



---

# EAMG del POUM de Sant Celoni

Jornades de sensibilització

# ÍNDEX

1. POUM Sant Celoni
2. Què és una EAMG
3. Estructura territorial
4. Anàlisi dels desplaçaments
5. Anàlisi de les xarxes de transport
  - Xarxa del vehicle privat motoritzat
  - Aparcament
  - Xarxa de transport públic
  - Xarxa de modes no motoritzats: vianants
  - Xarxa de modes no motoritzats: bicicletes
6. Anàlisis DAFO
7. Estratègies de futur

# POUM SANT CELONI

Revisió del Text Refós del Pla General Municipal d'Ordenació, aprovat definitivament l'any 1997

El POUM permet **establir els usos del sòl i de quina manera creixerà i es transformarà el municipi.**

També **determina quins espais i elements naturals i patrimonials s'han de protegir**, quins **eixos de mobilitat sostenible** s'han de potenciar, així com **on cal augmentar les zones verdes i equipaments**, entre altres aspectes

- **Fase I. Anàlisi i diagnosi** → definició de problemàtiques i primeres alternatives de la futura ordenació.
- **Fase II. Avanç POUM** → definició de criteris, objectius i solucions generals.
- **Fase III. Aprovació inicial** → A partir del resultat de la informació pública de i de les conclusions de la participació
- **Fase IV. Aprovació Provisional** → mantenir informada la ciutadania de l'estat de tramitació
- **Fase V. Aprovació Definitiva del Pla i text refós** → mantenir informada la ciutadania



# QUÈ ÉS UN EAMG ?

Llei 9/2003 de mobilitat

Decret 344/2006 regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

**1**

Avaluar l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i sistemes de transport

**2**

Valorar la viabilitat de les mesures proposades per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat

**3**

L'objectiu dels EAMG és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en l'àmbit d'estudi segueixi unes i pautes caracteritzades amb predominància per als mitjans de transport més sostenibles

# QUÈ ÉS UN EAMG ?

- L'EAMG té per objectiu definir l'oferta de transport (en tots els modes) necessària per garantir la viabilitat dels creixements previstos pel POUM d'acord amb el Decret 344/2006.
- **L'EAMG no és un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS)**, document de planejament focalitzat en resoldre la mobilitat. Sant Celoni té el seu PMUS del 2023 aprovat. L'EAMG s'alimenta de dades i hipòtesis del PMUS.

# ESTRUCTURA TERRITORIAL



- Nucli de Sant Celoni distàncies assumibles a peu i en bicicleta
- Proximitat amb el polígon industrial
- Urbanitzacions allunyades: Can Coll i Bocos de la Batllòria
- La Batllòria nucli allunyat
- **Pendents suaus** en bona part del centre i del nucli de la Batllòria, excepte entorn de la Mare de Déu del Puig

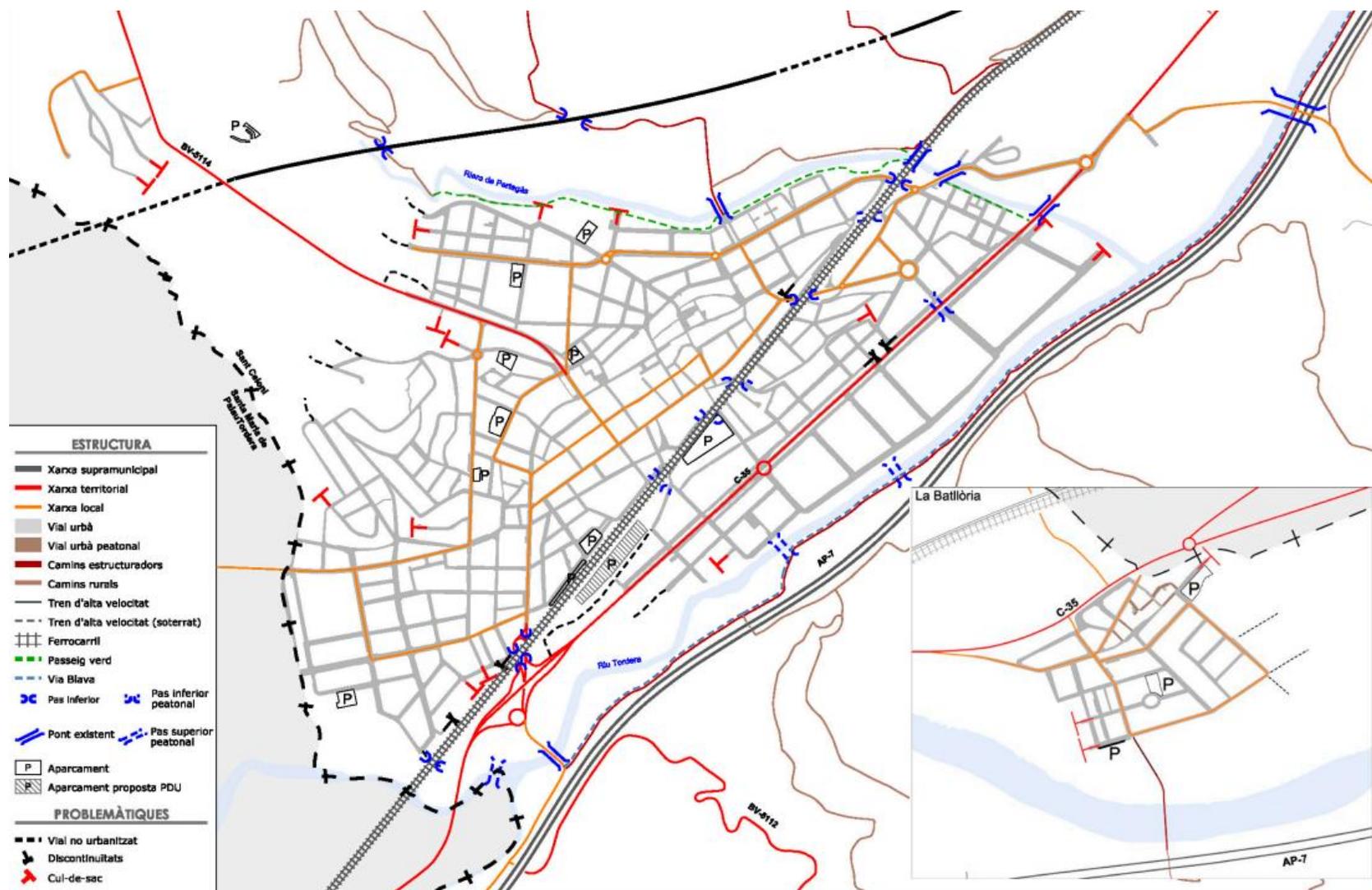
# ESTRUCTURA TERRITORIAL

## Discontinuitats

Via del tren: 8 passos inferiors, dels quals 4 són exclusivament per vianants.

C-35: discontinuïtat entre el nucli urbà i la zona industrial del sud del municipi

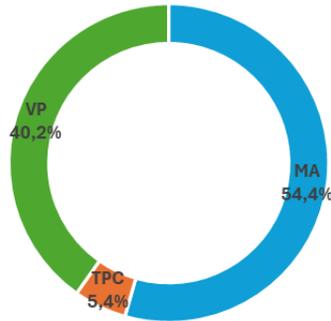
Cul de sac: en els extrems de la trama urbana on no s'ha acabat de desenvolupar algun dels sectors previstos



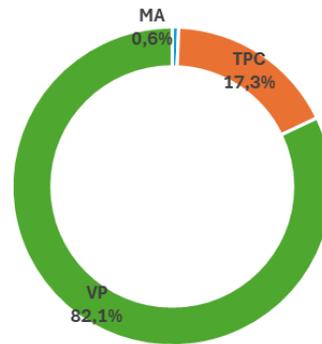
# ANÀLISI DELS DESPLAÇAMENTS

- En un dia feiner es realitzen a Sant Celoni 70.239 v/d, en els dos sentits, dels quals el **49,7% són urbans i el 50,3% de connexió.**

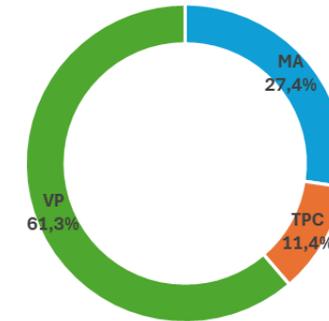
Desplaçaments urbans (34.894 v/d)



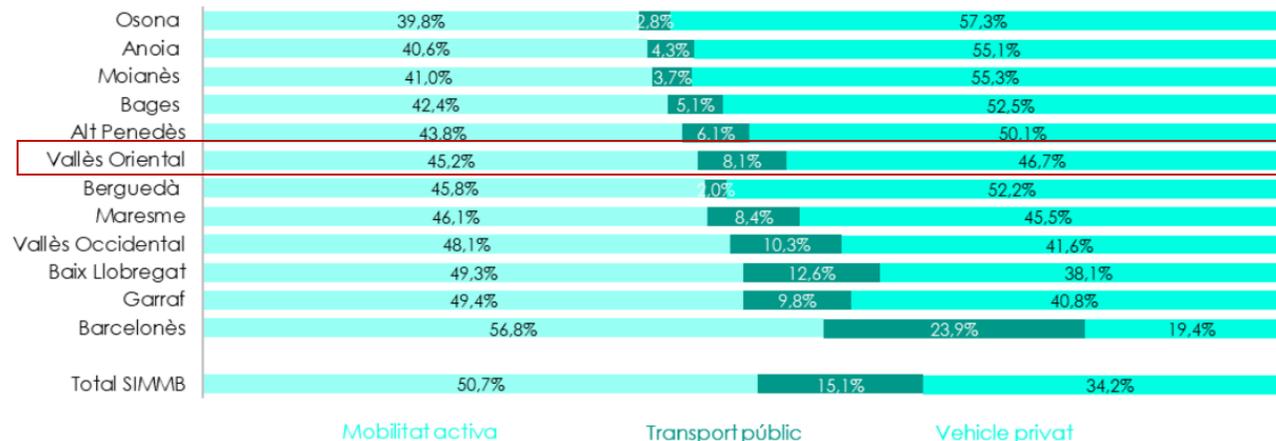
Desplaçaments interurbans (35.344 v/d)



Desplaçaments totals (70.238 v/d)



Font: PMUS 2023

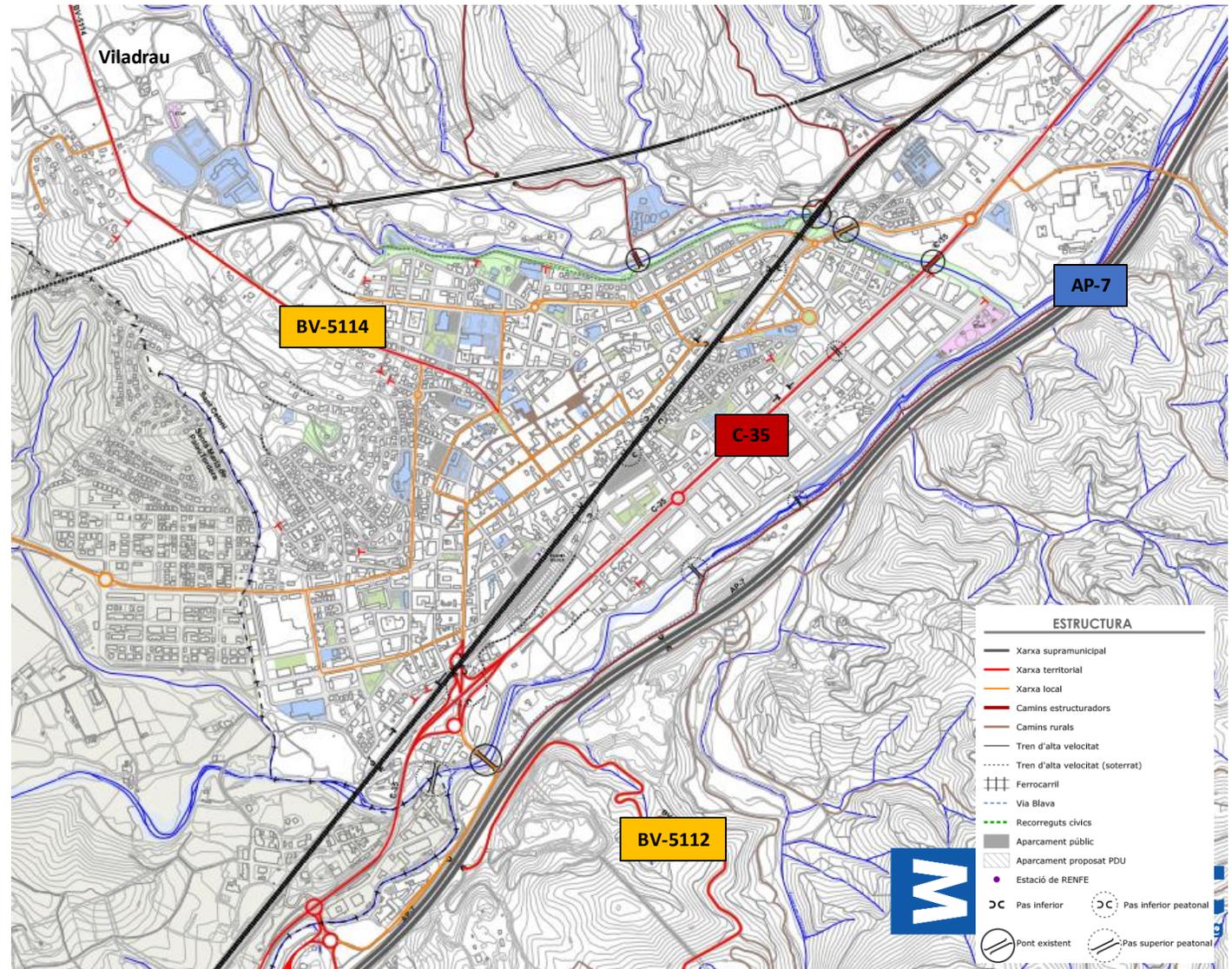


Font: EMEF 2022

# ANÀLISI DE LES XARXES DE TRANSPORT

## Xarxa de vehicles privats motoritzats

- Grans infraestructures de comunicacions com són l'AP-7 i la C-35 i altres vies interurbanes:
  - BV-5114 → Viladrau
  - BV-5112 → Vallgorguina
  - BV-5301 → Seva
  - C-61 → Maresme
- La C-35 dona accés a l'àrea industrial i a altres municipis veïns, cosa que fa que aquesta sigui una via amb una alta densitat de trànsit rodat. C-35 canalitza molt trànsit de pas que creua el municipi
- Una única sortida a l'oest que enllaça la C-35 i l'AP-7
- Problemes de saturació puntuals a la C-35 o al carrer Diputació



# ANÀLISI DE LES XARXES DE TRANSPORT

## Aparcament



- D'acord el PMUS no s'identifica en **termes globals** una situació de dèficit al conjunt del municipi.

- Indicador (places en calçada/hab.) x 1.000  
 Llinars: 540  
 Cardedeu: 484  
**Sant Celoni: 337**  
 St. Quirze: 305  
 La Garriga: 231

11 bosses d'aparcament: 791 places

Aparcament no regulat en calçada:  
5.657 places

Zona blava: 119 places

PMR: 88

CiD: 135 places

Motos: 155 places

Plaça reservada: 13

**Total: 6.167 places**

El PDU de P&R de l'ATM de Barcelona preveu unes **332 places d'aparcament noves** vinculades a aparcaments d'intercanvi modal transport públic-vehicle privat.

# ANÀLISI DE LES XARXES DE TRANSPORT

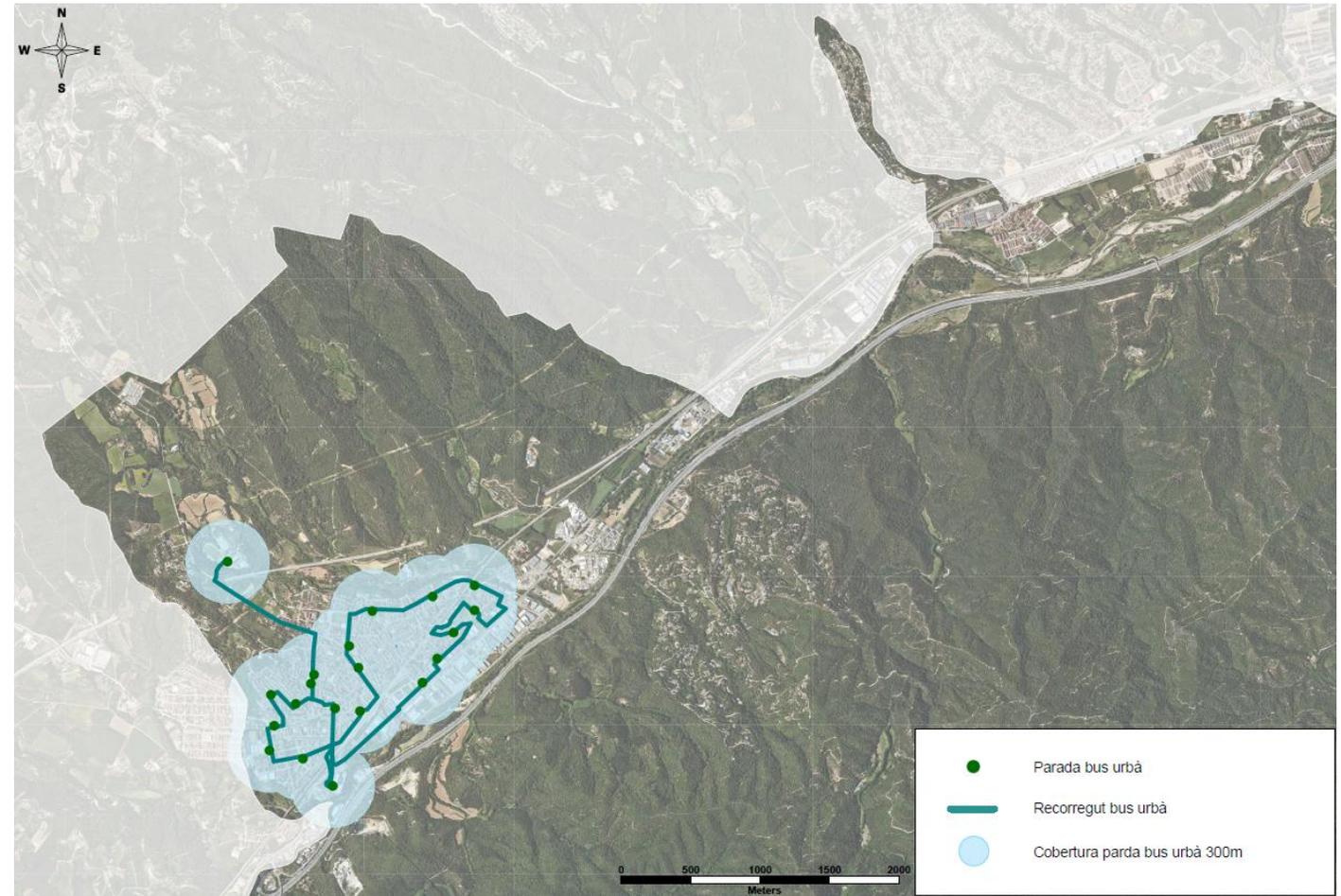
## *Xarxa de transport públic: autobús urbà*

El servei de bus urbà té una freqüència de pas de 45 minuts, amb un horari de 7h35 del matí fins a les 19h07, a més 10 serveis d'anada i tornada a les urbanitzacions de Montnegre.

Els caps de setmana no presta servei.

Línia	Horari	Interval de pas	Exp./dia feiner	Exp./caps de setmana
Urbà Sant Celoni	7h35 - 19h07	45min	15	0

Baixa demanda principalment perquè les distàncies són reduïdes, assumibles a peu (només es capta la demanda captiva).



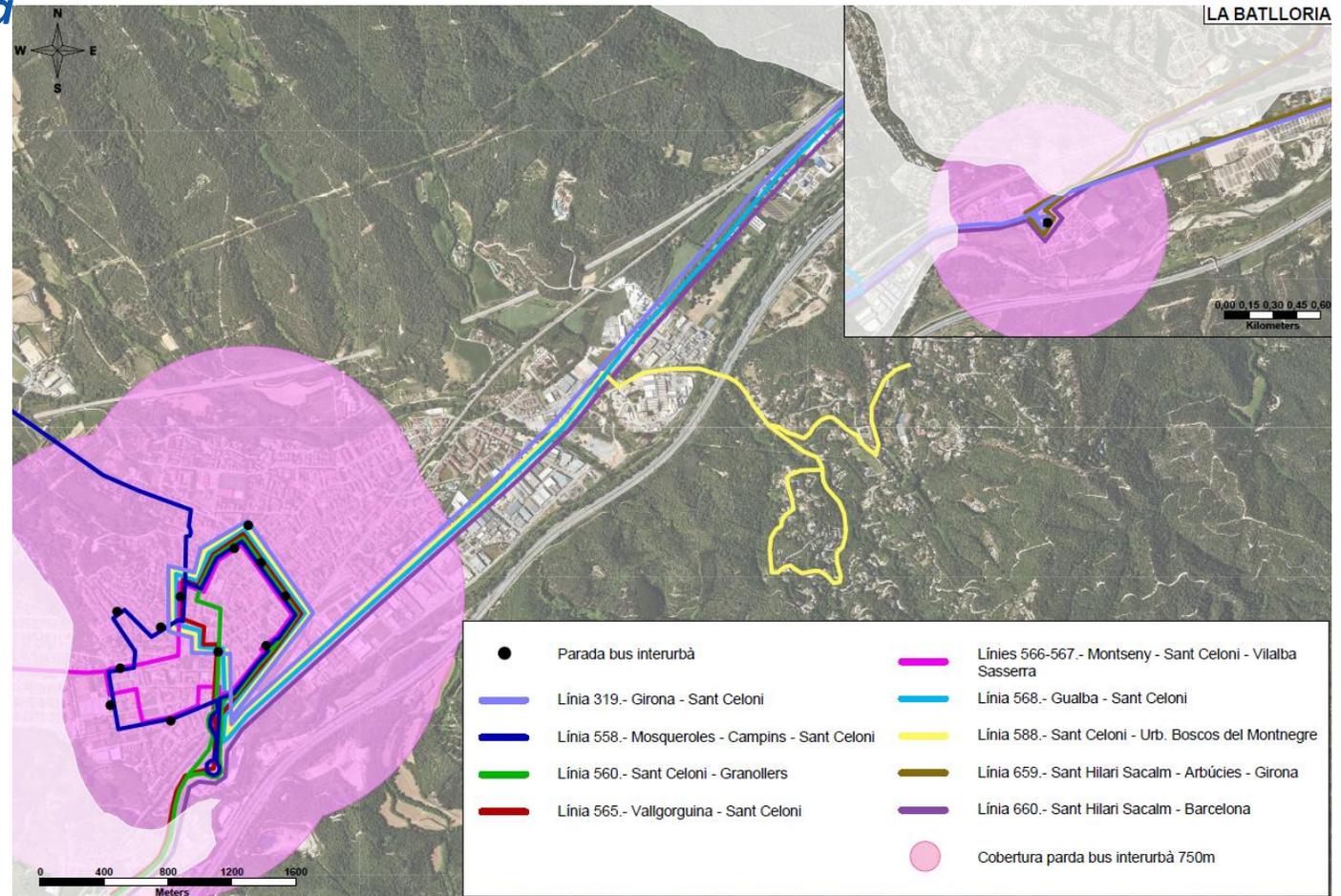
# ANÀLISI DE LES XARXES DE TRANSPORT

## *Xarxa de transport públic: autobús interurbà*

- Sant Celoni està servit per 10 línies de bus interurbà.
- El servei de bus interurbà, a més de connectar La Batllòria amb el nucli urbà de Sant Celoni, connecta Granollers, Gualba, Campins, Fogars de Montclús, Palautordera, Sant Esteve, Montseny, Vallgorguina, Arenys de Mar.
- També realitza el trajecte a Barcelona en horari nocturn per suplir la franja horària no coberta pel servei de ferrocarril.

Horari: 7h a 20h

Intervals de pas: entre 1h i 4h



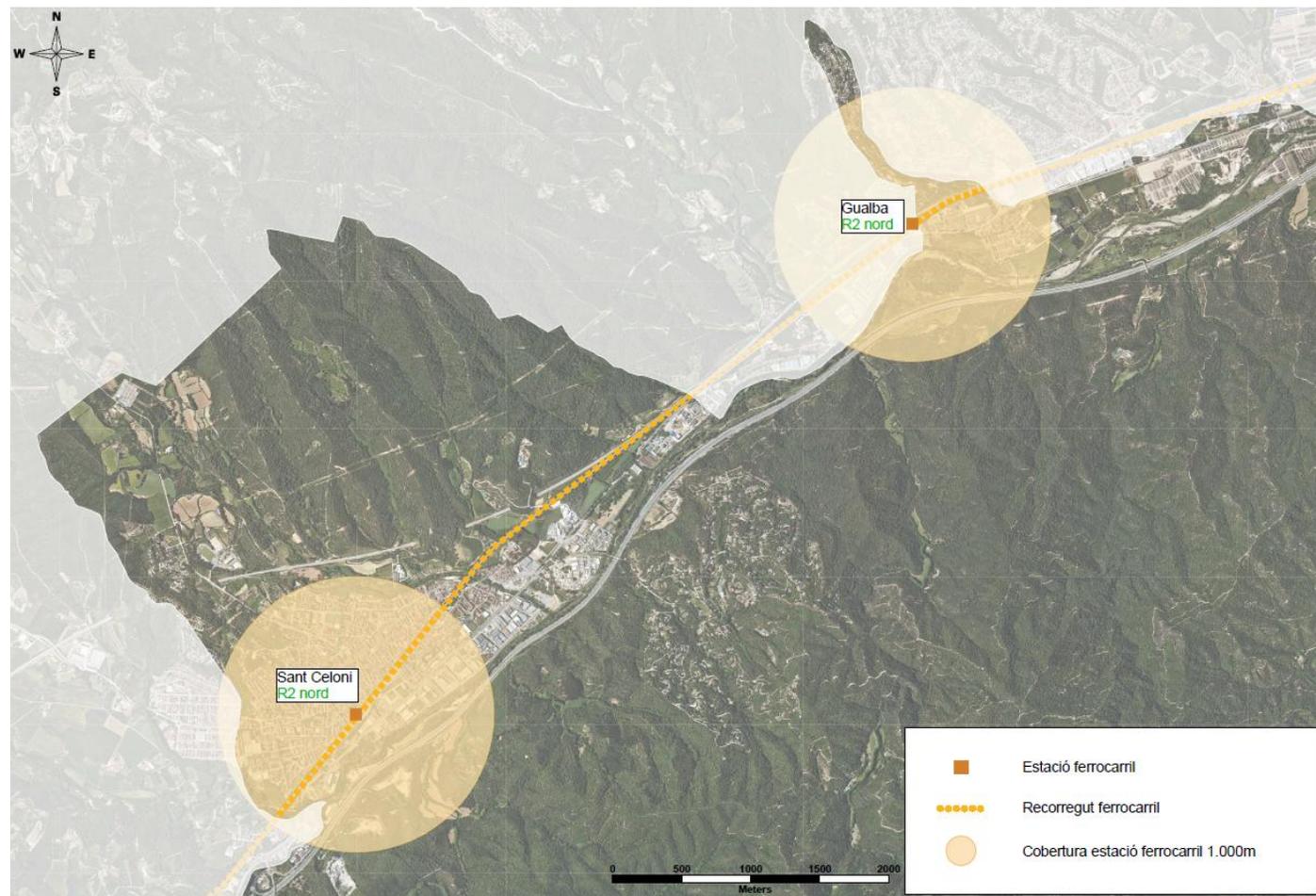
# ANÀLISI DE LES XARXES DE TRANSPORT

## Xarxa de transport públic: ferrocarril

- Estació a la Pl. de l'Estació (nucli urbà)
- Gualba (pròxima al nucli urbà de la Batllòria)

Línia	Horari feiner	Sentit	Exp/d feiner (2 sentits)	Exp/hp feiner (2 sentits)	Exp/d festiu (2 sentits)	Interval de pas mitjà en dia feiner (min)
Línia R2 nord	5h59 - 0h28	Barcelona - Aeroport	49	5	30	15
		Maçanet-Massanes	47	4	29	15

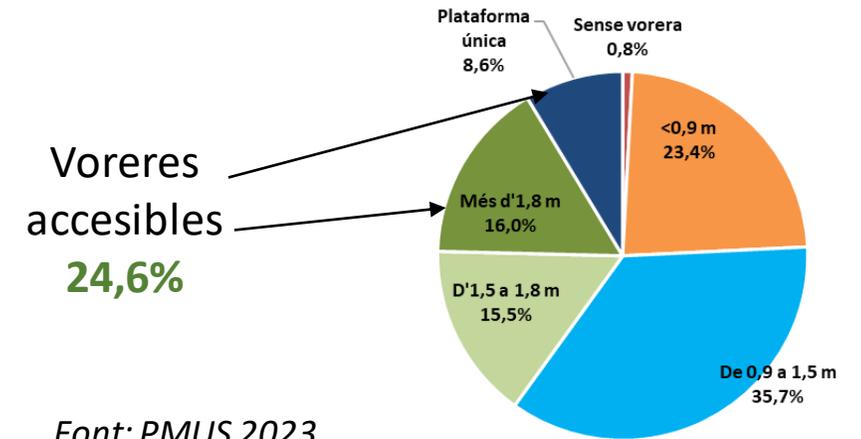
Es considera que el municipi compta amb una **bona connexió mitjançant el transport públic**, ja que té una estació pròpia al nucli urbà, i l'estació de tren de Gualba, que queda molt pròxima al nucli urbà de la Batllòria, i servei d'autobusos de línia.



# ANÀLISI DE LES XARXES DE TRANSPORT

## Xarxa no motoritzada: Vianants

- Voreres d'amplada insuficient en el centre (en molts casos la secció no permet l'amplada desitjable) i també fora del centre
- Només el 24,6% de les voreres disposa d'una amplada mínima (1,8m)
- La zona del casc antic disposa de suficients passos subterranis per creuar les vies del tren però la resta de la zona urbana no en disposa
- Dos punts per creuar la C-35: a l'alçada del centre comercial Altrium i nou pas elevat (2020) a l'alçada del c. Josep Tarradellas
- Itinerari i pas inferior per vianants a la C-35 que connecta l'estació de tren de Gualba amb la Batllòria
- Pla d'Accessibilitat (2016)
- Extensa xarxa de camins rurals



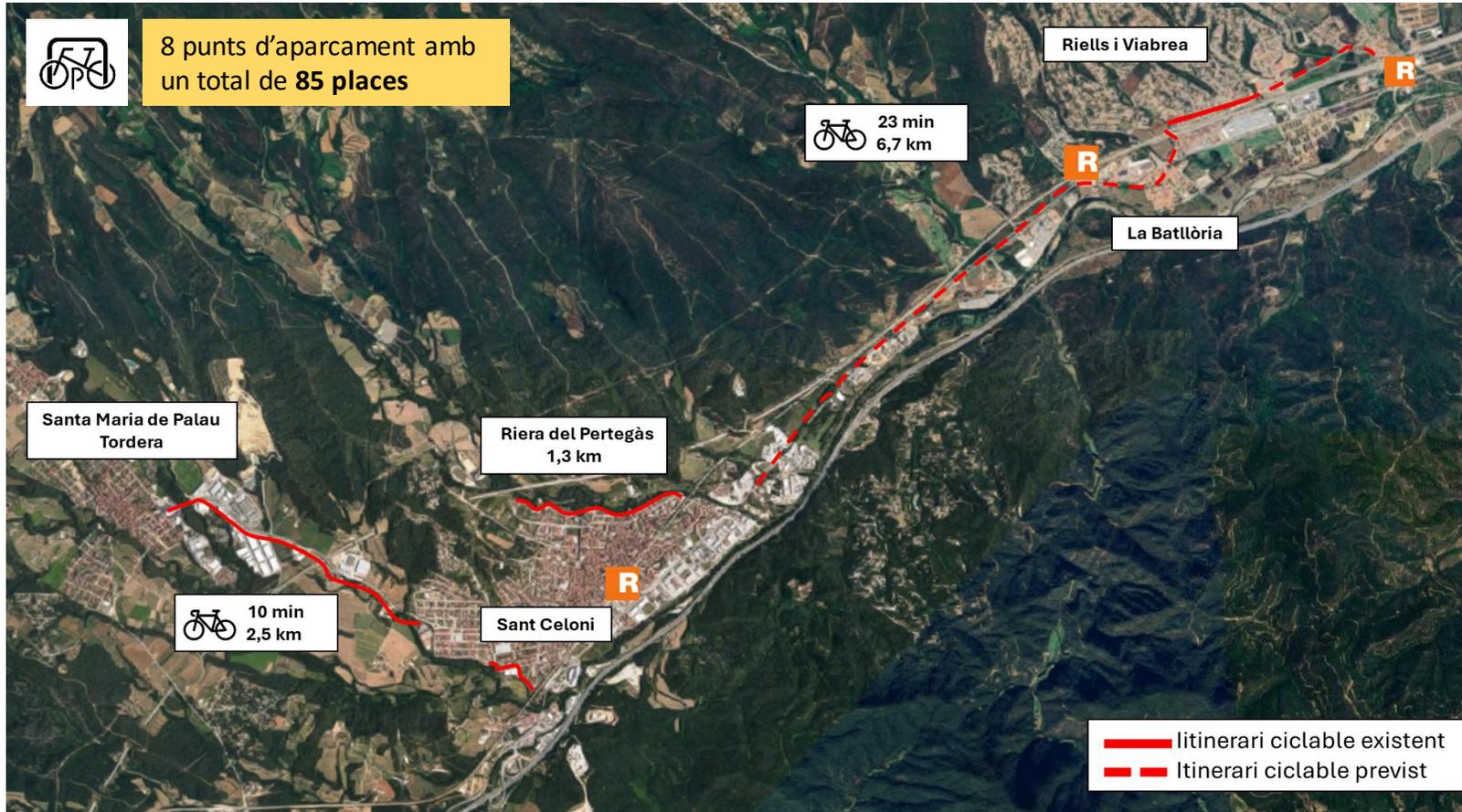
Font: PMUS 2023



Pas elevat C-35

# ANÀLISI DE LES XARXES DE TRANSPORT

## Xarxa no motoritzada: Bicicleta



- No existeix una xarxa ciclable continua i segura.
  - Via ciclable Riera del Pertegàs i Pavelló sot de les Granotes
  - Connexions amb Sta. Maria de Palautordera, La Batllòria i Riells i Viabrea
- Potencial de coexistència entre la bici i el vehicle privat
- Pla d'actuació de vies ciclistes que connectarà tot el centre i el polígon (en execució)
- Extensa xarxa de camins rurals que permet la connexió amb el sòl rústic (però amb un dèficit de connectivitat per les infraestructures viària i ferroviària)
- El PMUS proposa el desenvolupament d'una xarxa continua pel municipi

# ÀNALISI DAFO

Fortaleses	Debilitats
<ul style="list-style-type: none"><li>• Nucli urbà compacte amb pendents suaus</li><li>• Zones industrials pròximes al nucli urbà</li><li>• Oferta de transport públic (ferroviària i línies de bus urbà i interurbà)</li><li>• Proximitat a grans vies de comunicació com l'AP-7</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Barreres infraestructurals (vies de tren i c-35)</li><li>• Urbanitzacions allunyades (Boscos del Montnegre i can Coll i la Batllòria)</li><li>• Elevat trànsit de pas a la C-35 i problemes de saturació puntuals</li></ul>
Oportunitats	Amenaces
<ul style="list-style-type: none"><li>• Augment de l'espai destinat a vianants i ciclistes</li><li>• PMUS 2023</li><li>• POUM</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Resistència al canvi</li><li>• Recursos limitats</li><li>• Aproximadament el 50% de les persones que realitzen desplaçaments amb O/D St. Celoni realitzen viatges de connexió, en els que l'ús del vehicle privat és superior al dels desplaçaments interns</li></ul>

# ESTRATÈGIES DE FUTUR

## *Xarxa vehicle privat motoritzat*

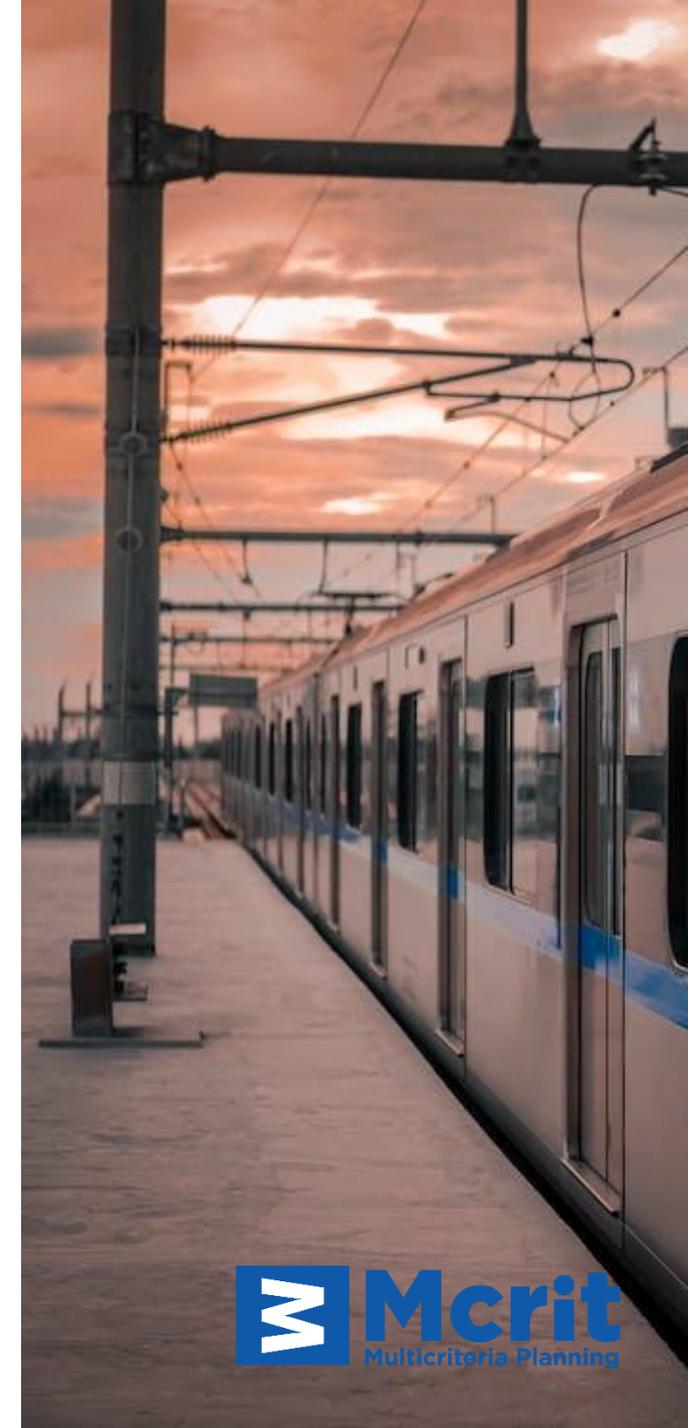
- ❖ Garantir una xarxa bàsica continua
- ❖ Connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments
- ❖ Pacificació d'eixos

## *Xarxa de transport públic*

- ❖ Connectar tots els sector del POUM amb el transport públic
- ❖ Millorar les freqüències de pas
- ❖ Accessibilitat a totes les parades
- ❖ Millora de la informació a l'usuari

## *Xarxa modes no motoritzats*

- ❖ Connexió de tots els sector del POUM a la xarxa principal de vianants
- ❖ Millores d'accessibilitat en la xarxa principal de vianants
- ❖ Connexió de tots els sector del POUM a la xarxa ciclable
- ❖ Millora de les discontinuïtats de les barreres infraestructurals (via de tren i C-35)



# Gràcies

**Victoria Sol**

**Mcrit**

[Victoria.sol@mcrit.com](mailto:Victoria.sol@mcrit.com)

