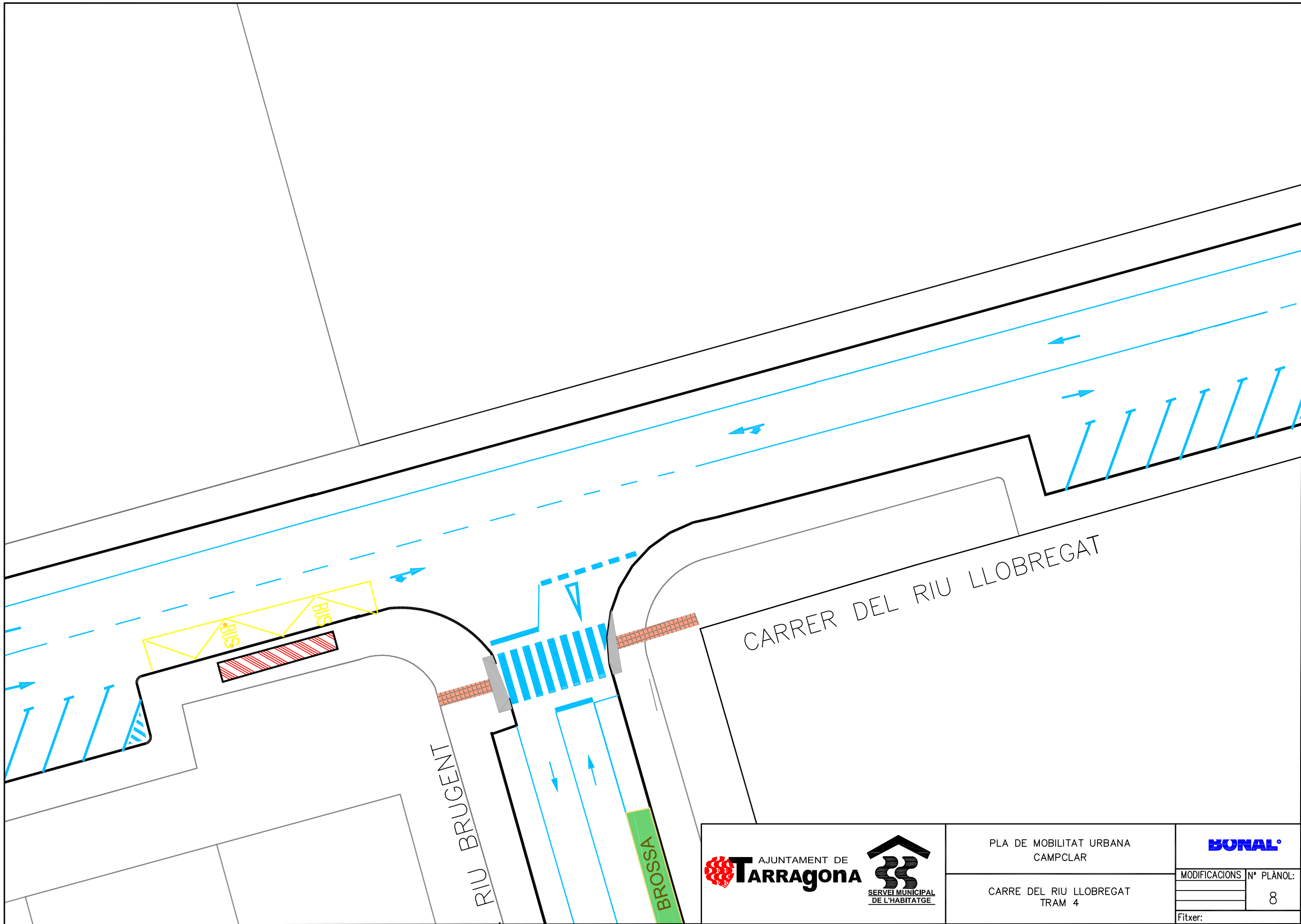
Fitxer:











AJUNTAMENT DE
TARRAGONA



SERVEI MUNICIPAL
DE L'HABITATGE

PLA DE MOBILITAT URBANA
CAMPCLAR

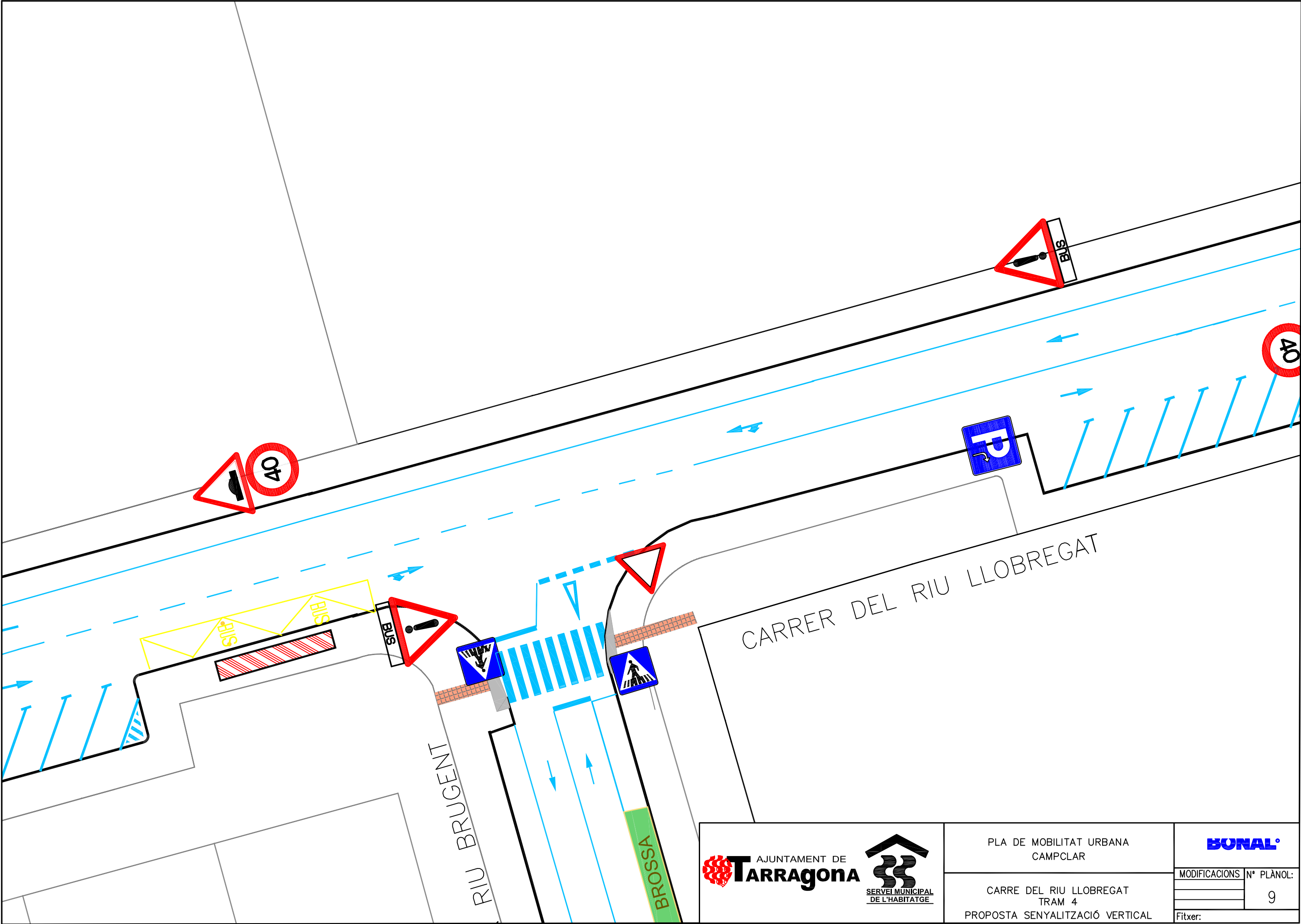
CARRE DEL RIU LLOBREGAT
TRAM 4

BONAL

MODIFICACIONS N° PLÀNOL:

8

Fitxer:



AJUNTAMENT DE
TARRAGONA



SERVEI MUNICIPAL
DE L'HABITATGE

PLA DE MOBILITAT URBANA
CAMPCLAR

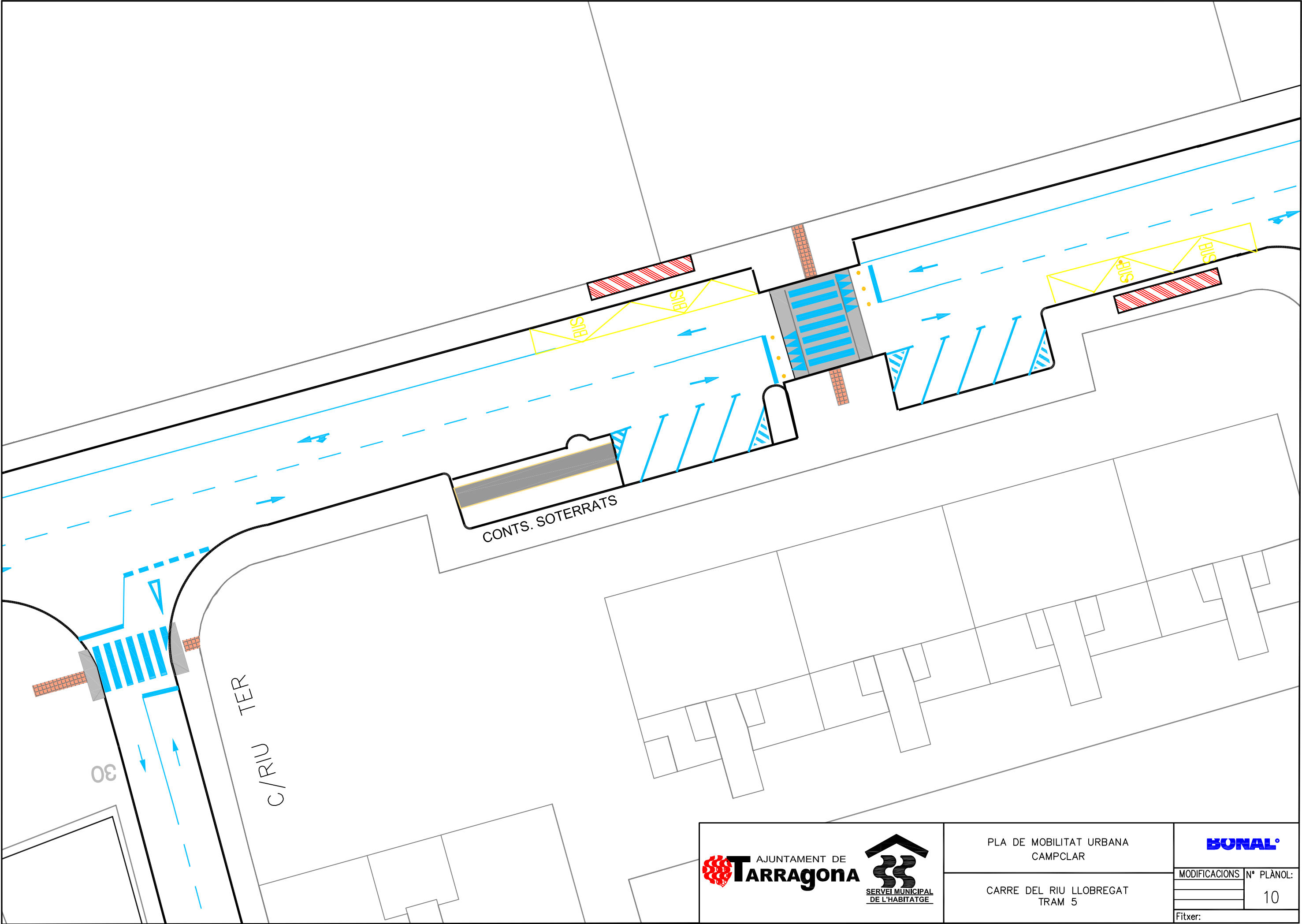
CARRE DEL RIU LLOBREGAT
TRAM 4
PROPOSTA SENYALITZACIÓ VERTICAL

BONAL

MODIFICACIONS N° PLÀNOL:

9

Fitxer:



AJUNTAMENT DE
TARRAGONA



SERVEI MUNICIPAL
DE L'HABITATGE

PLA DE MOBILITAT URBANA
CAMPCLAR

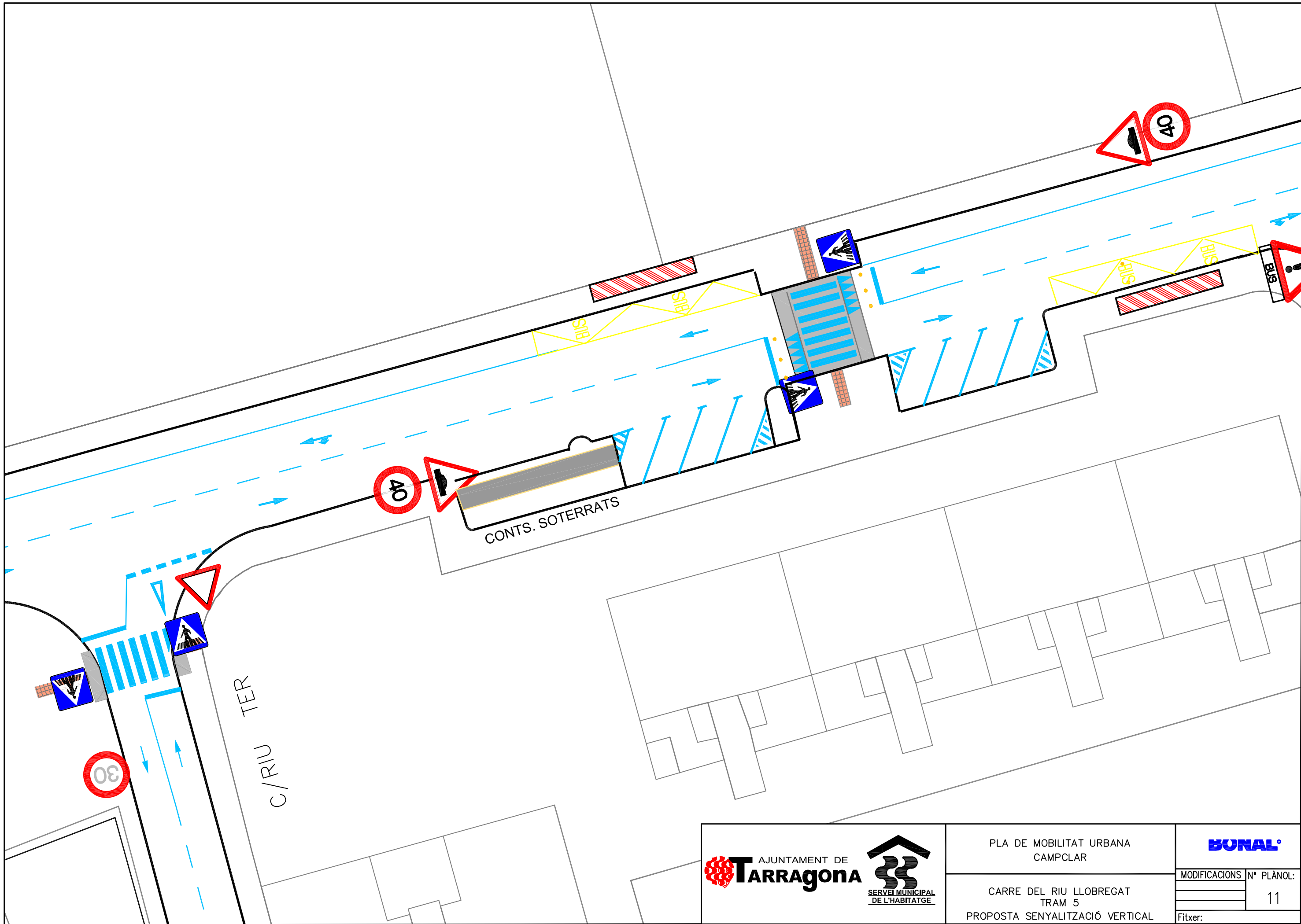
CARRE DEL RIU LLOBREGAT
TRAM 5

BONAL

MODIFICACIONS N° PLÀNOL:

10

Fitxer:



AJUNTAMENT DE
TARRAGONA



SERVEI MUNICIPAL
DE L'HABITATGE

PLA DE MOBILITAT URBANA
CAMPCLAR

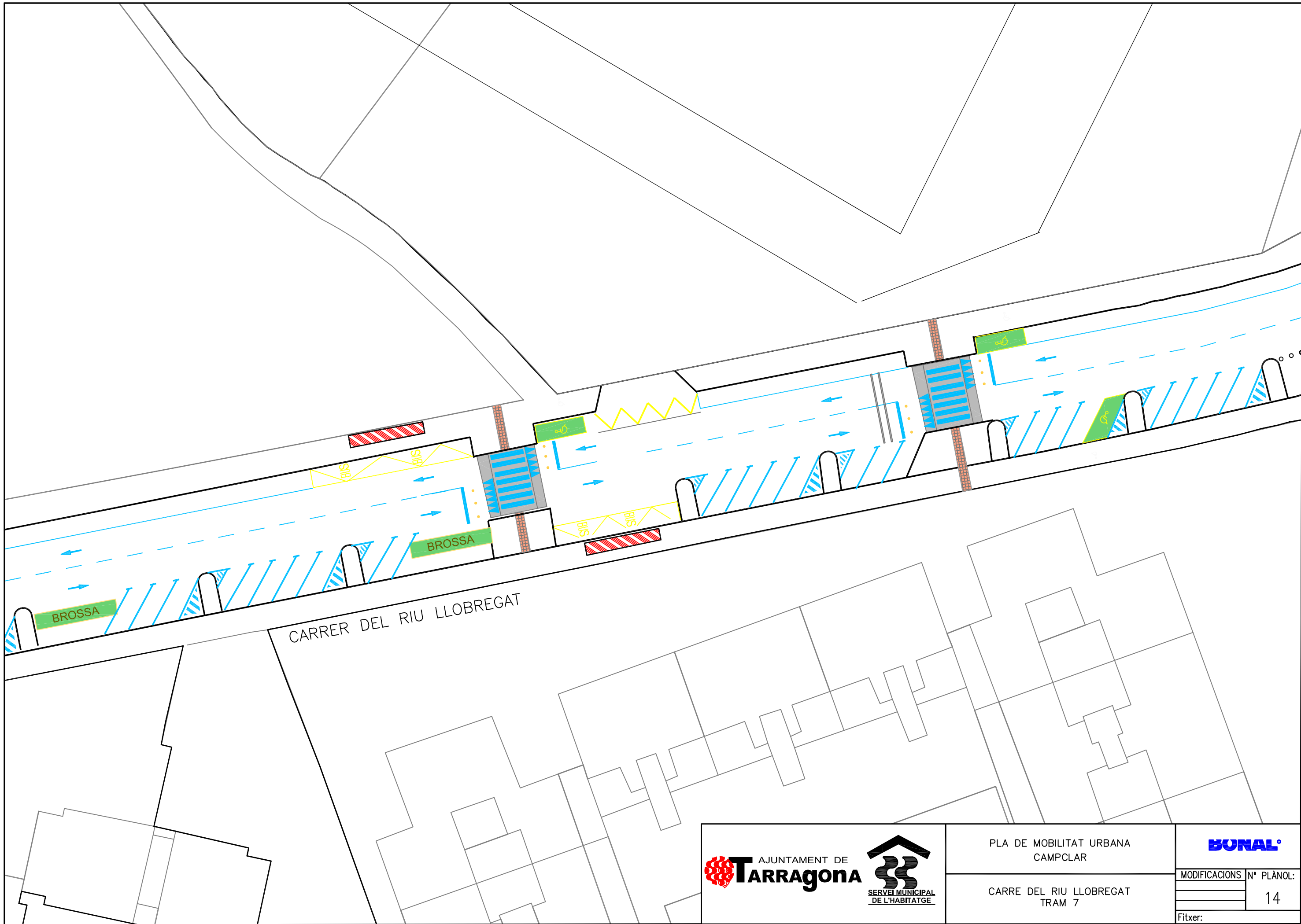
CARRE DEL RIU LLOBREGAT
TRAM 5
PROPOSTA SENYALITZACIÓ VERTICAL

BONAL

MODIFICACIONS N° PLÀNOL:

11

Fitxer:



CARRER DEL RIU LLOBREGAT


 AJUNTAMENT DE
TARRAGONA


 SERVEI MUNICIPAL
 DE L'HABITATGE

PLA DE MOBILITAT URBANA
 CAMPCLAR

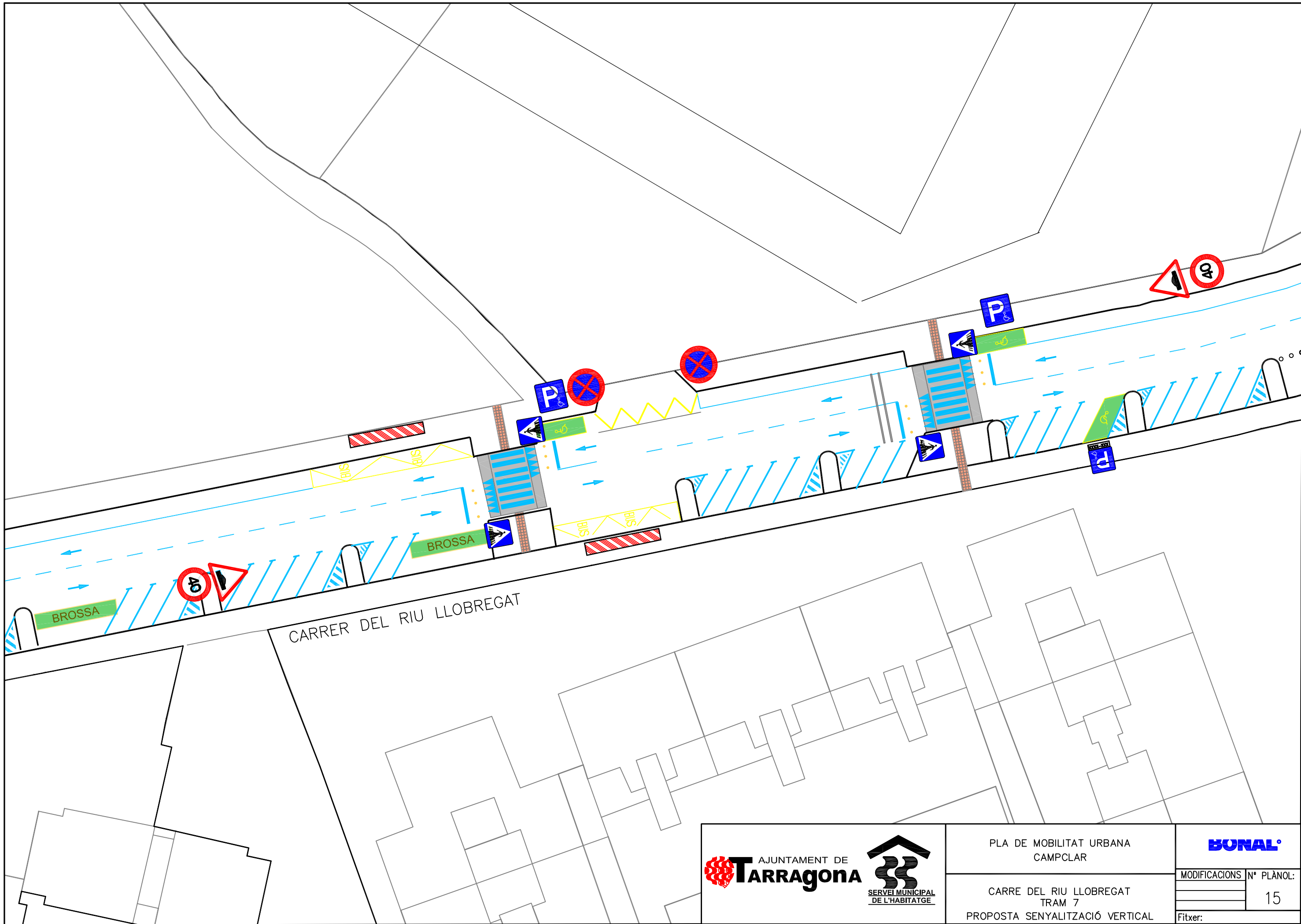
CARRE DEL RIU LLOBREGAT
 TRAM 7

BONAL

MODIFICACIONS N° PLÀNOL:

14

Fitxer:



AJUNTAMENT DE
TARRAGONA



SERVEI MUNICIPAL
DE L'HABITATGE

PLA DE MOBILITAT URBANA
CAMPCLAR

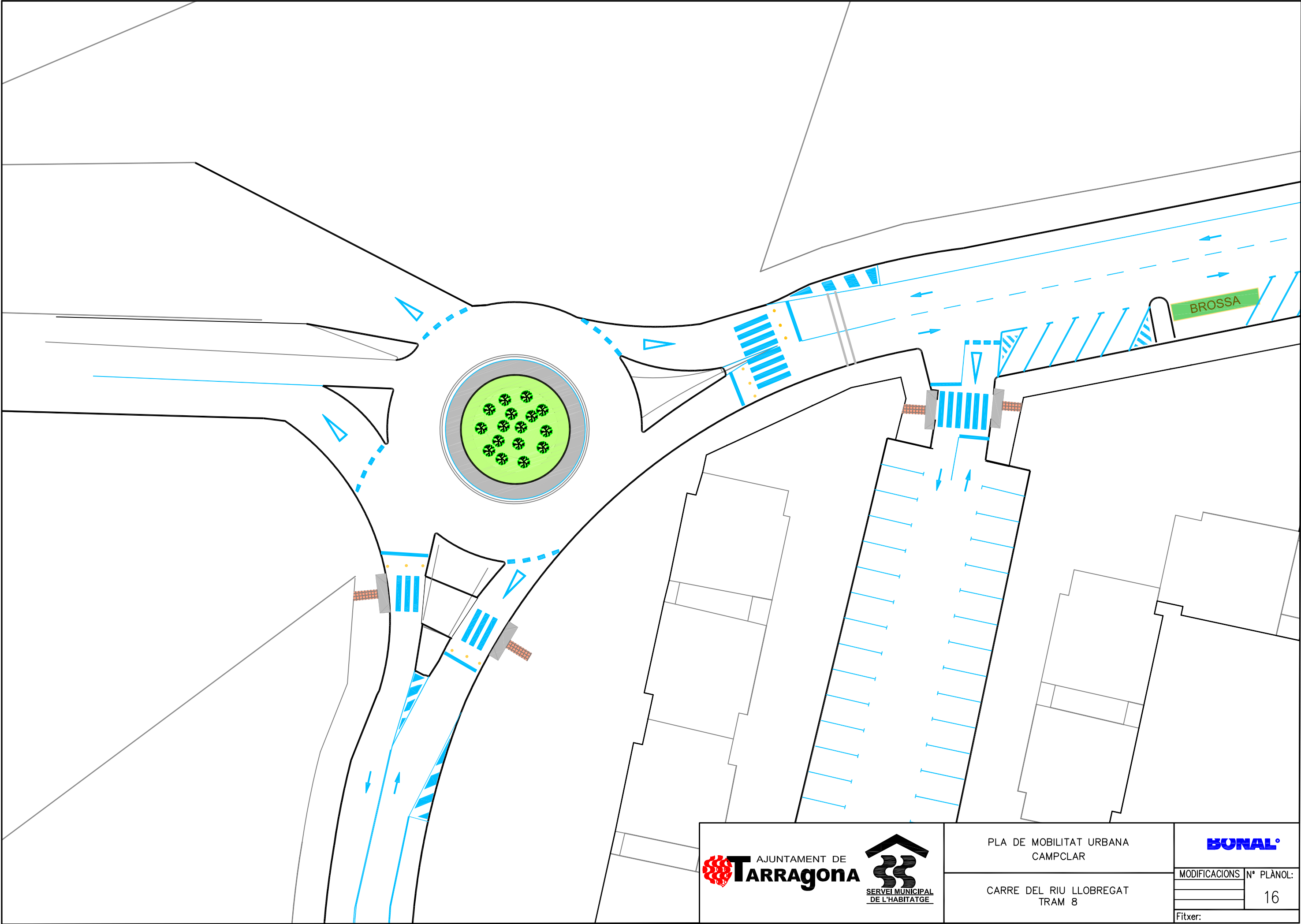
CARRER DEL RIU LLOBREGAT
TRAM 7
PROPOSTA SENYALITZACIÓ VERTICAL

BONAL

MODIFICACIONS N° PLÀNOL:

15

Fitxer:



AJUNTAMENT DE
TARRAGONA



SERVEI MUNICIPAL
DE L'HABITATGE

PLA DE MOBILITAT URBANA
CAMPCLAR

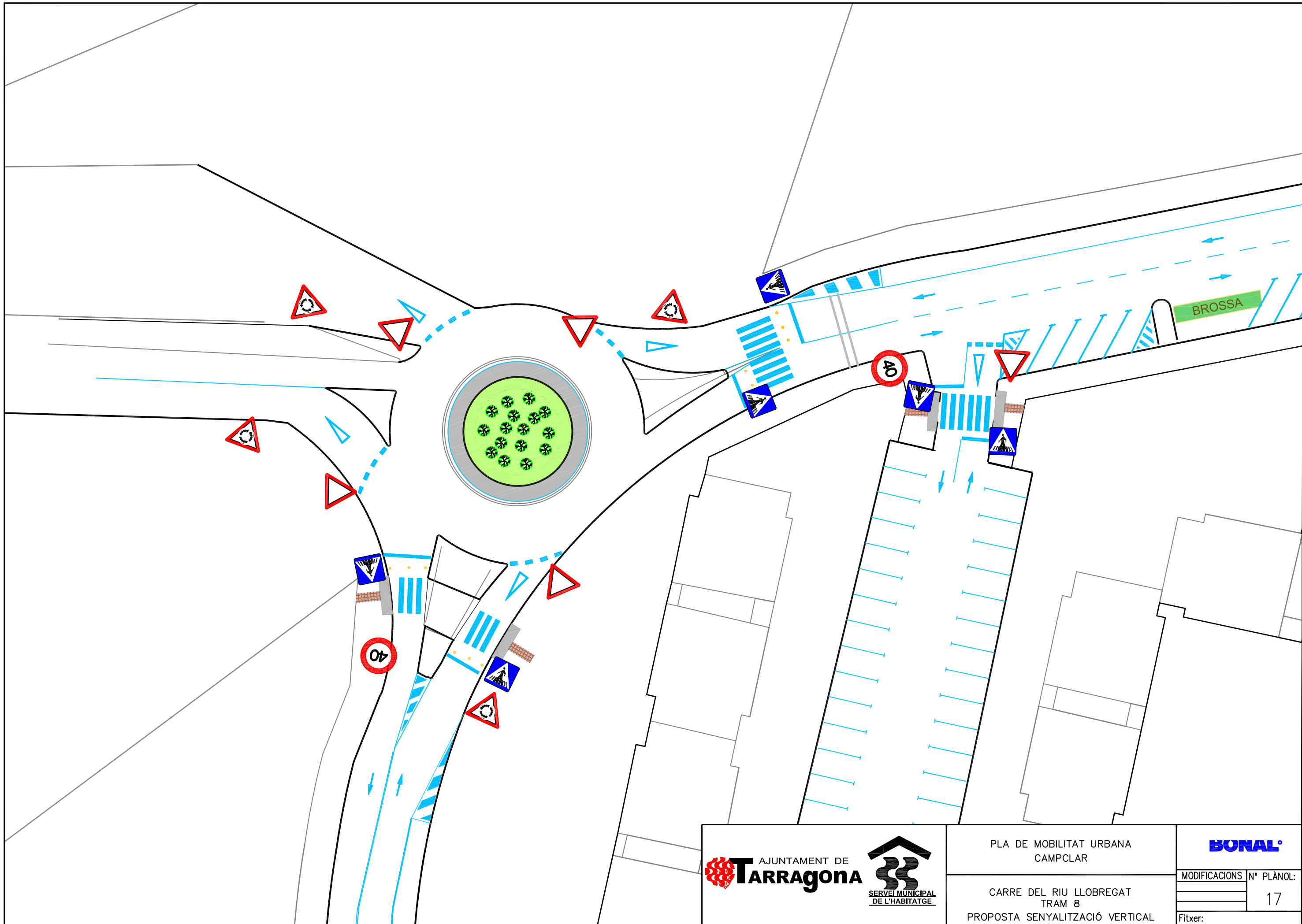
CARRE DEL RIU LLOBREGAT
TRAM 8

BONAL

MODIFICACIONS N° PLÀNOL:

16

Fitxer:



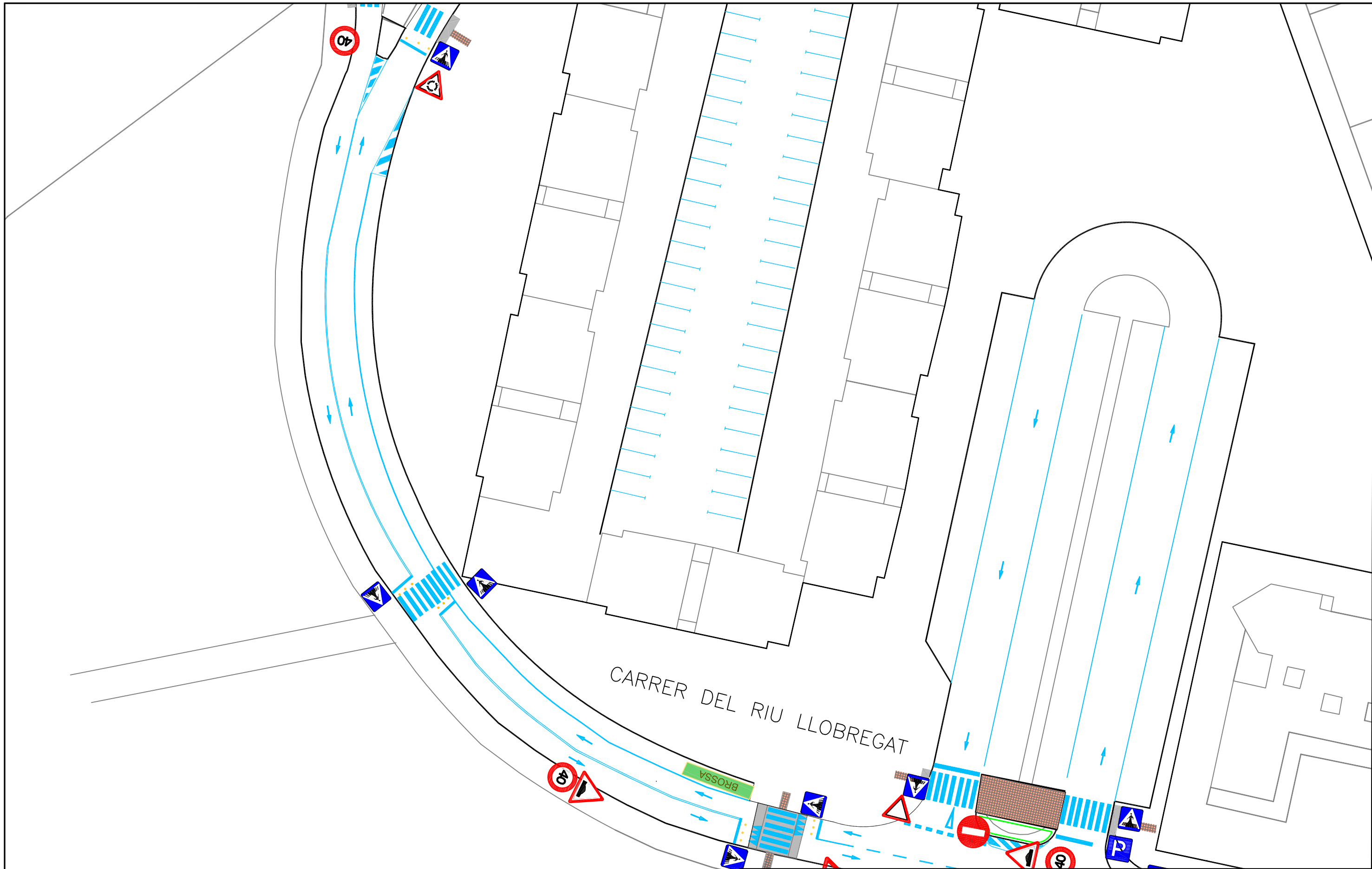


CARRER DEL RIU LLOBREGAT

BROSSA

 AJUNTAMENT DE TARRAGONA  SERVEI MUNICIPAL DE L'HABITATGE	PLA DE MOBILITAT URBANA CAMPCLAR	BONAL°
	CARRE DEL RIU LLOBREGAT TRAM 9	

Fitxer:



CARRER DEL RIU LLOBREGAT



AJUNTAMENT DE
TARRAGONA



SERVEI MUNICIPAL
DE L'HABITATGE

PLA DE MOBILITAT URBANA
CAMPCLAR

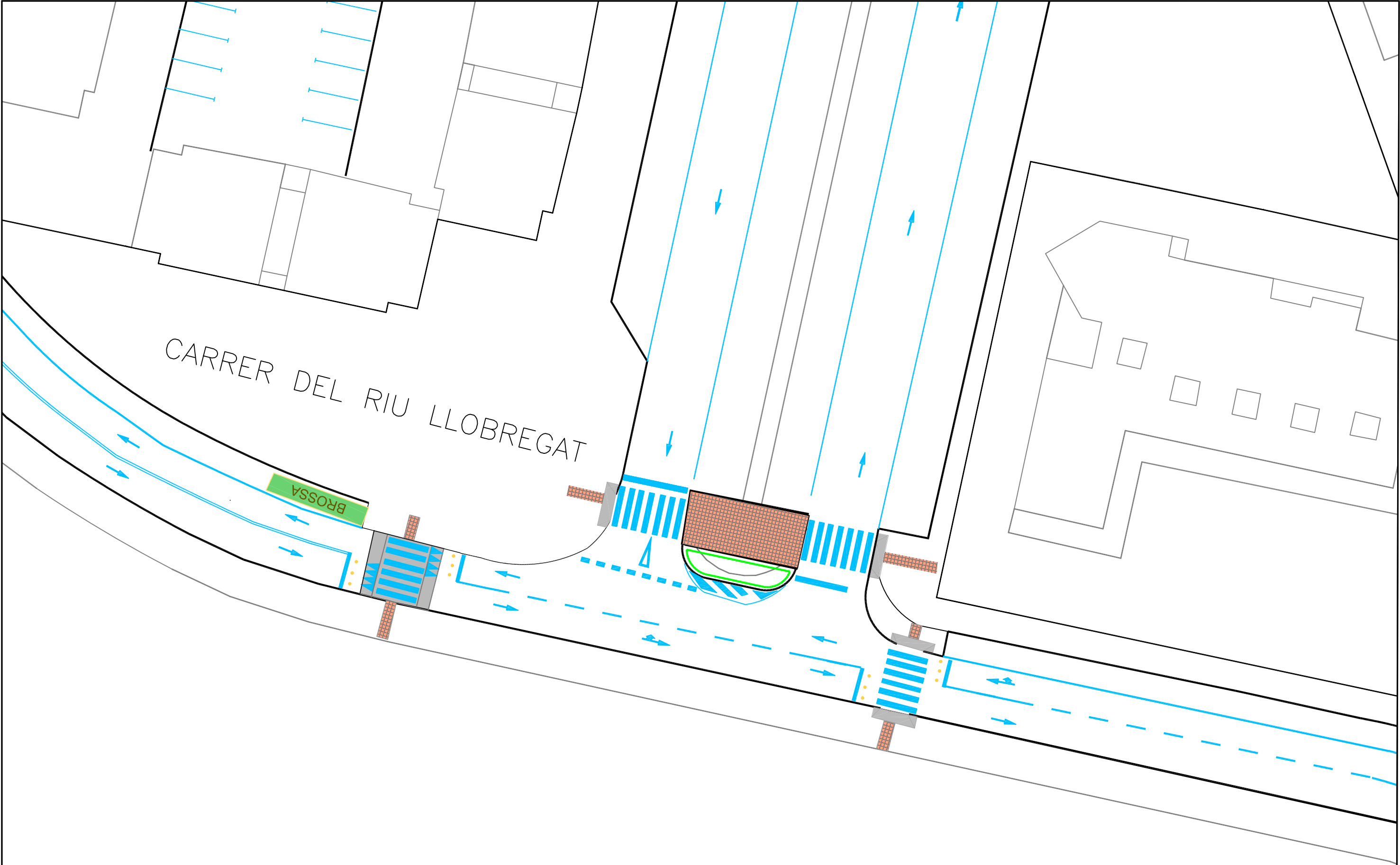
CARRE DEL RIU LLOBREGAT
TRAM 9
PROPOSTA SENYALITZACIÓ VERTICAL

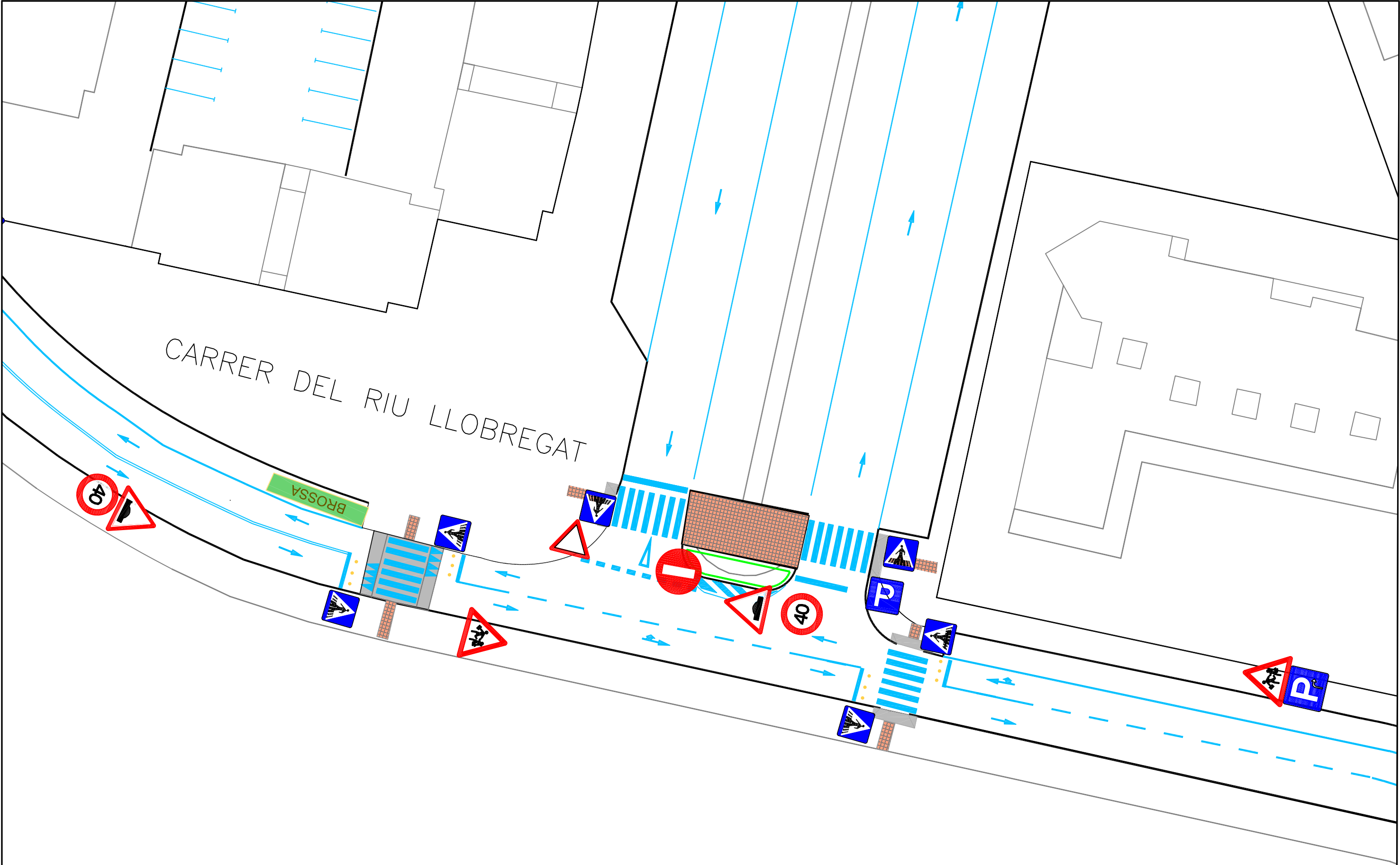
BONAL

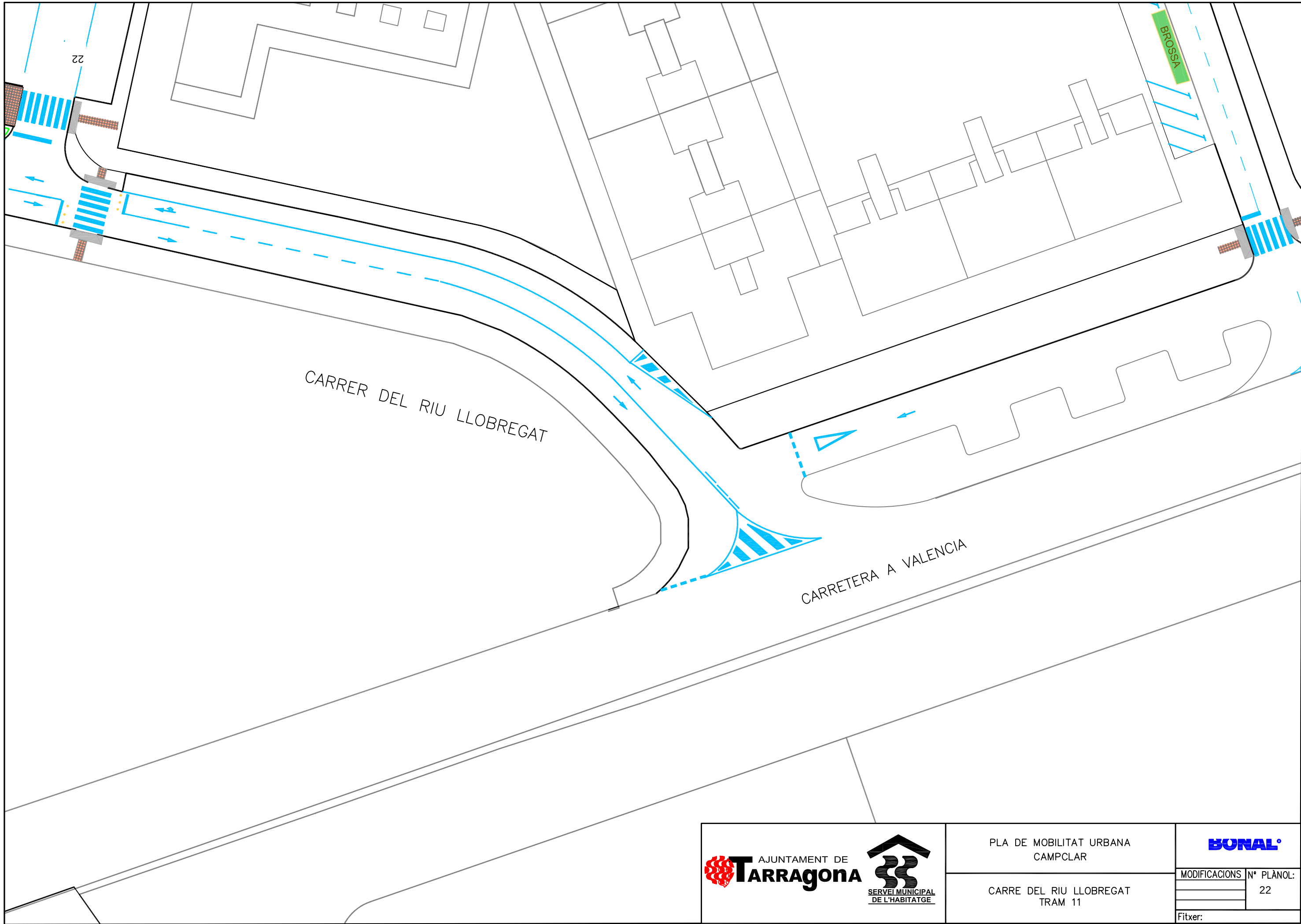
MODIFICACIONS N° PLÀNOL:

19

Fitxer:







AJUNTAMENT DE
TARRAGONA



SERVEI MUNICIPAL
DE L'HABITATGE

PLA DE MOBILITAT URBANA
CAMPCLAR

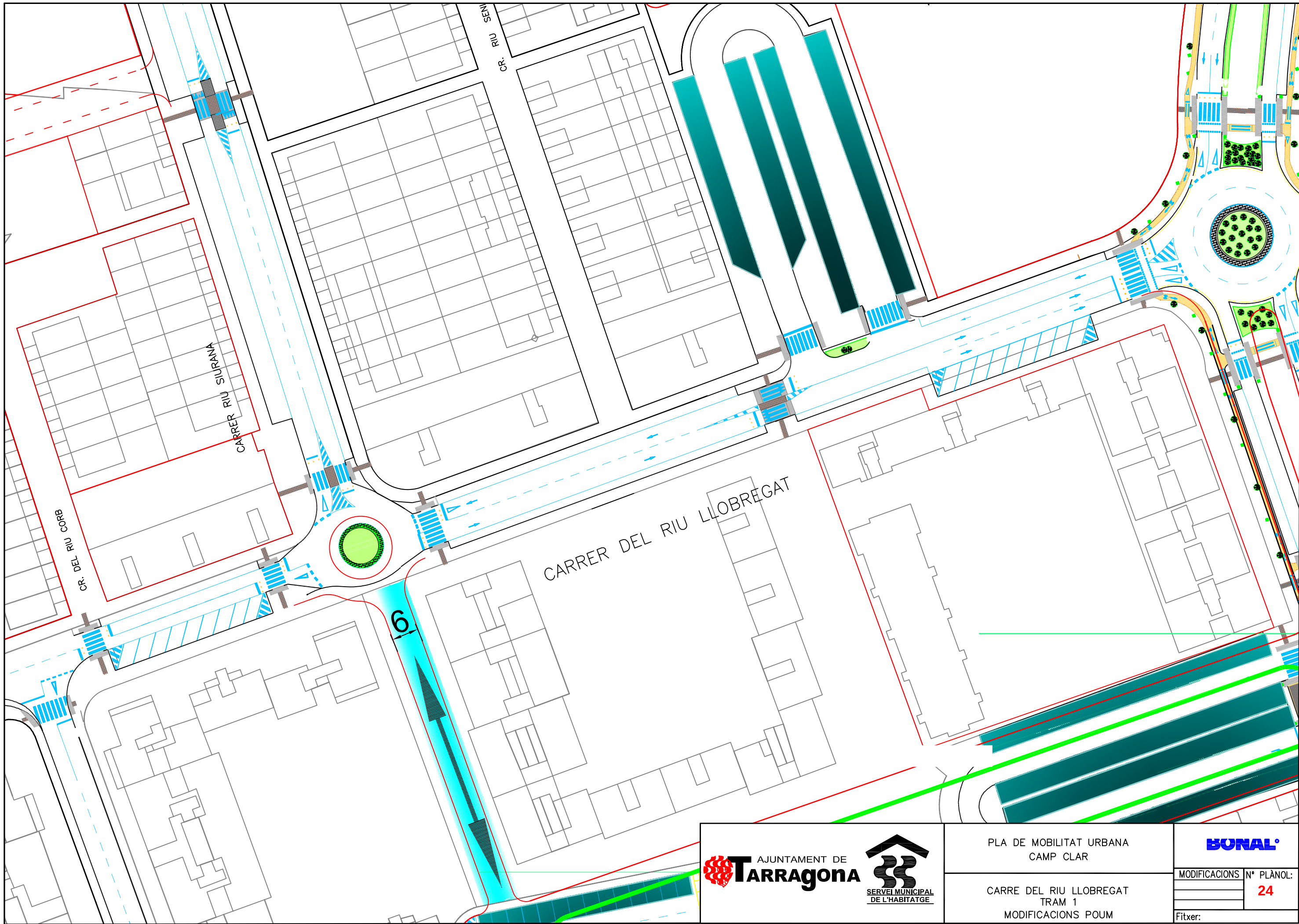
CARRE DEL RIU LLOBREGAT
TRAM 11

BONAL

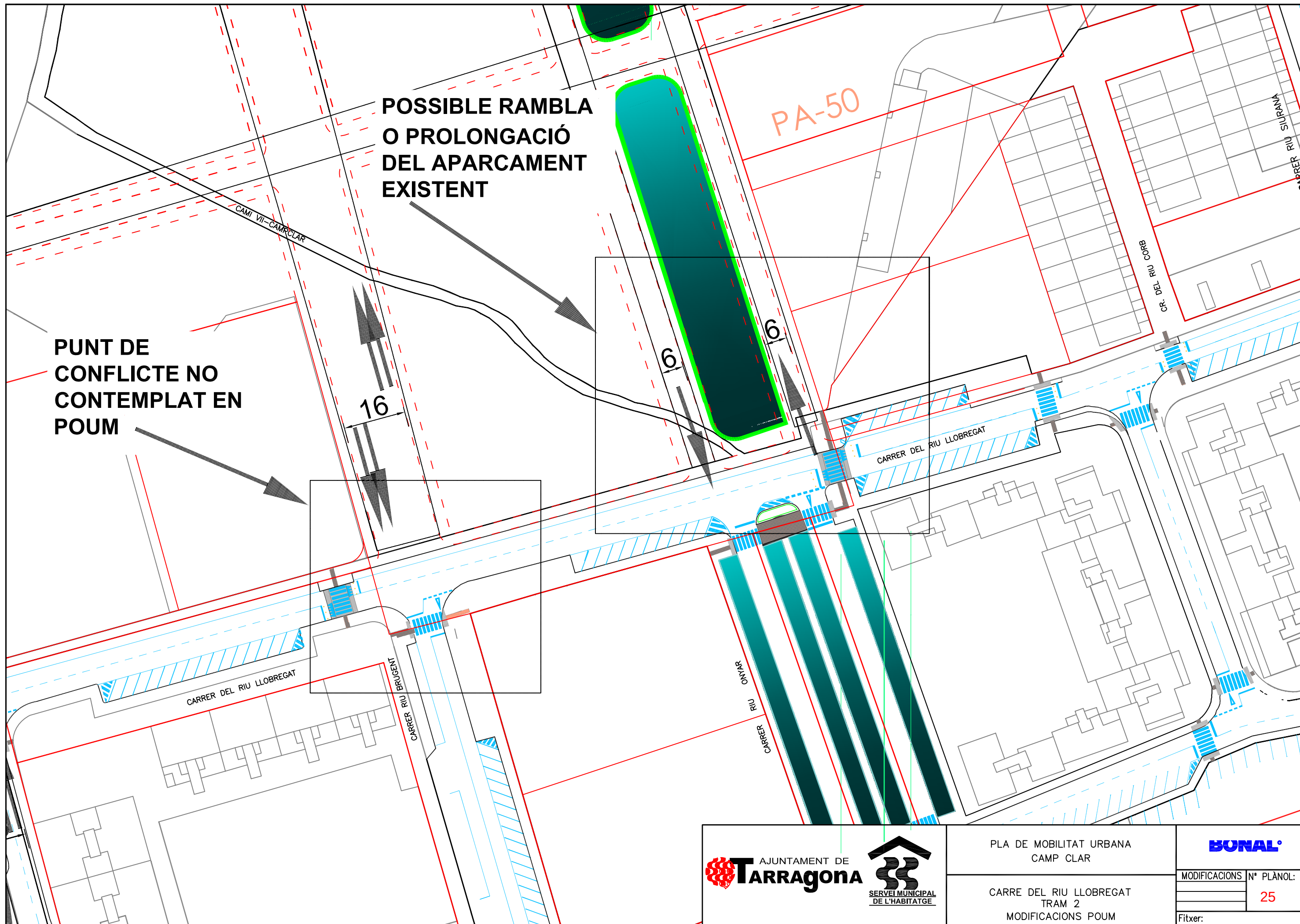
MODIFICACIONS N° PLÀNOL:

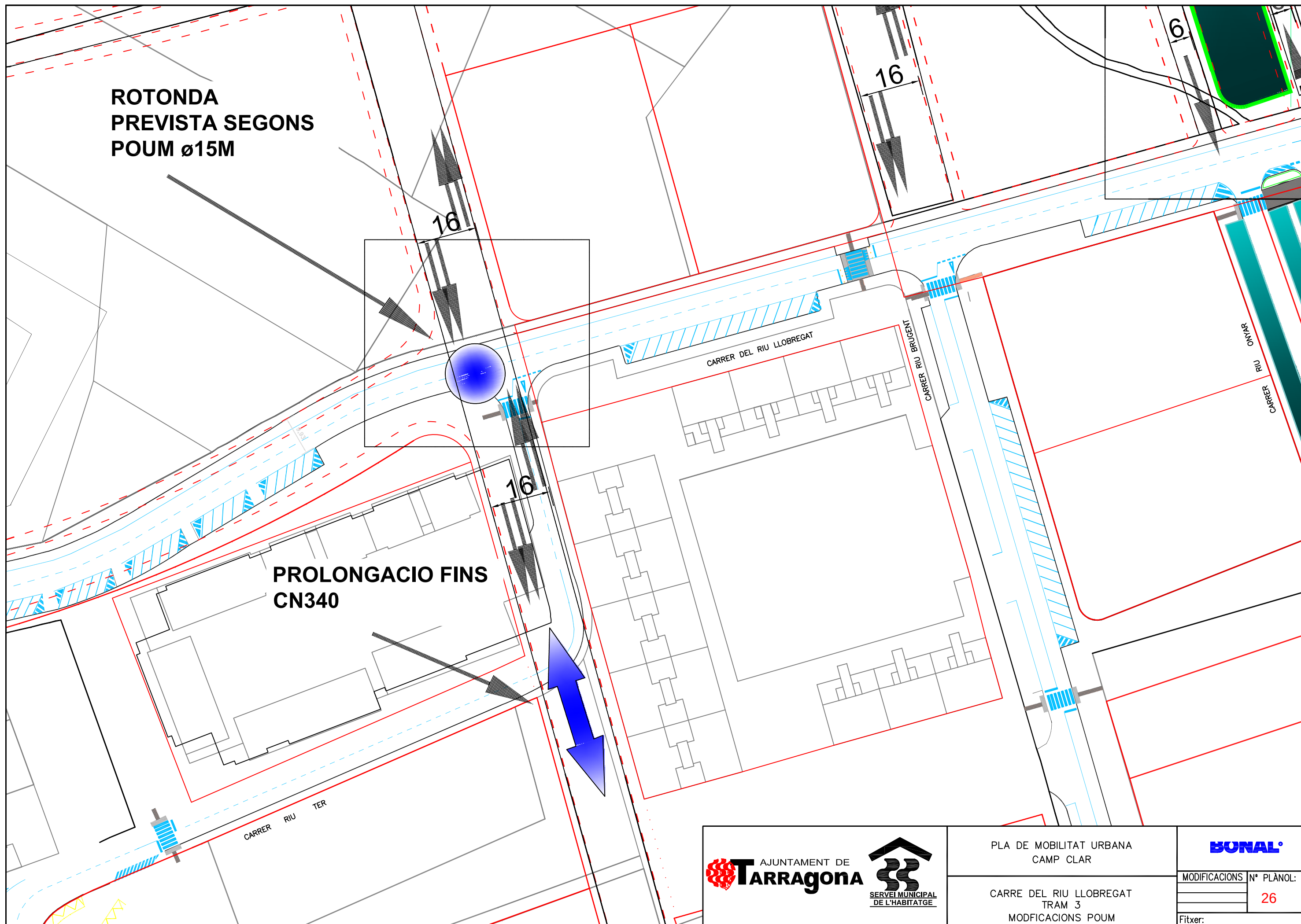
22

Fitxer:



 AJUNTAMENT DE TARRAGONA  SERVEI MUNICIPAL DE L'HABITATGE	PLA DE MOBILITAT URBANA CAMP CLAR		BONAL®	
	CARRE DEL RIU LLOBREGAT TRAM 1 MODIFICACIONS POUM		MODIFICACIONS	Nº PLÀNOL: 24
			Fitxer:	







AJUNTAMENT DE

TARRAGONA



SERVEI MUNICIPAL

DE L'HABITATGE

PLA DE MOBILITAT URBANA CAMP CLAR	
CARRE DEL RIU LLOBREGAT TRAM 3 MODIFICACIONS POUM	

BONAL	
MODIFICACIONS	Nº PLÀNOL:
	26
Fitxer:	

ROTONDA
PREVISTA SEGONS
POUM ø30m

ROTONDA ACTUAL
AMB UN NOU VIAL
SEGONS POUM

CARRER DEL RIU LLOBREGAT



AJUNTAMENT DE
TARRAGONA



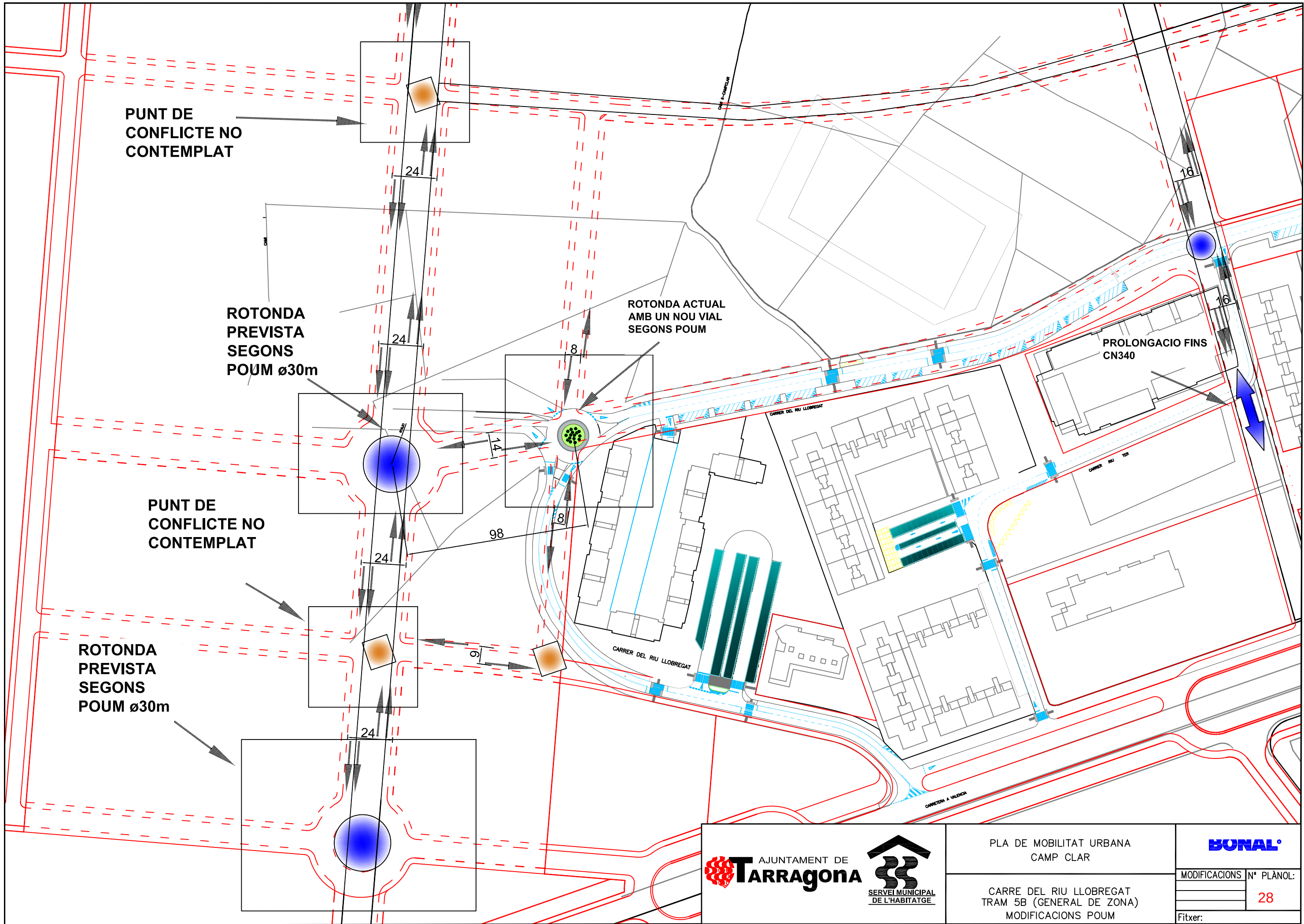
SERVEI MUNICIPAL
DE L'HABITATGE

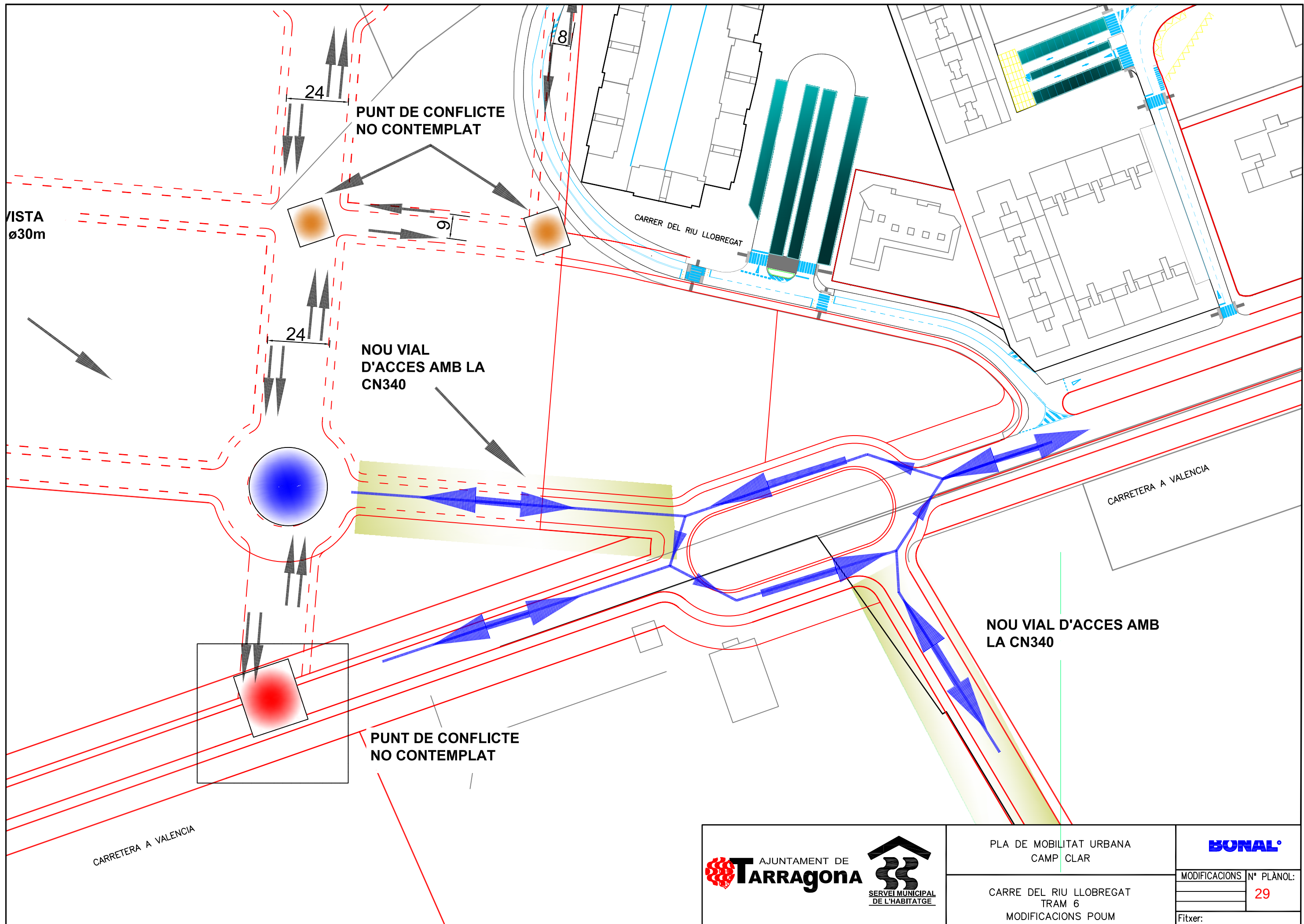
PLA DE MOBILITAT URBANA
CAMP CLAR

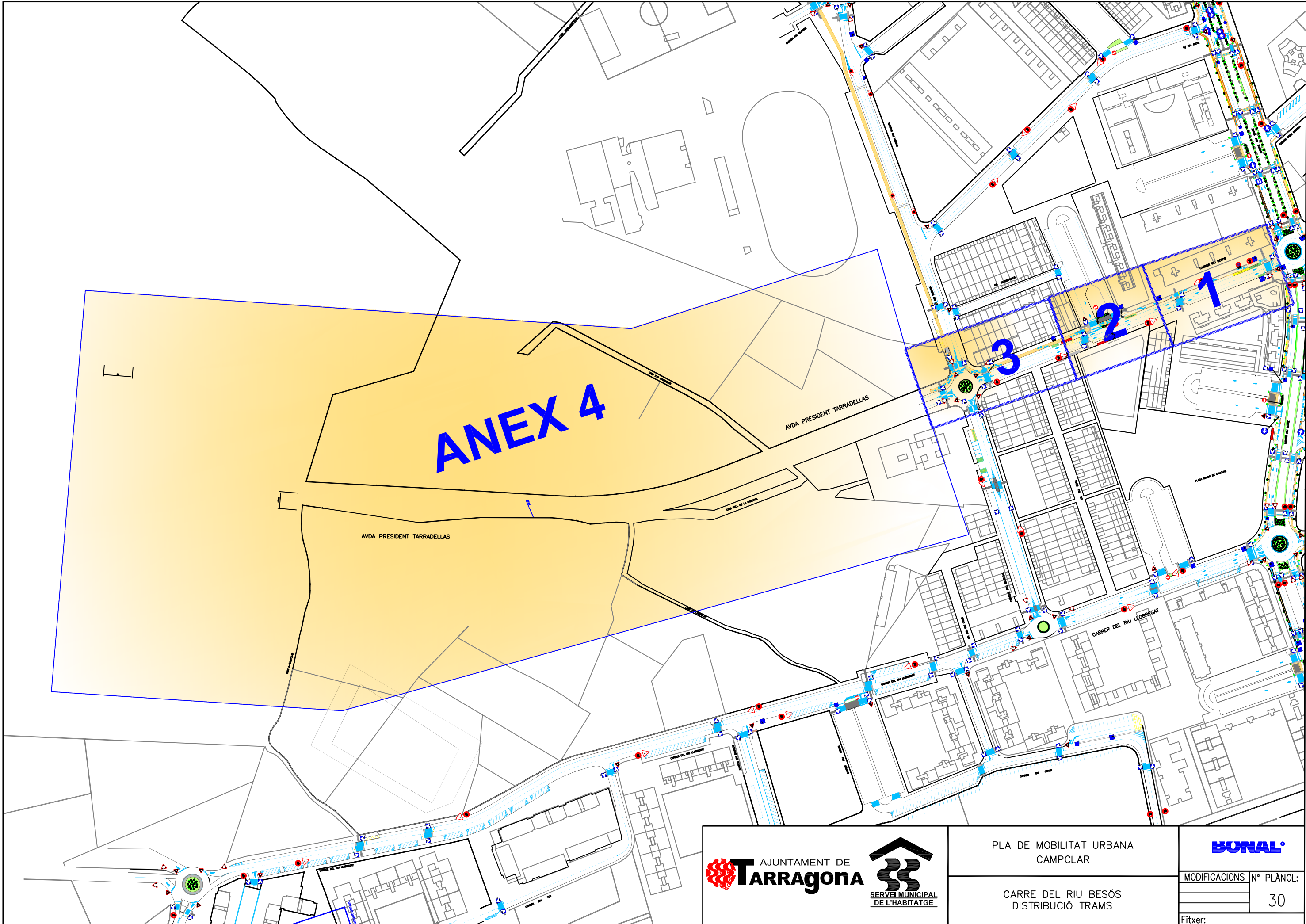
CARRER DEL RIU LLOBREGAT
TRAM 5
MODIFICACIONS POUM

BONAL

MODIFICACIONS	Nº PLÀNOL:
	27
Fitxer:	









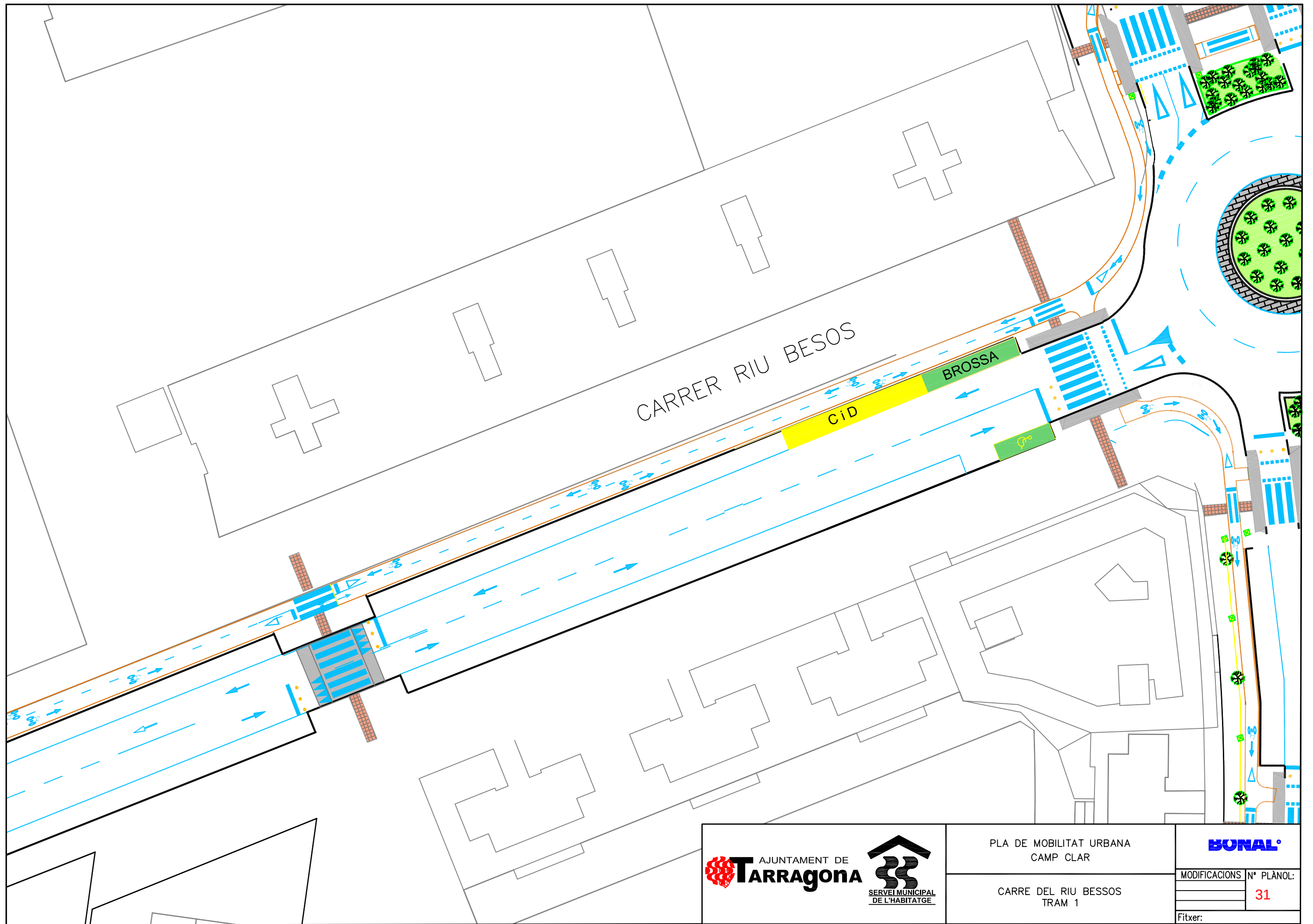
AJUNTAMENT DE
TARRAGONA



SERVEI MUNICIPAL
DE L'HABITATGE

PLA DE MOBILITAT URBANA CAMPCLAR	
CARRE DEL RIU BESÓS DISTRIBUCIÓ TRAMS	

BONAL	
MODIFICACIONS	Nº PLÀNOL:
	30
Fitxer:	





AJUNTAMENT DE
TARRAGONA

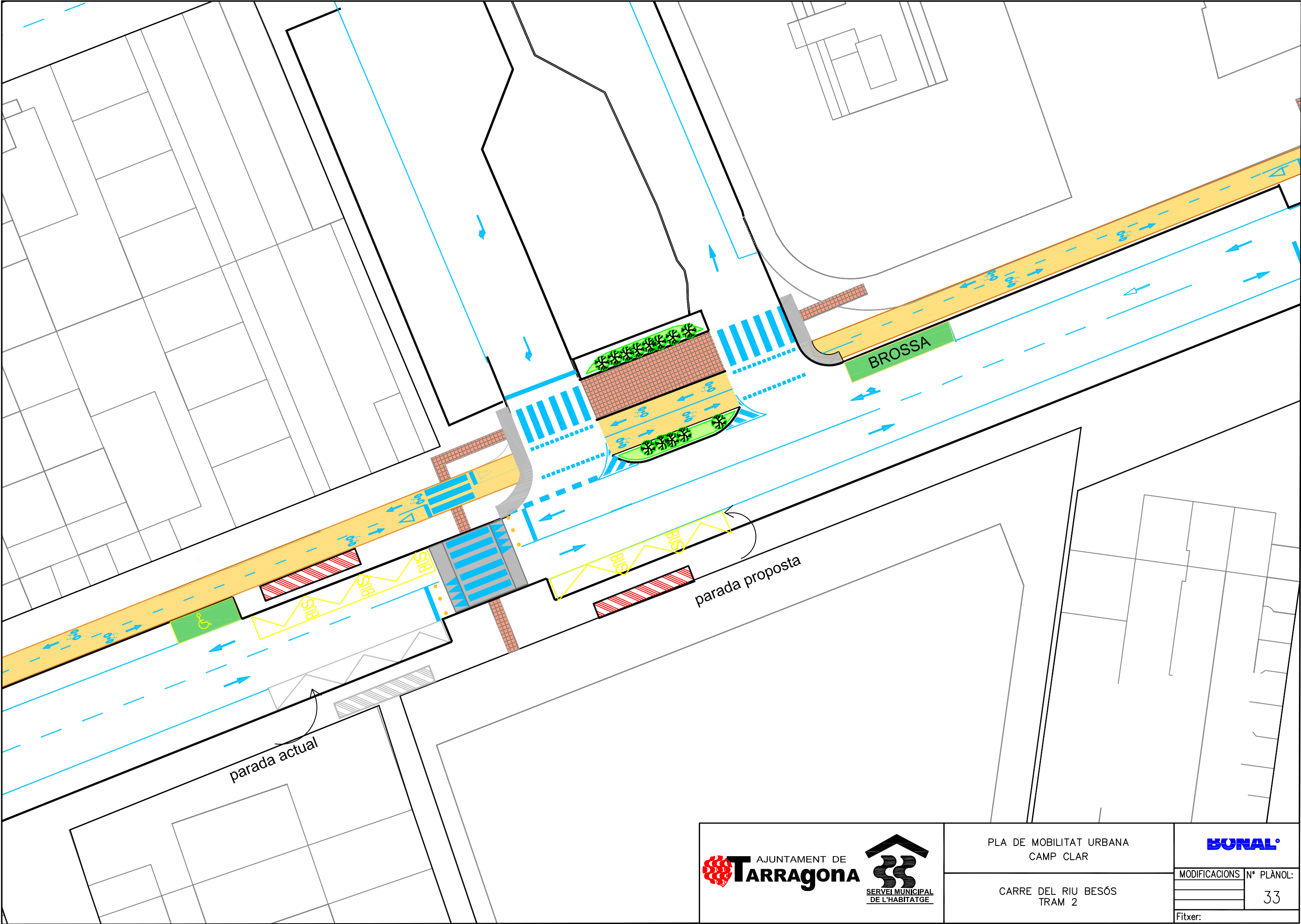


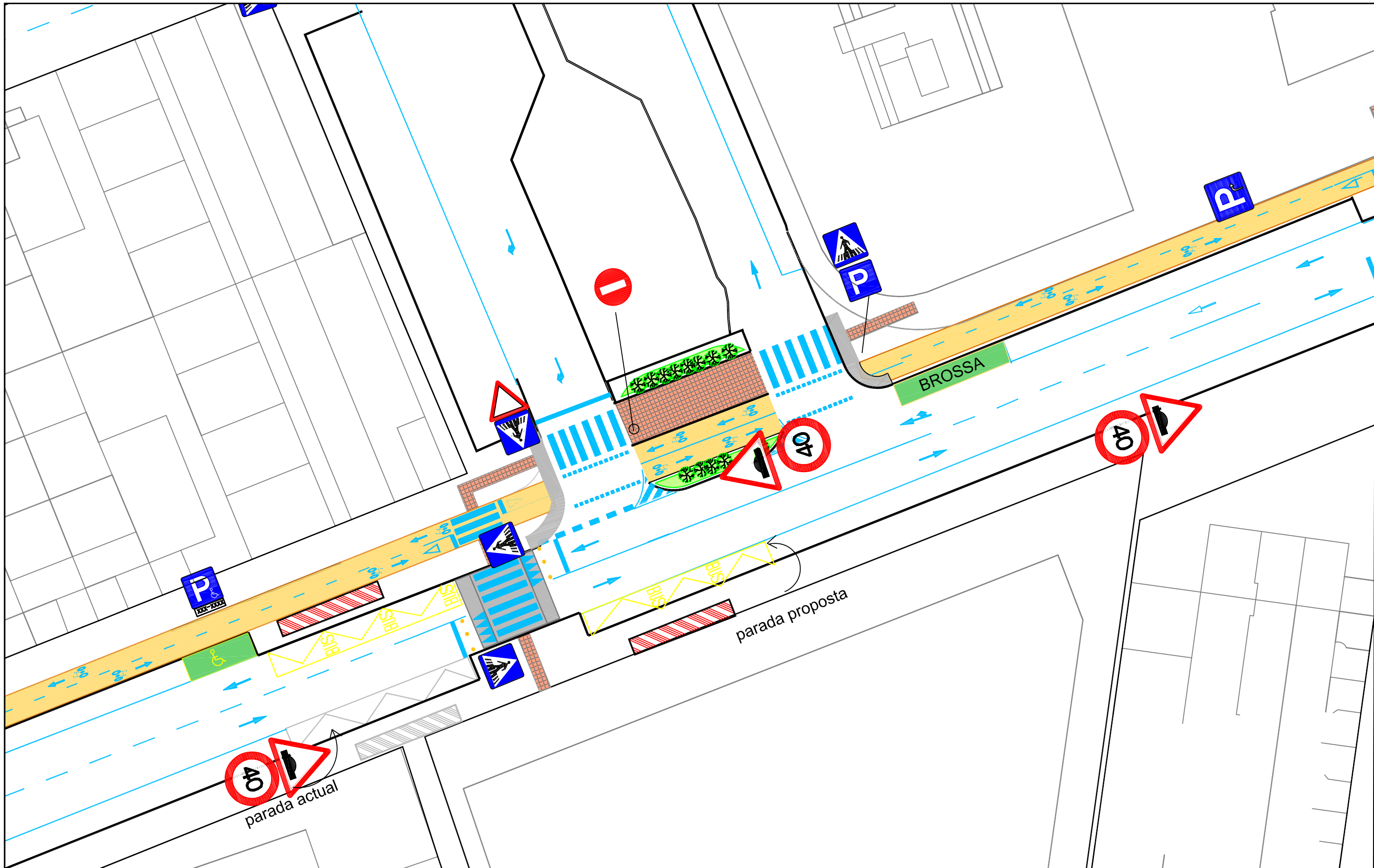
SERVEI MUNICIPAL
DE L'HABITATGE

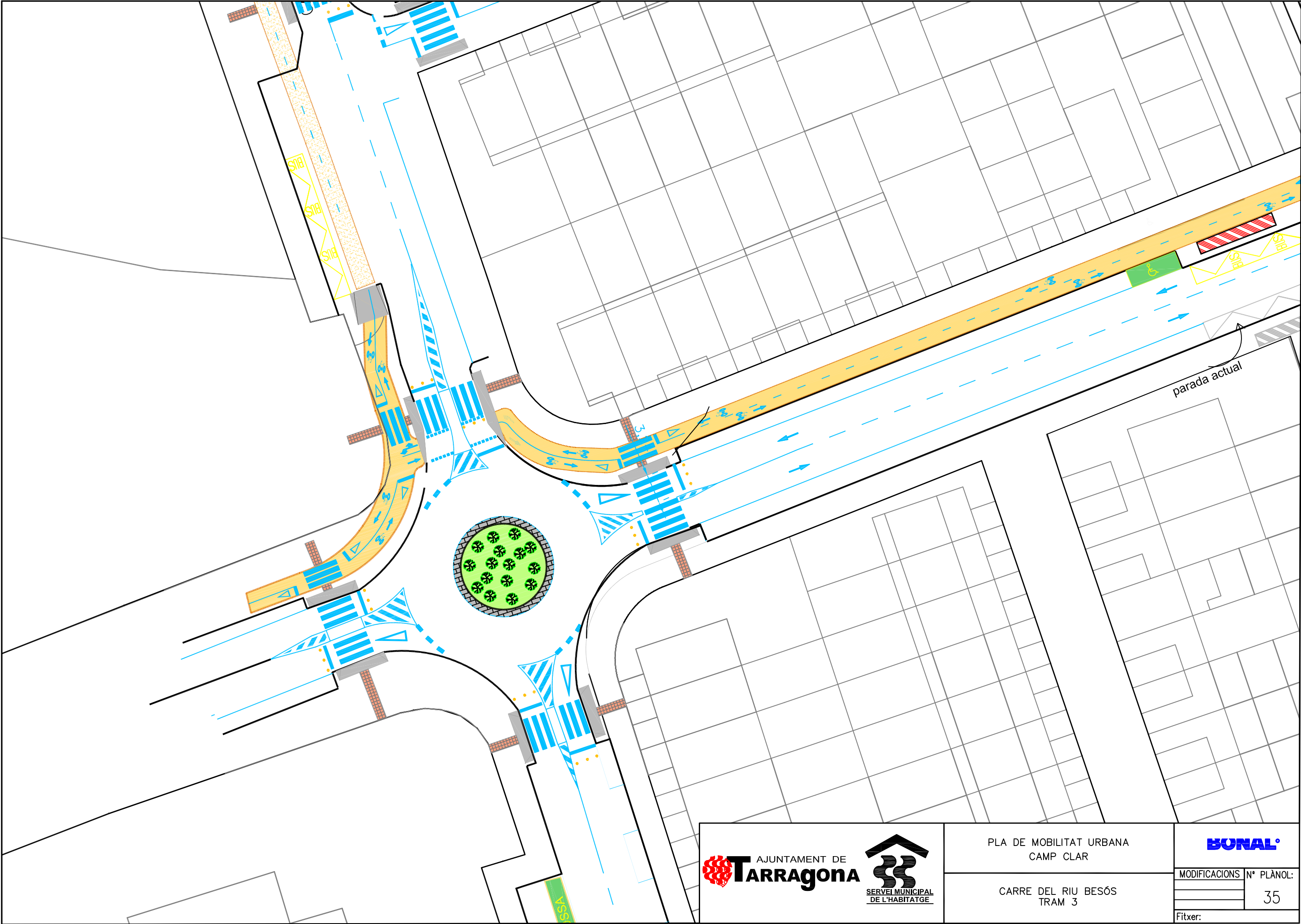
PLA DE MOBILITAT URBANA
CAMP CLAR

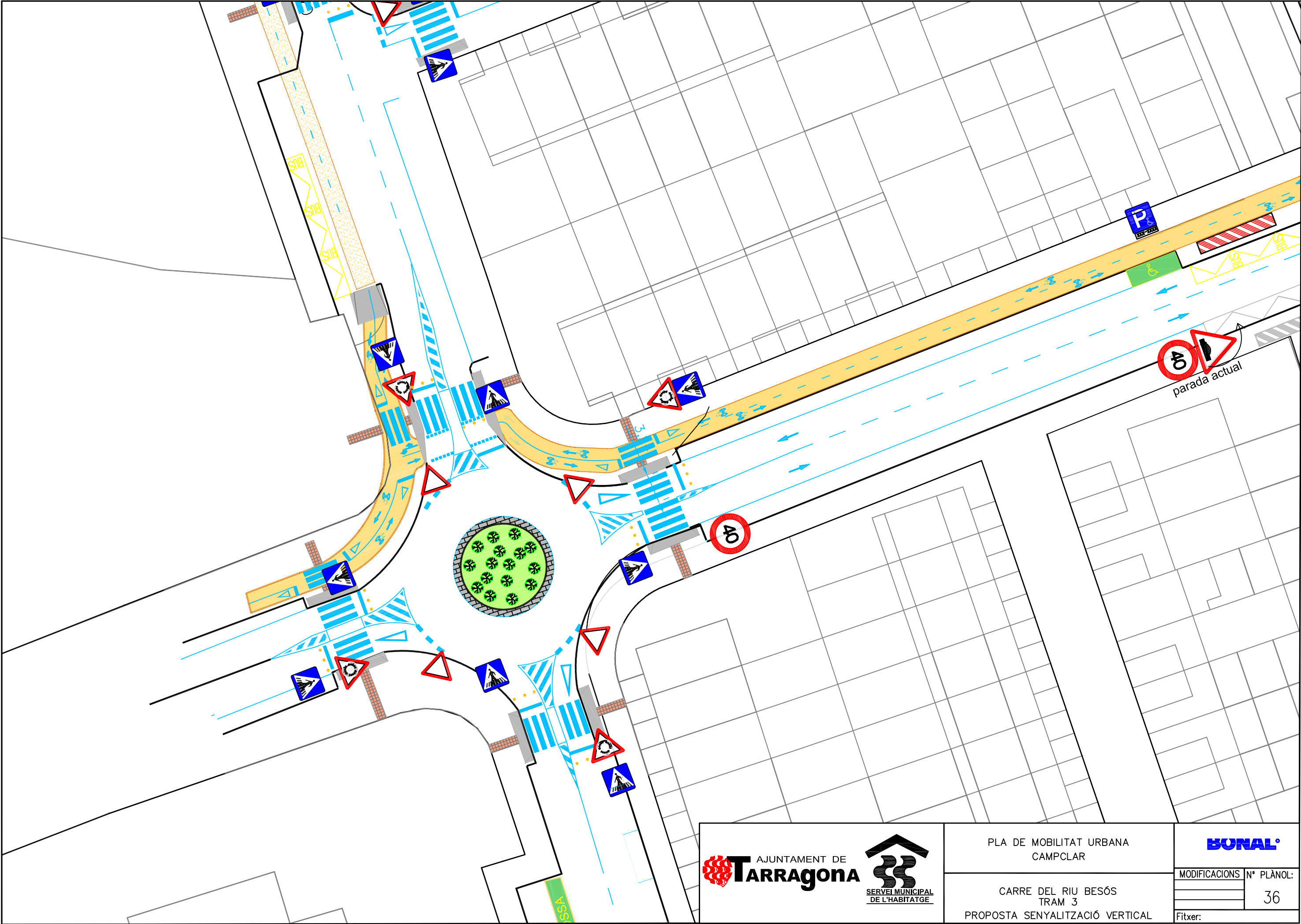
CARRER DEL RIU BESSOS
TRAM 1

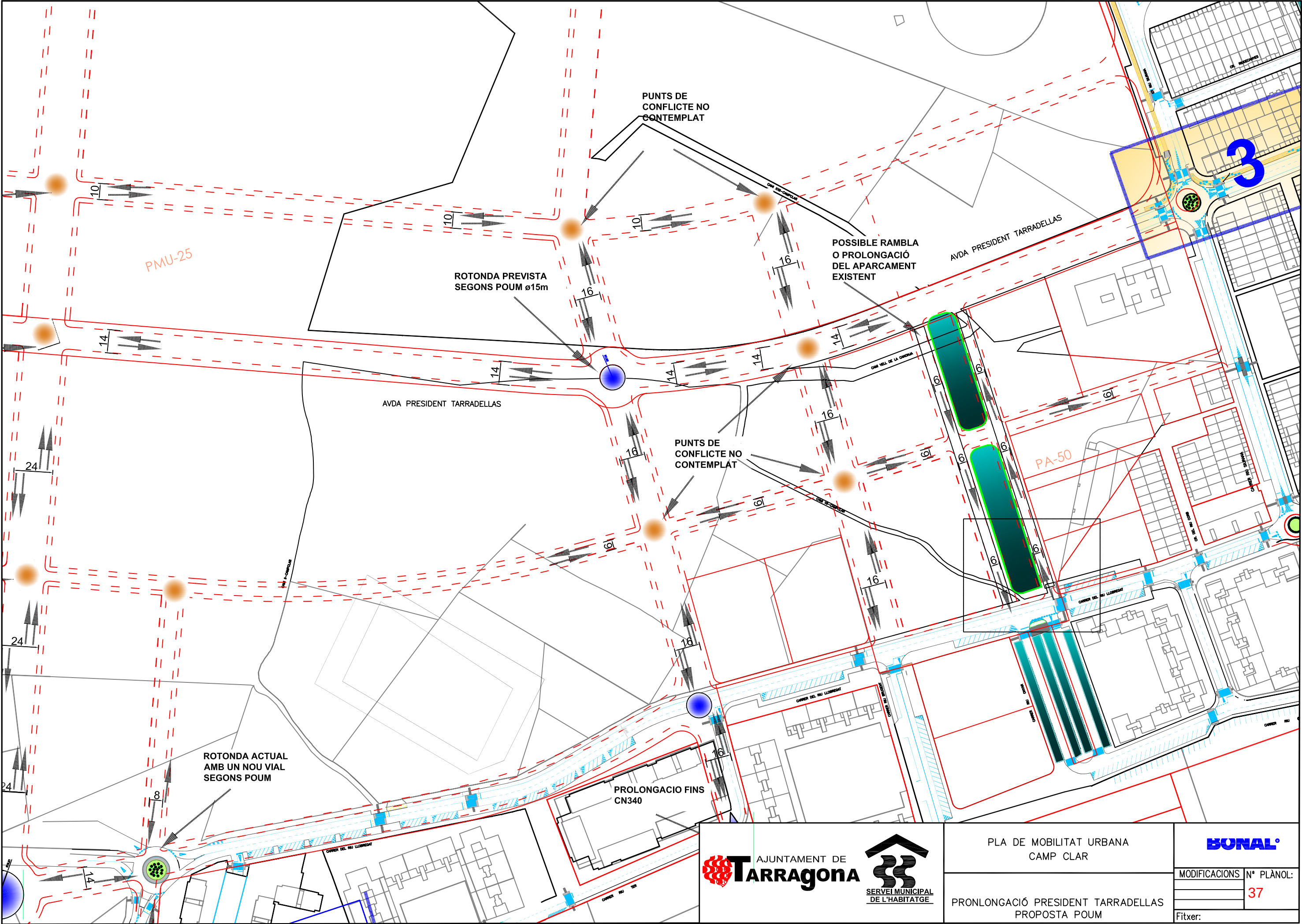
BONAL®	
MODIFICACIONS	Nº PLÀNOL:
	31
Fitxer:	

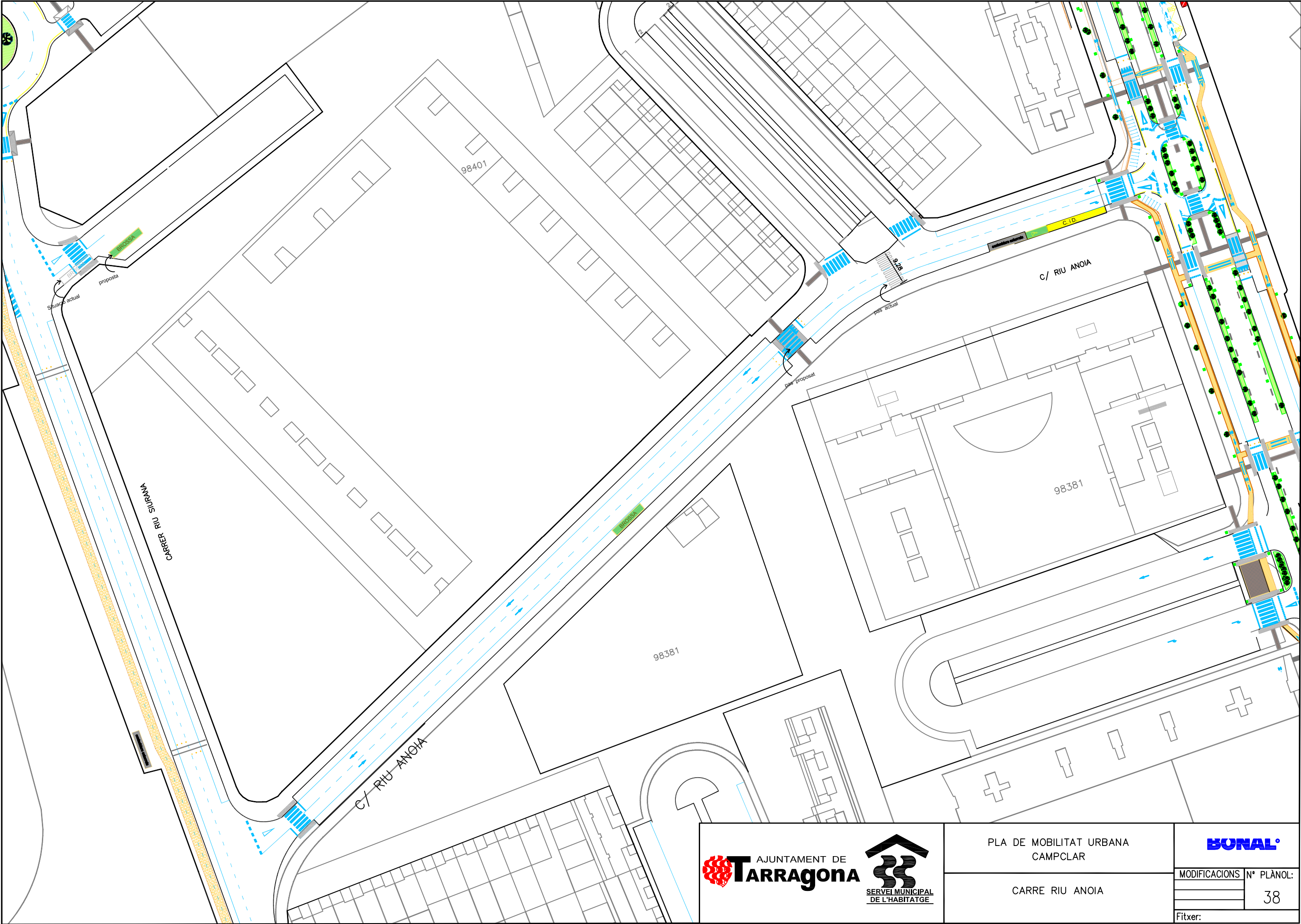














AJUNTAMENT DE

TARRAGONA



SERVEI MUNICIPAL

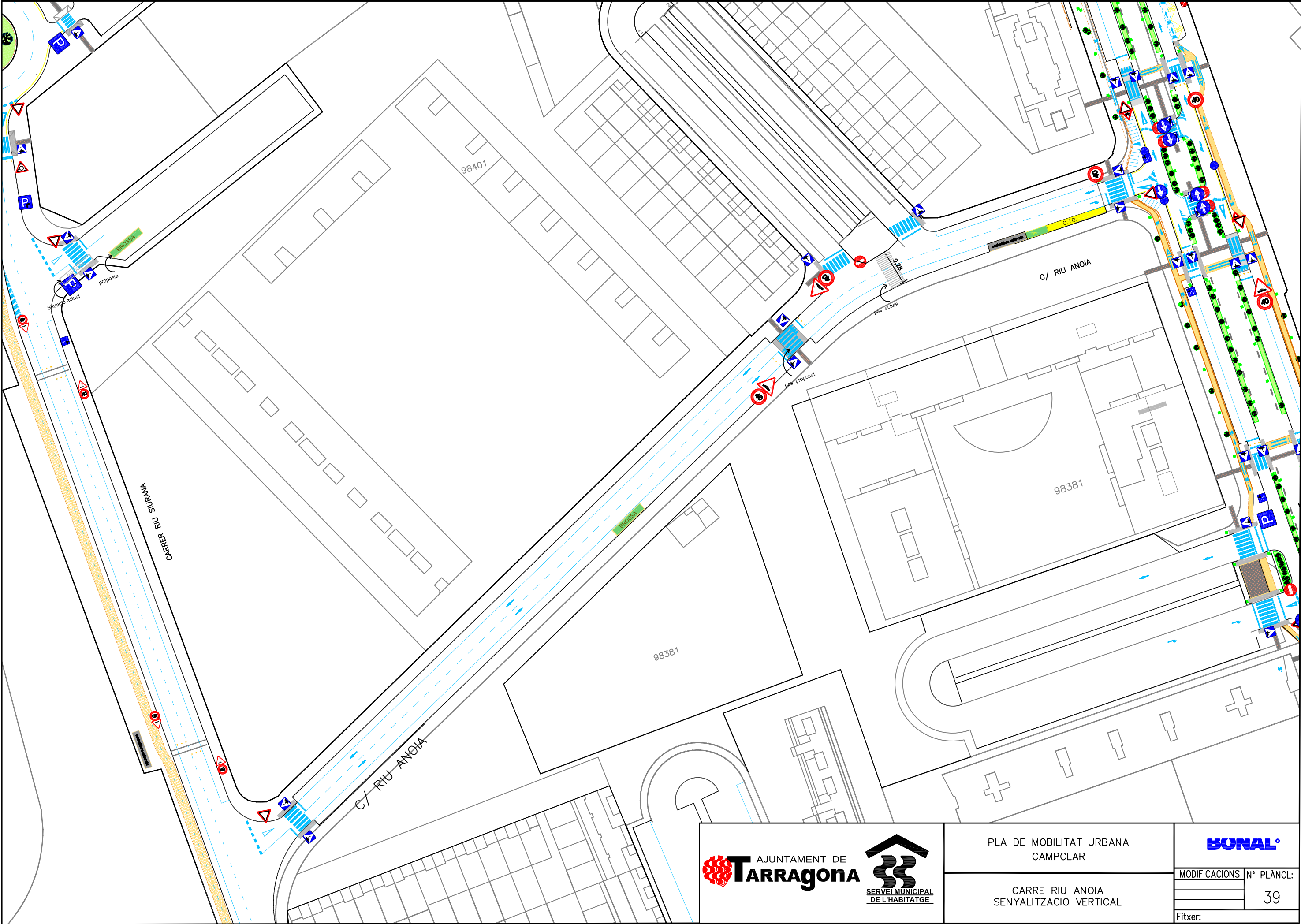
DE L'HABITATGE

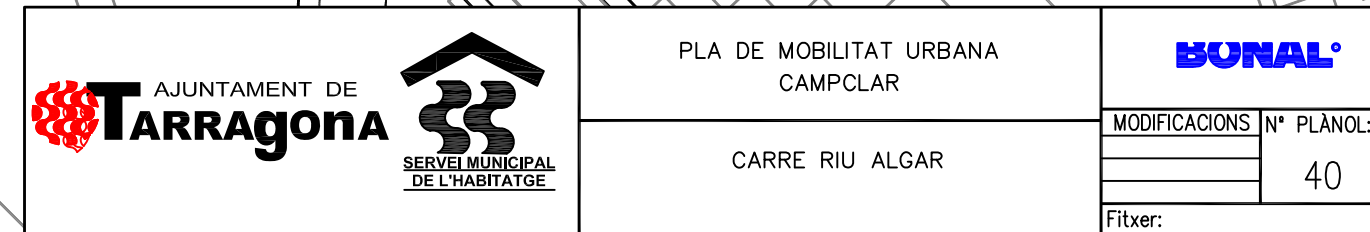
PLA DE MOBILITAT URBANA

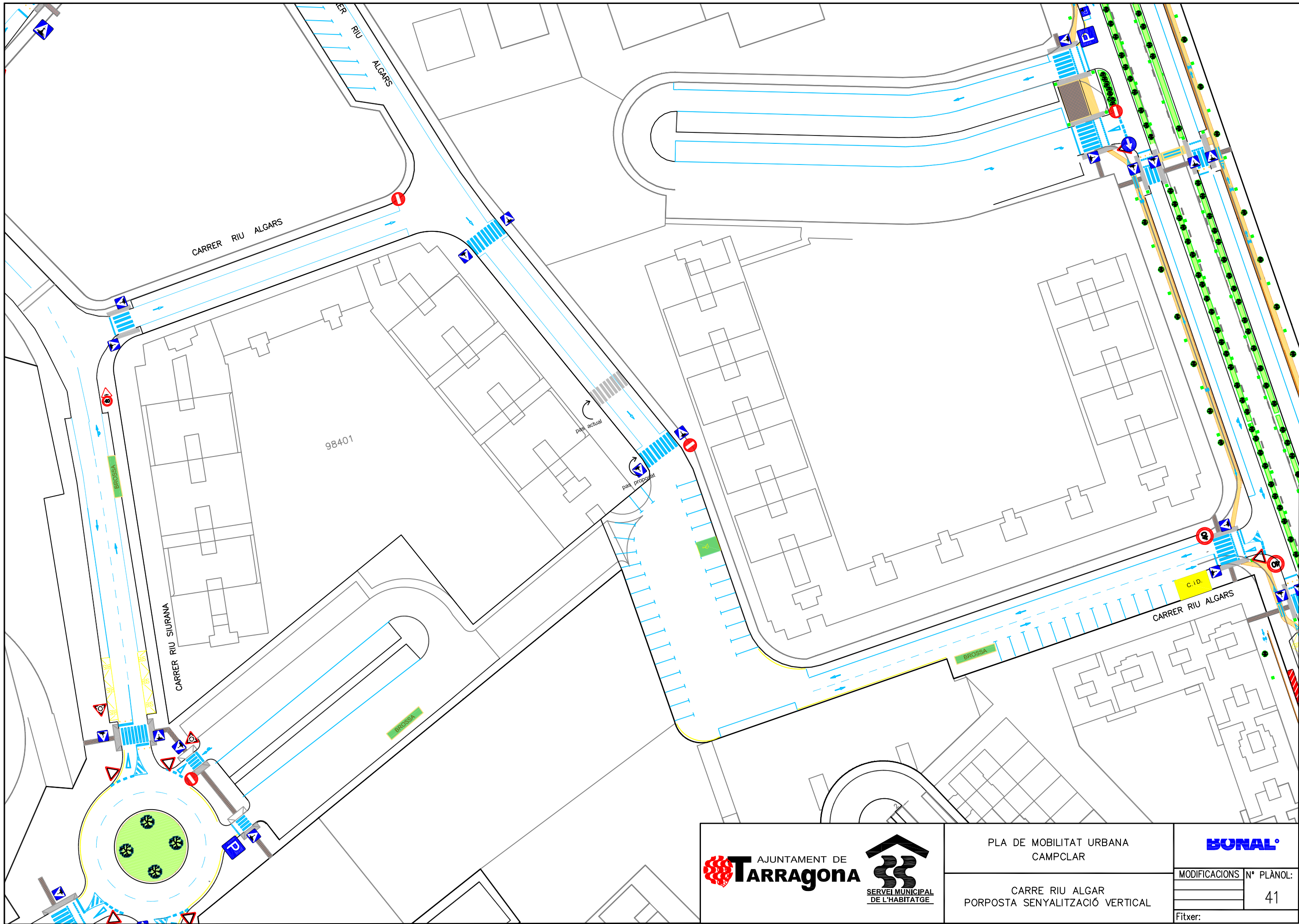
CAMPCLAR

CARRER RIU ANOIA

	
MODIFICACIONS	Nº PLÀNOL:
	38
Fitxer:	









AJUNTAMENT DE
TARRAGONA

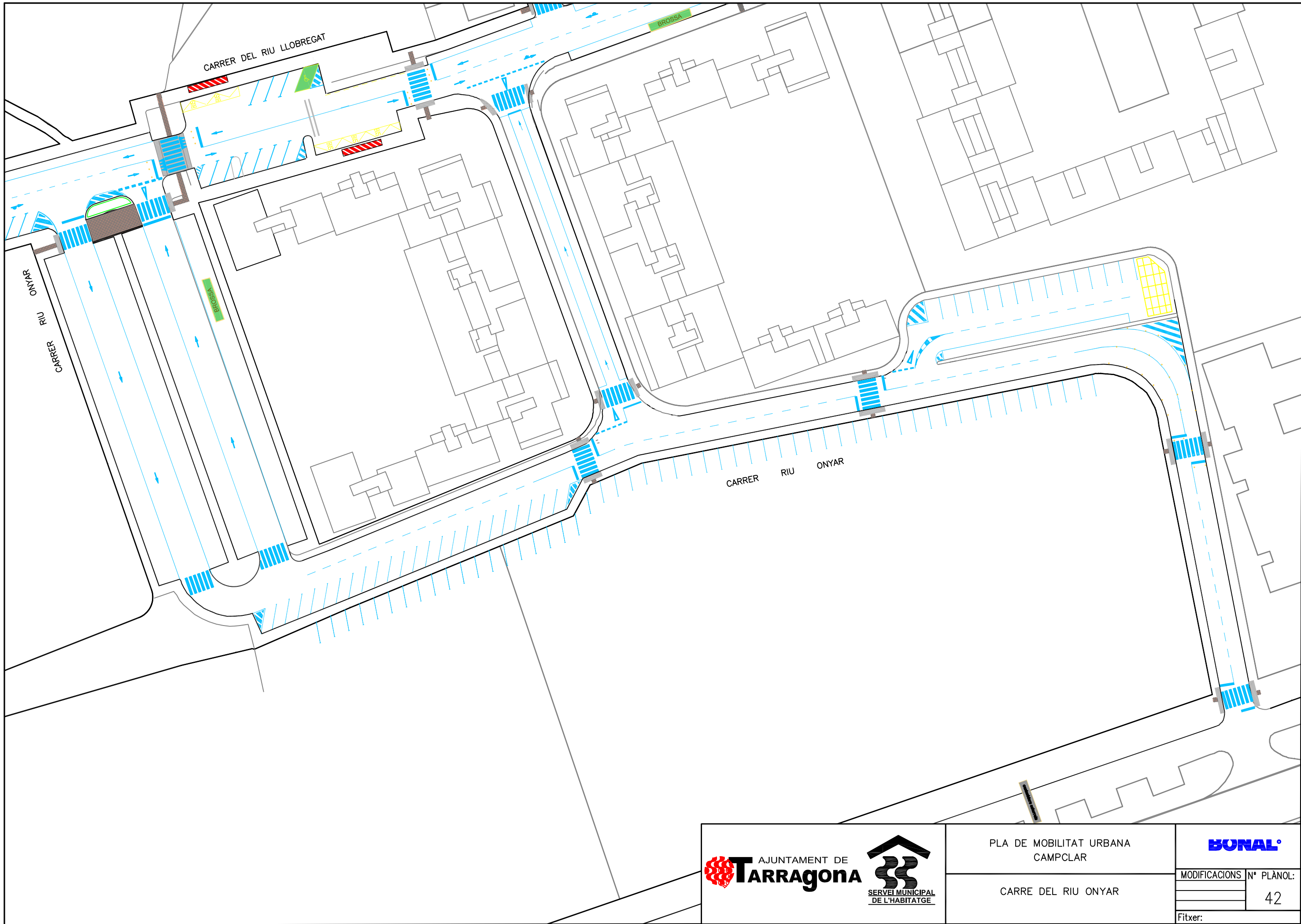


SERVEI MUNICIPAL
DE L'HABITATGE

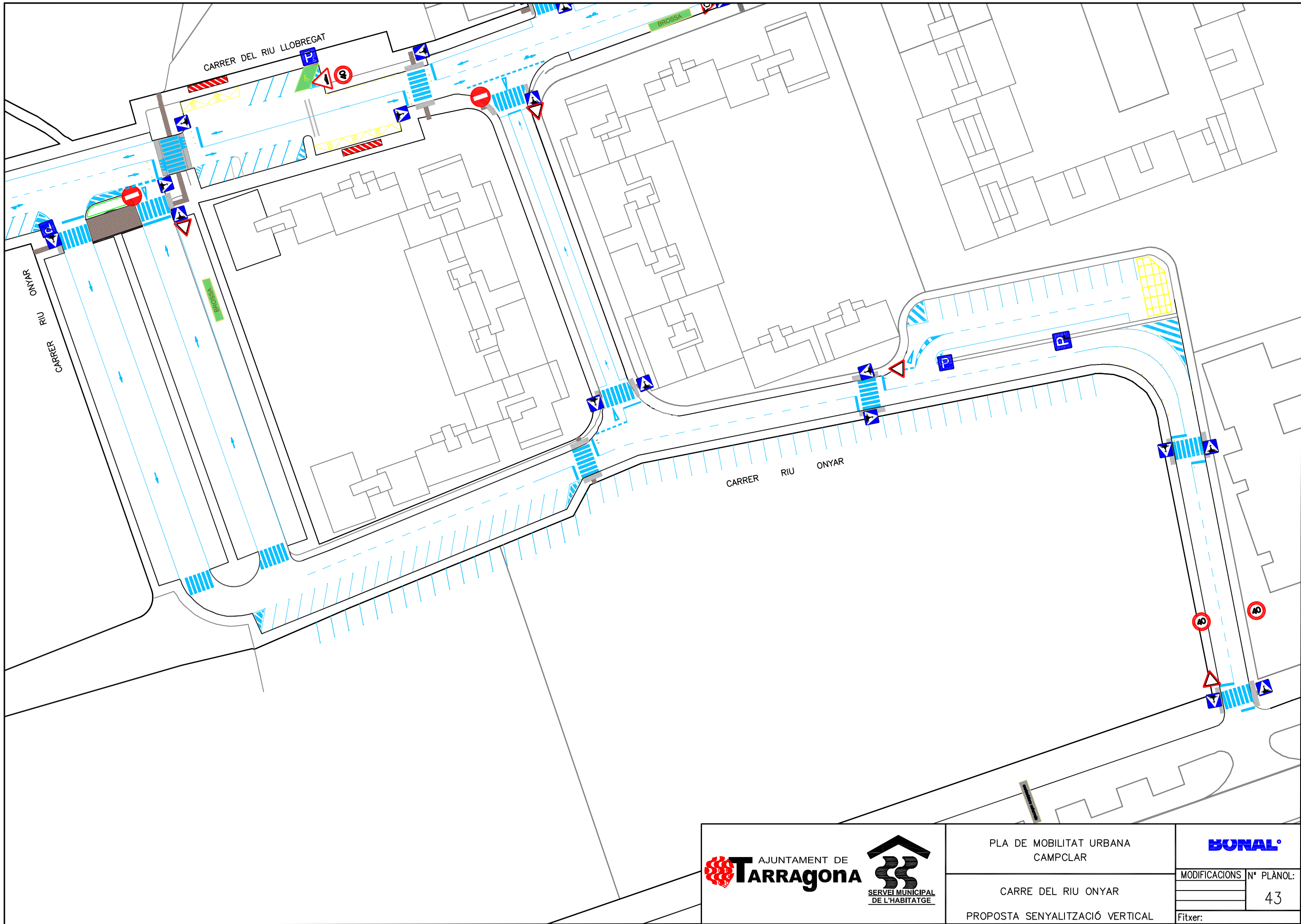
PLA DE MOBILITAT URBANA
CAMPCLAR

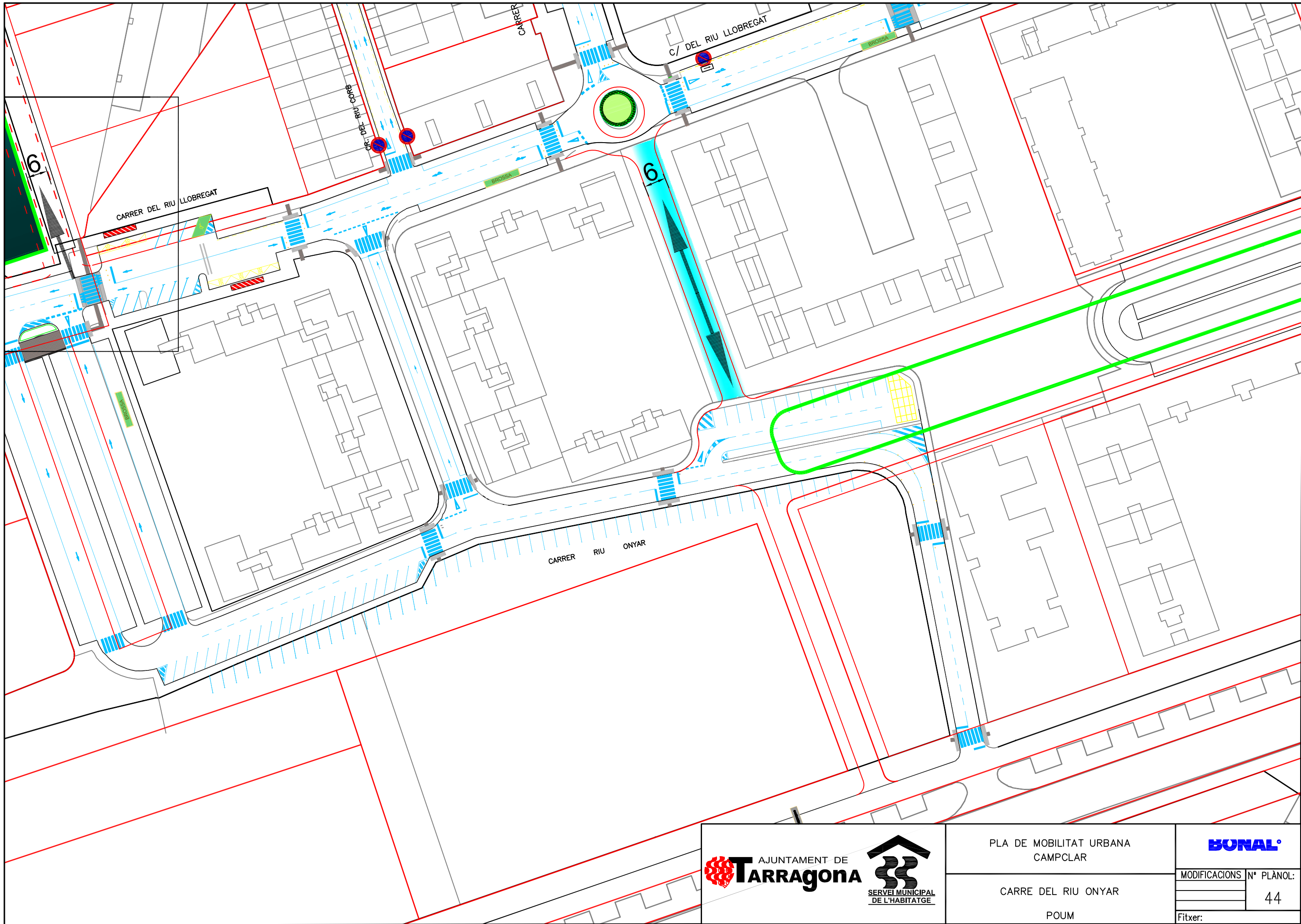
CARRE RIU ALGAR
PORPOSTA SENYALITZACIÓ VERTICAL

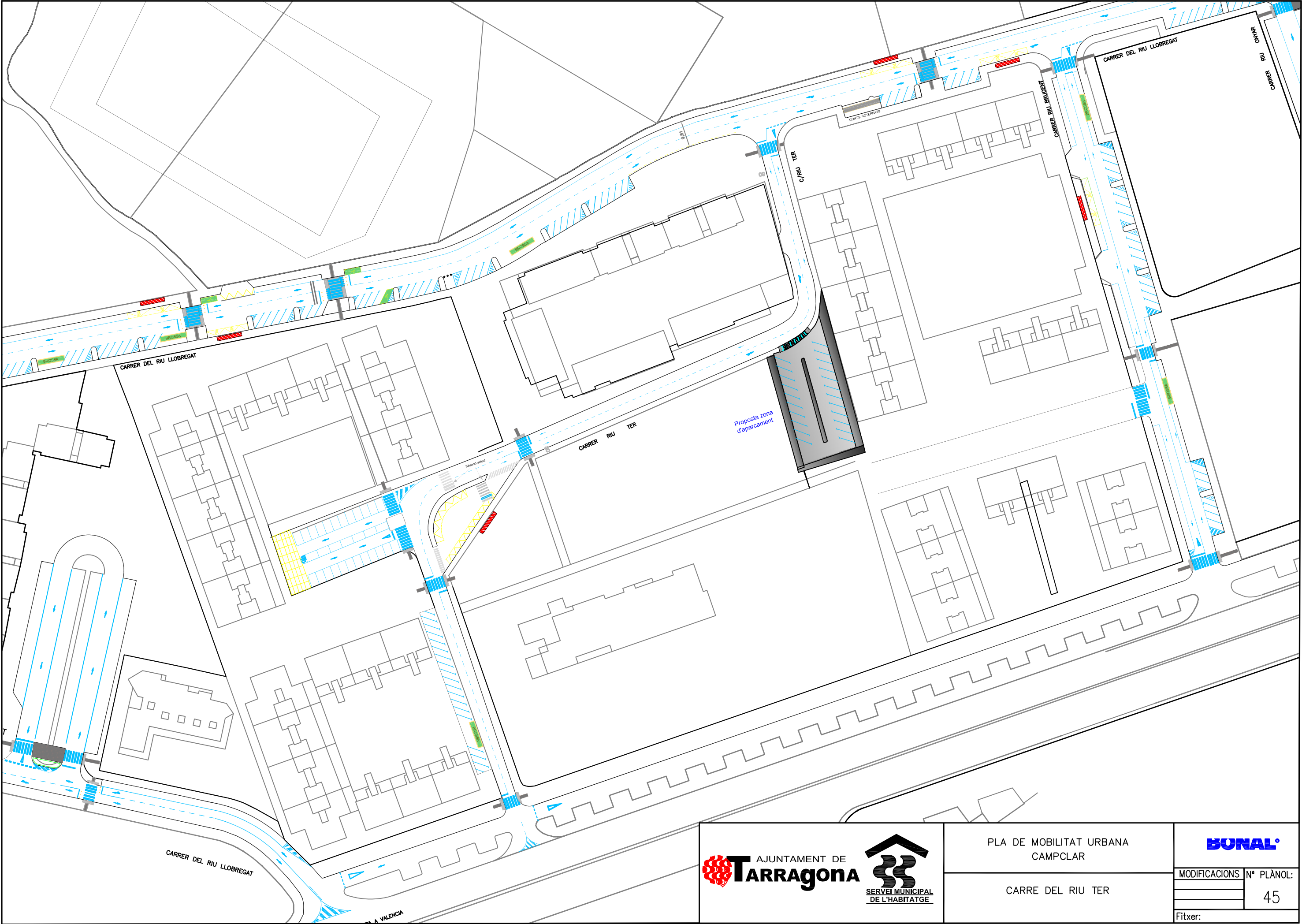
BONAL[®]	
MODIFICACIONS	Nº PLÀNOL:
	41
Fitxer:	



 AJUNTAMENT DE TARRAGONA	 SERVEI MUNICIPAL DE L'HABITATGE	PLA DE MOBILITAT URBANA CAMPCLAR		
		CARRE DEL RIU ONYAR		MODIFICACIONS N° PLÀNOL:
				42
		Fitxer:		







AJUNTAMENT DE
TARRAGONA



SERVEI MUNICIPAL
DE L'HABITATGE

PLA DE MOBILITAT URBANA
CAMPCLAR

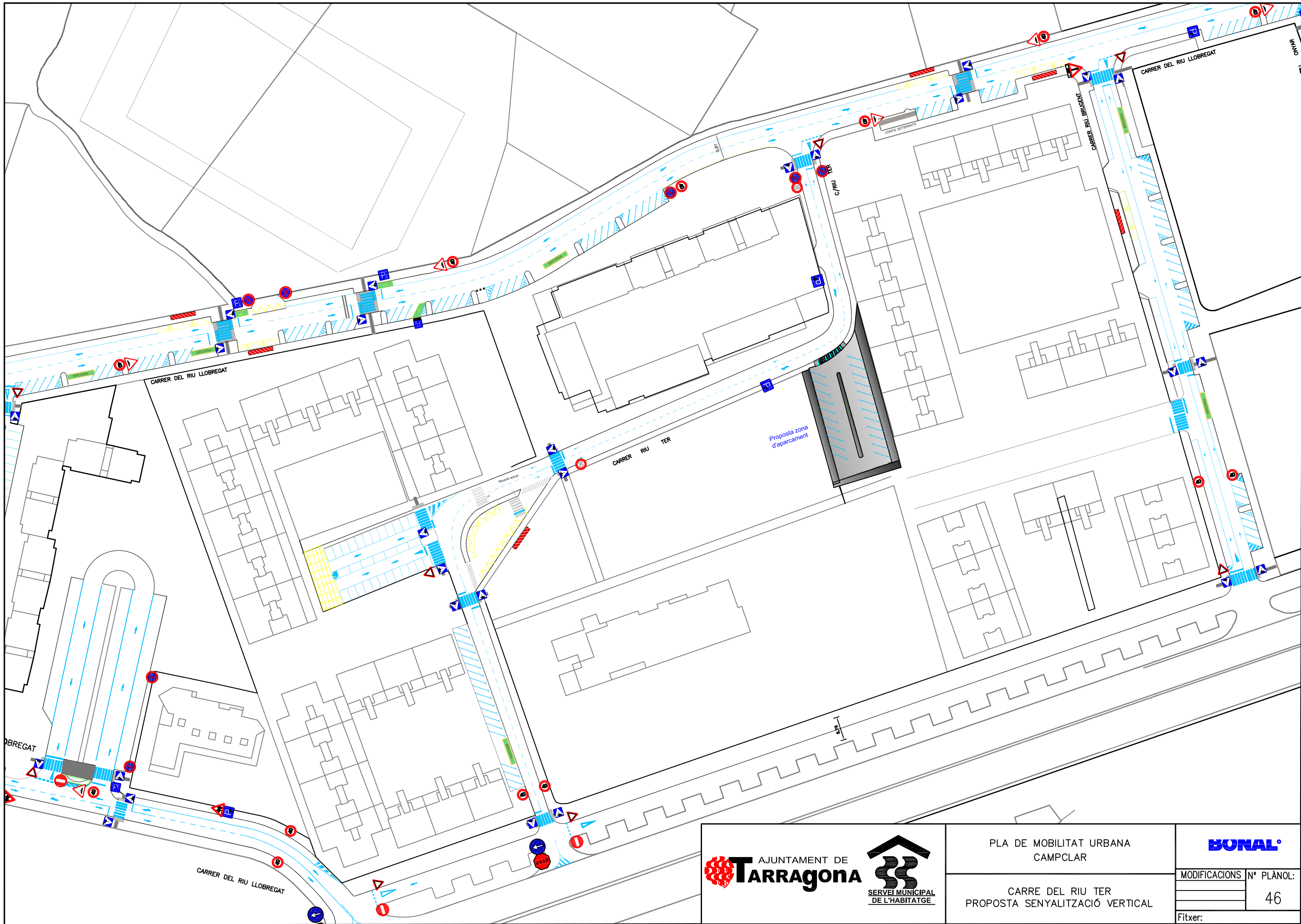
CARRER DEL RIU TER

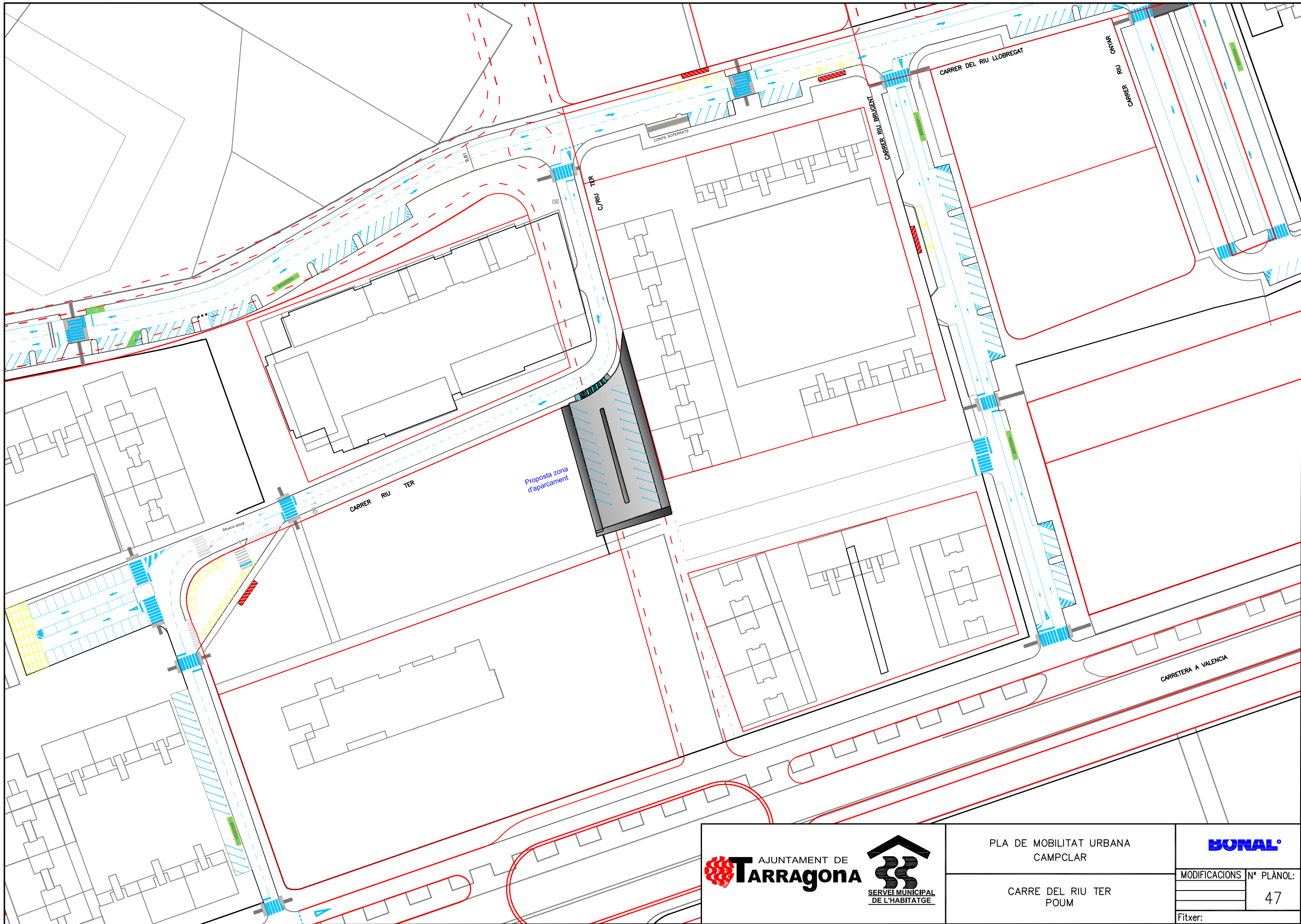
BONAL

MODIFICACIONS N° PLÀNOL:

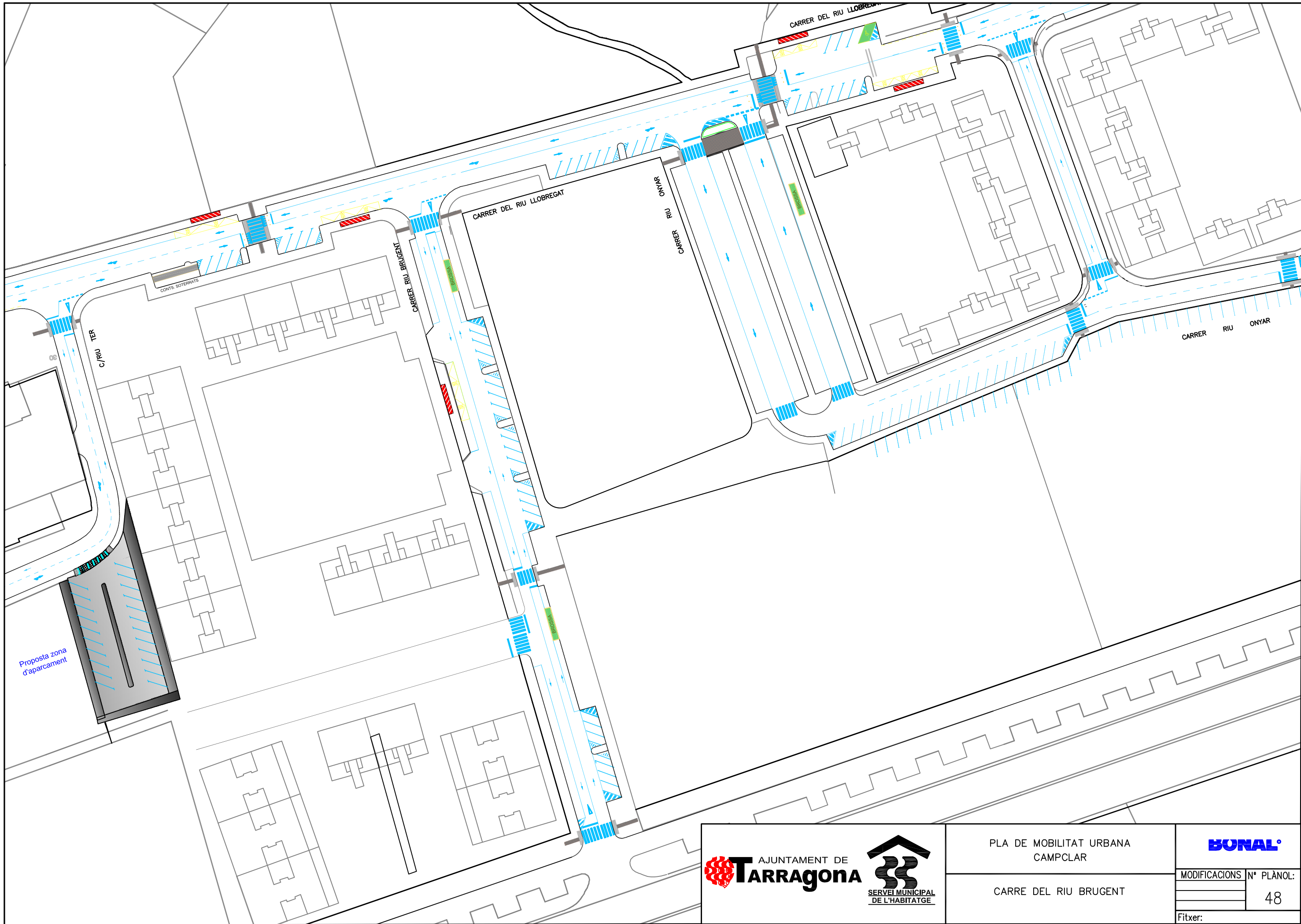
45

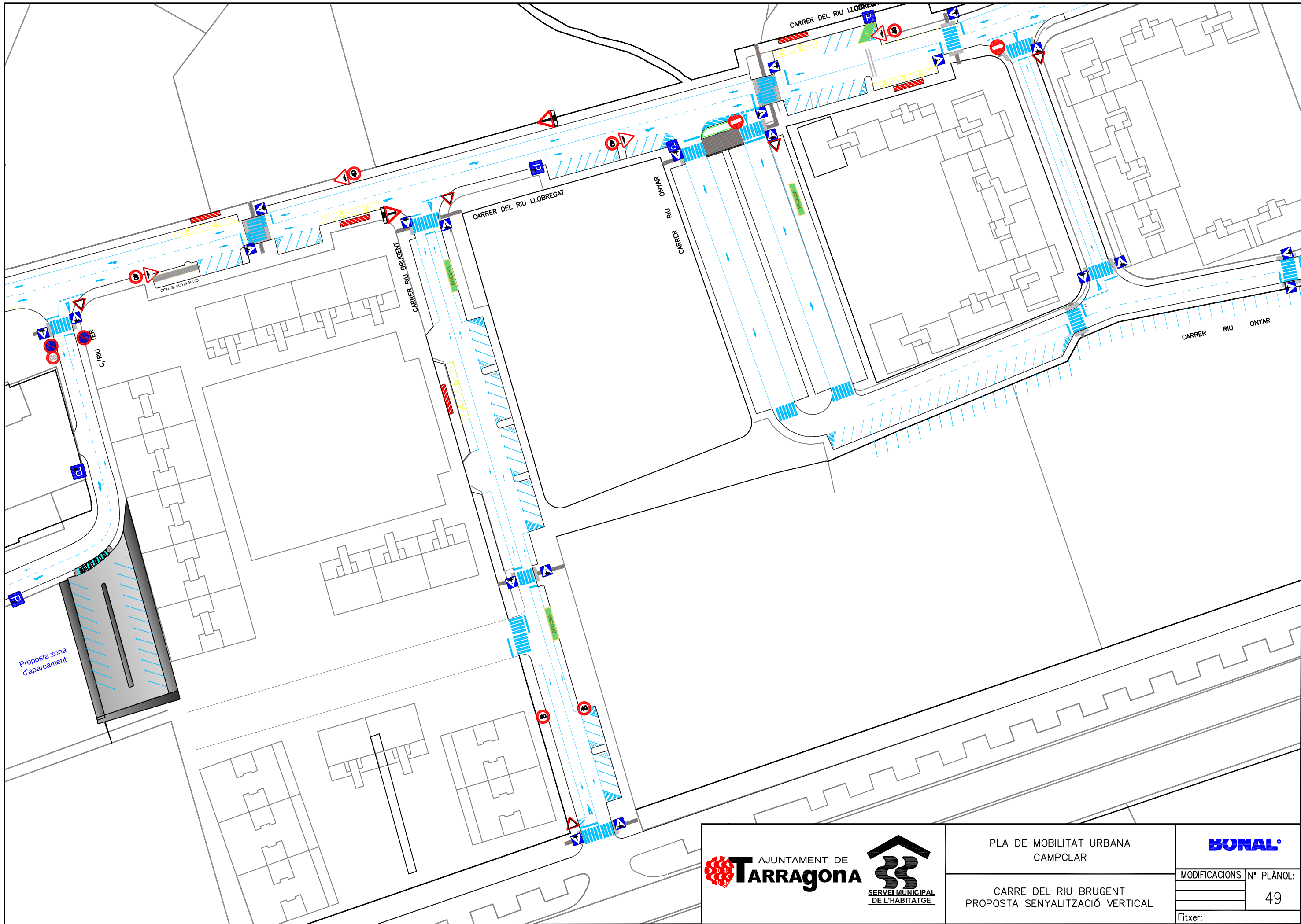
Fitxer:





 AJUNTAMENT DE TARRAGONA  SERVEI MUNICIPAL DE L'HABITATGE	PLA DE MOBILITAT URBANA CAMPCLAR		 MODIFICACIONS N° PLANOL: 47 Fitxer:
	CARRE DEL RIU TER POUM		





AJUNTAMENT DE
TARRAGONA



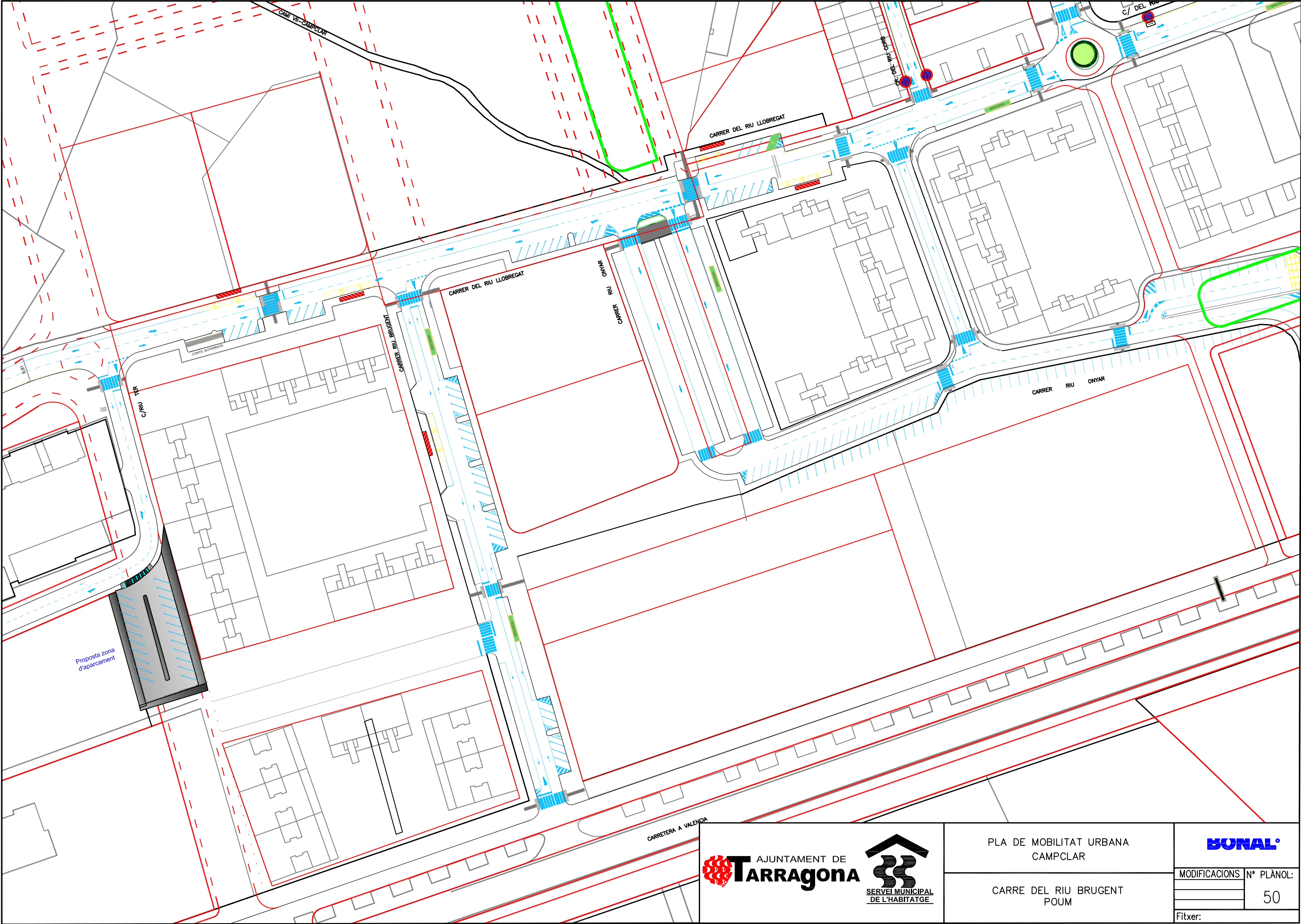
SERVEI MUNICIPAL
DE L'HABITATGE

PLA DE MOBILITAT URBANA
CAMPCLAR

CARRER DEL RIU BRUGENT
PROPOSTA SENYALITZACIÓ VERTICAL

BONAL

MODIFICACIONS	Nº PLÀNOL:
	49
Fitxer:	



AJUNTAMENT DE
TARRAGONA



SERVEI MUNICIPAL
DE L'HABITATGE

PLA DE MOBILITAT URBANA
CAMPCLAR

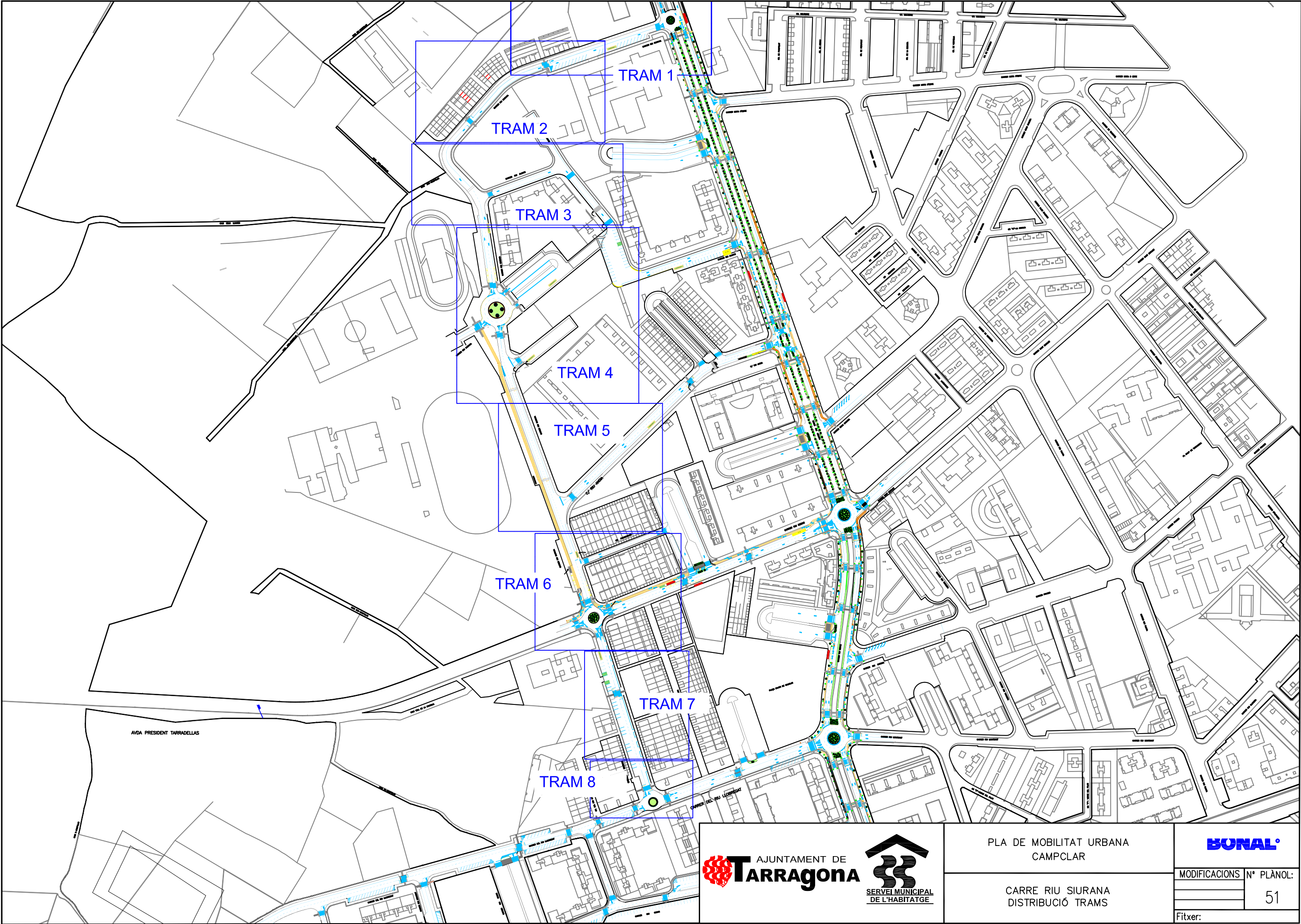
CARRE DEL RIU BRUGENT
POUM

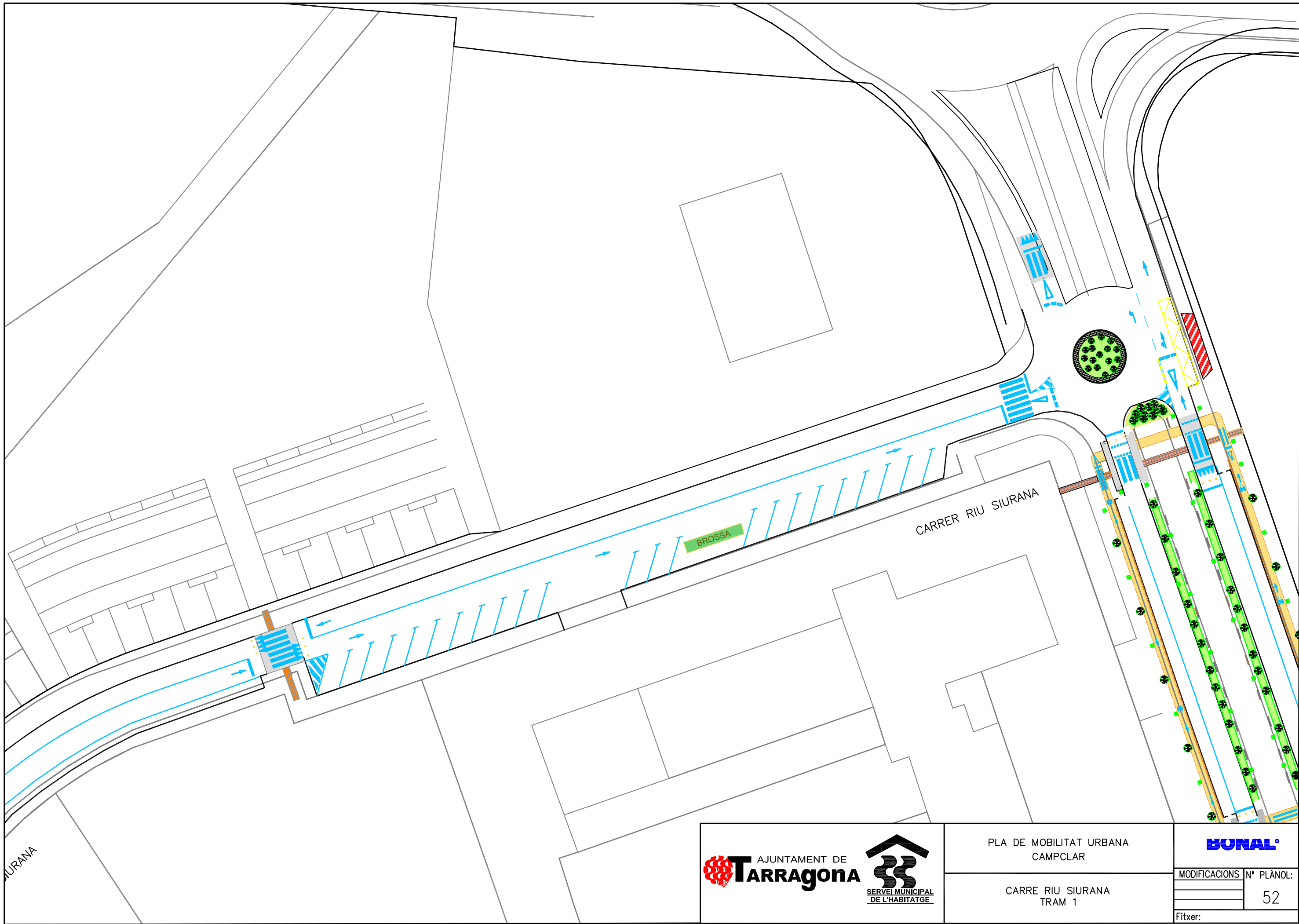
BONAL

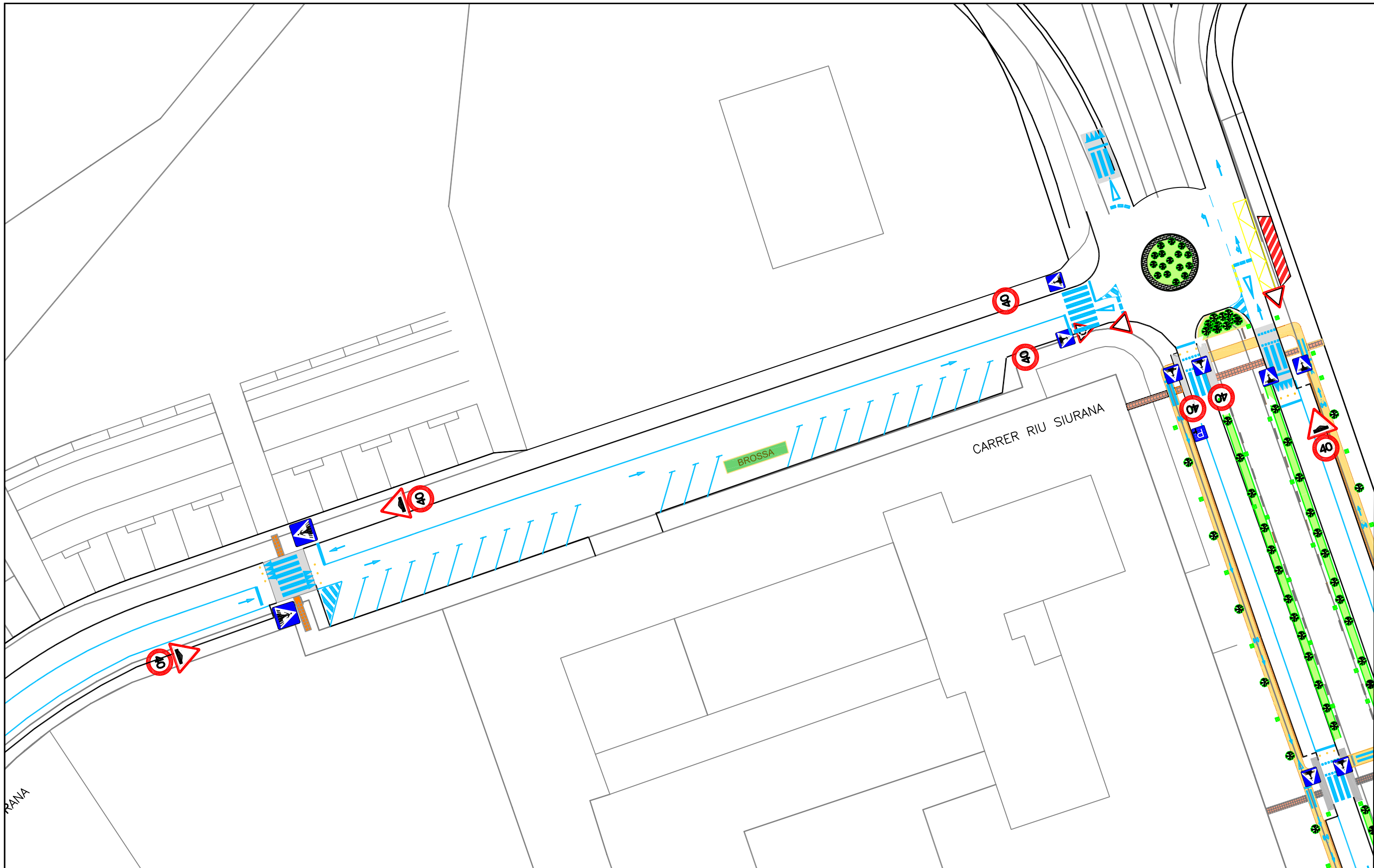
MODIFICACIONS N° PLÀNOL:

50

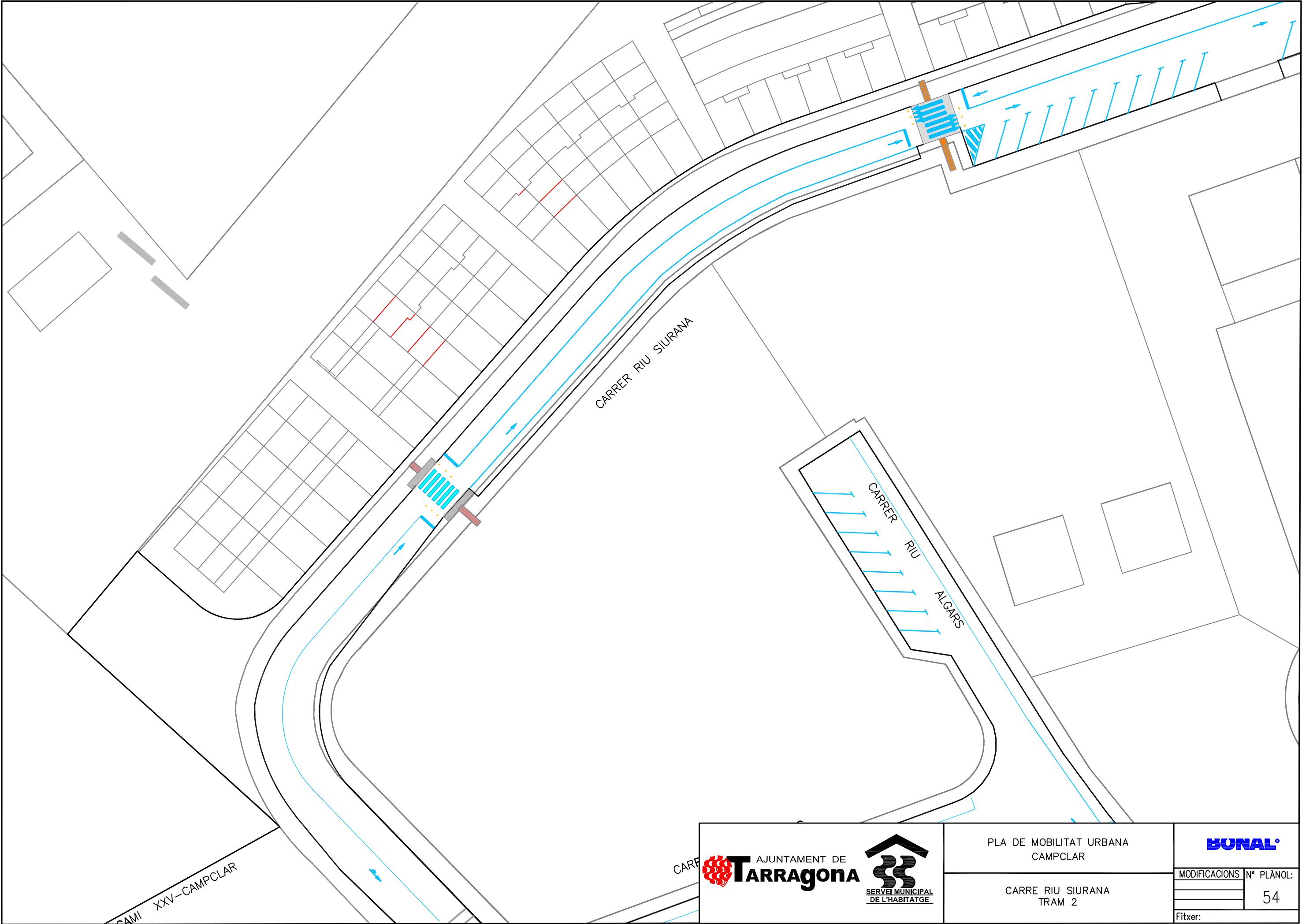
Fitxer:







 AJUNTAMENT DE TARRAGONA  SERVEI MUNICIPAL DE L'HABITATGE	PLA DE MOBILITAT URBANA CAMPCLAR		BONAL®	
	CARRE RIU SIURANA TRAM 1 PORPOSTA SENYALITZACIÓ VERTICAL		MODIFICACIONS	Nº PLÀNOL:
				53
		Fitxer:		





AJUNTAMENT DE
TARRAGONA

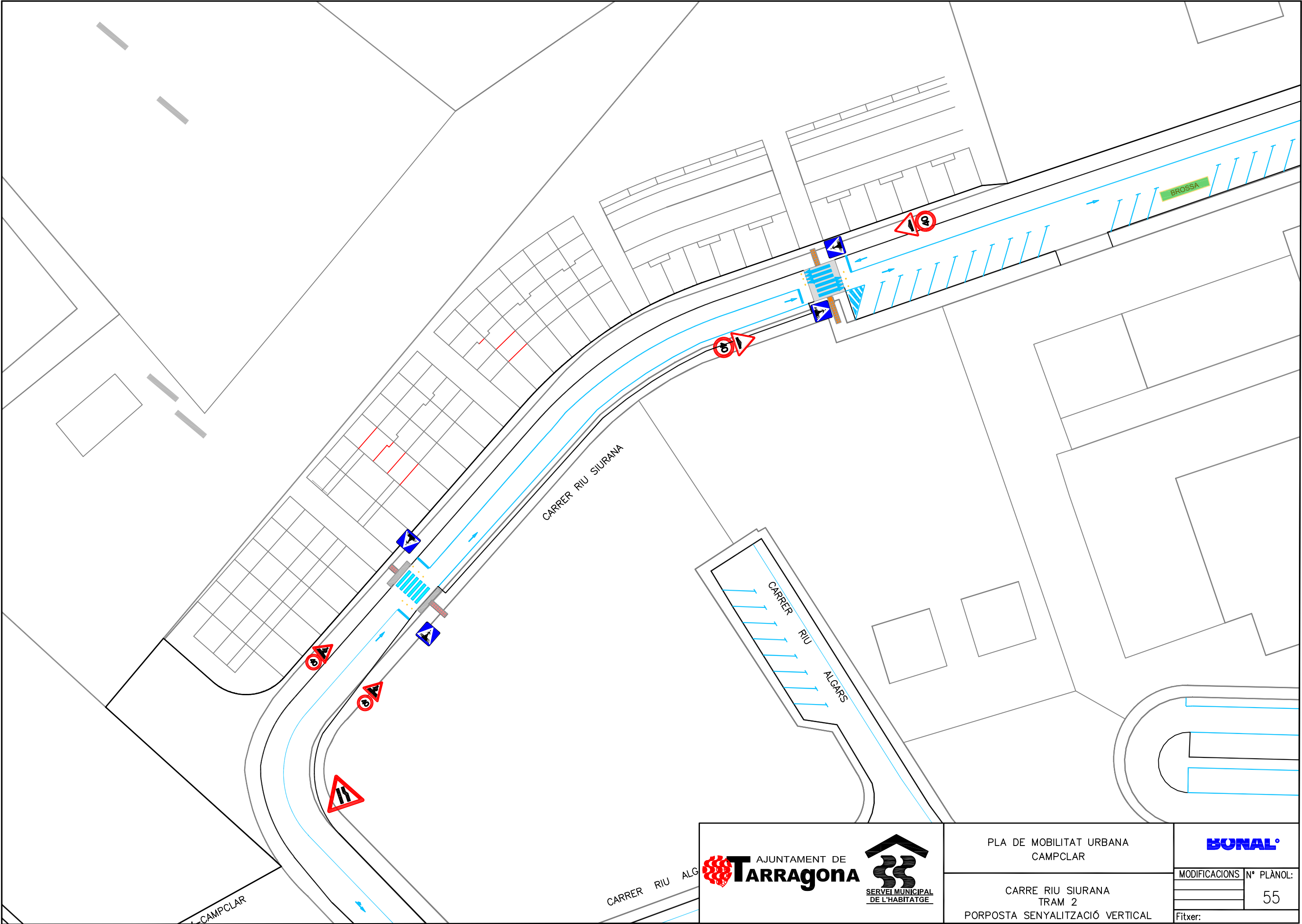


SERVEI MUNICIPAL
 DE L'HABITATGE

PLA DE MOBILITAT URBANA
CAMPCLAR

CARRER RIU SIURANA
TRAM 2

	
MODIFICACIONS	Nº PLÀNOL:
	54
Fitxer:	





AJUNTAMENT DE

TARRAGONA



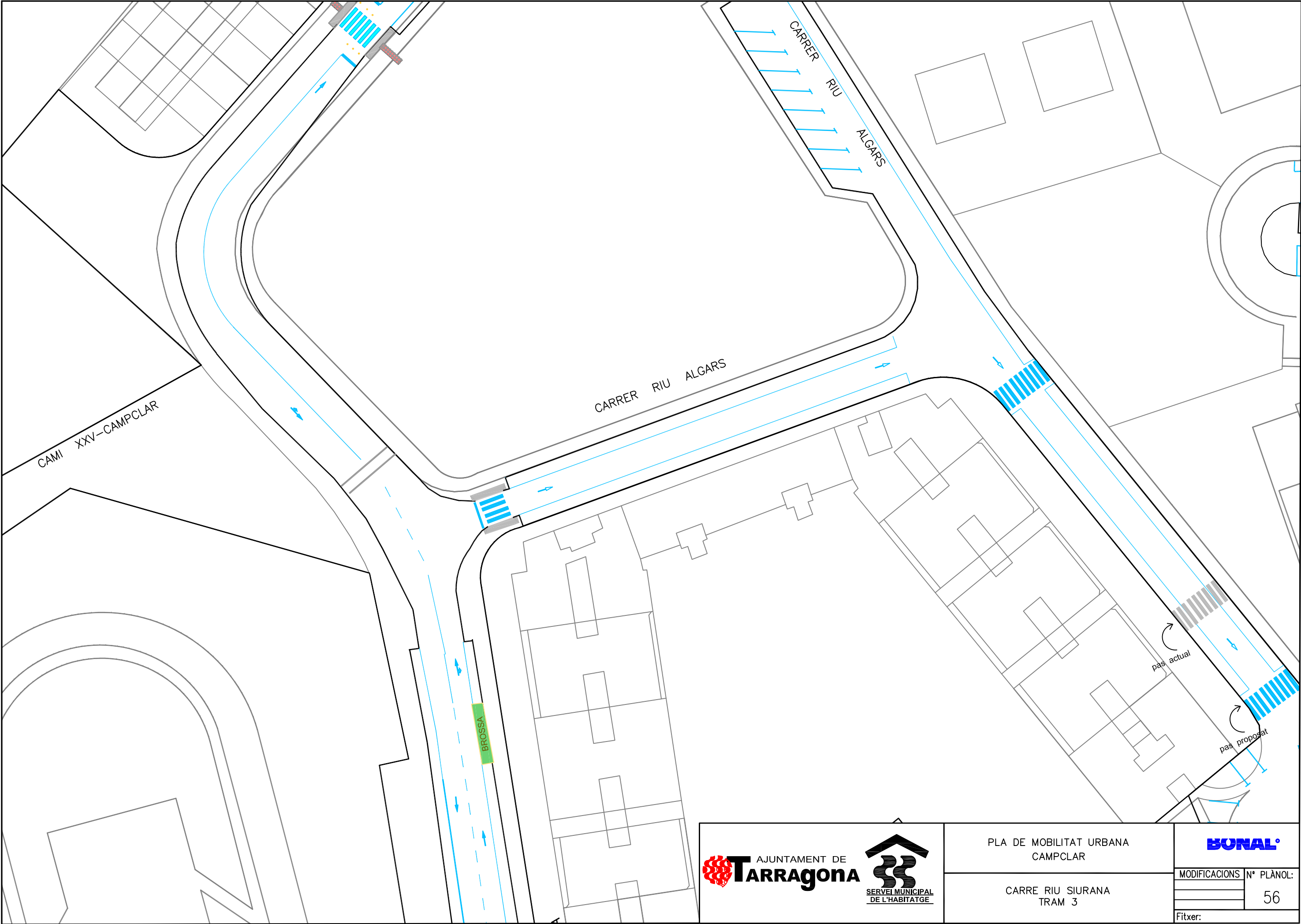
SERVEI MUNICIPAL

DE L'HABITATGE

PLA DE MOBILITAT URBANA
CAMPCLAR

CARRE RIU SIURANA
TRAM 2
PORPOSTA SENYALITZACIÓ VERTICAL

BONAL	
MODIFICACIONS	Nº PLÀNOL:
	55
Fitxer:	





AJUNTAMENT DE
TARRAGONA

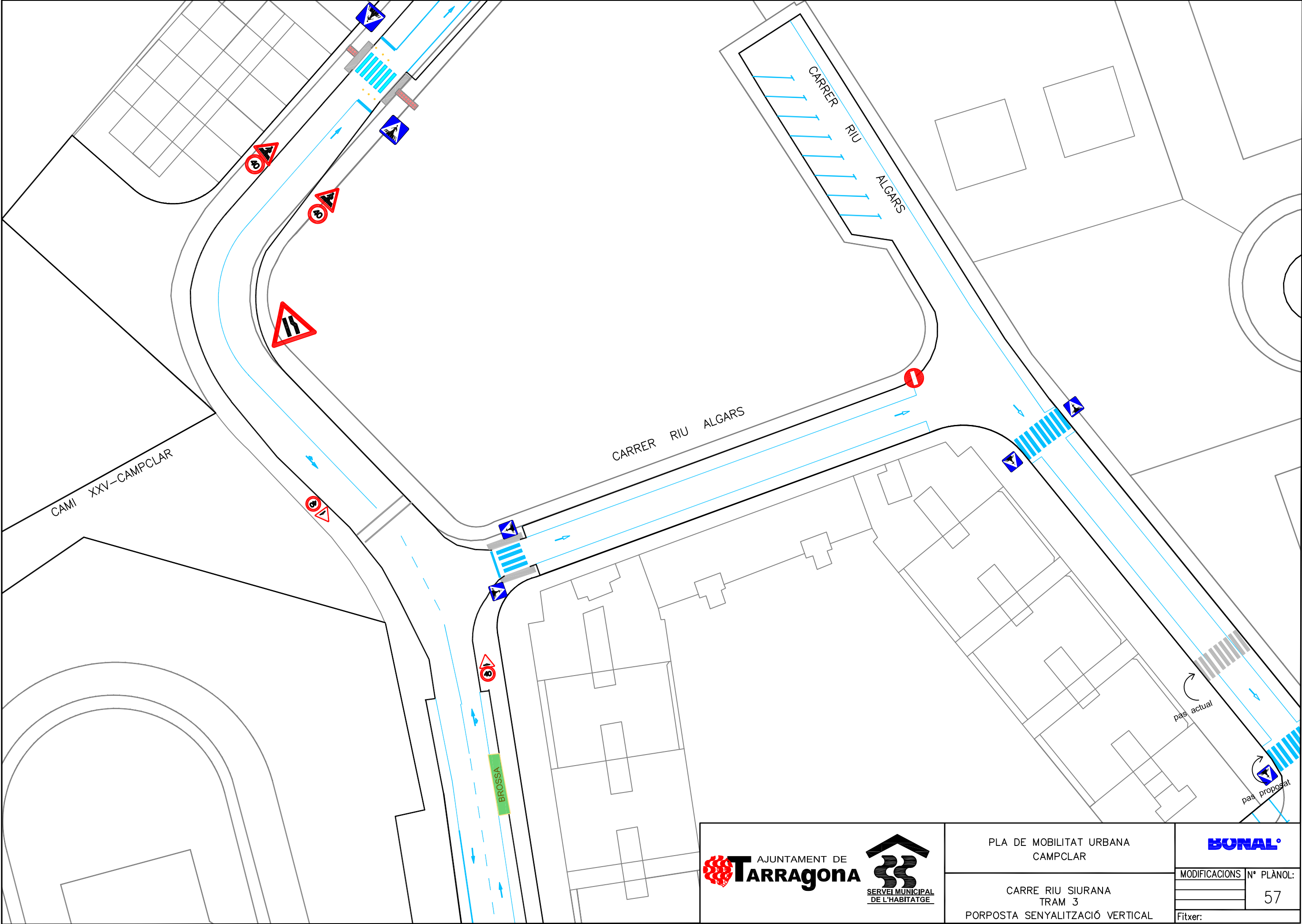


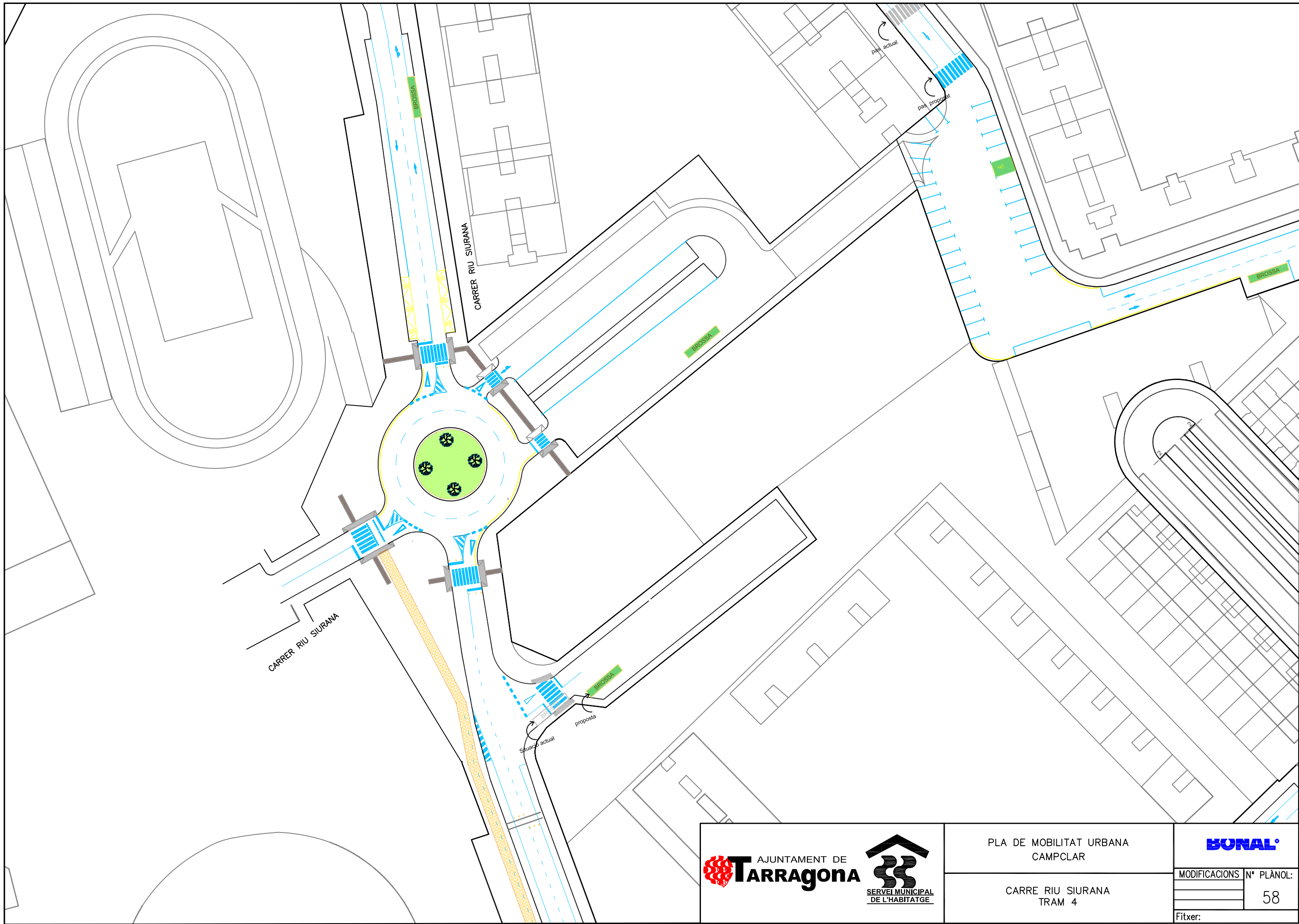
SERVEI MUNICIPAL
DE L'HABITATGE

PLA DE MOBILITAT URBANA
CAMPCLAR

CARRE RIU SIURANA
TRAM 3

BONAL	
MODIFICACIONS	Nº PLÀNOL:
	56
Fitxer:	







AJUNTAMENT DE
TARRAGONA

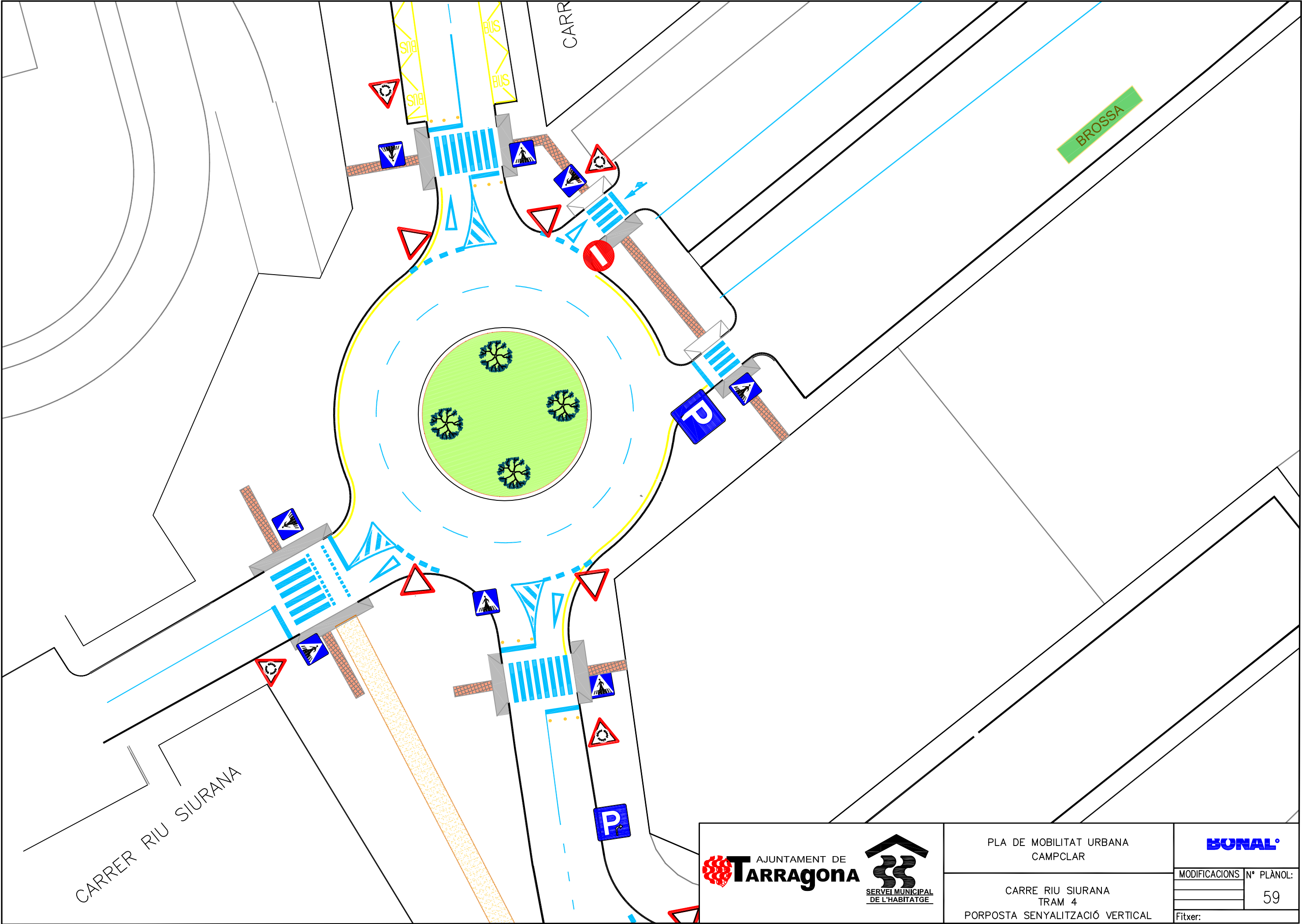


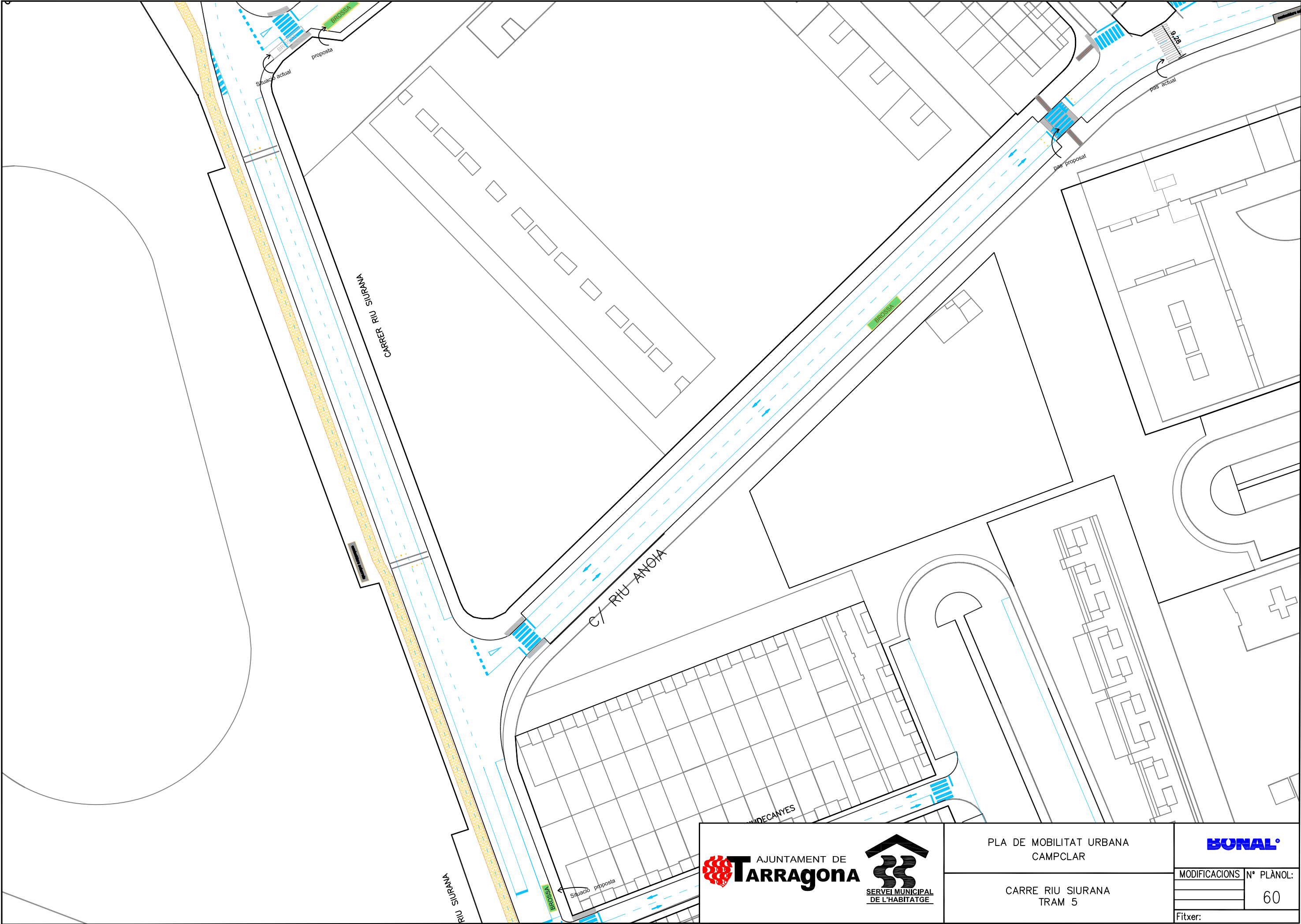
SERVEI MUNICIPAL
 DE L'HABITATGE

PLA DE MOBILITAT URBANA
CAMPCLAR

CARRER RIU SIURANA
TRAM 4

BONAL	
MODIFICACIONS	Nº PLÀNOL:
	58
Fitxer:	







AJUNTAMENT DE
TARRAGONA

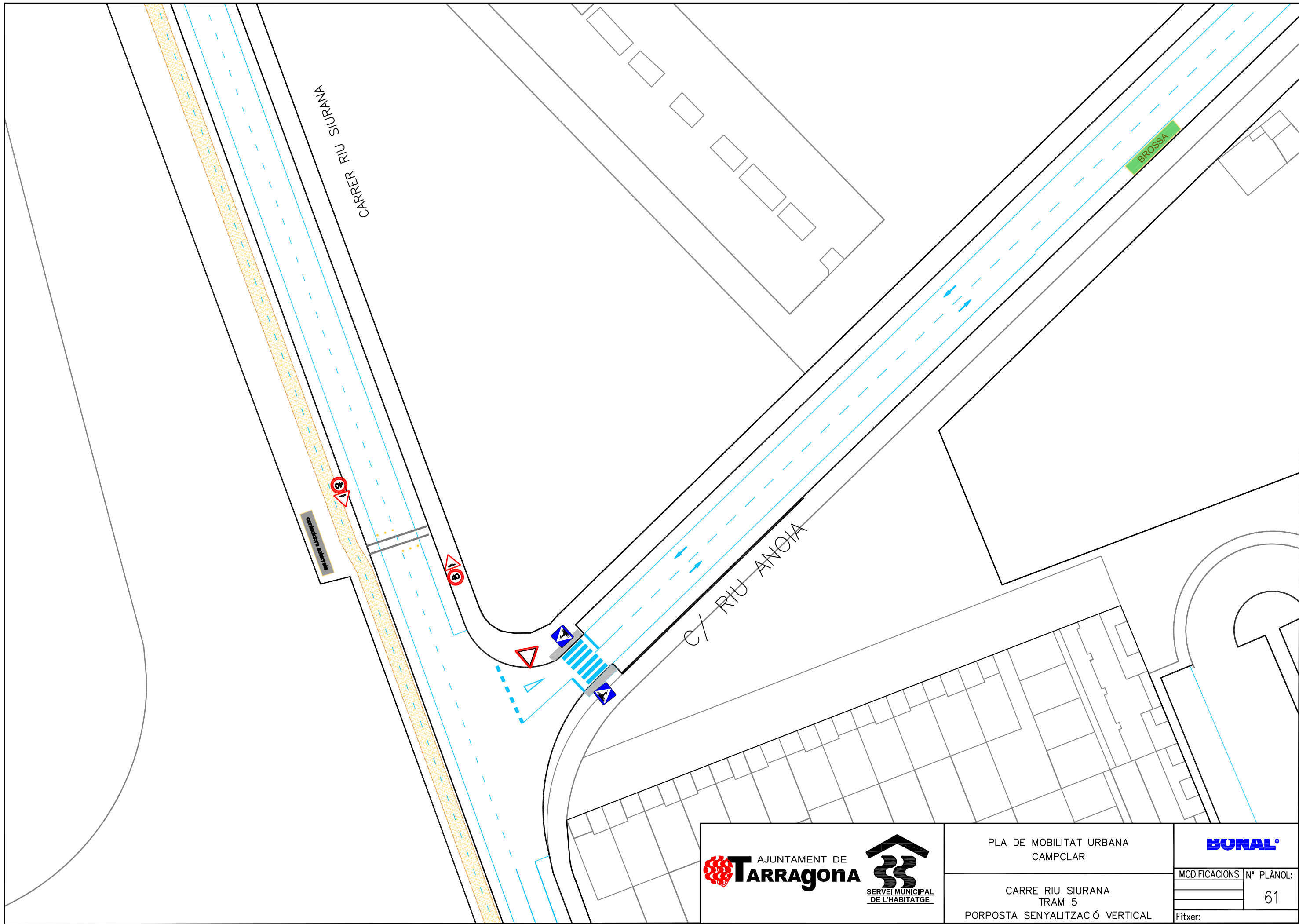


SERVEI MUNICIPAL
DE L'HABITATGE

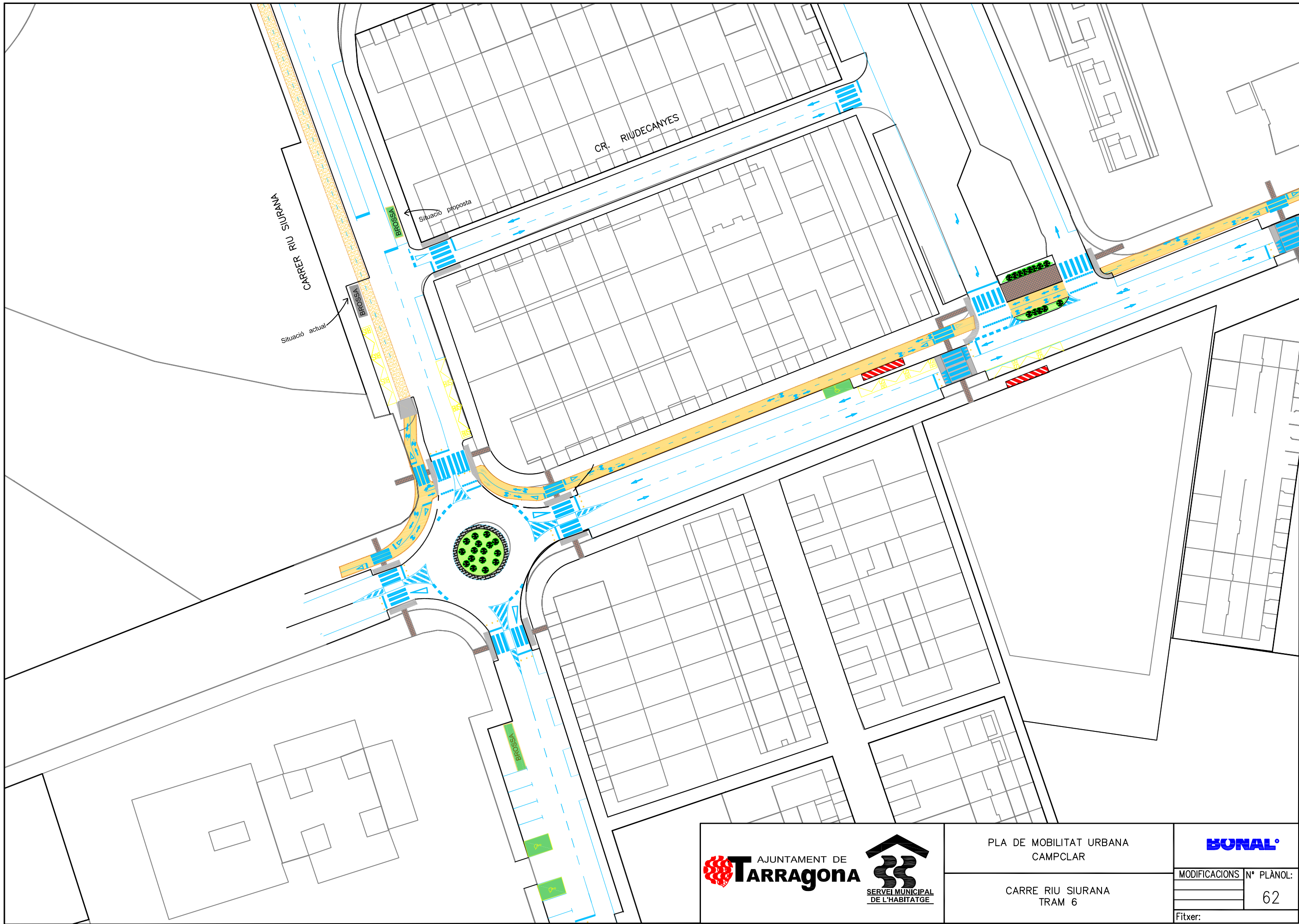
PLA DE MOBILITAT URBANA
CAMPCLAR

CARRE RIU SIURANA
TRAM 5

BONAL	
MODIFICACIONS	Nº PLÀNOL:
	60
Fitxer:	



 AJUNTAMENT DE TARRAGONA  SERVEI MUNICIPAL DE L'HABITATGE	PLA DE MOBILITAT URBANA CAMPCLAR		BONAL®	
	CARRE RIU SIURANA TRAM 5		MODIFICACIONS	N° PLÀNOL:
	PORPOSTA SENYALITZACIÓ VERTICAL		Fitxer:	61

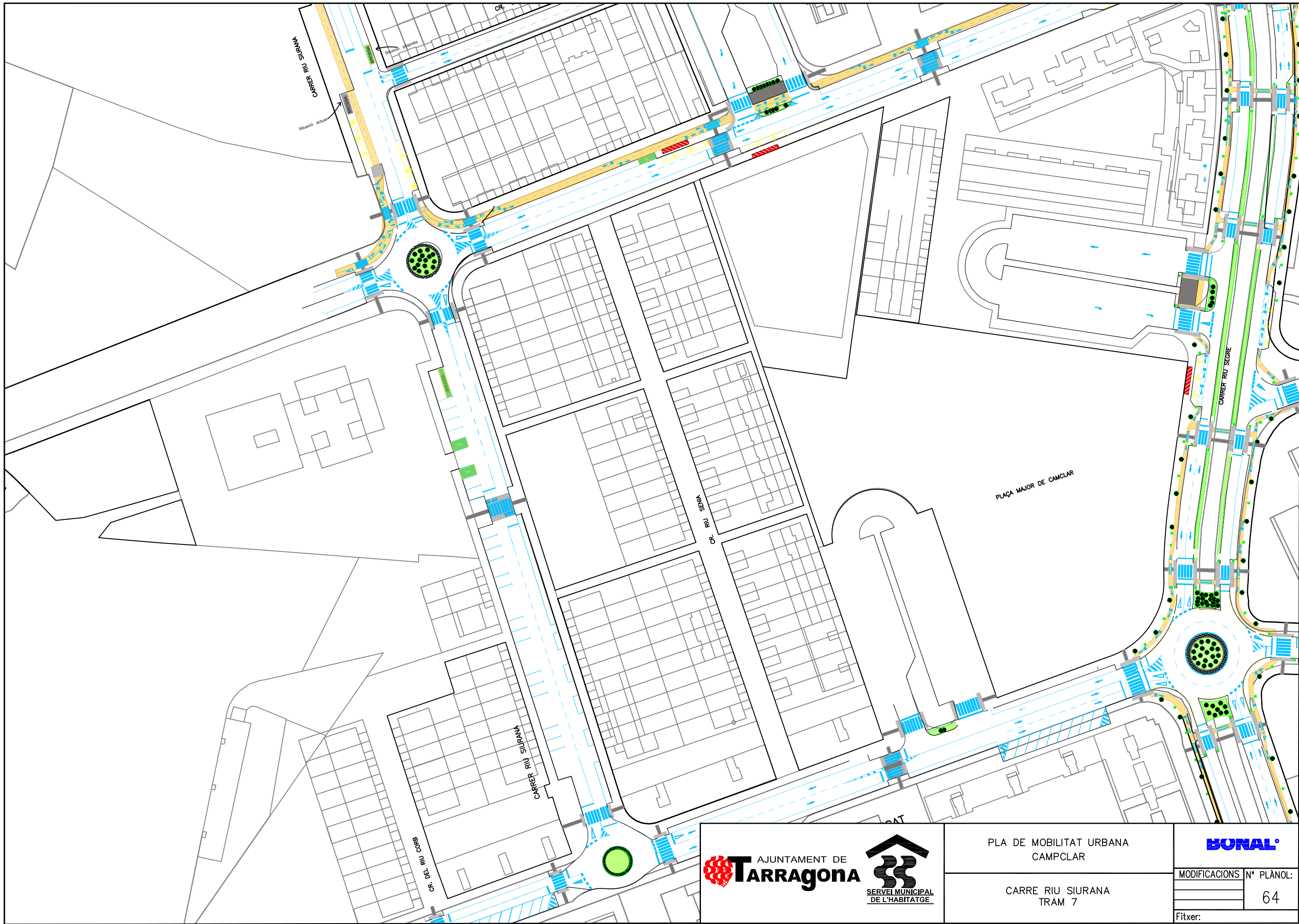



AJUNTAMENT DE TARRAGONA


PLA DE MOBILITAT URBANA
 CAMPCLAR

 CARRE RIU SIURANA
 TRAM 6

BONAL	
MODIFICACIONS	Nº PLÀNOL:
	62
Fitxer:	





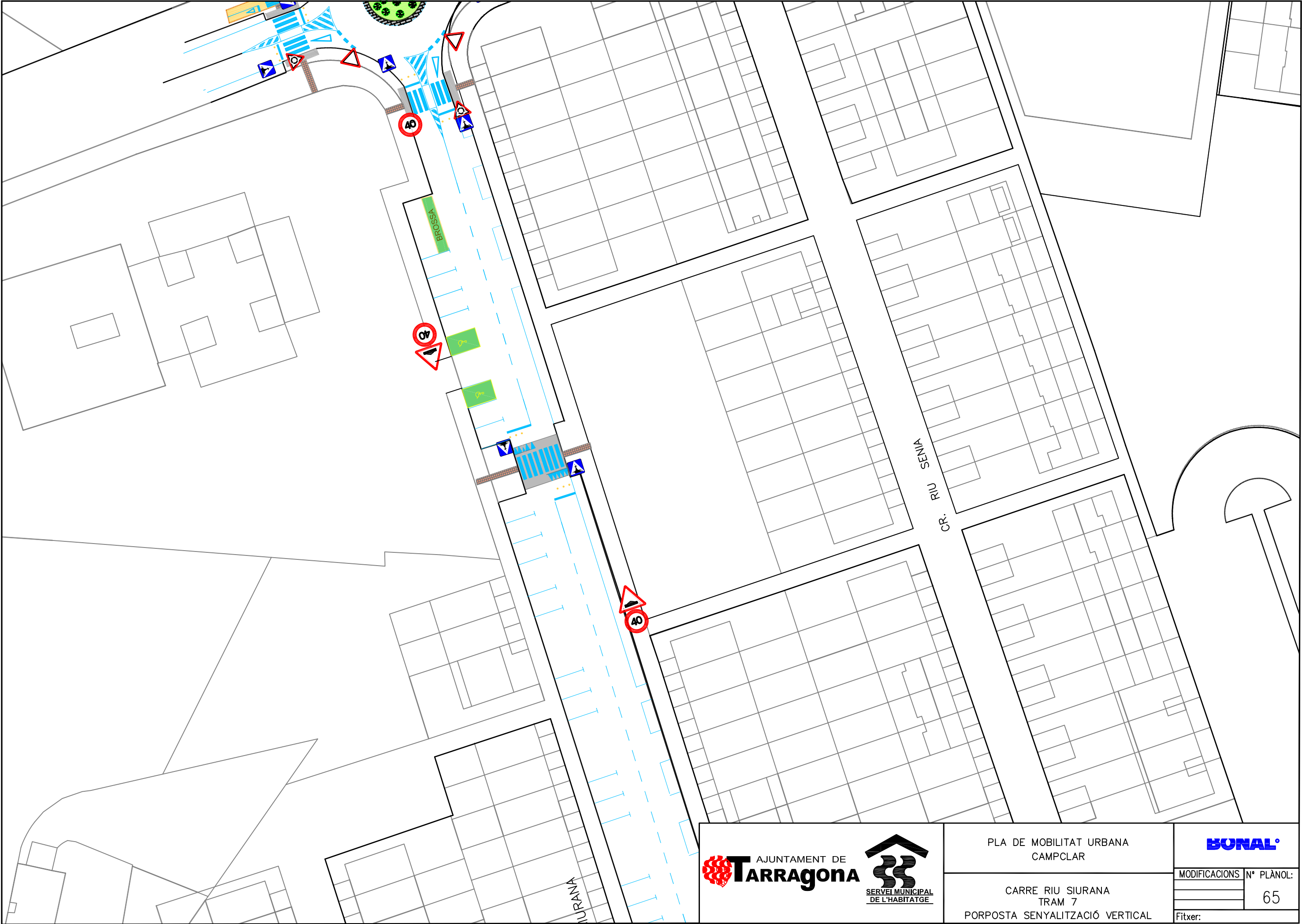
AJUNTAMENT DE
TARRAGONA



PLA DE MOBILITAT URBANA
 CAMPCLAR

CARRE RIU SIURANA
 TRAM 7

BONAL	
MODIFICACIONS	Nº PLÀNOL:
	64
Fitxer:	





AJUNTAMENT DE
TARRAGONA

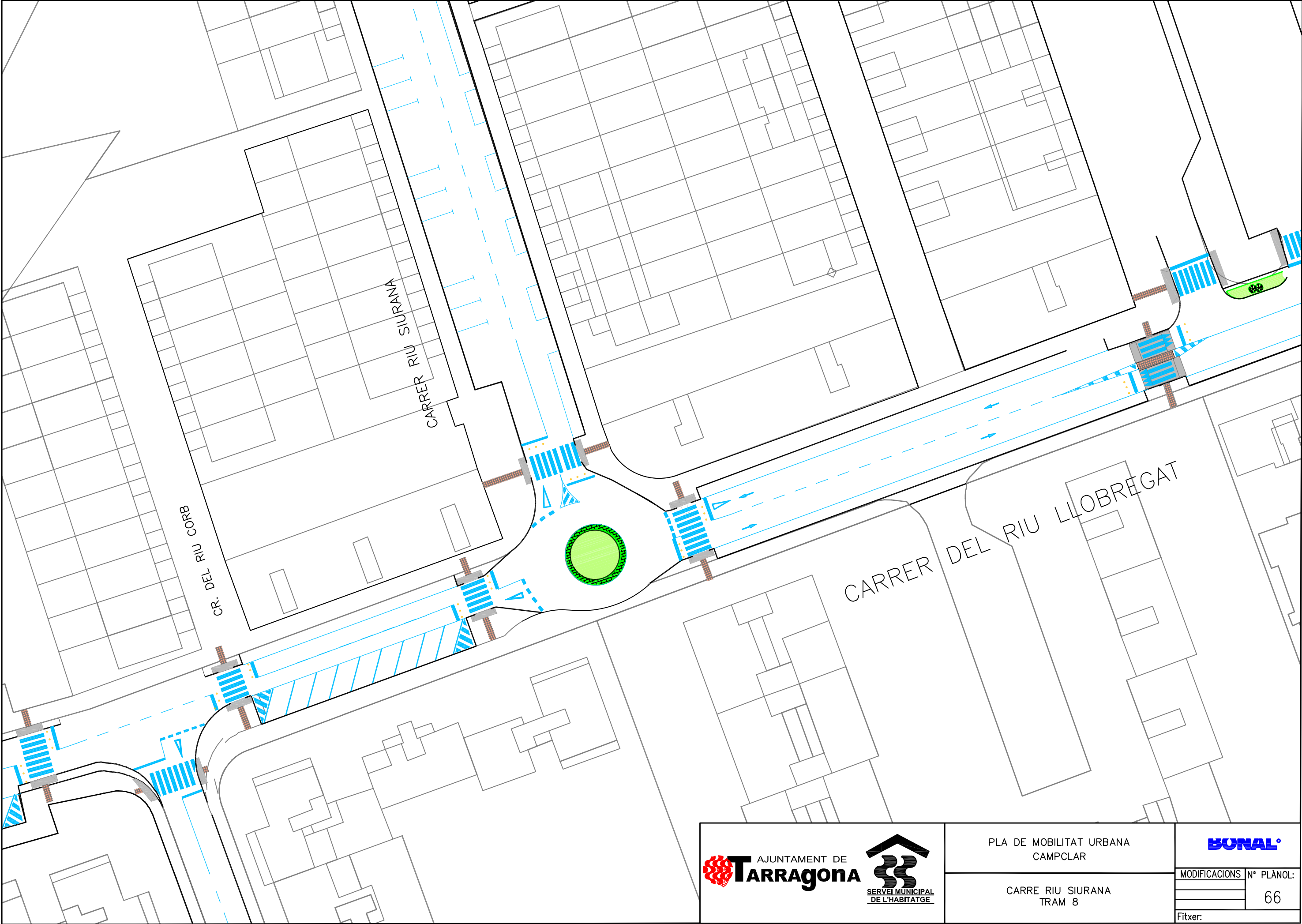


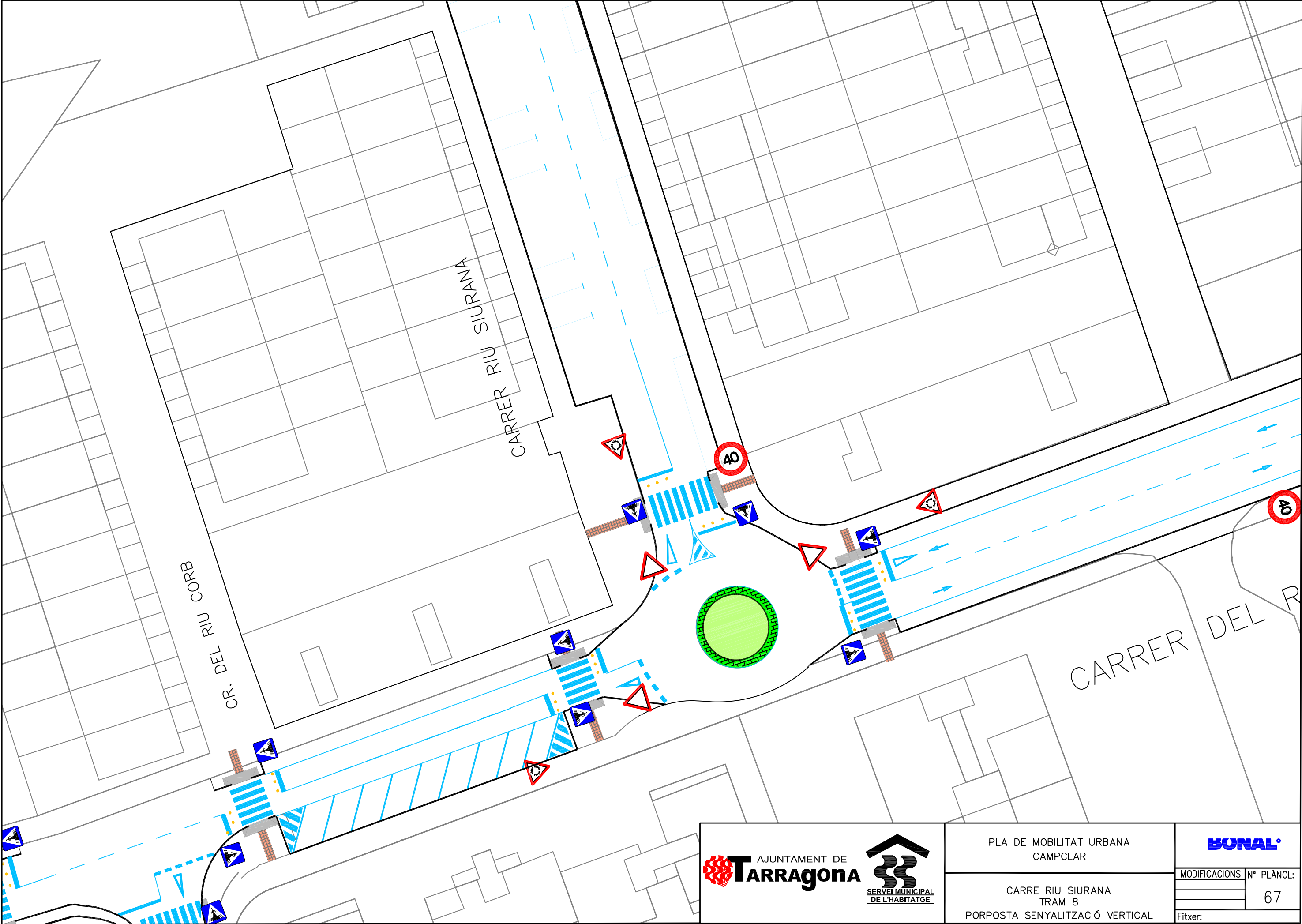
SERVEI MUNICIPAL
DE L'HABITATGE

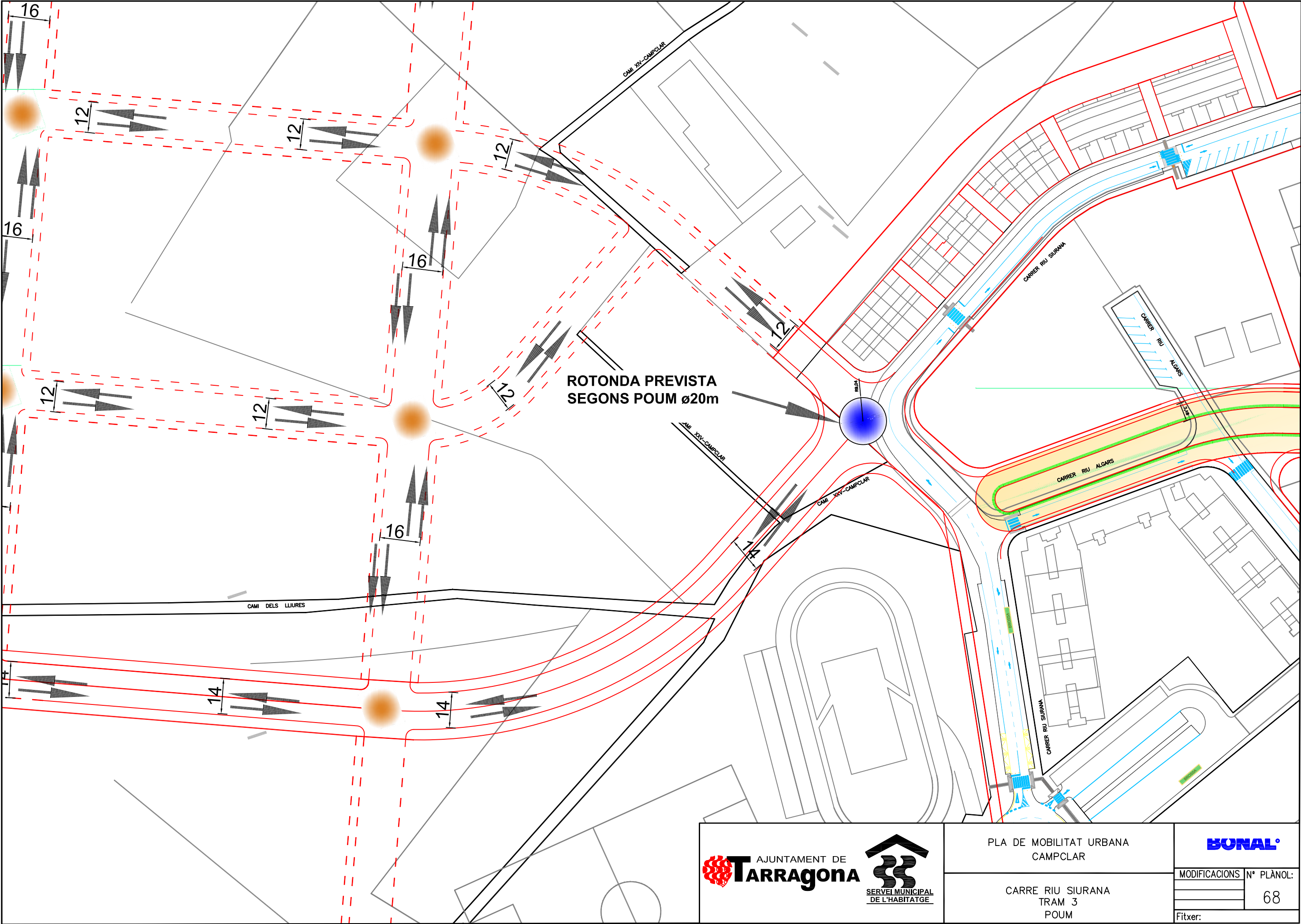
PLA DE MOBILITAT URBANA
CAMPCLAR

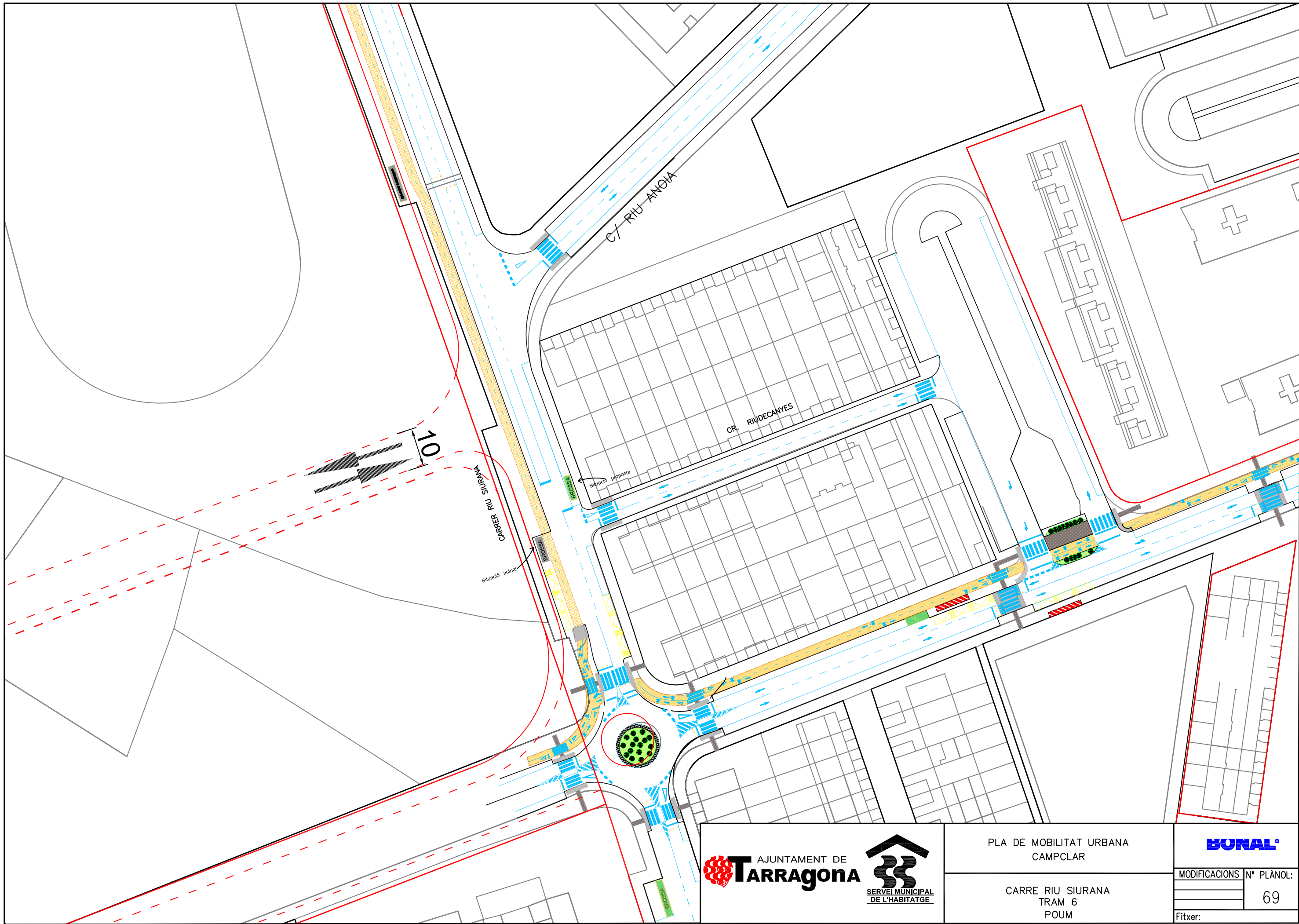
CARRE RIU SIURANA
TRAM 7
PORPOSTA SENYALITZACIÓ VERTICAL

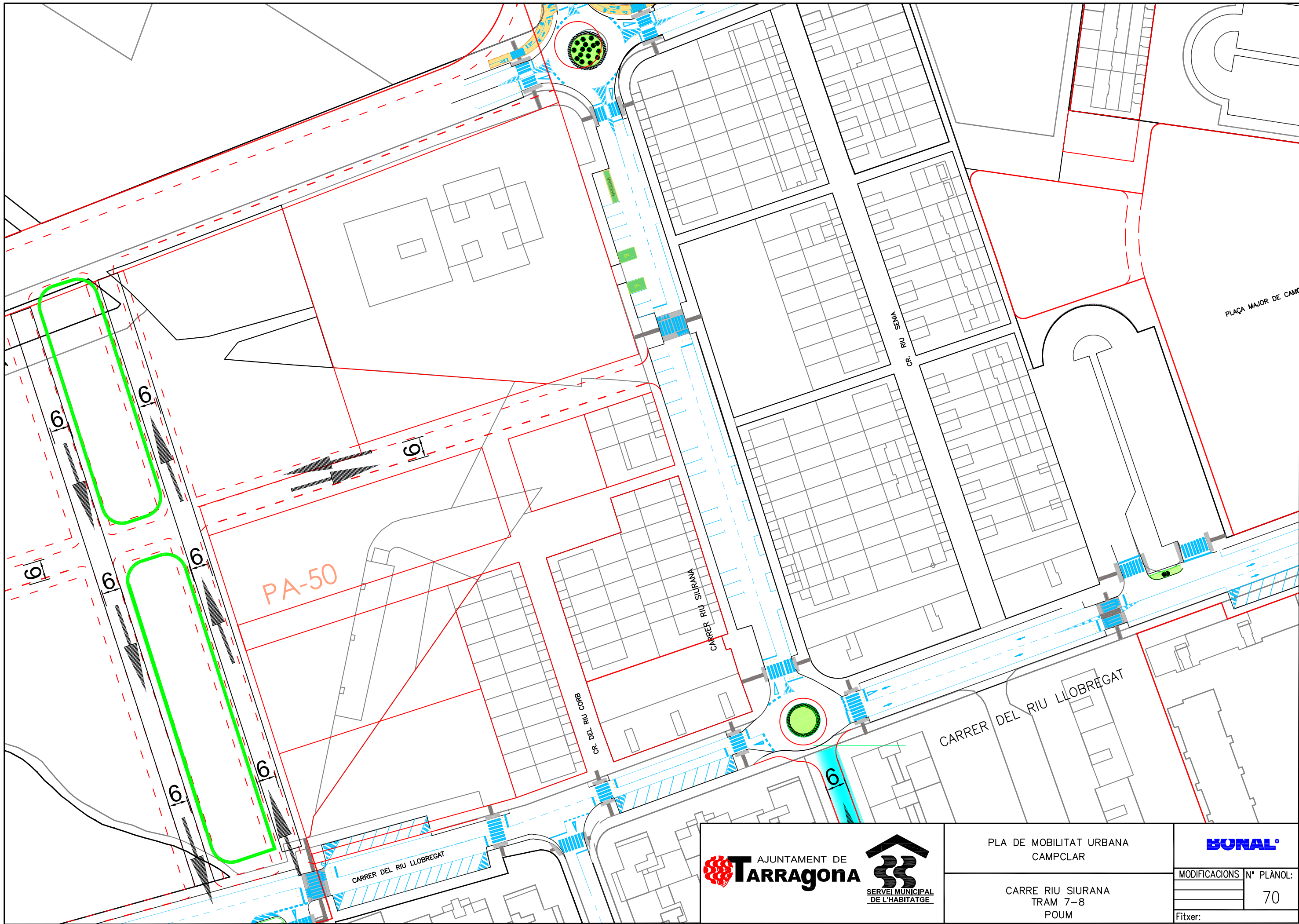
BONAL	
MODIFICACIONS	Nº PLÀNOL:
	65
Fitxer:	













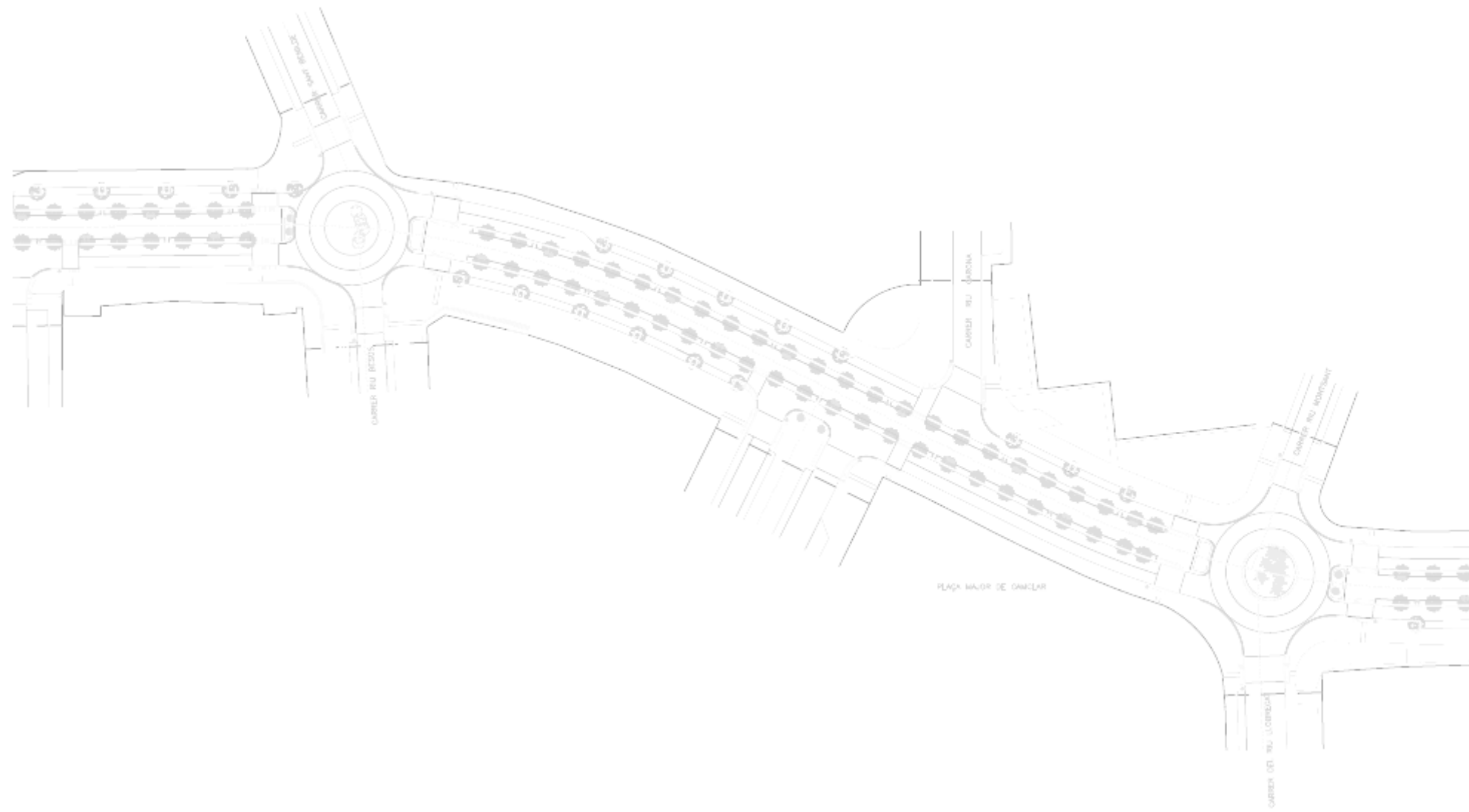
AJUNTAMENT DE
TARRAGONA



PLA DE MOBILITAT URBANA
CAMPCLAR

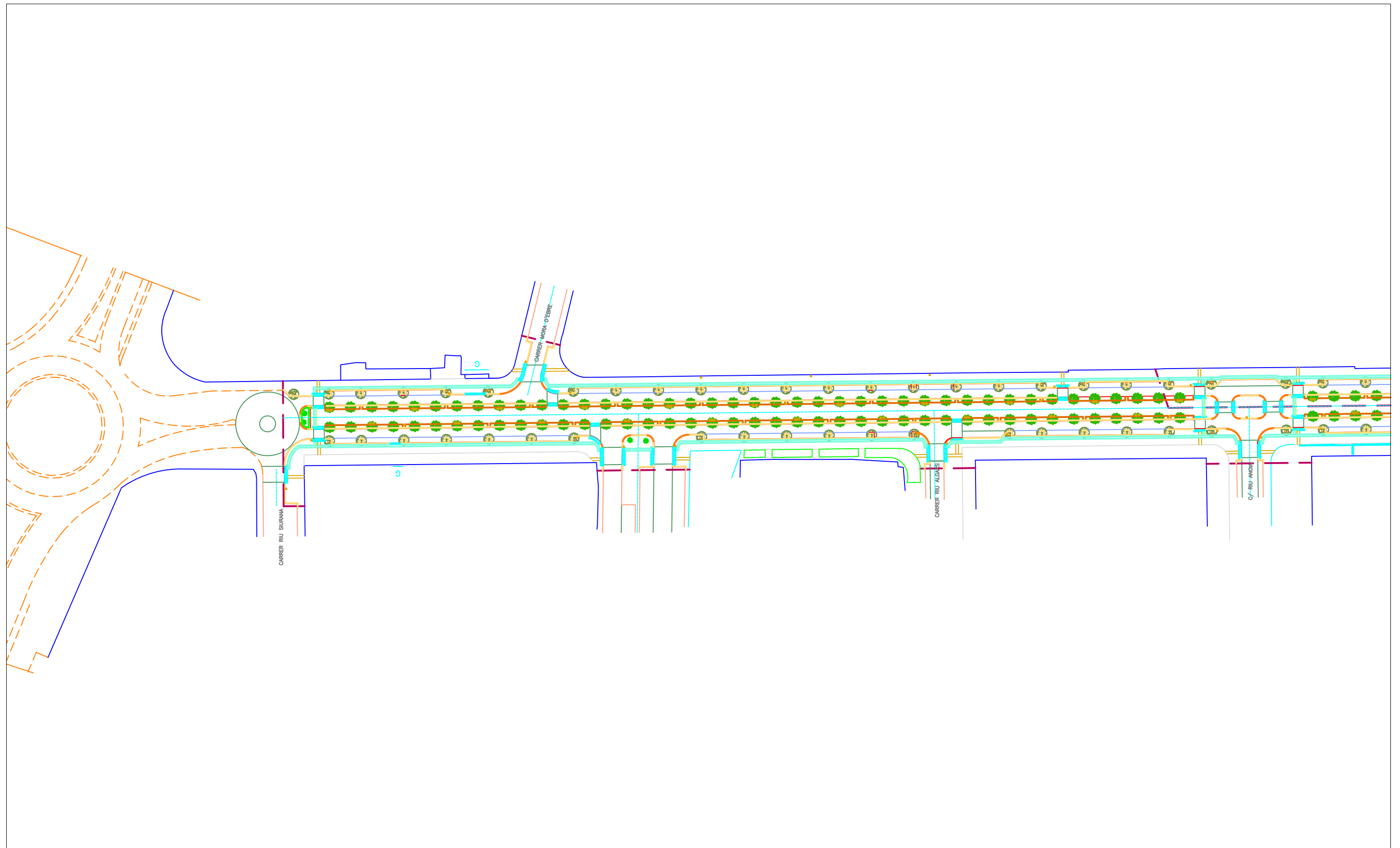
CARRE RIU SIURANA
TRAM 7-8
POUM

BONAL	
MODIFICACIONS	Nº PLÀNOL:
	70
Fitxer:	

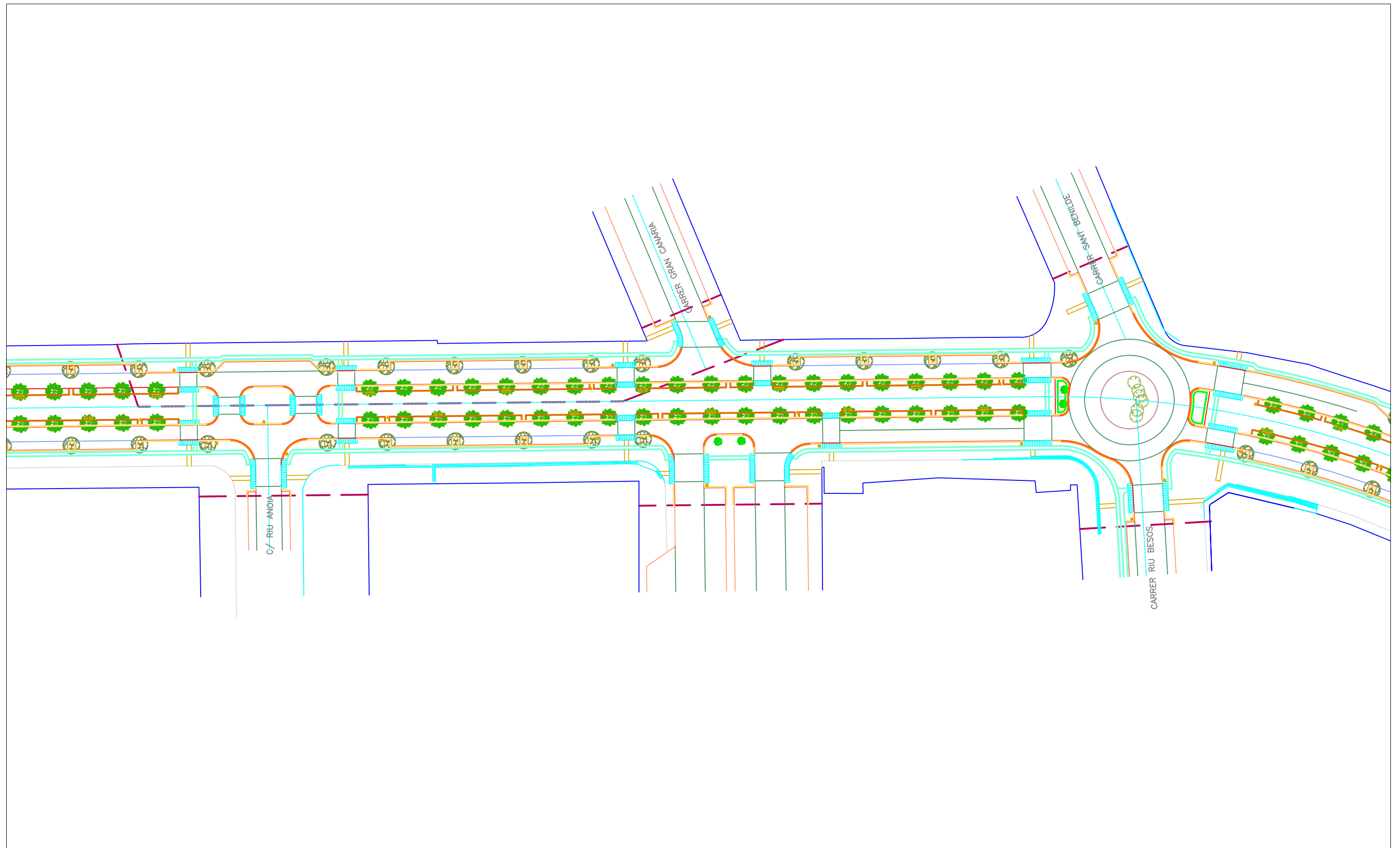


ANNEX 2.

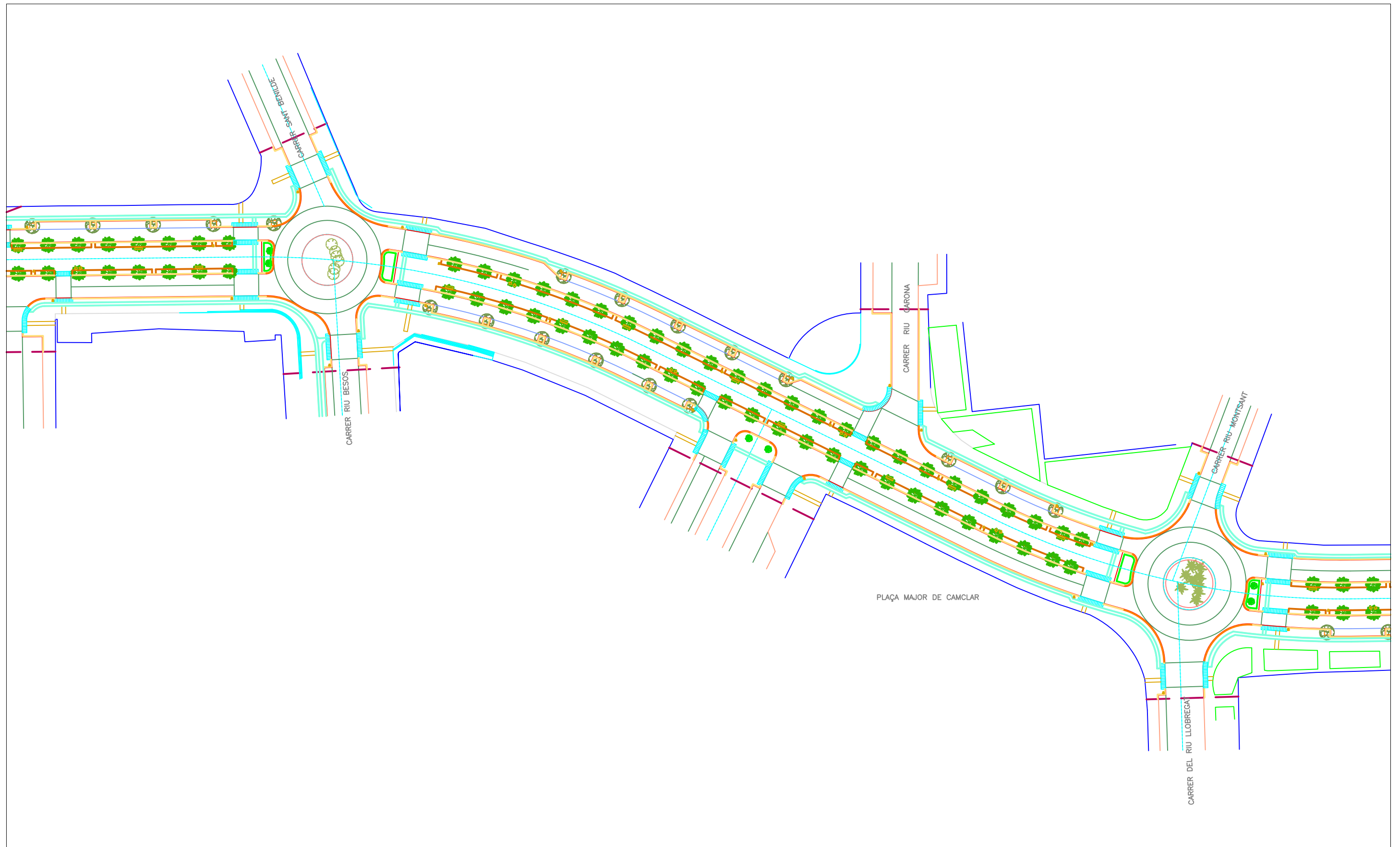
PROJECTE RAMBLA DE RIU SEGRE: PLANIMETRIA



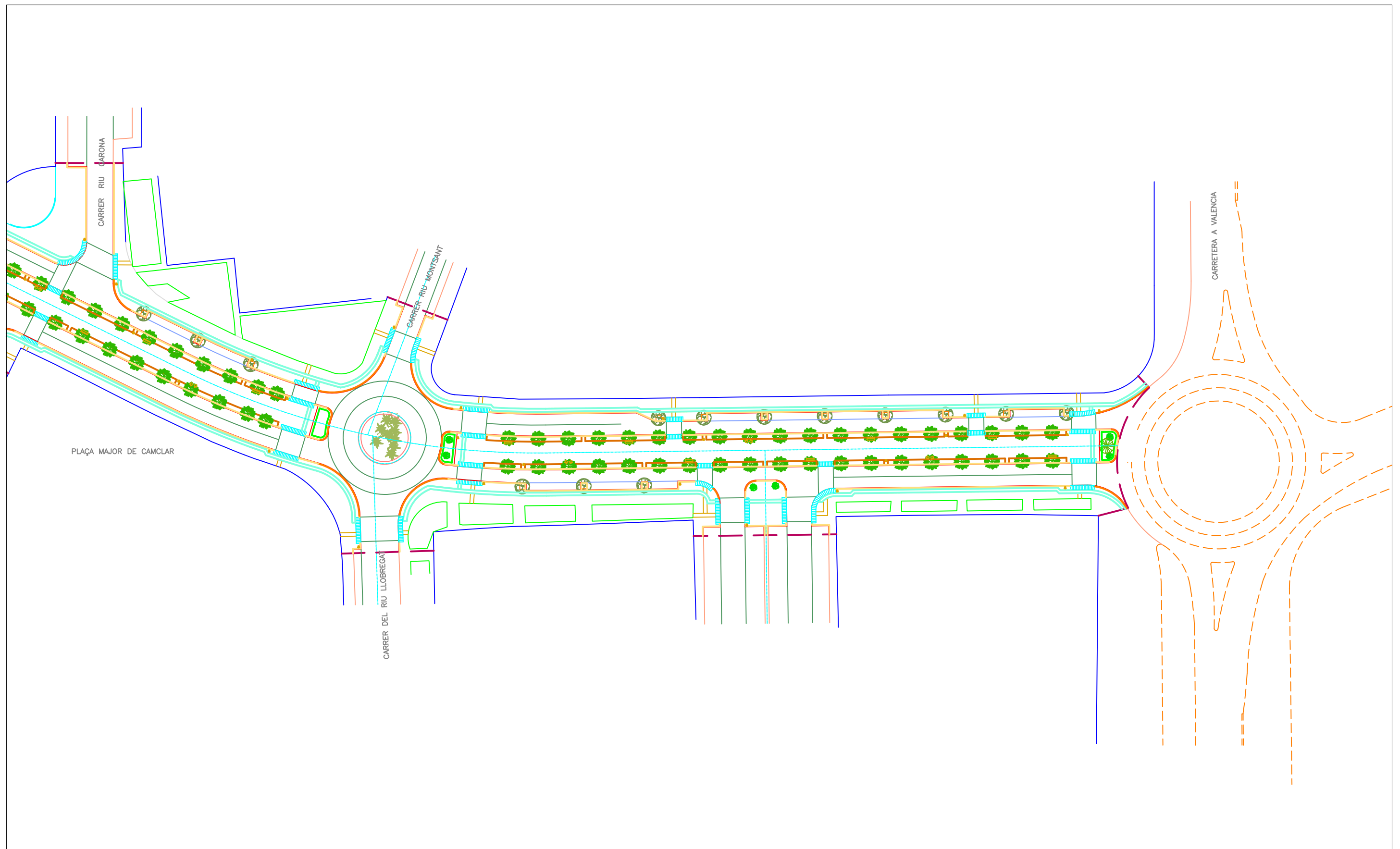
RAMBLA RIU SEGRE TRAM1



RAMBLA RIU SEGRE TRAM2



RAMBLA RIU SEGRE TRAM3



RAMBLA RIU SEGRE TRAM4