



# POUM: SENSIBILITZACIÓ I DEBAT.

## CICLE DE TAULES RODONES AMB EXPERTS I CIUTADANIA

### “MOBILITAT I ACESSIBILITAT”

#### SANT CELONI

**Dia:** 05 de febrer de 2025

**Hora:** 18:00h a 20:00h

**Lloc:** Sala Bernat Martorell. Pl. de la Vila 25, 08470. Sant Celoni

#### REPRESENTACIÓ INSTITUCIONAL I TÈCNICA

---

##### Representació política:

- Gerard Carot. Regidor de Participació Ciutadana.
- Diego Fernández, Regidor de Desenvolupament Territorial Sostenible

##### Ponents:

- ✓ **Pau Avellaneda.** *Geògraf urbanista / Assessor, docent i investigador / Mobilitat sostenible, Espai públic i Ordenació del territori. Professor i investigador de la UAB*
  - Repensar la mobilitat i l'ús de l'espai públic: accessibilitat, seguretat i salut. L'espai públic com a node i punt clau per a la cohesió social.
  - Aterrem el model de mobilitat segura, sostenible i saludable en detriment de la mobilitat en transport privat fins ara hegemònica.
- ✓ **Àlex Calvet.** *Membre de l'AFA de l'Institut Escola Pallerola i promotor de la iniciativa Bicibus de Sant Celoni*
  - Com fem més segurs els nostres pobles perquè els infants puguin gaudir d'una mobilitat activa i saludable? Oportunitats de millora a Sant Celoni i la Batllòria
  - Barreres i reptes a l'hora d'impulsar iniciatives de mobilitat alternativa.
- ✓ **Victoria Sol.** *Graduada en Ciències Ambientals, per la Universitat de Barcelona. Màster Universitari en Planificació Territorial i Gestió Ambiental, per la Universitat de Barcelona. Assessora en Mcrit.*
  - Què és una EAMG (Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada) i que se n'espera en el marc d'un POUM.
  - Resultat de la diagnosi de l'EAMG del POUM
  - Debilitats/Oportunitats sorgides de la diagnosi



- Possibles estratègies de futur.

**Moderació:**

Obdúlia Domínguez, sociòloga d'EDAS

**ORDRE DEL DIA**

- 17:45h (20') Acreditacions. Recollida de dades de les persones assistents. EDAS
- 18:05h (15') Benvinguda institucional a càrrec de:
- Gerard Carot. Regidor de Participació Ciutadana.
  - Diego Fernández, Regidor de Desenvolupament Territorial Sostenible
- 18:20h (5') Presentació ponents. Introducció a les credencials de les persones ponents. EDAS
- 18:25h (45') Presentació ponències.
- 19:10h (45') Precs i Preguntes de les persones assistents amb resposta per part de les persones ponents. Dinamitzat i conduït per EDAS.
- 20:00h (5') Cloenda. Ajuntament de Sant Celoni i EDAS.

**ASSISTÈNCIA A LA SESSIÓ**

---

La sessió ha comptat amb una assistència aproximada de 38 participants.



## RESUM PONÈNCIES

### Pau Avellaneda



Existeix un model de mobilitat dominat per la utilització del vehicle privat, el que comporta diverses externalitats o efectes secundaris negatius:

- Emissions contaminants i d'efecte hivernacle, sent la utilització de l'automòbil el segon emissor de gasos més important (76,42%).
- Les emissions i contaminants són responsables de 800.000 morts a la UE. Un recent estudi posa en evidència que a Barcelona es calculen unes 3.500 morts prematures a l'any per la contaminació atmosfèrica provocada per l'ús del cotxe.
- Un estudi en població escolar sobre l'exposició i impacte de la contaminació en el desenvolupament cognitiu dels infants va demostrar les dificultats d'un correcte desenvolupament en els entorns escolars amb major nivell de contaminació, en un any.
- Altres estudis també han demostrat l'afectació de malalties neurodegeneratives en la població jove que viu en entorns amb molta pol·lució.
- S'observa un increment dels ingressos hospitalaris i mortalitat durant els pics de contaminació a les ciutats.
- La sinistralitat s'ha incrementat en els darrers 20 anys. Així, als anys 90 els accidents de trànsit eren la 9ª causa de mort a nivell mundial, i al 2020 va ser la 3a. A Barcelona, la majoria dels accidents venen provocats per cotxes i de forma molt petita per patinets o altres formes de mobilitat personal.
- El col·lectiu de vianants és el que més pateix l'accidentalitat motivada pels cotxes, provocada per la velocitat. Així, a més velocitat més accidentalitat i probabilitat de mort en cas d'accident. No és casual que el límit de velocitat es trobi en els 30 km/h a les vies urbanes. Perquè aquesta és al frontera entre la mort i la vida. La conclusió és que els cotxes són els causants de morts i ho fan quan van ràpid.
- El canvi climàtic. La conca mediterrània és una de les zones que més notaran aquest canvi. Caldren dos àmbits d'actuació:
  - o Frenar el seu avanç



- Mitigar els efectes i adaptar-nos.

Un repte és la disminució de la disponibilitat de combustibles fòssils, i com farem front a aquesta escassetat. Tot i que es vol apostar pel canvi a la mobilitat amb cotxe elèctric, els experts ja apunten que aquesta substitució serà molt difícil, i segurament no arribarà. Per tant, cal planificar el territori en un escenari de manca d'energia per moure'ns.

### **Què es pot fer i quines qüestions cal que ens plantegem?**

Si no hi ha petroli caldrà que ens puguem moure caminant i fer ciutats caminables. Cal entendre que la mobilitat no és l'únic que pot passar al carrer. Abans es podia jugar i estar al carrer, ara cada cop és més difícil i en ciutats grans s'ha perdut. Aquest espai públic pot acollir altres activitats com el comerç, l'estada, el confort, el paisatge, la sociabilitat, etc. S'han planificat les ciutats i els pobles a mesura del cotxe, quan aquests carrers havien acollit altres funcions molt necessàries socialment, com la cohesió social.

Jan Gehl, arquitecte danès, posa en evidència la relació de la qualitat de l'espai públic i les activitats que s'hi fan en ell. Així, les activitats obligatòries es faran independentment de com estiguin els carrers, però d'altres com sortir a passejar només es fan si l'espai és agradable. Una altra tipus d'activitat que només es donen en espais d'alta qualitat són el que són fruit de la trobada de persones i per tant, que fan activitat social.

Quan es planifica la mobilitat cal tenir en compte la diversitat de persones. Hi ha persones amb discapacitat física o intel·lectual, dones que tenen altres formes de moure's i pors, les persones grans, infants, etc.

També cal integrar la vegetació i l'arbrat com una infraestructura de salut pública. Es posa l'exemple de París, que ha aprovat un nou planejament urbanístic que incorpora la gestió del canvi climàtic amb la renaturalització.

El model de territori comporta un model de mobilitat determinat. Si predominen les urbanitzacions disperses, predominarà un model basat en el cotxe. Si es planifica una ciutat compacte, densa complexa, amb totes les activitats que es puguin fer a prop dels espais residencials podrem tenir uns espais públics per anar-hi a peu. Per tant, s'aproxima la ciutat dels 15 minuts, Sant Celoni ja és una ciutat de 15'.

Hi ha ciutats que ja estan avançades, com Vitoria -Gasteiz que ha fet un planejament urbà i de mobilitat al mateix temps, perquè ambdues coses estan íntimament relacionades. A Sant Quirze del Vallès es va fer una cosa similar, però només en el casc urbà.

Per tant, cal deixar anar els hàbits basats amb el cotxe i abraçar els basats en el transport públic, la bicicleta, etc. i per tant, canviar les prioritats. També caldria replantejar la distribució interna de mercaderies per fer-ho en bicicletes en els trams finals.



Com a síntesi es planteja que “cal repensar l’espai públic per repensar la mobilitat”. Entre les coses que es poden fer estan:

- Treure espai al cotxe, traient un cordó d’aparcament i ampliar voreres.
- Canviar els espais en veritables places de confort.
- Urbanisme tàctil
- Carrers enjardinats
- Reverdejar els voltants de les escoles.

Aquestes mesures cal abordar-les amb comunicació.



## Àlex Calvet

# BICIBÚS: SOLER DE VILADELL - PALLEROLA

Una alternativa sostenible per a la mobilitat escolar

Ponent:  
Àlex Calvet



El bicibús està gestionat per les dues escoles públiques de Sant Celoni, l'escola Soler de Viladell i l'escola Pallerola.

La idea neix de la iniciativa d'unes famílies que volen anar en bicicleta a l'escola amb els infants. Sant Celoni és un municipi privilegiat per anar en bici, i es considera que l'ús de la bicicleta no ha de ser només per l'oci, sinó que ha d'esdevir un espai de transport quotidià. Per dur a terme la iniciativa es parla amb les escoles i altres iniciatives de bicibús desenvolupades, les quals els va ajudar a implementar la iniciativa.

El bicibus està format per adults i infants que van a l'escola en bicicleta. El funcionament és com el d'una línia d'autobús, és a dir, hi ha una línia predifinida i unes parades preestablertes i horaris fixos. A mida que passa el grup els infants i adults es van sumant fins arribar al destí.

És una forma de transport saludable, sostenible, segura i ajuda en l'autonomia dels infants. L'objectiu principal és reduir l'ús del vehicle privat.

A Sant Celoni no hi ha carrils bici, ni itineraris segurs. Es va fer un tríptic explicant com funciona el bicibús i amb un plànol. Es va demanar a les famílies interessades que marquessin l'itinerari més segur per arribar a les escoles i aquells punts insegurs. Aquestes dades es van bolcar en un plànol i va sorgir una zona dispersa de punts, on es va veure que la majoria de les famílies estan en el centre. A partir d'aquí es va definir un itinerari de sud a nord, des del Sot de les Granotes fins a les escoles. En aquest itinerari hi havia dos possibles carrers, el carrer major o la carretera vella.

Els condicionants del bicibús és que té una velocitat de circulació baixa, uns 10 km/hora. Es necessiten unes parades tranquil·les i el volum de bicicletes s'incrementa a mida que ens apropem a les escoles.

Es va haver de parlar amb diferents entitats com: AFAs i direcció de les escoles. Es va haver de gestionar els accessos a les escoles i on deixar les bicicletes. A partir del vistiplau de les escoles es va parlar amb l'Ajuntament i la Policia Local.



La ruta per la qual finalment es va optar és la carretera Vella, ja que el carrer Major no permet la circulació de bicicletes. La carretera Vella és un carrer segregat que comparteix espai amb els vehicles, els quals no estan informats de que per allà poden anar bicicletes. Es va arribar a l'acord que en els primers dies, la policia donava un suport.

Actualment, el bicibús funciona un cop a la setmana, divendres al matí. Hi ha dues línies, la línia sud i la nord. La sud és compartida, fins que s'arriba un punt en què el bicibús se separa per arribar a la seva escola. Hi ha un adult responsable per línia que controla els horaris i dona suport en cas d'assistència mecànica. És obligatori anar amb casc i armilla reflectant i circulen de forma molt compacte, com un bus. S'organitzen a través de WhatsApp.

El recorregut ha intentat evitar les zones conflictives, com l'estació del tren, carrer Dr. Trueta que és molt concorregut.

Els principals beneficis d'aquesta forma de transport són:

- Beneficis ambientals.
- Beneficis per la salut.
- Seguretat i confiança per als infants.
- Reducció del vehicle.
- Impuls a la comunitat entre escoles.
- Fer poble

El bicibús requereix una millora la infraestructura vial per bicicletes, aparcaments segurs, educar en la mobilitat sostenible, i és un exemple per als infants.



## Victòria Sol



### EAMG del POUM de Sant Celoni

Jornades de sensibilització



L'EAMG és un instrument per l'anàlisi de les xarxes de transport. Un cop es disposa d'una primera foto de la mobilitat al municipi es fa una anàlisi a partir d'una matriu DAFO (debilitats, amenaces, fortaleces i oportunitats). Per últim, es plantegen unes estratègies de futur. L'EAMG es desenvolupa en paral·lel a la redacció de la Diagnosi del POUM, i és un instrument de planificació. En cap cas és un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible.

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.

L'EAMG té tres objectius principals:

- Avaluar l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i sistemes de transport
- Valorar la viabilitat de les mesures proposades per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat.
- 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 pautes caracteritzades amb predominança per als mitjans de transport més sostenibles.

Les principals característiques del municipi en termes de mobilitat són:

- El nucli de Sant Celoni té distàncies assumibles a peu i en bicicleta
- La proximitat amb el polígon industrial
- Urbanitzacions allunyades: Can Coll i Boscos de la Batllòria
- Pendents suaus en bona part del centre i del nucli de la Batllòria, excepte entorn de la Mare de Déu del Puig.





S'observen algunes discontinuïtats com:

- 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.

Segons les dades del PMUS:

- A Sant Celoni es realitzen al voltant de 70.239 v/d, en els dos sentits, dels quals el 49,7% són urbans i el 50,3% de connexió, en un dia feiner.
- Els desplaçaments urbans són majoritàriament en vehicle privat, seguit dels desplaçaments a peu i el transport públic.
- Comparat amb el Vallès Oriental, a Sant Celoni la quota d'ús del transport públic és major, però en canvi, la quota de desplaçaments a peu és inferior que a altres municipis de la comarca.

La xarxa de transport motoritzat, al municipi hi ha diferents xarxes:

- Grans infraestructures de comunicacions com són l'AP-7 i la C-35 i altres vies interurbanes:
  - o BV-5114 → Viladrau
  - o BV-5112 → Vallgorguina
  - o BV-5301 → Seva
  - o 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 travessa 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.

Pel que fa a l'aparcament s'observen:

- 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.

Comparat amb altres municipis, Sant Celoni es troba en la mitjana de disponibilitat d'aparcament.



En relació al transport públic urbà, Sant Celoni disposa d'un servei de bus urbà amb una freqüència de pas de 45 minuts, amb un horari de 7h35 del matí fins a les 19h07, a més de 10 serveis d'anada i tornada a les urbanitzacions de Montnegre. Els caps de setmana no presta servei. S'observa una baixa demanda.

Pel que fa al transport públic interurbà, Sant Celoni disposa de 7 línies de bus. Aquest connecta La Batllòria amb el nucli urbà de Sant Celoni, i també Granollers, Gualba, Campins, Fogars de Montclús, Palautordera, Sant Esteve, Montseny, Vallgorguina, Arenys de Mar. També disposa d'un trajecte a Barcelona en horari nocturn per suplir la franja horària no coberta pel servei de ferrocarril.

En relació a la xarxa ferroviària, Sant Celoni disposa d'una estació al centre urbà i una altra propera a La Batllòria, situada al municipi de Gualba. Es considera que el municipi compta amb una bona connexió mitjançant el transport públic.

En relació a la xarxa de vianants, s'observen els següents aspectes;

- 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

La xarxa no motoritzada, en bicicleta, presenta les següents característiques:

- No existeix una xarxa ciclable continua i segura.
  - o *Via ciclable Riera del Pertegàs i Pavelló sot de les Granotes*
  - o *Connexions amb Sta. Maria de Palautordera, La Batllòria i Riells i Viabrea, que estan en projecció*
- 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 .



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 (Bosc 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>

Les propostes de futur que es plantegen són:

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



## TORN OBERT DE PREGUNTES

A partir de les exposicions presentades s'obre un espai de preguntes i reflexions que s'intercanvien entre les persones assistents i les ponents.

PREGUNTES	RESPOSTES
1. Es comenta que en el tram del carril bici del Sot de les Granotes hi aparquen cotxes, el que talla el carril bici.	<u>Alex Calvet</u> Considera que és injust aquesta ocupació del carril bici que comporta un perill per als ciclistes.
2. En relació al bicibús es pregunta pel trajecte de tornada.	<u>Àlex Calvet</u> Es respon que el bicibús encara no té trajecte de tornada, ja que hi ha necessitats diverses en relació a extraescolars, etc. Si hi hagués una gran demanda sí es podria fer.
3. Es comenta que tot i que s'ha plantejat la importància de que les places tornin a les persones, a Sant Celoni en canvi hi ha moltes places amb cartells que no permeten jugar a la pilota.	<u>Pau Avellaneda</u> Comenta que és una situació habitual quan hi ha pocs espais públics, on poder jugar i estar-hi. En aquests espais es generen conflictes, tot i que és normal que hi hagi conflictes, els quals es resolen si hi ha cohesió social, de forma coherent. El que tampoc és normal és la quantia que de vegades es posa com a multa per jugar a pilota a una plaça. Més que un excés de velocitat que pot matar a una persona. Per tant, hi ha un qüestió de regulació que també cal abordar. La qüestió és disposar de més espais.
4. Es planteja que hi ha un pas soterrat de vianants que no s'ha tingut en compte, a la nova rotonda de la C-35, davant de l'Esclat.	
5. Es planteja que a mesura que els carrers s'allunyen del centre aquests es troben en pitjors condicions d'accessibilitat	
6. Preocupa la situació estructural del municipi, en què en el 1,3 km de Sant Celoni hi ha 7 barreres. S'ha parlat de millorar la mobilitat,	<u>Victoria Sol</u> Espera que hi hagi una normativa que ho reguli.



PREGUNTES	RESPOSTES
<p>però hi ha la via de l'AVE, en què el Consell Assessor de Catalunya, on hi ha 100 propostes, una de les més importants és la construcció del corredor mediterrani que situarà a Sant Celoni en la megaregió europea per al trànsit de mercaderies.</p> <p>Com exemple, es posa el túnel de Sant Gotardo on hi passen entre 180 a 260 trens al dia. Per tant, caldrà valorar com impactarà, des del punt de vista del soroll i de salut el trànsit de matèries perilloses, com el gas butà i l'àcid clorídric i residus de les centrals atòmiques. Cal tenir-ho en conte al futur POUM.</p>	<p><u>Àlex Calvet</u></p> <p>Comenta que quan es van treure els talgos de la via convencional i els van passar per l'AVE es va treure força soroll.</p>
<p>7. Es manifesta que tot i que l'ordenació del territori està vinculat a la mobilitat i s'ha exposat que La Batllòria està ben connectada, la realitat és que els seus residents no disposen de gaires opcions de mobilitat en transport públic en la seva rutina (extraescolars, escoles, etc.). Pregunta com es pot resoldre, ja que a nivell econòmic esdevé insostenible mantenir una xarxa de transport públic urbà.</p>	<p><u>Victòria Sol</u></p> <p>Planteja que hi ha el transport a demanda, en què en una ruta regular i es demana una parada en zones més allunyades amb un cert temps d'antelació, on es posa un punt de parada en aquella zona. Hi ha una hora de recollida i una hora de tornada. També es poden utilitzar taxis.</p> <p><u>Pau Avellaneda</u></p> <p>Es pot disposar d'un taxi públic, en què hi ha repartiment de costos amb l'usuari. Segurament, quan es disposi del carril bici, aquests desplaçaments es puguin resoldre, especialment per anar a l'Institut o al polígon industrial.</p> <p>En tot cas, els nuclis dispersos són un problema.</p>
<p>8. Comenta que al POUM actual ja hi ha un carril bici previst, que envolta el municipi, però només s'ha executat ¼ part, i uneix tots els sectors. Demana que es pugui mantenir.</p>	
<p>9. Es pregunta com el Pla de mobilitat urbana condiona el POUM.</p>	<p><u>Victoria Sol</u></p> <p>El PMUS no hauria d'influenciar el POUM. En tot cas, ha de millorar la mobilitat, la connectivitat i accessibilitat.</p>



PREGUNTES	RESPOSTES
<p>10. Pregunta on són les places reservades que té previstes l'ATM</p>	<p><u>Victoria Sol</u> Respon que les places previstes al Pla Director Urbanístic de l'ATM, estarà previst que estiguin pròximes a l'estació de ferrocarril.</p>
<p>11. Es comenta que hi ha un polígon industrial que no pertany a Sant Celoni, situat entre Sant Celoni i Sta. Maria Palautordera. L'accés més ràpid a aquest és la sortida de l'AP7 i passa pel centre de Sant Celoni. Pregunta com es podria resoldre perquè és un factor que col·lapsa el tràfic. Pregunta si és coherent que els treballadors del polígon passin via Sant Celoni.</p> <p>12. En aquest sentit, es comenta que Google Maps indica aquesta via com a principal, quan no hauria de ser aquesta. Els grans tràilers tenen prohibida l'entrada al municipi, perquè per metres no hi caben i queden atrapats i sovint ho ha de gestionar la policia local. Caldria posar-se en contacte amb els governants perquè no posin aquesta com a via principal de pas.</p>	<p><u>Àlex Calvet</u> Comenta que efectivament hi ha un tràfic molt important a Dr. Trueta i que caldria veure com el POUM dona resposta.</p> <p><u>Victoria Sol</u> Comenta que es podria parlar amb l'Ajuntament de Palau Tordera o parlar amb la Generalitat per generar una altra via d'accés.</p>
<p>13. Es comenta que en relació a l'exemple del País Basc, com a solució barata i viable, quan la bici comparteix calçada amb el cotxe hi ha indicacions horitzontals en vermell que informen als vehicles. Així també, en el centres urbans molt concorreguts amb vianants, es demana als ciclistes que la portin a la mà. També remarca que els cotxes se salten molts stops, i pregunta com es podria contemplar en el POUM.</p>	<p><u>Àlex Calvet</u> Hi ha molts models, i caldria veure en quin punt queda l'ús de la bicicleta. Comenta que la velocitat a Sant Celoni varia segons per on s'entra.</p> <p><u>Pau Avellaneda</u> Ressalta que a partir dels 30 km/h és quan es posa en perill a les persones que van per la calçada. Comenta que tots els carrers de Sant Celoni són de velocitat 30, i per tant, és possible la convivència entre bicicletes i cotxes en calçada, sempre que aquests respectin la velocitat. Per tant, s'han de posar mesures i redissenyar l'espai públic i viari perquè els cotxes no vagin més ràpid de l'estipulat.</p>



PREGUNTES	RESPOSTES
	<p>El POUM no és l'instrument que ha de resoldre la mobilitat, sinó que és el PMUS. Tanmateix, independentment del PMUS, l'Ajuntament ha de fer complir la directiva de la DGT que és d'obligat compliment per tots els municipis. Un cop assegurada la velocitat 30, tota la xarxa és ciclable.</p> <p>El reglament de circulació de la DGT estipula que tots els carrers amb un carril de circulació, encara que hi hagi dos sentits, aquell carrer és 30 obligatòriament, independentment dels senyals.</p>
<p>14. Manifesta que St. Celoni, per la morfologia dels carrers són velocitat 30, però els cotxes no van a 30 km/h.</p> <p>D'altra banda, malgrat el PMUS promou que se senyalitzi l'aparcament per zona residencial, menys a St. Ponç, la resta està dotat, però hi ha la percepció de dèficit, especialment al centre, perquè hi ha més moviment.</p> <p>De cara al POUM es planteja la possibilitat de reservar sòl per fer aparcaments dissuasoris per fer pedagogia.</p>	<p><u>Pau Avellaneda</u></p> <p>Comenta que un dels llibres recomanats, "Calmar el tráfico", planteja que calen posar altres mesures a més a més dels senyals.</p> <p>Els carrers que travessen el municipi d'un extrem a l'altra no hauria de ser possible. És útil disposar de vies de circumval·lació, sense haver-ne de construir de noves, per expulsar aquests vehicles que travessen el poble pel mig. Aquesta mesura permetria reduir un 25% el vehicle privat, i a la qual es poden afegir d'altres d'ocupació de l'espai públic. Aquestes mesures desincentiven l'ús del vehicle privat i aquestes persones acaben anant caminant, ja que 1,5 km són 12'.</p> <p>Després hi ha el trànsit d'agitació que busca aparcament i que si sap que el pot trobar al centre, va fent voltes. Per tant, calen aparcaments dissuasoris, dificultats per entrar. Així, si hi ha 1/3 de trànsit de pas i 1/3 de trànsit d'agitació i el podem treure, només queda el trànsit d'accés, i per tant, és molt fàcil de gestionar en un municipi com Sant Celoni.</p> <p><u>Àlex Calvet</u></p> <p>Posa com exemple el cas de Granollers, on es dissuadeix als conductors de circular pel municipi fent una trama que entra en bucle i insta a deixar el cotxe en aparcaments dissuasoris, per fer la darrera milla 10' caminant.</p>