



LES GRANS CIUTATS, COL-LAPSADES

El carrer del caos

Amb un parc automobilístic excessiu, producte del 'boom' dels últims anys, i amb una infraestructura viària urbana insuficient, les grans ciutats del país es col·lapsen. I del col·lapse al caos hi ha sols un pas. Pas que es farà aviat si els actuals hàbits circulatoris es mantenen i els ajuntaments no prenen les mesures radicals que s'estan aplicant ja a les grans metròpolis mundials.

Eduard Company

La dita sentència: tots els camins porten a Roma. El més difícil, no obstant això, al final de la dècada dels 80, és circular-hi per dins. L'any 87, 3 milions de vehicles rodaven per la ciutat dels Cèsars, produint prou contaminació perquè un magistrat italià amenaçés l'alcalde, Nicola Signorelli, de processar-lo, si no prenia ràpides mesures per a solucionar-ho. I el recurs de l'alcalde no va fer-se esperar. Es va iniciar l'operació de prohibir l'accés al centre de la ciutat, de set a deu del matí, als vehicles privats. Més endavant,

a principis del 88, i a causa dels bons resultats que va generar aquesta mesura, el centre de Roma va blindar-se a la circulació. Seguint l'exemple romà, altres ciutats italianes com Florència o Milà han adoptat solucions semblants per reduir la densitat de vehicles que circulin pels seus carrers, i han tancat el centre urbà al trànsit particular onze hores diàries.

La dita assegura: París ben bé val una missa. En l'actualitat molts dels automobilistes de la capital gal·la canviarien l'ofici religiós per un lloc d'aparcament. En una ciutat on el nombre de vehicles té més de sis xifres,

només hi ha 718.000 places de pàrquing legals. Això a part, la densitat de trànsit ha obligat el consistori municipal a gastar-se 16 milions de dòlars en un nou sistema computeritzat de semàfors que comprèn unes 200 cruïlles urbanes. Tampoc no es descarta la possibilitat de tenir construït per al 1995 una sèrie de túnels subterranis capaços de suportar 350.000 automòbils circulant per París al mateix temps.

Per a Londres caldria inventar-se una dita que reflectís el següent fet: a hores puntes, al centre de la ciutat, la velocitat mitjana de circulació se situa en 11 milles per hora, inferior a les 12

Josep Cabrera, regidor de Trànsit de l'Ajuntament de València

Esther Roig

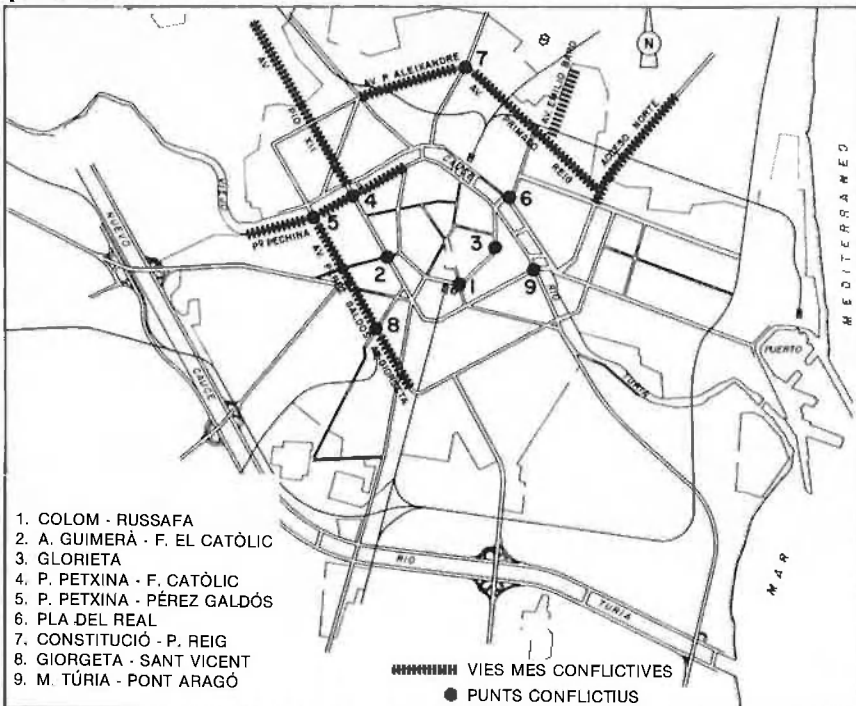
Vora 33 milions s'han recaptat amb les multes de trànsit a València durant l'any 88. Els caos circulatori és la nota constant en una ciutat d'espais tancats, condemnada a no tenir grans solucions.

—¿Quins són els principals problemes que comporta la congestió de trànsit a la ciutat de València?

—Indubtablement, la falta de rapidesa en la mobilitat, ocasionada pels següents factors: la mala urbanització històrica de la ciutat de València; la falta de disciplina de l'aparcament, que s'ha traduït en 33 milions recaptats de multes de trànsit; l'increment de vehicles (en menys de dos anys han incrementat un 20%).

—¿Quines possibles solucions requereix l'excés de trànsit al municipi?

—Bé, aquestes són fixades pel mateix Pla General i el By Pass. Plans que posarien ordre a l'actual caos circulatori.



—¿Quin pressupost es destina a pal·liar els embussos de trànsit?

—De moment, no hi ha ni avantprojecte. Ara bé, s'ha pensat a elaborar un pressupost d'anar fent obres a mitjà terme.

—¿Quan pensa vostè que València deixarà de ser el «coll de botella» o el «semàfor» d'Europa?

—L'any 90, quan el by pass solucione el trànsit de pas per la ciutat i desaparega el corredor comarcal.

—¿Quin model de ciutat europea té com a punt de referència l'Ajuntament de València per a solucionar els embussos de trànsit?

—No he pensat mai en cap model. València és una ciutat consolidada en un 80% i en som conscients. No hi ha grans espais oberts, estem tancats pel Saler, la Devesa i per l'horta, per tant no podem optar a grans solucions. □

milles per hora que es calcula tenia de mitjana un carruatge de l'època victoriana. L'ordre ancestral britànic, però, ha descongestionat mínimament el desgavell circulatori continental, ja que ha desenvolupat una xarxa de metros amb més de 408 quilòmetres de llargària i amb 272 estacions. Londres és la més fluida de les grans ciutats europees... en la mesura del possible.

Cap al caos

A Los Angeles, les mesures preses davant del superàvit automobilístic han estat més dràstiques. No es permet la circulació d'un cotxe que vagi ocupat per una sola persona. Feta la llei, feta la trampa, diuen. Es venen maniquíns de mida natural que, situats en el seient del costat del conductor, despisten els agents municipals.

Continuant dins de l'enumeració de mesures institucionals per solucionar el problema del trànsit, no pot obviar-se el cas de Tòquio, ciutat on, per a adquirir un automòbil, cal demostrar que es posseeix una plaça d'aparcament lliure. O de Nova York, on s'estudia la possibilitat de tancar l'illa de Manhattan quinze dies al mes als vehicles amb un número de matrícula que acabi en xifra parella o imparella, alternativament, per a reduir el volum de la circulació a la metitat, etcètera.

En les grans ciutats del món, on el col·lapse circulatori es veu ja com un fet natural, hi ha una pregunta que molta gent comença a formular-se i que fa ferredat: ¿Quant de temps resta perquè esclati els caos del trànsit?

En el nostre àmbit, l'excés de vehicles dins de les grans ciutats no és una cosa aliena, i tampoc estranya. València ha estat considerada en l'última dècada el *semàfor d'Europa*. A Barcelona hi ha tants vehicles i tan poc espai urbà que a cada automòbil li corresponen 14,7 metres quadrats de la superfície municipal, Palma de Mallorca ostenta el rècord nacional quant a major nombre de vehicles per cada 1.000 habitants: 601, en concret. Si es té en compte que les nostres ciutats, de la mateixa manera que les europees, han estat creades des de fa segles, que s'han desenvolupat sense una planificació adequada, i que el parc de vehicles ha augmentat amb desmesura en els últims anys, el caos circulatori pot dir-se que s'està forjant lentament però segura. Malgrat l'olímpic optimisme que viu la ciutat de Barcelona, o les mesures adaptades pels ajuntaments de València o Palma de Mallorca.

Cotxes, cotxes i cotxes

Amb les últimes estadístiques de la Direcció General de Trànsit, de 1987, pot comprovar-se com, de cada dues persones que habiten les ciutats més importants del país, una té vehicle propi. Exactament, i basant-se en dades provincials, que és com realitza el còmput Trànsit, a Girona, de cada 1.000 habitants, 546 tenen un automòbil. La segueix, en importància, Tarragona, amb 417. Vénen, després, Alacant i Lleida, les dues amb 414. Barcelona se situa una mica més avall, amb 400. A Castelló el nombre és de 387. I tanca la llista València amb 360. En xifres globals, a la província de Barcelona hi ha un parc de 1.882.341 automòbils. A la de València, 772.013. I a les Balears, 406, 193.

També les matriculacions demostren

Trànsit de ciutat de Mallorca

Ser una ciutat amb un dels índexs de matriculació més alt de vehicles turisme significa també ser una ciutat amb nombrosos problemes de circulació. El cert és que el trànsit de Palma és caòtic, una cosa que tothom accepta, fins i tot l'Ajuntament.

Per al tècnic de circulació de l'Ajuntament, Miquel Femenia, la situació presenta diversos aspectes: «És clar que tenim força problemes, el primer i més clar és el de l'aparcament, especialment al nucli antic. Això és irresoluble mentre la matriculació de vehicles segueixi la progressió actual, amb milers de cotxes nous cada any. L'únic que podem fer és intentar solucionar els problemes quan que es presenten. Hem creat places d'aparcament a les avingudes (aparcament soterrani) i hem creat el sistema d'estacionament limitat, l'ORA, que ha descongestionat bastant l'aglutinació de l'aparcament. Però continuem amb problemes perquè la gent no vol, majoritàriament, pagar per aparcar i per tant infrautilitza els aparcaments com el de les Avingudes, i d'altra banda l'ORA comporta que un vehicle només aparca un temps determinat però indirectament fa que siguin molts més els cotxes que entren al nucli antic perquè sabem que trobaran amb més facilitat que abans aparcament, gràcies a l'ORA».

Si l'aparcament és el problema, l'altre és el del trànsit. Segons el tècnic municipal, aquest va un poc millor perquè tenim les avingudes que circumval·len el centre, que permeten un trànsit amb molta fluïdesa. I a més, amb la futura, ja immediata, centralització semafòrica, «donarem encara més fluïdesa al trànsit. És clar que, igual que amb l'aparcament, mentre hi hagi cada any milers de cotxes nous tindrem problemes. Ara, amb la centralització semafòrica el que guanyem són 4 o 5 anys, però al cap d'aquest temps sorgirà una altra vegada el problema de col·lapses. De tota manera, vull dir que la situació de Palma és millor que la d'altres, ciutats ja que aquí és possible travessar tot el centre sense problemes massa greus, cosa que en alguna ciutat és molt més difícil». □

que, després d'un any considerat com a límit màxim, el 1977, i a partir del qual va estabilitzar-se relativament el nombre de vehicles matriculats, a mitjans de la dècada dels 80, aquestes han augmentat, i l'any 1987 van fondre qualsevol rècord anterior. A Barcelona, l'any 1979, van matricular-se 123.559 vehicles; el 1987, els vehicles matriculats han estat 184.450; i per a l'any que acaba de finalitzar es preveu que s'hagi sobrepassat la xifra clau dels 200.000. Quant a València, dels 48.893 vehicles que es van matricular el 1979, s'ha passat als 78.613 de l'any 1987, límit igualment superat per les estimacions per al 1988. A les Balears, el 1979 van matricular-se 23.390 vehicles, i 41.915 l'any 1987.

El mercat de l'automòbil, amb la directa

I és que hi ha hagut, en els últims tres anys, una revolució dins l'espectre automobilístic del país. Globalment, l'any 1987 va registrar-se un augment del 28 per cent de vendes de cotxes respecte al 1986, any en què també hi havia hagut un increment considerable. Enguany, després del creixement ante-



La mala urbanització històrica de València una de les traves principals per a la bona circulació.

rrior, sembla apuntar-se una certa estabilització del mercat.

En l'augment de vendes d'aquests darrers anys, s'ha d'assenyalar la importància que han tingut les importacions, que el 1987 van doblar les ven-

des del 1986, i el 1988 han duplicat igualment el nombre del 1987.

Les causes del que ja comença a anomenar-se «els anys bojos» de la indústria de l'automòbil, cal buscar-les, primer, en l'increment de l'oferta, perquè de mica en mica s'han anat implantant les grans multinacionals de vehicles en el nostre territori, que han competit entre elles i han desenvolupat una extensa gamma d'automòbils per fabricant. Aquesta competència ha repercutit directament en els sistemes de finançament, que cada volta han fet més assequible l'adquisició d'un vehicle al ciutadà mitjà, amb unes facilitats de pagament que arriben als 4 anys d'amortització de terminis.

En segon lloc, s'ha de remarcar la progressiva capacitat de poder adquisitiu del consumidor, entre els quals destaca un important segment de persones entre els 18 i els 25 anys amb possibilitats d'assolir el seu primer vehicle. Tercer, que el parc automobilístic del país estava en un moment de marcat deteriorament, i que la imposició de l'ITV (Inspecció Tècnica de Vehicles) l'ha ajudat a renovar.

I, per acabar, el desterrament del concepte de l'*utilitari*, per a passar a considerar l'automòbil gairebé com una peça més de la indumentària personal, molt lligat a l'estatus social de



El bon moment que travessa la indústria de l'automòbil incideix negativament en el trànsit urbà.

RAFA GIL

«S'ha d'eradicar la indisciplina dels conductors»

Joan Torres i Carol*

Podrien sintetitzar-se els principals problemes que ocasiona la congestió de trànsit a Barcelona?

—La congestió circulatoria es produeix quan els carrers estan sobreesaturats. El fet d'arribar a la congestió es pot produir per diferents motius: primer a causa d'una elevada intensitat de trànsit, i també per la indisciplina. Aquesta indisciplina (aparcament en doble fila, estacionament indegut, bloqueig de les cruïlles...) provoca un trànsit anomenat de «fregament», és a dir, que dificulta o impedeix la bona circulació en els carrils de marxa. La indisciplina és el que més provoca una situació de congestió en el centre de la nostra ciutat. Els esforços de l'àrea de Transports i Circulació van dirigits cap a la demanda. Aquesta àrea, en el quadrienni 83-87, ha desenvolupat una política encaminada a la consecució dels següents objectius: optimitzar l'ús de la via pública, assolir unes millors cotes de solidaritat entre els usuaris de la via pública: vianants i conductors, potenciar l'ús dels transports públics, millora de la xarxa viària i de la seva connectivitat, i optimització de la regulació de la circulació.

—¿Quines possibles solucions requereix aquesta congestió circulatoria a curt termini?

—Bàsicament, les solucions s'enfocuen en dues vessants: la primera, sensibilitzar el conductor de l'ús del cotxe privat i la segona, eradicar al màxim la indisciplina.

Per a sensibilitzar el conductor, l'àrea de Transports i Circulació ha efectuat diferents actuacions com ara campanyes en favor de la utilització dels transports públics, ha fomentat la creació d'una emissora radiofònica que emet informació sobre l'estat del trànsit (Ràdio Trànsit), ha instal·lat plafons informatius de l'estat dels aparcaments al centre de la ciutat (per evitar, amb la informació, el trànsit de fregament), va posar en funcionament els carrils reversibles de la Diagonal...

Per eradicar la indisciplina, les possibles solucions passen per una actuació més concreta. S'ha d'actuar amb més contundència. Hem de pensar, per exemple, que a Barcelona es produeixen, en una hora, 21.000 situacions denunciades. Durant un dia feiner la xifra s'eleva a 150.000 vehicles infractors, dels quals el servei de

grues retiren al depòsit 500, és a dir, 3 de cada 1.000: el 0,3 per cent dels infractors. Com dèiem, aquesta indisciplina és produïda principalment per l'estacionament. Aparcar en llocs prohibits és potencialment perillós i va contra la seguretat vial.

—¿Quin és el pressupost que es destina a pal·liar els embussos de trànsit?

—L'Ajuntament de Barcelona va dedicar a l'àrea de Transport i Circulació un total de 3.871 milions de pessetes. D'aquests diners, 3.071 són aportacions municipals de subvenció tarifària a Transports de Barcelona (metro i autobús). Un capítol important del pressupost de l'àrea de Transports i Circulació correspon al cost de subministrament energètic (100 milions de pessetes) fonamentalment electricitat i contractes de prestació de serveis, bàsicament manteniment i instal·lació d'elements d'ajuda a la circulació (436 milions de pessetes).

El pressupost de l'àrea de Transports i Circulació preveu dedicar aquest any més de 50 milions per renovar i ampliar el Centre de Control de trànsit.

Urbanisme del segle passat

El bon moment que travessa la indústria de l'automòbil, però, incideix negativament en el trànsit urbà, ja que, com afirma un tècnic de l'Ajuntament de Barcelona, creix el nombre de cotxes però el que no poden créixer són els carrers. València, Barcelona o Palma han estat ciutats que han experimentat una expansió perifèrica molt acusada des de l'última meitat de segle. El que eren els municipis en si s'han anat desenvolupant en superfície, englobant les comunitats dels voltants i formant les grans àrees metropolitanes existents en l'actualitat.

El municipi de Barcelona té 1.701.812 habitants, i la seva àrea metropolitana 1.400.000; sumen, per tant, 3.101.812 habitants. El municipi de València té 744.748 ciutadans, que integren la xifra global d'habitants de la província, estimada en 2.078.815. El cas de Palma de Mallorca és el més atípic, ja que els 290.372 ciutadans censats reben, a part de la resta d'habitants de l'illa, una quantitat de turisme

per temporada que fa incrementar l'índex demogràfic de forma espectacular.

Aquesta particular configuració urbanística genera un problema de difícil solució, ja que és en el mateix municipi, i sobretot les zones del centre, on més activitat hi ha. L'activitat, essencialment la comercial, fa que les zones del centre pateixin un excés d'afluència circulatòria.

També resulta difícil adequar les artèries circulatòries d'entrada i eixida de les ciutats. Diàriament, i això és fàcilment constatable per les persones que es desplacen en vehicles particulars al lloc de feina, es formen llargues cues per accedir als termes municipals de Barcelona, València o Palma, per a embotir-se després en uns carrers centrals també embussats.

Es calcula que a Barcelona, cada dia entren, i en surten, al voltant dels 900.000 vehicles. A València, la xifra queda reduïda proporcionalment a quasi la meitat, uns 400.000 automòbils. Estudis recents assenyalen que les velocitats mitjanes de circulació urbana en els nostres municipis se situen en-

El major cabdal de trànsit quant a entrades i eixides de la ciutat es registra en l'avinguda del Cid, amb 78.000 vehicles per dia, tot i que a la pista d'Ademús ja es comptabilitza un nombre similar: 75.000. Per la Pista de Silla passen 63.000 vehicles, 12.000 més que per l'autopista de Barcelona, on se'n registren 51.000. Els segueixen en importància el Camí Reial de Madrid, amb 30.000; Arxiduc Carles, amb 27.000; i l'antiga carretera de Barcelona, amb 24.000.

Quant a les circumval·lacions, Germanies arriba als 102.000 vehicles per dia; la Plaça d'Espanya a 82.000; Ramon y Cajal a 75.000; Ferran el Catòlic a 71.000; i Marquès del Túria a 67.000. D'altra banda, en la zona de Trànsits, Giorgeta rep el pas de 70.000 vehicles diaris; Pérez Galdós, 64.000; Peset Aleixandre, 54.000 i Primado Reig, 48.000.

Segons la Guàrdia Urbana, els punts més conflictius quant a congestió de trànsit són: Colom-Russafa; Àngel Guimerà-Ferran el Catòlic; La Glorietta; passeig Petxina-Ferran el Catòlic;

—¿Quin model de ciutat europea té com a punt de referència l'Ajuntament de Barcelona per a solucionar els embussos de trànsit?

—És molt difícil prendre referència d'altres ciutats. Barcelona té una problemàtica específica que altres ciutats no tenen. La ciutat comtal està comprimida en els seus 100 quilòmetres quadrats, amb una densitat de 179 habitants per hectàrea (2,5 vegades més alta que Madrid, 3 vegades més alta que Brussel·les i 5 vegades més alta que Estocolm). Cal assenyalar que el parc de vehicles ha augmentat considerablement des de la dècada dels anys 60, i s'ha multiplicat per 4 en aquests anys, duplicant-se als anys 70 i arribant als aproximadament 750.000 vehicles actuals. El nombre de viatges que es produeixen internament a Barcelona, en els diferents modes de transport, és de 3.800.000 viatges-dia. D'aquests, més del 45 per cent es fan amb vehicle privat. El total de vehicles que circulen pels 1.200 quilòmetres de carrers de la xarxa urbana és d'1.100.000. Les diferents especificitats fan que Barcelona prengui exemple d'altres ciutats i també que altres ciutats s'emmirallin en Barcelona.

Regidor de l'Àmbit de la Via Pública de l'Ajuntament de Barcelona



La mitjana de velocitat de les grans ciutats se situa entre els 15 i el 30 km/hora.

tre els 15 i els 30 quilòmetres per hora. Com pot apreciar-se, no gaire lluny de les 11 milles per hora londinenques, ni, per tant, de les mitjanes europees.

L'embús a València

A la ciutat de València, el trànsit augmenta a raó d'un 3 per cent anual.

Es calcula que a la ciutat del Túria circulen al voltant de 500.000 vehicles per dia, i la meitat aproximadament correspon al moviment intern de la ciutat.

passeig Petxina-Pérez Galdós; Pla del Real; avinguda Constitució-Primado Reig; Glorietta-San Vicent; i Marquès del Túria-Pont d'Aragó.

El control de la circulació de València es realitza per computador. Hi ha 2 ordinadors centrals que controlen 18 ordinadors situats en distints punts del municipi, que per la seva banda comprenen, cadascun, un màxim de 37 cruïlles. En total són 400 els semàfors computeritzats.

Les mesures per a pal·liar els efec-

tes de la congestió circulatoria a València passen per l'ampliació de la pista de Silla, el *by pass* de l'autopista, i el tercer cinturó.

Caos olímpic a Barcelona

A la ciutat comtal, s'estima que, en dies feiners, la mitjana de vehicles que circulen pels carrers superen la xifra dels 800.000. Les entrades i sortides més congestionades quant a trànsit són: l'avinguda Meridiana, amb 139.000 vehicles per dia. La Gran Via

d'estacionament fins a l'esmentat centre de control informatitzat. Passant per les illes per a vianants, els plafons informatius, els carrers als quals se'ls ha canviat el sentit de la circulació, la prohibició d'entrada de vehicles amb matèries perilloses a la ciutat, l'ordenació dels xamfrans, la creació de Ràdio Trànsit, els carrils reversibles de la Diagonal, els senyals ocults, i els aparcaments subterranis. Hi ha, però, un cert consens a afirmar que la mesura més efectiva perquè Barcelona no acabi

tat al trànsit. La mesura, coneguda com a sistema ORA, consisteix a regular l'estacionament en la zona comercial de la ciutat, condicionant-hi aparcaments en els accessos. Els aparcaments requereixen l'ús d'un tiquet que, prèviament, s'ha obtingut a l'estanc. Aquest últim requisit, no gaire divulgat entre els forasters, facilita l'acció del cep o la grua, que es beneficia del desconexament del sistema per part d'un percentatge elevat d'incauts que estacionen el seu vehicle en uns llocs aparentment legals, ja que no existeix senyalització en la calçada.



La solució al trànsit de Barcelona passa per l'execució del pla de cinturons.

per la banda de la plaça de Cerdà, amb 110.000 automòbils; la Diagonal, per Pedralbes, amb 105.000; i la Gran Via, pel Besòs, amb 90.600. La resta d'accessos a la ciutat no sobrepassen els 60.000 vehicles diaris, és a dir, menys de 2.500 per cada hora.

A part de la zona del centre, els carrers més transitats de la ciutat són l'avinguda Meridiana, entre Mallorca i València, amb 127.000 vehicles per dia.

La Diagonal, entre Rambla de Catalunya i via Augusta, amb 107.000. Aragó, entre Pau Claris i el passeig de Gràcia, amb 84.000. I via Laietana, a la plaça d'Antoni Maura, amb 48.900. A Barcelona hi ha 1.200 quilòmetres de carrers, que són regulats per 17.000 semàfors en unes 900 cruïlles. Hi ha 26 càmeres de televisió, telecomandades informàticament des d'un control central.

Les últimes mesures preses per l'Ajuntament de la ciutat per a fer més lleu la congestió de trànsit que pateix Barcelona van des de les zones blaves

convertint-se en el caos a què ara apunta, seria la definitiva execució del pla de cinturons.

Turisme i col·lapse

Palma de Mallorca, a causa del seu caràcter turístic més que no industrial, presenta unes característiques circulatòries distintes de les de València i Barcelona. Si bé, malgrat això, no escapa al que és el problema comú de totes les grans ciutats: els embussos. Les zones on hi ha més congestió de trànsit són la plaça d'Espanya i les avingudes. Les entrades i sortides de Palma no generen gaires dificultats circulatòries, llevat de la zona del Polígon de Llevant.

A causa de les diferències generades a Palma en funció de l'estació de l'any, hi ha una extensa flota de taxis i de vehicles de lloguer. En concret hi ha censats 2.514 taxis, i 16.451 vehicles de lloguer, que costen al client al voltant de les 3.000 pessetes diàries.

Palma ha aplicat aquest estiu el sistema de tancament del centre de la ciu-

I més congestió

Girona, amb un parc provincial de 259.653 vehicles, és una de les ciutats que presenta més dificultats circulatòries del país. Com que té un nucli antic important, hi ha un gran dèficit de zones d'estacionament, i cal trobar una alternativa al problema de la Nacional II.

Les zones de més congestió de trànsit són les cruïlles de la N-II, la intersecció del passeig de la Devesa amb Ramon Folch, la del carrer de la Selva amb la carretera de Santa Eugènia, i la del Pont de Palamós.

Les solucions estudiades per l'Ajuntament de Girona són impulsar les iniciatives de creació de pàrquings soterrats, regular la rotació d'aparcaments en les zones comercials, augmentar qualitativament i quantitativa el transport públic, i cercar l'alternativa a la N-II, que s'estima que pot costar al voltant dels 6.000 milions de pessetes.

Tarragona, per la seva banda, té un parc provincial de 217.495 vehicles.

Les zones més conflictives de la ciutat són els carrers de Prat de la Riba i Ramon y Cajal, i la part del port, en concret al pas a nivell de la plaça dels Carros.

A Alacant, amb un còmput de 494.005 vehicles, són usuals també els autobusos de trànsit. La plaça del Mar, el carrer de Sant Ferran, l'avinguda d'Oriola, i Reis Catòlics, són els indrets de màxima dificultat de circulació en hores punta. Castelló té 173.959 automòbils en concepte de parc provincial. L'Ajuntament hi ha detectat 15 punts negres quant a congestió circulatoria. I Lleida, amb 148.678 vehicles, tanca la llista dels embussos urbans amb, com a punts conflictius, les interseccions que hi ha al llarg de la Nacional II. □