

RACC

AUDITORIA DE TRAVESSERES URBANES

GIRONA

Març de 2018



1. Per què auditar les travesseres urbanes?
2. Metodologia
3. Travesseres avaluades a Girona
4. Resultats generals
5. Resultats específics
 - a) Mobilitat
 - b) Seguretat viària
 - c) Adequació urbana
 - d) Vehicles pesants
6. Conclusions i recomanacions
7. Rànquing de les travesseres de Catalunya estudiades des de 2011
8. Annexos

1. Per què auditar les travesseres urbanes?

- El creixement de la mobilitat ha convertit el trànsit de pas que travessa l'interior de les poblacions en una molèstia i un risc per als residents. Les travesseres són, alhora, un carrer més de la població, però sovint no tenen les condicions urbanístiques adequades.
- **Actualment les travesseres representen el 10% dels quilòmetres de la xarxa de carreteres de Catalunya però concentren el 20% dels accidents amb morts i ferits greus (dades 2007-2013). En aquest mateix període, el percentatge d'accidents greus i mortals es va reduir a tot Catalunya un 25%, mentre que a les travesseres només es van reduir el 12%.**

1. Per què auditar les travesseres urbanes?

OBJECTIUS DE L'AUDITORIA

Valorar la qualitat de les travesseres urbanes tenint en compte la necessària compatibilitat entre la funció urbana per als seus residents, i la funció interurbana per a aquells usuaris que les transiten com a vies de pas de recorreguts interurbans. L'avaluació es produeix mitjançant quatre aspectes bàsics:

- **Mobilitat:** valora el nivell de servei per als usuaris que conviuen en una travessera, com són els vianants, les bicicletes, el transport públic i el transport privat motoritzat (motos i cotxes).
- **Seguretat viària:** valora els diferents elements de seguretat viària, la seva coherència i grau de protecció, en especial envers els usuaris més vulnerables.
- **Adequació urbana:** valora la integració de la carretera dins la trama urbana segons la presència d'elements propis de l'àmbit urbà (arbrat, mobiliari...) i les afectacions del trànsit (impacte acústic).
- **Intensitat de trànsit de vehicles pesants:** penalitza la nota final en cas de valors elevats.

2. Metodologia

- Sobre el terreny, es realitza un inventari de la infraestructura viària i el seu entorn, analitzant 20 paràmetres agrupats en tres factors bàsics, dels quals la Seguretat Viària té el pes més important. Es valora negativament el trànsit elevat de vehicles pesants.

Factor		Puntuació màxima
F1	Mobilitat	35
F2	Seguretat viària	50
F3	Adequació urbana	15
Total		100
F4	Intensitat vehicles pesants	-10

- Es determina la valoració de cada paràmetre i s'obté la nota global RACC basada en Estrelles per a cada una de les travesseres auditades.

Puntuació	Estrelles RACC
De 0 a 20 punts	★
Més de 20 fins a 50 punts	★ ★
Més de 50 fins a 70 punts	★ ★ ★
Més de 70 fins a 90 punts	★ ★ ★ ★
Més de 90 fins a 100 punts	★ ★ ★ ★ ★

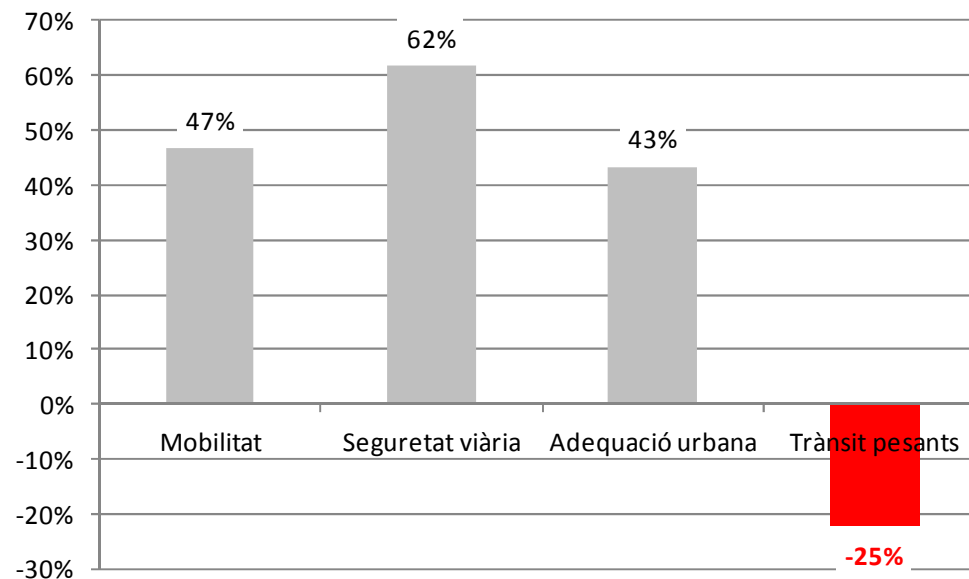
3. Travesseres avaluades a Girona

Municipi	Població	Long. tram	Trànsit diari	Trànsit veh. pesants	Administració titular
La Jonquera	3.231 hab.	2,8 km	13.000 veh/dia	10%	N-II (Ministeri Foment)
Besalú	2.438 hab.	1,5 km	7.000 veh/dia	11%	N-260 (Ministeri Foment)
Banyoles	19.239 hab.	3,1 km	6.500 veh/dia	3,6%	C-150a (Generalitat)
La Bisbal d'Empordà	10.748 hab.	1,7 km	10.831 veh/dia	5,4%	C-66 (Generalitat)
Lloret de Mar	37.042 hab.	3,6 km	24.000 veh/dia	5,0%	GI-682 (Generalitat)
Sant Feliu de Guíxols	21.760 hab.	1,8 km	7.800 veh/dia	6,5%	GI-682 (Generalitat)
Sant Hilari Sacalm	5.570 hab.	1,8 km	173 veh/dia	1,3 %	GI-542 (Generalitat)

4. Resultats generals - per factor

- En l'anàlisi de la Mobilitat suspenen 2 de les 7 travesseres (La Jonquera i Besalú), degut principalment a la manca de voreres i de passos de vianants en alguns dels seus trams i a l'escassa cobertura del transport públic.
- Pel que fa a la Seguretat viària totes les travesseres obtenen un aprovat, però destaca la necessitat de millora de Sant Feliu de Guíxols amb la qualificació més baixa.
- En canvi, l'Adequació urbana és suficient només en el cas de Sant Hilari Sacalm, Besalú, Lloret de Mar i Banyoles, ja que a la resta de travesseres (La Jonquera, St.Feliu i La Bisbal) encara hi ha trams sense arbrat ni mobiliari urbà.

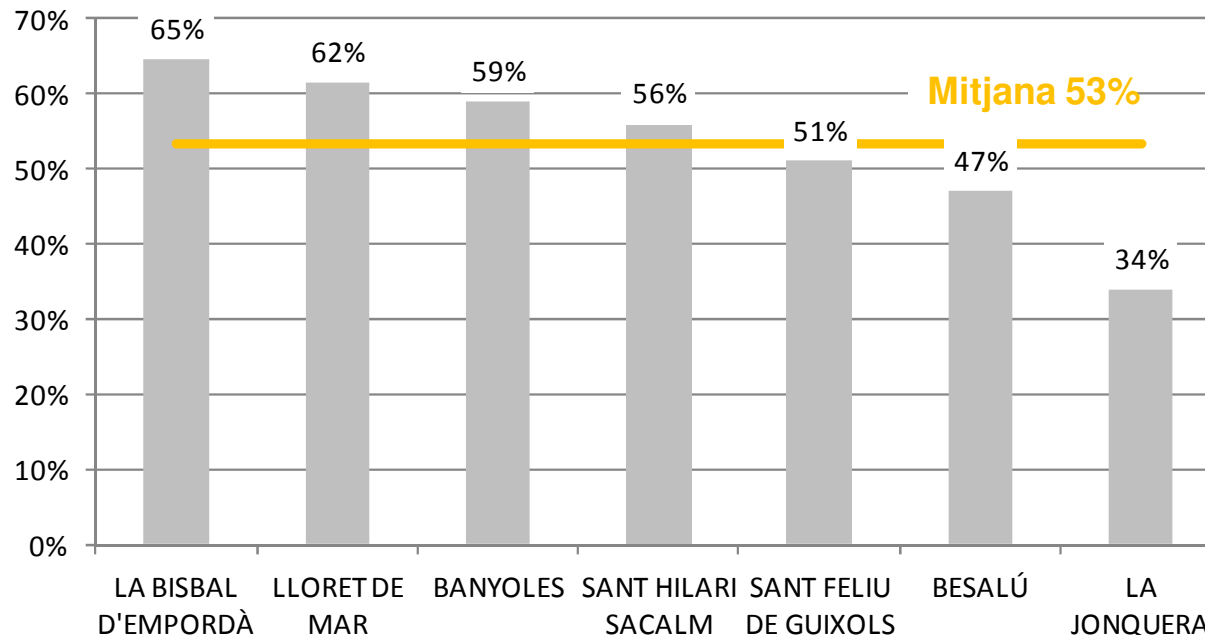
Resultats agregats de les set travesseres



4. Resultats generals - per travessera

- Les travesseres analitzades presenten morfologies de diferents tipus. Per exemple, en el cas de Besalú, La Bisbal d'Empordà i Banyoles han estat integrades completament en una via urbana, mentre que a La Jonquera passa per polígons comercials i voreja el perímetre del nucli urbà.
- Besalú i La Jonquera no superen els mínims de qualitat exigits pel RACC.

Resultats de l'Auditoria de les set travesseres



4. Resultats generals - per travessera

De les set travesseres analitzades a finals de 2017 a la demarcació de Girona, cinc superen el 50% de la valoració màxima possible. En cap cas la valoració és notable perquè no es superen el 70 punts, per tant totes podrien millorar significativament.

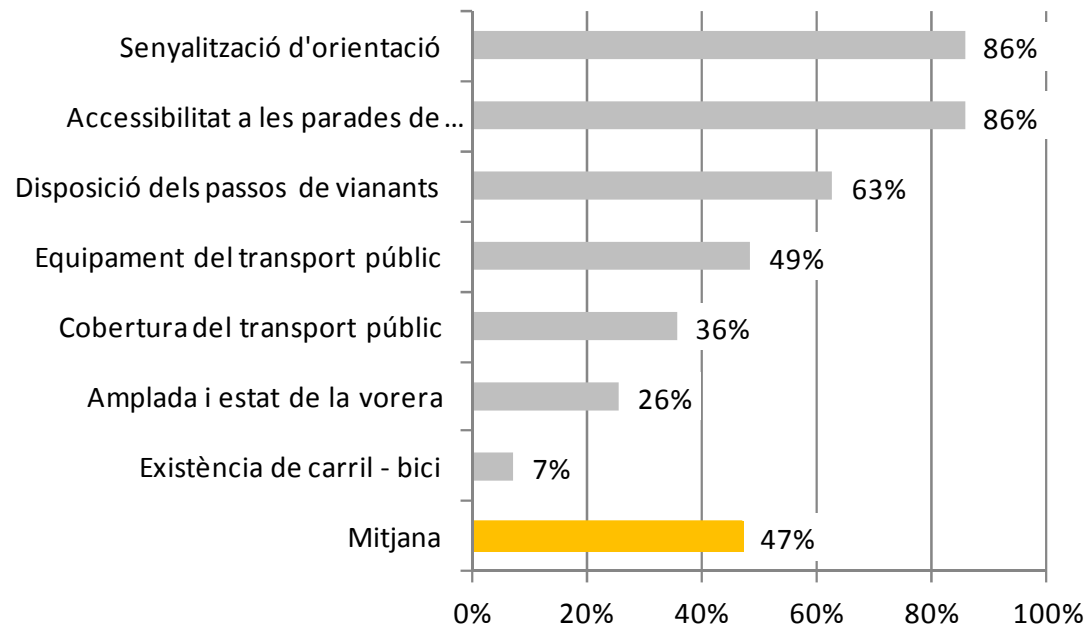
Nucli	Puntuació (sobre 100)	Estrelles RACC
La Bisbal d'Empordà	64,5	★ ★ ★ ☆ ☆
Lloret de Mar	61,5	★ ★ ★ ☆ ☆
Banyoles	59,0	★ ★ ★ ☆ ☆
Sant Hilari Sacalm	56,0	★ ★ ★ ☆ ☆
Sant Feliu de Guíxols	51,0	★ ★ ★ ☆ ☆
Besalú	47,0	★ ★ ☆ ☆ ☆
La Jonquera	34,0	★ ★ ☆ ☆ ☆

FACTOR 1. MOBILITAT per paràmetre

Valora la infraestructura per als diferents modes de transport que circulen en una travessera urbana, com són els vianants, les bicicletes, el transport públic i el transport privat motoritzat.

- Bons resultats en la senyalització d'orientació i l'accessibilitat a les parades de transport públic.
- Els passos de vianants, molt importants per a la funció urbana, només obtenen el 63% de la valoració.
- L'equipament i la cobertura del transport públic, l'amplada i estat de les voreres i la infraestructura ciclista són, en general, insuficients.

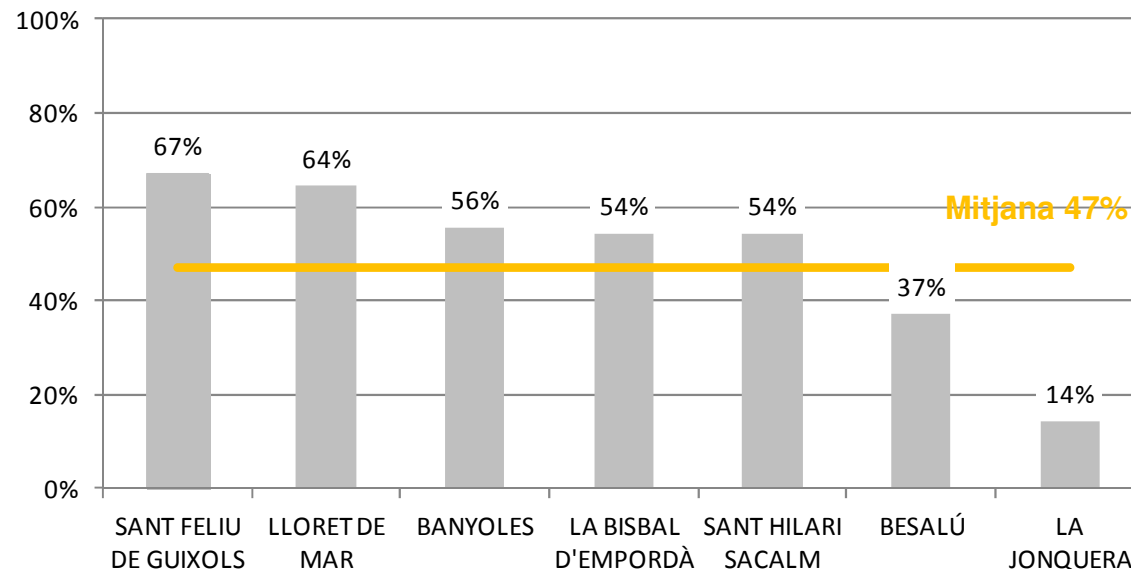
Resultats dels paràmetres que avaluen la Mobilitat



FACTOR 1. MOBILITAT per travessera

- Bones valoracions per a Sant Feliu de Guíxols, Lloret, i aprovat a Banyoles, La Bisbal i Sant Hilari Sacalm. La resta de travesseres necessiten millorar molts aspectes del factor Mobilitat.
- La Jonquera és la travessera amb pitjor resultat en aquest factor, ja que requereix millores sobre els passos de vianants, les voreres, la cobertura del transport públic i la infraestructura ciclista. Actualment no està plantejada com a un espai de convivència entre tots els modes de transport.
- La segona travessera on s'ha d'actuar és Besalú, ja que requereix millores d'amplada de voreres, als passos de vianants, cobertura del transport públic, en la senyalització d'orientació i la infraestructura ciclista.

Resultats del factor Mobilitat

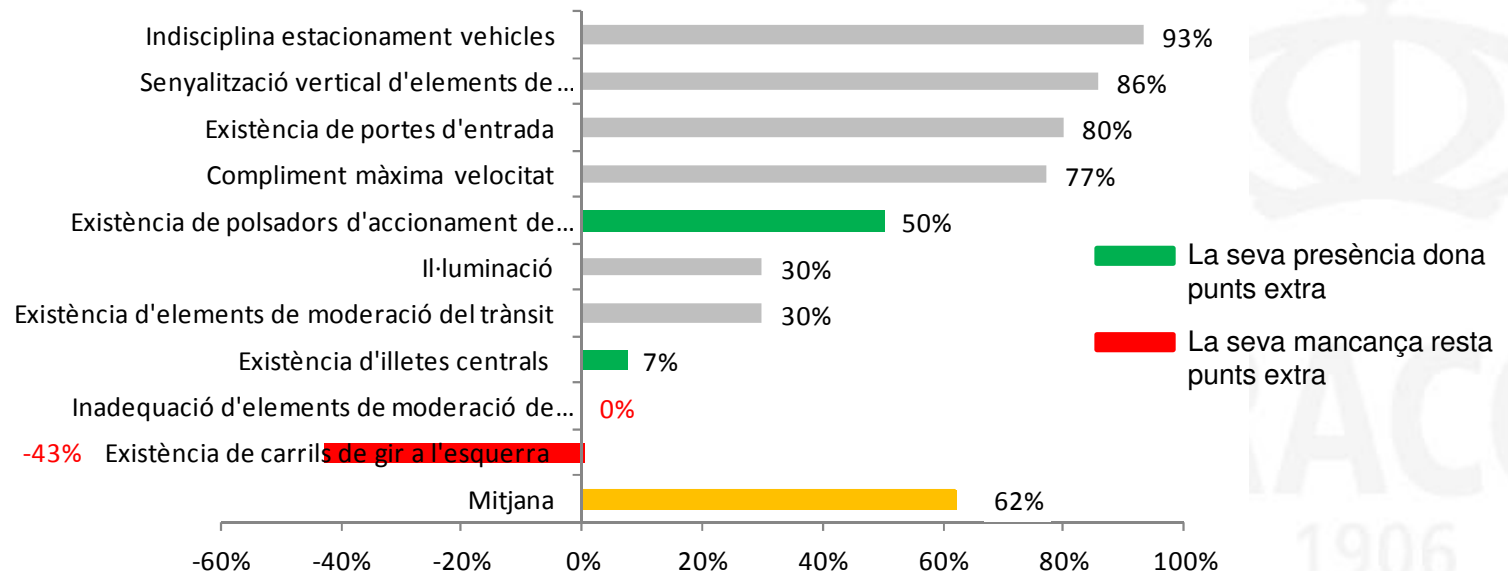


FACTOR 2. SEGURETAT VIÀRIA per paràmetre

Valora la disposició d'elements de seguretat viària per evitar accidents, com són els reductors de velocitat, la il·luminació o la pacificació del trànsit, ja que qualsevol sinistre pot tenir conseqüències greus degut a la gran interacció entre diferents tipologies d'usuaris.

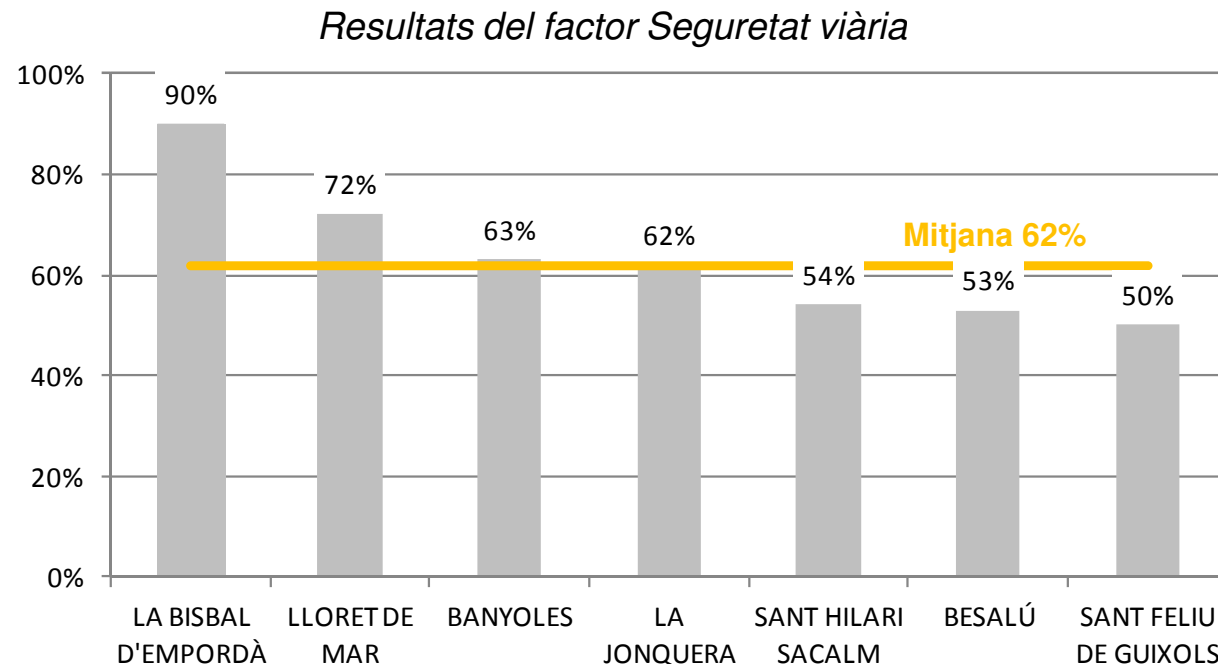
- Destaca el compliment de la disciplina en l'estacionament i de la velocitat màxima de circulació, els quals són paràmetres relacionats amb el comportament dels usuaris.
- La manca d'elements moderadors del trànsit, que augmenten la seguretat, i la il·luminació són els aspectes més febles, juntament amb el gir permès a l'esquerra, que genera situacions freqüents de risc.

Resultats dels paràmetres que avaluen la Seguretat viària



FACTOR 2. SEGURETAT VIÀRIA per travessera

- Bones valoracions per a La Bisbal (amb una valoració molt pròxima al 100%), Lloret, Banyoles i La Jonquera. Aprovat per a Sant Hilari Sacalm, Besalú i Sant Feliu de Guíxols. La Bisbal incorpora molta semaforització (fins 8 semàfors en 1,7 Km) i hauria d'optar de vegades per alternar amb passos de vianants elevats.
- Sant Feliu de Guíxols necessita més elements moderadors de la velocitat i millorar el manteniment i senyalització dels passos de vianants. Besalú incorporar algun pas de vianants elevat al nucli urbà. Sant Hilari necessita més passos de vianants, algun semaforitzat, reductors, i un espai segur per la bicicleta.

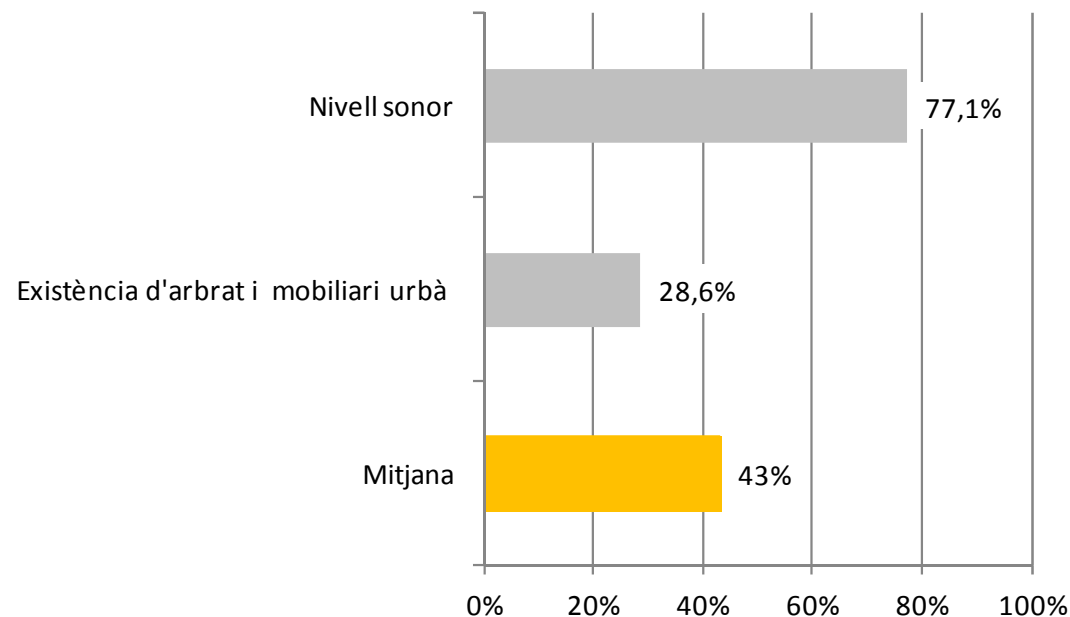


FACTOR 3. ADEQUACIÓ URBANA per paràmetre

Valora la integració de la carretera dins de la trama urbana segons l'existència d'elements propis de l'àmbit urbà i les afectacions del trànsit.

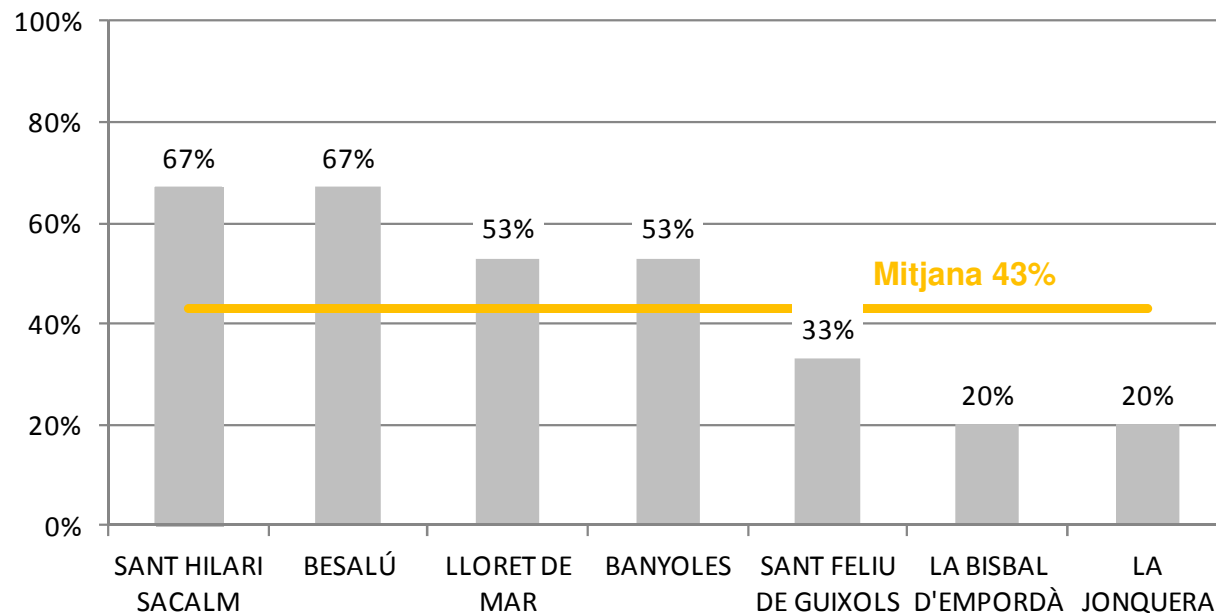
- Les travesseres analitzades són, en general, vies amb poca adequació urbana pel que fa a l'existència d'arbrat i elements de mobiliari urbà.
- Pel que fa a la contaminació acústica els resultats són generalment bons.

Resultats dels paràmetres que avaluen l'Adequació urbana



FACTOR 3. ADEQUACIÓ URBANA per travessera

- Bones valoracions per a Sant Hilari Sacalm i Besalú. Per contra, 3 travesseres necessiten millorar molts aspectes d'adequació urbana.
- La Jonquera i La Bisbal han obtingut les valoracions més baixes, ja que no compten amb l'arbrat ni els elements de mobiliari urbà necessaris per obtenir punts i perquè el nivell sonor és molt millorable.
- Sant Feliu de Guíxols només ha obtingut el 33% de la puntuació possible perquè no compta amb prou arbrat ni mobiliari urbà al tram nord-est de la travessera per assolir una millor integració urbana.

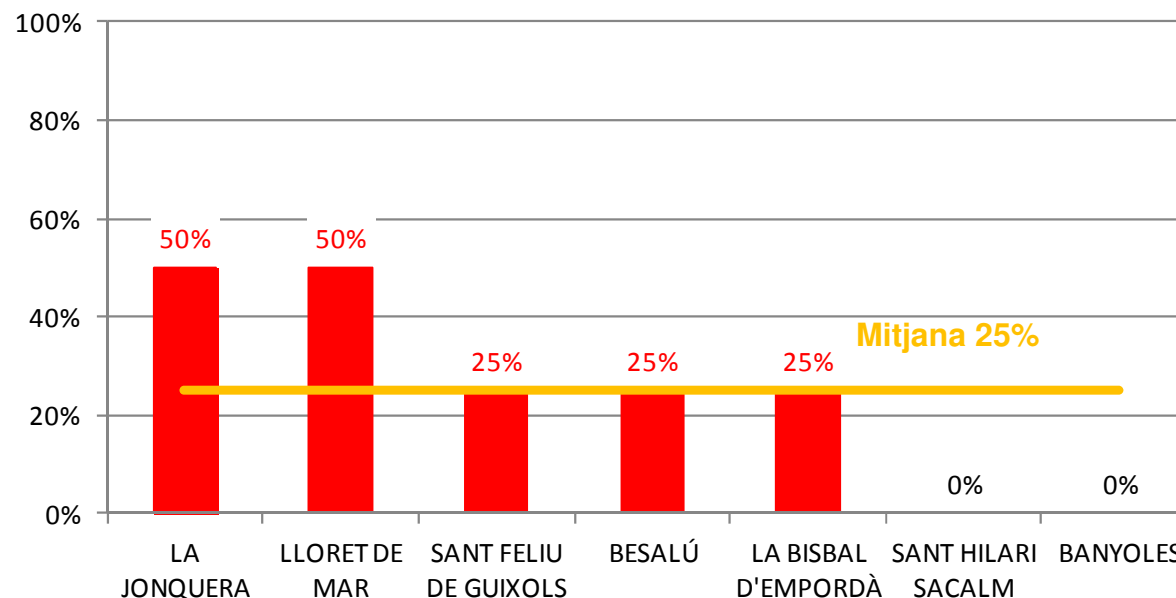
Resultats del factor Adequació urbana

FACTOR 4. INTENSITAT VEHICLES PESANTS

Es penalitza negativament un trànsit intens de vehicles pesants (superior als 2.000 veh./dia) degut al fort impacte negatiu sobre la via.

- La valoració és prou bona en general tot i que en certes vies podria ser millor si es fessin els tractaments de moderació del trànsit adequats per dissuadir el trànsit pesant.
- Tanmateix, en els casos de Lloret de Mar, i La Jonquera el pas de vehicles pesants és prou important per al caràcter urbà que ha de tenir una travessera, i això genera inseguretats i soroll per a la resta d'usuaris de la via.

Resultats del paràmetre Intensitat de vehicles pesants



6. Conclusions generals

- Des que el RACC va començar a avaluar l'estat de les travesseres l'any 2011, no s'observa un canvi substancial en el tractament d'aquestes vies, que per altra banda concentren molts casos d'accidentalitat (representen el 10% dels quilòmetres de la xarxa i concentren el 20% dels accidents greus i mortals).
- A hores d'ara encara no existeix una estadística pública diferenciada que permeti fer un seguiment i estudi específic d'aquestes vies, tot i que tenen una alta accidentalitat.
- Hi ha una manca de recursos a l'hora de fer actuacions per millorar les travesseres i s'haurien d'establir dotacions per facilitar la integració d'aquests trams de carretera en els municipis per on passen, i posar de relleu la seva funció urbana per la millora de la qualitat de vida dels veïns.
- En general, les travesseres urbanes analitzades presenten un ampli marge de millora. Ara bé, cal tenir en compte que les característiques urbanes de cada via (l'amplada disponible, la quantitat d'encreuaments, l'existència d'infraestructures com ara vies de tren...) condicionen les actuacions recomanables i acaben incidint fortament en la seva valoració.
- **Dues travesseres (Besalú i La Jonquera) obtenen un resultat inferior al mínim de qualitat exigible pels usuaris.**

6. Recomanacions per travessera

- El cas de La Jonquera singular, bàsicament perquè la N-II en aquest tram està condicionada per l'elevat nombre de camions que hi tenen un punt d'aturada i repostatge. La configuració d'aquesta via és clarament interurbana i la resta de modes de transport estan perjudicats, en perjudici dels veïns. Cal millorar l'excés de velocitat, voreres, infraestructura ciclista, cobertura de transport públic, i l'arbrat i mobiliari urbà.
- Els casos de Banyoles, Besalú i Lloret de Mar, tot i ser de dimensions diferents, presenten similituds ja que es tracta de travesseres que han tingut millores i que disposen de bones característiques morfològiques per seguir pacificant la mobilitat.
- El cas de La Bisbal d'Empordà és més complex donat que s'han fet actuacions (sobretot de regulació semafòrica) però l'alternativa a la travessera és una altra via urbana. Per millorar la travessera cal més arbrat, i alternar semàfors amb passos de vianants elevats.
- Sant Hilari Sacalm és una travessera amb molt baixa intensitat de vehicles. Seria recomanable posar més passos de vianants, alguns elevats, infraestructura ciclista, elements reductors i gestió de girs a l'esquerra. Alguns trams de vorera són estrets.
- Sant Feliu de Guíxols té marge de millora en tots els factors, especialment en adequació urbana i aspectes importants de mobilitat com la presència i amplada de les voreres en el tram nord-est, així com el manteniment i senyalització deficientes dels passos de vianants.

7. Rànquing de les travesseres de Catalunya

El RACC ja ha estudiat 28 travesseres urbanes arreu de Catalunya des de l'any 2011 i té el compromís de continuar aquesta tasca per posar de relleu les necessitats de millora a la xarxa de carreteres.

	Ciutat	Província	Any	Puntuació	Estrelles RACC
1	Altafulla	Tarragona	2011	78,0	★★★★☆
2	Torroella de Montgrí	Girona	2016	71,0	★★★★☆
3	Ripoll	Girona	2015	66,0	★★★☆☆
4	La Bisbal de l'Empordà	Girona	2017	64,5	★★★☆☆
5	Celrà	Girona	2011	62,0	★★★☆☆
6	Lloret de Mar	Girona	2017	61,5	★★★☆☆
7	Olot	Girona	2014	60,5	★★★☆☆
8	Banyoles	Girona	2017	59,0	★★★☆☆
9	Cunit	Tarragona	2015	57,5	★★★☆☆
10	Cubelles	Barcelona	2011	56,5	★★★☆☆
11	Montgat	Barcelona	2016	56,5	★★★☆☆
12	St. Hilari Sacalm	Girona	2017	56,0	★★★☆☆
13	Bàscara	Girona	2013	53,5	★★★☆☆
14	Sant Boi	Barcelona	2015	53,0	★★★☆☆
15	St. Feliu Guíxols	Girona	2017	51,0	★★★☆☆
16	Vallirana	Barcelona	2013	48,0	★★☆☆☆
17	Masnou	Barcelona	2011	47,0	★★☆☆☆
18	Besalú	Girona	2017	47,0	★★☆☆☆
19	Balaguer	Lleida	2016	43,0	★★☆☆☆
20	Pineda	Barcelona	2014	42,0	★★☆☆☆
21	Miami Platja	Tarragona	2014	41,5	★★☆☆☆
22	Pons	Lleida	2014	41,0	★★☆☆☆
23	Monistrol	Barcelona	2011	40,5	★★☆☆☆
24	Bellcaire	Lleida	2013	37,5	★★☆☆☆
25	Aldea	Tarragona	2013	35,0	★★☆☆☆
26	La Jonquera	Girona	2017	34,0	★★☆☆☆
27	Alcarràs	Lleida	2015	32,0	★★☆☆☆
28	Gandesa	Tarragona	2016	26,5	★★☆☆☆
	Mitjana			50,8	

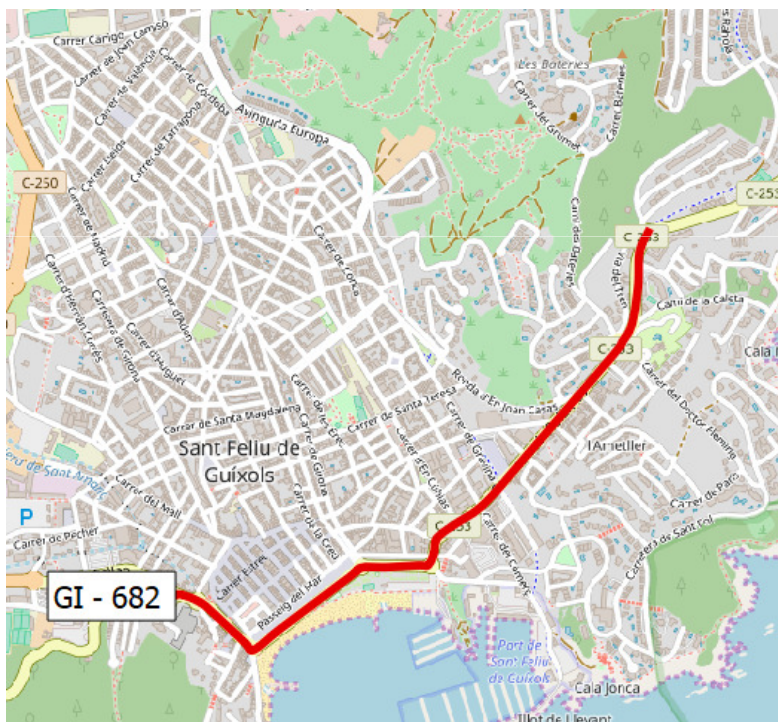
RACC

Moltes gràcies

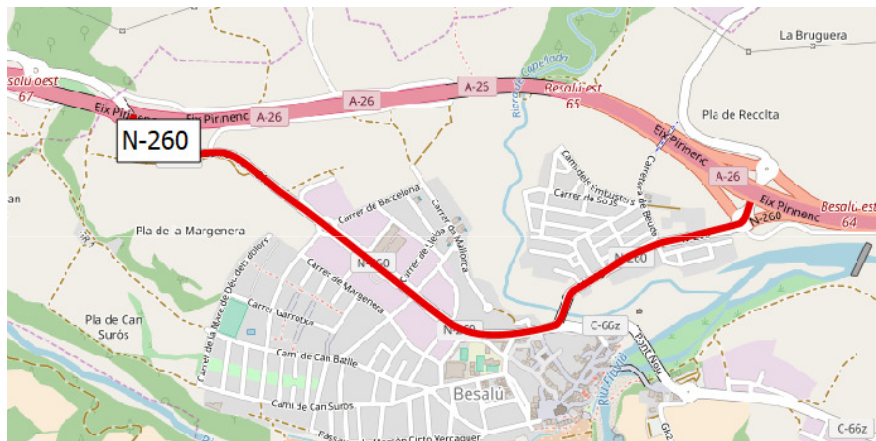
www.fundacioracc.cat



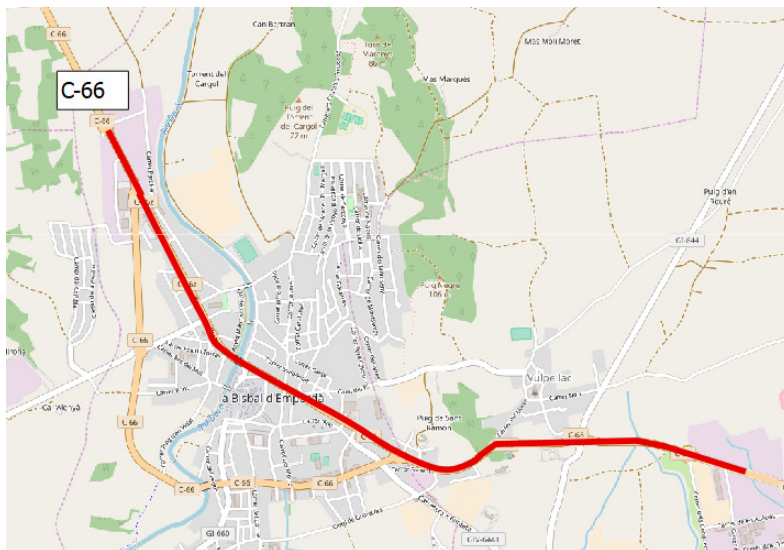
Sant Feliu de Guíxols (GI-682)



Besalú (N-260)



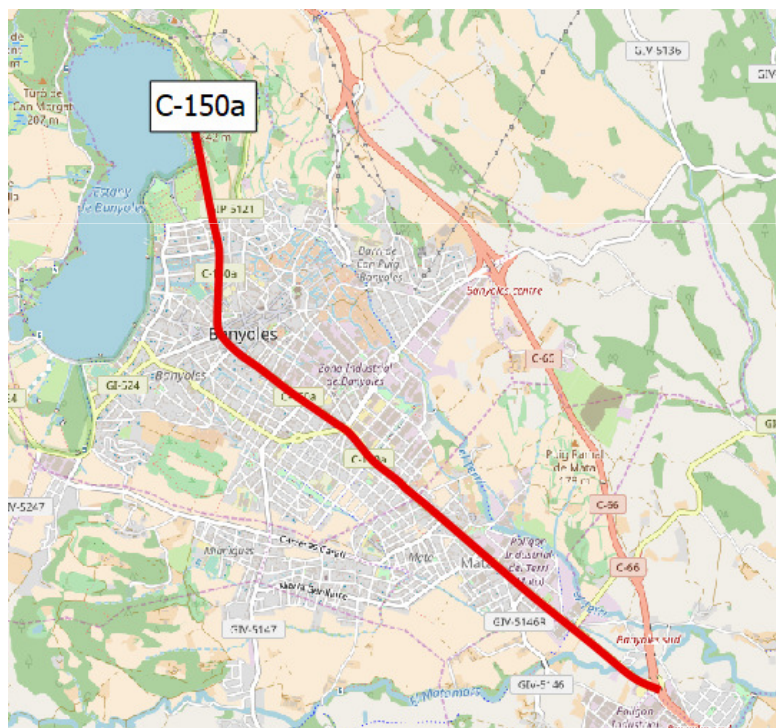
La Bisbal d'Empordà (C-66)



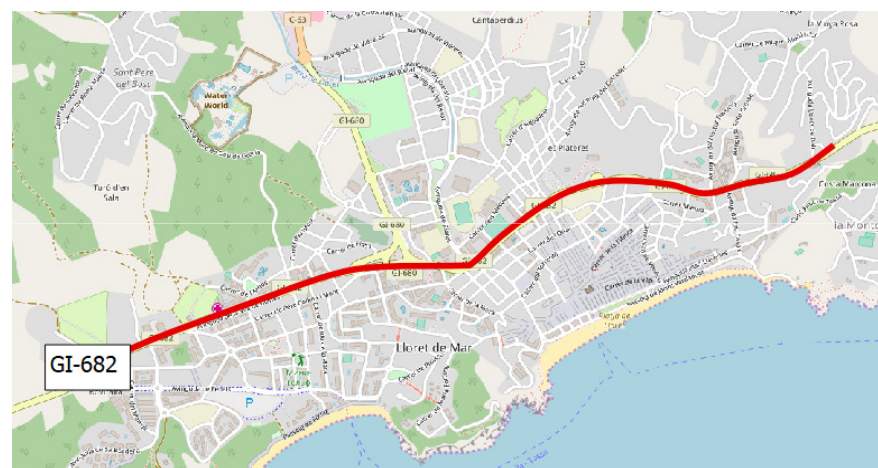
Sant Hilari Sacalm (GI-542)

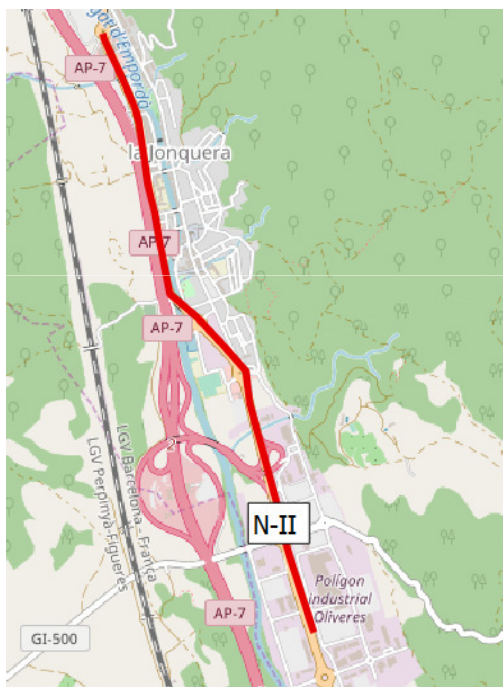


Banyoles (C-150a)



Lloret de Mar (GI-682)



La Jonquera (N-II)

La Jonquera (34 punts)

FACTOR I PARÀMETRE	PUNTUACIÓ LA JONQUERA
FACTOR 1: Mobilitat	14,3%
1.1 Disposició dels passos de vianants	0,0%
1.2 Amplada i estat de la vorera	0,0%
1.3 Cobertura del transport públic	0,0%
1.4 Accessibilitat a les parades de transport públic	0,0%
1.5 Equipament del transport públic	0,0%
1.6 Senyalització d'orientació	100,0%
1.7 Existència de carril - bici	0,0%
FACTOR 2: Seguretat viària	62%
2.1 Compliment de la màxima velocitat	30%
2.2 Existència d'elements de moderació del trànsit	0%
2.3 Il·luminació	30%
2.4 Senyalització vertical d'elements de moderació i passos de vianants	100%
2.5 Existència de portes d'entrada	100%
2.6 Indisciplina d'estacionament de vehicles	100%
2.7 Existència d'illetes centrals (punts addicionals)	0%
2.8 Existència de polsadors d'accionament de semàfor (punts addicionals)	100%
2.9 Existència de carrils de gir a l'esquerra (penalització)	0%
2.10 Inadequació d'elements de moderació de trànsit (penalització)	0%
FACTOR 3: Adequació urbana	20%
3.1 Existència d'arbrat i elements de mobiliari urbà	0%
3.2 Nivell sonor	60%
FACTOR 4: Intensitat del trànsit de vehicles pesants	-50,0%
4.1 Intensitat de circulació diària de vehicles pesants (penalització)	-50,0%

FACTOR I PARÀMETRE	PUNTUACIÓ BESALÚ
FACTOR 1: Mobilitat	37,1%
1.1 Disposició dels passos de vianants	30,0%
1.2 Amplada i estat de la vorera	0,0%
1.3 Cobertura del transport públic	0,0%
1.4 Accessibilitat a les parades de transport públic	100,0%
1.5 Equipament del transport públic	100,0%
1.6 Senyalització d'orientació	100,0%
1.7 Existència de carril - bici	0,0%
FACTOR 2: Seguretat viària	53%
2.1 Compliment de la màxima velocitat	70%
2.2 Existència d'elements de moderació del trànsit	0%
2.3 Il·luminació	30%
2.4 Senyalització vertical d'elements de moderació i passos de vianants	100%
2.5 Existència de portes d'entrada	100%
2.6 Indisciplina d'estacionament de vehicles	53%
2.7 Existència d'illetes centrals (punts addicionals)	0%
2.8 Existència de polsadors d'accionament de semàfor (punts addicionals)	100%
2.9 Existència de carrils de gir a l'esquerra (penalització)	-100%
2.10 Inadequació d'elements de moderació de trànsit (penalització)	0%
FACTOR 3: Adequació urbana	67%
3.1 Existència d'arbrat i elements de mobiliari urbà	50%
3.2 Nivell sonor	100%
FACTOR 4: Intensitat del trànsit de vehicles pesants	-25,0%
4.1 Intensitat de circulació diària de vehicles pesants (penalització)	-25,0%

FACTOR I PARÀMETRE	PUNTUACIÓ SANT FELIU DE GUÍXOLS
FACTOR 1: Mobilitat	67,1%
1.1 Disposició dels passos de vianants	100,0%
1.2 Amplada i estat de la vorera	0,0%
1.3 Cobertura del transport públic	100,0%
1.4 Accessibilitat a les parades de transport públic	100,0%
1.5 Equipament del transport públic	40,0%
1.6 Senyalització d'orientació	100,0%
1.7 Existència de carril - bici	0,0%
FACTOR 2: Seguretat viària	50%
2.1 Compliment de la màxima velocitat	70,0%
2.2 Existència d'elements de moderació del trànsit	0,0%
2.3 Il·luminació	30,0%
2.4 Senyalització vertical d'elements de moderació i passos de vianants	0,0%
2.5 Existència de portes d'entrada	100,0%
2.6 Indisciplina d'estacionament de vehicles	100,0%
2.7 Existència d'illetes centrals (punts addicionals)	0,0%
2.8 Existència de polsadors d'accionament de semàfor (punts addicionals)	0,0%
2.9 Existència de carrils de gir a l'esquerra (penalització)	0,0%
2.10 Inadequació d'elements de moderació de trànsit (penalització)	0,0%
FACTOR 3: Adequació urbana	33,3%
3.1 Existència d'arbrat i elements de mobiliari urbà	0,0%
3.2 Nivell sonor	100,0%
FACTOR 4: Intensitat del trànsit de vehicles pesants	-25,0%
4.1 Intensitat de circulació diària de vehicles pesants (penalització)	-25,0%

FACTOR I PARÀMETRE	PUNTUACIÓ SANT HILARI SACALM
FACTOR 1: Mobilitat	54,3%
1.1 Disposició dels passos de vianants	70,0%
1.2 Amplada i estat de la vorera	40,0%
1.3 Cobertura del transport públic	0,0%
1.4 Accessibilitat a les parades de transport públic	100,0%
1.5 Equipament del transport públic	100,0%
1.6 Senyalització d'orientació	100,0%
1.7 Existència de carril - bici	0,0%
FACTOR 2: Seguretat viària	54%
2.1 Compliment de la màxima velocitat	100,0%
2.2 Existència d'elements de moderació del trànsit	0,0%
2.3 Il·luminació	30,0%
2.4 Senyalització vertical d'elements de moderació i passos de vianants	100,0%
2.5 Existència de portes d'entrada	53,3%
2.6 Indisciplina d'estacionament de vehicles	100,0%
2.7 Existència d'illetes centrals (punts addicionals)	50,0%
2.8 Existència de polsadors d'accionament de semàfor (punts addicionals)	0,0%
2.9 Existència de carrils de gir a l'esquerra (penalització)	-100,0%
2.10 Inadequació d'elements de moderació de trànsit (penalització)	0,0%
FACTOR 3: Adequació urbana	66,7%
3.1 Existència d'arbrat i elements de mobiliari urbà	50,0%
3.2 Nivell sonor	100,0%
FACTOR 4: Intensitat del trànsit de vehicles pesants	0%
4.1 Intensitat de circulació diària de vehicles pesants (penalització)	0%

Banyoles (59 punts)

FACTOR I PARÀMETRE	PUNTUACIÓ BANYOLES
FACTOR 1: Mobilitat	55,7%
1.1 Disposició dels passos de vianants	100,0%
1.2 Amplada i estat de la vorera	40,0%
1.3 Cobertura del transport públic	100,0%
1.4 Accessibilitat a les parades de transport públic	100,0%
1.5 Equipament del transport públic	0,0%
1.6 Senyalització d'orientació	0,0%
1.7 Existència de carril - bici	0,0%
FACTOR 2: Seguretat viària	63%
2.1 Compliment de la màxima velocitat	100%
2.2 Existència d'elements de moderació del trànsit	70%
2.3 Il·luminació	30%
2.4 Senyalització vertical d'elements de moderació i passos de vianants	100%
2.5 Existència de portes d'entrada	53%
2.6 Indisciplina d'estacionament de vehicles	100%
2.7 Existència d'illetes centrals (punts addicionals)	0%
2.8 Existència de pulsadors d'accionament de semàfor (punts addicionals)	0%
2.9 Existència de carrils de gir a l'esquerra (penalització)	-100%
2.10 Inadequació d'elements de moderació de trànsit (penalització)	0%
FACTOR 3: Adequació urbana	53%
3.1 Existència d'arbrat i elements de mobiliari urbà	50%
3.2 Nivell sonor	60%
FACTOR 4: Intensitat del trànsit de vehicles pesants	0%
4.1 Intensitat de circulació diària de vehicles pesants (penalització)	0%

FACTOR I PARÀMETRE	PUNTUACIÓ LLORET DE MAR
FACTOR 1: Mobilitat	64,3%
1.1 Disposició dels passos de vianants	70,0%
1.2 Amplada i estat de la vorera	60,0%
1.3 Cobertura del transport públic	0,0%
1.4 Accessibilitat a les parades de transport públic	100,0%
1.5 Equipament del transport públic	100,0%
1.6 Senyalització d'orientació	100,0%
1.7 Existència de carril - bici	50,0%
FACTOR 2: Seguretat viària	72%
2.1 Compliment de la màxima velocitat	70,0%
2.2 Existència d'elements de moderació del trànsit	70,0%
2.3 Il·luminació	30,0%
2.4 Senyalització vertical d'elements de moderació i passos de vianants	100,0%
2.5 Existència de portes d'entrada	53,3%
2.6 Indisciplina d'estacionament de vehicles	100,0%
2.7 Existència d'illetes centrals (punts addicionals)	0,0%
2.8 Existència de pulsadors d'accionament de semàfor (punts addicionals)	50,0%
2.9 Existència de carrils de gir a l'esquerra (penalització)	0,0%
2.10 Inadequació d'elements de moderació de trànsit (penalització)	0,0%
FACTOR 3: Adequació urbana	53,3%
3.1 Existència d'arbrat i elements de mobiliari urbà	50,0%
3.2 Nivell sonor	60%
FACTOR 4: Intensitat del trànsit de vehicles pesants	-50,0%
4.1 Intensitat de circulació diària de vehicles pesants (penalització)	-50,0%

FACTOR I PARÀMETRE	PUNTUACIÓ LA BISBAL D'EMPORDÀ
FACTOR 1: Mobilitat	54,3%
1.1 Disposició dels passos de vianants	70,0%
1.2 Amplada i estat de la vorera	40,0%
1.3 Cobertura del transport públic	50,0%
1.4 Accessibilitat a les parades de transport públic	100,0%
1.5 Equipament del transport públic	0,0%
1.6 Senyalització d'orientació	100,0%
1.7 Existència de carril - bici	0,0%
FACTOR 2: Seguretat viària	90%
2.1 Compliment de la màxima velocitat	100%
2.2 Existència d'elements de moderació del trànsit	70%
2.3 Il·luminació	30%
2.4 Senyalització vertical d'elements de moderació i passos de vianants	100%
2.5 Existència de portes d'entrada	100%
2.6 Indisciplina d'estacionament de vehicles	100%
2.7 Existència d'illetes centrals (punts addicionals)	0%
2.8 Existència de polsadors d'accionament de semàfor (punts addicionals)	100%
2.9 Existència de carrils de gir a l'esquerra (penalització)	0%
2.10 Inadequació d'elements de moderació de trànsit (penalització)	0%
FACTOR 3: Adequació urbana	20%
3.1 Existència d'arbrat i elements de mobiliari urbà	0%
3.2 Nivell sonor	60%
FACTOR 4: Intensitat del trànsit de vehicles pesants	-25,0%
4.1 Intensitat de circulació diària de vehicles pesants (penalització)	-25,0%