

ESTUDI PER A LA IMPLANTACIÓ DE ZONES D'APARCAMENT PREFERENT PER A RESIDENTS A GIRONA

MARÇ 2008

Àrea de Mobilitat, Coordinació Territorial i Seguretat

Direcció, anàlisi i redacció

**M^a Mercè Teixidor Oliveda
Pere Casas Vall-Ilosera**

Treball de camp

Pau González Hosta

ÍNDEX

1. Metodologia del treball	1
2. Balanç oferta-demanda d'aparcaments a la ciutat	5
3. Treball de camp per districtes i/o barris	5
4. Anàlisi per determinar les zones susceptibles d'aplicar aquest tipus d'aparcament	23
5. Proposta de Prova Pilot: Zona 1 (Barri Vell – Pedret)	49
6. Estudi de la taxa per estacionament limitat de vehicles a les vies públiques municipals	56

1. Metodologia del treball

A partir de diferents documents i informació disponible en distints departaments de l'Ajuntament (Àrea de Mobilitat, Coordinació Territorial i Seguretat; Àrea d'Economia i Hisenda i Unitat Municipal d'Anàlisi territorial (UMAT)) s'ha fet una primera aproximació de l'oferta d'aparcaments a la ciutat per districtes i/o barris: aparcaments particulars en habitatges, aparcaments públics de pagament en concessió subterranis i de superfície; aparcaments privats de pagament subterranis i de superfície, bosses d'aparcament en superfície gratuïts i aparcaments en calçada senyalitzats o estimats segons la capacitat dels carrers i la calçada. A partir d'aquesta primera informació s'ha estimat el nombre d'aparcaments a la ciutat

Altrament, considerant el nombre de vehicles que tributen a la ciutat per districtes o barris hem obtingut un balanç (teòric) entre oferta d'aparcaments disponible i la demanda d'aquests. Tanmateix, prenent com a referència diferents treballs teòrics sobre aquesta temàtica de ciutats similars a la nostra, s'ha estimat que aproximadament entre un 15 i un 20% dels vehicles de persones que resideixen de manera permanent a la ciutat no tributen en aquesta. Aquesta estimació ha portat a considerar una demanda total teòrica d'un major nombre d'aparcaments de persones residents a la ciutat (s'ha aplicat de manera general un percentatge del 15%).

Partint d'aquesta informació i d'aquestes premisses s'ha realitzat un primer treball de camp per barris per analitzar l'ús dels aparcaments en calçada. Aquest primer anàlisi ha permès acostar-nos de manera més pròxima a la realitat en relació amb la demanda d'aparcament a la ciutat.

Aquest primer treball de camp ha consistit en anotar les matricules dels vehicles aparcats en la calçada i bosses d'aparcament gratuït de diferents carrers dels barris de la ciutat. Per conèixer les diferents situacions, l'estudi s'ha realitzat en

diferents moments del dia fet que ha permès fer una primera aproximació sobre el tipus d'usuari dels aparcaments en calçada i conèixer si l'ocupació és preferentment de vehicles de persones residents en el barri i/o de la ciutat i/o de vehicles de no residents (teòricament) a la ciutat de Girona.

De l'anàlisi de la documentació recollida en el treball de camp s'ha valorat un conjunt de consideracions que expliquen el motiu d'optar per realitzar un treball de camp i anàlisi de diferents barris o carrers de la ciutat susceptibles d'aplicar-hi en un futur les anomenades 'zones d'aparcament preferent per a residents' i, també, d'analitzar la conveniència o no d'introduir en calçada en alguns barris o carrers les conegudes 'zones blaves'.

Aquest segon treball ha consistit en seleccionar els barris susceptibles d'aplicar-hi aquest tipus d'aparcament. Estudiar trams de carrers o de bosses d'aparcament per conèixer la dinàmica de l'ús d'aquest aparcament per part dels seus usuaris. El treball de camp de les zones seleccionades va significar visitar diàriament aquest espai durant 15 dies de les 10.00 a les 12.00 pel matí, de les 14.00 a les 19.00 a la tarda i de les 23.00 a les 01.00 de la nit. A partir d'aquesta documentació s'ha realitzat un informe per a cada zona seleccionada en què es fa una proposta sobre la possible viabilitat d'implantar zones d'aparcament preferents per a residents en els barris.

Altrament i per tenir-ne un coneixement més acurat s'ha seleccionat un barri susceptible d'aplicar-hi aquesta mesura de regulació de l'estacionament com a prova pilot. Es presenta una proposta detallada del que pot significar l'aplicació d'aquesta mesura en la zona-1 (Barri Vell - Pedret). Es presenta la proposta de taxes a aplicar-hi, els efectes previsibles sobre la mobilitat a la ciutat i el balanç econòmic de la implantació d'aquestes àrees d'aparcament preferents per a residents dins aquesta zona.

2. Balanç oferta-demanda d'aparcaments a la ciutat

La següent taula mostra el balanç oferta-demanda d'aparcament en els diferents barris de la ciutat.

Barri	Oferta	Demanda residencial	Demanda total	Balanç	%
Font de la Pólvara	293	782	899	-606	-206,93
Sant Daniel i Torrassa	189	306	352	-163	-86,19
Torre Gironella i Pedreres	145	182	209	-64	-44,34
Germans Sàbat, Taialà i Domeny	2583	2917	3355	-772	-29,87
Vila Roja i Mas Ramada	554	630	725	-171	-30,78
Barri Vell i Pedret	1351	1524	1753	-402	-29,73
Can Gibert i Santa Eugènia	5899	5597	6437	-538	-9,11
Carme i Vista Alegre	1523	1423	1636	-113	-7,45
Eixample sud	11220	7781	8948	2272	20,25
Mercadal	2166	1493	1717	449	20,73
Pont Major	2052	1254	1442	610	29,72
Eixample nord	16186	9443	10859	5327	32,91
Sant Narcís	832	445	512	320	38,49
Montilivi	3388	1405	1616	1772	52,31
Fontajau	2780	1007	1158	1622	58,34
Palau	6159	2111	2428	3731	60,58
Avellaneda	477	110	127	351	73,48
Sant Ponç	1119	248	285	834	74,51
Mas Xirgu	3202	620	713	2489	77,73

3. Treball de Camp per districtes i/o barris:

3.1 Font de la Pólvara

El balanç d'oferta/demanda estimat és negatiu (-606). La pràctica totalitat dels vehicles aparcats (segons les matricules recollides) són de persones residents en aquest barri. Cal considerar que la disponibilitat d'aparcament en habitatge és nul·la (cap habitatge disposa d'aparcament en el propi edifici), tota l'oferta és a la calçada i es disposa d'una petita bossa destinada preferentment a camions i furgonetes totalment insuficient per donar resposta a la demanda dels vehicles

del sector. Igualment, la disponibilitat d'una nova bossa d'aparcament en superfície no resoldrà la demanda del sector.

Conclusió:

- no és aconsellable aplicar-hi aparcaments de tipus 'zona verda' per la problemàtica que podria provocar en el barri al no haver-hi suficient aparcament en calçada per atendre la demanda.

3.2 Sant Daniel i la Torrassa

El balanç d'oferta/demanda estimat és negatiu (-163). La pràctica totalitat dels vehicles aparcats (segons les matricules recollides) són de persones residents en aquests barris, en especial a la nit. Cal esmentar que en el barri de Sant Daniel en determinats dies augmenta la presència de vehicles d'altres sectors de la ciutat de manera puntual, ocupant llocs no destinats a aparcament en calçada. Malgrat la manca d'aparcament teòrica, en ambdós barris, i d'un relatiu percentatge de vehicles matriculats a la ciutat (no sempre de residents en aquest barri), no s'observa, especialment a la nit, una falta real d'aparcament per haver-hi com un pacte segurament entre veïns 'no escrit' de respecte sobre el lloc que s'ocupa de manera habitual.

En el treball de camp realitzat en aquests barris s'ha analitzat també la zona de Santa Llúcia/ església de Sant Pere de Galligants. En aquest petit espai hi ha un baix nivell de compliment en relació amb l'ocupació de zones a on està prohibit aparcar al llarg de tot el dia. De la lectura de les matricules dels vehicles aparcats s'observa un baix nivell de coincidència al llarg dels dies del treball de camp i també una heterogeneïtat en relació amb l'ocupació d'aquest espai per part de vehicles de residents a la ciutat i de vehicles de no residents a Girona.

En relació amb la Vall de Sant Daniel possiblement caldria determinar de manera més concreta les bosses d'aparcament ocupades ara de manera espontània per aquells visitants que solen estacionar el vehicle per anar a caminar per la vall.

Conclusió:

- no és aconsellable aplicar aparcaments de tipus 'zona verda', perquè com s'ha dit no s'observa cap tipus de problemàtica veïnal.
- caldria estudiar la possibilitat de delimitar i senyalitzar millor les espontànies bosses d'aparcament per a visitants de la zona
- és important delimitar bé la zona d'aparcament de Santa Llúcia/ església de Sant Pere de Galligans per evitar problemes que sovint pateixen els veïns i veïnes de Sant Daniel (per entrar i sortir del barri) i per afavorir els residents del sector de Sant Pere (molts no disposen d'aparcament en els seus habitatges). Cal també prendre en consideració el nombre de restaurants que es concentren en aquest petit espai.

3.3 Torre Gironella i Pedreres

El balanç d'oferta/demanda estimat és negatiu a Torre Gironella (-64) i suficient en escriu a les Pedreres.

La pràctica totalitat dels vehicles aparcats al llarg de tot el dia a Torre Gironella són de persones residents en aquest barri. La disponibilitat de places d'aparcament en calçada són molt baixes a causa de l'estructura i la topografia del barri.

Cal fer una certa diferenciació entre Torre Gironella de dalt i Torre Gironella de baix. A la zona de dalt la majoria de vehicles aparcats són de residents en el barri. A la zona de baix hi ha una certa ocupació d'aparcament en calçada que

envaeixen diferents espais teòricament a on no és permès l'aparcament especialment els matins: vehicles que sovint obstrueixen l'entrada a la pujada de Torre Gironella de dalt; vehicles que envaeixen l'espai de la zona de Torre Gironella de baix i el passeig arqueològic en llocs a on és prohibit passar-hi (excepte veïns) o prohibit aparcar. La majoria d'aquests vehicles són de no residents a la ciutat segurament vinculats a la presència propera de la UdG.

No s'ha analitzat l'aparcament de darrera muralla d'aquest sector per considerar-lo un aparcament destinat de manera preferent a satisfer la demanda la Universitat de Girona.

En relació amb la zona de les Pedreres s'observa una clara diferència en relació amb la presència de vehicles aparcats, especialment al matí i a la nit (a la tarda hi ha una combinació més variada). En els carrers i aparcaments més propers a la Universitat s'observa una alta ocupació de vehicles de persones no residents a Girona. A la nit hi ha places sobrants i majoritàriament ocupades per persones residents al barri o a la ciutat. També en aquest barri i en la zona propera als serveis de sanitat i als centres educatius s'observa una alta presència de vehicles de persones no residents a Girona, fet que canvia de manera clara a la nit període en que hi ha places d'aparcament sobrants.

Conclusió:

- no és aconsellable aplicar aparcaments de tipus 'zona verda'.
- A les nits s'observa un cert encaix de vehicles de residents en el barri de Torre Gironella per alguns carrers del barri sense observar-hi problemes remarcables entre veïns.
- A les Pedreres no es detecta cap problema o conflicte important entre els vehicles de persones no residents a la ciutat (tot i el gran nombre apreciat) i la demanda de places per a residents en el barri.

3.4 Germans Sàbat, Taialà i Domeny

El balanç d'oferta/demanda estimat és negatiu (-797). La pràctica totalitat dels vehicles aparcats són de persones residents en aquests barris, en especial a la nit. El dèficit d'aparcament més elevat és en el barri de Germans Sàbat i la zona de Taialà en el carrer Josep M. Prat i carrers adjacents.

En la zona de Germans Sàbat el vehicles aparcats en calçada al llarg de tot el dia són de residents en el barri. Les dades de les matricules indiquen que alguns residents d'aquest barri, a més d'ocupar zones que no estan comptabilitzades com àrees d'aparcament en calçada (petites places o zones no urbanitzades), aparquen els seus vehicles a la zona de Taialà (zona polígons) o la zona de Domeny Nord.

En el barri de Taialà no s'observen grans diferències entre la zona d'urbanització més antiga de les zones d'urbanització més recent. Hi ha en ambdues una alta ocupació de vehicles aparcats en calçada en tots els carrers i al llarg del dia preferentment són vehicles de persones residents en el barri, amb una major presència a la nit que al llarg del dia. De la lectura de les matricules i donada la seva presència repetida en el barri s'ha deduït que alguns vehicles són de persones residents a la zona però que el vehicle no està matriculat a la ciutat. Igualment, s'observa una lleugera presència de vehicles aparcats amb molta regularitat a la zona del Centre Cívic i al CAP de persones no residents en el barri o sector.

En el barri de Domeny (zona d'habitatges) no hi ha una alta ocupació de la calçada, es pot afirmar que el balanç és positiu en el sentit que hi ha més oferta que demanda. Les zones més properes a l'escola i a l'IES hi ha vehicles de no residents a la zona i també de no residents a Girona amb una certa repetició d'aquests segons la lectura de les matricules. Es pot deduir que aquestes

places d'aparcament són ocupades per la comunitat educativa d'aquests centres d'ensenyament.

Conclusió:

- no és aconsellable aplicar aparcaments de tipus 'zona verda'. Malgrat la presència de vehicles de fora del sector o de vehicles no matriculats a la ciutat, especialment a les zones properes als equipaments del barri, no s'observa cap nivell de conflictivitat.
- A les nits s'observa un cert encaix de vehicles de residents en el conjunt d'aquest barris especialment de vehicles de residents a Germans Sàbat que aparquen a Taialà o Domeny.

3.5 Vila-roja i Mas Ramada

El balanç d'oferta/demanda estimat és negatiu en el barri de Vilaroja (-171), però no en el barri de Mas Ramada.

En el barri de Vila-roja, a causa de l'estructura topografia del barri, en molts carrers no és possible aparcar en calçada. Tot i el teòric dèficit s'observa un baix nivell d'ocupació al llarg del dia i a la nit de l'aparcament de darrera el camp de futbol (segurament vinculat a una certa inseguretat de deixar-hi el vehicle aparcats). Per contra, s'observa una alta ocupació de calçada en carrers lleugerament estrets que dificulta la circulació normalitzada de vehicles en especial durant al dia. A les nits hi ha una coincidència molt alta de vehicles de residents a la zona que de manera continuada ocupen el mateix lloc d'aparcament.

En el barri de Mas Ramada no s'observa cap conflicte d'aparcament (hi ha més oferta que demanda), malgrat la major concentració de vehicles aparcats al matí en la zona més propera al CAP, al Centre Cívic i al Pavelló d'esports de

vehicles de persones no residents en el barri o de vehicles de no residents a la ciutat.

Conclusió:

- no és aconsellable aplicar aparcaments de tipus 'zona verda' malgrat el dèficit d'aparcament. En el barri de Vila-roja a les nits s'observa un cert encaix de vehicles de residents en el conjunt del barri i una baixa ocupació de l'aparcament de darrera el camp de futbol.
- tot i la presència de vehicles de fora del sector o de vehicles no matriculats a la ciutat que ocupen la calçada en la zona de Mas Ramadà especialment al matí, no s'observa cap nivell de conflictivitat a les zones properes als equipaments d'aquest barris.

3.6 Barri Vell i Pedret

El balanç d'oferta/demanda estimat és negatiu (-402). Cal prendre en consideració que hi ha una baixa oferta d'aparcament en calçada a tot el Barri Vell. Malgrat que en una part del Barri Vell hi ha aparcament reservat per a residents força respectat, hi ha un nombre important de vehicles de no residents que aparquen en zones a on no és permès aparcar-hi.

L'aparcament en calçada no està regulat a la zona de la Barca i Pou Rodo. En aquesta zona s'observa un gran nombre de vehicles aparcats especialment durant tot el dia (i amb tendència a créixer a les nits) de persones no residents en el barri i un nombre important de vehicles de no residents a la ciutat.

En el barri de Sant Pere i de Pedret hi ha situacions diverses. A la zona de Sant Pere durant al dia s'observa una presència important de vehicles de no residents en el barri. Per una altra banda, a la nit tot i la més alta presència de vehicles de veïns i veïnes residents en el barri, s'observa una important presència de vehicles aparcats regularment de no residents a la ciutat. En el

barri de Pedret, a l'entorn dels pisos (aparcament del carrer Palafrugell i a una banda de la carretera de Palamós, ambdós a les voreres més properes als habitatges) hi ha una presència alta de vehicles de residents en el barri. Per una altra banda, en el carrer de Pedret (banda riu) i en el carretera de Palamós (banda via), hi ha una presència elevada durant el mati i en menor mesura a la tarda de vehicles d'altres barris de la ciutat i una molt alta presència de vehicle no matriculats a la ciutat.

S'ha observat un nombre important de vehicles aparcats en zones prohibides o no consignades com aparcament en calçada especial a la zona propera a sota vies.

Cal fer esment de que no s'ha analitzat l'ocupació a les nits de la zona del passeig que voreja el riu a Pedret perquè aquest no està permès al llarg del dia.

Finalment, en el treball de camp s'ha observat que alguns residents a Barri Vell aparquen el seu vehicle a l'aparcament de la Devesa/la Copa.

Conclusió:

- la dificultat de treure conclusions a partir del treball de camp fa aconsellable fer un estudi més detallat d'aquests barris.

3.7 Can Gibert del Pla i Santa Eugènia

El balanç d'oferta/demanda estimat és negatiu a Can Gibert del Pla (-278) i també a Santa Eugènia (-259).

La casuística d'aquests barris és força complexa. El nivell d'ocupació de l'aparcament en calçada és molt alt al llarg de les 24 hores del dia. A partir de

l'observació realitzada en el treball de camp es pot estimar que molts de vehicles aparcats en calçada durant la nit viuen en el barri (tot i que teòricament són de persones no residents a la ciutat).

Igualment s'observa durant el dia un nombre important de vehicles de no residents (no coincidents amb els de la nit) propers als equipaments del barri: centres educatius, CAP, piscina, pavelló d'esports, Centre Cívic (no s'ha considerat el camp de futbol perquè la presència de vehicles tot i ser molt freqüent es concentra en un carrer del barri i en una franja horària molt puntual).

L'alta coincidència de les matricules dels vehicles que s'han observat al llarg del treball de camp i amb una certa tendència a ocupar els mateixos aparcament en calçada o zones properes fa difícil treure conclusions i sembla més convenient fer un estudi més detallat.

Conclusió:

- la dificultat en treure conclusions a partir del treball de camp fa aconsellable fer un estudi més detallat.

3.8 Carme i Vista Alegre

El balanç d'oferta/demanda estimat és negatiu (-113). Tot i que l'oferta és negativa s'observa una dinàmica d'aquest sector dispar durant el dia i la nit.

Al llarg del dia s'observa que en la zona d'aparcament de la plaça Vista Alegre hi ha un nombre important de vehicles de no residents a Girona, especialment al matí. Aquesta mateixa tendència passa a l'aparcament de pagament (zona blava) del carrer del Carme, tot i la més alta rotació de vehicles d'aquest aparcament al llarg del dia.

A la nit hi ha un cert esponjament a tot el barri i no s'observa manca d'aparcament en calçada. Els vehicles que ocupen aquest espai són o de residents del barri o de residents a la ciutat amb una baixa presència en termes relatius de vehicles de no residents a la ciutat

En el treball de camp s'ha pogut observar que a la nit alguns veïns d'aquest barri aparcuen el seu vehicle a l'aparcament de superfície del carrer Emili Grahit (davant la Guàrdia Civil).

Conclusió:

- L'alta presència de no residents fa aconsellable estudiar la possibilitat d'aparcaments de tipus 'zona verda', per afavorir l'aparcament de residents durant el dia i, en especial, considerant que part d'aquest veïns usen de manera freqüent l'aparcament de la zona d'Emili Grahit.
- l'alta presència de vehicles de no residents especialment al matí en l'aparcament de Vista Alegre porta a recomanar la necessitat d'estudiar incrementar la rotació de l'aparcament en aquest.

3.9 Eixample Sud

L'Eixample Sud abasta un territori ampli limitat pel carrer d'Emili Grahit, l'avinguda de Lluís Pericot, el carrer Güell i el passeig d'Olot. Per facilitar l'estudi de la casuística d'aquest gran districte s'ha segregat i analitzat separatament el barri de Sant Narcís. A efectes d'aquest estudi considerem Eixample Sud l'àmbit encerclat pel carrer d'Emili Grahit, l'avinguda de Lluís Pericot i el carrer Barcelona.

El balanç d'oferta/demanda estimat és positiu (2.272). Cal prendre en consideració que la major part dels habitatges d'aquest sector disposen d'aparcament en el propi edifici, que hi ha una oferta important d'aparcament

en calçada (per exemple en el carrer Pau Vila), que hi ha un aparcament subterrani i de superfície públic de pagament al carrer d'Emili Grahit i, que hi ha un nombre important de places d'aparcament en calçada en la majoria de carrers d'aquesta zona.

En el treball de camp s'ha observat que no hi ha conflicte d'aparcament al llarg de les 24 hores. En algunes bosses d'aparcament en superfície (zones de pagament) hi ha una baixa ocupació, en canvi, en bosses d'aparcament gratuït més allunyades (ex. Carrer Pau Vila) hi ha una més alta ocupació de vehicles de no residents a la zona i a Girona, amb una considerable rotació. Tant mateix, la concentració d'equipaments en la zona propera al carrer Pau Vila (Centres educatius, Centre Cívic i Biblioteca, Parc Migdia i zona Esportiva) comporten una rotació més alta en relació amb altres carrers d'aquest sector.

Tot i la baixa conflictivitat s'ha observat que en els carrers de construcció més antiga (de cases unifamiliars o habitatges de pisos sense aparcament) hi ha una més alta presència de vehicles de residents en calçada i una certa conflictivitat d'aparcament en alguns carrers a causa d'algun equipament proper.

Tot i l'alta disponibilitat d'aparcament sembla aconsellable estudiar de manera més detallada alguns carrers amb edificacions més antigues a causa de la dimensió del carrer i del lleuger conflicte que s'intueix en alguns moments del dia. Igualment, donada l'alta rotació de vehicles a l'entorn del Parc del Migdia fa aconsellable l'estudi d'aquest àmbit.

Conclusió:

- analitzar l'ocupació en calçada dels carrers de més antiga construcció amb menor presència d'aparcaments en els habitatges i amb alta presència de vehicles de residents en el barri.

- analitzar la rotació de vehicles de la zona propera al Parc del Migdia amb una alta presència de vehicles de no residents en el barri i a la ciutat.

3.10 Mercadal

El balanç d'oferta/demanda estimat és positiu (449). Cal fer esment que en aquest sector hi ha varis aparcaments subterranis públics en concessió (això pot desvirtuar la informació) i que en tot aquest sector hi ha molt poc aparcament en calçada.

Del treball de camp fet en altres barris s'ha observat una presència important de vehicles de persones residents en aquest sector que hi aparquen de manera habitual, en especial als aparcaments de la zona de la Devesa zona "copa" i en menor mesura en els de la Devesa zona passeig.

Conclusió:

- la baixa presència de vehicles en calçada no sembla aconsellable fer cap anàlisi detallat d'aquest barri.
- la presència de vehicles de persones residents en aquest barri en altres barris de la ciutat aconsella prendre en consideració en el cas de fer alguna mesura en aquests aparcaments amb relació als residents d'aquest barri.

3.11 Pont Major

El balanç d'oferta/demanda estimat és positiu (610). L'estructura física d'aquest barri i de la trama de carrers és força complexa. En les zones de construcció més antiga hi ha, per una banda, un encaix important de vehicles en molts de carrers; una certa conflictivitat d'ús del carrer Major de vehicles que fan parades esporàdiques difícils d'analitzar; una important concentració de vehicles al entorn de centre cívic i CAP amb una alta mobilitat majoritàriament

durant al dia de persones no residents en el barri i una certa barreja a la nit de vehicles de persones residents en el barri amb vehicles de persones no residents en el barri o a la ciutat.

A les zones més properes als centres educatius, malgrat una presència alta de vehicles en hores d'entrada i sortida a l'escola mal estacionats, no s'aprecia una alta conflictivitat de manera normalitzada (podríem parlar més de vehicles mal aparcats que de manca d'aparcament). Deixant de banda aquesta consideració hi ha una presència important tot el dia de vehicles de residents a la zona.

A la resta de carrers del barri no s'observa cap problemàtica d'aparcament al llarg del dia. Hi ha una certa coincidència o permanència de vehicles ja siguin de residents en el barri o de no residents en el barri i una més alta presència de vehicles de no residents a la ciutat en alguns carrers durant el matí i en determinades hores de la tarda.

S'observa una certa conflictivitat, com s'ha indicat anteriorment, més d'indisciplina d'aparcament que de manca en el conjunt del barri a l'entorn de la Plaça Maria Auxiliadora i també a la zona que envolta el Centre d'ensenyament secundari.

Conclusió:

- no és aconsellable aplicar-hi aparcaments de tipus 'zona verda'
- seria aconsellable estudiar mesures per ordenar l'aparcament en calçada a tot el barri, especialment en les zones a on s'observa una més alta mobilitat causada en algun cas per indisciplina viària.
- igualment, cal fer una estudi més de detallat a l'entorn del Centre Cívic a on hi ha com s'ha dit una alta barreja d'usuaris i un lleuger conflicte d'aparcament.

3.12 Eixample Nord

Aquest districte abasta els carrers encerclats per: Gran Via de Jaume I, carrer Ultònia-Riu Onyar, Emili Grahit, carrer Riu Güell, avinguda Josep Tarradellas i la Devesa. Tot i que en aquest àmbit s'inclou les dades d'oferta i demanda de l'aparcament en calçada del sector emmarcat pel Parc Central, passeig d'Olot, Carrer Güell i Carrer Santa Eugènia s'ha considerat més adient analitzar aquest sector juntament amb el del Barri de Sant Narcís en considerar-lo més proper a aquest. En aquest sentit entenem que la seva connexió a l'Eixample Nord quedarà lleugerament afectada a partir de les obres de la LAV.

El balanç d'oferta/demanda estimat és positiu (5327). Diferents factors expliquen l'alta oferta en aquest sector: aparcaments privats de pagament, aparcaments públics en concessió, aparcaments en superfícies (públic i privats) de pagament, bosses d'aparcament públic gratuït, alta cobertura d'aparcaments privats en habitatges.

A partir del treball de camp s'ha pogut concloure:

- la presència de zona blava en gran part del sector comporta un ús heterogeni d'ocupació al llarg de les 24h del dia; no obstant això, de manera general, s'observa un alta ocupació per part de vehicles no matriculats a la ciutat. L'heterogeneïtat i alt moviment d'usos, tant de residents a la zona, com de residents a la ciutat, com la molt alta presència de no residents a Girona, fa aconsellable no fer un estudi detallat de tot el districte.
- s'observa un ús diferenciat d'ocupació en les bosses d'aparcament gratuït en calçada en especial en els aparcament de la Devesa (zona passeig i zona de la copa), al carrer Bonastruc (sota vies) i carrer Vayreda, fet que aconsella fer-ne un estudi més detallat d'aquesta zona.
- A la zona del Barri del Güell/Devesa les primeres dades indiquen una alta presència de vehicles de residents a la ciutat, dades que aconsellen fer un

estudi més detallat del sector per analitzar la conveniència d'aplicar-hi 'zona Verda'

3.13 Barri de Sant Narcís

Com s'ha comentat s'ha segregat de l'Eixample Sud i de l'Eixample Nord el barri de Sant Narcís i aquest àmbit abasta els habitatges situats entre Carrer Oviedo/Parc Central, del carrer Santa Eugènia a carrer Güell/avinguda Tarradellas i plaça de Salt (s'exclou tot el sector industrial de mas Xirgu).

El balanç d'oferta/demanda estimat és positiu (320). Del treball de camp realitzat en tot aquest sector s'observen diferents situacions en el seu conjunt tot i que, de manera general, hi ha una alta ocupació dels aparcaments en calçada per persones residents en aquest barri. La major presència de vehicles de persones no residents en el barri o de persones no residents a la ciutat és a l'entorn del DIE i també hi ha un nombre important de vehicles de no residents a la ciutat en els carrers de l'entorn de la plaça Empúries.

En el sector situat entre Parc Central, avinguda Tarradellas i passeig d'Olot hi ha una combinació important de vehicles de persones residents en el barri les 24h del dia amb vehicles no matriculats a la ciutat. En canvi s'observa una baixa rotació per part del conjunt d'aquests vehicles, fet que porta a pensar que són persones residents en aquest barri però amb el vehicles matriculats fora de la ciutat.

La major rotació i presència de vehicles de no residents a la ciutat és lleugerament alta en el passeig d'Olot.

A partir del treball de camp no es pot deduir una manca d'aparcament per a residents tot i que la casuística és complexa a causa del nombre de la alta presència de vehicles teòricament de no residents. No obstant això, al matí s'observa una manca d'aparcament per a vehicles que s'apropen a la zona i un

baix compliment de l'ús de les zones de càrrega i descàrrega. La concentració de comerç especialment en el carrer Pare Coll i les dificultats d'aparcar-hi, a causa de l'alta ocupació, fa aconsellable fer un estudi més detallat d'aquest sector per analitzar-hi la conveniència de zones blaves.

En el sector conjunt del barri de Sant Narcís, tot i una presència important de vehicles de residents del barri o de barris propers, a les nits, s'ha constatat que hi ha un nombre elevat de vehicles no matriculats a la ciutat (presència més notable al matí i tarda). Aquesta situació generalitzada en part dels carrers del barri aconsella fer un estudi més detallat

Conclusió:

- la possible pèrdua d'aparcament a causa de les obres de la LAV podria portar a passar a un balanç negatiu d'oferta d'aparcament
- En el conjunt del barri, tot i que no sembla que hi hagi manca d'aparcament per a residents (considerant la rotació dels vehicles), l'elevat nombre de vehicles no matriculats a la ciutat n'aconsella fer-ne un estudi més acurat.
- la presència de comerç de barri i el baix nivell de compliment de l'ús de zones de càrrega i descàrrega aconsella estudiar la viabilitat d'implantar zona blava.
- la casuística molt diferenciada per carrers fa necessari un estudi detallat per apreciar-hi la viabilitat d'aplicar 'zona verda'

3.14 Montilivi

El balanç d'oferta/demanda estimat és positiu (1772). En aquest barri cal diferenciar clarament les zones de nou creixement de la zona pròpiament de Montilivi (nucli proper a l'anomenat sector de Girona per Girona).

En les zones de nou creixement hi ha una alta presència de cases unifamiliars a aparellades però també edificis de pisos nous que disposen majoritàriament

d'aparcaments privats. Les calçades són amples amb espais d'aparcament buits. El major conflicte s'observa en les calçades més properes a la Universitat i en aquests carrers s'observa una certa indisciplina en l'ús d'aquest espai (aparcament sobre vorera).

Hi ha una alta ocupació de la calçada a l'avinguda Lluís Pericot amb una certa rotació de vehicles al llarg de tot el dia, rotació vinculada als comerços i serveis que és concentren en aquest carrer.

A la zona propera al CAP hi ha una alta ocupació de calçada i de les bosses d'aparcament no urbanitzades. De fet és en aquest espai a on és concentra el major conflicte d'usuaris. Del treball de camp en aquest entorn s'ha constatat una alta ocupació de vehicles residents en aquest barri en l'espai de l'antiga petanca, i una alta rotació en l'espai no urbanitzat i carrers propers al CAP de vehicles de persones no residents en el barri especialment al matí. Hi ha també una situació canviant en relació amb els usuaris del aparcaments en calçada al Carrer Tuyet Santamaria.

A l'entorn dels pisos de Girona per Girona i en la part d'habitatges de construcció més antiga, l'ocupació de l'aparcament o de la calçada és preferentment per part de persones residents en el sector. Tot hi haver una alta ocupació de persones no residents a la ciutat, la coincidència de matricules especialment a la nit fa pensar que són persones que resideixen en el barri.

Conclusió:

- sembla aconsellable fer un estudi més detall de la zona propera al sector de Girona per Girona de Montilivi per ésser el lloc de més alt nivell de conflictivitat en l'ús dels diferents espais i de la calçada.

3.15 Altres barris:

Fontajau: El balanç d'oferta/demanda estimat és positiu (1622). No presenta cap tipus de problema i no sembla aconsellable fer cap tipus de treball addicional.

Palau: El balanç d'oferta/demanda estimat és positiu (3.731). No presenta cap tipus de problema i no sembla aconsellable fer-hi cap tipus de treball addicional.

Avellaneda: El balanç d'oferta/demanda estimat és positiu (351). No presenta cap tipus de problema i no sembla aconsellable fer-hi cap tipus de treball addicional.

Sant Ponç: El balanç d'oferta/demanda estimat és positiu (834). Per la seva casuística sembla més indicat fer un estudi addicional, més relacionat amb la presència de l'hospital Josep Trueta que amb el tema que ens ocupa.

Mas Xirgu: El balanç d'oferta/demanda estimat és positiu (2489). No presenta cap tipus de problema i no sembla aconsellable fer cap tipus de treball addicional.

4. Anàlisi per determinar les zones susceptibles d'aplicar aquest tipus d'aparcament

ZONA 1 Barri Vell – Pedret

Barri Vell, Pl. Sant Pere i Pedret 170
Aparcament Devesa 222 392 aparcaments analitzats

Barri Vell, Pl. Sant Pere i Pedret

	Mati	Tarda	Nit
Girona (*)	51%	52%	51%
Fora Girona	49%	48%	49%
% ocupació	100 %	100 %	80 %

	Mati	Tarda	Nit
Barri Vell	32 %	34 %	38 %
Montjuic	14 %	11 %	8 %
Eixample Nord	10 %	10 %	12 %
Eixample Sud	8 %	9 %	14 %
Pedret	8 %	8 %	8 %
Resta de la ciutat	28%	28%	20%

(*) s'ha incrementat un 15 %

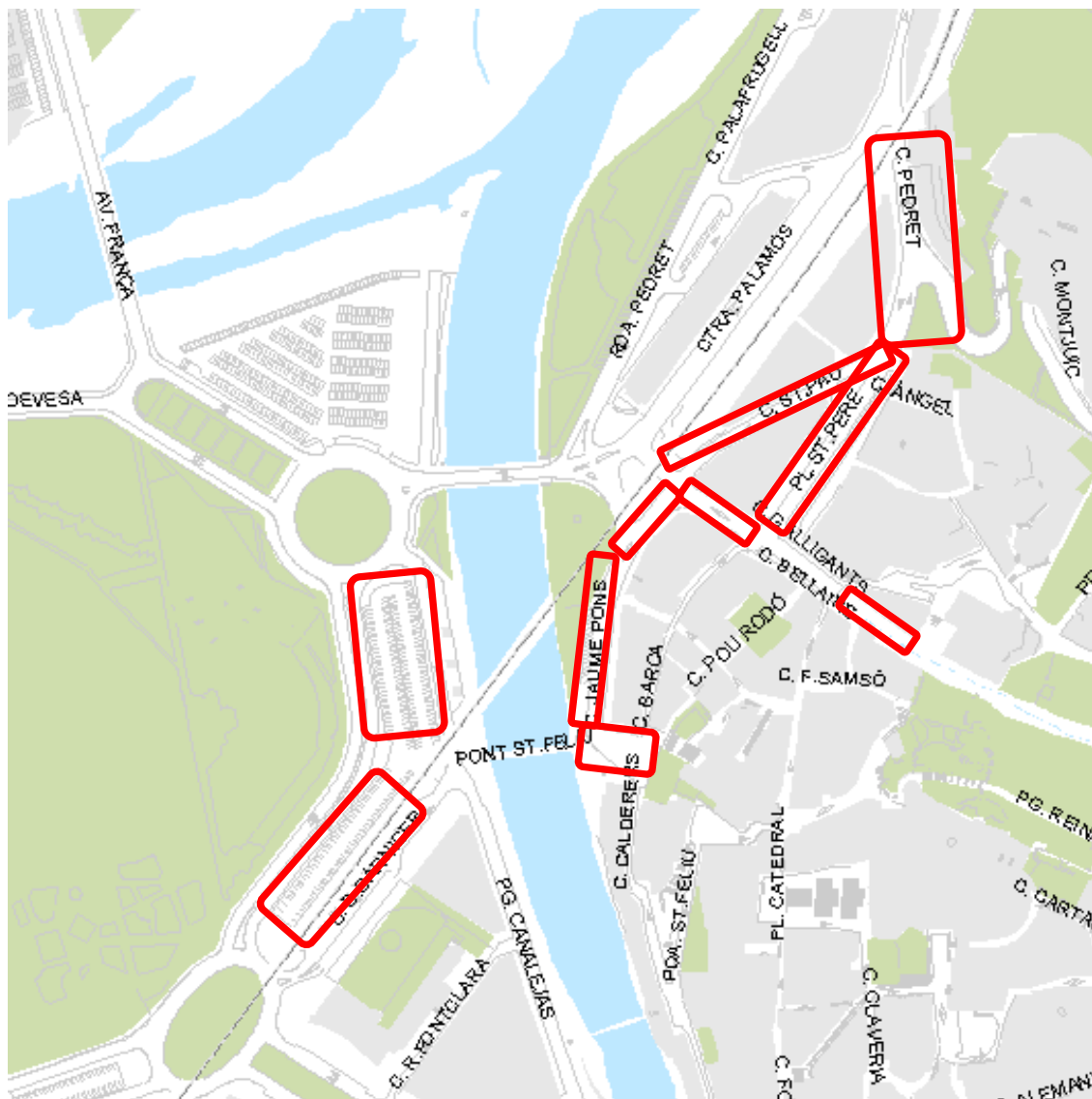
Aparcament Devesa

	Mati	Tarda	Nit
Girona (*)	30%	24%	29%
Fora Girona	70%	76%	71%
% ocupació	100 %	100 %	80 %

	Mati	Tarda	Nit
Barri Vell	22 %	19 %	19 %
Eixample Nord	17 %	18 %	21 %
Mercadal	14 %	16 %	17 %
Eixample Sud	8 %	9 %	10 %
Montjuic	8 %	6 %	5 %
Resta de la ciutat	31%	32%	28%

(*) s'ha incrementat un 15 %

Barri Vell – Pedret



- L'estudi de l'oferta i la demanda d'aparcament a aquesta zona és deficitària (una manca d'aparcament teòrica aproximada d'un 30%).
- Estimant que una part dels residents a la ciutat no tenen matriculats els vehicles a la ciutat de Girona podem concloure que en aquest sector de manera permanent un 50% de les places d'aparcament estan ocupades per vehicles de la pròpia ciutat. Els principals usuaris de les places

d'aparcament en calçada (+del 35%) són de persones residents en el propi sector.

- En el carrer Palafrugell i en el seu entorn, els parcament propers són majoritàriament ocupats per persones residents en el sector. S'observa una major presència de vehicles de no residents a la ciutat, en especial al matí (en llocs que no estan senyalitzats com zones d'aparcament), especialment a la carretera de Palamós i, igualment, una lleugera presència d'aquests usuaris a la Ronda de Pedret, al costat del riu. (Cal fer notar que no s'ha considerat l'ús d'aparcament del carrer Pedret (zona passeig) a les nits per ocupar un espai tancat durant el dia i que la primera observació va posar de manifest que majoritàriament eren vehicles no matriculats en aquest sector)
- En relació als vehicles dels no residents a la zona1 però que són de persones residents a la ciutat de Girona s'observa una presència continuada (i de matricules de vehicles repetida al llarg dels dies de treball de camp) de vehicles del barri de Montjuïc i Eixample Nord durant el matí i la tarda. La seva presència i repetició baixa lleugerament a la nit, observant més dispersió d'usuaris de l'ús d'aquest espai (atenent-nos al recompte de les matricules d'aquest vehicles).
- De l'estudi es desprèn que l'aparcament de la Devesa/ la Copa és preferentment ocupat per vehicles de persones no residents a la ciutat de Girona (+del 70%) les 24 hores del dia.
- Del treball de camp realitzat dins la zona 1 s'observa que una part dels vehicles matriculats dins d'aquest àmbit utilitzen de manera freqüent o esporàdica l'aparcament de la zona de la Devesa/la Copa, (és pot estimar que aquest comportament es dona en un 20% dels vehicles matriculats a la zona 1, vehicles que utilitzen aquest aparcament al llarg de les 24 hores del dia).

- Dels vehicles matriculats a la ciutat que aparquen a la Devesa/Copa (aproximadament el 30%), hi ha una alta presència de residents a l'Eixample Nord i Mercadal.

Conclusió i proposta

1. Considerant que una part important dels residents de la zona 1 utilitzen l'aparcament de la Devesa/la Copa com alternativa (de manera sovintejada o permanent) i que el seu sector és ocupat per vehicles de residents de Girona d'altres barris i una part important per vehicles de persones no residents a la ciutat, s'aconsella destinar una part important de l'aparcament de calçada a satisfer la demanda del sector per afavorir l'aparcament proper als habitatges (creació de zones verdes).
2. Donada la presència sovintejada de vehicles que ocupen zones de càrrega i descarrega (sense estar autoritzats) i d'un lleuger moviment de vehicles que estacionen poc temps, es proposa estudiar la possibilitat d'implantar zones Blaves en algun carrer del barri.
3. La millor facilitat d'aparcament en el barri per part de persones residents a la zona 1 alliberaria places a l'aparcament de Devesa/la Copa. Aquesta iniciativa permetria augmentar la capacitat per a vehicles de no residents a la ciutat en aquest àmbit.
4. Cal tenir present que bona part de les places de l'aparcament de la Devesa/la copa són ocupades per a NO residents a Girona. S'observa especialment al matí un ús repetit, diàriament, d'usuaris que no resideixen a Girona (atenent-nos a la lectura de les matricules dels vehicles).

5. Prenen en consideració que no s'ha valorat convenient fer un estudi de l'aparcament en calçada de la zona del Mercadal (per la seva baixa presència d'aquest tipus d'aparcament) és important tenir present l'ocupació continuada de vehicles de residents d'aquest barri a l'aparcament de la Devesa/la Copa.
6. Igualment, s'observa una presència important de vehicles de residents a l'Eixample Nord. La seva valoració, però, s'estima més oportuna fer-la en l'apartat d'estudi pròpia d'aquesta zona.

ZONA 2

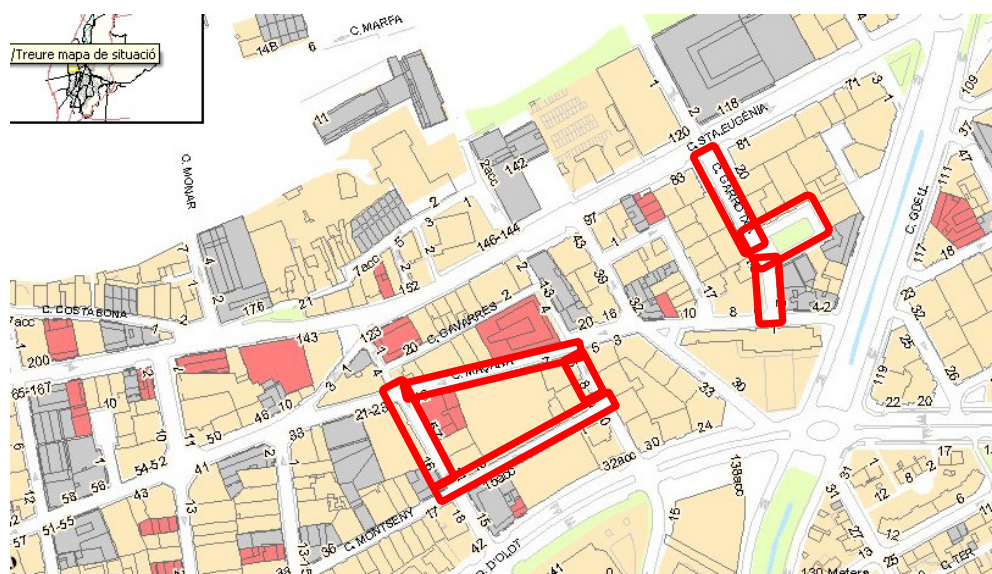
Santa Eugènia- Can Gibert del Pla

c/ Garrotxa	44	
c/ Orient	9	
c/ Maçana	22	
c/ Montseny	27	
c/ Sant Sebastià	18	120 aparcaments analitzats

	Mati	Tarda	Nit
Girona (*)	63%	56%	60%
Fora Girona	37%	44%	40%
Ocupació %	100 %	100 %	100 %

	Mati	Tarda	Nit
Santa Eugènia	60 %	61 %	67 %
Eixample Sud	10 %	13 %	7 %
Montilivi	7 %	3 %	
Can Gibert			12 %
Resta de la ciutat	23%	23%	14%

(*) s'ha incrementat un 15 %



- L'estudi de l'oferta i la demanda d'aparcament a aquesta zona és deficitària (una manca d'aparcament teòrica aproximada d'un 10'5 % a Can Gibert i d'un 7% a Santa Eugènia).
- Més del 60% dels carrers estudiats són ocupats de manera permanent per a vehicles de persones residents a Girona amb una alta ocupació de vehicles del propi barri (+del 60%), aquesta presència s'observa al llarg de les 24 hores.

Conclusió i proposta

- Aquesta alta presència de vehicles del propi barri no fan aconsellable aplicar-hi aparcaments preferents per a residents doncs el dèficit d'aparcament podria provocar conflictivitat entre els mateixos residents.

ZONA 3 Carme –Vista Alegre

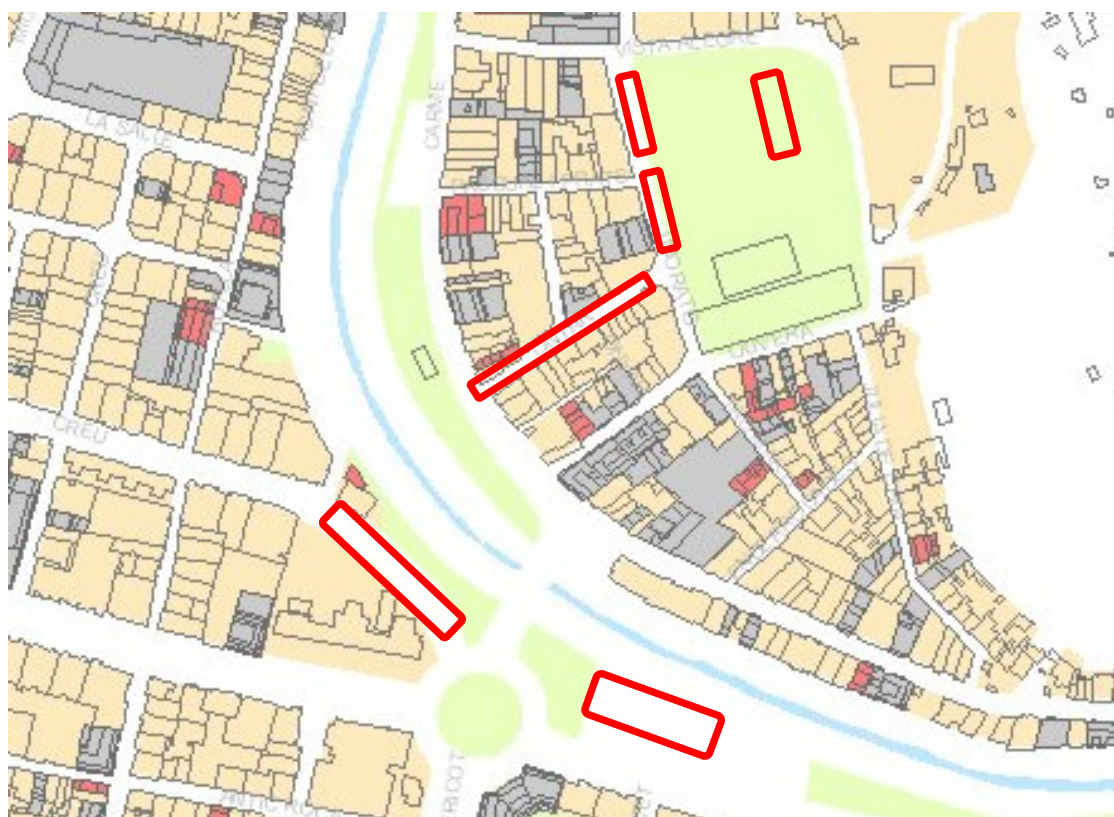
c/ Onyar	15
c/ J. Morat i Grau	25
Aparcament de Vista Alegre	25
c/ Creu i aparcament d'Emili Grahit	70

135 aparcaments analitzats

	Mati	Tarda	Nit
Girona (*)	39%	39%	39%
Fora Girona	61%	61%	61%
Ocupació	100 %	100 %	100 %

	Mati	Tarda	Nit
Carme	32 %	29 %	32 %
Eixample Nord	26 %	40 %	35 %
Eixample Sud	11 %	7 %	7 %
Resta de la ciutat	31%	24%	26%

(*) s'ha incrementat un 15 %



- L'estudi de l'oferta i la demanda d'aparcament a aquesta zona és deficitària (-7%)
- Hi ha una alta presència de vehicles que son de no residents a Girona. La presència d'aquests vehicles és molt alta al llarg de les 24 hores (més del 60%).
- Cal fer esment que l'anàlisi de les dues bosses d'aparcament gratuït explica segurament la presència d'aquest usuaris. S'ha observat que una part de les persones que hi aparquen són usuaris habituals d'aquest aparcament.
- En els trams dels carrers analitzats hi ha una més alta ocupació per persones residents en el barri especialment en els carrers del barri de Vista Alegre i Carme.
- En haver observat en el primer treball exploratori una certa presència de veïns del carrer del Carme que aparcaven a l'altre banda del riu Onyar (carrer de Creu i aparcament de la Guàrdia Civil) s'ha fet un estudi més detallat i cal dir que la seva presència es confirma novament.

Conclusió i proposta

- S'observa un moviment alt de vehicles que busquen aparcament a la zona de Vista Alegre al matí fet que far aconsellable estudiar la necessitat de implementar aparcament de pagament en aquest àmbit.
- El fet que persones d'aquest barri aparquin de manera continuada a l'altre riba de l'Onyar fa aconsellable destinar una part dels aparcaments en calçada a 'zona verda' per afavorir als residents en el barri.

ZONA 4 Eixample Sud

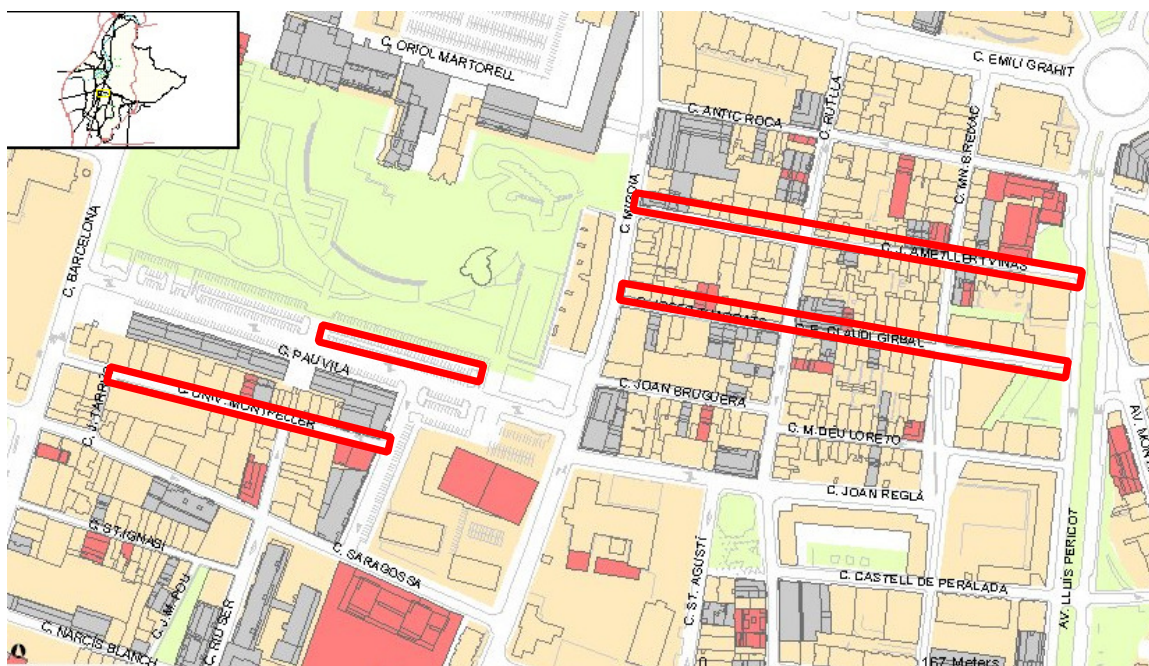
c/ Pau Vila i Dinarés	47
c/ Universitat Montpeller	43
c/ Josep Tharrats	43
c/ J. Ametller I Viñas	33

160 aparcaments analitzats

	Mati	Tarda	Nit
Girona (*)	47%	46%	46%
Fora Girona	53%	54%	54%
Ocupació %	100 %	100 %	93 %

	Mati	Tarda	Nit
Eixample Sud	53 %	53 %	69 %
Eixample Nord	15 %	17 %	19 %
Can Gibert	8 %	7 %	9 %
Palau	6 %	4 %	
Resta de la ciutat	18%	19%	3%

(*) s'ha incrementat un 15 %



- L'estudi de l'oferta i la demanda d'aparcament en aquesta zona és satisfactori.
- Hi ha una presència alta de places d'aparcament ocupades per a persones no residents, especialment al carrer Pau Vila i també al Carrer Universitat de Montpeller. En el primer cas, aquesta presència és més notable el matí que a les tardes o nit.
- A la resta de carrers analitzats hi ha una presència més constant de vehicles de residents a la zona.

Conclusió i proposta

- Pel baix nivell de conflicte, tot i la pressió creixent a la bossa d'aparcament del carrer Pau Vila i del seu entorn, no sembla aconsellable aplicar-hi cap mesura d'aparcament preferent per a residents o de aparcament de rotació de pagament

ZONA 5

Eixample Nord

perímetre de l'àmbit:

Gran Via de Jaume I, carrer Ultònia-Riu Onyar, Emili Grahit, carrer Riu Güell-Avd Tarradellas i Devesa.

Tot i que en aquest àmbit s'inclou les dades d'oferta i demanda d'aparcament del sector emmarcat pel Parc Central, passeig d'Olot, Carrer Güell i Carrer Santa Eugènia s'ha considerat més adient analitzar aquest sector juntament amb el del Barri de Sant Narcís en considerar-lo més proper a aquest. Altrament, s'ha pres en consideració que la seva connexió a l'Eixample Nord quedarà lleugerament afectada a partir de les obres de la LAV.

Les dades indiquen que en el seu conjunt hi ha superàvit d'aparcament (més d'un 30%) si estimem els vehicles matriculats dins aquest sector a la ciutat en relació al nombre de places disponibles.

Per una millor aproximació al coneixement d'aquest àmbit s'han estudiat dos espais diferenciats:

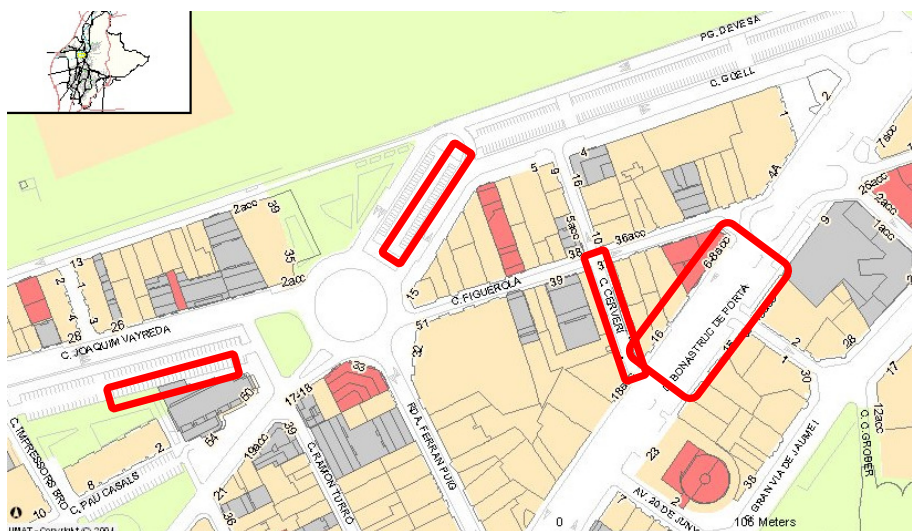
ZONA 5a Devesa-Güell

c/ Bonastruc de Porta	40	
Aparcament Devesa	28	
c/ Cerverí	24	
Aparcament c/Vayreda	32	124 aparcaments analitzats

	Mati	Tarda	Nit
Girona (*)	33%	35%	37%
Fora Girona	67%	65%	63%
Ocupació %	100 %	100 %	81 %

	Mati	Tarda	Nit
Eixample Nord	37 %	44 %	46 %
Eixample Sud	17 %	15 %	10 %
Mercadal	6 %	11 %	12 %
Montilivi	10 %	0 %	0 %
Resta de la ciutat	30%	30%	32%

(*) s'ha incrementat un 15 %



- Les dues grans bosses d'aparcament gratuït en aquest àmbit (aparcament del passeig Devesa i carrer Bonastruc) facilitin l'aparcament a persones NO residents a la ciutat. Això explica que més del 65% d'aquest espais sigui ocupat preferentment per aquest usuaris.

- Per contra, només el 30% dels vehicles aparcats en calçada són de residents de la ciutat amb una més lleugera presència d'aquest usuaris a la nit.
- S'observa una més alta presència de vehicles de residents a la zona del carrer Vayreda y carrer Cerverí (en aquest cas quasi la totalitat del vehicles aparcats al llarg de les 24 hores).
- En l'aparcament de sota vies (Bonastruc) hi ha una notable presència de vehicles de residents d'altres barris de la ciutat, el que porta a pensar que són persones que treballen en aquest sector, atenent-nos a la més alta mobilitat segons la lectura de les matricules
- Hi ha un presència important de vehicles, a la tarda i a la nit, de residents del barri del Mercadal.
- En general s'observa en l'aparcament de Bonastruc una pernoctació important de vehicles de fora de Girona. Una part important dels vehicles resten de manera força permanent aparcats al llarg de la setmana (atenent-nos a les dades de les matricules del vehicles observats).
- En l'aparcament del passeig de la Devesa hi ha una més alta presència percentual de vehicles de No residents a Girona però amb una més alta rotació diària. Igualment, s'observa una lleugera presència de vehicles de residents d'aquest àmbit

Conclusió i proposta

- No sembla adient aplicar en aquest sector places de preferència per a residents (zones Verdes)
- La baixa mobilitat de vehicles en especial a l'aparcament de Bonastruc per part d'usuaris No residents a Girona porta a suggerir un estudi acurat d'aquest espai per analitzar-ne la conveniència d'aplicar-hi mesures que en facilitin la seva rotació. La proximitat a l'estació de ferrocarrils i la facilitat d'accedir-hi amb vehicle sense haver de creuar les principals vies de circulació de la ciutat podria valorar-se com una bossa d'aparcament a curt i mig termini interessant.

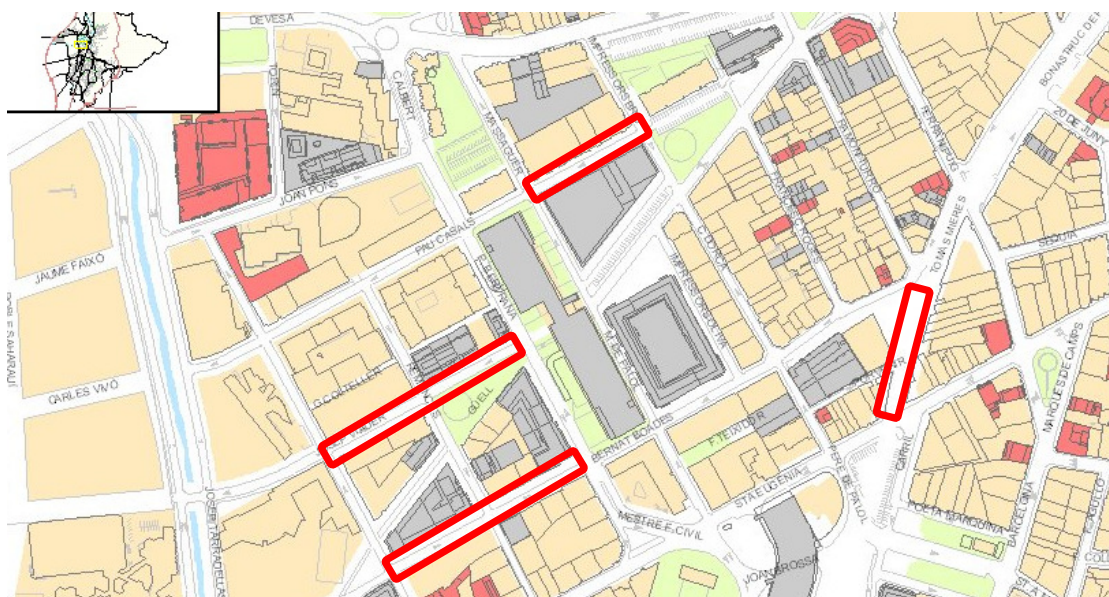
ZONA 5b Güell-Devesa

c/ Pau Casals	53	
c/ J. Viader i Moliner	47	
c/ Bernat Boades	49	
c/ Tomàs Mieres	50	199 aparcaments analitzats

	Mati	Tarda	Nit
Girona (*)	45%	43%	52%
Fora Girona	55%	57%	48%
Ocupació %	99 %	100 %	77 %

	Mati	Tarda	Nit
Eixample Nord	45 %	45 %	70 %
Eixample Sud	9 %	11 %	7 %
Santa Eugènia	9 %	8 %	7 %
Resta de la ciutat	37%	36%	26%

(*) s'ha incrementat un 15 %



- Podem estimar que en aquesta zona entre el 45 i 55% del vehicles aparcats en calçada al llarg de les 24 hores son de residents a la ciutat de Girona, amb una alta presència de vehicles de residents en el sector
- La presència de vehicles de residents del sector és molt alta a les nits, amb una molt baixa presència de residents d'altres sectors de la ciutat i amb una baixa ocupació dels aparcament disponibles en calçada en aquesta franja horària.
- La presència d'alguns equipaments de ciutat en aquest barri provoquen una certa pressió sobre els aparcaments en calçada (malgrat disposar d'un aparcament subterrani de pagament). La pressió sobre les places d'aparcament en calçada és més visible en el sector oest del barri.

Conclusió i proposta

- per la dinàmica de la mobilitat d'aquesta zona és aconsellable estudiar places d'aparcament per a residents preferentment a la zona Oest, zona relativament més pressionada i amb menys capacitat d'absorvir aparcament en calçada.
- Per contra a l'aparcament de sota vies (c/ Tomàs Mieres) presenta una situació molt similar a l'observada en l'aparcament de Bonastruc i en aquest senti s'aconsellaria prendre mesures similars a les que s'ha comentat per aquell espai.

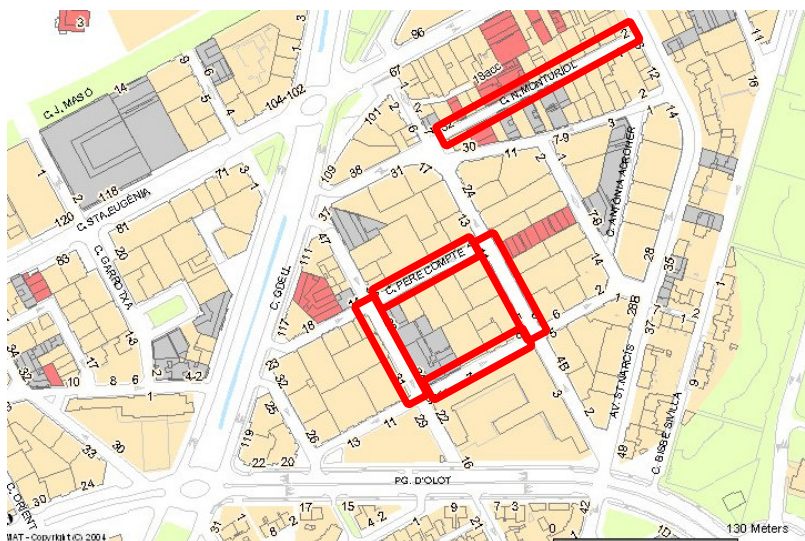
ZONA 6 Sant Narcís 6a

c/ Narcís Monturiol	25	
c/ Pere Compte	21	
c/ Pare Coll	6	
c/ Ramon Muntaner	22	
c/ M. de Deu del Remei	18	92 aparcaments analitzats

	Mati	Tarda	Nit
Girona (*)	62%	49%	61%
Fora Girona	38%	51%	39%
Ocupació %	100 %	100 %	100 %

	Mati	Tarda	Nit
Eixample Nord	56 %	59 %	70 %
Eixample Sud	13 %	14 %	13 %
Santa Eugènia	10 %	10 %	7 %
Resta de la ciutat	21%	17%	10%

(*) s'ha incrementat un 15 %



- Les places disponibles són ocupades de manera permanent al llarg del dia. S'observa un dèficit important d'aparcament.
- Hi ha una alta percentatge d'ocupació de l'aparcament per part de residents a la ciutat (aproximadament el 60%) i una alta presència de veïns del barri (el 70% de les places són ocupades a les nits per residents d'aquest àmbit)
- L'alta ocupació fa que en moltes moments del dia hi hagi una alta indisciplina en l'ocupació de la via pública (ocupació de vehicles no autoritzats en les zones de càrrega i descàrrega, dobles files i aparcament indeguts en algunes voreres).
- La més alta pressió de vehicles i de mobilitat s'observa en el carrer Pare Coll que fa d'eix central d'aquesta zona comercial i també de zona de pas per a vehicles que sovint utilitzen aquest carrer com de drecera per dirigir-se a l'avinguda Tarradellas o cap al carrer Santa Eugènia.

Conclusió i proposta

- Considerant l'oferta i la demanda hauríem de concloure que no semblaria adequat destinar-hi zones preferent per a residents. Tanmateix i donada la pressió al llarg de tot el dia semblaria raonable buscar alguna mesura de regulació de les places d'aparcament.
- La proximitat d'aquests barri a la zona del Güell (banda Oest) amb la que hem observat un cert intercanvi entre ambdues zones de vehicles (segons l'observació de les matricules dels vehicles) fa que ens atrevim a proposar una zona d'aparcament preferent per a veïns comuna o compartida. Proposta que a opinió nostra afavoriria les relacions entre aquests barris.
- Aplicar zones de preferència per a residents possibilitaria crear alguna petita 'zona blava' que ajudaria a millorar l'alta indisciplina o dobles files que s'observa en alguns carrers, per exemple a Pare Coll i també una petita part al carrer Sant Narcís/Santa Eugènia.

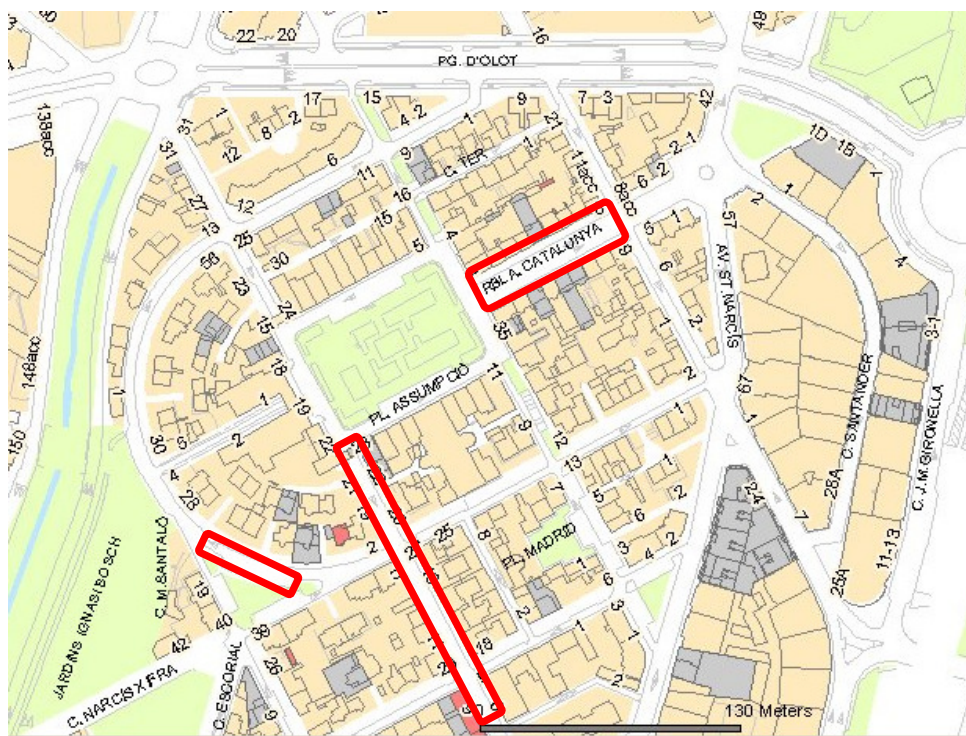
ZONA 6
Sant Narcís 6b

Rambla Catalunya	29	
c/ M. de Deu de la Salut	45	
Av. Hispanitat	22	96 aparcaments analitzats

	Mati	Tarda	Nit
Girona (*)	54%	56%	66%
Fora Girona	46%	44%	34%
Ocupació %	96 %	96 %	80 %

	Mati	Tarda	Nit
Eixample Sud	36 %	31 %	39 %
Sant Narcís	26 %	30 %	35 %
Eixample Nord	13 %	7 %	8 %
Can Gibert	12 %	9 %	9 %
Resta de la ciutat	13%	23%	9%

(*) s'ha incrementat un 15 %



- En aquest barri conegut com Grup d'habitatges Sant Narcís per seva estructura urbanística acull un conjunt de carrers les amplades de les quals en condicionen l'aparcament en calçada. Tot i que al llarg del dia no hi ha una ocupació teòricament plena s'observa un cert grau de conflictivitat en pressionar la recerca d'aparcaments, per part de no residents a la ciutat o residents fora del barri, en els carrers analitzats. Aquesta pressió més alta, especialment, al matí sembla venir provocada per determinats equipaments propers.
- S'ha constatat un cert desequilibri en l'ús dels diferents carrers pel que fa als aparcaments en calçada. És a dir, mentre que en alguns hi ha aparcament disponible en altres el nivell d'ocupació és del 100% sempre augmentant en aquest una certa percepció de congestió.
- Igualment, s'observa una certa permanència de vehicles que usen quotidianament aquests aparcaments que pertanyen a residents en zones properes.
- Finalment cal dir també que el tipus d'habitatges (ciutat jardí) amb passatges que condueixen als habitatges fa que necessàriament s'hagi de respectar correctament el seu accés per no dificultar el pas dels vehicles dels residents, disminuint també la capacitat de places d'aparcament.

Conclusió i proposta

- per la singularitat de la tipologia del barri semblaria aconsellable crear places preferent per a residents (zona verda).
- Igualment, caldria destinar-hi una petita part d'aparcament a zones blaves per permetre la rotació de vehicles en la zona comercial (plaça Assumpció). També, semblaria justificable destinar una petita part de zona blava a l'avinguda Sant Narcís a on hi ha una concentració important de comerços.

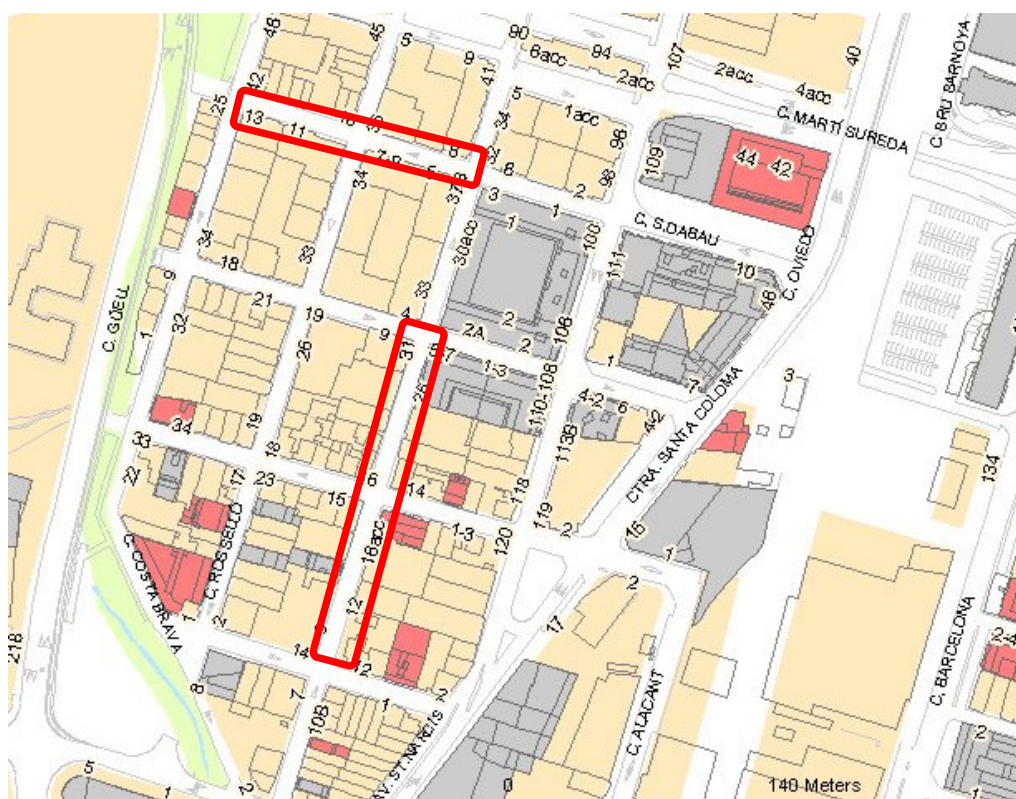
ZONA 6 Sant Narcís 6c

c/ Valladolid 23
c/ Empúries 27 50 aparcaments analitzats

	Mati	Tarda	Nit
Girona (*)	53%	62%	58%
Fora Girona	47%	38%	42%
Ocupació %	100 %	90 %	100 %

	Mati	Tarda	Nit
Eixample Sud	77 %	78 %	88 %
Santa Eugènia	14 %	8 %	6 %
Resta de la ciutat	9%	14%	6%

(*) s'ha incrementat un 15 %



- L'ocupació dels aparcament d'aquesta zona són altes al llarg de tot el dia. Tot i que hi ha una relativa presència de vehicles de residents a Santa Eugènia, de manera general podem dir que hi ha una baixa presència de vehicles de persones residents en altres barris de la ciutat.
- L'anàlisi de les matricules recollides fa palès que un bon nombre de vehicles, teòricament de persones no residents a la ciutat, es troben de manera continuada aparcats en aquest carrers, fet que porta a deduir que en realitat són de persones que resideixen en aquest barri.
- Si es considera l'alta presència quotidiana dels vehicles no censats a la ciutat i també la dels residents a la zona, es pot afirmar que el balanç entre l'oferta i la demanda és molt ajustat amb certa tendència a ser deficitari.
- Tot i l'alta ocupació no s'observa una alta conflictivitat (malgrat indisciplines puntuals).

Conclusió i proposta

- la continuada presència dels mateixos vehicles a la zona (censats i no censats a la ciutat de Girona) que condueix cap una lleugera tendència de dèficit d'aparcament, no aconsella, a priori, crear zones de preferència per a residents. En tot cas, abans de la seva aplicació, caldria fer una important campanya per conèixer el lloc real de residència dels propietaris de vehicles que teòricament no resideixen a la ciutat.
- Atès que l'alta ocupació en dificulta la rotació de vehicles, seria convenient que en alguns carrers, s'estudiés la possibilitat d'implementar alguna petita zona blava, especialment a l'avinguda Sant Narcís.

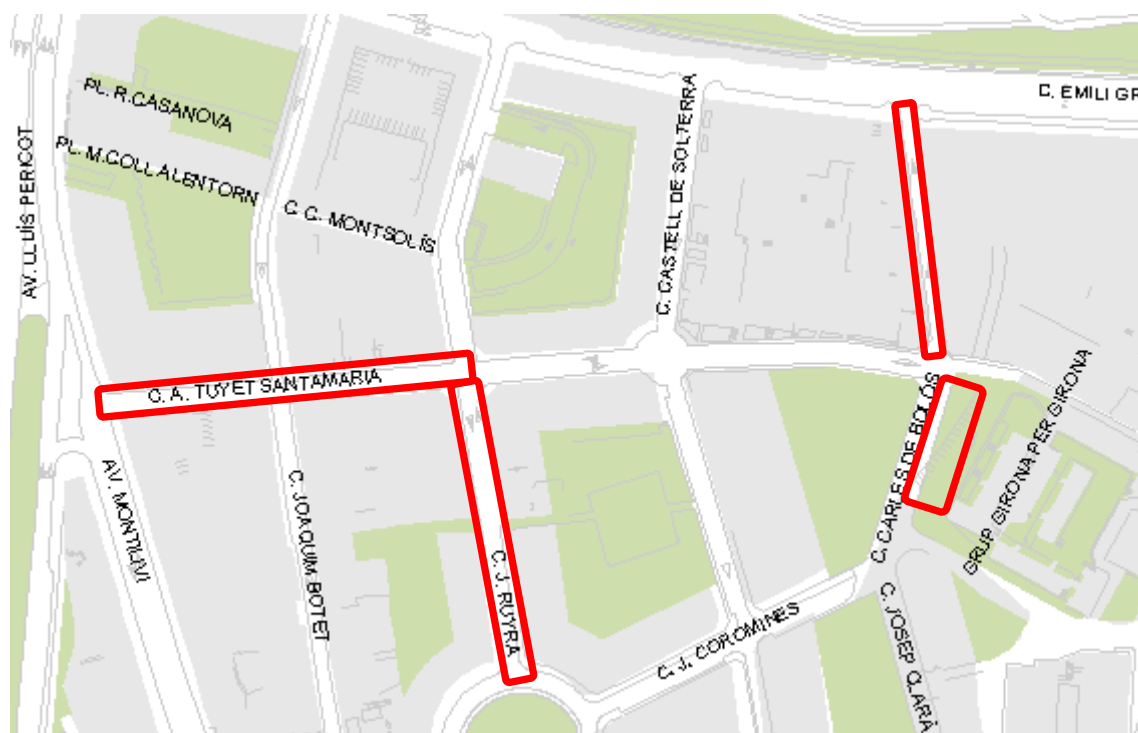
Zona 7 Montilivi

c/ J. Ruyra i Oms	20	
c/ Tuyet Santa Maria	40	
c/ Carles de Bolos	19	
Aparcament grup Gi per Gi	27	106 aparcaments analitzats

	Mati	Tarda	Nit
Girona (*)	54%	59%	66%
Fora Girona	46%	41%	34%
Ocupació	95 %	93 %	87 %

	Mati	Tarda	Nit
Montilivi	44 %	52 %	45 %
Carme	12 %	10 %	13 %
Eixample Nord	10 %	7 %	8 %
Resta de la ciutat	34%	31%	34%

(*) s'ha incrementat un 15 %



- cal fer esment que s'ha desestimat estudiar la bossa d'aparcament no urbanitzada de l'entorn del CAP i de l'espai de la petanca per no ésser considerada oferta d'aparcament en calçada real. Ara, si que es va fer un petit recull per conèixer els usuaris d'aquest espai. En l'espai no urbanitzat de darrera del CAP hi ha una certa rotació de vehicles ben segur vinculat a aquest equipament, en canvi, hi ha una baixa rotació a l'antic espai de la petanca amb alt nivell d'ocupació durant el dia de persones residents en el barri.
- en el carrers analitzats hi ha situacions diverses pel que fa al tipus d'usuari:
- al carrer J. Ruyra i Oms: una alta ocupació per persones residents en el propi carrer o molt properes a aquest
- al carrer Tuyet Santamaria: una rotació important de vehicles de persones residents en el barri de Montilivi amb estades curtes especialment durant al dia.
- al carrer Carles de Bolós: s'ha observat una presència continuada de veïns residents en el barri del Carme de manera continuada, inclosa la nit
- a l'aparcament de grup de Girona per Girona: un percentatge relativament alt de vehicles de persones no residents a la ciutat. En aquest aparcament hi ha una certa rotació d'alguns vehicles que aparquen de manera quasi permanent tots als matins, però, no pernocten en aquest estacionament a la nit. Ara, és en aquesta petita bossa d'aparcaments a on s'han recomptat més vehicles de persones no residents a Girona que aparquen de manera habitual a las nits i de manera molt freqüentada al llarg del dia.
- Al haver-hi una relativa rotació de vehicles durant el dia, especialment de persones no residents en el barri, fa que no s'aprecii excessius problemes gràcies a la bossa d'aparcament no urbanitzada de darrera el CAP.
- A la nit s'observen places d'aparcament buides en tots els carrers estudiats.

Conclusió i proposta

- no sembla aconsellable aplicar-hi cap tipus de mesura d'aparcament regulat en aquest barri.
- La millora urbanística de les bosses d'aparcament no urbanitzades facilitaria l'ús d'aquest espai i un millor aprofitament.

A manera de resum:

Barri Vell – Pedret: s'aconsella destinar una part important de l'aparcament de calçada a satisfer la demanda dels residents per afavorir el seu aparcament a prop dels habitatges (creació de zones verdes) i es proposa estudiar la possibilitat d'implantar-hi algunes places de 'zona blava'

Santa Eugènia- Can Gibert del Pla: l'alta presència de vehicles del propi barri no fa aconsellable aplicar aparcaments preferents per a residents doncs el dèficit d'aparcament podria provocar conflictivitat entre els mateixos residents.

Carme –Vista Alegre: s'aconsella destinar una part de l'aparcament de calçada a satisfer la demanda dels residents per afavorir el seu aparcament prop dels habitatges (creació de zona verda) i es proposa estudiar la possibilitat d'implantar algunes places de 'zona blava'

Eixample Sud: pel baix nivell de conflicte, tot i la pressió creixent a la bossa d'aparcament del carrer Pau Vila i del seu entorn, no sembla aconsellable aplicar-hi cap mesura d'aparcament preferent per a residents o de aparcament de rotació de pagament.

Eixample Nord

-Devesa-Güell (sector est): no sembla adient aplicar en aquest sector places preferents per a residents (zona verda). Tanmateix, alta presència de vehicles de persones no residents a la ciutat a l'aparcament de Bonastruc (sota vies) porta a suggerir la conveniència d'aplicar-hi mesures que facilitin la seva rotació dels vehicles (zona blava)

-Güell-Devesa (sector oest): la notable pressió en aquest sector d'usuaris de altres barris de la ciutat i també de no residents a la ciutat de Girona aconsella destinar una part important de l'aparcament de calçada a satisfer la demanda dels residents per afavorir el seu aparcament prop dels habitatges (creació de zona verda). Altrament a l'aparcament de sota vies (carrer Mieres i Bernat Boades) s'aconsellaria prendre mesures similars a les que s'ha comentat en relació amb la zona d'aparcament del carrer Bonastruc (creació de zona blava)

Barri de Sant Narcís:

- Sector Dominiques: Tenint en compte l'oferta i la demanada s'hauria de concloure que no sembla adequat regular zones d'estacionaments preferents per a residents. No obstant això, per l'alta pressió observada sembla raonable buscar alguna mesura de regulació de les places d'aparcament. Una proposta de zona preferents per a residents que, com s'ha dit, podria ésser compartida amb els veïns de el sector oest del barri del Güell. Igualment, semblaria convenient destinar una petita zona d'aparcament a zona blava.

- Grup Sant Narcís : per la singularitat de la tipologia del barri s'aconsella destinar una part de l'aparcament de calçada a satisfer la demanda dels residents per afavorir el seu aparcament prop dels habitatges (creació de zona verda) i es proposa estudiar la possibilitat d'implantar algunes places de 'zona blava'

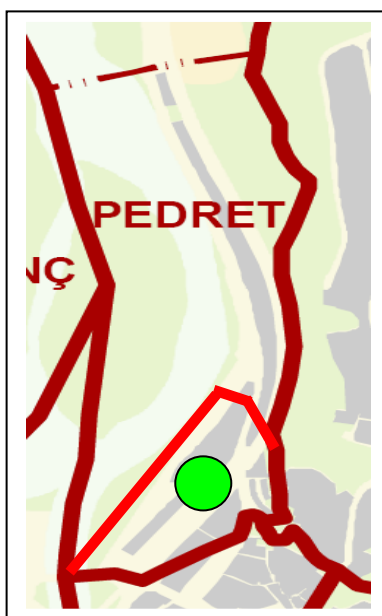
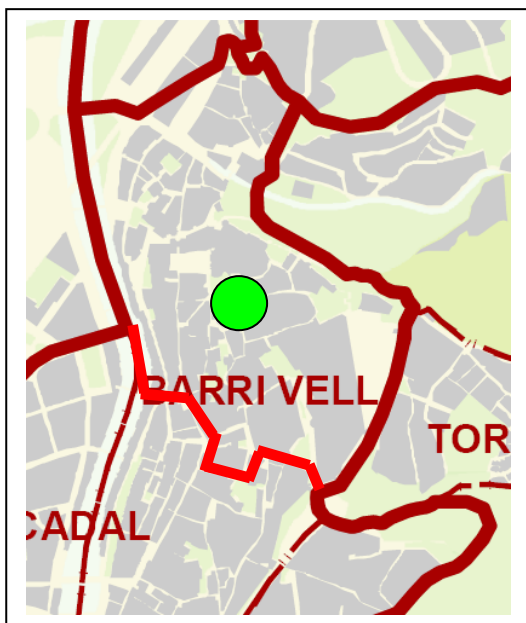
-Sant Narcís sector Sud: la continuada presència i permanència de vehicles aparcats en calçada, tant de vehicles que tributen a la ciutat, com de vehicles que no hi tributen, porta a concloure que molts dels usuaris resideixen en aquest sector i per tant no s'aconsella crear zones de preferència per a residents (zona verda). Ara, considerant l'alta ocupació de la calçada i la seva baixa rotació, sembla aconsellable estudiar la possibilitat d'implementar alguna petita àrea de 'zona blava'.

Montilivi: No sembla aconsellable aplicar-hi cap tipus de mesura d'aparcament regulat en aquest barri.

5. Proposta de Prova Pilot: Zona 1 (Barri Vell – Pedret)

Àmbit

- Barri de Pedret
- Barri Vell (districte 4, secció 2 i 3)

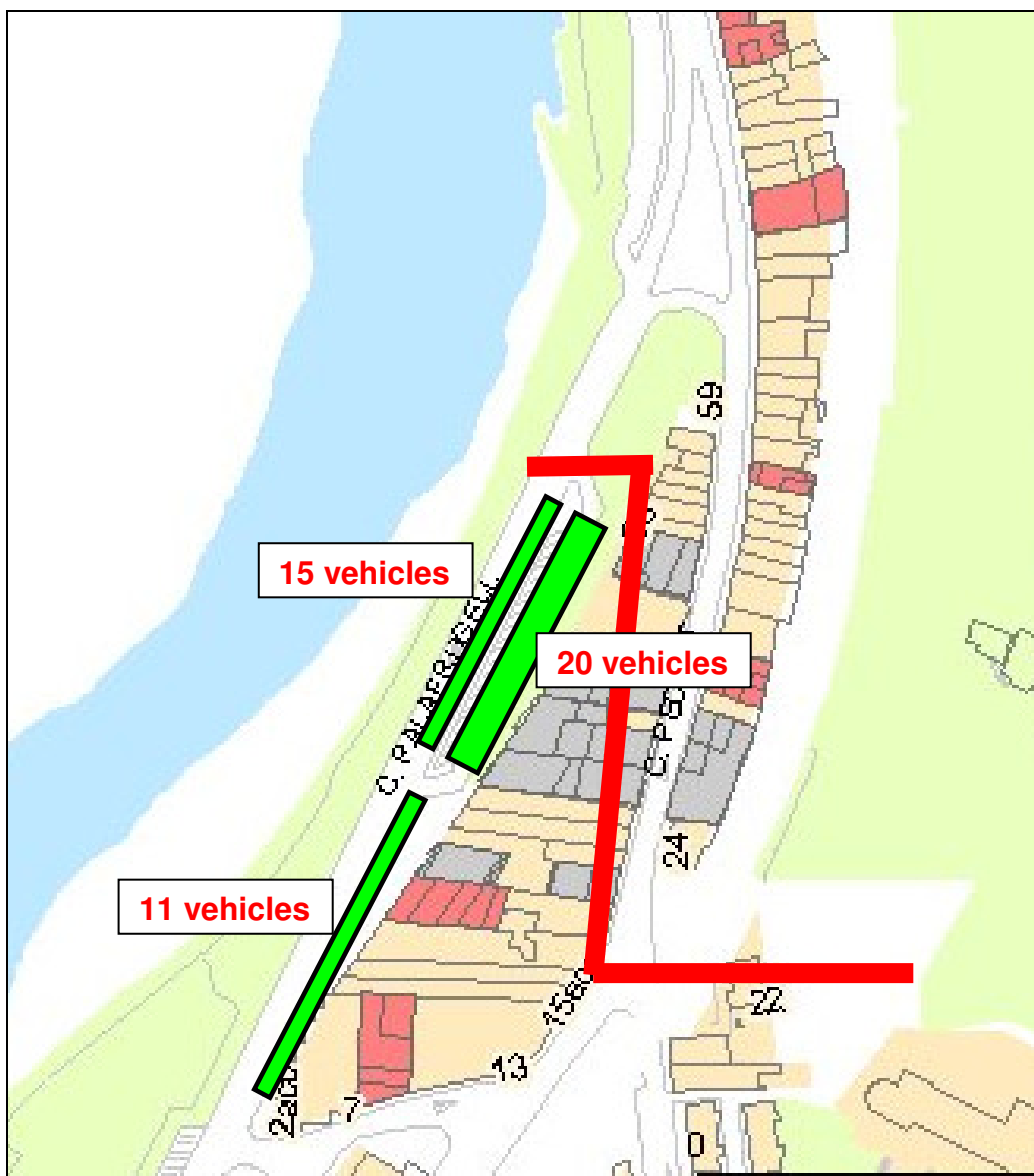


Proposta d'estacionament limitat per a vehicles a la via pública

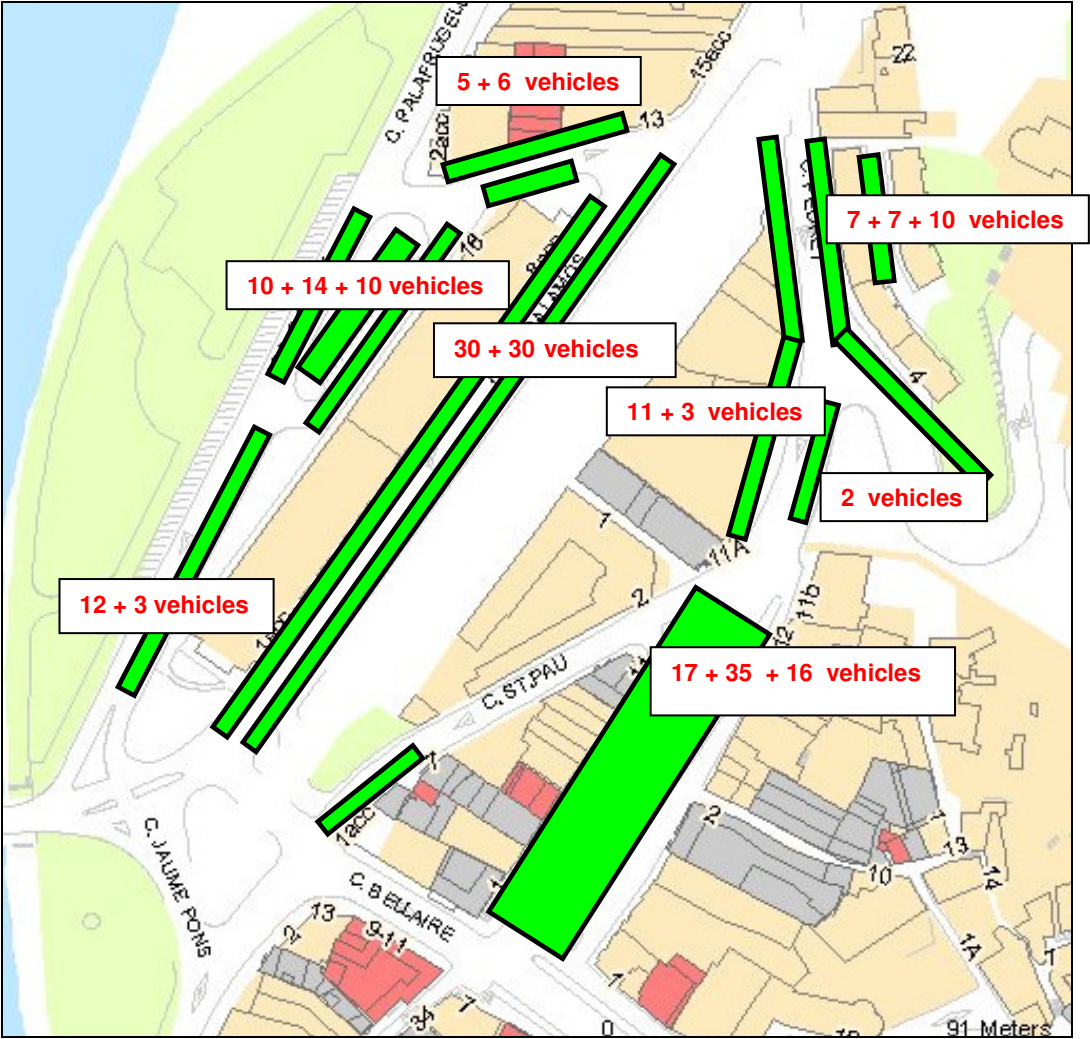
- | | |
|--|------------|
| ○ zona blava | 22 places |
| ○ estacionament preferent per a residents. | 315 places |

Detall de la ubicació:

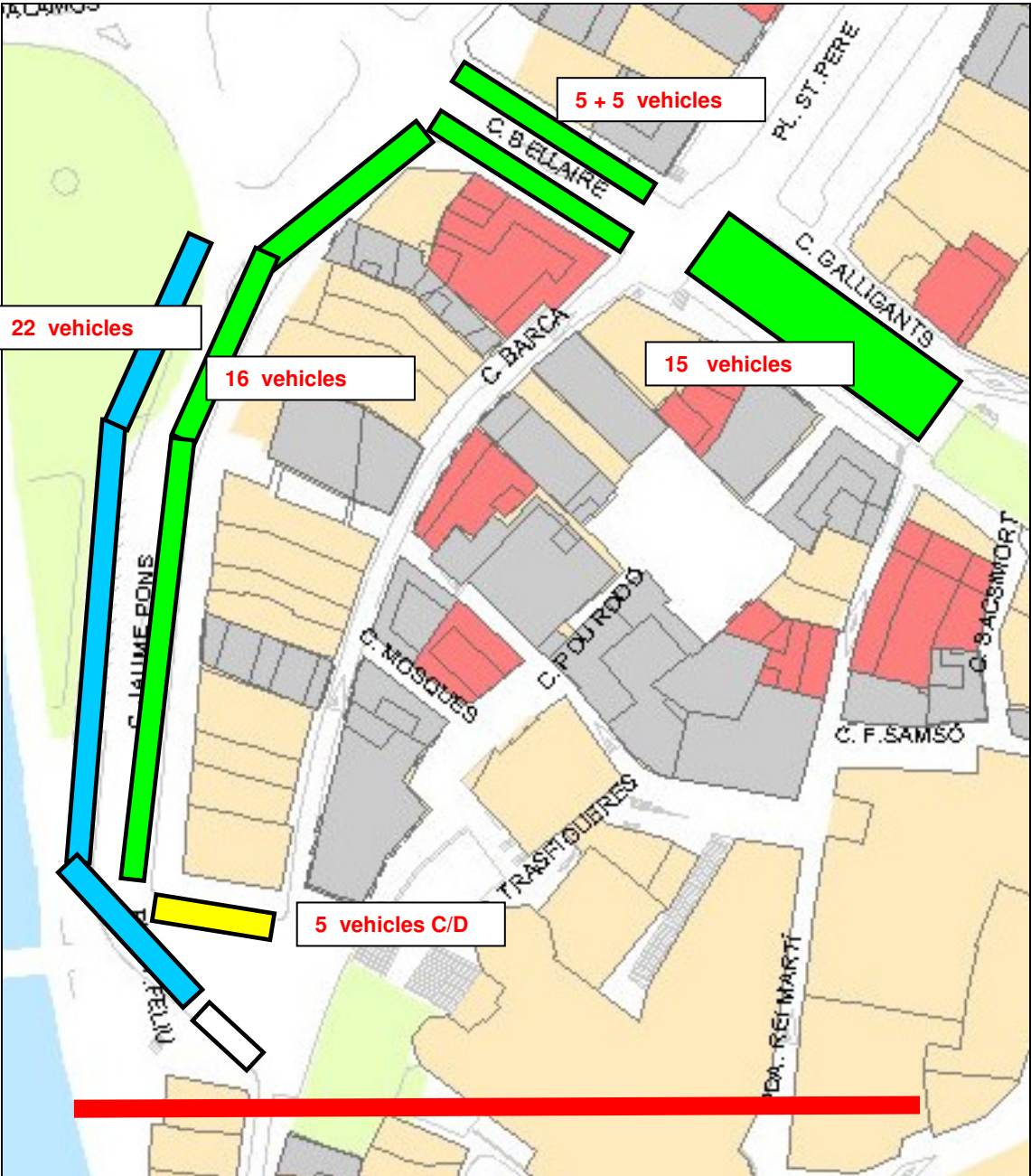
Part 1: Pedret



Part 2: Plaça Sant Pere



Part 3: Plaça Sant Feliu



Identificació de residents :

Tenen la consideració de residents a la zona, les persones físiques que estiguin empadronades a les zones regulades i disposin d'un vehicle que tributi en concepte d'Impost sobre Vehicles de Tracció Mecànica a l'Ajuntament de Girona, de més de 2 rodes i que la fitxa tècnica estigui definit com a turisme, i un nombre de 9 passatgers com a màxim, per algun dels següents títols:

- a) Com a titular o conductor/a principal d'un vehicle donat d'alta en aquest municipi per l'impost sobre vehicles de tracció mecànica.
- b) Com a conductor/a d'un vehicle amb contracte de rènting o leasing subscrit al seu nom.
- c) Com a conductor/a principal d'un vehicle de l'empresa on treballa o amb la que mantingui un contracte mercantil de prestació de serveis en el cas de ser autònom.
- d) Com a conductor/a principal d'un vehicle del que disposi en règim de rènting, leasing o en lloguer, estable, superior a tres mesos, per empresa l'objecte social de la qual contempli aquesta activitat, ja sigui al seu nom o al nom de l'empresa on treballa o amb la que mantingui un contracte mercantil de prestació de serveis en el cas de ser autònom.

Tenen consideració de residents a Girona, les persones físiques que estiguin empadronades a la ciutat de Girona i disposin d'un vehicle que tributi en concepte d'Impost sobre Vehicles de Tracció Mecànica a l'Ajuntament de Girona, de més de 2 rodes i que a la fitxa tècnica estigui definit com a turisme, i un nombre de 9 passatgers com a màxim, per algun dels títols especificats en els apartats a,b,c i d anteriors.

Metodologia per poder fer ús de les zones d'aparcament preferent per a residents a la ciutat (proba pilot)

1. S'enviarà una targeta personalitzada amb la matrícula per a cada vehicle que tributi a la ciutat de Girona.
2. La targeta no tindrà caducitat.
3. La targeta s'introduirà a la màquina de zona preferent per a residents i aquesta descriminarà automàticament la matrícula dels vehicles segons la zona que tributi el vehicle.
4. Un cop introduïda la targeta a la màquina de zona preferent per a residents, s'obtindrà un tiquet amb la següent informació:
 - data i hora d'obtenció del tiquet
 - lloc d'obtenció del tiquet
 - import abonat
 - matrícula del vehicle
 - zona autoritzada
 - data i hora de finalització del permís per estacionar (una setmana després)
 - data de caducitat del permís de resident preferent.

Càlcul del índex de pressió d'estacionament (proba pilot):

	Aparcament calçada	Aparcament fora calçada	Demanda residencial estimada	Balanç
BARRI VELL	650	338	1356	-368
PEDRET	216	147	397	-34

La següent zona del Barri Vell districte 4, secció 2 i 3 i tot el districte de Pedret coincideix amb l'espai físic objecte de la prova pilot.

	districte	Vehicles censats estimats (+ 15%)
BARRI VELL	4 (secció 2 i 3)	632
PEDRET	4	397

L'índex de pressió d'estacionament (IPE) per aquesta àrea considerant els residents autoritzats és de:

$IPE = (\text{vehicles censats} - \text{aparcament fora calçada}) / n^{\circ} \text{ places preferents per a residents}$

$$IPE = ((632+397) - 485) / 315$$

$$IPE = 1,72 \text{ (alta pressió residencial) CORRECTE}$$

6. Estudi de la taxa per estacionament limitat de vehicles a les vies públiques municipals

Les quotes a aplicar proposades són:

A. A les places de caràcter general, anomenades 'zones blaves':

0,95 euro/hora en fraccions de 5 cèntims amb un mínim de 30 cèntims. En aquestes places de caràcter general, la taxa és correspon al temps d'estacionament i no es pot excedir a les dues hores.

B. A les places amb preferència per a residents, anomenades 'zones verdes':

b.1 Residents a la zona: 0,20 euros/dia amb un màxim de 1 euro/7 dies correlatius.

b.2 Residents a Girona: 0,5 euros/hora en fraccions de 5 cèntims amb un mínim de 20 cèntims. Per als residents a Girona, la taxa és correspon al temps d'estacionament i no pot excedir de sis hores.

b.3 No residents a Girona: 0,95 euros/hora en fraccions de 5 cèntims amb un mínim de 30 cèntims. Per als no residents a la ciutat de Girona, la taxa és correspon al temps d'estacionament i no pot excedir de dues hores.

Efectes d'aquesta mesura en relació a la mobilitat a la ciutat

- Per als residents a la zona (sempre que el vehicle tributi a la zona de referència)

Els residents que utilitzin la 'zona verda' dins la seva zona podran estacionar-hi lliurement. Caldrà tenir cura de fer un seguiment del vehicle per conèixer situacions sobrevingudes com pot ser la senyalització provisional de la via pública (sempre amb 72h. d'anticipació) per necessitats o serveis diversos de la ciutat.

Es preveu que aproximadament el 90% de l'àrea verda estarà ocupada per vehicles residents a la zona (segons informacions de ciutats que han aplicat aparcament preferents per a residents)

Es valora que la taxa és molt atractiva per als residents i que els dona certa tranquil·litat quotidiana i que no incrementa l'ús dels vehicles de manera indiscriminada

- Per les persones residents a Girona que no resideixin dins l'àmbit de la zona de referència (sempre que el vehicle tributi a la ciutat de Girona)

Es pren com a referència experiències en ciutats mitjanes similars a la nostra, s'estima que el nombre de vehicles estacionats en les 'zones verdes' d'una zona que no és la pròpia serà d'un 10 % a un 15% del total de places al llarg dia. Es valorà com interessant possibilitar l'estacionament durant 6 hores seguides (matí o tarda) abonant per aquest temps la quantitat de 3 euros. A una jornada completa de treball (8h) li correspondrà el pagament de 4,5 euros diaris o 90 euros mensuals.

Cal fer esment que malgrat aquesta oportunitat, els usuaris han de saber que si utilitzen el transport urbà, dos desplaçaments diaris tenen un cost pels usuaris de 27 euros al mes (T-50/30) i si fan quatre desplaçaments diaris, el cost serà de 42 euros al mes (T-MES)

És important emprendre campanyes informatives per informar correctament als usuaris perquè puguin valorar adequadament el cost (econòmic, medi ambiental i social) d'utilitzar una 'zona verda' o el transport públic.

- Pels usuaris de vehicles de fora Girona.

Els vehicles de fora Girona pagaran la zona verda com a zona blava. Tindran un temps màxim de 2 hores seguides d'estacionament. Això implica que quan un ciutadà de fora Girona entri a la ciutat a fer una gestió, podrà escollir aparcar a la zona verda, a la zona blava, a un aparcament subterrani o a les zones gratuïtes situades majoritàriament en zones més perifèriques de la ciutat

Certament, aparcar en una zona regulada pot significar a un usuari de fora de la ciutat un cost estimat de 200 euros mensuals si l'utilitza durant la jornada laboral. Aquesta mesura afavoreix la curta estada dels usuaris o els aparcament esporàdics (no diaris) i pot incentivar l'ús del transport públic origen-destí i reduir la mobilitat obligada per raons de treball i estudi.

Si s'utilitza el transport públic dins l'àmbit de l'ATM , 2 desplaçaments diaris tenen un cost de 27 euros al mes (T-50/30) o de 45 euros si prové de més lluny (Zona II) i 4 desplaçaments diaris el cost és de 42 euros al mes (T-MES) o de 60,9 euros (Zona II). La diferencia del cost es significativa i entenem que pot motivar un major ús del transport públic a les nostres comarques.