

Procés participatiu
i REDACCIÓ DEL PLÀ

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
DE SANT HILARI SACALM

14/febrer/2018



ÍNDEX

I.- INTRODUCCIÓ	5
1.1. ANTECEDENTS	5
1.1.1. Antecedents dels plans de mobilitat urbana	5
1.1.2. Antecedents recents en la planificació de la mobilitat al municipi	5
1.2. ESTRUCTURA DEL DOCUMENT	6
1.3. PRINCIPIS DIRECTORS DE LA PLANIFICACIÓ DE LA MOBILITAT	6
1.4. CRITERIS GENERALS PER A UNA MOBILITAT SOSTENIBLE	7
1.5. PROCÉS METODOLÒGIC	7
1.6. DESCRIPCIÓ DE LES PROPOSTES DE MOBILITAT DEL POUM	8
1.7. ACTUACIONS PRÈVIES A L'EXECUCIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA	9
1.8. JUSTIFICACIÓ DE L'ELABORACIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA	9
1.9. OBJECTE DEL PLA DE MOBILITAT URBANA	10
II.- ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL I LES TENDÈNCIES DE LA MOBILITAT	11
2.1. ESTRUCTURA URBANÍSTICA I SOCIOECONÒMICA DEL MUNICIPI	11
2.1.1. Marc general	11
2.1.2. Pautes de la mobilitat al municipi	13
2.2.1. Jerarquia del viari	15
2.2.2. Amplada dels carrers i sentits de circulació	16
2.2.3. Aparcaments	16
2.2.4. Itineraris per als desplaçaments a peu i bicicleta	17
2.2.5. Barreres amb les persones amb dificultats de moviment	19
2.2.6. Principals equipaments generadors de mobilitat	20
2.2.7. Xarxa i serveis de transport públic	20
2.2.8. Xarxa de vehicles motoritzats privats	21
2.2.9. Transport de mercaderies pesants i perilloses	21
2.3. ANÀLISI DELS IMPACTES DEL SISTEMA DE TRANSPORT	21
2.4. ANÀLISI DE L'ESTRUCTURA ORGANITZATIVA DE LES ÀREES MUNICIPALS QUE GESTIONEN LA MOBILITAT	25
III.- RESULTATS DELS PROCESSOS PARTICIPATIUS	27
3.1. PROCESSOS DE DIFUSIÓ DE PLA	27
3.2. ENQUESTES A LA CIUTADANIA	28
3.3. SESSIONS DE DEBAT PER BARRIS	31
3.4. SESSIONS DE TREBALL DEL GRUP MOTOR	37
3.5. SESSIÓ DE RETORN DE LA CIUTADANIA	43
IV.- DIAGNOSI DE LA MOBILITAT A SANT HILARI SACALM	44
V.- ESCENARI DE MOBILITAT FUTUR OBJECTIU DEL PMU	45
VI.- PROPOSTA DE MESURES DE MOBILITAT	47
VII.- PROGRAMA DE DESENVOLUPAMENT I SEGUIMENT DEL PMU	69
7.1. CRONOGRAMA D'ACCIONS	69
7.2. PROPOSTA DE FINANÇAMENT	69
7.3. PROGRAMA DE SEGUIMENT	70
VIII.- CONCLUSIONS	71
XIX.- ANNEXES	72

ÍNDEX DE MAPES

MAPA 1. SITUACIÓ DELS NUCLIS URBANS I DELIMITACIÓ DELS USOS DEL SÒL	12
MAPA 2. XARXA VIÀRIA BÀSICA I URBANA	16
MAPA 3. ESPAIS DESTINATS A APARCAMENT I PROPOSTA DE NOVES ZONES	17
MAPA 4. XARXA D'ESPAIS I ITINERARIS URBANS PER A VIANANTS	19
MAPA 5. XARXA DE CAMINS, SENDERS I ITINERARIS BTT	19
MAPES FINALS. PROPOSTES DE CANVIS EN LA MOBILITAT A APLICAR AMB EL PMU	71

ÍNDEX DE FIGURES

FIGURA 1. PRINCIPIS BÀSICS DEL PMU	7
FIGURA 2. ELEMENTS FONAMENTALS PER A UNA MOBILITAT SOSTENIBLE	7
FIGURA 3. FONTS D'INFORMACIÓ I FASES DE LA REALITZACIÓ DEL PLA	8
FIGURA 4. IMATGE IDENTIFICADORA DEL PROJECTE DEL PMU DE SANT HILARI SACALM	27
FIGURA 5. IMATGES DE LES SESSIONS DE DEBAT PER BARRIS	36
FIGURA 6. ESQUEMA DE TREBALL PER A L'ANÀLISI DAFO	43

ÍNDEX DE TAULES

TAULA 1. ESPAIS DE LA TRAMA URBANA PENDENTS DE DESENVOLUPAR URBANÍSTICAMENT	9
TAULA 2. DISTRIBUCIÓ DELS HABITATGES PER TIPOLOGIES	11
TAULA 3. ESTABLIMENTS I PLACES TURÍSTIQUES	11
TAULA 4. EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ EMPADRONADA	12
TAULA 5. EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ PER GRUPS D'EDATS	12
TAULA 6. DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ MAJOR DE 16 ANYS SEGONS SITUACIÓ LABORAL	13
TAULA 7. AFILIATS A LA SEGURETAT SOCIAL SEGONS ACTIVITAT ECONÒMICA	13
TAULA 8. DISTRIBUCIÓ DEL PARC AUTOMOBILÍSTIC SEGONS TIPOLOGIA	13
TAULA 9. ÍNDEX DE MOTORITZACIÓ SEGONS TIPOLOGIA DE VEHICLE	13
TAULA 10. MOBILITAT OBLIGADA EN DIES FEINERS SEGONS MOTIU DE VIATGE	14
TAULA 11. MOBILITAT OBLIGADA EN DIES FEINERS SEGONS MITJÀ DE TRANSPORT	14
TAULA 12. EVOLUCIÓ DE L'AUTOCONTENCIÓ I L'AUTOSUFICIÈNCIA AL MUNICIPI	14
TAULA 13. ESTIMACIÓ DEL POTENCIAL D'ARRIBADA DE VISITANTS SEGONS CAPACITAT D'OCUPACIÓ	15
TAULA 14. CRITERIS BÀSICS PEL DISSENY DE SECCIONS DE CARRERS	16
TAULA 15. INTENSITAT MITJANA DIÀRIA I EMISSIONS A L'ATMOSFERA AL MUNICIPI	23
TAULA 16. EMISSIONS ATMOSFÈRIQUES DEL TRANSPORT A SANT HILARI SACALM	24
TAULA 17. CONSUM DE COMBUSTIBLES LÍQUIDS EN FUNCIÓ DELS TIPUS DE VEHICLE I DE LA XARXA VIÀRIA	24
TAULA 18. BALANÇ FINAL DE LES EMISSIONS DE CO2 EN VIES INTERURBANES I URBANES	24
TAULA 19. COSTOS ECONÒMICS DERIVATS DE LA MOBILITAT AL MUNICIPI	25
TAULA 20. ACTUALITZACIÓ DELS COSTOS D'ACCIDENTS A CATALUNYA	25
TAULA 21. CÒMPUT D'ENQUESTES REALITZADES	28
TAULA 22. BARRIS PARTICIPANTS EN LES SESSIONS DE DEBAT	31
TAULA 23. ASSISTENTS A LES SESSIONS DE DEBAT PER BARRIS	36
TAULA 24. MEMBRES PARTICIPANTS DEL GRUP MOTOR	37
TAULA 25. RELACIÓ DE LES PRINCIPALS FORTALESES, DEBILITATS, OPORTUNITATS I AMENACES DE LA MOBILITAT	43
TAULA 26. NOMBRE D'ACCIONS SEGONS TERMINI I PRIORITATS	67
TAULA 27. COST D'ACCIONS SEGONS TERMINI I PRIORITATS	67

I.- INTRODUCCIÓ

1.1. Antecedents.

1.1.1. Antecedents dels plans de mobilitat urbana.

En aquest document es presenta el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, en endavant PMUS, que l'empresa ATC-SIG, SL. ha realitzat per encàrrec de l'Ajuntament de de Sant Hilari Sacalm.

El tractament de la mobilitat urbana s'ha convertit en els darrers anys en un element fonamental per a totes les ciutats i majoria de pobles. És per aquest fet que existeixen tota una sèrie d'orientacions estratègiques, polítiques i legislatives sorgides des dels diferents àmbits administratius (la Unió Europea, l'Administració general de l'Estat, l'Administració catalana), amb un especial èmfasi per la Llei 9/2003, així com de la pròpia administració local.

Precisament és en aquesta Llei 9/2003 de la mobilitat, de 13 de juny, on es defineixen els principis bàsics per assolir una mobilitat sostenible des del punt de vista ambiental, social i econòmic. A l'any 2006 es revisa aquesta llei, reforçant l'objectiu d'una mobilitat sostenible. A més, s'acompanya d'una sèrie de decrets amb una destacada rellevància, especialment el Decret 34/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada i el Decret 362/2006 pel qual s'aproven les Directrius Nacionals de Mobilitat.

En aquest mateix any 2006 es crea la Guia pràctica PMUS per a l'elaboració i implantació de plans de mobilitat urbana sostenible, com a eina metodològica de treball bàsicament a partir de recomanacions i orientacions sobre formes de desplaçaments més sostenibles, difusió pedagògica del concepte de "mobilitat sostenible" i la seva aplicació en l'àmbit urbà, i modes de transport que facin compatibles el creixement econòmic, la cohesió social i la defensa del medi ambient, garantint una millor qualitat de vida per als ciutadans.

Relacionat amb la Guia Pràctica, es va crear de forma integrada l'eina de càlcul d'AMBIMOB-U aplicació informàtica de suport a l'avaluació ambiental de les propostes dels plans per als tècnics redactors. Aquesta permet visualitzar alternatives i criteris energètics i ambientals a aplicar per a la presa de decisions, així com per calcular els estalvis energètics i d'emissions derivats de les mesures aplicades.

Un any després, al 2007, es presenta el Llibre Verd sobre la mobilitat urbana amb l'objectiu d'obrir un debat sobre les qüestions claus de la mobilitat urbana. Identifica cinc eixos prioritari d'actuació: una circulació més fluïda, unes ciutats més ecològiques i amb una circulació més fluides, un transport urbà més intel·ligent, segur i protegit, i més accessible, amb una coordinació equilibrada entre l'ordenació del territori i la planificació de la mobilitat.

Al mateix any es publica el considerat com el primer document de la Comissió Europea centrat en els plans de mobilitat urbana, els Plans de transport urbà sostenibles. En aquest es destaca diferents elements imprescindibles per desenvolupar un bon PMUS:

- La participació ciutadana durant tot el procés.
- Tenir sempre en compte els costos i els beneficis per a la societat en general.
- La cooperació de polítics i tècnics.
- Una visió clara, amb lideratge polític i una aplicació efectiva. Aplicar mesures quantificables i dissenyades específicament per l'ocasió.

- La integració d'aspectes horitzontals (amb altres polítiques, estratègies i plans), verticals (amb els diversos nivells de govern) i territorials (tenint en compte les especificitats geogràfiques i socioeconòmiques de cada indret) de la mobilitat.
- L'aposta pel coneixement sobre les millors pràctiques i investigacions realitzades, així com de la formació del personal de l'administració.
- Una proposta de diverses mesures seleccionades a partir de les avaluacions d'impacte sobre el medi ambient i la salut, les anàlisis exhaustives de cost-benefici i cost-eficàcia, i la consulta a fons amb la ciutadania i les parts implicades.

Als anys 2008-2009 s'elabora el Pla d'acció sobre la mobilitat urbana on es proposa mesures per abordar la mobilitat d'una manera integrada i per ser aplicades a través dels programes comunitaris ja existents i de manera progressiva fins al 2012. Inicialment va generar molta expectativa, però va decebre al no comportar mesures legislatives ni un nou i específic finançament europeu en matèria de mobilitat urbana.

A nivell de l'estat espanyol han aparegut altres iniciatives com el Pla estratègic d'infraestructures i transport (PEIT) 2005-2020, l'Estratègia espanyola per a la mobilitat sostenible (2009), o l'Estratègia d'estalvi i eficiència energètica a Espanya 2004-2012 on s'incorporen 15 mesures orientades a l'estalvi i l'eficiència energètica en els diferents modes de transport.

El resultat de tot plegat són uns plans de mobilitat urbana centrats en minimitzar el consum de recursos energètics i els efectes negatius sobre l'entorn i la qualitat de vida de les persones, en disminuir el temps i els costos dels desplaçaments fins a valors raonables, o en la disminució de l'accidentalitat. Per tot plegat, el tractament de la mobilitat resulta difícil i complexa per la gran quantitat de variables i paràmetres que inclou.

A partir d'aquestes necessitats generades i d'una radiografia de l'estat actual de la mobilitat al municipi, caldrà implantar un seguit de mesures correctores que permetin millorar la mobilitat urbana i interurbana de persones i vehicles privats, així com del transport col·lectiu. En la configuració d'aquestes estratègies de mobilitat hi jugarà un paper fonamental els processos de participació ciutadana. A partir de tot plegat, es definirà un model futur de mobilitat basat en la qualitat de vida dels seus habitants, la integració social, un desenvolupament econòmic sostenible i en la minimització del consum energètic del conjunt del sistema de transport.

1.1.2. Antecedents recents en la planificació de la mobilitat al municipi.

En els darrers anys s'han elaborat diferents projectes que, d'una manera o altre, incideixen en la mobilitat de Sant Hilari Sacalm. Un d'aquests projectes és el Pla d'Acció Local per a la Sostenibilitat (PALS) - Mancomunitat Intermunicipal de les Guilleries (2008) on s'hi defineixen tot un seguit d'accions sobre mobilitat a assolir:

- ✓ Augmentar les zones de vianants i senyalitzar diversos vials urbans com a prioritat invertida.
- ✓ Elaborar un pla de supressió de barreres arquitectòniques a la via pública i equipaments.
- ✓ Crear mecanismes per afavorir l'ús compartit del cotxe privat.
- ✓ Millorar l'oferta de transport públic actual i potenciar el servei de transport a la demanda.
- ✓ Senyalitzar recorreguts per a bicicletes i instal·lar aparcaments.
- ✓ Millorar l'estat dels carrers i del mobiliari urbà.
- ✓ Vetllar per les obres de la carretera d'accés al nucli per a que es faci correctament.
- ✓ Donar continuïtat al Pla d'adequació de la il·luminació exterior.
- ✓ Adequar-se als mapes de capacitat acústica i aprovar una ordenança reguladora del soroll.

Més recentment s'han portat a terme dos altres projectes especialment rellevants per a la mobilitat del municipi. Un d'ells és l'Avanç del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM), al que es farà referència més endavant, i que precedeix l'elaboració del nou Pla General previst pels propers anys. L'altra és el projecte del "Camí segur", finalitzat aquest any 2017 i que es començarà a portar a terme a partir del setembre del mateix any amb la creació d'uns recorreguts per a que els nens i acompanyants vagin a l'escola a peu i de forma segura. El disseny d'aquests comporta tota una sèrie de mesures de mobilitat a aplicar com: canvis de sentits de circulació de determinats carrers, col·locació d'elements de protecció, passos de vianants, o talls de trànsit de vehicles en determinats dies i hores coincidint amb l'entrada i sortida a les escoles. En tot plegat ha sigut fonamental el paper de la participació ciutadana, implicant a escoles, alumnes, pares i al conjunt de la ciutadania.

1.2. Estructura del document.

Aquest document desenvolupa el PMUS en els següents capítols:

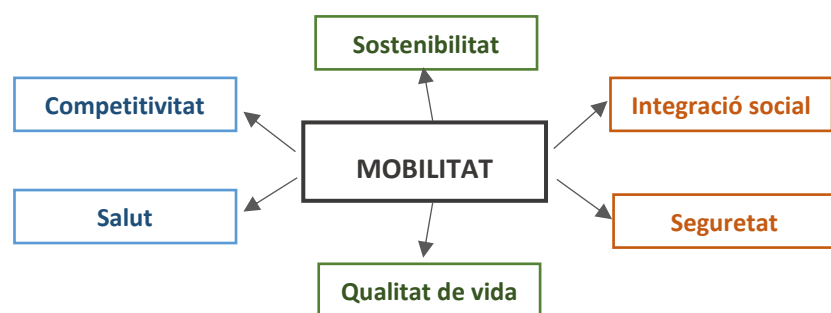
- El capítol 1 contextualitza el pla de mobilitat urbana dins les pautes i principis fonamentals d'aquests tipus de plans, particularitzant amb el cas de Sant Hilari Sacalm, la seva relació amb el POUM i els objectius a assolir en la mobilitat.
- El capítol 2 presenta l'anàlisi de la mobilitat actual, a partir de l'estudi de les particularitats geogràfiques, urbanístiques i socioeconòmiques del municipi, amb una especial atenció a l'anàlisi detallat de la xarxa, els modes de transport, els usos i funcions que s'hi donen en l'espai urbà, la mobilitat generada, així com els impactes que generen tots plegats.
- El capítol 3 mostra els resultats dels processos participatius sobre els quals s'ha fonamentat un pes important del projecte agafant com a premisses bàsiques que la mobilitat és un element que afecta a tothom i les mesures adoptades han de ser el màxim de consensuades possible, i que els ciutadans que viuen el poble són els qui més coneixen al detall totes les casuístiques que posteriorment podran ser valorades des d'un punt de vista tècnic.
- El capítol 4 presenta la diagnosi de fortaleses i debilitats definides a partir dels processos anteriors d'anàlisi de la mobilitat i dels processos de participació amb els ciutadans i tècnics.
- El capítol 5 descriu l'escenari de mobilitat futur previst pel PMUS en un període de 8 anys vista en les quals es preveu el desenvolupament del Pla, així com la possibilitat de visualitzar un escenari a 12 anys vista per la possible implantació de mesures i actuacions més complexes però també de necessari compliment.
- El capítol 6 desenvolupa el pla d'acció constituït pel conjunt de mesures sobre la mobilitat o que tenen un impacte directe sobre ella, i que cal portar a terme en els propers anys
- El capítol 7 descriu el programa de desenvolupament i seguiment del Pla definint estratègicament els terminis i les prioritats de totes les accions contemplades segons les necessitats detectades, al mateix temps que fixant les pautes i els responsables per garantir el desenvolupament i el seguiment del Pla de la manera més oportuna possible.
- El capítol 8 presenta les principals conclusions obtingudes després de tot el procés, donant una visió resumida però precisa dels aspectes més rellevants de cada punt tractat.
- El capítol final d'annexos mostra el llistat del conjunt de mapes, figures, taules i imatges que s'han anat incorporant durant tot el projecte per completar els diferents apartats i continguts.

1.3. Principis directores de la planificació de la mobilitat.

La Llei 9/2003 de la mobilitat, de 13 de juny, estableix els principis, els objectius i els altres requisits específics que han de desenvolupar els corresponents instruments de planificació de la mobilitat i, entre aquests, els plans de mobilitat urbana. En total hi ha 6 principis que agrupen tot allò que la mobilitat i el transport poden aportar o sostreure a la societat:

- La competitivitat d'un sistema de producció està directament relacionada amb la presència d'un sistema de transport eficient, que permeti una distribució eficaç de matèries primeres i manufacturades, així com un bon accés als llocs de treball i amb unes condicions de seguretat òptimes.
- La Integració social dels grups de població amb més dificultats per a desplaçar-se pel territori, fet que repercuteix en les possibilitats de desenvolupament social i laboral. Les persones amb mobilitat reduïda són les més sensibles i sovint perjudicades, juntament amb els grups de persones amb majors dificultats per disposar de transport privat i que no compten amb una oferta de transport col·lectiu adequada a les seves necessitats. D'aquesta manera, l'accessibilitat s'esdevé un factor d'exclusió social, especialment en l'accés al treball.
- La millora o pèrdua de la qualitat de vida de les persones com a conseqüència d'un sistema de transport eficient o deficitari respectivament. Un sistema de transport ben desenvolupat comporta conseqüències positives sobre la qualitat de vida de les persones ja que permet un major desenvolupament personal, encara que també comporta un seguit d'efectes negatius amb la pèrdua de qualitat del paisatge natural. La contraposició de tots dos aspectes ha de permetre assolir un punt d'equilibri socialment acceptable, i això comporta indefugiblement enfortir la participació, el diàleg i el consens de tots els sectors socials implicats.
- La salut de les persones es veu afectada per les emissions de gasos i partícules en suspensió, així com per les emissions sonores produïdes pels mitjans de transport motoritzats. També cal tenir en compte els efectes positius sobre la salut que es deriva dels desplaçaments realitzats per modes de transport no motoritzats com l'anar a peu o amb bicicleta.
- La manca de seguretat en el transport i la mobilitat està estretament relacionada amb la presència d'un major nombre d'accidents de trànsit que suposen un cost social de primer ordre. Cal considerar que el nombre d'accidents imputables a un mitjà de transport és directament proporcional al nombre d'usuaris-quilòmetre, mentre la gravetat dels accidents és inversament proporcional a la velocitat. Així, les vies d'actuació per augmentar la seguretat anirien en aquests dos sentits: disminuir la velocitat dels trams o punts conflictius, i apostar pel transport col·lectiu o no motoritzat pel menor índex d'accidentalitat que presenta.
- La sostenibilitat a partir de l'assoliment d'un sistema de transport més eficient que permeti desvincular la idea de creixement econòmic amb el increment dels fluxos de transport. Per una altra banda, la reducció d'emissions d'efecte hivernacle passa per la utilització de modes de transport que requereixen menys intensitat energètica, menys emissions de contaminants i menys ocupació de territori. En definitiva, l'estratègia del PMUS ha de conjuntar la visió pel transport urbà sostenible i el desenvolupament sostenible local.

Figura 1. Principis bàsics del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible.



1.4. Criteris generals per a una mobilitat sostenible.

S'entén per mobilitat sostenible aquella que en la seva planificació i gestió integra elements fonamentals com la cohesió social, la preservació del medi ambient i el desenvolupament econòmic i urbanístic. Tot plegat ha de garantir la seguretat viària i millorar al màxim la qualitat de vida de tots els habitants de Sant Hilari Sacalm.

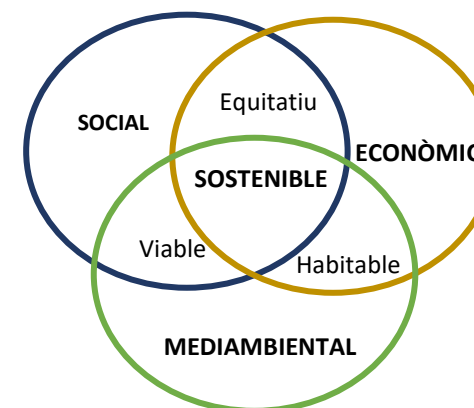
A nivell urbanístic s'ha d'anar configurant un model d'ocupació de sòl que eviti la dispersió urbanística pel territori amb l'objectiu d'establir sistemes complets i més eficients com la mobilitat. S'ha d'impulsar un model que redueixi les necessitats de mobilitat al màxim i prioritzi l'accessibilitat, no només dins els municipi sinó també amb els municipis veïns. És bàsic jerarquitzar els carrers i reordenar la xarxa viària a partir de l'ús que se li vulgui donar en cada cas i segons cada mode de transport, posant una especial atenció en aquells modes de transport més contaminants i potenciant els menys contaminants com són els vehicles elèctrics, híbrids i no motoritzats.

La qualitat dels espais urbans és també un element clau per millorar la mobilitat de les persones, en tant que el fa ser un entorn més confortable, habitable i saludable. Cal tenir en compte múltiples elements com la instal·lació de mobiliari urbà suficient però sense pertorbar la mobilitat, la millora de la senyalització, el manteniment del bon estat dels carrers, voreres, parcs, etc., la conversió dels espais comuns en espais de trobada, o la utilització dels elements vegetals com arbres o tanques com a reductors del impacte visual i de la contaminació acústica.

La consecució dels objectius d'una mobilitat sostenible ha de tenir efectes en la reducció dels nivells de soroll a la xarxa viària i de la contaminació atmosfèrica, juntament amb una reducció de les pertorbacions causades sobre la salut dels ciutadans i de l'entorn natural. De la mateixa manera, ha de contribuir clarament a resoldre conflictes en l'espai públic, reduint els nivells d'accidentalitat i de preocupació a l'hora de fer ús de la via pública, reduir els temps dedicats als desplaçaments i augmentar l'autonomia dels diferents grups socials, especialment el dels infants, ancians i discapacitats, a totes les zones del municipi.

Totes les mesures adoptades han d'anar acompanyades d'altres mesures basades en el foment dels valors del civisme en la mobilitat, que contribueixin a un progressiu canvi d'actituds així com a garantir el compliment d'unes normes bàsiques de convivència i de disciplina viària pròpies de la mobilitat sostenible com és, per exemple, la reducció de la velocitat de circulació.

Figura 2. Elements fonamentals per a una mobilitat sostenible.



1.5. Procés metodològic.

L'elaboració del PMUS de Sant Hilari Sacalm s'ha donat en un moment propici per la coincidència d'una sèrie d'elements que han esdevingut una gran oportunitat per influenciar positivament i donar coherència al projecte. En primer lloc l'elaboració de l'Avanç del nou POUM on s'estableixen unes pautes urbanístiques projectades amb l'objectiu d'assolir un major ordre urbanístic que ha de contribuir a poder dissenyar una mobilitat urbana també més ordenada.

El Pla de Mobilitat també té un important valor estratègic en tant que dins d'aquest engranatge de planificació urbanística i mobilitat, permet ser utilitzat com una eina funcional per determinats sectors del municipi com el turisme o el comerç, on recentment també s'ha elaborat el Pla de dinamització comercial que caldrà integrar.

En segon lloc, destacar la voluntat de l'Ajuntament en impulsar un model de mobilitat més sostenible i segura, amb projectes molts recents com els "Camí escolar segur", o la creació d'aparcaments de parada temporal de 30 minuts en el projecte "Aparcar i comprar" amb la idea d'impulsar una xarxa viària més eficient i favorable per millorar la qualitat de vida de les persones.

Un dels aspectes més rellevants a tenir en compte és que tots aquests projectes s'han realitzat sempre mitjançant processos de participació ciutadana on es busca consensuar punts de vista i necessitats de tots els ciutadans i tècnics responsables. Això es fa així bàsicament per dos motius: per una millor adequació del Pla a la realitat, i per tant, per assegurar un major nivell d'èxit en la seva implantació i en el seu desenvolupament futur, i per fer sentir seu i conscienciar al conjunt de la ciutadania la qüestió de la mobilitat i la seva importància en la vida de tots.

En aquest sentit, Sant Hilari Sacalm compta amb un Pla Director de participació ciutadana per implementar polítiques participatives. Va ser redactat l'any 2011 i revisat posteriorment per tal d'implementar-lo, de forma reglada, per la presa de decisió conjunta de tots els projectes importants que es vulguin portar a terme al municipi.

Amb tots aquests factors favorables s'ha iniciat el PMUS amb una primera fase purament informativa en la que s'ha mirat d'informar a tota la població sobre l'inici del projecte i dels seus objectius, així com de la importància de la participació ciutadana durant tot el procés. S'ha fet reunions prèvies amb els barris per informar-los, així com tota la informació i notícies que s'ha anat penjant a la web de l'Ajuntament. Finalment, i amb la idea de fer-

la arribar a totes les llars, s'ha elaborat una butlleta explicativa del projecte i de la celebració de les sessions de debat amb les dates ja concretades amb molta antelació.

D'aquesta manera se li ha donat un pes clau a la participació ciutadana, fins i tot fent partícips a diferents representants dels barris del creat Grup Motor del projecte. Aquest grup té la finalitat d'impulsar, validar i avaluar tot el procés d'elaboració i implantació del Pla, per la qual cosa han format part membres de l'Ajuntament com el regidor de mobilitat i el d'obres, juntament amb l'arquitecte municipal, el cap dels vigilants municipals, un membre de l'oposició i els tècnics de l'empresa contractada, a més dels esmentats representants dels barris.

La participació ciutadana s'ha dissenyat per a que es manifesti de la forma més massiva possible, amb les enquestes sobre mobilitat penjades a la web de l'Ajuntament, però també de manera presencial en determinades dependències municipals com la Casa de la Cultura, Can Rovira, l'espai AQUA, el Casal d'Avis i la pròpia seu de l'Ajuntament. A més, s'ha completat la fase d'enquestes amb la realització de varies jornades de treball de camp on s'han fet noves enquestes a peu de carrer per tal de poder captar encara amb més detall els punts de vista i la problemàtica dels ciutadans, especialment d'aquells als qui resulta més difícil poder prestar la seva opinió de les maneres plantejades però en canvi tenen una visió molt útil pel pla i pel disseny de mesures concretes com l'accessibilitat per persones amb mobilitat reduïda.

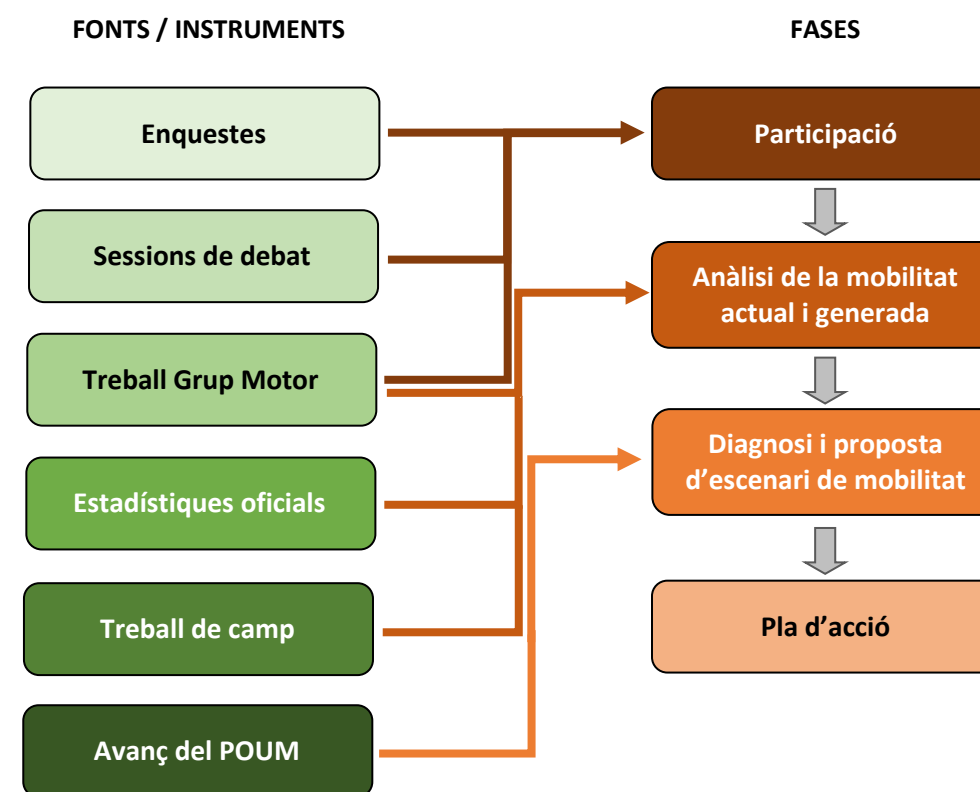
D'una tercera manera també intensa s'ha pretès fer participar a tota la ciutadania amb la celebració de 8 sessions de debat per barris i de manera totalment individualitzades. L'objectiu d'aquestes sessions és debatre sobre el model de mobilitat volguda pels ciutadans, contrastant i consensuant punts de vista, necessitats o problemàtiques sobre la mobilitat existent al municipi i, especialment, als seus barris.

Amb els resultats de les enquestes rebudes, amb el retorn de les sessions de debat fetes als 8 barris amb els que s'ha dividit el municipi per incloure a tota la ciutadania, amb les premisses i opinions sorgides de la primera sessió de treball del Grup Motor, juntament amb la informació obtinguda a ganivet, sempre basades en fonts oficials, i del treball de camp realitzat per l'empresa redactora, s'ha pogut iniciar la segona fase del projecte; l'anàlisi de la mobilitat actual i també la que es generarà amb l'aplicació dels objectius establerts pel nou POUM una vegada s'implanti definitivament.

L'anàlisi dels resultats obtinguts de la participació i del treball intern han permès realitzar una primera pre-diagnosi amb la idea de sotmetre-la a revisió i validació per part del Grup Motor en una segona reunió de treball. En aquesta mateixa reunió també s'han definit els principals eixos de treball que es traduiran en línies estratègiques on s'emmarquen totes les accions del Pla d'acció.

Amb la tercera sessió de retorn del Grup Motor s'ha completat la diagnosi de la mobilitat al municipi, pas previ a la definició de les línies estratègiques i de la proposta del Pla d'Acció que novament s'ha posat a debat i revisió per part del Grup Motor per tal de donar validesa a totes i cadascuna de les accions plantejades, així com de les prioritats i els calendaris que s'han anat definint per cadascuna d'elles durant tot el procés.

Figura 3. Fonts d'informació i fases de la realització del Pla.



1.6. Descripció de les propostes de mobilitat del POUM.

La planificació urbanística i la gestió de la mobilitat són dos elements que no poden anar dissociats, de manera que les mesures de mobilitat adoptades han d'estar integrades i formant part de la política d'ordenació del territori i de planejament urbanístic. D'igual forma, no pot existir una política territorial i urbanística que no contempli com a element central una proposta de model de mobilitat.

El desenvolupament pràcticament paral·lel del PMUS i del POUM de Sant Hilari Sacalm representa una oportunitat immillorable per poder coordinar els dos plans estratègics, permetent que el primer pugui respondre i incidir en les necessitats de mobilitat generada pels nous usos admesos en el nou planejament. També permetrà realitzar el càlcul del repartiment en modes de transport d'aquesta mobilitat generada, al mateix temps que pugui donar resposta a les necessitats de desplaçament i aparcament de les persones que l'habiten, a les que treballen i a les que venen des de fora del municipi.

El Pla General d'Ordenació Urbanística vigent a l'actualitat és de l'any 1986, amb el text refós del 1994 i amb múltiples modificacions des de l'any 2001 fins a l'actualitat. Amb l'aparició del nou Avanç de POUM s'aposta per un model de creixement urbanístic moderat i compacte, omplint els espais enmig de la trama urbana i rehabilitant el casc antic. Avui dia queden per desenvolupar un conjunt de 6 unitats i 2 polígons d'actuació urbanística i 1 sector de sòl urbanitzable programat als que caldrà donar resposta a nivell de mobilitat.

Taula 1. Espais de la trama urbana pendents de desenvolupar urbanísticament (Avanç POUM).

Element	Ubicació
Unitats d'actuació	UA-1. Cal Pere
	UA-2. Xalet carretera de Vic
	UA-15. C/ Doctor Marañón i c/ Antoni Tapies
	UA-16. Repetidor
	UA-18. Can Perico Est
	UA-21. Carretera Vic-Riera
Polígons d'actuació urbanística	PA-23. El Serrat
	PA-24. Camí de Reixach
Sector de sòl urbanitzable programat	SUP-5. Sector entrada sud

L'aposta per posar en valor els principals actius existents, així com per no crear sectors industrials nous sinó ampliar i millorar els existents. Aquestes apostes també impliquen una sèrie d'actuacions que han d'anar encaminades cap a una mobilitat cada vegada més sostenible, que prioritzi l'accessibilitat i la proximitat de totes les persones, juntament amb la preservació ambiental, a partir de fomentar un model urbanístic compacte que integri les funcions urbanes. El creixement contingut previst pel sector de llevant (ronda oest) permetrà l'accés als nous sectors sense comprometre en excés la capacitat de la xarxa interna dels carrers.

Per a l'elaboració de l'Avanç del POUM es van elaborar un seguit de tallers de participació ciutadana, el tercer dels quals va estar dedicat a la mobilitat urbana i les infraestructures de caire supramunicipals, la xarxa local de camins, senders i rutes BTT. Una primera conclusió va ser que el municipi disposa d'un ric paisatge natural amb multitud de camins que caldria condicionar com a senders i BTT, senyalitzant-los adequadament i promocionant-los per tal d'atraure l'atenció de potencials usuaris de la zona i de fora. Des del nucli poden iniciar-se moltes d'aquestes rutes, que alhora podrien connectar amb altres.

Referent a la mobilitat urbana, es va plantejar la necessitat de donar resposta a diferents problemàtiques i necessitats que afecten bàsicament a la circulació, l'accessibilitat i l'aparcament. Una primera problemàtica important és l'existència de carrers estrets i de doble sentit de circulació o l'aparcament a les dues bandes que compliquen la circulació i la seguretat. Per una altra banda, s'esmenta la necessitat d'augmentar les zones d'aparcament municipal, especialment en zones d'alta confluència, que ajudin a la millorar la mobilitat interna del nucli urbà. Una altra qüestió que preocupa a la ciutadania és l'existència de punts negres de la mobilitat amb la presència de cruïlles perilloses i punts de difícil accés per a vehicles d'extinció d'incendis o ambulàncies a qualsevol part del nucli urbà. Pel que fa als carrers d'accés restringit, els participants al taller no creuen necessari fer cap altra de nou, simplement adequar els existents a les persones amb mobilitat reduïda.

Unes altres inquietuds ciutadanes aparegudes en els processos participatius del nou POUM i que poden tenir una implicació en la mobilitat són: el trasllat de l'actual Centre d'Atenció Primària (CAP) i la creació de nous equipaments de caire social, lúdic i cultural, la transformació dels sectors industrials a l'entrada del poble i a l'entorn del tanatori per convertir-los en residencials, juntament amb l'ampliació del sòl industrial del Mas Garriga i la Bòbila.

En definitiva, cal tenir present que de la mateixa manera que el Pla de Mobilitat recull i incorpora moltes premisses i necessitats recollides en l'Avanç del POUM, el disseny del propi Pla pot fer que alguna proposta de mobilitat important que es contempli hagi de ser integrada en el POUM, mentre que altres propostes de millora

es poden portar a terme independentment al desenvolupament del POUM, malgrat tot estigui relacionat d'una manera més o menys directa.

1.7. Actuacions prèvies a l'execució del Pla de Mobilitat Urbana.

La gestió municipal de la mobilitat portada a terme en els darrers anys al municipi ha apostat per un model que encaixa perfectament amb els valors d'aquest Pla. Amb les darreres actuacions s'ha tractat de donar valor a un model integrador de la mobilitat per acollir i donar molta atenció al ciutadà a peu i, especialment, a aquells amb una major dificultat de mobilitat. En aquesta línia s'ha adaptat l'accés a tots els equipaments per a persones discapacitades amb disminució de mobilitat, així com solucionat diferents punts de la via pública on l'accés era difícil, per exemple, amb el rebaix de voreres.

Relacionat amb això s'ha portat a terme la implantació del Camí Segur Escolar per fomentar l'anar a peu als centres educatius de la població, tenint molta cura de dotar tot el recorregut dels elements d'accessibilitat més adients i de seguretat necessaris. Amb la pràctica participativa de la ciutadania per dinamitzar projectes com el Camí Segur, s'ha anat fomentant una cultura participativa en la qüestió de la mobilitat que s'ha seguit desenvolupant durant tot el procés de creació del Pla de Mobilitat Urbana.

Tot plegat ha contribuït a que la pròpia població demandi una sèrie de millores en la via pública on l'Ajuntament ha anat actuant-t'hi de manera correctora i, en moltes ocasions, preventiva per millorar determinats punts conflictius i de poca seguretat, per exemple, amb la col·locació de passos de vianants elevats per reduir la velocitat de circulació de vehicles i millorar la seguretat dels vianants que volen creuar el carrer.

Amb la qüestió de l'aparcament també s'han portat a terme actuacions interessants com la creació de les zones vermelles d'aparcament, les anomenades "aparca i compra", col·locades en punts estratègics i molt centrals per fomentar la renovació de cotxes que s'aturin un temps limitat per anar a comprar o fer alguna gestió. També s'han creat algunes noves zones d'aparcament per a minusvàlids en punts igualment estratègics.

Amb la idea de millorar la via pública i també la sostenibilitat ambiental, molt recentment també s'ha introduït el servei municipal de la recollida d'escombraries selectiva a porta a porta, amb el que es retiraran molts dels contenidors que actualment ocupen la via pública i, en ocasions, dificulten la visibilitat de vehicles i vianants, alhora que cal preveure i garantir el pas dels camions per tots els carrers contemplats al servei.

1.8. Justificació de l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana.

L'elaboració del PMU arriba en un moment propici per donar un pas endavant important en la configuració del model de mobilitat desitjat, complementàriament a la nova configuració urbanística que es pretén assolir amb la redacció del nou POUM. En tots dos casos, i de manera indissociable, es pretén assolir uns nivells d'ordre, eficiència i seguretat al municipi molt més elevats.

Una trama urbana complexa a nivell físic i estructural, així com un disseny de la circulació poc adequat a les condicions de moltes de les seves vies i carrers, generen forces complicacions i dificultats en la mobilitat, amb diferents punts i trams on la seguretat de conductors i vianants està en entredit.

Per corregir aquest desordre urbanístic i de la mobilitat, cercant una circulació de vehicles i persones més fluida, eficient i segura, així com per poder mitigar el risc en els punts més perillosos i donar resposta a un bon nombre de problemàtiques concretes del municipi que presenten dificultats d'accessibilitat, aparcament i seguretat viària, cal plantejar un conjunt de mesures i actuacions que plegades permetin establir una nova configuració,

ahora que actui sobre les persones que han de fer possible que es tirin endavant i que posteriorment funcionin, ja que l'èxit de tot projecte finalment recau sempre sobre les persones, i més en la qüestió de la mobilitat.

1.9. Objecte del Pla de Mobilitat Urbana.

Ha de ser un pla eminentment pràctic, que doni solució a les necessitats dels habitants que diàriament es mouen pels seus carrers, realista i integrador, que s'ajusti a unes lògiques funcionals des del punt de vista de trama urbana on l'actuació d'un carrer afecta a la resta del seu voltant, i en ocasions, a la totalitat d'un barri o del municipi. Una vegada la lògica pràctica i integradora s'ha considerat, cal tenir molt en compte un segon filtre clau com és la seva viabilitat tècnica, per finalment arribar a un tercer nivell on el cost i el termini d'execució han d'acabar de determinar la seva viabilitat.

El Pla ha de planificar la mobilitat en l'espai públic i en l'espai privat de tots els mitjans de transport a partir del disseny i la gestió del sistema viari més oportú per adequar-se a una visió sostenible del creixement urbà i l'ordenació del territori. La mobilitat en l'espai públic es caracteritza per la seva gran demanda havent de compaginar multitud d'usos, funcions i necessitats. La mobilitat en l'espai privat determina, fonamentalment, la quantitat i la distància dels desplaçaments que els seus ciutadans han de realitzar quotidianament.

Per aquesta dualitat, és important establir uns criteris comuns en la mobilitat que tinguin molt en compte la planificació dels usos de sòl, preveient també els espais d'aparcament de vehicles o les operacions de càrrega i descàrrega. Al mateix temps, els objectius que es marquen s'han d'arribar a consensuar abans d'implantar-los, assegurant també que siguin objectius necessaris i realistes, concrets i, si s'escau, desafiadors, orientats a ser pràctics, quantificables i verificables. Pel que fa a la implantació de les mesures que en resultin, s'ha de fer de manera progressiva, valorant la integració de projectes pilot, educatius i promocionals quan calgui, conclouent sempre amb una avaluació dels resultats obtinguts.

A partir d'aquestes consideracions es defineixen els següents objectius fonamentals per desenvolupar el PMUS:

- a) Conèixer les característiques de la mobilitat del municipi, així com la manera com els seus ciutadans ho perceben.
- b) Identificar i potenciar la xarxa d'itineraris principals per a vianants, bicicletes i transport públic per assolir una major eficiència energètica i una reducció de la contaminació atmosfèrica
- c) Minimitzar les barreres arquitectòniques i els impediments pels vianants a tot el municipi, i amb una especial atenció al nucli urbà i als carrers amb pendents elevades.
- d) Optimitzar l'ús i el funcionament del vehicle privat, a partir d'un major ordre urbanístic i de la mobilitat, analitzant el disseny dels vials, els sentits de circulació o la col·locació d'elements com els passos de vianants elevats per reduir la velocitat de circulació.
- e) Identificar els punts crítics del sistema de mobilitat i proposar les mesures necessàries per millorar les condicions de la mobilitat interna, l'accessibilitat i l'aparcament, tot reduint al mínim el risc d'accidents.
- f) Fomentar la cohesió social i l'equitat de gènere per a que tothom tingui les mateixes o similars possibilitats de mobilitat, disminuint al màxim els temps i els costos dels desplaçaments.
- g) Comprendre i conscienciar al conjunt de la ciutadania de la necessitat d'una mobilitat sostenible i segura que millori la qualitat de vida i el benestar dels ciutadans.

h) Donar-li un valor estratègic a la planificació de la mobilitat per utilitzar-la com a eina funcional i impulsar altres sectors com la indústria o l'activitat turística relacionada amb el ric paisatge natural i, indirectament, amb el sector comercial en clara regressió.

II.- ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL I LES TENDÈNCIES DE LA MOBILITAT

Per fer un anàlisi acurada i precisa de la mobilitat a Sant Hilari Sacalm, cal tenir en compte tots els factors interns i externs que poden influir. Des del context territorial amb les sinèrgies que s’hi creen, a les pròpies característiques del municipi i les dinàmiques relacionals que s’hi creen entre els diferents sectors, a les planificacions existents i previstes, fins als propis comportaments i percepcions dels ciutadans que utilitzen la xarxa viària, tots ells configuren un sistema complex de mobilitat que cal abordar des de tots els punts de vista.

2.1.- Estructura urbanística i socioeconòmica del municipi.

2.1.1. Marc general.

- Situació i nuclis urbans.

El terme municipal de Sant Hilari Sacalm té una superfície de 83 km², la major part de la qual és forestal, amb una orografia complexa i força accidentada que ha fet que la major part de la població es concentri al nucli urbà situat a les zones més planeres, a excepció de petits nuclis i masies disseminades. Amb els anys, la major part d’aquests terrenys planers de la vall s’han anat urbanitzant, configurant una morfologia urbana molt irregular i amb una columna vertebral com és la carretera d’Arbúcies i Osor que divideix en dues meitats el nucli urbà.

L’espai ocupat pel sòl urbà o urbanitzable és de poc més de 2 km², superfície que representa un 2,4% del total municipal. De la resta d’espais oberts, el 41% de la superfície correspon a l’EIN de Collsacabra i al de les Guilleries, inclosa dins del Pla Espais d’Interès Natural i la Xarxa Natura 2000. A nivell supramunicipal, Sant Hilari Sacalm pertany a la comarca de la Selva i lidera la Mancomunitat de municipis de les Guilleries on també hi ha els municipis selvatans d’Espinelles i Osor, juntament amb Viladrau de la comarca d’Osona. Malgrat això, les característiques funcionals de Sant Hilari Sacalm han fet que sigui considerat, en el Pla Territorial de les Comarques Gironines, en l’àmbit del sistema urbà d’Anglès.

- Zones residencials i d’activitat econòmica.

Del total de superfície urbanitzada de Sant Hilari Sacalm, el 98,5% és ocupada pels sòls residencials i d’equipaments, mentre el 1,5% restant és ocupada pels industrials. Al centre urbà hi ha ubicats la major part dels edificis plurifamiliars, mentre els habitatges unifamiliars dominen les zones de nous creixements on també hi ha ubicats alguns edificis plurifamiliars de més recent construcció. Els habitatges unifamiliars aïllats es troben majoritàriament a l’extraradi i a les zones més perifèriques del nucli urbà.

Pel que fa a l’ús dels habitatges, els de residència habitual (principals) són els més nombrosos al conjunt del municipi, representant a l’any 2011 un 74,5% del total i sent també la tipologia que més ha crescut durant el període 2001-2011 amb gairebé un 30%, superior a l’experimentat durant el període 1991 i 2001 amb un increment del 26,5%. Una altra dada interessant dels habitatges principals de l’any 2011 és que el 72% eren de propietat i el 28% restant de lloguer, molt d’ells ocupats per nouvinguts a la població.

Pel que fa a l’existència dels habitatges secundaris i vacants, es situen a un nivell similar entre ells i molt per sota dels primers, representant el 11,4% i el 14,1% respectivament, amb un increment durant el període 2001-2011 del 19% i el 20,8% respectivament, força per sota de l’experimentat en els habitatges principals. En canvi, si s’anàliza la variació dels habitatges secundaris durant el període 1991-2001 s’observa una dada rellevant i és

que disminueix gairebé un 28%, fonamentalment per la conversió de molts d’aquestes habitatges de segona a primera residència.

Aquestes tendències tenen una repercussió clara en la mobilitat, en tant que comporta la generació d’un major nombre de moviments diaris, molts d’ells amb vehicles privats per anar a treballar, a comprar o passar el temps d’oci a fora del municipi i després per tornar a les seves llars.

Taula 2. Distribució dels habitatges per tipologies (IDESCAT).

Any	Principals	Secundaris	Vacants	Totals
1991	1.406	408	347	2.160
2001	1.778	295	361	2.434
2011	2.303	352	436	3.091

Pel que fa a l’activitat industrial, de les torneries i fusteries que tradicionalment havien tingut molt pes, tan sols queden unes poques. Actualment és l’embotelladora d’aigua l’activitat industrial més important i que més mobilitat de mercaderies i persones genera, juntament amb la silvicultura per l’explotació de les coníferes i els avets que també ha agafat molt protagonisme en els darrers anys.

La distribució de les indústries en el territori és dispersa i poc ordenada. Al nord hi ha ubicades les antigues torneries avui obsoletes, juntament amb el sector de recent creació de Mas Garriga. A l’entrada del poble pel sud hi ha un petit sector industrial i comercial, a l’oest el sector de l’embotelladora de la Font Vella, mentre a l’est hi ha el polígon industrial de la Bòbila.

El sector serveis també ha anat guanyant protagonisme amb els anys amb l’obertura del Balneari i Hotel de la Font Vella, així com amb l’aparició d’activitats diverses vinculades a l’explotació del paisatge i la natura com el Vilar Rural, les Cabanyes o la zona d’acampada de caravanes de recent creació, amb molta afluència de visitants en totes elles. La presència de turisme rural ha agafat empenta en els darrers anys albergant actualment 9 establiments, contràriament el nombre d’establiments hotelers que s’ha reduït a la meitat durant aquests 25 anys, mentre el nombre de places ha augmentat lleugerament. Per tot plegat, les places turístiques al municipi entre els anys 1991 i 2016 han augmentat en un 53,6%.

Taula 3. Establiments i places turístiques (IDESCAT).

Any	Hotels		Càmpings		Turisme rural		Total
	Establiments	Places	Establiments	Places	Establiments	Places	
1991	14	425	0	0	0	0	425
2001	11	528	0	0	0	0	528
2011	9	533	0	0	6	54	587
2016	7	463	1	102	9	88	653

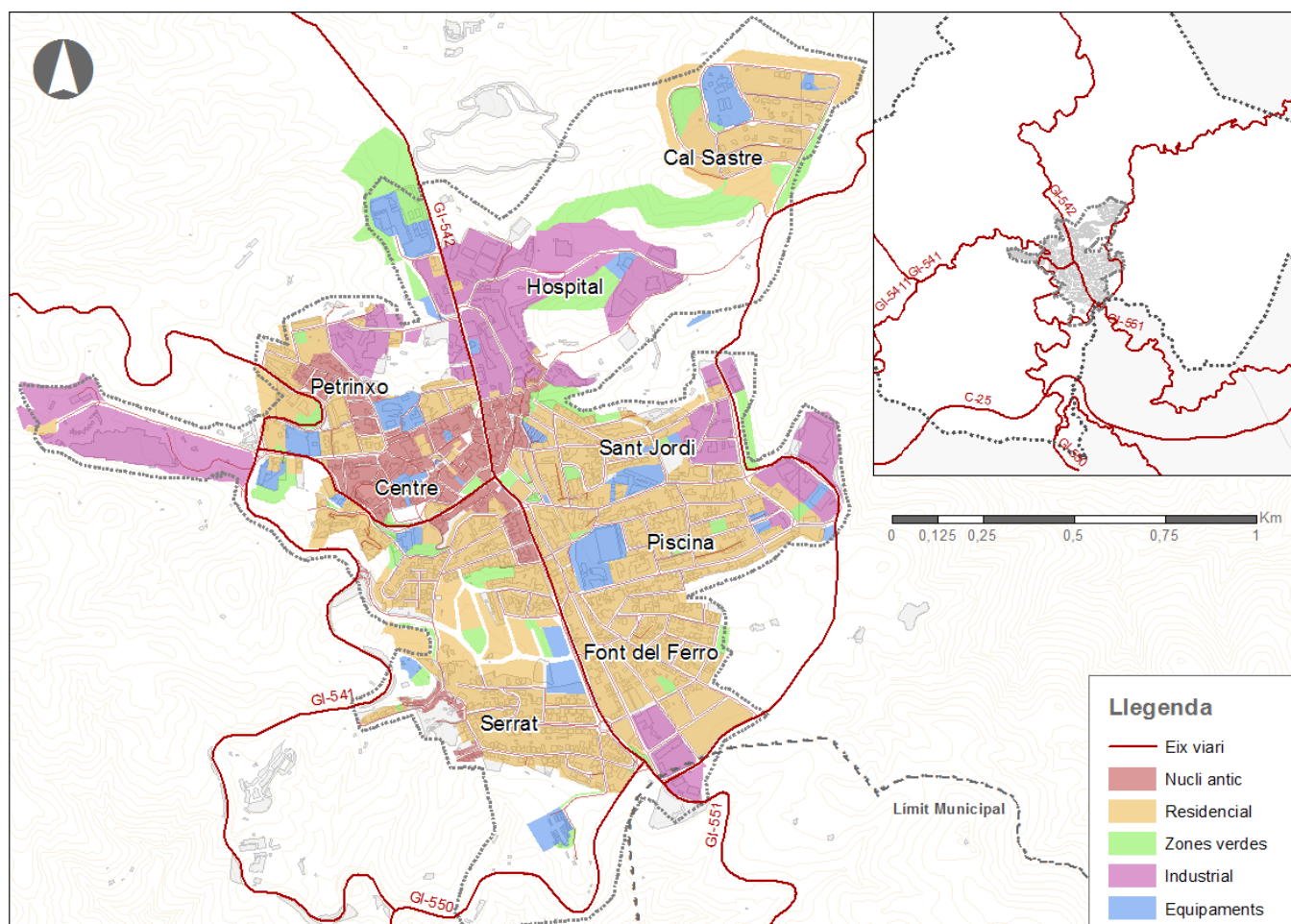
Les ubicacions de moltes d’aquestes activitats són també molt disperses en el territori i, en algunes ocasions, força allunyades del centre urbà, fet que contribueix a que no tingui un impacte tan rellevant sobre la mobilitat del nucli urbà com es podria esperar, entre altres, perquè molts d’aquests visitants no acostumen a apropar-se gaire al poble mentre realitzen la seva estada a l’establiment.

En tot aquest desenvolupament socioeconòmic ocorregut al municipi durant les dues darreres dècades hi ha un element que ha resultat fonamental per a que Sant Hilari Sacalm experimentés una transformació evident, amb un important nombre de nous habitatges i un creixement de la seva superfície industrial. Aquest element és l'Eix Transversal, i concretament, la creació de la sortida al municipi construïda a l'any 1997, i posteriorment el desdoblament de l'Eix a l'any 2013.

Amb aquest nou enllaç ràpid el poble ha deixat enrere el caràcter de poble aïllat i mal comunicat, amb predomini de les segones residències. El poble ha guanyat dinamisme i s'ha obert més a dues ciutats importants com són Vic i Girona, amb un conseqüent i considerable increment de població com s'analitza més endavant. Tot i això, la seva localització geogràfica fa que continuï aïllat en el sentit que és un municipi que no ve de pas, de manera que si vas a Sant Hilari és únicament perquè tens planificat anar-hi per alguna cosa concreta. Això contribueix a que sectors com els serveis i el turisme no acabin d'explotar tot el seu potencial.

El destacat creixement residencial i industrial experimentat en relativament poc temps, ha generat problemes d'ordenació i més necessitats d'equipaments i espais lliures que cal cobrir, així com una major demanda de l'espai públic i de la mobilitat, per exemple, perquè molts dels recents residents tenen els seus llocs de treball fora del municipi.

Mapa 1. Situació dels nuclis urbans i usos de sòl de Sant Hilari Sacalm.



• Població i evolució demogràfica.

De la mateixa manera que el municipi ha experimentat un important creixement del nombre d'habitatges i de l'activitat en les darreres dues dècades, també ha vist com la seva població empadronada ha augmentat, especialment a partir del desdoblament de la C-25, ja que fins al moment havia mantingut una progressió moderada i estable. Les millores en l'accessibilitat del municipi, la disponibilitat d'habitatge a un preu assequible i la bona qualitat de vida que ofereix la població, són alguns dels principals factors que expliquen que l'increment de població entre l'any 1981 i el 2016 hagi estat del 27,3%, assolint els 5.750 habitants en el darrer recompte oficial, xifra que representa el 3,3% de la població de la comarca, inferior al que representava a l'any 1991 quan el seu pes era del 4,8%.

Taula 4. Evolució de la població empadronada (IDESCAT).

Evolució	1981	1991	2001	2011	2016
Empadronats	4.375	4.704	5.081	5.724	5.570
Creixement %	-	7,5%	8%	12,6%	-2,7%

L'anàlisi de la distribució i el creixement de la població per grups d'edats mostra com durant els anys analitzats es manté el pes dels tres grups d'edats, amb un lleuger augment del grup de joves i de la gent gran a l'any 2016. En aquest mateix any el grup majoritari entre 15 i 64 anys representa un volum del 64% de la població, sent aquest el grup que presenta unes necessitats de mobilitat més grans per motius laborals, d'estudis o oci, mentre el grup de joves i especialment de gent gran (15,2% i 20,7% respectivament) són els que presenten unes condicions de mobilitat més especials a nivell d'accessibilitat i seguretat.

Taula 5. Evolució de la població per grups d'edats (IDESCAT).

Àmbit	2001	2011	2016
De 0 a 14 anys	708	793	849
De 15 a 64 anys	3.429	3.862	3.567
De més de 65 anys	944	1.069	1.154

• Població activa per sectors econòmics.

La determinació de la població activa, així com la seva classificació segons l'activitat que desenvolupa, proporcionen una informació valuosa per poder analitzar un tipus de desplaçament fonamental per la mobilitat de qualsevol municipi amb una certa dimensió.

En els anys analitzats dels que es disposa dades, destaca l'augment de la població activa amb un 65% en 20 anys, tant de població ocupada com de població que en el període 2001-2011 no va treballar o va perdre la seva feina. Contràriament, la població inactiva no ha augmentat, tot el contrari, ha disminuït lleugerament. Amb aquests resultats s'observa amb claredat com les noves demandes de mobilitat venen donades per aquest nou grup de població activa que necessita moure's per anar als seus llocs de treball o per buscar-ne, mentre els diferents grups inactius mantenen les seves necessitats originals a uns nivells similars.

Taula 6. Distribució de la població major de 16 anys segons situació laboral (IDESCAT).

Població	1991	2001	2011
Activa	1.882	2.520	3.109
Ocupada	1.740	2.352	2.272
Aturada	142	168	837
Inactiva	2.797	2.474	2.602
Jubilats	554	784	1.268
Estudiants	1.042	953	966
Altra situació	1.201	737	272
Total	3.657	4.245	4.860

Si l'anàlisi es centra en l'ocupació per sectors d'activitat, els serveis van adquirint clarament protagonisme, especialment a partir del 2011. Per contra, l'agricultura i especialment la indústria passen de ser l'activitat clarament dominant en nombre de treballadors ocupats a quedar força per sota dels serveis. Es van abandonant antics espais d'activitat en benefici dels nous espais industrials més perifèrics on es va concentrant l'activitat i la conseqüent mobilitat.

Malgrat això, la indústria continua tenint un pes important, amb un percentatge d'ocupació molt superior a la mitjana catalana (17,7%). El mateix succeeix amb l'agricultura, especialment gràcies a la silvicultura, on el percentatge també és sensiblement superior a la mitjana catalana (1,4%). En canvi, el sector serveis, tot i l'augment del seu protagonisme, presenta un percentatge força inferior a la mitjana catalana (70,7%).

Taula 7. Afiliats a la Seguretat Social segons activitat econòmica (IDESCAT).

Any	1991	2001	2011	2017
Agricultura	4,4%	7,9%	5,8%	3,2%
Indústria	61,8%	49,7%	35%	36%
Construcció	7,5%	8,6%	8,4%	12,3%
Serveis	26,3%	33,8%	50,7%	48,5%

- Índexs de motorització.

Els anomenats cotxes turismes són la tipologia de vehicles predominant al municipi, representant gairebé el 65% de tot el parc de vehicles existent a l'any 2015. La següent tipologia de vehicles en importància són clarament els camions i les furgonetes que sumen una mica més el 21%. No es pot perdre de vista el considerable percentatge que representen les motos, per la transcendència en la mobilitat i la seguretat que impliquen, amb una mica més del 9%, xifra en la que no s'inclouen el gran volum de motos que cada cap de setmana arriba al municipi per esmorzar durant la seva sortida.

A nivell evolutiu, és fins l'any 2011 que tots els modes de transport al municipi van experimentant un creixement progressiu i important, pràcticament doblant el nombre de vehicles en tots els casos, responent a moments on l'economia, l'activitat i el creixement de població demandaven nous vehicles per desplaçar-se en les seves

activitats. La situació en els darrers 10 anys analitzats és totalment contrària a la tendència portada fins al moment, amb un estancament o, fins i tot, amb una lleugera reducció.

Taula 8. Distribució del parc de vehicles segons tipologia (IDESCAT).

Any	1991	2001	2011	2015
Turismes	1.846	2.456	3.177	3.194
Motos	215	272	426	450
Camions i furgonetes	452	781	1.076	1.041
Tractors industrials	16	40	56	51
Autobusos i altres	58	103	210	206
Total	2.587	3.652	4.945	4.942

L'índex de motorització posa en relació els habitants d'un municipi amb el parc de vehicles, indicant la disponibilitat de la utilització del vehicle privat per part dels habitants. L'any 2012 Sant Hilari Sacalm tenia un índex de motorització de 856,42 vehicles per 1.000 habitants, molt superior a la mitjana catalana de 663,73 vehicles/1.000 habitants.

Si s'analitzen les darreres dades disponibles de turismes (2015), s'observa com per cada dues persones empadronades hi ha un cotxe, una dada molt significativa i explicativa dels hàbits i la dependència dels veïns residents de Sant Hilari Sacalm al cotxe per desplaçar-se en el seu dia a dia i durant el temps lliure.

Taula 9. Índex de motorització segons tipologia de vehicle (IDESCAT).

Any	1991	2001	2011	2015
Turismes	392,43	487,69	555,03	573,43
Motos	45,71	54,01	74,42	80,79
Camions i furgonetes	96,09	155,08	187,98	186,89
Total	549,96	725,18	863,91	841,11

Amb aquestes xifres es pot afirmar que Sant Hilari Sacalm té una elevada motorització, conseqüència de diferents motius, entre ells, la seva localització geogràfica i la manca d'una oferta de transport públic que ha originat que la població anés adquirint vehicles i es consolidés una cultura de dependència total al vehicle privat per fer qualsevol tipus de desplaçament, fins i tot, d'interns que es podrien fer perfectament a peu.

Especial rellevància té l'elevat nombre de camions i furgonetes existents degut a l'existència d'indústries com l'embotelladora Font Vella que necessiten de molta logística de transport: Tot i això, la seva incidència a nivell de mobilitat dins el nucli urbà és l'habitual i esperada en qualsevol nucli urbà on diàriament poden arribar les furgonetes o camionetes per subministrar els productes als comerços.

2.1.2. Pautes de la mobilitat al municipi.

Una de les pautes més importants per definir la mobilitat d'un municipi i de la seva població és la mobilitat obligada. Aquesta recull les dades referents al primer viatge que realitzen al matí els residents que treballen o estudien fora de casa, i només per aquests motius específics. Són per tant xifres diàries que corresponen

únicament als dies feiners i referides aproximadament a la meitat de la mobilitat obligada de tot el dia, ja que comptabilitzen només el primer viatge del matí, però no als de tornada.

L'anàlisi de la mobilitat obligada es pot fer des de múltiples òptiques; a partir dels tipus de flux, del motiu dels desplaçaments, dels principals orígens i destinacions dels desplaçaments externs, de la intensitat del trànsit i del repartiment modal. A més, cal centrar l'estudi en els altres modes de mobilitat existents per a desplaçar-se de l'origen a la destinació final. Un dels més rellevants són els desplaçaments a peu, considerats viatges a peu quan aquest té una durada de cinc o més minuts.

- Mobilitat en dies feiners.

En matins feiners es van realitzar a l'any 2001 un total de 3.399 desplaçaments diaris per mobilitat obligada, és a dir, per motius laborals o d'estudi, amb origen i/o destinació al terme municipal. Si es fa una estimació dels viatges reals tenint en compte els viatges de tornada a casa, recurrents per anar a dinar i altres desplaçaments quotidians (compres, portar fills a escola, visites, etc.), la xifra s'eleva per sobre dels 7.000 desplaçaments repartits en els diferents modes de transport.

Tornant a les xifres oficials obtingudes de l'EMO del 2001, el treball és el motiu principal de la gènesis de mobilitat, concentrant el 72,4% de total dels desplaçaments. La major part d'aquests són desplaçaments interns (66,7%), seguit dels desplaçaments a fora des del propi municipi (25,1%). El 8,1% restant dels desplaçaments són de persones de fora del municipi que venen a treballar a Sant Hilari Sacalm. D'aquesta manera, els desplaçaments entre municipis no tenen un comportament pendolar, havent un gran desequilibri entre la gent que se'n va a fora a treballar i la que arriba des d'altres localitats per fer-ho al municipi.

Els desplaçaments fets pel conjunt d'estudiants menors de 16 anys (18,7%) es troben força per darrera dels anteriors, els segons més importants, entre els estudiants majors de 16 anys que no treballen és del 8,9%.

Taula 10. Mobilitat obligada en dies feiners segons motiu del viatge (IDESCAT).

Tipus de viatge	Treball	Estudis > 16 anys	Estudis < 16 anys	Total
Interns	1.643	119	607	2.369
Amb origen Sant Hilari	619	177	11	807
Amb destinació Sant Hilari	200	4	19	223

El cotxe és el mitjà de transport més utilitzat per fer els desplaçaments per motiu de treball, concretament se'n fan un 65%. A peu o en altres mitjans no motoritzats se'n realitzen un 23%, mentre amb transport públic tal sols se'n fan poc més del 3%.

Pels qui venen a treballar a Sant Hilari Sacalm des d'altres municipis, majoritàriament d'Arbúcies, Santa Coloma de Farners i Girona, ho fan preferentment amb cotxe privat, mentre que amb transport públic venen principalment des d'Espinelves, Girona i Barcelona.

Taula 11. Mobilitat obligada en dies feiners segons mitjà de transport (IDESCAT).

Tipus de viatge	Cotxe	Transport públic	No motoritzat	No es desplaça	No aplicable	Total
Interns	917	30	572	114	10	1.643
Amb origen SHS	176	10	1	0	13	200
Amb destinació SHS	508	37	3	0	71	619

- Autocontenció i autosuficiència.

S'entén per *autocontenció* al percentatge de residents que treballen al propi municipi respecte del total de treballadors. En el cas de Sant Hilari Sacalm, pels tres anys analitzats s'observa uns valors alts gràcies a un nombre elevat de desplaçaments interns, valors que sí és cert que durant el període analitzat van disminuint lleugerament, però es mantenen igualment alts.

Complementàriament, l'*autosuficiència* mostra el percentatge de llocs de treball del municipi coberts per residents al propi municipi. El valor és encara més alt que l'anterior, de manera que el paper dels treballadors interns és cada vegada més rellevant en detriment dels treballadors que resideixen fora del municipi.

Els valors d'autocontenció i autosuficiència alts presentats durant tot el període d'estudi denoten la poca dependència, en termes de mobilitat, de Sant Hilari Sacalm vers els municipis propers i grans capitals d'influència com Girona o Vic.

Taula 12. Evolució de l'autocontenció i l'autosuficiència a Sant Hilari Sacalm (IDESCAT).

Paràmetre	1991	1996	2001
POR	2.782	2.894	3.176
LTL	2.332	2.336	2.592
Autocontenció	80%	74,4%	74,6%
Autosuficiència	95,5%	92,2%	109,4%

POR (Població Ocupada Resident): és el total de desplaçaments interns i cap a fora. Es considera que un desplaçament representa una persona ocupada.

LTL (Llocs de Treball Localitzats): és el total de desplaçaments interns i des de fora. Es considera que un desplaçament representa un lloc de treball.

Autocontenció: és la ràtio entre el nombre de desplaçaments interns i la POR.

Autosuficiència: és la ràtio entre el nombre de desplaçaments interns i els LTL.

- Visitants a Sant Hilari Sacalm.

La mobilitat d'un municipi no només s'ha de contemplar pels diferents tipus de moviments que els habitants generen en el seu dia a dia, sinó també per tots aquells visitants, que en algun moment o altre, acudeixen al municipi a realitzar alguna mena d'activitat. En aquest sentit, és difícil concretar un nombre de moviments que inclogui totes les possibilitats generades, però sí es pot disposar d'una dada molt significativa com és el nombre de visitants que rep al llarg d'un any i relacionats amb l'activitat turística i de lleure.

Al creixement de població i de les activitats hoteleres tradicionals abans esmentades (hotels, càmpings i habitatges de turisme rural) cal afegir-hi el nombre estimat de visitants que altres activitats que han anat apareixent al municipi (Vilar Rural, Balneari, les Cabanyes o restaurants) poden acollir diàriament. Considerant que en les èpoques de major demanda dites activitats tenen una ocupació pràcticament plena, el nombre de visitants pot elevar-se a més de 1.300 persones.

Taula 13. Estimació del potencial d'arribada de visitants segons capacitat d'ocupació de les principals activitats de serveis existents al municipi a l'any 2017.

Activitat	Visitants potencials
Hotels / hostals	463
Càmping	102
Turisme rural	88
Restaurants	250 (xifra estimada)
Balneari	60
Vilar Rural	186-465
Cabanyes	20
TOTAL	1.308

Bona part d'aquesta nova població empadronada presenta unes necessitats de mobilitat important en tant que molts d'ells treballen fora o habitualment es desplacen a altres poblacions i ciutats a realitzar activitats diverses com culturals o d'oci. Si a més s'hi sumen els visitants potencials, encara que molts d'ells no tinguin costum d'apropar-se el nucli urbà, com abans s'ha esmentat, la demanda de mobilitat de les vies d'accés i dels carrers del municipi són considerables.

Les dades disponibles en els darrers 4 anys (2014-2017) indiquen una mitjana mensual de visitants de 663 persones, fet que representa que de mitjana acudeixen gairebé 8.000 visitants que generen un impacte al municipi, entre altres, en la mobilitat pels seus carrers o accessos. Els mesos de major assistència són l'agost, amb un 24% dels visitants de tot l'any, els mesos de març, abril i octubre a l'entorn del 10% respectivament, i la resta repartits pels altres mesos de l'any. A nivell evolutiu si s'aprecia com ha anat augmentant progressivament el nombre de visitants durant aquests anys.

Una altra dada interessant són les pernoctacions, no només a nivell econòmic, sinó a nivell d'impacte de la mobilitat ja que habitualment són visitants que generen mobilitat durant un període de temps més llarg. En aquests anys esmentats, s'aprecia com al voltant del 31% dels visitants pernocten al municipi, xifra força rellevant que està molt lligada al tipus d'activitats turístiques existents al municipi.

Les autocaravanes són una de les tipologies que tenen un impacte en la mobilitat més destacat. Amb la ubicació de la zona d'aparcament d'autocaravanes al costat de la Zona Esportiva, per tant a l'extrem nord del municipi, arriben en els dos anys dels que es disposa de dades completes, d'una mitjana de 966 autocaravanes l'any. Aquest important volum de vehicles i persones arriben de forma força esglaonada durant l'any, amb unes puntes d'afluència força similars al total dels visitants, és a dir, per Setmana Santa, a l'agost i a l'octubre.

2.2. Tipologies de xarxes i serveis utilitzats per als desplaçaments.

Quan s'analitza la circulació de vehicles i vianants per carrers i places del municipi és important tenir en compte tots aquells elements que poden influir negativament en la seva mobilitat i seguretat. Per mitigar aquests efectes cal establir una jerarquia de la xarxa viària que estructurï la mobilitat d'un poble desordenat urbanísticament, fet que genera conflictes en la mobilitat d'algunes zones i vies.

Cal diferenciar els espais de circulació de vehicles i els espais de circulació de vianants, així com donar una especial atenció als espais on la confluència dels dos interessos és més intensa. Per tot plegat és important analitzar l'estat dels carrers, les voreres, el mobiliari urbà i també la il·luminació artificial dels carrers que ha de ser adequada i més eficient energètica i econòmicament, d'aquí l'aposta per noves tecnologies de llums LED. Cal posar una especial atenció als carrers de doble circulació, amb i sense estacionament, amb amplades reduïdes, amb ús exclusiu per a vianants, reservats, amb restriccions especials, etc.

Aquesta anàlisi ha de considerar sempre quines necessitats i quins motius tenen els diferents grups de la població, de quina xarxa viària es disposa o es pot disposar, i quins desplaçaments s'estan donant, no només dins del municipi, sinó també en les connexions viàries del municipi amb la resta de la demarcació.

2.2.1. Jerarquia del viari.

Distingim tres tipus de xarxes viàries a Sant Hilari Sacalm. La primera és la xarxa bàsica està formada per les vies interurbanes ràpides que permeten la comunicació per carretera entre el municipi i la resta del territori. Aquestes vies depenen d'administracions superiors com la Diputació de Girona, la Generalitat o l'Estat espanyol. La via de majors dimensions és l'Eix Transversal (C-25) situat al límit sud del terme municipal. Completen la xarxa bàsica el conjunt de carreteres que connecten Sant Hilari Sacalm amb els municipis veïns; la carretera comarcal Gi-550 direcció a Arbúcies, i les carreteres locals Gi-551 a Santa Coloma de Farners, Gi-542 a Osor i Anglès, Gi-541 i Gi-5411.

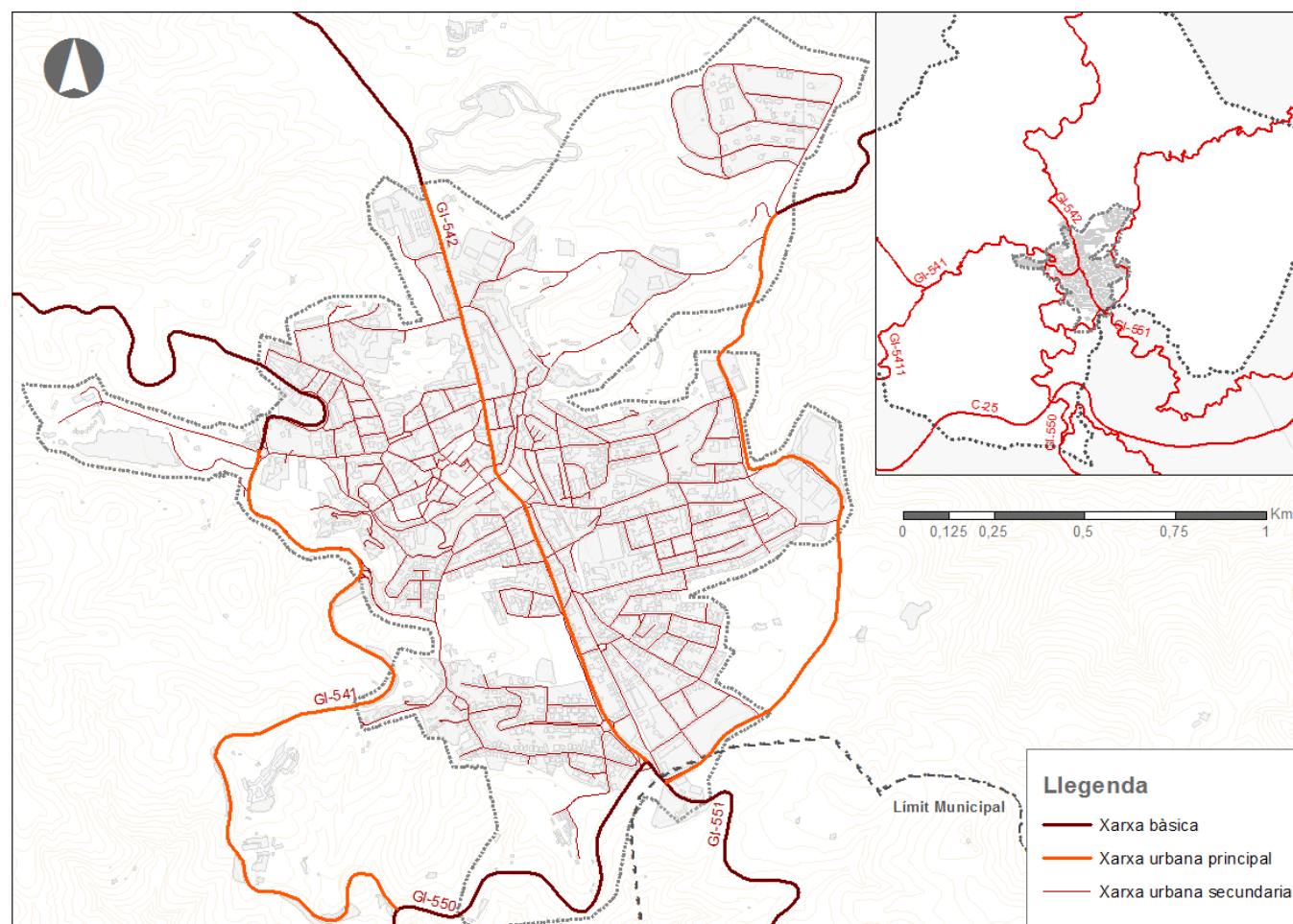
La xarxa urbana està formada per la trama local de vies que permeten la comunicació dins el municipi, ja sigui mitjançant una xarxa urbana primària, secundària o terciària. La xarxa urbana primària ve definida pels principals eixos de la mobilitat al municipi. L'arteria principal de circulació de la trama urbana de Sant Hilari és la carretera Gi-542 que creua pel centre de la població de sud a nord partint-la en dos. Al costat oest hi ha la ronda de circumval·lació Gi-541, molt freqüentada pels camions que accedeixen a la fàbrica Font Vella. A l'est hi ha la carretera Villalet convertida en la ronda de circumval·lació per l'altre costat del municipi.

La xarxa urbana secundària presenta una elevada heterogeneïtat amb carrers transversals als principals accessos abans esmentats, amb traçats irregulars, pendents considerables, que permeten accedir a equipaments i qualsevol altre punt d'activitat. La xarxa urbana terciària són els carrers de distribució local, no estructuradors. En aquest grup entrarien els carrers de traçat més recent que condueixen a les afores del poble.

En favor a la mobilitat hi juga el fet que l'estructura urbana és força compacte dins el mateix nucli, amb la qual cosa els desplaçaments a peu i bicicleta es poden fer amb certa facilitat i brevetat, excepte a les zones de major pendent on la dificultat augmenta. Tan sols el petit nucli més dispers de Cal Sastre, a aproximadament 1 km del centre, presenta en aquest sentit una major dificultat per la seva llunyania al centre urbà.

Finalment, la xarxa de camins està constituïda pels vials i camins rurals no pavimentats majoritàriament localitzats en sòls no urbanitzables. Aquests poden ser de titularitat pública o privada, i poden ser classificats segons la seva continuïtat i importància, per tant, si són d'ús habitual, ocasional o són senders.

Mapa 2. Xarxa viària de Sant Hilari Sacalm.



2.2.2. Amplada dels carrers i sentits de circulació.

El nucli urbà de Sant Hilari Sacalm necessita ordenar i endreçar la seva trama urbana, primerament perquè la configuració d'un conjunt de carrers no és adequada en tant que la seva amplada no fa viable la col·locació de carrils de circulació i aparcament, generant problemàtiques de circulació i sensació d'inseguretat a conductors i vianants. Hi ha carrers massa estrets per admetre aparcament a dues bandes, o admetre aparcament i doble sentit de circulació. A més, hi ha diversos punts del nucli urbà on els vehicles d'extinció d'incendis i ambulàncies tenen moltes dificultats per accedir-hi, amb les greus conseqüències que això pot comportar en moments d'emergències on el temps s'esdevé un factor clau.

Existeixen una sèrie de directrius que permeten dissenyar adequadament aquests carrers per assegurar una bona i segura circulació de vehicles i persones que es mostren a la taula següent:

Taula 14. Criteris bàsics pel disseny de seccions de carrers.

Tipologia	Amplada mínima
Calçada amb un sentit de circulació	3 metres
Calçada amb dos sentits de circulació	5 metres
Vorera*	1,5 metres
Vorera amb arbrat*	2,5 metres
Aparcament en cordó	2 metres
Aparcament en bateria	5 metres

* Si es projecten voreres ha de ser als dos costats del carrer.

Els carrers del nucli urbà de Sant Hilari Sacalm on s'ha detectat aquesta problemàtica de carrers estrets mal configurats són: els carrers al voltant de la Plaça de l'Església (carrer Ximeno, carrer de Valls, carrer de Vic, carrer Sant Josep o carrer de Sant Benet), el carrer del Serrat, l'avinguda de Jaume I, el Serrat del Gall, Gurb, Passeig de la Font Vella, el carrer de Joan Serres i de Santa Margarida, el carrer de la Piscina, el de Fredelic Culí o el del Doctor Fleming entre altres.

La solució a aquestes problemàtiques passa per adoptar alternatives com només permetre l'aparcament a un costat, canviar vials de doble circulació a sentit únic, o la creació de plataformes úniques convertint-se en zones de velocitat a 10-20 km/h. De fet, l'ordenació de la mobilitat pel nucli urbà també requereix d'un nou plantejament en els sentits de circulació, incloent aquestes alternatives a les que es fan referència, juntament amb el tractament de les cruïlles problemàtiques com la situada en la intersecció entre la carretera d'Arbúcies i el carrer Lleida, o rotondes conflictives com la de Plaça Catalunya.

La proposta de canvis dels nous sentits de circulació del Pla per a tota la xarxa viària de Sant Hilari Sacalm es mostren en el conjunt de mapes per barris recollits en el capítol 9 d'annex.

2.2.3. Aparcaments.

El disseny de la mobilitat d'un municipi, i especialment del seu nucli urbà on es sol donar el major nombre de moviments i conflictes entre els diferents usuaris de la via pública, ha de contemplar un element clau com són els aparcaments, tant de vehicles privats (cotxes i motos), com de bicicletes, camions i furgonetes de càrrega i descàrrega. De la mateixa manera, ha de determinar els espais destinats a aparcament públic, quines seran zones de pagament, quines gratuïtes i quines per a residents i persones amb problemes de mobilitat, si els aparcaments han de ser en bateria o en cordó. També ha de determinar els aparcaments privats tenint en compte les reserves disponibles que tots els edificis de nova planta o existents que es reformin o canviïn d'ús han de fer segons les ordenances reguladores vigents.

Al mateix temps cal veure quin ús se'n fa dels aparcaments disponibles, és a dir, quina demanda d'ocupació tenen i en quins dies, hores i durant quanta estona estan ocupats per valorar si hi ha una oferta i una renovació

suficient. Les possibles demandes d'aparcament s'han de localitzar i associar a una determinada activitat o equipament, per tal de conèixer els motius de l'ocupació i les solucions a adoptar.

Analitzant aquests factors i captant la percepció que bona part de la població té sobre la disponibilitat d'aparcament al nucli urbà de Sant Hilari Sacalm es pot arribar a afirmar que, en determinats moments, seria interessant poder disposar de més aparcaments. La zona de la Plaça de l'Ajuntament sovint es queda petit, a l'igual que el carrer on hi ha ubicat l'equipament del CAP on també falten aparcaments, d'aquí que es plantegi un futur trasllat de l'equipament a la zona de l'antic Escorxador (cantonada del carrer de la Riera amb el carrer Torres i Bages) o el sector del tanatori, on la disponibilitat d'espai permetria ampliar l'espai d'aparcament i també el propi equipament. Un altre espai d'equipaments interessant a gestionar en aquest sentit és l'actual Camp de Fútbol que també es planteja el trasllat cap als Camps de la Saleta del Mas, agrupant els equipaments esportius i optimitzant les zones comunes d'aparcament i espais lliures.

Per a ampliar la disponibilitat d'aparcament al centre urbà, més enllà d'alliberar de manera permanent l'espai d'aparcament de la Plaça de l'Ajuntament, cal considerar augmentar la disponibilitat d'espais d'aparcament de la Plaça Guilleries. Hi ha un altre espai interessant que caldria potenciar com és l'aparcament de Can Poldo, molt proper al CAP, on ja aparquen cotxes tot i no ser un aparcament públic, sinó un pati interior d'illa accessible des del carrer de Joan Serras. Hi ha altres solars no regulats interessants a convertir en aparcaments per millorar l'oferta als veïns i visitants, com el de la cantonada del carrer de la Riera i el carrer Doctor Morales, on actualment ja hi ha aparcaments, o els aparcaments privats de Can Mimó i de l'Espelma que també caldria potenciar-los per augmentar la disponibilitat de places. Aquests espais són interessants de senyalitzar per tal d'ordenar i optimitzar les places d'aparcament disponibles, fins i tot, es poden habilitar algunes com aparcaments per discapacitats.

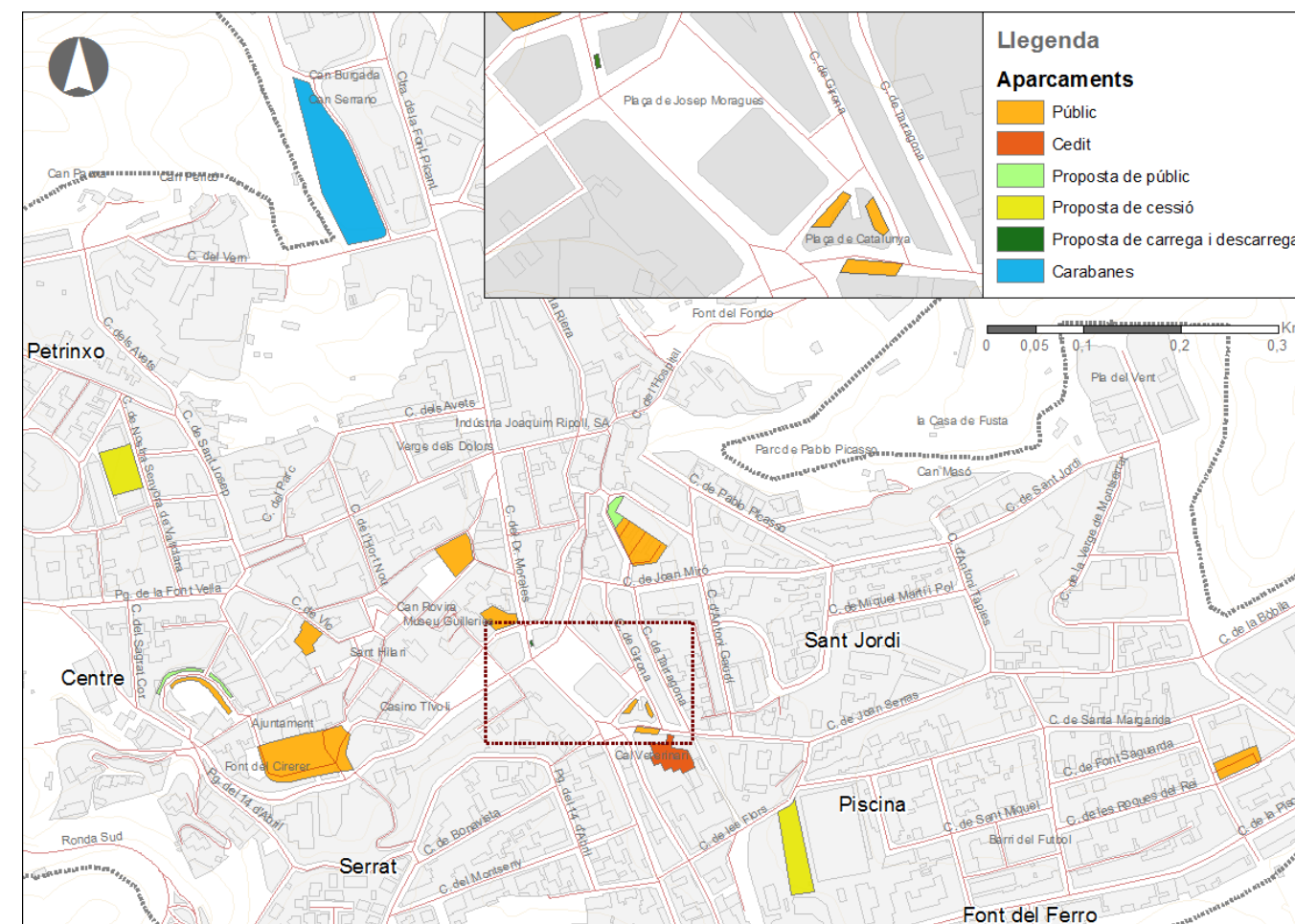
A més, és important determinar punts estratègics on ubicar aparcaments dissuasius. En aquest sentit, és molt interessant la creació d'un espai d'aparcament a la zona de Can Brugarola, a l'entrada del municipi, on actualment hi ha el supermercat i la benzinera. Unes altres zones serien al carrer Vallclara, al barri del Petrinxo, per treure cotxes de la zona de l'escola, o al propi Camp de Futbol amb una esplanada de propietat privada al seu costat que permetria l'aparcament de cotxes i autobusos que venen a jugar.

Al mateix temps, cal plantejar la possibilitat de crear àrees d'aparcament de bicicletes i motocicletes en les zones habilitades per aparcament, en les àrees de prioritat invertida i en els espais de més generació de mobilitat com els equipaments. Per una altra banda, les places disponibles caldria protegir-les i vigilar-les per a que no fossin ocupades per altres vehicles.

A més, les funcions de les zones de càrrega i descàrrega s'han de mantenir revisant per tal que no afectin a la lliure circulació de vehicles i, sobretot, a la seguretat de la resta d'usuaris. S'ha previst algunes mesures en punts especialment conflictius com a la carretera d'Arbúcies a l'alçada de la Plaça Doctor Moragues.

Finalment, per solucionar una problemàtica per la manca de renovació d'alguns cotxes que estacionen durant llargs períodes en zones on caldria tot el contrari, s'ha posat recentment el projecte "Aparca i compra" amb la creació de 15 zones vermelles d'aparcament en els que es pot deixar 30 minuts el cotxe per anar a comprar. Aquestes places es troben ubicades a la Plaça Catalunya, al Carrer Sant Josep, la Plaça de Can Rovira, al Carrer Lleida, al Carrer Riera i la Plaça de l'Ajuntament.

Mapa 3. Espais destinats a aparcament i proposta de noves zones .



2.2.4. Itineraris per als desplaçaments a peu i bicicleta.

La vitalitat d'un nucli urbà i la qualitat de vida de les persones que hi resideixen depèn, en bona part, de les activitats que es portin a terme i del moviment de persones que tinguin lloc. Per això és important millorar la imatge del nucli i millorar la mobilitat i la seguretat dels seus vianants, pacificant aquests espais tot complementant-los adequadament a les activitats que s'hi desenvolupin, per exemple, la comercial.

Amb les persones amb mobilitat reduïda, gent gran o fins i tot pares amb cotxes, cal tenir una especial cura. Molts dels carrers, passos de vianants, voreres i places encara no estan plenament preparats per a aquestes

persones amb dificultats, amb el greuge que Sant Hilari Sacalm és un municipi amb molts i importants desnivells que complica molt l'aplicació de solucions, amb alguns punts on garantir l'accessibilitat és molt difícil i costós.

A dia d'avui ja s'han fet actuacions importants per a millorar la mobilitat i l'accessibilitat de persones amb dificultats. S'ha garantit el seu accés a tots els edificis municipals, afegint un passamà a tot l'edifici del CAP, així com una rampa d'accés al Parc de la Font Vella. S'ha condicionat les autoritzacions per arranjar les entrades de vehicles al manteniment d'un pas que garanteixi l'accessibilitat a tot aquest col·lectiu de persones cada vegada més nombrós. S'ha previst un vehicle adaptat per transportar les persones amb més dificultats als centres mèdics, tant municipals com de fora el municipi, així com una adaptació per a que el trenet turístic que ve per la Festa Major sigui accessible també per a persones amb cadira de rodes. La vorera situada al pas de vianants del Carrer Gaudí s'ha rebaixat per facilitar l'accés, sent una de les actuacions previstes per tot el recorregut del Camí Escolar Segur (carrers Tarragona, Girona i Lleida). Altres actuacions previstes són la col·locació de passos a vianants elevats a tres punts del Carrer Lleida o el Passeig 14 d'Abril. També s'ha previst la instal·lació de panots per a invidents a tot el recorregut del propi Camí Escolar Segur.

En altres punts no s'ha actuat tan correctament, com en el cas del Passeig de la Font de Ferro. Aquest és un espai de calçada única creat per pacificar un espai important per l'activitat de sortir a caminar de moltes persones. L'entrada de vehicles està restringida als veïns que han d'entrar els cotxes al seu garatge, però la realitat no és sempre aquesta, ja que sovint es poden observar els cotxes aparcats al carrer. En aquest sentit caldria contemplar la prohibició d'aparcar en aquest espai amb prioritat pels vianants, i tan sols permetre el pas momentani dels vehicles que volen entrar als seus garatges. En contrapartida a l'entorn del passeig hi ha varis trams de carrers on es poden habilitar nous espais d'aparcament com, per exemple, el tram entre el carrer Prat de la Riba i el carrer Villaret que passa a ser d'una única direcció.

A més dels vianants, les bicicletes i patinets s'han de considerar avui no només com un element lúdic o de lleure, sinó com un mitjà més de transport a l'abast dels ciutadans més joves i també més grans. Per això s'ha d'afavorir aquests tipus de desplaçaments, la seva seguretat, senyalització, i també el seu aparcament i creació d'espais especialment habilitats per guardar-los, per exemple a les escoles, al pavelló, etc. La mentalitat passa doncs per considerar-los mitjans de transport habituals i amb un alt valor per la seva contribució a pacificar els carrers, evitar contaminació atmosfèrica i fomentar la vida saludable.

A tot això no es considera l'opció de convertir més carrers en restringits als vehicles motor més enllà dels existents. Els actuals en dies laborals, quan els comerços estan tancats, es converteixen en carrers pràcticament sense vianants. El que sí pot ser interessant és disposar de carrers mixtes amb plataforma única. En aquest sentit i a nivell de disseny de carrers, els que tinguin menys de 8 metres d'amplada es contemplen amb plataforma única (únicament es fixen voreres amb carrers inferiors a aquesta secció que formin part de la xarxa bàsica dels col·lectors de barri), als carrers de més de 8 metres d'amplada es fixen voreres amb una secció del carrer de 1,5 – 5 – 1,5 metres, permetent així el pas de cadires de rodes, carretons de compra o cotxes de nens. De tota manera, l'amplada mínima de les voreres ha de ser d'un metre d'amplada.

Aquests espais on es vol donar protagonisme al vianant, així com els espais destinats a les bicicletes, requereixen d'una senyalització molt específica en tant que són molt vulnerables davant altres vehicles, especialment als encreuaments on cal millorar al màxim la seguretat. A més, si es fan itineraris cal informar i orientar-los correctament durant tot el recorregut. A més, la senyalització per a vianants i ciclistes també és important per a la imatge i la conscienciació de tots els usuaris del traçat viari. Sobre aquesta qüestió, hi ha una elevada demanda ciutadana per crear camins i passejos per a vianants i bicicletes, accessibles per a tothom, alhora que facilitin l'accés i la mobilitat entre equipaments i zones verdes. Recentment s'ha creat el Camí Escolar Segur amb la idea de portar-lo a la pràctica durant el curs escolar 2017-2018. Es tracta d'una via de circulació preferent escollida

d'entre els recorreguts més utilitzats pels alumnes amb la idea d'assolir uns nivells elevats de seguretat i confortabilitat dels vianants. D'aquesta manera es promou l'autonomia personal, el respecte pels vianants, els hàbits saludables i la sostenibilitat del ambiental, reduint l'ús dels vehicles i per tant l'accidentalitat.

Consta de dos itineraris marcats a terra amb unes Guilles representatives del municipi. Els dos itineraris parteixen d'un punt d'informació explicatiu al carrer Barcelona. Un d'aquests itineraris es dirigeix a l'escola Guillerries, el col·legi Sant Josep i la llar infantil Cent Fonts, mentre l'altre té el recorregut fins l'Institut Busquets i Punset. També s'ha creat un itinerari simbòlic a l'escola bressol La Baldufa, que transcorre des de la zona d'aparcament davant la mateixa escola, fins a l'entrada del centre.

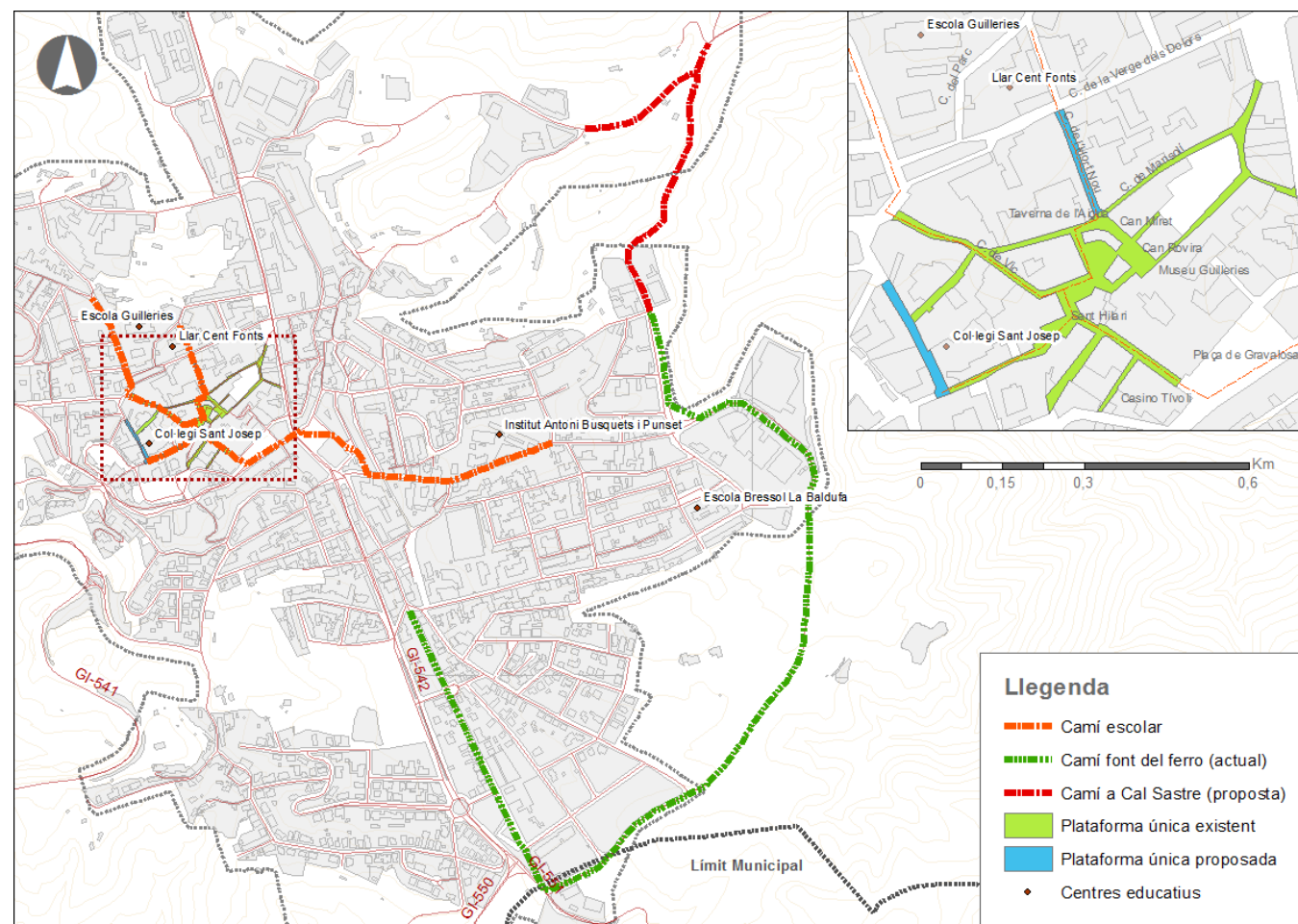
En aquesta mateixa línia, hi ha dos elements importants per a la mobilitat als que cal donar especial atenció com són la rotonda d'accés a la zona esportiva i la rotonda al carrer de la Riera. Altres propostes que han anat apareixent sense èxit són la creació d'un passeig arbrat amb voreres amples per vianants i bicicletes que seguiria la carretera de la Font Picant en direcció al carrer dels Castanyers, facilitant així l'accés a la Zona Esportiva. Actualment l'accés a peu o amb bicicleta no es fa fàcil per la presència d'arbres, bancs, etc. També s'ha plantejat en el seu moment la creació del passeig paral·lel a la carretera d'Arbúcies en el sector per desenvolupar de Can Benigne, el passeig des de la Zona Esportiva fins a la Saleta del Mas, i potenciar el passeig de la Miranda.

La presència de zones verdes al municipi sí es considera adequada, de manera que no es proposa la creació de noves, excepte la possibilitat de repensar la creació d'un parc urbà lúdic-esportiu als terrenys del darrera de la discoteca de Villaret i una altra al SUP-5 de Can Benigne, sense especificar-ne la localització. El que sí és important és fer un bon manteniment de les zones verdes actuals i potenciar altres com la Plaça General Moragues, actualment pavimentada i que seria interessant valorar enjardinar-la, o el passeig de la Miranda i el Parc Pablo Picasso poc mantinguts. També hi ha quatre peces petites de zones verdes a tocar el camí de Reixach que es podrien re-col·locar formant una sola peça més gran a l'altra banda del camí.

Un element especialment sensible pels vianants i usuaris de la bicicleta i sobre el que cal posar molta atenció és el disseny de les cruïlles. Aquests punts són els que més sensibilitat causen pel perill que generen els vehicles motoritzats, especialment en espais amb molta afluència de vianants com els equipaments o les escoles. En aquests punts cal reduir la velocitat de circulació, assegurar la visibilitat de vianants i dels conductors a les dues voreres, evitant aparcar cotxes que dificultin la visibilitat de la vorera o creant orelles als dos costats de la cruïlla permetent escurçar la distància de calçada que cal travessar. Cal evitar l'aparcament il·legal a les interseccions, millorant la visibilitat de l'entorn i tancant el radi de gir dels vehicles, tot reduint les velocitats de circulació.

La millora dels espais propis dels vianants, com són les voreres, és una altra de les qüestions que cal atendre especialment. És molt convenient arreglar o fer nous trams de voreres que actualment estan malmesos o no estan fets, dificultant el seu ús especialment en moments de pluja o glaçada. A més, s'ha de centrar l'atenció en garantir l'amplada mínima de les voreres lliures d'obstacles per un espai lliure de pas de 1,80 metres, segons estableix la normativa d'accessibilitat vigent. En casos de voler garantir amplades confortables de voreres, caldrà pensar en amplades de 2,5 a 3 metres de vorera a les dues bandes, fet que implicarà actuacions com la supressió del cordó d'aparcament o un carril de circulació, o la reubicació del mobiliari urbà o de l'arbrat. Hi ha una altra solució per ampliar la vorera sense obra civil consistent en la col·locació de mobiliari urbà i pintura sobre la calçada.

Mapa 4. Xarxa d'espais i itineraris urbans per a vianants i bicicletes

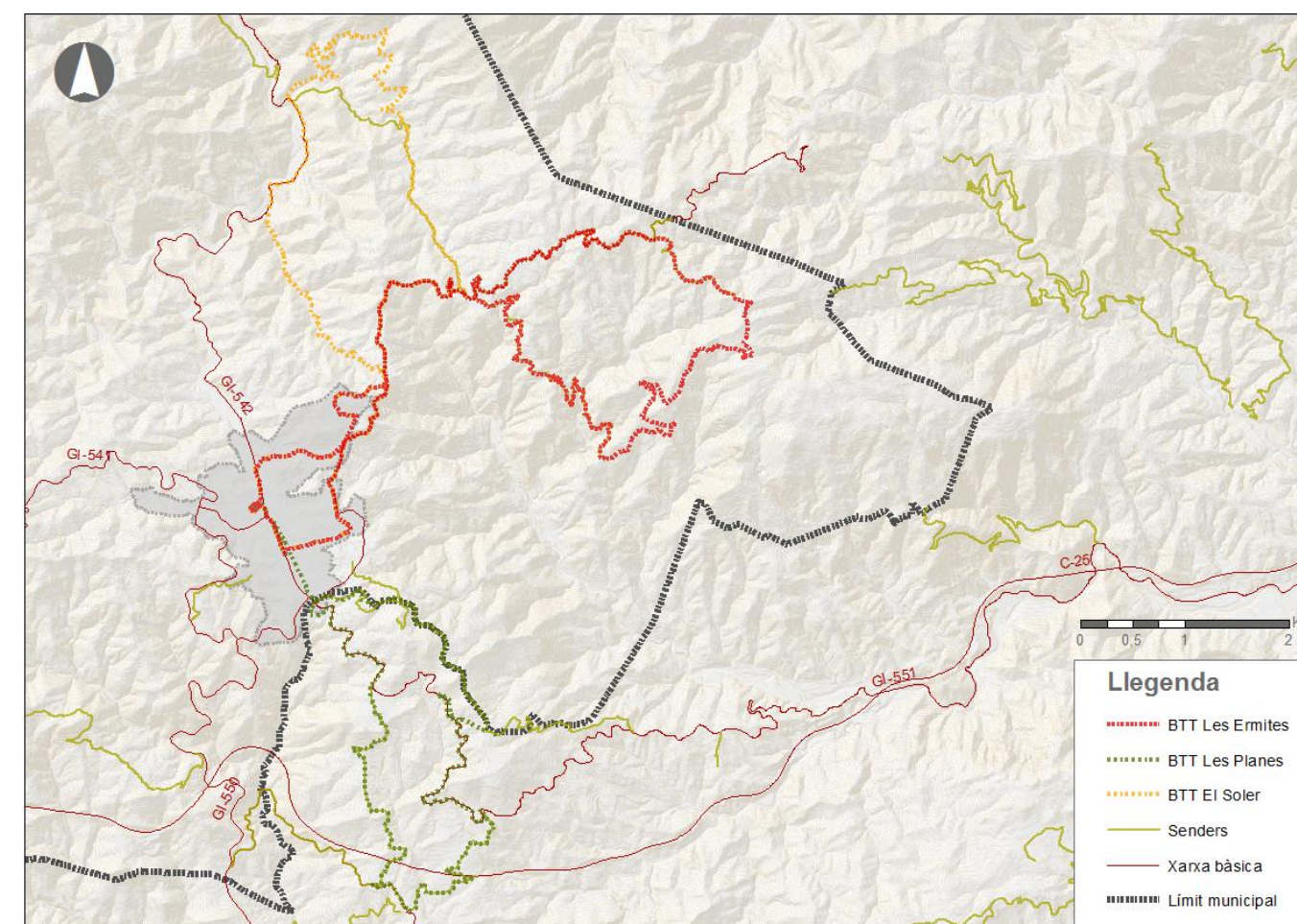


Un altre element molt significatiu a Sant Hilari Sacalm pel que fa a la mobilitat, i que té incidència en altres sectors del municipi, és la presència d'una xarxa de camins que transcorren per uns espais naturals protegits d'alt valor ambiental, paisatgístic i cultural, amb multitud de fonts, ermites i masies disperses pel territori que cal posar en valor i utilitzar-los com a reclam turístic per dinamitzar una economia i un municipi que, progressivament, tendeix a convertir-se en un poble dormitori amb un sector comercial en declivi i un nucli urbà cada vegada menys viu.

Per a la pràctica del BTT pels espais naturals de Sant Hilari Sacalm, hi ha creades actualment diferents rutes: el GR178 Serrallonga, les Guàrdies-Montseny, els Boscos de Bruixes i Bandolers, els Itineraris saludables, i el Grans camins de l'aigua.

La xarxa de camins actual ja es considera suficient, en tot cas cal promocionar-la i en alguns casos senyalitzar-los i condicionar-los com a senders o rutes BTT. Seria interessant inventariar i unir tots aquests punts d'interès amb camins, però també connectar-los amb el nucli urbà per a que es puguin iniciar i finalitzar itineraris. En alguns casos caldria millorar l'estat, mentre en d'altres només seria necessari petites intervencions de senyalització i millora. En el cas d'alguns camins particulars, caldria regular-los per tal d'evitar que es prohibeixi l'accés.

Mapa 5. Xarxa de camins, senders i itineraris BTT.



2.2.5. Barreres amb les persones amb dificultats de moviment.

La manca actual d'un pla d'accessibilitat serà coberta en aquest Pla de Mobilitat Urbana amb un tractament molt general de la problemàtica de la mobilitat per a persones amb dificultats per tal que les seves condicions per moure's pel municipi s'assimilin al màxim possible amb les de la resta de la ciutadania.

A dia d'avui existeixen per moltes zones del municipi un important nombre d'obstacles i barreres a la via pública, malgrat ja s'han anat solucionant algunes d'elles amb accions com el rebaix de voreres o les rampes d'accés. Existeixen però molts altres punts, especialment a les voreres, on hi ha elements mal ubicats (pals telefònics i de la llum, bancs, escombraries i, fins i tot, arbres que obstaculitzen el pas d'una cadira de rodes o d'un cotxet). De

la mateixa manera, hi ha diversos punts on les taules i terrasses dels bars, situades a les voreres, poden generar dificultats al pas de vianants.

Les voreres també són protagonistes en aquest àmbit de l'accessibilitat quan no garanteixen que per baixar-les puguin disposar, en un emplaçament relativament proper i on hi ha senyalitzats els passos de vianants, d'una vorera rebaixada per a que les cadires de rodes puguin accedir sense dificultats. Per una altra banda, mantenir un bon estat de conservació de les voreres, amb els panots col·locats adequadament i en un bon estat, és una altra de les qüestions importants a tractar.

Més enllà de les barreres i els obstacles a la via pública existents, l'accessibilitat s'ha de garantir a tots els edificis públics i d'interès com als equipaments de serveis, i aquesta és una qüestió en la que l'Ajuntament de Sant Hilari Sacalm ha treballat en els darrers anys solucionant-t'ho en tots els casos.

Amb el tractament d'aquestes qüestions en el PMU, donant continuïtat a la visió que està donant l'Ajuntament, també es pretén donar un nou impuls i obrir la porta al futur desenvolupament de noves línies d'actuació, sempre de la mà i de forma plenament coordinada dels qui realment són els protagonistes i sovint les víctimes d'una mala planificació de l'accessibilitat.

2.2.6. Principals equipaments generadors de mobilitat.

Un dels elements que més mobilitat generen a Sant Hilari Sacalm són els equipaments i determinats espais públics, ja sigui per accedir-hi o per aparcar, en bona part perquè habitualment poden concentrar un gran nombre d'usuaris en un mateix moment o en un breu període de temps. Aquests usuaris poden venir de diferents maneres, sent el cotxe el que genera més conflictes pel col·lapse, sorolls i inseguretat.

En alguns municipis hi ha altres elements importants d'atracció de persones i vehicles com, per exemples, són els centres comercials, espais lúdics, etc. Aquest no seria el cas de Sant Hilari on els principals problemes d'accessibilitat i aparcament, i per tant seguretat, està al voltant dels diferents centres educatius i del Centre d'Atenció Primària. La situació d'aquest darrer equipament no permet que en el futur es pugui ampliar malgrat es preveu que serà necessari, alhora que al carrer no hi ha aparcament suficient. Per això s'està contemplant a l'Avanç del POUM l'opció de traslladar-lo a l'antic Escorxador (a la cantonada del carrer de la Riera amb el carrer Torres i Bages), o traslladar-lo al sector del tanatori, tot i que sembla que a curt i mig termini no serà així.

Pel que fa als equipaments educatius, el IES Anton Busquets i Punset, el Col·legi Sant Josep, l'Escola Guillerries, l'Escola Bressol La Baldufa i la Llar d'infants les Cent Fonts, són tots ells generadors potencials de conflictes en la mobilitat en tant que un elevat nombre de vehicles coincideixen amb molts nens i acompanyants que entren i surten als centres en un interval de temps molt curt. Especialment sensibles en aquest sentit són la Llar d'infants i l'Escola bressol, per tractar-se de nens molt vulnerables i amb un comportament més espontani i inconscient.

Un comportament habitual en aquests entorns de tanta mobilitat de vehicles i persones és l'estacionament il·legal de cotxes sobre la vorera o, fins i tot, sobre passos de vianants, augmentant l'exposició dels propis vianants al perill dels vehicles que circulen. Per evitar aquests comportaments, al marge de la sensibilització sempre necessària i del control policial, les pilones acostumen a ser la mesura més emprada. Ara bé, les pilones haurien de ser l'última opció, atès que atapeeixen el paisatge urbà, poden dificultar l'accessibilitat de determinats col·lectius i, com una arma de doble tall, comporten que les voreres no protegides semblin més aptes per aparcar-hi a sobre. De fet, la postura municipal hauria d'anar per suprimir progressivament les pilones del municipi que no siguin totalment necessàries. Com a alternativa més subtil, sempre poden protegir-se les voreres amb jardineres o elements decoratius.

Pel que fa als equipaments esportius, el fet que bona part d'ells estiguin concentrats en la zona nord del municipi (Pavelló Poliesportiu, Piscina Exterior, Piscina Municipal Coberta, i Pistes de Pàdel i Tennis) permet agrupar i optimitzar els accessos i les zones comunes d'aparcament en una sector espaiós anomenat Camps de la Saleta del Mas, si bé és cert que pels visitants els hi requereix creuar tot el nucli urbà de sud a nord. La zona del Camp del Futbol Municipal sí es troba en una zona més cèntrica i residencial amb el que es generen certs conflictes de mobilitat, d'aquí que s'estigui plantejant la idea de traslladar el Camp de Futbol cap a la zona esportiva però com en el cas del CAP són actuacions que no es preveuen a curt ni mig termini. El Rocòdrom situat a la Plaça Dr. Robert no genera cap mena de conflicte en la mobilitat.

L'existència d'equipaments i, per tant, d'elements generadors de mobilitat no s'acaba aquí. El creixement urbanístic i de població experimentat en les darreres dècades, així com el destacat caràcter associatiu de bona part de la població, demana la creació de nous equipaments destinats a gent gran i també de caràcter lúdics-culturals com un centre cívic o hotel d'entitats amb sales polivalents per celebrar actes, reunions, xerrades, etc., que complementi l'actual oferta del Casal de Cultura on també hi ha ubicada l'Aula d'Art, l'Escola d'Adults i l'Estudi de Radio Sant Hilari, així com l'Aula de Música situada al centre del poble. Per a la gent gran es comença a plantejar la necessitat de crear un nou geriàtric o ampliar l'actual Residència de la Gent Gran, o l'alternativa de crear habitatges tutelats. Les possibles localitzacions disponibles serien el magatzem de Can Carbonell, passeig de la Font del Cirerer, camp del Campaner (sota la residència geriàtrica actual i part dels terrenys de l'Hotel Solterra).

Altres equipaments i serveis que cal considerar a nivell de mobilitat són el Centre d'Innovació AQUA, el Museu de les Guillerries i les dues farmàcies existents al municipi: la Farmàcia Broto al c/ Dr. Raventós,1, i la Farmàcia Muntalt al c/ Busquets i Punset, 43. Un altre equipament és la Deixalleria Municipal, on a diari s'hi porta les escombraries del rebuig, i l'orgànica, el plàstic i cartró.

Un altre element de molta importància per a la mobilitat del municipi és la presència de diferents zones industrials de mides relativament petites o mitjanes, però que en alguns casos tenen una activitat considerable i molt properes al nucli urbà. També generen un considerable moviment diari de persones els establiments dedicats als serveis del municipi com els diferents restaurants, bars i comerços existents, oficines diverses, o establiments com el Vilar Rural, l'espai d'acampada de caravanes, el balneari de la Font Vella, el Parc de Sant Hilari Ventura, La Selva Aventura, o les Cabanyes, més apartades.

2.2.7. Xarxa i serveis de transport públic.

El transport públic interurbà actualment existent al municipi pertany a l'ATM (Autoritat Territorial de Mobilitat de la Generalitat de Catalunya) Àrea de Girona i àrea de Barcelona, mitjançant l'empresa La Hispano. Presenta tres parades localitzades al nucli urbà a la Plaça de l'Ajuntament, a la carretera d'Arbúcies sentit Sant Hilari Sacalm i a la carretera d'Arbúcies sentit Arbúcies.

Aquest servei permet connectar el municipi de Sant Hilari Sacalm amb altres poblacions gràcies a diferents rutes. Una d'elles és amb origen-destí Girona i Sant Celoni, amb parades a les localitats de Salt, Sant Hilari Sacalm, Arbúcies, Breda i Riells, amb un total de vuit recorreguts diaris d'anada i tornada des de les 08:00 h. del matí a les 21:20 h. del vespre, sempre de dilluns a divendres feiners. Una altra ruta amb origen-destí Breda i Girona, també amb parades a les localitats de Riells, Hostalric i Salt, fent el tram de Salt-Hostalric per l'autopista AP-7, amb un total de tres rutes d'anada i tornada des de les 07:15 h. del matí a les 20:20 h. de la tarda, també funcional en dies feiners.

Pels diumenges i festius també hi ha una ruta que connecta les poblacions de Sant Hilari Sacalm amb Breda i Girona, aturant-se als municipis d'Arbúcies, Breda, Riells, Hostalric i Salt. Només fa un sol viatge d'anada a les 08:30 del matí, i un de tornada amb sortida de Girona a les 18:00 que arriba a Sant Hilari Sacalm a les 19:25 de la tarda, i que torna a Girona per arribar finalment a les 20:15. Pels dies feiners hi ha la mateixa ruta però acaba a les 19:25 de la tarda amb la darrera parada a Sant Hilari Sacalm.

El recorregut entre les poblacions de Sant Hilari Sacalm i Arbúcies té, aproximadament, entre 800 i 1.000 usuaris al mes, majoritàriament residents que es desplacen fora del municipi per treballar, estudiar o altres motius personals diversos. El cost del viatge és molt baix i competitiu, tan sols de 2,95 euros el viatge si s'agafa la T-10.

La ruta que connecta Sant Hilari Sacalm amb Barcelona ho fa únicament en caps de setmana i festius, amb dos autobusos de sortida, un a primera hora del matí i l'altre a mitja tarda, amb arribada a les 09:10 h. i les 19:40 h., després de passar per les poblacions d'Arbúcies, Breda, Riells, Sant Celoni i, finalment, Barcelona. Pels mateixos dies s'ofereixen uns altres dos recorreguts idèntics però de tornada, un al matí (09:00 h.) i l'altra a darrera hora de la tarda (20:00 h.). Les parades a Barcelona són a la Sagrera i al Pla de Palau, dos punts ben comunicats pels transports públics metropolitans.

Per a potenciar l'ús del transport públic i millorar la qualitat del seu servei, per aquest setembre de 2017 ja s'ha augmentat la freqüència diària d'autobusos que van a Santa Coloma de Farners amb quatre nous viatges al dia, a més dels existents a Girona i Sant Celoni. També s'està plantejant una possible futura obertura de la línia que connecti Sant Hilari amb Vic, ruta que es preveu que tingui força demanda gràcies a elements de molt interès com són el mercat setmanal i la Universitat de Vic.

Al mateix temps que s'amplien les connexions del transport públic, també és important proporcionar als potencials clients una informació detallada i clara dels serveis que s'ofereixen, així com de les diferents promocions i avantatges existents. Amb una informació adequada s'acaba amb la sensació d'incertesa que sovint acompanya al transport públic i es dona visibilitat a una estratègia global per promocionar el transport públic.

2.2.8. Xarxa de vehicles motoritzats privats.

Els aproximadament 5.000 vehicles motoritzats que circulen pels accessos i carrers de Sant Hilari Sacalm, amb un domini clar del cotxe privat com s'analitza anteriorment, comporten un ús intens de la xarxa viària, alhora que una major necessitat de coordinar-se i conciliar-se amb el moviment de persones ja sigui a peu, amb vehicles no motoritzats o amb transport públic.

El moviment de vehicles motoritzats privats es concentra en un seguit de vies i carrers que fonamentalment permeten accedir pel costat sud al municipi i creuar-lo de sud a nord per l'eix vertebrador que constitueix la carretera Gi-542. A partir d'aquesta es distingeixen diverses zones on l'afluència de vehicles és major; la carretera d'Arbúcies i els seus accessos als diferents barris, especialment al creuament de la plaça Moragues suporten un trànsit constant i força destacable. A més, hi ha equipaments com les escoles, la zona esportiva o el CAP, que també generen un bon nombre de moviments en vehicle privat i també de vianants, així com una important ocupació de les zones d'aparcament i, en ocasions, de la pròpia via pública.

Pel que fa a la pacificació d'aquests vials on els fluxos de vehicles privats confronten principalment amb els vianants, és important portar a terme mesures per augmentar la seguretat com la reducció de la velocitat de circulació, una millor adequació dels carrers i voreres, juntament amb les zones d'aparcament, una millor senyalització, la vigilància de la policia en moments d'alta afluència de vehicles i la pròpia conscienciació dels conductors. En el cas de l'adequació de carrers i voreres, i tal i com s'argumenta anteriorment, cal mirar bé les amplades de carrers i voreres, que compleixin uns mínims establerts. Les alternatives és fer-los més amples o

canviar els dissenys, convertint carrers de doble sentit en carrers d'un sentit, més amples i amb voreres més amples, fins i tot incorporant un carril per a bicis.

L'arteria principal que vertebrava la xarxa viària creuant el nucli urbà, la carretera Gi-542, ja compleix amb el requeriment de tenir una amplada mínima d'aproximadament 11 metres, amb trams amb zones d'aparcament en cordó en un dels dos costats, i amb voreres a banda i banda prou amples per permetre el pas de cadires de rodes per a minusvàlids. Presenten però elements del mobiliari urbà com els arbres, que si dificulten el pas de vianants i pot suposar un element perillós per impacte dels vehicles per la seva proximitat a la calçada.

Pel que fa a les zones de velocitat limitada a 30 km/h, s'incorporen quan els vianants no tenen garantida la seva preferència pel pas de vehicles motor, però en canvi en vol pacificar reduint la velocitat de pas i augmentant la sensació de seguretat dels vianants. Aquestes zones són molt útils en carrers de l'entorn de les zones de vianants i places, on es vol donar el màxim protagonisme als vianants i a les activitats que es puguin portar a terme.

2.2.9. Transport de mercaderies pesants i perilloses.

El municipi de Sant Hilari Sacalm presenta un risc baix a patir un accident associat al transport de mercaderies perilloses per carretera, fonamentalment per la seva via ràpida (C-25), més allunyada del nucli urbà, on el trànsit de vehicles d'aquesta tipologia està per sota del flux important de 100-150 camions al dia.

Pel que fa a la circulació de vehicles pesants per les vies del nucli urbà o annexes, el municipi compta amb un accés per la ronda oest (carretera de Vic) que permet l'entrada d'aquests tipus de vehicles de grans dimensions sense necessitat d'haver de creuar el nucli urbà pel seu centre, fet que provocaria greus problemes de circulació, soroll i seguretat. Per aquesta via principalment transcorren els vehicles que es dirigeixen a l'embotelladora Font Vella i a l'Hotel Balneari, transcorrent de forma força repartida durant el dia.

Amb la possibilitat de disposar d'accessos laterals que permetin arribar als vehicles als dos extrems del municipi sense necessitat de creuar el nucli urbà, especialment dels vehicles pesants, es dona un pas endavant molt important per reduir el risc d'accidentalitat i pacificar el trànsit d'una tipologia de vehicles amb un gran impacte en tots els sentits. Amb la presència de les dues rondes i la localització de les zones industrials a les zones més perifèriques, l'impacte de la mobilitat de vehicles amb mercaderies pesants es molt baix sobre la mobilitat del conjunt del municipi, i especialment del nucli urbà, de manera que es pot afirmar que la qüestió està perfectament resolta amb l'existència de les dues rondes. Pel que fa al transport de mercaderies perilloses, més enllà del flux de camions d'aquest tipus per l'Eix Transversal com abans s'esmentava, per l'interior del nucli urbà no transcorren vehicles d'aquesta tipologia que puguin suposar un risc d'aquest tipus.

De benzineres n'hi ha dues al municipi, una a l'extrem sud al costat de la mateixa entrada del municipi, benzinera que realment pertany al terme municipal d'Arbúcies però que és totalment d'ús i afectació dels veïns de Sant Hilari Sacalm, i l'altra al Passeig de la Font del Cirerer davant del mateix Ajuntament. L'accés a totes dues no implica creuar el nucli urbà, accedint en aquest segon cas també per la ronda oest (carretera de Vic).

2.3. Anàlisi dels impactes del sistema de transport.

L'evolució de la nostra societat demanda, cada vegada més, una major mobilitat, i conseqüentment, un creixent impacte del "transport urbà" sobre el medi ambient i les pròpies persones que es beneficien i també es veuen afectades pels efectes nocius que aquesta genera. L'augment del soroll i la contaminació atmosfèrica, un increment del consum energètic, d'ocupació creixent d'espai i dels efectes barrera, una major exclusió social i de generació de costos externs, així com majors efectes negatius sobre la salut o una disminució de la seguretat viària, són alguns d'aquests efectes.

En el cas de Sant Hilari Sacalm, l'elevat índex de motorització amb un important nombre de vehicles privats i de vehicles pesants dedicats al transport de mercaderies, juntament amb la presència d'infraestructures viàries que transcorren pel municipi amb un volum força elevat de vehicles, constitueixen els principals elements del sistema de transport que generen impactes negatius. Per mitigar-los al màxim cal adoptar un conjunt de mesures encaminades a la optimització dels sistemes de transport i l'energia requerida en conjunció a la resta d'elements urbanístics, socials, econòmics i culturals que es desenvolupen en el municipi i en el seu entorn d'influència.

2.3.1. Accidentalitat a la xarxa viària.

Els impactes que generen els accidents de trànsit poden ser de diverses tipologies i magnituds. Els més immediats són els problemes de trànsit que es generen a la xarxa viària en els minuts o hores posteriors al succés. Les pitjors conseqüències són, però, per a les pròpies víctimes i familiars que pateixen els efectes de l'accident, ja sigui per lesions greus o per morts. Finalment, també cal considerar el cost social que suposa per a una societat que una persona perdi la vida o quedi amb algun tipus de discapacitat.

Es disposa de dades d'accidentalitat i víctimes per accidents de trànsit a nivell municipal, facilitada pels vigilants municipals, pel període setembre 2016 a setembre 2017. Una primera dada significativa són els 3 atropellaments ocorreguts, els 3 accidents de ciclistes i 1 entre un cotxe i un ciclista. Un d'aquests atropellaments es va donar a la Plaça Gravalosa, el passat juny de 2017, quan una dona de 80 anys va perdre la vida al creuar la via i ser envestida per un vehicle. Accidents entre 2 cotxes hi van haver 18, d'un cotxe sol 3 i on es veiessin implicats més de 2 cotxes hi van haver 2. Accidents de vehicles amb senglers també hi va haver 2, així com d'accidents d'un sol camió, mentre que accidents entre un camió i un cotxe se'n va registrar 1. Accidents amb moto hi va haver-hi també 1. Accidents amb danys immobles es va registrar 2 i amb danys al mobiliari urbà se'n van donar 6.

Mitjançant les notícies dels diaris també es disposa d'informació sobre els accidents ocorreguts en els darrers anys amb ferits greus i amb víctimes mortals com l'ocorreguda a l'Eix Transversal al seu pas pel municipi de Sant Hilari Sacalm. De fet, en la primera meitat de l'any 2017 a les vies urbanes i interurbanes de les comarques gironines van morir 19 persones.

Si s'agafa com a referència les dades d'accidentalitat i víctimes de l'Anuari Estadístic d'Accidents de trànsit del 2016 pel conjunt de la comarca de la Selva, s'aprecia com el major nombre d'accidents amb víctimes es produeix a les zones interurbanes, concretament el 72% dels accidents ocorreguts, fet que va resultar amb un balanç total de 373 accidents amb 600 persones afectades de les quals 16 van perdre la vida. A les zones urbanes el nombre d'accidents va ser de 146, amb un total de 178 persones afectades amb 2 víctimes mortals.

La major part de víctimes mortals i ferits greus ocorreguts en zones urbanes estan relacionats amb els vehicles motor amb dues rodes i, sobretot, amb els vianants, mentre els cotxes i bicicletes estarien molt per darrera. Els dies feiners són els de major accidentalitat, tant a les zones interurbanes com urbanes, amb valors força superiors a les vies urbanes, arribant pràcticament a duplicar-se.

Aquesta accidentalitat, especialment de les zones interurbanes de la comarca, està força relacionada amb el pas de l'Eix Transversal C-25 on els nivells d'accidentalitat són elevats, a l'igual que les conseqüències per la salut de les persones implicades. Aquests fets són deguts a dos motius principals: l'elevat trànsit de vehicles que hi circulen, incloent un nombre important de vehicles pesants dedicats al transport de mercaderies, i les altes velocitats a la que ho fan al tractar-se d'una via ràpida.

Al marge d'aquesta via de primer ordre que creua el terme municipal de Sant Hilari Sacalm, existeixen uns altres punts conflictius d'accidentalitat en la carretera d'accés al municipi des de l'Eix Transversal, la Gi-550 que presenta un traçat sinuós i amb una pendent considerable pel pas de turisme i també camions que es dirigeixen

als equipaments industrials com el cas de l'Embotelladora Font Vella. L'aspecte positiu és l'existència de la ronda est Gi-541 que permet que tots els vehicles més pesants no hagin de transcorre pel nucli urbà, reduint considerablement el risc d'accidents, així com la ronda oest per accedir a la Bòbila.

Malgrat aquest trànsit de vehicles de considerable tonatge, el baix risc de patir un accident associat al transport de mercaderies perilloses, no obliga a redactar l'anomenat Pla Especial d'Emergències per Accidents en el Transport de Mercaderies Perilloses per Carretera i Ferrocarril a Catalunya (TRANSCAT), aprovat el desembre de 1999.

Hi ha un element extern però que té una afectació directa i important al municipi de Sant Hilari Sacalm i a les seves carreteres d'accés com és l'arribada d'un bon nombre de motoristes, especialment durant el cap de setmana, que van de ruta i paren a esmorzar o donar al municipi. Evidentment, més enllà del benefici que generen pels alguns negocis, generen una perillositat evident pel seu tipus de conducció, així com uns nivells de soroll puntuals però elevats.

Pel que fa a l'accidentalitat en els carrers del nucli urbà, el major risc està associat a l'excés de velocitat per alguns dels seus carrers, la presència d'un nombre destacat de vianants que fan ús de la via pública i el fet que molts carrers siguin de doble sentit, amb l'encreuament de carrers que poden resultar perillosos com és el de la Plaça del Doctor Gravalosa amb la Gi-542. De fet, està comprovat que prop del 80% dels accidents en els nuclis urbans tenen lloc en rotondes i interseccions perilloses, i a Sant Hilari Sacalm aquest fet no és una excepció. Aquesta via urbana que creua el nucli urbà des de l'extrem sud al nord és la que presenta un major risc d'accidents. És la via de major magnitud, la que suporta un major trànsit d'entrada i sortida de vehicles i la que vertebrava l'accés a qualsevol dels barris situats a les dues bandes.

Les línies d'actuació per mitigar el risc d'accidentalitat en els diferents tipologies de transport passen per enfortir la utilització de mitjans amb un menor grau d'accidentalitat, és a dir, el transport col·lectiu i els mitjans no motoritzats. També per millorar l'adequació de la velocitat i les condicions de seguretat intrínseques de cada mitjà i d'aquells punts on conflueix l'ús de diferents mitjans. Consisteix principalment a eliminar els punts negres del sistema viari, a segregar i prioritzar l'espai dels diferents mitjans on els usos conflueixen, a incrementar la tasca pedagògica sobre els usuaris, a enfortir el sistema preventiu i sancionador dels infractors i a introduir noves tecnologies per a la seguretat, així com una senyalització adequada per a cada via.

Pel que fa als riscos climàtics que poden afectar a la mobilitat, existeix un risc de nevades per la localització geogràfica i la cota d'alçada on es troba, amb una mitjana d'episodis de nevades, amb diferents intensitats i afectacions, que està al voltant dels 5 dies de nevades a l'any. Per aquest motiu, el municipi ha de tenir i ja té redactat i actualitzat el Pla NEUCAT, juntament amb altres plans d'emergències con el SISMICAT i INFOCAT per sismes i incendis forestals.

2.3.2. Contaminació acústica i lumínica.

Els elements que més soroll generen a Sant Hilari Sacalm són les principals infraestructures viàries (C-25, Gi-550, Gi-541 i Gi-542). Els vehicles que circulen per la carretera generen dos tipus de sorolls: el causat pel sistema motor i el provocat pel fregament dels pneumàtics amb l'asfalt. Aquests dos factors estan estretament relacionats amb altres variables com el tonatge i la potència del vehicle, o la velocitat de circulació. També cal remarcar que el mode de transport que més soroll genera és la moto, seguit dels camions i els autobusos, considerant que les molèsties ocasionades per aquests és entre dos i quatre vegades superiors a la dels vehicles privats.

La gran distància entre l'Eix Transversal (C-25) i el nucli urbà amb gairebé 1,5 km de distància en línia recta, permet que el impacte acústic sobre la població sigui mínim, tot i que si ho és sobre la fauna present en la massa forestal existent a banda i banda de la via en una franja d'afectació que pot arribar fins als 300 metres. Un fet similar passa amb la carretera Gi-550 que connecta l'Eix amb el nucli. Malgrat el trànsit de vehicles és important i que la pendent fa que els motors hagin d'anar més revolucions, la distància amb el nucli permet que l'impacte acústic sobre la població també sigui mínim. En el cas de la ronda oest Gi-541, també anomenada carretera de Vic, pot presentar petites afectacions acústiques a les persones residents a les cases del Camí Reixach, mentre a la resta del nucli l'afectació també és molt petita.

La carretera d'Osor (Gi-542) que creua el nucli urbà pel mig sí genera un impacte acústic sobre els habitatges més propers, d'aquí que en la proposta de mapa de capacitat acústica del terme municipal de Sant Hilari Sacalm s'hagi considerat com a zona de sensibilitat acústica moderada, a l'igual que també ho són el carrer Torras i Bages d'accés a la zona industrial de Can Garriga o la carretera Villavechia d'accés a la zona industrial de La Bòbila. Per altra banda, les dues zones industrials de Can Garriga i La Bòbila s'han inclòs en la zona de sensibilitat acústica baixa pels nivells de soroll que generen les diferents activitats que s'hi desenvolupen amb una certa intensitat, igual que als accessos a la Zona Esportiva annexa.

Malgrat la presència de les nombroses vies i de la presència d'un destacat nombre d'activitats econòmiques emissores de sorolls, els nivells de satisfacció de la població de Sant Hilari Sacalm és elevat, tal i com han manifestat en les diferents sessions participatives. Cal tenir en compte que la qualitat del silenci és un factor important que garanteix una major qualitat de vida en el municipi. Els problemes de soroll són molt puntuals, sovint associats a elements com les bandes per reduir la velocitat dels vehicles que amb el pas dels mateixos genera un soroll excessiu i continuat que causa una gran molèstia al veí que ho té instal·lat davant de casa. Caldria pensar en ubicar aquests tipus d'elements per a que cap veí es veiés afectat per aquest motiu.

Pel que fa als nivells de contaminació lumínica al nucli urbà de Sant Hilari Sacalm, el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya estableix que tot l'espai ocupat per l'activitat humana ha de tenir un nivell de protecció moderat, mentre als espais no urbanitzables serà alta i a les zones PEIN més sensibles serà molt alta. En aquesta línia s'ha de planificar i estructurar tota la qüestió referent a l'enllumenat públic.

Fins ara les condicions de l'enllumenat públic estaven lluny del recomanable, amb un 80% de les làmpades de vapor de mercuri i el 20% restant de vapor de sodi ubicades al polígon industrial Mas Garriga, a la Zona Esportiva Municipal i al sector de Cal Sastre. Ara s'ha iniciat un ambiciós pla per anar substituint de manera progressiva aquests punts de llum per nous de tecnologia LED, molt més eficients i sostenibles. A hores d'ara (finals 2017) ja s'ha substituït prop del 15% de tot l'enllumenat municipal que ha passat a ser de LED, i la resta s'està licitant el canvi per l'any 2018. Aquesta és, per tant, una excel·lent oportunitat per millorar els nivells de lluminositat de punts conflictius o sensibles per la mobilitat i la seguretat dels vianants i ciclistes, alhora que una gran oportunitat per reduir costos en les factures de la llum, estalvi que pot ser destinat a altres qüestions.

2.3.3. Contaminació atmosfèrica.

Diversos són els factors que determinen el nivell de contaminació d'un municipi. A Sant Hilari Sacalm hi ha diferents factors físics com la localització geogràfica i les condicions climàtiques i meteorològiques que afavoreixen la dispersió aèria dels contaminants al veure's afectada pels vents, l'extensa coberta vegetal i les precipitacions bastant freqüents, permetent un rentatge de l'atmosfera i la conseqüent disminució de partícules en suspensió. Existeixen altres factors humans que també són favorables en aquest aspecte com la inexistència

d'activitats industrials i agràries que superin els líndars establerts per a que representin una font d'emissió de gasos contaminants destacable.

En contraprestació, el moviment de vehicles motor, especialment camions i cotxes, són els elements que major impacte en la contaminació atmosfèrica generen. Els nivells de contaminació dependran de variables com: la via per la qual transita i la velocitat de circulació, el tipus de combustible consumit (gasolina o gasoil), l'antiguitat i el tipus de vehicle, tenint en compte que l'autobús i el camió són els dos modes de transport que més contaminen al tenir un impacte dues o tres vegades superior al del vehicle privat.

Tenint en compte tots aquests elements, es pot fer un càlcul de diferents contaminants emesos a l'atmosfera a partir del nombre de vehicles que transiten per una determinada via, el tipus de vehicle i la distància recorreguda, tant en vies interurbanes com en vies urbanes. Per a determinar la intensitat mitjana diària (IMD) de trànsit en els carrers del nucli urbà de Sant Hilari Sacalm s'ha fet una estimació tenint en compte quatre categories d'intensitat de trànsit: carrers molt transitats (150 vehicles/dia), carrers transitats (100 vehicles/dia), carrers moderadament transitats (50 vehicles/dia) i carrers poc transitats (20 vehicles/dia).

Taula 15. Intensitat Mitjana Diària i emissions a l'atmosfera a Sant Hilari Sacalm.

Vies interurbanes								
Via	Vehicles / dia	Vehicles pesants / dia	Km via	Total Km vehicles	Total Km pesants	Teps vehicles	Teps pesants	Teps totals/ any
C-25	15.000	3.000 (20%)	3,4	51.000	10.200	925	274	1.199
GI-550 - GI-541	7.979	678 (8,5%)	6,4	51.065	4.339	492	62	554
Total				102.065	14.539	Consum total gasoils i gasolines vies interurbanes (Teps)		1.753

Via	Vehicles / dia	Km via	Total Km vehicles	Teps vehicles
GI-542	150	1,7	255	11
C/ de la Piscina	100	0,71	71	3
Pg. Font del Cirerer	100	0,61	61	2,6
C/ Joan Serras	100	0,61	61	2,6
C/ Joan Miró	50	0,62	31	1,33
Pg. Font Vella	50	0,81	41	1,77
Total	550	5,06	520	22,3

Font: elaboració pròpia a partir de les dades de IMD de mobilitat. S'ha considerat la IMD de la C-25 com la màxima possible de l'establert <15000, amb un 20% de pesants. Pel càlcul del CO₂, com que les IMD no diferencien entre vehicles de gasoil i gasolina, s'ha pres la mitjana del consum d'ambdós tipus per a vehicles no

pesants. També s'ha pres la mitjana d'ambdós tipus de combustible per a la conversió de litres de combustible a Tep (Tones equivalents de petroli) en vehicles no pesants.

Partint de la premissa que els vehicles lleugers funcionen en un 50% amb gasolina i l'altre 50% amb gasoil, i que els vehicles pesants funcionen tots amb gasoil, i tenint en compte les dades d'IMD de trànsit, es pot realitzar el càlcul total de les emissions atmosfèriques conseqüència del trànsit de vehicles a Sant Hilari Sacalm, agafant com a referència únicament els carrers principals de circulació.

Segons els càlculs realitzats, les dades obtingudes són clares en tant que gairebé el 82,6% de les emissions a l'atmosfera de Sant Hilari Sacalm s'originen en vies interurbanes, principalment monòxid de carboni i òxids de nitrogen. Aquest percentatge tan elevat s'entén per dues raons: que la superfície urbana municipal és relativament petita amb pocs carrers que tingui un trànsit destacable, i que si bé és cert que els quilòmetres de vies interurbanes no és molt elevat, sí ho és la intensitat de vehicles que hi circulen en comparació al total municipal, amb un altre element diferenciat com és el major pas de vehicles pesants.

Taula 16. Emissions atmosfèriques del transport a Sant Hilari Sacalm (Tn/any).

Tipus de via	CO	NOx	PST	CH ₄	N ₂ O	COVs	Total	%
Vies interurbanes	186	62,3	5,0	0,50	0,33	18,6	545,5	82,6
Vies urbanes	39,2	13,1	1,1	0,1	3,9	115,0	17,4	17,4
Total	225,2	75,4	6,1	0,6	0,4	22,5	660,5	100

A nivell global ho és la seva principal via, la C-25, on major nombre de vehicles transiten i a major velocitat, representant el 89% de les emissions atmosfèriques contaminants del municipi. Les altres vies d'accés al nucli urbà com la Gi-541 i Gi-550 completarien bona part d'aquest percentatge restant, amb un especial atenció a la Gi-541 que creua el municipi per ser la que està en contacte més directa amb la població.

El càlcul de les emissions de diòxid de carboni es pot realitzar també per l'efecte hivernacle que causen. Els paràmetres que cal tenir en compte són el consum de combustibles gasoils i gasolines dels vehicles que circulen per les vies del municipi. Aquestes dades permeten fer una estimació dels quilòmetres recorreguts a l'any per cada tipus de vehicle i a cadascuna de les vies, aplicant els factors de la següent taula per tal de convertir els quilòmetres recorreguts a consum de gasoil i gasolina.

Taula 17. Consum de combustibles líquids segon tipus de vehicle i de la xarxa viària.

Paràmetre	Vies locals	Vies interurbanes
Velocitat mitjana	19 km/h	60 km/h
Vehicles de gasolina	16,0 litres / 100 km	8,7 litres / 100 km
Vehicles de gasoil (<3,5 tones)	12,6 litres / 100 km	8,0 litres / 100 km
Vehicles de gasoil (>3,5 tones)	26,8 litres / 100 km	11,9 litres / 100 km
Ciclomotors	10,5 litres / 100 km	-

Font: CORINAIR90 (CORe INventory of AIR emissions methodology, 1990)

Tenint en compte que una Tep (Tones equivalents a petroli) equival a 1.150 litres de gasoil o a 1.250 litres de gasolina, es pot calcular les Tep d'emissions generades a l'any per cadascuna de les principals vies del municipi.

Taula 18. Balanç final de les emissions de CO₂ en vies interurbanes i urbanes a Sant Hilari Sacalm.

Tipus de vies	Tep / any	Tn / any
Vies interurbanes	1.753	5.320,4
Vies urbanes	369,6	1.121,7

Es determina que la qualitat de l'aire és excel·lent, amb una vulnerabilitat molt baixa pel que fa als contaminants atmosfèrics. Reforça aquesta idea el fet que Sant Hilari pertany a la Zona de Qualitat Atmosfèrica (ZQA, 8), així com la inexistència de cap activitat industrial inclosa en el Catàleg d'Activitats Potencialment Contaminants de l'Atmosfera (CAPCA), ni al registre d'Emissions i Transferència de Contaminants (PRTR-CAT). Ni tan sols l'Eix Transversal C-25 al seu pas pel municipi, es pot considerar que tingui una influència negativa sobre l'aire.

2.3.4. Afectació de les infraestructures sobre els sistemes naturals.

Una problemàtica derivada de l'existència d'infraestructures de mobilitat sobre el territori que sovint s'ignora és el seu efecte barrera sobre els diferents sistemes naturals que l'integren. La presència de carreteres i altres vies causen fragmentació del paisatge, la pèrdua d'hàbitats amb una pertorbació del desenvolupament normal de la fauna, l'aïllament d'espais lliures, rústics o naturals, juntament amb espècies de fauna i flora, possibles transformacions del medi físic i hidrològic, i finalment, la destrucció d'espais d'alt valor ambiental i la degradació del paisatge i de la seva estètica que li dona identitat al territori.

Al terme municipal de Sant Hilari Sacalm, les afectacions més importants vénen donades pel pas de l'Eix Transversal C-25 per l'extrem sud del municipi, amb unes dimensions i un volum de trànsit considerables, suposant una barrera d'una amplada de gairebé 40 metres si només s'agafa com a referència el traçat principal, i d'uns 190 metres si s'inclouen les sortides i accessos. Amb menors dimensions la seguirien l'enllaç a la mateixa mitjançant la carretera GI-550 que serveix de circumval·lació per anar al sector oest del municipi, o la ronda est per accedir a l'altra costat del municipi sense creuar el nucli urbà. En aquests casos i per un dimensionament correcte i ajustat a les necessitats, no es considera que cap d'elles presenti un impacte sobre el paisatge rellevant però sí sobre la seva fauna davant l'alt risc de patir atropellament si decideixen creuar les vies, amb els possibles accidents de trànsit que aquests poden originar.

La resta de carreteres locals que transcorren per Sant Hilari Sacalm no generen una fragmentació destacable per les seves dimensions, tot i que novament la seva proximitat amb zones forestals i conreus poden provocar la mortalitat d'animals que intentin creuar-les.

2.3.5. Valoració econòmica dels costos de transport.

El fenomen de la mobilitat porta associat una sèrie de costos socials, ambientals, econòmics i de temps per al conjunt de la societat i els seus individus. Entre els costos més destacats i de major rellevància social, pels seus importants efectes negatius sobre el sistema de transport, hi ha l'accidentalitat. Concretant, els principals costos econòmics als que la mobilitat ha de fer front són:

- Els produïts pels accidents de trànsit, i específicament, els costos que no estan suportats per les companyies asseguradores, sinó per la societat com a conseqüència de la capacitat de producció per la mort, la invalidesa o les limitacions de les víctimes i els costos intangibles del dolor a víctimes i familiars.
- Els produïts pels sorolls i per les mesures correctores que caldria desenvolupar en aquells espais on el soroll supera els nivells permesos.

- Els produïts per la pol·lució atmosfèrica, ja sigui per les malalties que provoca o pels danys causats sobre els diferents materials i sobre les collites.
- Els produïts pel fenomen del canvi climàtic per tal d'assolir els nivells desitjables d'emissions de CO₂.
- Els produïts per la modificació de la natura i el paisatge per part de les infraestructures.
- Els produïts per les pèrdues de temps i el sobre cost d'operació dels vehicles causats per les barreres infraestructurals, ja sigui per l'afectació de la configuració hídrica del territori i les conseqüències que se'n deriven per a les persones, béns i natura.
- Els causats per l'ocupació de l'espai per part de les infraestructures, entenent que és un cost d'oportunitat per la pèrdua d'espai.
- Pel consum energètic originat per la mobilitat.

El càlcul del cost econòmic i social dels accidents de trànsit és sempre una operació complexa per la quantitat de variables diferents que hi intervenen i per les característiques de cada territori. A més, cal tenir en compte el seguit de factors que fan referència a la inversió que la societat ha fet sobre aquella persona i els cost de la productivitat que aquella persona deixa de fer, juntament amb altres costos com els sanitaris, materials, etc.

Taula 19. Costos econòmics derivats de la mobilitat a Sant Hilari Sacalm.

Infra-estructures	Danys natura (€/km)	Ocupació d'espai (€/km)	Efecte barrera (€/km)	km de via pel municipi	Cost a la natura	Cost per ocupació d'espai	Cost efecte barrera	Cost total (km)
Vies ràpides	10.000	17.700	76.850	3, 4	34.000	60.180	261.290	355.470
Carreteres principals	10.000	7.200	77.236	4	40.000	28.800	308.944	377.744
Carreteres secundàries	7.500	4.350	77.236	24,9	186.750	108.315	1.923.176	2.218.241
Vies urbanes	-	x	-	x	-	x	-	x
Total					260.750	x	2.493.410	x

Font: *Els costos socials i ambientals del transport a Catalunya, 2004.*

Les dades de longituds de les diferents vies existents dins el terme municipal permeten fer una estimació dels costos econòmics per tres factors diferents: la natura, l'ocupació de l'espai i l'efecte barrera. A aquestes xifres caldria afegir un altre cost molt important com és el derivat de l'accidentalitat. L'estudi de "Els costos socials i ambientals del transport a Catalunya" del Departament de Política Territorial i Obres Públiques del 2004, realitzat amb l'objectiu de minimitzar el cost global de la mobilitat per a la societat, es va realitzar amb l'objectiu de minimitzar el cost global per a la societat.

Taula 20. Actualització dels costos d'accidents a Catalunya. Any 2000.

Tipologia de cost	Cost (euros)
Morts	237.109
Ferits greus	25.752
Ferits lleus	829
Despeses materials	1.388

Font: *ATM Els comptes del transport de viatgers a la Regió Metropolitana de Barcelona.*

Pel que fa als costos econòmics directes associats al tipus de vehicles, destacar que el mitjà de transport menys econòmic és l'automòbil, sobretot si habitualment l'utilitza una persona. Les seves despeses associades, ja sigui per l'amortització del propi vehicle, les despeses en benzina, revisions mecàniques, assegurances, peatges, etc., fa que un trajecte fet amb transport públic sigui una tercera part més barat que el mateix trajecte amb vehicle privat. S'estima que el cost per a l'economia domèstica de tenir un cotxe privat pot arribar a ser de 250 euros mensuals, si bé la mitjana se situa sobre els 150€. La única avantatge a nivell de cost del transport privat respecte al públic és que la despesa de temps és menor pel primer, així com una major comoditat.

2.4. Anàlisi de l'estructura organitzativa de les àrees municipals que gestionen la mobilitat.

L'àrea municipal vinculada més directament a la mobilitat és la Regidoria de Mobilitat, en col·laboració amb la d'Obres Públiques i la supervisió i mestratge de l'Arquitecte Municipal qui aporta els criteris tècnics que determinen la viabilitat de les actuacions des d'aquest punt de vista més tècnic i normatiu. Per decidir la conveniència i la posterior aprovació per tirar endavant qualsevol actuació, els propis càrrecs anteriorment anomenats proposen en Junta de Govern les idees a desenvolupar, demanant alhora valoració a l'Arquitecte o als Vigilants Municipals. En la darrera etapa d'execució de les actuacions intervé la Brigada Municipal, mentre en altres casos s'atorga a empreses privades especialitzades com, per exemple, per instal·lar passos de vianants elevats.

Des de la pròpia Brigada i els Vigilants Municipals es realitzen les tasques de manteniment i seguiment de les actuacions implantades, amb el control i la supervisió dels regidors municipals encarregats de la matèria. Aquests elaboren els seus informes de valoracions i resultats, així com dades d'interès per poder prendre decisions com els informes i les dades d'accidentalitat, o el nombre i tipologia de visitants del municipi.

Des dels propis Vigilants Municipals, a més de la detecció de problemàtiques de les via pública, es realitza el control del trànsit de vehicles en moments i punts conflictius, el control de les zones d'aparcament, les maniobres de càrrega i descàrrega, així com la vigilància d'actituds no cíviques de conductors i vianants.

Per portar a terme tot aquest volum d'actuacions que afecten d'una manera directa o indirecta a la mobilitat no s'ha disposat en els darrers anys d'una partida pressupostària específica, sinó que s'ha anat estirant de la partida destinada a senyalització i manteniment de la via pública, segons necessitat o disponibilitat, d'aquí la importància de plantejar-se la idea de crear una partida pressupostària expressament destinada a qüestions de mobilitat, al menys durant els anys estipulats per l'aplicació del Pla de Mobilitat.

Per finalitzar l'organització interna de les àrees municipals vinculades a la mobilitat, cal fer referència a la flota de vehicles municipals que permeten la mobilitat d'aquells qui han de fer totes les tasques anteriorment esmentades i que, alhora, seran subjecte d'una de les accions plantejades en aquest Pla. Aquesta flota està

formada per un total de catorze vehicles a més de les màquines de neteja de la via pública. Els Vigilants Municipals disposen de dos vehicles tot terreny: un Dacia Duster de rentin i matriculat de l'any 2013, per tant és un dels vehicles més nous de tota la flota municipal, i un Nissan Navara Pick-Up de l'any 1998. La Brigada Municipal disposa d'un altre vehicle tot terreny com és el Nissan Patrol de l'any 1991 i el que anomenen "el camionet", de l'any 1994, que utilitzen per carregar material per a les obres i actuacions que han de fer. Els de manteniment disposen de dos altres vehicles com són una Renault Kangoo i vehicle industrial Dumper per l'obra.

Per una altra banda, hi ha la furgoneta de l'electricista de l'any 2001 i el camió de l'Agrupació de Defensa Forestal de l'any 1986. La Brigada de Neteja compta amb un tot terreny Land Rover Defender 2 de l'any 2005, a més dues màquines de neteja dels carrers, una de petita i l'altra de gran. Finalment, l'Ajuntament de Sant Hilari Sacalm també compta amb un segon Nissan Patrol de l'any 1991 i un ciclomotor, juntament amb un vehicle adaptat (furgoneta Volkswagen), adquirida més recentment a l'any 2014, per traslladar persones amb dificultats en la seva mobilitat a fer consultes mèdiques allà on sigui necessari.

III.- RESULTATS DELS PROCESSOS PARTICIPATIUS

A més d'analitzar al detall els diferents tipus de fluxos i desplaçaments que tenen lloc a Sant Hilari Sacalm, cal també donar la màxima importància als aspectes relacionats amb les percepcions i les demandes latents de tots els grups socials en matèria de mobilitat. Per fer-ho cal involucrar en la participació els diferents agents i col·lectius socials amb demandes i necessitats de desplaçament diverses. D'aquesta manera, només amb la participació ciutadana es podrà construir un model de mobilitat adequat a les necessitats del municipi.

L'anàlisi de la dimensió subjectiva de la mobilitat a partir de la percepció ciutadana sobre els diferents elements relacionats amb la mobilitat del municipi s'ha de centrar en un seguit de punts fonamentals com: la percepció individual de la seva pròpia mobilitat, el posicionament dins la relació vianant-conductor, el grau de coneixement del sistema i els diferents modes de transport, els motius d'ús i l'ús dels principals modes de transport, l'opinió sobre les mesures de gestió de la mobilitat, i les propostes adreçades a millorar el servei i la cobertura del transport públic, així com de la disponibilitat d'aparcament.

Per ser coherents amb aquest creença, s'ha posat molt interès en integrar els mecanismes participatius durant tot el procés d'elaboració del Pla. En una fase inicial mitjançant les enquestes, en la part central del projecte amb les sessions de debat per barris per recollir de primera mà la informació més valuosa pel projecte, així com una reunió amb els grups de discapacitats del municipi per marcar uns eixos de treball futur. En un estadi final la població tindrà un altre moment important de participació fent el retorn oportú amb les propostes que hagin sorgit de tot el procés. Paral·lelament i durant tot el període de creació del Pla, el Grup Motor ha anat fent sessions de treball per avaluar cada fase i aportar punts de vista a totes les qüestions aparegudes.

3.1. Processos de difusió de pla

Tres han estat els elements utilitzats per fer coneixedora a la població del projecte, dels seus objectius, de les fases que es desenvoluparien, i el paper que la ciutadania tindria amb les diferents activitats preparades per a ells. En primer lloc s'ha creat un logotip que identifica el projecte, que mostres amb claredat l'objectiu del mateix i que guardés una harmonia amb el conjunt de símbols del municipi.

Figura 4. Imatge identificadora del projecte del PMU de Sant Hilari Sacalm.



Amb la imatge creada, un dels mitjans importants utilitzats ha estat la web de l'Ajuntament, on s'han publicat successives notícies informant de l'inici del projecte, de les diferents fases que es succeeixen, els resultats obtinguts i les diferents dates de convocatòries, així com de l'enquesta facilitada online mitjançant un link directe.



Al mateix temps, en la fase més inicial del projecte, es van repartir a tots els domicilis del municipi una butlleta informativa amb les dades sobre l'inici del procés d'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana, els seus objectius principals i el paper de la participació ciutadana mitjançant les enquestes i les sessions de participació ciutadana.

Pla de MOBILITAT
sant hilari sacalm

Recentment s'ha iniciat el **procés participatiu per definir el pla de mobilitat urbana** on es pretén que els ciutadans aportin el seu punt de vista per dissenyar una mobilitat consensuada i volguda per tots.

La finalitat és assolir una mobilitat més segura, eficient i equitativa, que contribueixi a una millor qualitat de vida de la ciutadania. Per això es pretén donar resposta a totes les formes de mobilitat existents, a les seves problemàtiques i reptes.

Per tal que la difusió i la participació ciutadana sigui màxima, es porten a terme dues fases ben diferenciades:

Primera FASE

Tots els ciutadans poden realitzar l'**enquesta on-line** sobre mobilitat que està penjada a la mateixa web de l'Ajuntament en el següent link:

www.santhilari.cat

Ajuntament de Sant Hilari Sacalm

segona FASE

Tots els ciutadans poden assistir i formar part de les **sessions d'anàlisi i debat** sobre la mobilitat i les mesures a desenvolupar. La celebració d'aquestes sessions es fa per barris per aconseguir una participació més activa i profitosa. Les dates d'aquestes sessions són les següents:

- Sessió 1. Dimecres 13 de setembre de 2017 a les 18:00 h
Barri del Centre del Poble
- Sessió 2. Dimecres 13 de setembre de 2017 a les 20:00 h
Barri de l'Hospital i el Serrat del Gall
- Sessió 3. Dijous 14 de setembre de 2017 a les 18:00 h
Barri de Sant Jordi
- Sessió 4. Dijous 14 de setembre de 2017 a les 20:00 h
Barri de la Piscina i el Fútbol
- Sessió 5. Dimarts 19 de setembre de 2017 a les 18:00 h
Barri del Petrinxo
- Sessió 6. Dimarts 19 de setembre de 2017 a les 20:00 h
Barri del Serrat i del Pla del Campaner
- Sessió 7. Dimecres 20 de setembre de 2017 a les 18:00 h
Barri de la Font del Ferro
- Sessió 8. Dimecres 20 de setembre de 2017 a les 20:00 h
Barri de Cal Sastre

Sant Hilari Sacalm

ENQUESTA ONLINE
- Opinió ciutadana sobre la mobilitat -

DADES D'INTERÉS GENERAL

1. En quin barri resideixes ?
2. Sexe i edat ?
3. Quantes persones viviu a casa ?
4. Quina és la teva situació laboral ?
5. Quants vehicles teniu casa ?
6. On deixes aparcat habitualment el teu cotxe quan estàs a casa durant el dia? i durant la nit ?
7. Quants anys té el vehicle principal ?
8. Quil combustible utilitza aquest cotxe ?

VEHICLE PRIVAT

9. Quants desplaçaments fas a la setmana amb vehicle privat per motius laborals ?
10. Quants desplaçaments fas a la setmana amb vehicle privat per motius personals o d'oci?
11. Hi ha alguna zona o equipament on es generi problemes d'accessibilitat o col·lapse?
12. En quins carrers creus que és important canviar o anular un dels dos sentits de circulació ?
13. Quins problemes d'aparcament has detectat? Especifica en quin carrer/plaça ?
14. On s'haurien de modificar zones de càrrega i descàrrega o de parada temporal?
15. S'hauria d'apostar per instal·lar punts de recarrega de vehicles elèctrics al municipi ?

MOBILITAT A PEU O EN BICICLETA

16. Quina freqüència de desplaçaments a peu fas a la setmana ?
17. Quina freqüència de desplaçaments amb bicicleta fas a la setmana ?
18. Com van els teus fills a fer les activitats extraescolars ?
19. S'hauria de crear nous itineraris per vianants o bicicletes ? on ?
20. Hi ha algun carrer on s'hauria de restringir als vehicles per ser exclusiu per a vianants ?
21. Per millorar la seguretat viària creus que és necessari fer alguna d'aquestes actuacions ?
22. Tens localitzat algun punt del municipi on caldria actuar per millorar la seguretat ?
23. Tens detectat algun tram de carrer i/o vorera en mal estat on caldria actuar ?
24. Coneixes algun carrer, tram o plaça on la il·luminació sigui insuficient o inadequada ?

25. Has detectat algun impediment o barrera arquitectònica pels vianants a la via pública ?

TRANSPORT PÚBLIC I DE MERCADERIES

26. Amb quina freqüència setmanal agafes el transport públic ?
27. Quines són les principals problemàtiques del transport públic sobre les que caldria actuar ?
28. S'hauria de fer alguna actuació per millorar el trànsit d'aquestes vehicles pel municipi ?

3.2. Les enquestes a la ciutadania

Per poder arribar a la totalitat de la ciutadania i poder copsar el seu punt de vista, des de la tranquil·litat de poder-ho fer des de casa i des del treball totalment individualitzat, s'ha confeccionat una enquesta amb un total de 28 preguntes repartides en diferents àmbits de la mobilitat on es pretenia recollir diferents qüestions i percepcions; per un costat conèixer trets bàsics dels diferents perfils de ciutadans a l'entorn de la mobilitat i els seus hàbits, per una altra banda conèixer el seu punt de vista sobre les principals problemàtiques i necessitats que té el seu barri en termes de mobilitat, seguretat, aparcament, etc., i finalment, conèixer el punt de vista sobre les propostes que creuen que s'haurien de portar a terme amb més urgència.

A més de recollir un primer volum d'informació molt útil per detectar les primeres línies de treball que posteriorment serien traslladades a les sessions de debat, l'elaboració de les enquestes tenen també l'objectiu de fer coneixedors a la població de les dimensions del projecte i començar-los a fer sentir participants del que en el futur acabarà sent la mobilitat de la seva població i del seu dia a dia.

En total s'han recollit 145 enquestes, distribuïdes de la següent manera:

Taula 21. Càmput d'enquestes fetes durant l'elaboració del PMUS.

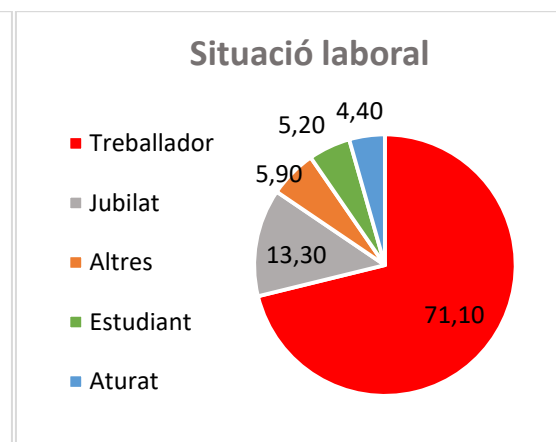
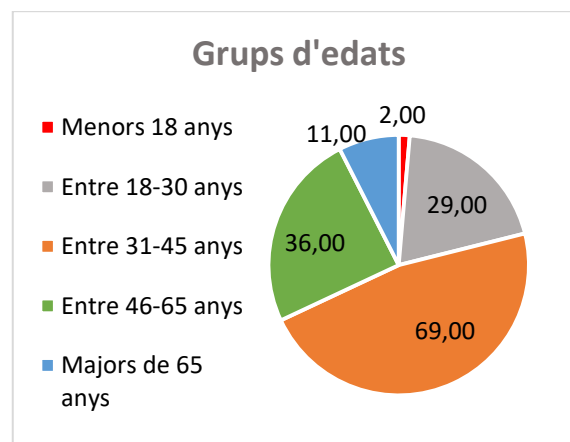
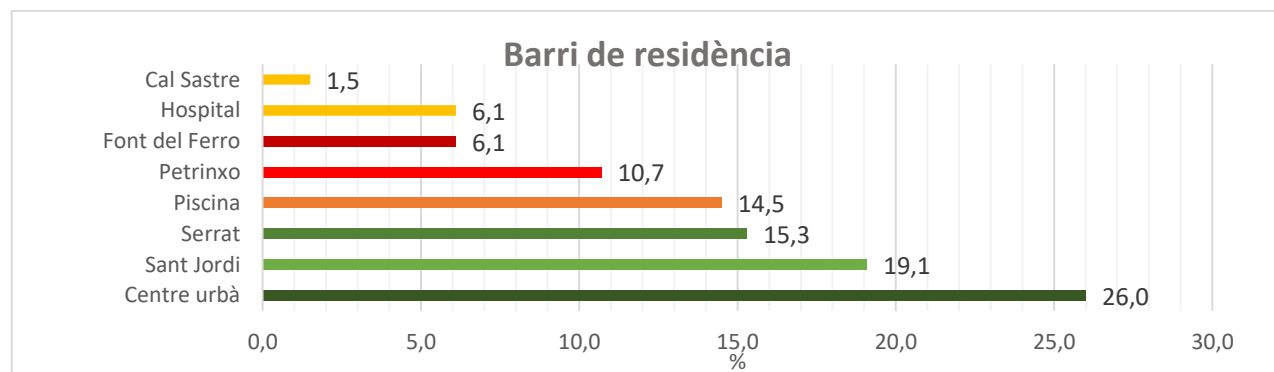
Modalitat	Nombre d'enquestes
Online a la web de l'Ajuntament	139
Presencials en dependències municipals	6

Quan es va explicar que l'enquesta aniria penjada a la web de l'Ajuntament, diversos representants dels barris van manifestar que també caldria dipositar-la en format paper en diferents punts estratègics del municipi per a que la gent gran o la que no t'he accés a internet tingui l'oportunitat de fer-la a mà. Es va proposar les dependències de la Casa de la Cultura, Can Rovira, l'Ajuntament, l'espai AQUA i el Casal d'Avis.

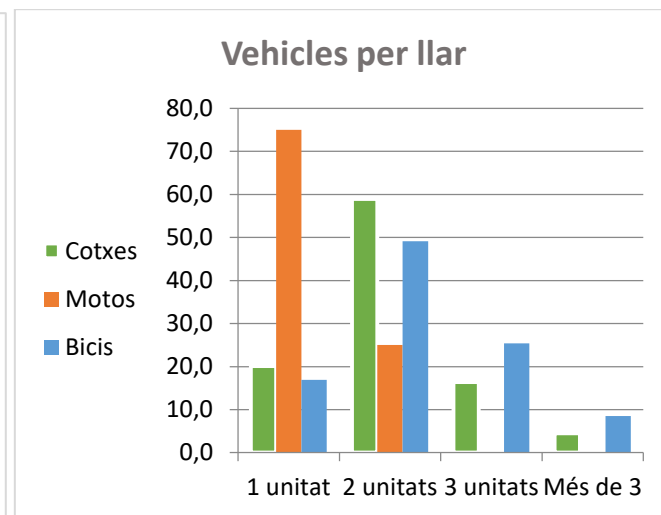
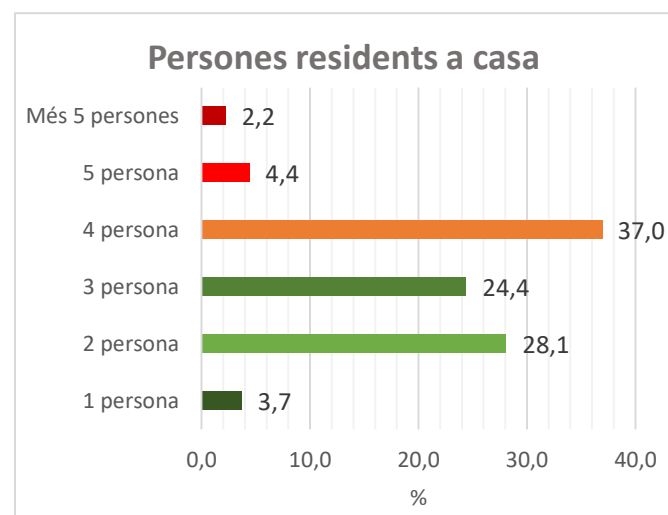
El volum total d'enquestes realitzades es considera molt satisfactori i representatiu per les necessitats i problemàtiques existents amb tres molt similars als apareguts a les sessions de debat per barris que s'analitza més endavant. Resulta especialment interessant que el perfil majoritari d'enquestats és complementari als participants de les sessions de debat, acollint així els processos participatius un bon espectre de ciutadans majoritari al municipi.

Pel que fa al perfil d'enquestats, una quarta part són residents al Centre Urbà, seguit a distància de quatre barris força participatius com són el Sant Jordi, el Serrat, la Piscina i, finalment, el Petrinxo. La resta han tingut una

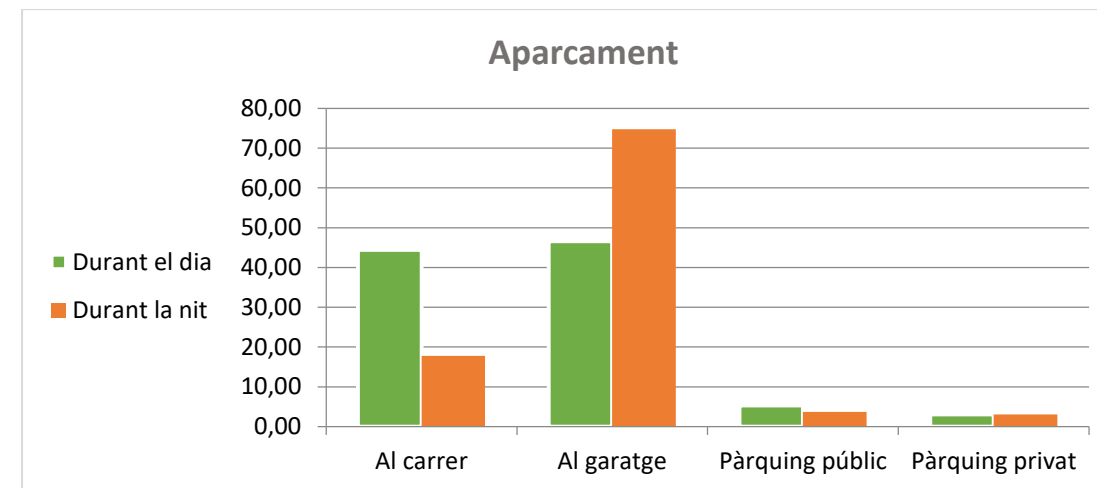
participació més reduïda però significativa. El grup d'edats majoritari és de 35 a 45 anys amb un %, coincidint amb el grup d'edats majoritaris al municipi i que més hàbit tenen de fer ús de les eines informàtiques. A més, la major part dels enquestats gaudeixen d'una situació laboral activa que propicia la necessitat de moviment, sobretot, quan molts d'ells ho han de fer fora el municipi.



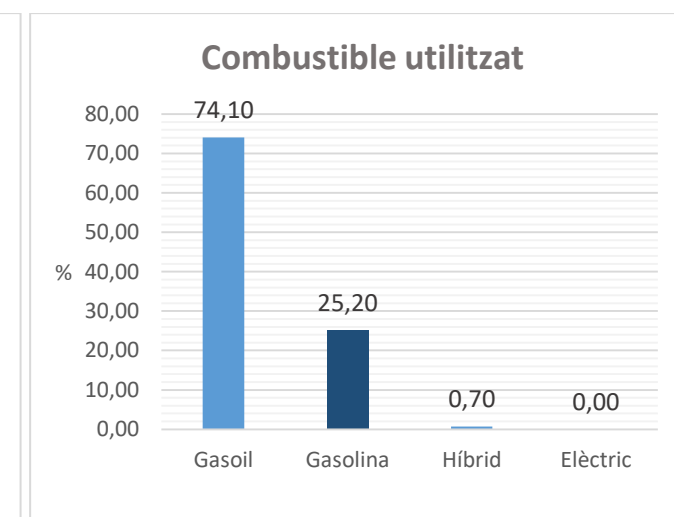
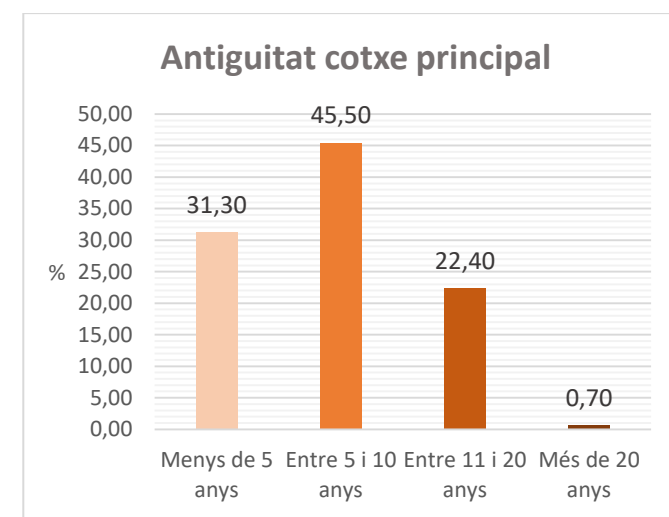
Pel que fa a aquest perfil d'enquestats, la major part d'ells resideixen en llars on són dos, tres i sobretot quatre persones, amb dos cotxes en la major part dels casos, una moto i dues bicicletes.



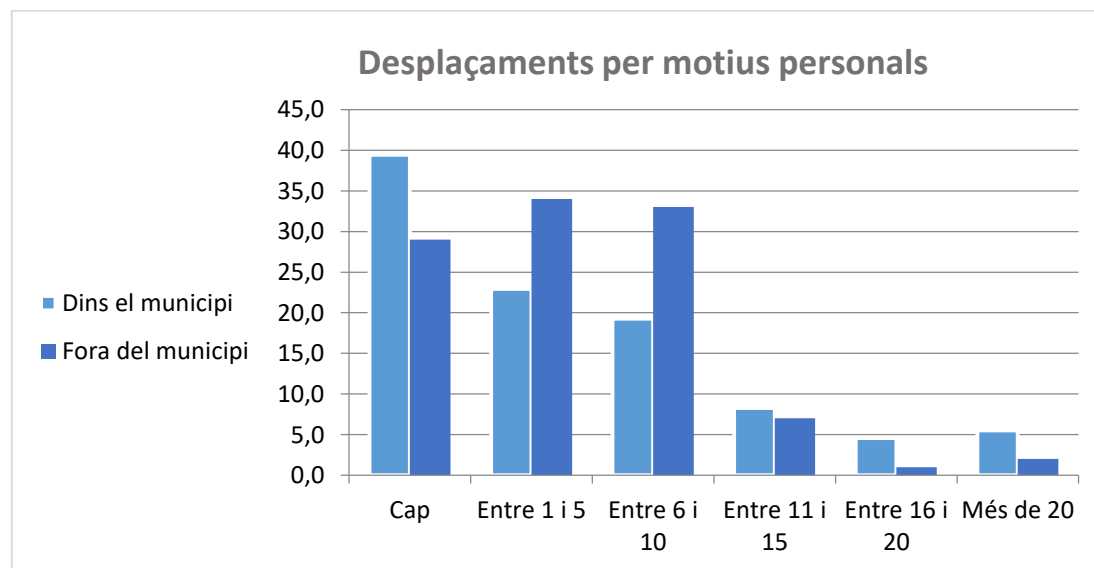
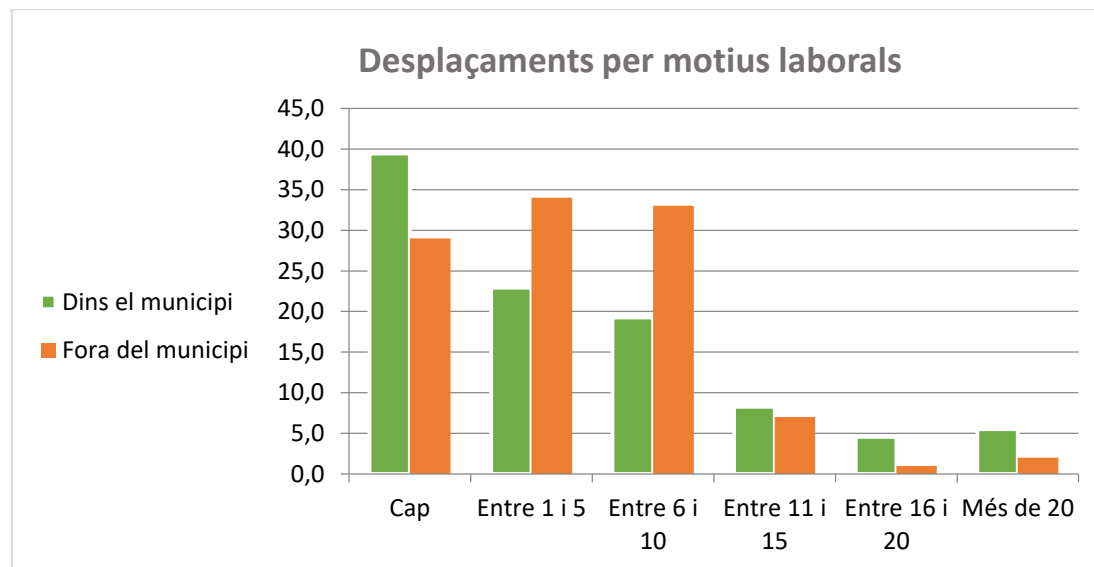
Una qüestió interessant es veure on aparca la gent enquestada el cotxe principal durant el dia i durant la nit. Durant les hores diürnes hi ha pràcticament una dualitat entre els qui aparquen al carrer i al garatge, mentre els que ho fan en aparcaments públics i privats són escassos. En canvi, i com es podria esperar, durant les hores nocturnes gairebé tres quarts parts el deixen tancat al garatge de casa, de manera que fent la diferència s'aprecia com hi ha un 30,4% de veïns que deixen el cotxe al carrer durant el dia tenint un aparcament propi disponible.



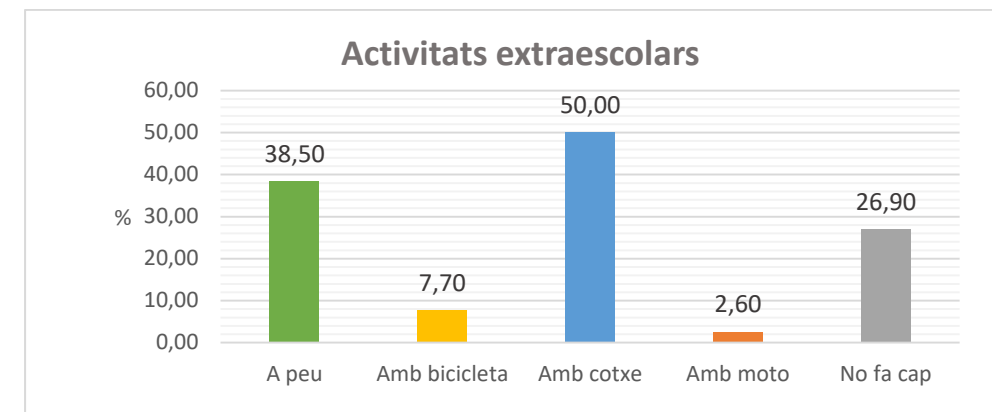
El perfil de vehicle és important en paràmetres de contaminació i de també perillositat, entenent que els cotxes més nous i amb un manteniment adequat tenen més garanties de seguretat i resposta en carretera. En aquest sentit, el part automobilístic dels enquestats és majoritàriament vehicles de gasoil, per tant, els més contaminants, amb una inexistència pràcticament total de vehicles híbrids i menys elèctrics. Pel que fa a l'antiguitat, el parc és majoritàriament antiquat, amb gairebé la meitat dels vehicles entre 5 i 10 anys, tan sols una tercera part de vehicles nous (menys de 5 anys), i un nombre considerable de cotxes de més d'onze anys, sent aquests especialment perjudicials per l'elevada emissió de partícules en suspensió molt perjudicials per la salut de les persones que la inhalen.



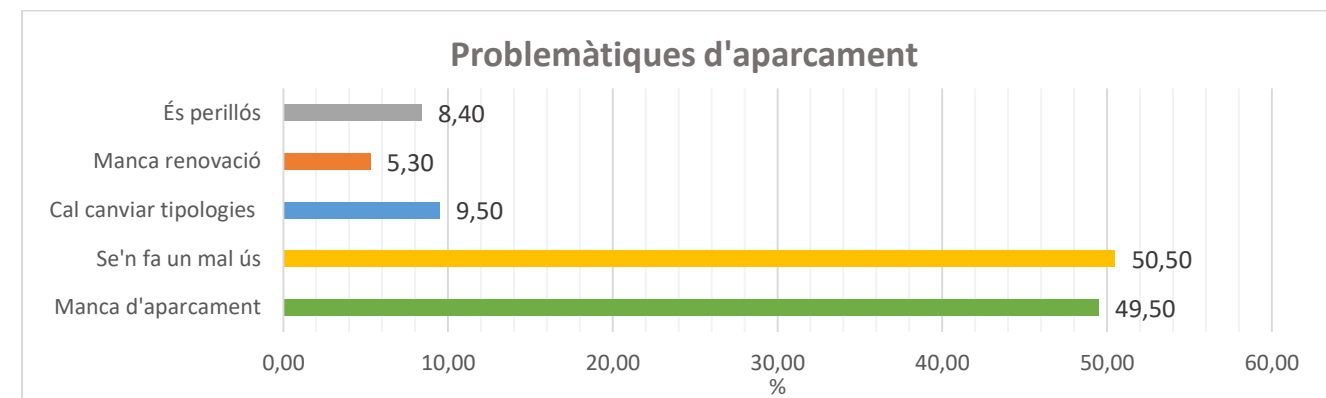
Analitzant els desplaçaments laborals amb vehicle privat per motius laborals s'observa com gairebé la meitat dels enquestats el fan servir per anar a treballar quan el seu lloc de treball és dins el municipi, mentre els qui el fan servir per treballar a fora supera per poc les dues terceres parts dels enquestats. Les xifres per motius d'oci augmenten considerablement quan es refereixen a desplaçaments dins el municipi, però sobretot quan es realitzen a fora, de manera lògica tenint en compte les característiques del municipi i de ciutats i poblacions importants properes.



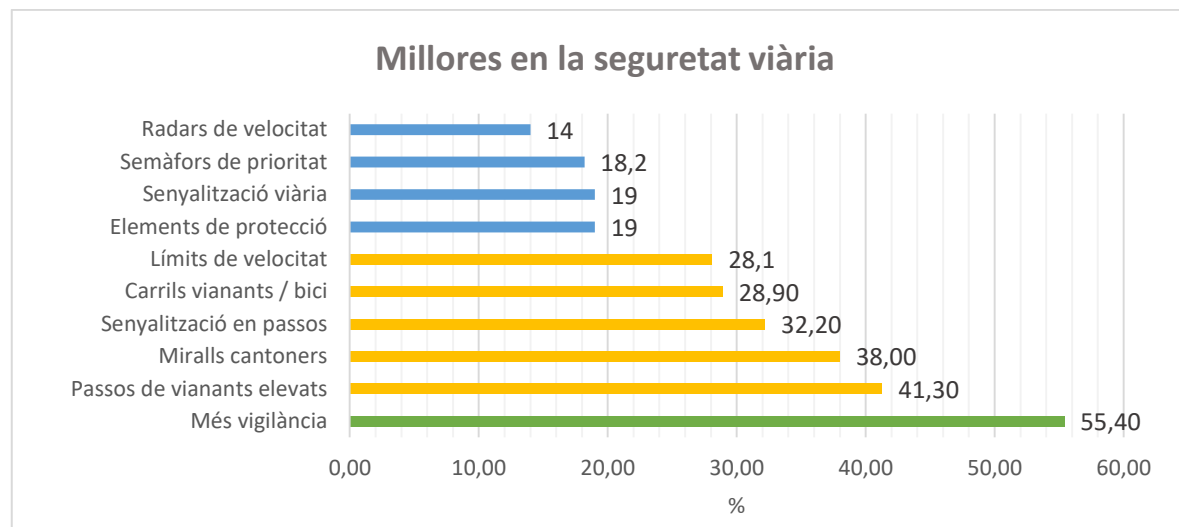
Pel que fa als desplaçaments dels joves quan van a fer les seves extraescolars o activitats esportives, una dada significativa és que el 38,5% van a peu, mentre que amb bicicleta hi va un no menyspreable 7,7%. Un quantió nombre, el 50% ho fa amb vehicle privat, estan localitzada la zona esportiva a l'extrem nord del nucli urbà. Tot plegat fa pensar en la necessitat de millorar els accessos amb mitjans no motoritzats de la zona esportiva, demanda molt recurrent a les enquestes rebudes per a ciutadania.



Una dada molt interessant i que ha de fer reflexionar i actuar és que una mica més de la meitat dels enquestats tenen la percepció que el conjunt de la ciutadania fa un mal ús dels aparcaments disponibles. Un nombre similar de persones també pensa que falta aparcament, especialment al centre urbà o zones properes a equipaments d'important afluència com el Centre d'Atenció Primària. Altres zones aparegudes com el Passeig de la Font de Ferro, la Plaça Guilleries o la Plaça Gravalosa amb la qüestió de la càrrega i descàrrega, són indrets on es preveuen actuacions en el pla d'acció. El posicionament sobre la voluntat d'apostar per instal·lar punts de recàrrega de vehicles elèctrics al municipi també és força contundent; una mica més del 70% opinen que s'haurien d'instal·lar.



Una darrera qüestió formulada en l'enquesta ha donat resultats molt significatius i que cal tenir molt en compte. A la pregunta de com es pot millorar la seguretat viària, una mica més de la meitat de les persones van contestar que havent-hi més vigilància en horaris i cruïlles concretes. La segona mesura preferida amb un 41% és la col·locació de passos a nivell per reduir la velocitat dels cotxes. Altres mesures ben percebudes per un bon nombre d'enquestats són: la col·locació de miralls cantoners, límits de velocitat, il·luminació en passos de vianants



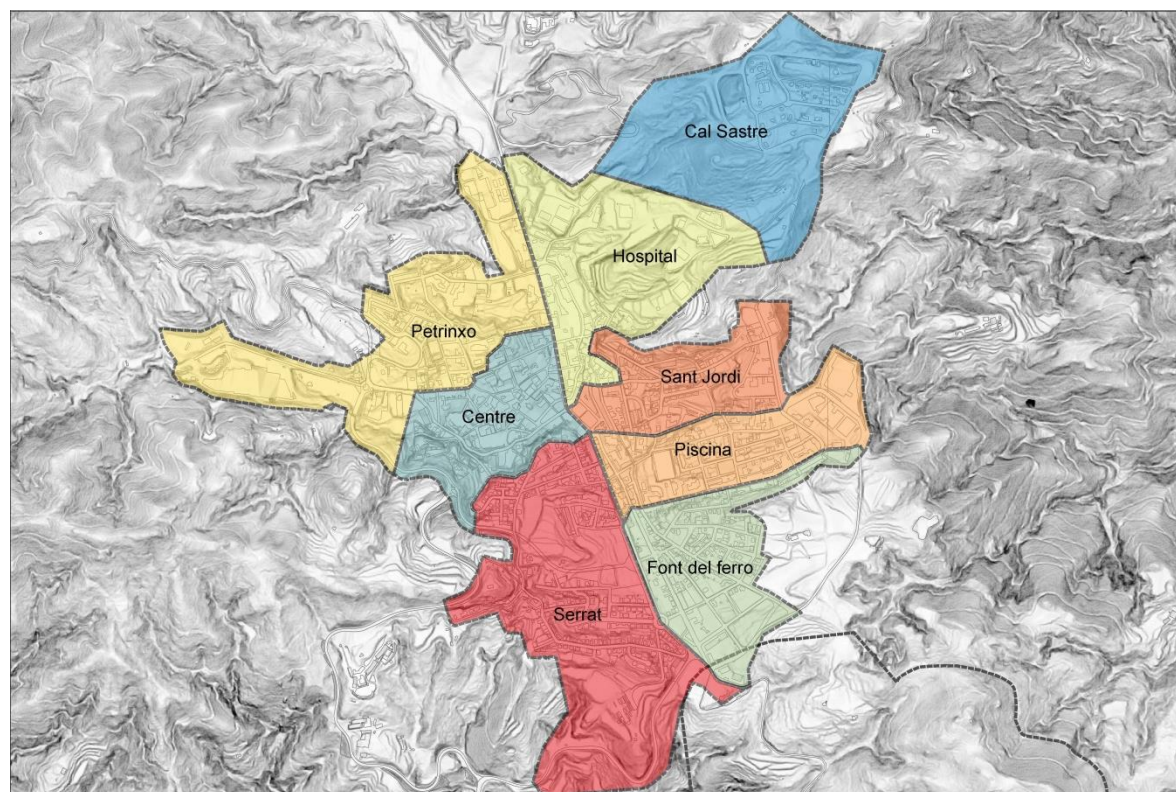
Taula 22. Barris participants en les sessions de debat per elaborar el PMUS.

Ordre	Data	Hora	Barri
Barri 1	13/09/2017	18:00 h.	Centre del poble
Barri 2	13/09/2017	20:00 h.	Hospital i Serrat del Gall
Barri 3	14/09/2017	18:00 h.	Sant Jordi
Barri 4	14/09/2017	20:00 h.	Piscina i futbol
Barri 5	19/09/2017	18:00 h.	Petrinxo
Barri 6	19/09/2017	20:00 h.	Serrat i Pla del Campaner
Barri 7	09/10/2017	18:00 h.	Font del Ferro
Barri 8	09/10/2017	20:00 h.	Cal Sastre

3.3. Les sessions de debat per barris

La fase dels processos participatius on s'ha posat més expectativa, esforç i atenció han estat les sessions de debat per barris, partint de la idea que era el moment ideal per poder tenir un contacte directe i enriquidor amb la ciutadania, amb un bon nombre d'ells i en un entorn de confiança on s'expressarien sense condicionants la seva visió sincera i clara sobre la mobilitat en el seu barri i en el conjunt del municipi.

Amb aquesta idea s'han estructurat les sessions de debat dividint el municipi en vuit barris amb la idea de agilitzar les sessions de treball, millorar en la tasca de concertació de problemàtiques i propostes i fer més participis als assistents. La relació de barris és la següent:



La metodologia emprada en tots els casos ha estat molt similar; els tècnics redactors del projecte han creat un entorn del treball on els assistents havien d'anar opinant individualment i de manera ordenada sobre les diferents qüestions plantejades. Després de cada resposta s'obria un torn de paraules per a que els demés assistents donessin la seva opinió, buscant sempre arribar a una posició de consens i de màxima unanimitat. Era en aquests casos quan la qüestió apareguda era recollida pels tècnics per tal de ser considerada posteriorment en el procés de redacció de la diagnosi i del Pla d'acció.

La primera part de les sessions estava destinada a tractar les necessitats i problemàtiques en la mobilitat del barri, abordant aspectes varis com: les voreres, carrers en mal estat, passos de vianants, sentits circulació, cruïlles, carrils bici / vianants, transport públic, aparcament, càrrega i descàrrega, sorolls o seguretat. La segona part de les sessions anava dirigida a la detecció de necessitats i problemàtiques en la mobilitat del conjunt de municipi, podent abordar qualsevol punt o tram del mateix. La tercera part de les sessions pretenia cercar els valors estratègics que la mobilitat i la seva planificació podia tenir sobre altres àmbits o sectors.

Els resultats obtinguts del conjunt de les vuit sessions de debat per barris, tal i com contemplen les actes que es mostren a continuació, han permès agrupar les necessitats i actuacions a considerar en 5 grups:

- 1) **Sentits de circulació:** canvis de direccions, excepcions de prohibit el pas i senyalització de línies de circulació.
- 2) **Aparcament:** eliminació d'un costat d'aparcaments, creació o supressió de noves zones d'aparcament, senyalització de zones d'aparcament al terra, senyalització horitzontal informativa, i senyalització de línies grogues en cantonades i espais perillosos o que dificulten la circulació.
- 3) **Seguretat:** disminució de la velocitat, passos de vianants, encreuaments perillosos, senyalització i elements de perillositat a la via pública.
- 4) **Actuacions urbanístiques i nous vials:** millora de carrers i voreres, adaptació a persones amb dificultats de mobilitat, obertura de nous vials, i creació o canvi d'elements diversos.
- 5) **Educació i conscienciació:** actuacions imprudents o incíviques.

La **primera sessió** s'ha celebrat a la Casa de Cultura amb la participació de 14 veïns del **CENTRE URBÀ**. Els aspectes més rellevants apareguts ha sigut:

SENTITS CIRCULACIÓ:

- A la plaça Guilleries -> Font del Cirerer: marcar 1 sol sentit de pujada + aparcaments, per evitar així el caos. Atenció a la barana.
- El c/ Acàcies de 2 sentits s'hauria de replantejar: 1 sentit + un costat d'aparcament, o 2 sentits sense aparcament. Té lloses deteriorades.
- Complementat amb c/ Sant Benet (escoles) on caldria retirar les zones d'aparcament.
- Al passeig de la Font Vella hi ha discrepància amb l'actual doble sentit o aparcament. On si és segur és al tram final (on hi ha la font) on s'ha de fer 1 sol sentit.
- Conflicte c/ Avets: camí segur = canvi de sentit, sentit únic al c/Avets cantonada c/ Alzines.

APARCAMENT:

- A l'aparcament de Can Mimó caldria establir un sistema que permetés la rotació de vehicles per evitar que cotxes estiguin permanentment aparcats.
- A la plaça Guilleries hi ha jardins (de fet és un indret on la gent porta els gossos a fer les seves necessitats) amb voreres molt grans, on es podria fer un aparcament en bateria.
- Ampliar la zona d'aparcament de Can Rovira. A més, aquest aparcament és mitja zona blanca i mitja blava. Es podria fer un aparcament amb preferència per a veïns residents al barri, o que en cas que fos zona blava, poguessin aparcar sense restriccions.
- Per guanyar molt d'espai d'aparcament durant els diumenges de mercat, s'hauria de plantejar traslladar-lo a la Porxada + plaça Església + Cal Ros. Si això és fes, caldria solucionar problemàtica de la descàrrega de camions del mercat, i els enterraments.
- Els veïns que tenen garatge i es veuen afectats pel Camí Segur, poden accedir a les seves cases durant aquestes estones de talls ?
- Al c/ Vic (zona que s'eixampla) i al c/ Narcís Corbera seria convenient posar una zona de càrrega i descàrrega.
- Es pot regular horaris de càrrega i descàrrega ?
- La pilota de davant del Casal de Cultura s'espantia i entre cotxes que no deixen entrar i sortir als veïns d'aquells blocs.
- Davant la peixateria del c/ Lleida, els propietaris deixen molt sovint el cotxe sobre la vorera, quan ells tenen aparcament.
- A la crtra. D'Arbúcies (davant locals Can Jombo, Videoclub, etc.) els cotxes aparquen per anar a comprar i crea embussos.

SEGURETAT:

- Al c/ Verge dels Dolors, l'STOP està sobre pas vianants i cotxes venen amb molta velocitat.
- Al c/ Vallclara hi ha cotxes que aparquen sobre línies grogues i tapen la visibilitat, malgrat hi ha miralls.
- Al c/ Dr. Morales els cotxes agafen molta velocitat, i l'Hostal que té taules a la vorera dificulten el pas de vianants amb cotxes o cadires de rodes.
- El pas de vianants de la plaça Gravalosa té poca visibilitat pels arbres. Cal desplaçar-lo davant del xinés.
- El pas de vianants de la crtra. D'Arbúcies està massa prop de la cruïlla. Seria interessant posar un davant de Can Jombo. Cal repassar tot el tram.

- A la plaça de la Porxada sovint hi ha nens amb patins que són un perill pels vianants. Caldria habilitar un espai per a ells.
- Cal revisar voreres estretes del camí segur i obstacles presents.
- Davant del Bar Montseny hi ha una planxa a terra que rellisca molt quan plou. Caldria posar bandes rugoses o altres alternatives. Ja hi hagut gent que ha caigut.
- Veuen molt interessant la figura del policia de proximitat (seguretat + aparcament + velocitat + ordre + etc.)
- Hi ha força consens en que les actuacions sobre els arbres s'ha de reduir al tractament de les arrels quan afecten l'estat de la calçada.
- Al c/ Sant Josep de sortida del poble, els cartells no es veuen de nit. Cal il·luminació.

A nivell de conclusions destacar que les principals demandes dels ciutadans del centre urbà es centren en la manca d'aparcament i la seguretat dels vianants en determinats punts molt concrets, especialment al voltant de la carretera d'Arbúcies i la plaça Gravalosa.

La **segona sessió** s'ha celebrat a l'Escorxador Municipal amb la participació de 16 veïns del barri de L'HOSPITAL. Els aspectes més rellevants apareguts ha sigut:

SENTITS CIRCULACIÓ:

- S'aposta pels sentits únics en pràcticament tots els carrers. Mirar proposta de plànol.
- El C/Hospital hauria de ser d'un únic sentit (davant de la Font). Al tram final del c/ Hospital on hi ha les tres zones d'aparcament cal pensar si deixar la doble direcció, especialment amb la implantació de la recollida d'escombraries porta a porta fet que alliberarà més espai.
- El Serrat del Gall hauria de ser d'un sol sentit de circulació amb els dos aparcament a banda i banda.

APARCAMENT:

- A la plaça davant del DIA els cotxes aparquen malament.
- Marcar l'aparcament de la Font i si no prohibir aparcar (excepte serveis).
- Als revolts pintar-los de groc (5 metres seguretat) i prohibir aparcar.
- Al c/ Torras i Bages les voreres estan mal fetes, els cotxes i motos aparquen malgrat hi ha línies grogues.

SEGURETAT:

- Al c/ de l'Est els nens baixen molt ràpid amb patins agafant la corba i és molt perillós. Se'ls hi hauria de fer una rampa de patins.
- Al c/ Lleida falta un pas de vianants, també al c/ Torras a la cruïlla de l'Escorxador.
- Arreglar / fer voreres al tram baix del c/ Riera (entre el c/ Est i el c/ Dr. Morales).
- Les zones de minusvàlids patinen.
- c/ Riera de sorra, caldria asfaltar-lo per ser carrer de sortida.
- Mal estat de les voreres, per exemple, c/ Torras de formigó i en mal estat. Hi ha una casa que fa cantonera (davant de l'escorxador) que té la teulada que cau i és molt perillós.
- Analitzar la crtra. D'accés a la zona esportiva si hi ha algun arbre conflictiu per invasió de la calçada.

- Les dues cruïlles de la crtra amb c/ Vern i c/ de la Riera (costat nord) resulten perilloses per que els vehicles venen molt ràpid. La segona és de doble sentit i transiten vehicles pesants.
- Alta velocitat en tram crtra. Arbúcies entre c/ Avets i c/ Vern, i tram baix del c/ Riera.

A nivell de conclusions destacar que les principals demandes dels veïns del barri de l'Hospital es centren en la deixadesa que han tingut per part de l'Ajuntament per mantenir un bon estat dels seus carrers i voreres, així com els problemes de civisme que tenen per part de cert col·lectius, majoritàriament joves.

La **tercera sessió** s'ha celebrat a l'Institut Busquets i Punset amb la participació de 22 veïns del barri de SANT JORDI. Els aspectes més rellevants apareguts ha sigut:

SENTITS CIRCULACIÓ:

- Recuperar el doble sentit del c/ Joan Serres en tot el seu tram. Paral·lelament s'actuaria sobre el c/ Sant Margarida fent-lo només de baixada. Evitaríem revolt complex (glaç). Treien circulació del C/ santa Margarida evitarem problemes derivats de l'afluència del camp de futbol, especialment durant els caps de setmana i hores punta.
- A la plaça Catalunya re configurar els sentits de circulació per permetre l'entrada i sortida directa pel c/ Joan Serres, i evitar que passis tots els cotxes per davant del CAP, on hi ha un punt molt conflictiu pels cotxes que volen agafar el c/ Joan Serres. Cal treure pàrquing en bateria al c/ Joan Serres al tram de la plaça de Catalunya.
- Treure l'excepció de veïns de l'entrada sud del c/ Antoni Gaudi.
- C/ Sant Jordi de sentit únic excepte el tram final de doble sentit. Cal portar la gent fora del poble i no cap el poble i cap al c/ Sant Jordi.
- Plantejar treure doble sentit tram final del carrer de les terrasses a la pç. Josep Moragues que dona a la crtra.

APARCAMENT:

- Cal revisar els aparcaments del tram del c/ Joan Serres entre c/ de les Flors c/ Antoni Gaudi.
- Al tram del c/ Joan Serres, més amunt del IES, cal marcar aparcaments perquè només s'aparqui al costat esquerra, i marca un pas de vianants elevat (compte quan glaci = no fer-los molt alts). Al tram davant l'IES també s'hauria de fer algun pas elevat (ja hi ha 1 fet).
- Canviar zona de càrrega i descàrrega davant del DIA d'ubicació (mirar plànol).
- Al tram del c/ Joan Miró amb c/ Antoni Gaudi ara s'aparca a banda i banda. Seria interessant fer només un costat i en bateria (diagonal).

SEGURETAT:

- Problemàtica dels pals de la llum i telèfon sobre les voreres que obstaculitzen pas de cadires de rodes, ...
- La pintura dels passos de vianants del camí segur patinen.
- La policia local hauria de venir a regular el trànsit en hores puntuals a punts com la cruïlla de la pç. Josep Moragues.
- Caldria reduir velocitat en c/ Joan Serres per seguretat alumnes al sortir de IES.
- Arreglar voreres en mal estat al tram c/ Joan Serres davant IES, a l'altra costat.
- La cruïlla entre c/ Joan Serres i Ronda Est és molt conflictiva. Surten de l'STOP i venen amb molta velocitat. Caldria també fer un STOP a l'altra costat, amb un pas de vianants a 5-8 metres pels vianants que venen pel camí. Per cert, aquest camí quan plou està fangós i la gent passa per la carretera.

- Als diferents trams del c/ Sant Jordi cal posar passos elevats i als carrers afluent passos de vianants normals (marcats en plànol) En aquest carrer també hi ha trams de voreres en mal estat i voreres no acabades (en terrenys no construïts). Caldria fer totes les voreres en solars no construïts i fer murs de contenció.
- La cruïlla del c/ Sant Jordi amb Ronda Est és conflictiva, venen els cotxes molt ràpid. Caldria posar pas de vianants elevat uns metres abans.
- La senyal de cedeix el pas del c/ Tarragona amb c/Miró no es compleix.
- Fer pas de vianants davant del DIA.
- La cruïlla entre c/ Pablo Picasso i c/ Antoni Gaudi té una vorera excessivament ample que es podria reduir per millorar l'espai de gir.
- Al giravolt de la plaça De Can Torrent els cotxes venen molt ràpid.

A nivell de conclusions destacar que les principals demandes dels veïns del barri de Sant Jordi són la recuperació del doble sentit de circulació del carrer Joan Serres, condicionant totes les actuacions a fer a tota la resta de carrers de l'entorn. No estan d'acord en la utilitat del Camí Segur en aquest Institut. Delimitar els espais d'aparcaments i disminuir velocitats són les altres dues preocupacions importants.

La **quarta sessió** s'ha celebrat a l'escola bressol la Baldufa amb la participació de 34 veïns del barri de la PISCINA I EL FUTBOL. Els aspectes més rellevants apareguts ha sigut:

SENTITS CIRCULACIÓ:

- El c/ del Serrat s'ha de canviar el sentit per a que sigui de baixada. Caldria fer una excepció per a que poguessin però només pels veïns del bloc de pisos que aparquen a la sortida de vehicles que hi ha a la diagonal.
- Al c/ Carbó caldria un sentit de circulació i 2 costats d'aparcament.
- Recuperar doble sentit tram superior c/ Joan XXIII tal i com havia estat abans i tal i com està aprovat a l'Ajuntament.
- Els carrers de la Font s'Aguarda i c/ Roques del Rei son plou amples per permetre dos sentits de circulació i 1 costat d'aparcament.
- Marcar línies c/ de la Bòbila.
- La proposta pel carrer de la Piscina és de 2 sentits però delimitant molt bé un costat d'aparcament i quines places han de ser. Pintar totes les línies d'aparcament però també de divisòries dels carrers.

APARCAMENTS:

- Al c/ Piscina els cotxes aparquen a les cantonades i dificulten la visibilitat, caldria deixar 5 metres de seguretat i pintar i fins i tot col·locar pilones per a que els cotxes no poguessin aparcar.
- Al c/ Flors fins a mig camí que hi ha cases de doble sentit i aparcament, a partir de les cases no es pot aparcar.
- Al c/ Josep Palà caldria marcar places d'aparcament a un costat.
- Al c/ Piscina cal marcar places d'aparcament (pintar) al costat esquerra (tram de cases), mentre als trams superiors mirar millors zones on marcar zones d'aparcament (actuació prioritària pels veïns).

SEGURETAT:

- Hi ha alguns elements de disminució de velocitat forts que a més fan molt soroll i molestes als veïns. Cal substituir-los i triar ubicacions ideals per seguretat i per soroll.

- Al c/ Flors les voreres fan 0,5 metre i no passen cotxets. També hi ha senyals. També falta barana per la riera sobre la vorera que no està feta.
- Repassar tots els arbres que poden treure visibilitat en passos de vianants.
- C/ Santa Margarida es van fent esvorancs i s'enfonsa. Caldria fer-lo tot nou.
- Davant del Camp de Futbol caldria un pas elevat. Per reduir la velocitat caldria col·locar elements rugosos per evitar relliscar i disminuir la velocitat.
- El pas de vianants del c/ Verge del Padró és poc visible, cal canviar-lo d'ubicació.
- Al c/ Santa Margarida, davant el camp de futbol hi ha un pal amb contraforts enmig del carrer que caldria arreglar perquè és perillós.
- Cantonada c/ Pintor Vayreda i c/ Roques del Rei caldria pintura groga en cantonades per evitar que s'aparqui.
- Col·locar pas de vianants normal al c/ Villaret a l'alçada amb avinguda Nen Jesús de Praga.

A nivell de conclusions destacar que va haver una unanimitat total en que el carrer Joan Serres ha de recuperar el doble sentit, mentre el carrer de la Piscina mantindria el doble sentit però necessitaria delimitar correctament les zones d'aparcament per millorar el flux circulatori. La gestió de l'aparcament és en general la principal petició, així com treballar sobre alguns elements que afecten la seguretat com la velocitat dels cotxes o l'estat d'alguns punts de la via pública.

La **cinquena sessió** s'ha celebrat a l'Escola Guilleries amb la participació de 16 veïns del barri del PETRINXO. Els aspectes més rellevants apareguts ha sigut:

SENTITS DE CIRCULACIÓ:

- Als c/ Alfons Torrent i Gurb fer d'un sol sentit i voreres més amples.
- En el gir del c/ dels Avets amb c/ Sant Josep col·locar una senyal d'excepció de pas pels portar (comercials) núm. 3, 14 i 16 (camions).

APARCAMENTS:

- Habilitar zones d'aparcament en c/ Vern sense sortida.
- C/ Gurb possibilitat de posar aparcaments en bateria.
- Habilitat aparcament per mestres en solar privat (actuació prioritària).

SEGURETAT:

- A la Font del Juvé hi ha un pals que s'han d'emportar bé i clavar correctament perquè són molt perillosos.
- Fer pas elevat crtra Arbúcies. Marcat en plànol.
- Fort canvi de rasant al c/ Petrinxo, cal col·locar mirall.
- El trencant del c/ Petrinxo amb c/ de les Tres Creus hi ha panots a les voreres trencats: Hi ha un tram de vorera que no està feta (és important arreglar aquest punt).
- C/ Dr. Alfons Torrent i c/ Gurb cal fer les voreres més amples (treure pilones?). Al c/ Dr Muñoz hi ha un costat sense vorera.
- Al final del passeig de la Font Vella hi ha dos miralls però estan mal col·locats. També hi ha línies grogues que no es respecten (es podrien posar pilones, jardineres, etc.).

- Col·locar pas de vianants en confluència c/ Sant Josep amb c/ de les Tres Creus.
- Al c/ dels Avets amb c/ Sant Josep col·locar STOP i no permetre que s'aparqui en l'espai més proper a la cruïlla. Les voreres d'un dels costats són molt altes i estretes.
- Col·locar dos passamans al carrer Guilleries.
- Al c/ Arenas col·locar una barana a les escales. Hi ha un fanal que impedeix el pas de cadires.
- A la corba de la crtra de Vic on hi ha el parc cal posar un pas elevat per reduir altes velocitats. Hi ha un tram on la vorera és molt alta. Cal posar rampa per reduir el salt per a la gent gran. En tota aquesta corba i el parc falta llum. Caldria col·locar un parell de focus. També cal reduir la velocitat de tot el tram de la corba a zona 20 o 30 amb una senyalització especial per tenir cura en una zona on juguen nens. Hi passen molts camions i ràpid. Mirar de col·locar alguns miralls.
- En general tota la vorera esquerra del c/ de les Tres Creus està en mal estat.

A nivell de conclusions destacar que les principals problemàtiques tenen a veure amb la manca d'aparcament associat a l'escola, sobretot en hores punta, la perillositat al voltant del Parc de Sant Pere on els vehicles passen molt ràpid, està mal senyalitzat, sense poca llum, etc., i finalment, en el mal estat de les voreres o manca de voreres. Hi hagut força unanimitat en els sentits de circulació i en accions que consideren claus com intentar habilitar l'espai del solar privat per aparcament de mestres durant els dies lectius i obert durant caps de setmana. Han aparegut també petites qüestions de seguretat a tractar.

La **sisena sessió** s'ha celebrat a l'antiga Fàbrica amb la participació de 33 veïns del barri del SERRAT. Els aspectes més rellevants apareguts ha sigut:

SENTITS DE CIRCULACIÓ:

- Tots els carrers proposats de doble sentit, excepte c/ Fredelic Culí.
- Al tram final del passeig 14 d'abril hauria de ser d'un sentit i 2 costat d'aparcament, respectant els 5 metres de la cantonada. Atenció als cotxes aparcats sempre a la cantonada sobre la línia groga. Aquest tram té molt pendent, caldria posar una barana clavada a terra, l'altra costat de la vorera està en mal estat.

APARCAMENT:

- Aparquen a costat i costat de Ca la Marta, així com al mig al voltant de la rostisseria de la crtra. en espais no adequats. En aquest tram hi ha voreres sense fer o arreglar, i sense llum. Sovint queda plena d'aigua embassada de pluja o del reg dels cultius, a l'hivern glaça i no s'hi pot passar, queda fangós, mosquits.
- Cal canviar aparcament tram final c/ 2 de Maig ja que no permet visibilitat quan vols girar.
- Moure parada del bus de la rotonda
- C/ frederic Culí marcar zones d'aparcament al costat esquerra.
- Marcar línies grogues 5 metres de les cantonades.
- Marcar excepció de pas pels veïns del carrer del Cañó.
- No es respecten els aparcaments de motos (en general al municipi). Col·locar pilones per evitar cotxes. En general falten aparcaments de motos, però per exemple seria bo tenir-ne al carrer Sant Josep.
- La zona de joc (camp del futbol) davant del geriàtric hauria de ser un aparcament (actuació important), ja que evitaria molts problemes de mobilitat per culpa d'aquest equipament. És una actuació unànime de tot el barri.
- En el carrer del geriàtric hi ha un tram amb cotxes abandonats !. També hi ha cotxes aparcats permanentment a banda i banda.

- Al final del c/ 2 de maig els cotxes aparquen sobre un pas de vianants. Col·locar pilones.
- C/ Dr. Marañón hi ha sempre una caravana aparcada.
- C/ Farigola s'aparca a banda i banda, i també sobre ratlla groga que impedeix visibilitat.
- Camí de Reixach de doble sentit i aparcats a banda i banda. Per evitar-ho, en un dels costats s'hauria de pintar línia groga. Al tram final hi ha arbres que envaeixen la calçada.
- Al c/ General Prim s'haurien de posar ratlles grogues de prohibit aparcar.
- A la crtra d'arbúcies caldria habilitar un espai més gran (agafar vorera) per a que aparqui el bus ja que actualment només hi ha una parada adequada pels de sortida.

SEGURETAT:

- El carrer sense sortida de la Font del Serrat no està asfaltat i quan plou hi ha problemes
- Al c/ del Serrat allargar la línia fins al revolt per millorar la visibilitat.
- Petició servei de microbús a la demanda.
- Cal col·locar senyals de velocitat per tot el Serrat, els vehicles, especialment de nit, van molt ràpid, per exemple a la Ronda sud. Cal que la Policia vigili.
- Atenció a les voreres ocupades per branques de cases, plantes, ... que impedeixen el pas.
- Davant del geriàtric hi ha una tapa metàl·lica a terra que quan plou rellisca molt.
- Davant del geriàtric, una mica més avall, important fer un pas de vianants nou.
- Col·locar cartells informatius (per exemple: Vilar Rural en cantonada del c/ Serrat).
- C/ Bellaterra ficar mirall.
- C/ del Serrat tram sense voreres.
- Pas de vianants al c/ Jaume I (en costat dret) marcat en plànol + un mirall.

A nivell de conclusions destacar la consideració generalitzada que és un barri on l'ajuntament i la policia hi posa poc interès. Estan d'acord en deixar pràcticament tots els carrers de doble sentit, marcant bé les zones d'aparcament en alguns trams. Cal més vigilància policial per evitar aparcar on no es pot o en és perillós per la visibilitat. Alguns trams de voreres s'han d'arreglar i altres fer. La zona del geriàtric és la més conflictiva per la gran afluència i moviment del equipament. Important habilitat com a pàrquing el camp de futbol (zona de joc).

La **setena sessió** s'ha celebrat a l'exterior de la plaça de la Font del Ferro amb la participació de 23 veïns del barri del **FONT DEL FERRO**. Els aspectes més rellevants apareguts ha sigut:

SENTITS DE CIRCULACIÓ:

- c/ Prat de la Riba de baixada, c/ Joan Maragall i c/ Verge del Pedró de pujada.
- Obrir vial al c/ Prat de la Riba (sortida directa a crtra. Arbúcies).
- A la resta de carrers es pot mantenir les dobles direccions.
- Proposta urbanística creació rotonda a l'entrada sud del municipi.

APARCAMENT:

- Tram més cèntric de l'Avinguda del Nen Jesús, caldria fer un sol costat d'aparcaments (opció a: triar trams sense cases per marcar zones d'aparcament. Opció b: 15 dies alternatius a cada costat).
- Hi ha molts espais de cantoneres de carrers on caldria pintar línies grogues per evitar l'aparcament de cotxes que dificulten la circulació, sobretot de vehicles més grans com el camió de les escombraries, i disminueix la visibilitat i la seguretat. (Punts marcats en el mapa).
- Al c/ Dr. Fleming si s'aparca davant del camí (oest) no s'hi pot accedir. Cal marcar prohibit accedir. A l'inici del mateix carrer falta 1 punt de llum.

SEGURETAT:

- El c/ Verge del Pedró patina quan hi ha gel, caldria posar alguna mena de banda rugosa, etc. El pas de vianants caldria moure'l a l'altra costat del carrer, on estava abans, també per la gent amb mobilitat reduïda.
- Col·locar elements per reduir velocitat a la crtra. d'arbúcies, tram superior i inferior. Per exemple, col·locar pas vianants elevat al tram primer, possible mirall a la primera rotonda, millorar la visibilitat al pas de vianants davant de Ca la Marta on els arbres la dificulten.
- Al final del passeig de la font del Ferro també caldria actuar allargar la vorera per cobrir un tram que no en té per enllaçar amb el camí. En aquell tram també s'hauria de prohibir aparcar (mirar plànol).
- El camí per a vianants de la variant de la Bòbila s'hauria d'allargar fins a la Pedra Llarga.
- Hi ha diferents vials del municipi amb clots al terra i asfalt en males condicions, per exemple, al Nen Jesús.
- Els carrers més antics tenen poca llum.
- Neteja de fulles plataners quan plou i presència de pins conflictius.

A nivell de conclusions destacar que ens trobem en el barri amb menys demandes i problemàtiques de mobilitat de tot el municipi, almenys pel que fa al desenvolupament de les sessions. L'estat de l'asfalt o voreres dels carrers i el canvi d'alguna direcció amb senyalització de les zones d'aparcament són els tres més rellevants apareguts, juntament amb alguns punts perillosos pels trànsit degut al mal aparcament de vehicles en zones que s'hauran de convertir en groga. Tenen un problema amb els pins, però transcendeix del pla de mobilitat. Han aparegut grans propostes urbanístiques esmentades anteriorment que caldrà que siguin estudiades amb atenció.

La **vuitena sessió** s'ha celebrat a la Casa de Cultura amb la participació de 4 veïns del barri del **CAL SASTRE**. Els aspectes més rellevants apareguts ha sigut:

SENTITS DE CIRCULACIÓ:

- Sentits únics en carrers més estrets i manteniment doble direcció en carrers més amples. (Mirar plànol).

APARCAMENT:

- L'espai on hi ha la mesquita, els assistents aparquen al costat superior de la via i resulta especialment perillós. Cal habilitar un espai ampli d'aparcament.
- Seria interessant recuperar mobiliari urbà que ha anat desapareixent com bancs, dels que queden pocs.
- Posar tanca al lateral de la pilona per a que no es colin cotxes.
- Obrir el pas de les terrasses del Cal Sastre per a que la gent que fa a fer pícnic o caminar pugui accedir fàcilment.

SEGURETAT:

- Col·locació d'STOP al final del c/ del Grèvol ja que els cotxes baixen ràpid.

- El trencant de la carretera per accedir a la urbanització és molt perillós ja que venen els cotxes molt ràpid i hi ha molt poca visibilitat. Cal reduir la velocitat dels que baixen per la carretera amb col·locació de pas elevat, i pensar actuació pels que volen entrar.
- Cal pintar totes les senyals horitzontals, especialment stops, passos de vianants i línies de circulació, entre altres, perquè quan fa boira i vas a Cal Sastre no es veu res.
- Els dos accessos a Cal Sastre són dos itineraris per excel·lència que s'utilitzen molt malgrat no complir uns mínims i resultar molt perillosos. Caldria urbanitzar-los amb voreres, llum, senyalització, ...
- Les tapes del clavegueram estan aixecades respecte a l'asfalt i resulta mortal pel pas de motos, bicis, i perillós fins i tot pels vehicles. A més, cal arreglar trams on la llum del carrer no va.

A nivell de conclusions destacar que el sector de Cal Sastre pot ser considerat com un dels que presenta unes actuacions de mobilitat més importants i urgents, en bona part, perquè tenen un factor de seguretat important que cal tractar a consciència. El trencant de la carretera per arribar a la urbanització, la presència de tapes d'aigua elevades al mig dels vials, i la inexistència de voreres i llums, així com un vial per vianants, als dos accessos del municipi, són qüestions urgents per la perillositat que generen, i així ens han insistit amb contundència els assistents

El conjunt de vuit sessions de debat per barris ha permès reunir el total de x persones que, d'una manera o altre, han opinat la mobilitat al seu barri i al seu municipi, proposant, recolzant, desaprovant, debatent, ... sobre múltiples qüestions aparegudes.

Taula 23. Assistents a les sessions de debat per barris.

Sessió	1	2	3	4	5	6	7	8	Total
Assistents	14	16	22	34	16	33	23	4	162

Figura 5. Imatges de les sessions de debat per barris.



Ordenades per: Centre Urbà, Hospital, Piscina, Sant Jordi, Serrat, Font del Ferro i Cal Sastre.

3.4 Les sessions de treball del Grup Motor

Per poder garantir la participació ciutadana durant tot el procés d'elaboració del PMU, des del seu inici fins pràcticament la seva culminació, com s'ha esmentat anteriorment, es crea el Grup Motor format per diferents persones representants de cadascun dels sectors que s'han considerat rellevants per a la mobilitat, tant de la ciutadania com per part de l'Ajuntament.

Taula 24. Membres participants del Grup Motor.

Càrrec	Nom
Regidor de mobilitat	Jordi Moragas
Regidor d'obres	Jordi Rotllant
Arquitecte municipal	David Calvo
Cap dels vigilants municipals	Josep Vidal
Representant de l'oposició	Miquel Serradesanferm
Tècnic responsable de l'empresa ATC-SIG	David Serra
Representant del barri de Sant Jordi	Isabel Font
Representant del barri de la Piscina i el Futbol	-
Representant del barri del Petrinxo	Fina Bruguera
Representant del barri del Serrat	-
Representant del barri de Cal Sastre	Eduard Carrillo i Quim Valls
Representant del barri de la Font del Ferro	-
Representant del barri del Centre	Raquel Busquets
Representant del barri de l'Hospital	Joan Mir i Josep Buixalleu

En total s'han realitzat tres sessions de treball amb el Grup Motor, juntament amb una d'inicial per marcar les pautes del projecte. La primera sessió celebrada en la fase final pretenia posar les bases metodològiques de treball, així com obrir un primer debat sobre les principals problemàtiques de mobilitat del municipi i de les possibles estratègies a utilitzar per dinamitzar la població recolzant-se amb la mobilitat. Es va fer una segona sessió a meitats del projecte per valorar els resultats dels processos participatius i presentar qüestions importants diagnosticades, i una darrera finalitzant el projecte per debatre sobre les línies estratègiques i les accions a portar a terme en el Pla. Posteriorment a aquesta darrera sessió del Grup Motor on també s'ha prioritzat les accions, ha sigut el torn dels tècnics municipals qui finalment han fet la darrera revisió de les accions que finalment formen part del Pla d'Acció.

A continuació s'adjunten les actes de les tres sessions de treball celebrades amb el Grup Motor amb els aspectes més rellevants tractats:

Reunió d'inici del projecte.

1. Assistents.

Per part de l'Ajuntament: Jordi Moragas, Jennifer Gallardo i David Calvo.

Per part d'ATC: Francesc Alemany i David Serra.

Lloc: Ajuntament de Sant Hilari Sacalm.

Hora: 15.30h.

2. Presentació del document de planificació del projecte.

S'ha tractat els diferents punts:

A.- Situació actual de la redacció del nou Pla d'Ordenació Urbanística Municipal i punts tractats amb la mobilitat. Actualment hi ha fet l'Avanç del POUM amb una cartografia 1:1000 que serà molt útil pel projecte de mobilitat. L'avanç contempla tot un seguit d'actuacions urbanístiques que afecten o requereixen de la mobilitat, així com altres actuacions estrictament de mobilitat. Aquestes actuacions estratègiques previstes hauran de ser part important del projecte, i també caldrà veure si al PMU se li pot donar un valor estratègic encara més gran, per exemple, amb el caràcter supramunicipal de la mobilitat d'un municipi. De la participació ciutadana sortiran moltes de les altres actuacions encaminades a solucionar problemàtiques i/o necessitats de la població.

B.- Hem preguntat sobre les actuacions de mobilitat fetes fins el moment, en vistes de projectes existents com l'Agenda 21 local feta al 2008 i on recullen un seguit d'actuacions relacionades amb la mobilitat, o la recent elaboració del projecte del Camí segur adreçat a les escoles. En aquest sentit, s'han fet petites actuacions sobre la mobilitat per donar resposta a les principals queixes que van apareixent, mentre que amb el camí segur sí s'han previst una sèrie d'accions que es portaran a terme, les primeres a partir de juliol amb l'aplicació d'alguns canvis de sentits de circulació.

C.- Ens han mostrat les propostes de mobilitat presentades amb el programa electoral, amb les quals cal prestar atenció una a una per mirar la seva viabilitat i integració en el Pla de Mobilitat Urbana. Les propostes són:

- Millorem la mobilitat al nucli antic, reduint els impediments als vianants.
- Prioritzem passos de vianants elevats per reduir la velocitat i minimitzar les barreres arquitectòniques.
- Incidirem en la conscienciació sobre la problemàtica que suposen les barreres arquitectòniques.
- Facilitarem l'accés als vianants als carrers amb pendent fort mitjançant passamans, bancs i altres elements.
- Millorarem la pavimentació d'algunes voreres que dificulten la circulació de vianants.

D.- Sobre el model organitzatiu del projecte, s'ha incorporat un nou membre en el grup promotor, concretament, un membre de l'oposició encara per confirmar. S'ha validat a tots els membres del grup

promotor, mentre que pel que respecta als representants dels barris que formaran part del grup, seran escollits pels propis barris.

S'ha parlat sobre la participació d'en Manel com a responsable de comunicació de l'ajuntament per a totes les tasques de penjar informació sobre el projecte que ATC-SIG li vagi facilitant. Si l'Ajuntament hagués de crear continguts, aleshores hauríem de parlar-ho amb la Sílvia, empresa encarregada per l'ajuntament per aquest tipus de tasques.

E.- Van estar comentant i validant totes les fases del procés. Es van donar el vistiplau a totes excepte a la reunió interna amb els vigilants municipals que es suprimirà en tant que el cap dels vigilants ja serà un membre actiu del grup promotor. També s'ha incorporat una nova sessió de retorn del pla de mobilitat amb una exposició pública del projecte oberta a tothom. Aquesta es celebrarà després de la 3ª reunió de treball amb el grup promotor i abans de l'entrega final.

F.- Es dona validesa a la creació de la notícia de l'inici del projecte de PMU per penjar a la web municipal, al disseny del formulari Google per obtenir *link* que anirà penjat a la web de l'ajuntament, i per dissenyar la butlleta/fulletó que serà repartida casa a casa per informar als ciutadans i per a que puguin retornar part d'aquesta amb una sèrie de preguntes sobre mobilitat que podran contestar.

3. Revisió calendari

Per tal de quadrar els processos de participació ciutadana sobre pressupostos i l'elecció dels representants dels 8 barris, s'ha decidit endarrerir tot el procés a partir de la data de la celebració d'aquesta reunió d'inici de projecte.

El nou calendari estableix com a noves dates:

- ✓ 4 de juliol: 1ª reunió de treball amb grup promotor.
- ✓ 5,6 i 13 i 14 de setembre: sessions de debat amb els 8 barris.
- ✓ 17 d'octubre: 2ª reunió de treball amb grup promotor.
- ✓ 14 novembre: 3ª reunió de treball amb grup promotor.
- ✓ 28 novembre: sessió retorn amb ciutadania.
- ✓ 12 desembre: entrega final document.

A posteriori, i per tal de quadrar-lo amb les sessions de pressupostos i la selecció dels representants de barris, s'ha modificat el calendari a les següents dates:

- ✓ 25 de juliol: 1ª reunió de treball amb grup promotor (NOVA DATA).
- ✓ 13,14 i 19 i 20 de setembre: sessions de debat amb els 8 barris (NOVES DATES).
- ✓ 17 d'octubre: 2ª reunió de treball amb grup promotor.
- ✓ 14 novembre: 3ª reunió de treball amb grup promotor.
- ✓ 28 novembre: sessió retorn amb ciutadania.
- ✓ 12 desembre: entrega final document.

4. Acord presos

En David Calvo, arquitecte municipal, ens passarà la cartografia 1:1000 actualitzada pel POUM, així com propostes incloses de mobilitat incloses en l'avanç del pla. Tot l'avanç es pot descarregar a la web de l'ajuntament.

La Jennifer Gallardo tindrà concretat, per abans del dia 17 d'octubre, els vuit representats dels 8 barris en que es divideix el terme municipal de Sant Hilari Sacalm. També tindran triat el membre de l'oposició que formarà part del grup promotor.

En el període de dues o tres setmanes se'ls hi facilitarà a l'ajuntament des d'ATC l'escrit de notícia per penjar a la web, així com el *link* del formulari on-line que els ciutadans podran contestar sobre mobilitat, i la butlleta que serà repartida porta a porta.

Es rectificarà la planificació inicial del projecte amb totes les concrecions descrites en els punts 2 i 3.

La reunió finalitza a les 16.30

1ª reunió del Grup Motor.

1. Assistents.

Per part de l'Ajuntament: Jordi Moragas, Jordi Rotllant, Josep Vidal i Miquel Serra (oposició).

Per part de la ciutadania: Isabel Font (barri Sant Jordi), Fina Bruguera (barri del Petrinxo), Quim Valls (barri de Cal Sastre), Raquel Busquets (barri del Centre) i Joan Mir (barri de l'Hospital).

Per part d'ATC: David Serra i Raül Molero.

Lloc: Ajuntament de Sant Hilari Sacalm.

Hora: 15.30h.

2. Presentació del Grup Motor.

La sessió de treball s'ha iniciat fent una breu introducció al projecte del Pla de Mobilitat Urbana (PMU), contextualitzant-lo en un moment important on s'estan portant a terme molts projectes que, d'una manera directa o indirecta, incideixen en la mobilitat del municipi. A continuació s'ha explicat i justificat la composició del Grup Motor, així com les tasques d'impuls, validació i seguiment que realitzarà durant tot el procés d'elaboració del Pla.

S'ha presentat l'enquesta online fent una modificació en el punt 12 per tractar d'expressar amb més claredat que la pregunta va adreçada a tot el municipi. La resta de preguntes s'han trobat encertades, a l'igual que la butlleta que serà repartida porta a porta per tots els habitatges de Sant Hilari Sacalm informant de l'inici del procés del PMU i les sessions de debat que es celebraran per barris.

Quan s'ha explicat que l'enquesta aniria penjada a la web de l'Ajuntament, diversos representants dels barris han manifestat que també caldria dipositar-la en format paper en diferents punts estratègics del municipi per a que la gent gran o la que no t'he accés a internet tingui l'oportunitat de fer-la a mà. S'ha proposat les dependències de la Casa de la Cultura, Can Rovira, l'Ajuntament, l'espai AQUA i el Casal d'Avis.

També s'ha parlat des d'ATC-SIG de la possibilitat de realitzar, durant una o dues jornades, enquestes a peu mentre es realitza treball de camp per reconèixer *in situ* els indrets susceptibles a ser elements d'actuació del Pla.

A continuació s'ha fet una breu explicació de les fases del projecte (informativa, participativa, d'anàlisi, diagnòsi i redacció del pla d'acció), incidint en els moments on el Grup Motor intervindrà i amb quin objectiu ho farà en cadascuna de les tres sessions previstes, incloent l'actual. S'ha explicat que en la segona reunió es debatrà sobre les propostes de mobilitat recollides durant tot el procés de participació ciutadana, així com de les línies estratègiques a desenvolupar. En la tercera reunió està previst validar la proposta de Pla d'acció elaborat per l'empresa contractada a partir de totes les propostes recollides i consensuades durant el procés.

3. Revisió calendari

Pel que fa a les dates i horaris de les reunions de treball del Grup Motor, s'ha canviat la segona reunió prevista pel dia 17 d'octubre al dia 18 d'octubre a les 18:00 hores de la tarda, per tal de poder possibilitar la participació de l'arquitecte David Calvo i de varis representants de veïns que a les 15:30 treballen i no poden venir. La tercera reunió també s'ha canviat del dia 14 de novembre al dia 15 del mateix mes, també a les 18:00 hores.

4. Debat del model de mobilitat

La segona part de la sessió s'ha centrat en treballar i debatre sobre el model de mobilitat desitjat al municipi, fent referència al caràcter estratègic del PMU i la seva capacitat per afavorir el desenvolupament de determinats sectors i zones, sempre integrat amb l'urbanisme i les propostes del POUM.

En la recent elaboració de l'Avanç del POUM s'estableix un model urbanístic que preveu un creixement moderat i compacte amb el que es pretén millorar l'ordre urbanístic. Per aconseguir-ho preveu la reubicació de diferents sectors industrials, la creació de noves àrees residencials i la possible creació i trasllat d'equipaments municipals. Tots aquests canvis comportarà l'adopció de mesures en la mobilitat per tal d'ordenar millor la circulació de persones i mercaderies.

A més, en el model de poble que es pretén assolir en el futur, hi ha un consens alt en que s'ha de dedicar esforços per dinamitzar l'activitat turística relacionada amb el ric patrimoni natural present al municipi, fent referència a l'existència de les fonts (s'estan catalogant amb l'ajuda del Consorci del Ter), camins rals i de transhumància, i els nombrosos camins aptes per la pràctica de la BTT i el senderisme en un entorn privilegiat. S'ha parlat de la possibilitat de catalogar els elements patrimonials més rellevants, així com de fer un catàleg de camins.

Relacionat amb l'activitat turística, s'ha parlat de la alarmant situació del **comerç local**, amb el progressiu abandonament de locals del centre urbà i el conseqüent deteriorament de la vida social que això comporta. Amb l'atracció de turistes es podria fer un primer pas per dinamitzar aquest sector i l'activitat al centre urbà, i en definitiva el municipi. Recentment s'ha fet un pla per dinamitzar el comerç que es tractarà d'integrar al màxim possible amb mesures de mobilitat que hi puguin incidir.

A nivell estrictament de mobilitat, s'ha parlat d'un model de municipi que segueixi apostant per alternatives de **mobilitat més sostenibles i segures**, millorant la qualitat dels desplaçaments que es facin en vehicle privat per l'interior del nucli (jerarquització de la xarxa viària, disseny de sentits de circulació, aparcaments, etc.), sent aquestes actuacions més petites les que, juntes, poden ordenar significativament la mobilitat del municipi. També s'ha parlat de la possibilitat d'estudiar l'opció d'instal·lar punts de recàrrega de vehicles elèctrics. S'esmenta una problemàtica existent al barri de Cal Sastre pels veïns que volen baixar al poble de forma segura, problemàtica de la que l'Ajuntament ja és conscient.

A nivell de **transport públic** s'ha fet esment de l'augment previst en la freqüència d'autobusos que aniran a Santa Coloma de Farners amb 4 nous viatges al dia, a més dels existents a Girona i Sant Celoni, així com la possibilitat que en el futur es pugui crear una línia per anar a Vic. Pel que fa al transport de mercaderies, els fluxos estan resolts al baixar des de la Font d'Or per la carretera de Vic.

A nivell d'actuacions, s'ha fet un breu incís en el projecte de **Camí segur escolar** i la seva pròxima implantació al més de setembre, sent un bon indicador de la mentalitat de l'Ajuntament per afavorir el transport per mitjans alternatius al vehicle motor i per l'aposta per la seguretat amb els més vulnerables.

Els regidors de l'Ajuntament també han explicat el projecte recentment posat en marxa de "**Aparca i compra**" amb la creació de 12 zones vermelles d'aparcament en els que es pot deixar 30 minuts el cotxe per anar a comprar, pretenent solucionar una problemàtica en la manca de renovació d'alguns cotxes que estacionen durant llargs períodes en zones on caldria tot el contrari.

S'ha incidit i coincidit en la necessitat d'un **canvi de mentalitat** en alguns aspectes d'hàbits assolits per la població en relació a la mobilitat, per exemple, que vulguin arribar i aparcar en llocs on poden crear conflictes per evitar caminar uns escassos minuts o metres. En aquest sentit, el PMU és vist com una bona oportunitat per incidir en aquests hàbits marcant un punt d'inici en el comportament comú, acompanyat d'un seguit d'actuacions en l'àmbit de la conscienciació i l'educació que han de formar part d'una línia estratègica que segur que serà necessària desenvolupar en el pla, juntament amb la difusió de les accions fetes i planificades.

La reunió finalitza a les 17.15.

2ª reunió del Grup Motor.

1. Assistents.

Per part de l'Ajuntament: Jordi Moragas, Jordi Rotllant, David Calvó i Miquel Serra (oposició).

Per part de la ciutadania: representants del barri de Cal Sastre, Sant Jordi, l'Hospital i del Centre.

Per part d'ATC: David Serra.

Lloc: Ajuntament de Sant Hilari Sacalm.

Hora: 18.00h.

2. Presentació dels resultats dels processos participatius

S'ha iniciat amb un balanç numèric de les 138 persones que, a dia de la reunió, han completat les enquestes online i també de les 6 persones que ho han fet en format paper ubicades en diferents equipaments municipals. S'ha afegit les 162 persones que en total han format part de les sessions de debat celebrades a cadascun dels 8 barris amb el que s'ha dividit el municipi.

A continuació s'ha fer esmena al diferent però complementari perfil dels enquestats i assistents a les sessions de debat. Els primers, són fonamentalment entre 31 i 45 anys, molt d'ells treballadors i amb un o dos fills, per tant, amb moltes necessitats de mobilitat amb vehicle privat en pràcticament tots els dies de la setmana.

Contràriament, el perfil dels assistents a les sessions és majoritàriament d'adult entre 45 i 65 anys, juntament amb jubilats. Les seves necessitats de mobilitat no es basen amb ús tan intens però si amb una dependència més gran, amb unes demandes més localitzades i concretes, amb la qual cosa cal prestar una especial atenció.

Posteriorment, s'han presentat els resultats més significatius i les conclusions que se'n deriven de les enquestes recollides. De la mateixa manera s'ha fet per a totes les sessions de debat celebrades, juntament amb una breu explicació de la metodologia emprada per desenvolupar les sessions i les casuístiques de cadascuna d'elles.

3. Revisió dels mapes temàtics de demandes i problemàtiques ciutadanes sobre la mobilitat.

Les qüestions recollides en les diferents sessions, així com en les enquestes, s'han reflectit i dibuixat en 4 mapes temàtics. El primer dedicat als sentits de circulació contempla alguns canvis de circulació, anul·lació de sentits o excepcions de pas. El segon plànol dedicat a l'aparcament contempla l'eliminació de costats d'aparcament, la creació o supressió de zones d'aparcament, i la senyalització d'aparcament i zones de prohibició d'estacionament. El tercer mapa dedicat a la seguretat recull els punts més conflictius a nivell de perillositat, passos de vianants i altre senyalitzacions per millorar la seguretat, les zones i mesures per reduir la velocitat dels vehicles i elements perillosos en la via pública. El quart mapa recull possibles accions urbanístiques que permetrien millorar la mobilitat en determinades zones del municipi.

Sobre el primer mapa, s'ha posat de manifest la unanimitat per part dels veïns dels barris de Sant Jordi i Piscina, creant discrepància amb els membres de l'Ajuntament. També s'ha fet constar que al carrer de la Piscina en anteriors processos participatius s'havia comentat de fer-lo de sentit únic, mentre en aquest s'ha decidit fer de doble sentit amb l'especificitat de la senyalització de les zones d'aparcament en les zones més adients. Amb el passeig de la Font del Ferro també hi ha força consens que és problemàtica la situació circulatoria actual, però ningú ofereix una solució millor.

Al barri de l'Hospital s'ha destacat la necessitat d'asfaltar el carrer de la Riera, fent-lo coincidir amb la necessitat de fer una rotonda en la seva confluència amb la rotonda de la carretera d'Arbúcies, incloent també l'accés al carrer Castanyers. Amb aquesta actuació s'aconseguiria suprimir dos punts conflictius, ordenar un espai d'interès per créixer, i reduir la velocitat dels cotxes que transiten per la carretera.

S'ha comentat les necessitats d'aparcament amb centre urbà amb la possibilitat del canvi d'ubicació del mercat dels diumenges, ben vist per la majoria excepte la cap de les vigilants. S'ha parlat de la creació del pàrquing en la parcel·la privada davant l'escola Guilleries; fa temps es va intentar i ho veuen complicat però es tornarà a engegar la iniciativa.

Sobre la zona del geriàtric, s'ha posat èmfasi en les problemàtiques d'aparcament i embussos del carrer en determinats moments i l'alternativa de convertir l'actual zona de joc en un aparcament. Segons l'arquitecte municipi això no és possible per incompatibilitat d'usos, però aprofitant que ara s'està fent el POUM podria ser una bona oportunitat si es considera important.

S'ha comentat la possibilitat d'obrir el passatge al carrer Prat de la Riba. És interessant però potser caldria una expropiació. S'ha de mirar bé. Igual que la possibilitat de crear una rotonda a l'entrada del poble, la major dificultat és que pertany a carreteres i el cost. La idea d'ubicació dels centres d'emergència unides en el punt indicat, s'ha recollit però no ha estat comentada.

Les propostes de seguretat proposades al barri de Cal Sastre han sigut ben rebudes totes, especialment la del creuament, així com també les necessitats dels itineraris dels vianants i l'existent a la zona sud del municipi per allargar l'existent. La idea de disminuir velocitat a la ronda est és unànime, i les alternatives de passos de vianants elevats, senyalització i, fins i tot, un radar en un tram, han agradat força.

S'ha fet esmena de les queixes per part dels assistents a les sessions de la resta de problemàtiques varies relacionades amb estat dels carrers, voreres, manca de civisme, de presència policial i el control sobre les infraccions, manca o mala ubicació de passos de vianants, falta d'il·luminació, miralls de trànsit, senyals de velocitat, diferents indicadors lluminosos per exemple en determinats passos de vianants. Al tram final del carrer Torras i Bages, que passarà a ser d'una sola direcció, s'ha proposat la creació d'aparcaments en bateria, igual que al carrer Gurb.

4. Resum reunió d'accessibilitat amb persones amb dificultat de mobilitat.

De la convocatòria feta tan sols 4 persones amb dificultats han assistit a la reunió. Després que cadascun d'ells exposés les seves problemàtiques de mobilitat, totes elles localitzades i concretes, s'ha exposat la idea de crear un grup de treball que durant un període de temps concret (a determinar) vagi treballant per anar definint accions a desenvolupar, fer un seguiment del que s'ha i s'està fent, generar

confiança i millorar la informació d'un sector de la població especialment fràgil i al que cal dedicar-hi una atenció molt especial. Aquest grup de treball ha d'estar format per l'Ajuntament i del col·lectiu de minusvàlids amb restricció de mobilitat.

5. Lectura de la primera proposta de línies estratègiques.

La lectura de les 5 línies proposades no ha generat cap comentari en contra. Tan sols cal matisar la línia tres dedicada al foment de la mobilitat a peu i en bicicleta, i canviar-la per "Foment de la mobilitat a peu i millora de l'accessibilitat per a persones amb dificultats".

6. Explicació de la plantilla de fitxa d'acció que es pretén utilitzar.

El format de plantilla ha agradat i també estan d'acord amb tots els apartats presents.

7. Revisió del calendari.

S'ha fet recordatori que queden dos mesos per finalitzar el projecte, que la 3a reunió i última del Grup Motor serà el dia 15 de novembres, a les 18:00 de la tarda. Per aquest dia s'hauran definit les línies estratègiques i s'haurà fet una primera proposta de Pla d'Acció que serà l'objecte de debat per tal de validar totes i cadascuna de les accions proposades. El dia 18 de novembre es celebrarà una sessió de retorn amb la població on se'ls hi mostrarà els mapes resultats de les accions a portar a terme.

La reunió finalitza a les 20:20 h.

3ª sessió. Exercici final d'avaluació i prioritització del Pla d'Acció per part del Grup Motor.

1. Selecció i prioritització d'accions (proposta inicial del Pla d'Acció).

RESUM	
Eixos de treball plantejats	5
Accions proposades	44
Persones participants del Grup Motor	11

ABREVIACIÓ	PRIORITAT	TERMINI	ABREVIACIÓ
(5)	Prioritària	-	-
(4)	Alta	Curt (2018)	(1)
(3)	Mitja	Mig (2019 a 2021)	(2)
(2)	Baixa	Llarg (2022 a 2026)	(3)
(1)	Eliminar	-	-

Línia 1. MESURES URBANÍSTIQUES.

Nº	TÍTOL DE L'ACCIÓ	PRIORITAT	CALENDARI
1	Creació rotonda a crta. Font Picant d'accés a c/ Vern, c/ Riera.	Mitja (3,2)	Mig (2,4)
2	Conversió a plataforma única els carrers Hort Nou i Sant Benet.	Mitja (2,9)	Mig (2,4)
3	Arranjament del carrer de la Riera.	Mitja (3,1)	Mig (2,0)
4	Obertura del tram vial al carrer Prat de la Riba.	Mitja (2,9)	Mig (2,4)
5	Creació del carril central d'accés a Cal Sastre.	Alta (3,8)	Mig (1,6)
6	Creació de la bateria d'aparcaments a la Plaça Guilleries.	Alta (3,7)	Mig (1,7)
7	Canvi d'ubicació del mercat dels diumenges.	Alta (4,0)	Curt (1,5)
8	Creació normativa restrictiva per càrrega i descàrrega als comerços.	Mitja (3,3)	Curt (1,4)
9	Creació de zona de càrrega i descàrrega a la Plaça Moragues.	Mitja (2,9)	Mig (1,6)
10	Creació d'espais d'aparcament d'autobusos al Camp de Futbol.	Mitja (2,7)	Mig (2,1)
11	Actuacions de millora de la via pública.	Alta (4,3)	Curt (1,0)
12	Posada en valor de normatives constructives pels nous elements a la via pública.	Priori. (4,9)	Curt (1,0)

Línia 2. MESURES VIARIES.

Nº	TÍTOL DE L'ACCIÓ	PRIORITAT	CALENDARI
1	Primera fase de configuració dels sentits de circulació de la xarxa viària urbana.	Priori. (4,9)	Curt (1,2)
2	Segona fase de configuració dels sentits de circulació de la xarxa viària urbana.	Mitja (3,3)	Mig (2,0)
3	Creació i anul·lació de zones d'aparcament a la via pública.	Mitja (3,4)	Mig (1,8)
4	Incrementar l'oferta d'aparcament per a motocicletes.	Baixa (2,4)	Mig (2,4)
5	Col·locació d'elements per reduir la velocitat.	Alta (4,0)	Mig (1,6)
6	Instal·lació d'un radar de tram a la carretera d'Arbúcies.	Fora (1,2)	Curt (1,5)
7	Limitació de velocitat de circulació per trams urbans.	Mitja (3,0)	Curt (1,4)
8	Instal·lació d'elements de protecció per a vianants.	Alta (4,1)	Curt (1,2)
9	Millora de la senyalització viària.	Alta (4,1)	Curt (1,2)

Línia 3. ITINERARIS A PEU I ACCESSIBILITAT.

Nº	TÍTOL DE L'ACCIÓ	PRIORITAT	CALENDARI
1	Creació de nous passos de vianants.	Alta (3,9)	Curt (1,3)
2	Promoció i seguiment del Camí Segur Escolar.	Mitja (3,4)	Mig (1,6)
3	Prolongació del tram sud del "Camí del Colesterol".	Mitja (3,0)	Mig (2,0)
4	Creació d'itineraris a peu d'accés a Cal Sastre.	Alta (3,7)	Mig (1,7)
5	Creació del Grup Motor "Sense barreres" de persones amb dificultats de mobilitat.	Alta (4,2)	Mig (1,7)
6	Millores estructurals prioritàries de l'accessibilitat per a persones amb dificultats de mobilitat.	Alta (4,5)	Mig (1,8)
7	Creació i adaptació de zones de parada i aparcament per a minusvàlids.	Alta (4,1)	Mig (1,8)
8	Difusió dels serveis i les actuacions existents per la millora de la mobilitat de persones amb dificultats de mobilitat.	Alta (4,2)	Curt (1,5)
9	Canvi de la rampa d'accés a la vorera davant de l'Ajuntament.	Alta (3,9)	Curt (1,5)
10	Creació d'una bossa de voluntariat per l'acompanyament de persones amb dificultats de mobilitat.	Alta (4,1)	Mig (1,6)
11	Creació d'una partida pressupostària anual destinada a actuacions de mobilitat i accessibilitat.	Alta (3,7)	Curt (1,2)

4	Nova regulació municipal de l'aparcament.	Mitja (3,2)	Curt (1,4)
5	Foment d'actituds cíviqües en la mobilitat.	Alta (3,9)	Mig (1,6)
6	Persecució de la indisciplina viària.	Alta (4,6)	Curt (1,3)
7	Creació de la figura del policia de proximitat.	Alta (4,0)	Mig (1,6)

NOVES ACCIONS PROPOSADES DURANT LA 3ª SESSIÓ DEL GRUP MOTOR

Nº	TÍTOL DE L'ACCIÓ
1	Creació d'aparcament de bicis en llocs "segurs"
2	Promoure l'ús de vehicles no motoritzats
3	Promoure el anar a peu
4	Instal·lar punts de llum a la segona entrada del Poliesportiu
5	Eliminar el pas de vianants davant del Bar Voltes
6	Prohibició de pas amb vehicle al nucli antic
7	Eliminar els obstacles de les voreres
8	Millorar les condicions de l'aparcament de Can Poldo

Línia 4. EFICIÈNCIA ENERGÈTICA I REDUCCIÓ CONTAMINACIÓ.

Nº	TÍTOL DE L'ACCIÓ	PRIORITAT	CALENDARI
1	Canvi d'ubicació de la parada dels autobusos del Centre Urbà.	Mitja (2,9)	Mig (2,1)
2	Substitució progressiva de la flota de vehicles municipals per una més eficient.	Mitja (3,2)	Mig (2,1)
3	Impuls per a la renovació del parc de vehicles del municipi.	Mitja (3,2)	Mig (2,1)
4	Creació de punts de recàrrega de vehicles elèctrics.	Alta (4,0)	Mig (1,7)
5	Contractació d'un servei de microbús pels dies festius i diumenges de mercat.	Mitja (3,0)	Mig (1,7)

Línia 5. EDUCACIÓ I CONSCIENCIACIÓ.

Nº	TÍTOL DE L'ACCIÓ	PRIORITAT	CALENDARI
1	Promoció de la mobilitat a peu i en mitjans no motoritzats.	Alta (4,4)	Curt (1,1)
2	Foment de la conducció eficient i segura.	Alta (3,9)	Mig (1,7)
3	Treball de la mobilitat a les escoles i foment del Camí Segur.	Alta (4,4)	Curt (1,4)

3.5 Sessió de retorn amb la ciutadania.

Una vegada finalitzat tot el procés l'elaboració del pla s'ha fet una darrera sessió adreçada a tota la ciutadania per presentar els principals resultats del mateix, tant a nivell d'estratègies com de concrecions d'accions de mobilitat que els hi afecten directament. Al mateix temps se'ls hi ha comunicat la disponibilitat del PMU a la web municipal per poder-lo llegir amb atenció. Amb aquesta presentació se'ls hi ha donat un termini d'un mes per presentar qualsevol al·legació que des de l'Ajuntament s'han proposat a estudiar cas per cas amb els següents resultats:

Del total de 6 al·legacions presentades 2 s'accepten i, per tant, es modifiquen en les propostes d'actuacions a realitzar (mapes finals, plànols 6 i 8). La primera de les al·legacions presentades que afecta a la circulació de Plaça Catalunya queda pendent de valoració per part de l'arquitecte municipal en vistes de la seva dificultat tècnica.

UBICACIÓ	DEMANDA	RESPOSTA	OBSERVACIONS
Plaça Catalunya / Joan Serres	Doble sentit a tot el tram i plaça	Denegat	Segons informe d'arquitecte municipal.
Carrer Joan Serres	Aparcament al costat de l'Institut	Denegat	Es considera més adequat afavorir l'aparcament en el sentit de major flux.
C / Pintor Vayreda (c/ Joan Serres i Sta. Margarida)	Mantenir doble sentit en aquest tram	Acceptat	Al haver-hi poca visibilitat, caldrà pintar ratlles grogues per evitar estacionament i si fos necessari miralls.
C / Flors	Mantenir doble circulació per facilitar sortida pàrquing privat.	Denegat ja que té una sortida per C/ Busquets i Punset	El doble sentit crea un precedent. La solució passa per protegir un aparcament i la maniobra amb línies grogues evitant l'estacionament a l'angle de gir + alçat per reduir velocitat dels cotxes que baixen.
C/ Hospital després de Torres i Bages	Revisar places d'aparcament i valorar si alternar aparcaments del carrer ja que sempre estan plens i dificulta l'accés inclús a les cases	Denegat	Aquesta no és una zona amb massa possibilitats per les dimensions d'aquest tram i no es considera apropiat alternar el costat dels aparcaments.
Passeig 14 d'abril	Doble direcció en tram Bona Vista fins a Montseny	Acceptat	No té sentit tenir una doble direcció només a aquest tram. Caldrà informar bé als veïns ja que en el seu moment se'ls va mantenir aquest tram expressament i se'ls va informar.

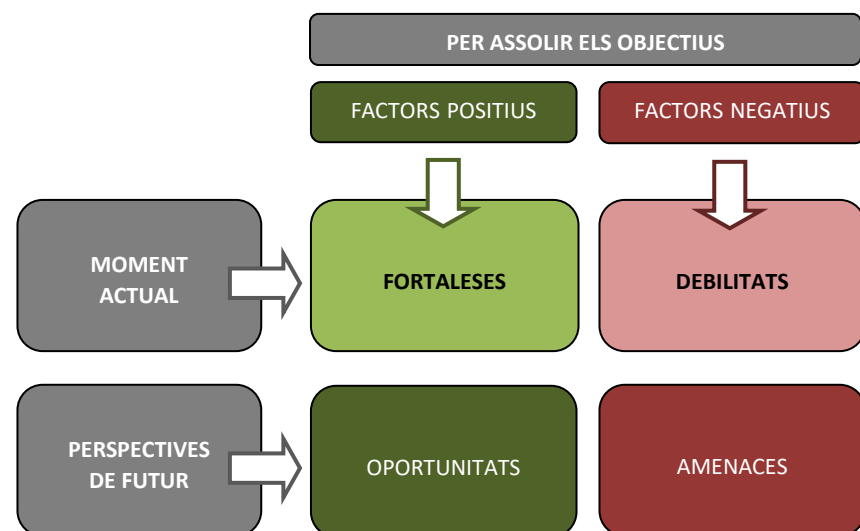
IV.- DIAGNOSI DE LA MOBILITAT A SANT HILARI SACALM

El mètode triat per analitzar la situació de la mobilitat a Sant Hilari Sacalm, a partir de la informació disponible i l'obtinguda mitjançant les enquestes, les sessions de debat per barris i les diverses reunions de treball amb el Grup Motor, és el DAFO. Aquest mètode permet determinar la situació actual positiva o negativa de la mobilitat al municipi, alhora que permet determinar cap a quin escenari tendeix a curt i a mig termini.

La radiografia realitzada recull els principals punts a tenir en compte en quatre grans camps d'anàlisi. El primer són les "Debilitats" o punts febles que la mobilitat presenta per poder complir les necessitats dels seus ciutadans. El segon les "Amenaces" a les que la mobilitat local està exposada i s'enfronta en el futur, ja sigui per factors interns o provinents de fora del municipi. La tercera són els punts "Forts" que presenta i que la fan competitiva davant totes les situacions i necessitats de mobilitat. Finalment, les "Oportunitats" que se li ofereixen i se li poden presentar a partir dels recursos i les possibilitats disponibles del propi municipi i de l'entorn d'influència.

L'objectiu final del DAFO és tenir una base sòlida d'arguments que permeti crear una estratègia per fer front i/o superar les febleses, aprofitar i potenciar les fortalezes, valorar a fons les oportunitats que se'ns mostren o podem generar, i mitigar al màxim les amenaces.

Figura 6. Esquema de treball per l'anàlisi DAFO.



Taula 25. Relació de les principals fortalezes, debilitats, oportunitats i amenaces de la mobilitat de Sant Hilari.

FORTALESES

1. El PMUS s'ha concebut com un document tècnic que parteix de la ciutadania.
2. La ciutadania gaudeix d'una bona cultura i una àmplia experiència participativa.
3. Bona predisposició del consistori per millorar la mobilitat d'acord amb les necessitats demandades.

4. Històric d'actuacions de millora de la mobilitat realitzades en els darrers anys.
5. La recent creació del Camí Segur a les escoles és vist com una acció molt positiva.
6. Bona disponibilitat d'aparcament, excepte moments concrets, malgrat la percepció ciutadana.
7. Espai ampli i pròxim destinats per a vianants en ple centre urbà.

DEBILITATS

1. Mobilitat generada per la fuga de compra de moda, complements, electrònica, oci, etc.
2. Poca conscienciació i mals hàbits en qüestions de conducció segura i aparcament.
3. Espais d'actuacions molt diversos, dispersos i en un àmbit territorial relativament gran.
4. Característiques físiques de la xarxa viària complexa amb forces pendents.
5. Carretera que creua el municipi pel centre, amb encreuaments perillosos i que acull molt trànsit.
6. Molts carrers amb amplades insuficients per acollir doble sentit de circulació i aparcaments.
7. Condicions meteorològiques adverses en forces èpoques de l'any.

OPORTUNITATS

1. Possibilitat de conjuntar dues planificacions estratègiques com el POUM i el PMUS sota un eix comú.
2. El PMUS podrà donar continuïtat al projecte "Camins segurs" fet per a les escoles al 2017.
3. Permetrà contribuir a una creixent sensibilitat mediambiental de la mobilitat entre la població.
4. Impulsar un canvi de mentalitat de determinats hàbits que afecten a la mobilitat interna del municipi.
5. Enfortir la cultura participativa en un aspecte que afecta a tothom com és la mobilitat.
6. Possibilitat que el PMUS serveixi per donar eines als tècnics locals en matèria de mobilitat.
7. Bona connexió del municipi amb altres poblacions i ciutats veïnes.

AMENACES

1. Connexió amb transport públic a Vic (no depèn exclusivament de l'Ajuntament).
2. Augment de la freqüència de transport públic amb Girona (no depèn exclusivament de l'Ajuntament).
3. Percepció d'un sector comercial i de serveis en regressió.
4. Necessitat d'un canvi de mentalitat de bona part de la població respecte a la mobilitat.
5. Presència d'un gran nombre de motoristes durant els caps de setmana.
6. Nombrosos punts de perillositat per vianants i conductors.
7. Falta de capacitat econòmica per poder fer front a totes les necessitats existents en la mobilitat.

V.- ESCENARI DE MOBILITAT FUTUR OBJECTIU DEL PMUS

Per assolir el model de mobilitat desitjat per a Sant Hilari Sacalm i esperat per tots els seus veïns, el desenvolupament del Pla constitueix un sistema global que integra totes les modalitats o sectors que intervenen en la mobilitat a la recerca de la ciutat sostenible amb un espai públic de qualitat, complexa, diversa, ben connectada i segura. D'aquesta manera, i producte de les reunions i sessions de participació que s'han celebrat amb els veïns de Sant Hilari Sacalm i el Grup Motor, es desprenen cinc línies estratègiques bàsiques de treball, claus per assolir els objectius marcats.

Totes aquestes línies estratègiques dissenyades pels diferents sectors de la mobilitat integren mesures que estan relacionades amb la conscienciació d'uns i altres, i és que en la mobilitat és fonamental les percepcions i el civisme de conjunt de la ciutadania. Per aquest motiu s'ha creat, a més, una línia estratègica específica per desenvolupar accions educatives i de conscienciació que hauran de ser integrades permanentment i estratègicament amb el desenvolupament d'accions amb les que garantir una relació directa.

El PMU proposa 5 eixos de millora i un total de 45 actuacions estructurades de la següent manera:

✓ Línia estratègica 1. **MESURES URBANÍSTIQUES.**

Contempla mesures varies com el disseny i actuacions en rotondes i interseccions conflictives, així com en voreres i carrers per millorar la mobilitat de vehicles i vianants. A nivell d'estacionament de vehicles, preveu la creació de nous espais o rehabilitació d'altres existents per a que tinguin un ús especial. Finalment es contemplaran actuacions diverses que podran ser dutes a terme per la brigada municipal com: arreglar voreres i asfalt, col·locació o modificació de punts de llum, mobiliari urbà, baranes, passamans, elements perillosos a la via pública, etc.

- 1.1. Estudi tècnic per a la creació de la rotonda a la carretera Font Picant d'accés als carrers Vern i Riera.
- 1.2. Millora de la rotonda de la carretera d'Arbúcies a Plaça Catalunya.
- 1.3. Arranjament del carrer de la Riera.
- 1.4. Conversió a plataforma única dels carrers de l'Hort Nou i de Sant Benet.
- 1.5. Obertura del tram vial al carrer de Prat de la Riba.
- 1.6. Creació del nou giratori a la Plaça Catalunya.
- 1.7. Creació del carril central a la carretera Vilavecchia d'accés a Cal Sastre.
- 1.8. Creació de nous aparcaments a la Plaça Guilleries.
- 1.9. Ampliació i millora de la zona d'aparcaments a la Plaça del President Companys.
- 1.10. Canvi d'ubicació del mercat dels diumenges.
- 1.11. Creació de la zona d'aparcament del Camp de Futbol.
- 1.12. Creació de la zona d'aparcament al carrer Vallclara.
- 1.13. Actuacions de millora de la via pública.
- 1.14. Posada en valor de les normatives constructives per a les actuacions a la via pública.

✓ Línia estratègica 2. **MESURES VIÀRIES.**

Està relacionada amb totes aquelles actuacions que influeixen directament en ordenar i pacificar el trànsit de vehicles i persones, en benefici d'una mobilitat més segura, eficient i sostenible. Un dels aspectes més rellevants pels fluxos i l'ordre circulatori dels vehicles és la configuració dels sentits de circulació de totes les vies transitades del municipi. Relacionat amb aquesta, caldrà actuar sobre algunes zones d'aparcament a la via pública, ja sigui suprimint determinats trams com habilitant-ne de nous. Per millorar la circulació i també la seguretat, és important instal·lar una adequada senyalització informativa, així com tot un seguit d'elements de seguretat com: passos de vianants elevats, radars, senyals de limitació de velocitat o elements de protecció, entre altres.

- 2.1. Primera fase de configuració dels sentits de circulació de la xarxa viària urbana.
- 2.2. Segona fase de configuració dels sentits de circulació de la xarxa viària urbana.
- 2.3. Creació i anul·lació de zones d'aparcament a la via pública.
- 2.4. Millora de les condicions de l'aparcament de Can Poldo.
- 2.5. Habilitació de noves zones de càrrega i descàrrega.
- 2.6. Incrementar l'oferta d'aparcament per a motocicletes i bicicletes.
- 2.7. Col·locació d'elements per reduir la velocitat.
- 2.8. Instal·lació d'elements de protecció per a vianants.
- 2.9. Millora de la senyalització viària.
- 2.10. Actualització de la informació viària per navegadors.

✓ Línia estratègica 3. **ITINERARIS A PEU I ACCESSIBILITAT.**

La constitueixen tot un seguit d'actuacions encaminades a facilitar i fomentar la mobilitat amb mitjans no motoritzats per tots els seus carrers i vials. La finalitat principal és reduir els efectes negatius de la circulació de vehicles, alhora que incentivar hàbits saludables. Una qüestió rellevant és la millora de l'accessibilitat per a persones amb dificultat de mobilitat a partir d'un conjunt d'actuacions programades com el rebaix de voreres, passos elevats o zones d'aparcament per minusvàlids, a més d'una bona difusió dels serveis oferts. Per millorar la mobilitat i la seguretat, caldrà instal·lar o reubicar nous passos de vianants en punts estratègics. Finalment, es crearan i promocionaran nous itineraris a peu, elements als quals anirà estretament relacionat el impuls de les activitats turístiques a partir de les activitats esportives lligades a la natura.

- 3.1. Creació de nous passos de vianants.
- 3.2. Promoció i seguiment del Camí Segur Escolar.
- 3.3. Prolongació del tram nord del "Camí del Colesterol" d'accés a Cal Sastre.
- 3.4. Creació del Grup Motor "Sense barreres" de persones amb dificultats de mobilitat.
- 3.5. Millores estructurals per l'accessibilitat de persones amb dificultats de mobilitat.
- 3.6. Revisió de les condicions dels aparcaments existents per a minusvàlids.
- 3.7. Difusió dels serveis i les actuacions existents per a persones amb dificultats de mobilitat.

✓ Línia estratègica 4. **EFICIÈNCIA ENERGÈTICA I REDUCCIÓ DE LA CONTAMINACIÓ.**

Compren el conjunt de mesures encaminades directament a reduir els efectes negatius que la mobilitat té sobre el medi ambient i, per tant, sobre la salut i la qualitat de vida de les persones. S'impulsaran actuacions relacionades amb la promoció d'un parc automobilístic més modern i eficient, juntament amb el foment d'una revisió i manteniment adequat dels vehicles, o la col·locació de punts de recàrrega per vehicles elèctrics. Relacionat amb aquesta qüestió, es plantejarà la creació de zones d'aparcament per vehicles elèctrics i híbrids., a més d'augmentar el nombre de places d'aparcament per a motocicletes. Finalment, es cercarà una nova ubicació més adient per la parada de bus del Centre Urbà.

- 4.1. Canvi d'ubicació de la parada dels autobusos del Centre Urbà.
- 4.2. Substitució progressiva de la flota de vehicles municipals per una més eficient.
- 4.3. Impuls per a la renovació del parc de vehicles del municipi.
- 4.4. Creació de punts de recàrrega de vehicles elèctrics.
- 4.5. Contractació d'un servei de microbús pels dies festius i diumenges de mercat.
- 4.6. Implantació de la connexió amb transport públic a Vic.
- 4.7. Substitució de l'enllumenat públic municipal.

✓ Línia estratègica 5. **EDUCACIÓ I CONSCIENCIACIÓ.**

Un component imprescindible en la mobilitat d'un municipi, entenent aquesta com la convivència i compenetració entre les diferents persones i mitjans de transport que diàriament es mouen pels seus carrers i vials, és l'actitud cívica amb tot el que tingui a veure amb la mobilitat i els seus efectes. Per fomentar aquest civisme cal molta conscienciació, així com una planificació ben programada per assolir objectius ambiciosos com incentivar la mobilitat amb mitjans no motoritzats i respectuosos amb els altres i amb el propi medi. En els diferents processos participatius s'ha copsat una necessitat de canvi de mentalitat d'una part de la ciutadania en algunes qüestions com la reducció de la velocitat de circulació pels carrers, aparcar en les zones especialment habilitades per a cada ús, o el desplaçar-se més habitualment a peu en trajecte no excessivament llargs. En tot aquest procés de conscienciació i educació de la ciutadania, l'actuació dels vigilants municipals és bàsica per tal de mantenir l'ordre i el control sobre els aparcaments, les interseccions perilloses en hores puntes, control aparcaments minusvàlids o la velocitats. Finalment, fer especial èmfasi en la necessitat de disposar d'un bon pla de comunicació del PMU i de les accions de mobilitat desenvolupades, així com un bon mètode per portar a terme el seguiment i l'avaluació del mateix.

- 5.1. Promoció de la mobilitat a peu i en mitjans no motoritzats.
- 5.2. Foment de la conducció eficient i segura.
- 5.3. Promoció de la mobilitat a les escoles.
- 5.4. Foment d'actituds cíviques en la mobilitat.
- 5.5. Persecució de la indisciplina viària.
- 5.6. Creació de la figura del policia de proximitat.

VI.- PROPOSTA DE MESURES DE MOBILITAT

Per desenvolupar l'escenari futur de la mobilitat desitjada a curt, mig i llarg termini (1, 4 i 8 anys vista), es necessària l'aplicació de diferents propostes d'actuació i mesures. S'agruparan per les línies estratègiques abans esmentades i s'aplicaran de forma progressiva en funció dels terminis i les prioritats establertes, així com de les necessitats detectades en cada moment.

Línia 1. MESURES URBANÍSTIQUES.

1.1. Nom de l'acció	ESTUDI TÈCNIC PER A LA CREACIÓ DE LA ROTONDA A LA CRTRA. FONT PICANT D'ACCÉS ALS CARRERS VERN I DE LA RIERA		
Descripció	<p>Es contempla la creació d'un estudi tècnic per a valorar la viabilitat de projectar la construcció d'una rotonda en aquest punt de la carretera de la Font Picant amb l'objectiu de donar resposta a diferents qüestions importants.</p> <p>En primer lloc, proporcionar major fluïdesa i seguretat als accessos i sortides a la carretera des dels carrers que hi conflueixen del Vern i de la Riera. En el cas del carrer de la Riera, està projectat l'arranjament d'aquesta via en el procés de transformació urbana de la peça inclosa entre el propi carrer i la carretera, projectant el nou ordre urbanístic per a un ús preferentment residencial mixta.</p> <p>En segon lloc, permetrà reduir la velocitat dels vehicles que circulen per la carretera, tant de pujada com de baixada, sent en aquest tram molt elevada en algunes ocasions, malgrat la velocitat permesa no hauria de superar els 50 km/h per tractar-se d'una via interurbana. A més, es tracta d'un tram amb una afluència elevada de vehicles que, entre altres, accedeixen a la zona esportiva.</p> <p>Caldrà acompanyar l'actuació amb la instal·lació de les senyals pertinents d'avís de rotonda, juntament amb un element de reducció de la velocitat que es projectarà uns metres abans de la rotonda al seu costat nord. Al costat sud es pot estudiar l'alternativa de col·locar un seguit de petites bandes elevades al terra per reduir la velocitat a mesura que s'apropen a la mateixa.</p>		
Cost	300.000 €.	Priorat	Mitja.
Finançament	Ajuntament amb conveni amb Diputació i Generalitat.	Calendari	Llarg termini.
Actors	Diputació de Girona (xarxa local), possible cessió a l'Ajuntament. Empresa privada contractada.		
Accions relacionades	1.3, 2.7 i 2.9.		
Exemples pràctics	-		

1.2. Nom de l'acció	MILLORA DE LA ROTONDA DE LA CARRETERA D'ARBÚCIES A PLAÇA CATALUNYA		
Descripció	<p>Es tracta d'un dels punts de més afluència de vehicles del municipi i de màxima perillositat d'accidents conseqüència del disseny de la pròpia rotonda i dels carrers que hi conflueixen, així com per l'alta velocitat d'arribada dels cotxes que, al tenir visibilitat, redueixen poc la seva velocitat.</p> <p>Aquest fet provoca que els vehicles que es vulguin incorporar pels diferents carrers d'accés a la rotonda, tinguin dificultats per entrar-hi. La visibilitat en alguns casos no és prou bona, i si els cotxes venen ràpid hi ha poc temps de resposta.</p> <p>Per tot plegat, i tenint en compte els canvis en els sentits de circulació que afecten als carrers Joan Serres i Plaça Catalunya, es proposa un seguit de canvis físics i de senyalització per millorar la fluïdesa, la visibilitat i la seguretat dels vehicles que hi circulin.</p> <p>A la calçada es senyalitzarà els cedeix el pas dels carrers Plaça Catalunya i Busquets i Punset. Aquest segon s'avançarà per guanyar visibilitat aprofitant l'ampliació que s'hauria de fer de la seva vorera esquerra en direcció al centre de la rotonda.</p> <p>La mateixa vorera, en el costat de la carretera, es perfilarà per a que els vehicles que entrin a la rotonda per la carretera ho facin amb un millor angle per tenir més visibilitat i a menor velocitat.</p> <p>La col·locació de dos passos de vianants elevats a banda i banda de la rotonda, en la pròpia carretera d'Arbúcies, també permetran reduir significativament la velocitat d'entrada a la mateixa (entre un 20-30%), així com millorar l'accessibilitat de persones amb dificultats de mobilitat que vulguin canviar de costat de vorera.</p>		
Cost	10.000 €.	Priorat	Mitja.
Finançament	Ajuntament amb conveni amb Diputació i Generalitat.	Calendari	Llarg termini.
Actors	Diputació de Girona (xarxa local), possible cessió a l'Ajuntament. Empresa privada contractada.		
Accions relacionades	1.6, 2.1, 2.7, 2.9 i 3.5.		
Exemples pràctics	-		

1.3. Nom de l'acció		ARRANJAMENT DEL CARRER DE LA RIERA	
Descripció			
<p>Actualment aquest carrer de terra i grava presenta un estat força deficient pel pas de vehicles. Si s'afegeix que al carrer hi ha uns pocs tallers, l'ús d'aquesta via és molt reduït.</p> <p>Amb la definició dels nous sentits de circulació que proposa el PMU, la creació de la rotonda de la Font Picant i les previsions de transformació urbanística prevista en el POUM amb l'acolliment de sòl residencial mixta, aquesta via agafarà més protagonisme.</p> <p>Es preveu que sigui de doble sentit de circulació, fet que permetrà que el carrer Torres i Bages passi de dos sentits de circulació a un únic sentit d'entrada des de la carretera, millorant el flux de vehicles i la seguretat en un tram i unes interseccions que resulten perilloses.</p> <p>L'actuació sobre el carrer de la Riera passa per asfaltar tot el carrer i crear les voreres a banda i banda amb la instal·lació del sistema d'enllumenat públic necessari i adequat a l'espai.</p> <p>Amb aquestes millores es pretén aconseguir que aquest vial adquireixi més protagonisme per la mobilitat del barri, acollint part del trànsit d'entrada i, sobretot, sortida de vehicles directa a la carretera de la Font Picant a la rotonda que es situarà a la zona coneguda popularment com "Can Serrano".</p>			
Cost	100.000 €.	Priorat	Mitja-alta.
Finançament	Municipal.	Calendari	Mig termini.
Actors	Empresa privada contractada.		
Accions relacionades	1.1 i 2.1.		
Exemples pràctics	-		

1.4. Nom de l'acció		CONVERSIÓ A PLATAFORMA ÚNICA ELS CARRERS DE L'HORT NOU I DE SANT BENET	
Descripció			
<p>S'aposta per fer créixer la tipologia de carrers amb plataforma única al centre urbà i així seguir augmentant el protagonisme del vianant en els espais més centrals de la població. Aquesta progressiva pacificació del centre urbà farà augmentar els nivells de seguretat, el desenvolupament de la vida urbana, l'activitat econòmica i la qualitat ambiental.</p> <p>Com a acció més prioritària, es convertirà en plataforma única el tram del carrer de l'Hort Nou fins a l'alçada del carrer Verge dels Dolors, donant així continuïtat a la zona de plataforma única ja existent en l'actualitat.</p> <p>Una segona acció a desenvolupar és la transformació en plataforma única del carrer de Sant Benet, almenys fins al carrer Acàcies. A més, en aquest tram també està previst treure els aparcaments de vehicles a la via pública, places que es veurien compensades amb les de nova creació a la Plaça Guilleries.</p> <p>El disseny d'aquests espais de plataforma única, ja sigui amb segregació d'espais (pilones o altres elements que no permetin l'aparcament) o sense segregació d'espais, ha de permetre reduir el pas de vehicles motoritzats i limitar la seva velocitat a 10-20 km/h.</p> <p>Per assegurar un bon ús d'aquests espais és important el paper dels Vigilants municipals, així com incentivar la mobilitat a peu.</p>			
Cost	250.000 €.	Priorat	Baixa.
Finançament	Municipal.	Calendari	Llarg termini.
Actors	Empresa privada contractada / Brigada Municipal.		
Accions relacionades	1.8, 3.2, 3.5, 5.1, 5.3 i 5.5.		
Exemples pràctics	Carrer Gibraltar de Premià de Mar.		

1.5. Nom de l'acció OBERTURA DEL TRAM DE VIAL AL CARRER PRAT DE LA RIBA

Descripció La creació del nou tram de vial té com a finalitat el donar continuïtat al carrer Prat de la Riba des del seu inici al carrer Pompeu Fabra fins a la Plaça d'Espanya en la carretera d'Arbúcies. Concretament, el tram a crear és el perpendicular entre el carrer Anselm Clavé i el Passeig de la Font del Ferro.

Aquesta actuació permetrà donar sortida directa als vehicles que transiten pel carrer Prat de la Riba en direcció cap a la carretera d'Arbúcies. Alhora permetrà redefinir els sentits de circulació d'alguns dels carrers de l'entorn com és el cas del carrer Cervantes, el carrer Anselm Clavé o l'Avinguda Nen Jesús de Praga, actualment amb dobles sentits de circulació.

L'acció es considera important en tant que permetria ordenar significament el trànsit de vehicles de bona part del barri de la Font de Ferro, apostant pels sentits únics de circulació i evitant els problemes de fluïdesa i seguretat que els dobles sentits i l'aparcament de vehicles generen.

La possibilitat de portar aquesta actuació a terme passa per poder expropiar el solar privat per on s'hauria d'obrir el vial, de manera que no només depèn de la voluntat de l'Ajuntament ni de les necessitats de la mobilitat, sinó que també del propietari de la parcel·la i del cost que tot plegat pugui comportar.

Cost	70.000 €.	Priorat	Baix.
Finançament	Municipal.	Calendari	Llarg termini.
Actors	Empresa privada contractada, Ajuntament i propietari parcel·la.		
Accions relacionades	2.1 i 2.2.		
Exemples pràctics	-		

1.6. Nom de l'acció CREACIÓ DEL NOU GIRATORI A LA PLAÇA CATALUNYA

Descripció La nova configuració dels sentits de circulació dels carrers a l'entorn de la plaça de Catalunya, se'ns dubte un dels punts més conflictius del municipi, requereix d'una acció prèvia com és la creació d'una petita glorieta giratòria per dirigir els vehicles que baixen del carrer Joan Serres cap al carrer Girona sense entrar en conflicte amb els cotxes que entren al carrer Joan Serres des de la carretera.

El disseny del giratori s'ha de fer pensant en que ocupi el mínim espai, però que tingui una presència i una visibilitat elevada donada la seva transcendència. Per altra banda, ha de tenir molt en compte la seguretat al ser un punt de possible col·lisió de vehicles. En aquest sentit, la senyalització és molt important, tant la senyalització vertical de l'existència del giratori amb les direccions que un i altre sentit ha de seguir, com la senyalització horitzontal a terra indicant els carrils, els sentits i el cedeix al pas pels qui venen de la carretera d'Arbúcies i giren cap al carrer Girona.

Amb aquesta nova configuració de la circulació d'aquest espai s'elimina la perillositat de les interseccions i *agafa protagonisme la plaça Catalunya convertint-se en una rotonda giratòria pels cotxes que baixen pel carrer Joan Serres per anar al centre del poble.

El nou sentit circulatori de l'espai no implica modificacions en les tres zones d'aparcament al voltant de la Plaça Catalunya. Únicament es planteja l'eliminació d'una o dos places d'aparcament per millorar la seguretat dels cotxes que des de la carretera s'incorporen a la plaça. A la resta de places d'aparcament de tota la plaça tan sols caldrà canviar la maniobra d'aparcament dels vehicles que ara hauran d'aparcar amb la marxa enrere per després ja sortir de cares.

A la vorera on fins ara hi havia els contenidors de les escombraries, es podrà convertir en un aparcament de motos i bicicletes. De la mateixa manera, davant del CAP, a la vorera dreta del carrer Girona s'ubicarà un aparcament reservat per ambulàncies.

Cost	7.000 €.	Priorat	Alta.
Finançament	Municipal.	Calendari	Mig termini.
Actors	Empresa privada contractada / Brigada Municipal.		
Accions relacionades	1.2, 2.1, 2.4, 2.6 i 2.9.		
Exemples pràctics	-		

1.7. Nom de l'acció CREATIÓ DEL CARRIL CENTRAL A LA CRTRA. VILLAVECHIA D'ACCÉS A CAL SASTRE

Descripció

Aquesta intersecció és un punt crític per la seguretat en la mobilitat del municipi, sent un punt d'elevat pas de vehicles que coincideix amb l'entrada d'una zona residencial on actualment hi viuen forces famílies i es preveu que puguin augmentar en els propers anys.

Les condicions del vial i del seu entorn, es tracta d'un tram de la carretera de circumval·lació (ronda est) en corba, estret i amb molt mala visibilitat, fan necessària una actuació de millora del disseny amb la incorporació d'un nou carril central de gir.

Aquest ha de permetre augmentar el nivell de visibilitat i evitar possibles col·lisions frontals entre els cotxes que volen trencar cap a la urbanització de Cal Sastre i els que baixen en direcció al nucli de Sant Hilari Sacalm, sovint a una velocitat força alta.

Per poder tenir espai per enquibir els dos carrils de circulació i el carril central d'entrada, és necessari eixamplar la carretera guanyant terreny al costat exterior de la corba, on hi ha el sector de Cal Sastre. Aquest terreny per ampliar s'haurà d'expropiar ja que són terrenys de propietat privada.

L'actuació es completarà amb la col·locació de la senyalització necessària per garantir el pas segur de vehicles. Pels vehicles que baixen per la carretera ha d'haver-hi una senyal indicativa de perill per intersecció i també seria bo una disc de limitació de velocitat, juntament amb la creació d'un pas elevat uns metres més amunt per reduir la velocitat de circulació dels vehicles.

La senyalització horitzontal també haurà de marcar amb claredat els diferents carrils, entrada i sortides i l'stop del carril central, on també es col·locaran unes bandes de reducció de velocitat per evitar que els que volen girar cap a Cal Sastre ho facin amb velocitat, així com per evitar que els que baixen per la carretera retallin la corba ocupant part del carril central.

Cost	15.000 €.	Priorat	Alta.
Finançament	Municipal.	Calendari	Mig termini.
Actors	Diputació de Girona (xarxa local), Ajuntament i empresa privada contractada.		
Accions relacionades	2.7 i 2.9.		
Exemples pràctics	-		

1.8. Nom de l'acció CREATIÓ DE NOUS APARCAMENTS A LA PLAÇA GUILLERIES

Descripció

Es crearan noves zones d'aparcament de cotxes al lateral exterior del carrer que envolta la plaça Guilleries, aprofitant les zones que actualment són verdes a banda i banda de les diferents entrades d'aparcaments de cases existents. En total es preveu crear unes 10 noves places d'aparcament de cotxes, possiblement disposats en cordó.

Per una altra banda, al tram final del carrer Plaça Guilleries, més proper al Passeig Font del Cirerer, caldria marcar al terra les places d'aparcament que es disposaran al costat dret, aproximadament unes 6 places de cotxes, excloent el tram de corba de confluència amb la nova via on s'hauria de marcar la prohibició d'aparcament.

L'acció guanya sentit amb la conversió del carrer en un sol sentit de circulació, en direcció al passeig Font del Cirerer, fet que ha de servir per dissenyar i senyalitzar les places d'aparcament per millorar l'accessibilitat.

La supressió dels aparcaments al carrer de Sant Benet, que passarà a ser de plataforma única, serà àmpliament compensada amb aquestes noves places d'aparcament. A més, amb aquesta proposta s'aconsegueix augmentar el nombre de places d'aparcament properes al centre urbà, donant resposta a una de les primeres preocupacions mostrades pels veïns del centre urbà al voltant de la mobilitat.

Cost	4.000 €.	Priorat	Alta.
Finançament	Municipal.	Calendari	Curt termini.
Actors	Brigada Municipal.		
Accions relacionades	1.4, 1.10, 2,1 i 2,3.		
Exemples pràctics	-		

1.9. Nom de l'acció AMPLIACIÓ I MILLORA DE LA ZONA D'APARCAMENTS A LA PLAÇA DEL PRESIDENT COMPANYS

Descripció

Al costat oest de les tres zones d'aparcaments que actualment hi ha a la plaça del President Companys, hi ha un parcel·la d'herba de considerables dimensions que fins avui no té cap mena d'ús.

Amb la idea de guanyar més places d'aparcament, es pretén convertir-la en places asfaltades i senyalitzades per estacionar aproximadament uns 6 cotxes. Caldrà aplanar el terreny, rebaixar la vorera per facilitar l'entrada i sortida dels vehicles, així com deixar un espai entremig dels aparcaments de terra amb els arbres actualment plantats.

A tot l'espai d'aparcament hi ha instal·lat un sistema d'il·luminació que funciona amb plaques fotovoltaïques però que no resulta pràctic per les poques hores de llum que pot donar.

Per aquest motiu, caldrà completar l'acció de creació de noves places d'aparcament, condicionant l'espai amb una bona il·luminació artificial.

Actualment aquests fanals ja estan preparats per passar el cablejat i connectar-los a la xarxa elèctrica, tan sols caldrà efectuar les tasques de connexió.

Cost	4.000 €.	Priorat	Mitja.
Finançament	Municipal.	Calendari	Mig termini.
Actors	Brigada Municipal.		
Accions relacionades	1.14 i 2.1.		
Exemples pràctics	-		

1.10. Nom de l'acció CANVI D'UBICACIÓ DEL MERCAT DELS DIUMENGES

Descripció

L'acció preveu canviar la ubicació actual del mercat que tots els diumenges es realitza a la Plaça de l'Ajuntament i situar-lo a la zona de vianants entre la Plaça de l'Església, la plaça Mossèn Jacint Verdaguer i la plaça del Doctor Robert.

En tota aquesta zona continua i àmplia, caldrà estudiar la millor ubicació de les parades per optimitzar al màxim els espais disponibles, marcant-les i delimitant-les amb l'objectiu de deixar el màxim d'espai possible pel pas de vianants i clients.

Pels paradistes caldrà habilitar uns espai de càrrega i descàrrega de les mercaderies, proper a l'espai de venda i de fàcil accés. Durant la resta de dies de la setmana aquests espais recuperaran el seu ús habitual.

Serà important col·locar una bona senyalització per indicar la zona de mercat pels visitants que no ho coneguin, la zona d'aparcament per a clients i per paradistes.

Amb aquest canvi es pretén alliberar el principal espai d'aparcament gratuït del centre urbà i així solucionar una de les principals problemàtiques i demandes ciutadanes. La ubicació del mercat a les places del centre urbà, tal i com havia estat antigament, també permetrà dinamitzar la vida comercial del centre del poble fent que aquest espai de venda guanyi en atractivitat i en un major nombre de visites que, al mateix temps, dinamitzarà l'activitat social i d'oci del propi centre.

És una bona oportunitat per millor l'estètica de les parades i la possibilitat que s'obre d'incorporar nous paradistes amb productes frescos o tradicionals que siguin d'interès pels potencials clients i visitants.

L'impuls del mercat i de l'activitat comercial i d'oci del centre urbà es pot potenciar amb la celebració d'altres activitats organitzades amb voltant de l'oci i la cultura, així com de celebracions concretes com la castanyada, el Nadal, etc.

L'acció estarà supeditada a un estudi d'ubicació del mercat a la zona del centre prevista per tal d'assegurar que hi hagi l'espai disponible per a les parades i pel pas de vianants i clients, així com el pas de vehicles pesats.

Cost	A valorar pels serveis tècnics.	Priorat	Alta.
Finançament	Municipal / privat.	Calendari	Mig termini.
Actors	Ajuntament i paradistes.		
Accions relacionades	1.4, 4.5 i 5.1.		
Exemples pràctics	Mercat d'Amposta o Vidreres.		

1.11. Nom de l'acció CREATIÓ DE LA ZONA D'APARCAMENT AL CAMP DE FUTBOL

Descripció

El Camp de Futbol municipal és, actualment, un dels elements i equipaments municipals que més moviment de vehicles i persones genera, majoritàriament en caps de setmana, dates concretes de tornejos i dies entre setmana d'entrenaments.

La parada d'autobusos de jugadors i jugadores que setmanalment van a jugar partits comporta una ocupació de la via que genera conflicte amb la resta d'usuaris, i més que podria generar al convertir-se el carrer de Santa Margarida en un carrer important de baixada de vehicles de la zona.

Per alliberar el carrer de cotxes i autobusos estacionats o que s'aturen per deixar o carregar els esportistes, i així millorar la fluïdesa de vehicles i mitigar el risc d'atropellaments o col·lisions, és important poder disposar d'un espai destinat exclusivament a aquest ús, on els acompanyants dels esportistes i, sobretot, els autobusos puguin aparcar amb tranquil·litat i comoditat mentre es juguen els respectius partits.

En la confluència del carrer Santa Margarida i el carrer de les Flors, que amb la nova configuració dels sentits de circulació es donaran continuïtat per accedir a la carretera d'Arbúcies, existeix una zona que serà ideal per ubicar la zona d'aparcament del Camp de Futbol.

Està just al costat del camp, i les dimensions permeten estacionar un nombre molt elevat de vehicles. L'espai està dotat de focus de llum, de manera que tan sols caldria condicionar el sòl per on entren i surten els vehicles per tal de facilitar les maniobres. L'altra actuació important que caldria fer és la de senyalització per a que els vehicles, i sobretot els autobusos, tinguin l'obligatorietat d'aparcar en aquest espai.

El principal inconvenient sobre el que caldria treballar és que es tracta d'una parcel·la privada, actualment sense ús. Per aquest fet, caldria parlar amb els propietaris per obtenir la cessió de l'espai a canvi d'un seguit de contraprestacions que se li podien atorgar.

Cost	1.500 €.	Priorat	Mitja.
Finançament	Municipal.	Calendari	Curt-mig termini.
Actors	Brigada Municipal / propietat privada.		
Accions relacionades	2.1.		
Exemples pràctics	-		

1.12. Nom de l'acció CREATIÓ DE LA ZONA D'APARCAMENT AL CARRER VALLCLARA

Descripció

Als carrers propers a l'Escola Guillerries, al barri del Petrinxo, hi ha un problema important de col·lapse de vehicles en hores punta d'entrada i sortida de les escoles degut a que les places d'aparcament disponibles al carrer de Sant Josep queden plenes molt ràpidament i els vehicles que s'aturen momentàniament ho fan de qualsevol manera.

Una bona solució per alliberar moltes zones d'aparcament, millorar la fluïdesa dels diferents carrers i reduir molt significativament el risc d'atropellaments, en un espai especialment vulnerable, passa per convertir els dos solars, d'aproximadament 1.500 m² i de propietat privada, que hi ha al carrer Vallclara a l'alçada del carrer del Doctor Alfons Torrent, en el pulmó de l'aparcament de tota la zona.

Caldrà primer que l'Ajuntament obtingui una cessió a canvi d'un seguit de contraprestacions pels propietaris. Una vegada adquirida, s'haurà d'adaptar l'espai amb les condicions més adequades per aparcar vehicles. Caldrà aplanar les parcel·les, asfaltar-los, adaptar voreres, dotar-los de llum, marcar les zones d'aparcament i pensar en la possibilitat d'instal·lar algun mecanisme de control d'accés de determinats vehicles.

L'objectiu és que doni acollida a les necessitats d'aparcament dels docents de l'escola que tindran un seguit de places reservades, com dels pares i mares que vinguin a recollir els seus fills. En horaris i en dies no lectius, l'aparcament quedarà obert a l'ús lliure dels veïns de la zona.

En total es preveu que es puguin ubicar aproximadament uns 50 vehicles tenint en compte que es deixa uns carrils interiors amples i que permeten un circuit interior per moure's sense necessitat de sortir del propi aparcament. Cal reservar també un espai per l'aparcament de motocicletes.

El paper dels Vigilants Municipals i de la pròpia escola serà fonamental per controlar i assegurar que es faci un bon ús d'aquest aparcament, i que s'eviti totalment l'estacionament inadequat.

Cost	12.000 €.	Priorat	Alta.
Finançament	Municipal.	Calendari	Curt termini.
Actors	Propietaris, Brigada Municipal o empresa privada contractada.		
Accions relacionades	2.6 i 5.5.		
Exemples pràctics	-		

1.13. Nom de l'acció ACTUACIONS DE MILLORA A LA VIA PÚBLICA

Descripció

L'acció inclou el conjunt d'actuacions que la Brigada Municipal ha de portar a terme, de forma progressiva i programada en funció de les necessitats i el pressupost disponible, per tal de millorar les condicions materials i funcionals de la mobilitat al municipi. Prèviament, cal que la pròpia Brigada Municipal elabori un inventari dels punts sobre els que cal actuar i temporalitzar-los.

Les actuacions més prioritàries són les que afecten a la seguretat dels conductors i vianants. Les obres de reparació de les tapes de clavegueram que sobresurten, els elements de la calçada que rellisquen com planxes metàl·liques, o els elements de la via pública que poden impactar en vianants o vehicles, són exemples d'elements que cal solucionar amb brevetat i solvència.

Altres actuacions importants són la retirada i/o reubicació de tots els elements de la via pública que impedeixen o dificulten la mobilitat de persones, especialment d'aquelles amb major dificultat de mobilitat. Hi ha un munt d'aquests obstacles (pals de la llum i telefonia, bancs, papereres, etc.) distribuïts arreu com, per exemple, els bancs de la vorera del carrer Hort Nou, per on passa el Camí Segur, els bancs del carrer de les Tres Creus, o al carrer Joan Serres davant de l'Institut Anton Busquets i Punset.

Una altra actuació és la millora de l'asfalt i de les voreres, ja sigui reparant les actuals com creant-ne de noves en indrets i trams on actualment no existeixen. Algunes les voreres sobre les que cal actuar són les dels carrers Grèvol del barri de Cal Sastre i de les Tres Creus, al barri de la Font del Ferro, així com el paviment del carrer Hospital o les escales del carrer Rectoria al Centre.

Altres espais que han anat apareixent en les sessions de debat amb la ciutadania són el parc / zona infantil dels carrers Sant Miquel i Passatge del Pi del Barri de la Piscina sobre els que cal fer actuacions d'adequació.

Les millores sobre il·luminació també s'han de contemplar a l'inventari, així com en el pla d'enllumenat que s'està portant a terme al municipi. Alguns casos apareguts a les sessions de debat són les millores amb la il·luminació del Parc de Sant Pere del barri del Petrinxo, la col·locació de fanals al Camí Reixach del Barri del Serrat, o a la segona entrada de la zona esportiva.

Cost	Variable. A valorar pels serveis tècnics.	Priorat	Alta (ja s'està fent).
Finançament	Municipal.	Calendari	Curt / llarg termini (periòdica).
Actors	Brigada Municipal.		
Accions relacionades	-		
Exemples pràctics	-		

1.14. Nom de l'acció POSADA EN VALOR DE LES NORMATIVES CONSTRUCTIVES PER A LES ACTUACIONS A LA VIA PÚBLICA

Descripció

L'acció respon a la voluntat de normativitzar i protocol·litzar, i si ja existeixen les normatives doncs de tenir-les en compte per part dels responsables i operaris, de totes les qüestions rellevants al voltant de la mobilitat amb la finalitat de no cometre errors en aquells espais de nova creació o on es realitzin actuacions i es pugui redissenyar amb els paràmetres correctes.

De la mateixa manera que existeix un protocol clar pel disseny dels rebaixos de les voreres per accedir als aparcaments privats de les cases, també seria important que existissin diferents protocols, agafant com a referència les normatives ja existents sobre accessibilitat, per les obres que tinguin a veure amb la col·locació de fanals de l'enllumenat públic, postes telefònics, senyals de trànsit, arbres, mobiliari urbà com bancs o papereres, noves voreres, o senyalització horitzontal, entre altres.

Cost	Recursos propis.	Priorat	Alta.
Finançament	Municipal.	Calendari	Curt termini.
Actors	Arquitecta i tècnics municipals, i Brigada Municipal.		
Accions relacionades	Totes les accions que requereixin actuacions a la via pública.		
Exemples pràctics	-		

Línia 2. MESURES VIÀRIES.

2.1. Nom de l'acció PRIMERA FASE DE CONFIGURACIÓ DELS SENTITS DE CIRCULACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA URBANA

Descripció

Inclou un primer nivell de jerarquització de les vies que vertebraven la principal mobilitat al municipi. Els nous sentits de circulació ordenen els fluxos a diferents escales (carrer, barri i, fins i tot, municipal). També implicarà afectacions sobre els aparcaments existents i la col·locació de senyalització per dirigir la circulació dels vehicles. El pla comunicatiu és fonamental per informar a la ciutadania amb concreció i antelació.

Al barri de l'Hospital s'inclou el sentit únic del barri de Serrat del Gall en direcció al carrer Antoni Gaudí. El carrer Torres i Bages també serà de sentit únic, d'entrada des de la carretera de la Font Picant, però només quan es portin a terme les obres d'arranjament del carrer de la Riera, que serà de doble sentit.

Al barri del Petrinxo en dona prioritat al sentit únic que adquirirà el tram final del Passeig de la Font Vella, així com el carrer Gurb en direcció al carrer Sant Josep, i el carrer dels Avets en direcció al carrer de les Tres Creus.

Al barri del Centre Urbà s'inclouen els sentits únics a la plaça Guillerries i els carrers contigus de la Rectoria i de les Acàcies.

Al barri de Sant Jordi s'atorga a tot el carrer Joan Serras el doble sentit de circulació, mentre els carrers Plaça Catalunya i el seu tram inicial del carrer Girona el canvi de sentit, mantenint la resta el sentit actual. Els trams inicial i final del carrer d'Antoni Gaudí, actualment de doble sentit, també passarà a agafar el sentit únic de baixada, passant a ser tot el carrer d'un sol sentit, igual que al carrer de Pablo Picasso. El mateix passarà al tram final del carrer Sant Jordi que també adquirirà sentit únic de sortida.

Al barri de la Piscina i el futbol és prioritzen els sentits únics del carrer Santa Margarida, sent la circumval·lació del carrer Joan Serres, i el sentit únic del carrer de les Flors.

Al barri de la Font del Ferro es considera prioritari la conversió a sentit únic del tram inicial del Passeig de la Font del Ferro, davant del Bon Preu, amb la corba conflictiva cap a la carretera.

Al barri del Serrat és considera prioritari donar sentit únic al carrer de Frederic Culí en sentit d'entrada al Serrat.

Cost	Només senyalització inclòs en acció 2.9.	Priorat	Alta (prioritària).
Finançament	-	Calendari	Curt termini.
Actors	Brigada Municipal i Ajuntament pels processos informatius.		
Accions relacionades	2.2, 2.3 i 2.9.		
Exemples pràctics	-		

2.2. Nom de l'acció SEGONA FASE DE CONFIGURACIÓ DELS SENTITS DE CIRCULACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA URBANA

Descripció

Inclou un segon nivell de jerarquització del viari d'aquells carrers on s'ha decidit anular un sentit de circulació, convertint-se en vies de sentit únic, fet que no implica un canvi significatiu en la mobilitat del conjunt de la zona, però sí una millora del flux de vehicles i de la seguretat per conductors i vianants.

Aquesta segona fase implicarà un període d'hàbit per part, sobretot, dels veïns més propers a la via modificada. Com que ja s'haurà fet una primera fase de modificacions dels sentits principals de circulació, el període previst d'adaptació i la seva acceptació serà més fàcil i ràpida.

A l'igual que en la primera fase, caldrà elaborar un pla comunicatiu detallat on s'informi a tots els veïns del municipi, amb un especial atenció als barris més afectats, dels canvis de sentits a implantar, així com de les alternatives i el període d'implantació. Per garantir l'adaptació és important el paper dels Vigilants Municipals durant els primers dies.

S'inclouen en aquesta fase el canvi dels sentits de circulació contemplats pel conjunt de tots els carrers del barri de Cal Sastre. Al barri de l'Hospital i al barri del Petrinxo no hi contemplats cap canvi en aquesta segona etapa de configuració de nous sentits de circulació. Al barri del Centre Urbà és converteixen en sentits únics els carrers dels Avets, Verge dels Dolors i de l'Hort Nou.

Al barri de Sant Jordi s'inclouen en aquesta segona fase els sentits únics pels carrers Miquel Martí i Pol, el carrer d'Antoni Tàpies, carrers Faig, Verge de Montserrat i Salvador Dalí. Al barri de la Piscina i del Futbol s'inclouen tots els carrers a excepció del carrer Santa Margarida i de les Flors, així com el carrer de la Piscina que manté el doble sentit. El tram inicial del carrer de les Flors, entre el Santa Margarida i Joan Serres, serà de baixada.

Al barri de la Font del Ferro s'inclouen els sentits únics als carrers d'Anselm Clavé, Carreras Candi, Pompeu Fabra, Sagarra, Santiago Rusiñol, Àngel Guimerà, Ignasi Iglesias, i trams inicials i finals del carrer de Prat de la Riba. Al barri de Serrat es converteix en sentit únic el carrer Doctor Fleming, el Doctor Soucheiron, i el tram superior del Doctor Marañón.

Cost	Només senyalització inclòs en acció 2.9.	Priorat	Alta.
Finançament	Municipal.	Calendari	Mig termini.
Actors	Brigada Municipal i Ajuntament pels processos informatius.		
Accions relacionades	2.1, 2.3 i 2.9.		
Exemples pràctics	-		

2.3. Nom de l'acció CREACIÓ I ANUL·LACIÓ DE ZONES D'APARCAMENT A LA VIA PÚBLICA

Descripció L'actuació és basa principalment en marcar en línies grogues i/o senyals verticals aquells espais on no es pot aparcar, i amb els rectangles blancs les places on sí és pot aparcar, permetent una optimització important de les places disponibles, així com un major ordre de circulació i estacionament de vehicles.

L'aplicació dels canvis o anul·lacions en els sentits de circulació de molts carrers impliquen en alguns casos que s'habilitin nous laterals d'aparcament que caldrà senyalitzar, igual que els laterals on no es podrà aparcar. Les zones de prohibició afecten sovint a tot un costat per millorar el trànsit de vehicles, en cantonades on l'aparcament de vehicles empitjora la visibilitat dels conductors o el gir de vehicles de certes dimensions, o en espais on pot resultar perillós pel altres vehicles o vianants.

Al carrer del Serrat del Gall és marcaran les places d'aparcament als dos costats del carrer. Al carrer Joan Serres, al seu tram central de l'Institut es marcaran les zones d'aparcament al costat dret de pujada, a l'igual que al tram superior, entre carrer d'Antoni Tàpies i la ronda est, que també es senyalitzaran les places en el costat dret mentre a l'altra costat es marcarà la prohibició d'estacionar. Al carrer de la Piscina es farà exactament el mateix des del carrer Mossèn Josep Pala fins la mateixa ronda est.

Al carrer del Petrinxo es marcaran els aparcaments al costat interior del carrer. A l'avinguda del Nen Jesús de Praga es prohibirà aparcar en tot el costat esquerra fins a l'alçada del carrer Prat de la Riba amb senyals verticals. Al mateix carrer es senyalitzaran places d'aparcament al costat dret del primer tram de carrer, igual que al carrer Cervantes entre Anselm Clavé i passeig de la Font del Ferro.

Al carrer Sant Benet es prohibirà l'aparcament, igual al tram inicial del passeig del 14 d'Abril, el carrer Gurb o un tram de corba al carrer del Vern a l'alçada de Can Perico. Al carrer de Fredelic Culí s'habilitaran i senyalitzaran els dos costats del carrer que serà de pujada fins just abans de la corba pronunciada.

A l'esplanada de Can Culí s'estimularà la renovació de vehicles aparcats amb la creació de zones blaves i vermelles. A les zones de Can Poldo o la cantonada del c/ de la Riera i el Dr. Morales, es senyalitzaran les places d'aparcament per tal d'optimitzar-les.

Cost	2.500 €.	Priorat	Alta.
Finançament	Municipal.	Calendari	Curt/mig termini (simultani als canvis de sentits de circulació).
Actors	Brigada Municipal		
Accions relacionades	2.1 i 2.2.		
Exemples pràctics	-		

2.4. Nom de l'acció MILLORA DE LA CONDICIONS DE L'APARCAMENT DE CAN POLDO

Descripció Amb la nova configuració dels sentits de circulació es potencia el pas de vehicles d'entrada i sortida del carrer Joan Serres per la plaça Catalunya. A més, la ubicació tan cèntrica de la plaça i l'existència de l'equipament del CAP fa que l'afluència de vehicles sigui elevada.

Per aquesta demanda, l'espai d'aparcament conegut com Can Poldo s'ha d'esdevenir un emplaçament important, però per fer-lo el màxim d'atractiu per a la gent que es decideixi a aparcar el cotxe, cal fer-lo més funcional, confortable i segur.

Es proposa portar a terme un conjunt d'actuacions de millora de l'aparcament consistent en millorar el seu terra, especialment a l'entrada, la seva senyalització a peu de carrer per tal de fer-lo més visible, i la il·luminació, per reduir la sensació d'inseguretat que en determinats moments pot donar.

Amb aquestes actuacions de millora s'aconseguiria potenciar l'interès i l'ús d'aquest d'aparcament, augmentant l'afluència de vehicles, alhora que la renovació de vehicles que estacionaran de manera temporal per fer determinats tràmits. Es podria estudiar alternatives d'aturades amb rellotge d'una hora gratuïta.

Tot i tractar-se d'una parcel·la de propietat privada, el cost de l'actuació l'hauria d'assumir l'Ajuntament, així com el seu manteniment i despeses d'electricitat.

Cost	1.000 €.	Priorat	Baixa.
Finançament	Municipal.	Calendari	Mig termini.
Actors	Brigada Municipal.		
Accions relacionades	2.3.		
Exemples pràctics	-		

2.5. Nom de l'acció HABILITACIÓ DE NOVES ZONES DE CÀRREGA I DESCÀRREGA

Descripció Malgrat les maniobres de càrrega i descàrrega de mercaderies per a establiments comercials és una maniobra relativament ràpida i periòdica, no es fa cada dia i a totes hores, ans el contrari, hi ha unes hores estipulades per a fer-ho, el impacte que sovint tenen sobre la mobilitat de la resta de vehicles i, fins i tot, vianant és considerable i cal posar-hi solució.

Inicialment, es proposa la creació d'una nova zona de càrrega i descàrrega, just davant de l'Assessoria Vilabella, al carrer Doctor Morales amb carrer Lleida. La nova zona de càrrega i descàrrega ocuparà les dues places d'aparcament que actualment hi ha (una és per a minusvàlids); aquesta plaça per a minusvàlids es traslladarà al mateix carrer Doctor Morales, just després del carrer de la Riera.

Pel que fa a les problemàtiques a la carretera d'Arbúcies per la càrrega i descàrrega de les mercaderies dels comerços de la zona, es permetrà l'operació en un horari molt reduït del dia (de les 10:00 a les 11:30 del matí i de les 15:15 a 16:15 h. de la tarda), períodes en els que es tancarà un sentit de circulació i es donarà pas alternatiu amb l'actuació dels Vigilants municipals. Si qualsevol comerç vol carregar o descarregar fora d'aquest horari, ho hauran de fer a la zona habilitada de càrrega i descàrrega al lateral de la mateixa plaça, al carrer Lleida, o a la nova que es crearà al creuament de la plaça, just a l'inici del carrer Doctor Morales.

Queda pendent resoldre la qüestió de la càrrega i descàrrega dels paradistes si finalment té lloc el canvi d'ubicació del mercat dels diumenges.

Cost	300 €.	Priorat	Mitja.
Finançament	Municipal.	Calendari	Curt termini.
Actors	Brigada Municipal.		
Accions relacionades	1.10, 1.11 i 2.9.		
Exemples pràctics	-		

2.6. Nom de l'acció INCREMENTAR L'OFERTA D'APARCAMENT PER A MOTOCICLETES I BICICLETES

Descripció En diverses de les sessions participatives de debat per barris han aparegut diferents veus que demandaven dues qüestions en referència a la mobilitat i l'aparcament amb motocicleta i amb bicicletes. Pels dos casos, es troben a faltar més places d'aparcament en punts centrals i d'alta aflluència del centre urbà com, per exemple, el CAP.

Una primera resposta per ampliar els aparcaments de motos i bicicletes, en llocs segurs, és el lateral del tram inicial del carrer Joan Serras que passa a ser sentit únic, allà on abans hi havia els contenidors de les escombraries. Allà s'hi podrien senyalitzar un bon nombre de places d'aparcament per a motos i diverses baranes per lligar les bicicletes. Una alternativa podria ser a l'altre costat de carrer, on ara hi ha aparcament de cotxes, que podria ser un espai també apte per aquesta tipologia de vehicles o altres d'especials.

A la nova zona d'aparcament projectada al carrer Vallclara, també seria un bon espai per habilitar un espai per l'aparcament de motos i bicicletes.

Per una altra banda, hi ha una altra queixa per part d'aquest col·lectiu. Afirment que alguns dels pocs aparcaments per a motocicletes que hi ha, estan sovint ocupats per vehicles que hi aparquen al no trobar aparcament per a ells.

Per a donar solució a la segona qüestió, és important el paper de conscienciar als conductors de cotxes per a que no ocupin aquests espais i la tasca dels vigilants municipals. En determinats punts, és molt útil la col·locació de pilotes o elements físics que delimitin les zones d'aparcament de cotxes amb les de motocicletes.

Cost	1.000 €.	Priorat	Baixa.
Finançament	Municipal.	Calendari	Mig termini.
Actors	Brigada Municipal.		
Accions relacionades	1.6 i 1.13.		
Exemples pràctics	-		

2.7. Nom de l'acció COL·LOCACIÓ D'ELEMENTS PER REDUIR LA VELOCITAT

Descripció Es tracta de col·locar un conjunt d'elements físics de reducció de velocitat coneguts com ressaltos, cavallons o bandes reductores de velocitat per diferents vies on es pretén reduir la velocitat de circulació. Malgrat aquesta està limitada a 50 km/h. a tota la trama urbana, en moltes vies és habitual veure com es supera amb escreix, posant en perill la seguretat d'altres conductors i vianants.

Aquests elements tenen una eficàcia immediata, reduint entre el 20 i 30% la velocitat dels vehicles. Cal pensar bé la seva col·locació per que sigui eficient, acceptat i que no generi perill. La seva geometria varia segons la via i la velocitat de circulació que aquesta permet.

Cal assegurar-se que estiguin ben indicats, fins i tot en les condicions més complexes; de nit, plovent, amb boira, etc. En cas que la seva col·locació coincideixi amb un pas de vianants, s'ha d'aprofitar per fer un pas de vianant elevat que compleixi la doble funció de reducció de velocitat i millora de l'accessibilitat.

Al llarg de la carretera d'Arbúcies-Font Picant es projecta col·locar 4 passos de vianants elevats; el primer uns metres amunt de la nova rotonda projectada a Can Serrano, el segon i el tercer als dos costats de la plaça Catalunya, i el quart al pas de vianants d'entrada abans de la rotonda d'accés al carrer Doctor Marañón.

A les dues entrades (nord i sud) del Parc de Sant Pere es projecten dos més. Un altre al passeig del 14 d'Abril, davant del geriàtric, així com un altre al tram central de carrer Sant Jordi on els vehicles agafen més velocitat. Uns metres més amunt de l'accés a Cal Sastre, a la carretera Vilavecchia, s'hi col·locarà un altre element en un tram de poca visibilitat i molt perillós. En la mateixa via, metres més a baix on hi ha la confluència amb el carrer Sant Jordi, se'n projectarà un altre que també serà pas de vianants elevat.

A la carrer de la Bòbila, abans de l'stop que hi ha davant del carrer Joan Serres, es col·locarà un altre pas de vianants elevat en un encreuament també perillós. Uns altres elements és col·locaran al carrer Verge del Padró, i a l'avinguda Jaume I prop del carrer Farigola, en un tram on els cotxes sovint baixen a molta velocitat.

En alguns d'aquests elements, especialment el col·locats en indrets més foscos i on els vehicles poden venir amb més velocitat, com és el cas del col·locat abans de l'accés a Cal Sastre o el de l'entrada de la carretera d'Arbúcies, seria bo col·locar-hi dispositius lluminosos que senyalitzin l'existència de l'element.

Cost	35.000 €.	Priorat	Mitja-alta.
Finançament	Municipal.	Calendari	Mig-llarg termini.
Actors	Brigada Municipal.		
Accions relacionades	1.1, 1.2, 1.7, 1.11, 2.9, 3.1 i 3.5.		
Exemples pràctics	-		

2.8. Nom de l'acció INSTAL·LACIÓ D'ELEMENTS DE PROTECCIÓ PER A VIANANTS

Descripció Els conductors amb comportaments imprudents o temeraris, les males condicions atmosfèriques, les distraccions, les errades humanes o mecàniques, les condicions intrínseques de les vies, el mal disseny dels carrers, l'existència d'elements a la via pública que resultin perillosos, una mala senyalització, etc. són tots ells elements que augmenten el grau d'exposició dels vianants i conductors a patir les conseqüències d'accidents amb resultants que, en moltes ocasions, poden ser molt greus.

A més de tractar tots els factors abans esmentats, hi ha altres com són els elements de protecció que, en ocasions, són importants tenir en compte per tal de prevenir mals majors. En aquest sentit, la mobilitat d'un municipi no pot contemplar punts de la xarxa viària on l'exposició sigui elevada, de la mateixa manera que l'experiència ens ha de proporcionar un coneixement per detectar i actuar sobre aquells punts perillosos on anteriorment ha hagut problemes d'accidentalitat.

Un bon exemple d'elements de protecció pels vianants és l'actuació que es planteja al pas de vianants de la carretera d'Arbúcies on es preveu desplaçar uns metres un dels passos de vianants del carril d'accés al centre urbà, i col·locar a l'espai de la mediana dues baranes a banda i banda per crear un itinerari segur i amb visibilitat pels conductors per creuar la via evitant els punts de nul·la visibilitat que generen els arbres plantats a banda i banda del propi pas de vianants.

A la carretera d'Arbúcies portal número 46 hi ha una acadèmia d'idiomes i repàs on diàriament acudeixen nens que al sortir generen un risc pel pas de vehicles per la pròpia via. En aquest punt es proposa la col·locació d'una barana de protecció amb un disseny adequat per evitar que es puguin enfilar.

Com a elements indirectes de protecció també es contemplen la col·locació de miralls en punts estratègics per millorar la visibilitat d'encreuaments on la poca visibilitat pot originar problemes greus de seguretat per a conductors i vianants. Es projecten als carrers del Petrinxo, al carrer 2 de Maig amb carrer Bellaterra, o la reubicació dels existents al passeig de la Font Vella.

Finalment, incorporar les obres d'allargament de la vorera davant el pas de vianants de la plaça Moragues per millorar la visibilitat dels vianants que creuen per accedir al carrer Doctor Moragues.

Cost	4.000 €.	Priorat	Alta.
Finançament	Municipal.	Calendari	Curt-mig termini.
Actors	Brigada Municipal.		
Accions relacionades	2.9.		
Exemples pràctics	-		

2.9. Nom de l'acció MILLORA DE LA SENYALITZACIÓ VIÀRIA

Descripció

La col·locació de senyals permet regular, ordenar i facilitar el trànsit de vehicles i persones en els punts on es detectin mancances o es realitzin noves actuacions que requereixin de senyalització.

Les noves senyals han de ser complementàries i mai contradictòries amb les existents. Cal que mantinguin la continuïtat, per exemple, quan apareix una direcció per primera vegada, s'ha de mostrar a cada encreuament fins arribar a destí. Han de mantenir una homogeneïtat absoluta per a que els ciutadans es familiaritzin i les identifiquin ràpidament. També és bàsic que siguin molt visibles en qualsevol circumstància (amb el sol, de nit, amb boira o pluja), i que estiguin el màxim de simplificades, sent de fàcil comprensió per a que es pugui actuar amb celeritat i sense confusió.

Les distraccions i l'excés de velocitat són les principals causes d'accidents en nuclis urbans, amb els vianants com a víctimes més habituals. La velocitat és un factor que agreuja les conseqüències de les ferides, sent els 30 km/h una velocitat suficient per a que en cas d'impacte les lesions siguin molt greus. En trams urbans la velocitat màxima permesa són 50 km/h, velocitat que és excessiva si hi ha poca visibilitat, en revolts o amb alta aflluència de vianants. A més, pels carrers de Sant Hilari es sol córrer molt en determinats punts, fet que aconsella, ja sigui de forma complementària o alternativa, col·locar senyals de límit de velocitat.

En els casos de l'Avinguda Jaume I i al carrer Carreras Candi es col·locaran discos de velocitat màxima de 30 km/h. a tota la via. El mateix disc s'aplicarà a la carretera del Parc de Can Pere on també es col·locarà una senyal d'avís per perill de nens jugant. Els discs recordatoris de velocitat màxima de 50 km/h. s'hauran de col·locar als accessos de Cal Sastre per la carretera, o en diferents trams de la carretera d'Arbúcies. Als carrers de plataforma única s'haurien de col·locar senyals de velocitat 10-20 km/h.

En determinades ocasions pot ser interessant incorporar noves tecnologies de senyalització viària amb la coneguda com "senyalització variable" que permet adaptar-la a les diferents condicions de trànsit de cada moment. També és interessant contemplar la senyalització lluminària de determinats passos de vianants que resulten especialment conflictius quan es fa fosc, reduint un dels riscos més elevats i greus dels nuclis urbans com són els atropellaments de vianants.

Cost	3.000 €.	Priorat	Mitja-alta.
Finançament	Municipal.	Calendari	Curt termini (periòdic).
Actors	Brigada Municipal.		
Accions relacionades	Totes les que impliquen modificació en la mobilitat i la seguretat.		
Exemples pràctics	-		

2.10. Nom de l'acció ACTUALITZACIÓ DE LA INFORMACIÓ VIÀRIA PER NAVEGADORS

Descripció

Una de les problemàtiques de les persones que visiten o acudeixen a treballar a Sant Hilari Sacalm sense conèixer el municipi és la de arribar a les diferents localitzacions mitjançant sistemes de navegació (GPS). Molts sentits de circulació no estan actualitzats, generant un seguit de recorreguts que fan perdre molts temps, incrementen la mobilitat per carrers de forma innecessària i, el pitjor, pot generar situacions d'inseguretat importants i evitables.

A més, amb els recents projectes portats a terme com el Camí Segur Escolar i l'actual Pla de Mobilitat Urbana, on es proposen tot un seguit de canvis i anul·lacions de sentits de circulació, es fa molt necessari poder contactar amb els responsables de les diferents plataformes de navegació per actualitzar tota aquesta informació. Al mateix temps, als responsables municipals els hi permetrà adquirir la metodologia per a que qualsevol canvi que afecti la mobilitat sigui comunicat i actualitzat amb brevetat i exactitud.

En el cas de la plataforma Google, és a través de la seva aplicació de Google Maps que té el seu propi formulari per informar dels errors existents seguint unes instruccions que van marcant per acabar enviant els comentaris oportuns.

En el cas de les diferents cases de marques de navegadors GPS són ells mateixos que actualitzen les dades de forma periòdica. Caldria assegurar-se que aquestes companyies estiren de les dades de ICC, havent-hi un departament que s'encarreguen de rebre les indicacions per canviar els mapes que ells mateixos generen. En aquest sentit, és el propi Ajuntament qui ha de facilitar aquests canvis.

Cost	Recursos propis.	Priorat	Alta.
Finançament	Sense cost.	Calendari	Curt termini.
Actors	Ajuntament.		
Accions relacionades	Totes les que impliquen modificació en la mobilitat.		
Exemples pràctics	-		

Línia 3. ITINERARIS A PEU I ACCESSIBILITAT.

3.1. Nom de l'acció CREACIÓ DE NOUS PASSOS DE VIANANTS

Descripció	<p>La ubicació dels passos de vianants ha de respondre a dos criteris; necessitat de pas d'un costat de carrer a l'altre, i seguretat. Per això és imprescindible garantir la visibilitat dels vianants, siguin quines siguin les condicions meteorològiques o de llum, que han de creuar el carrer i la velocitat i el temps de resposta que tenen els cotxes que s'han d'aturar per cedir el pas dels vianants.</p> <p>Amb aquestes premisses està previst de pintar nous passos de vianants al c/ de Sant Jordi, als c/ d'Antoni Gaudí, Miquel Martí i Pol, i d'Antoni Tàpies a les respectives cantonades amb c/ de Sant Jordi, al c/ Lleida, al c/ de les Tres Creus, al c/ Busquets i Punset, al c/ Avets, al Sagrat Cor, al Pg. De la Font Vella a tocar del pg. Font del Cirerer, al Doctor Morales davant c/ Montsolís, al c/ Joan Miró davant del DIA, al c/ 14 d'Abril en cantonada amb carretera, i el pas de vianants adaptat de la carretera d'Arbúcies amb cantonada amb c/ d'Álvarez de Castro. En el sentit contrari, es proposa per eliminar el pas de vianants de davant del Bar les Voltes.</p> <p>A més, cal tenir en compte els passos de vianants elevats esmentats en l'acció 2.5. a la carretera d'Arbúcies i de la Font Picant, al Parc de Can Pere, al passatge del 14 d'Abril davant del Geriàtric, a la ronda est en cantonada amb carrer de Sant Jordi, al carrer de la Bòbila, o a l'AVINGUDA de Jaume I.</p> <p>A la plaça Gravalosa, el pas de vianants existent i que queda ocult per la presència d'un arbre, sent un punt de màxima perillositat pels vianants i nens que juguen a la plaça, s'haurà de desplaçar uns metres en direcció a la carretera d'Arbúcies, fet que s'aprofitarà per fer-lo elevat i reduir la velocitat de circulació dels vehicles.</p> <p>És important contemplar la possibilitat que alguns passos de vianants, ja sigui a nivell de treball o elevats, vagin acompanyats de senyalització lumínica al propi pas i també de l'enllumenat públic. Aquest seria el cas del pas de vianant elevat a la carretera d'Arbúcies a l'entrada del municipi, o a la carretera Vilavecchia.</p>		
Cost	1.800 €. (cost passos únicament pintats).	Priorat	Mitja.
Finançament	Municipal.	Calendari	Curt-mig termini (periòdic).
Actors	Brigada Municipal.		
Accions relacionades	2.9.		
Exemples pràctics	-		

3.2. Nom de l'acció PROMOCIÓ I SEGUIMENT DEL CAMÍ SEGUR ESCOLAR

Descripció	<p>La creació d'elements per incentivar els desplaçaments a peu, especialment d'un col·lectiu com és l'escolar, no només serveix per reduir la mobilitat amb vehicle i evitar els problemes de congestió, seguretat i contaminació que generen, a més, estem promovent valors educatius com el respecte al medi, hàbits saludables com caminar, el relacional entre les persones que caminen i dialoguen, i la dinamització d'uns espais que s'omplen de vida i activitat.</p> <p>És per tots aquests motius que, cada vegada més, els municipis aposten amb força per la creació de projectes com els camins escolars segurs. El recent projecte de Sant Hilari Sacalm, implantat en el curs escolar 2017-2018, ja ha vist en pocs mesos resultats favorables en quant a acceptació del conjunt de la ciutadania i sobretot dels seus usuaris (escolars i pares), sent un element que ha d'anar guanyant protagonisme amb el pas del temps.</p> <p>En aquest sentit, és bàsic que des de l'ajuntament, les escoles, els comerços, etc. hi hagi un impuls constant cap aquest element, mantenint-lo amb el màxim interès. Es plantejaran diferents campanyes distribuïdes en el temps, activitats concretes amb el rerefons de l'estalvi energètic i les reduccions d'emissions, sorolls i perillositat, especialment durant la setmana de la mobilitat sostenible, s'involucraran les escoles i els alumnes fent activitats concretes en horari escolar, s'inclourà la mobilitat segura i el respecte al medi ambient en els continguts del programa educatiu.</p> <p>Prèviament i pocs mesos després de la posada en marxa del Camí Segur, es preveu la realització d'una primera enquesta de valoració per copsar el grau de satisfacció del fet fins el moment actual, així per recollir noves possibles mesures complementàries. Aquesta activitat d'avaluació i seguiment seria bo que es realitzés una vegada a l'any durant els primers anys d'implantació i consolidació del camí.</p>		
Cost	Variable en funció de les activitats que es vulguin portar a terme.	Priorat	Baixa-mitja.
Finançament	Municipal.	Calendari	Curt termini.
Actors	Ajuntament, escoles i famílies.		
Accions relacionades	5.1 i 5.3.		
Exemples pràctics	-		

3.3. Nom de l'acció PROLONGACIÓ DEL TRAM NORD DEL "CAMÍ DEL COLESTEROL" D'ACCÉS A CAL SASTRE

Descripció

La població de Sant Hilari Sacalm té, com totes les poblacions, una sèrie d'elements i hàbits molt interessants a conservar i a incentivar pels grans beneficis que generen sobre la població, especialment per aquells sectors més vulnerables com pot ser la gent gran.

El municipi disposa d'un itinerari a peu situat al barri de la Font del Ferro que diàriament utilitzen moltes persones per anar a caminar i fer esport. El recorregut s'inicia al propi Passeig de la Font de Ferro, de plataforma única i amb restricció d'accés de vehicles exclusiu als veïns, i va a buscar el carrer de Villaret (Ronda est) per a resseguir el seu recorregut pel lateral fins al carrer de la Bòbila on s'acaba.

Les persones que volen continuar fins a la zona de Cal Sastre ho han de fer sota unes condicions de seguretat molt dolentes, ja que no hi ha un camí habilitat ni llum artificial per poder-s'hi veure. Malgrat això, la presència de vianants per aquest sector del municipi en direcció a Cal Sastre és força habitual, així com de vianants que fan el recorregut a la inversa.

Per aquests motius de seguretat, i per incentivar encara més a que les persones facin aquests recorregut a peu, es proposa la prolongació d'aquest camí, senyalitzat, amb els espais reservats adequats per caminar, i ben il·luminat, fins connectar amb l'entrada de la urbanització de Cal Sastre.

Com que actualment no hi ha espai per crear aquest nou tram de camí per vianants, caldria expropiar o aconseguir la cessió de l'espai necessari amb el propietari dels terrenys del tram que va des del carrer de Sant Jordi fins l'esmentada entrada de Cal Sastre.

Cost	18.000 €.	Priorat	Alta.
Finançament	Municipal.	Calendari	Llarg termini.
Actors	Ajuntament, Brigada Municipal i propietaris parcel·les afectades.		
Accions relacionades	5.1.		
Exemples pràctics	Similitud amb camí existent.		

3.4. Nom de l'acció CREACIÓ DEL GRUP MOTOR "SENSE BARRERES" DE PERSONES AMB DIFICULTATS DE MOBILITAT

Descripció

La qüestió de l'accessibilitat i l'equitat social en la mobilitat, tenint en compte que hi ha determinats grups amb diferents graus i problemàtiques de mobilitat, és una qüestió important i que ha de ser prioritària per la rellevància tan gran que té sobre determinats col·lectius vulnerables.

Com que garantir l'accessibilitat a tots un municipi, especialment en poblacions com Sant Hilari Sacalm on hi ha un elevat nombre d'obstacles i dissenys urbans no favorables, és una tasca molt complexa, extensa i costosa, que sovint presenta particularitats concretes per individus amb problemàtiques especials, és important comptar amb una bona planificació i un programa d'accions, així com un mètode que permeti que totes les necessitats i problemàtiques estiguin actualitzades i avaluades oportunament.

La proposta es centra en la creació d'un Grup Motor format per membres de l'Ajuntament encarregats de la mobilitat i d'obres públiques, així com associació de veïns, membres de MIFAS i particulars interessats.

El Grup s'encarregarà precisament de totes aquestes qüestions anteriorment esmentades, així com controlar el cens de persones amb necessitats especials de mobilitat, així com les persones que tenen o fan ús del distintiu sense presentar necessitats reals. Per sobre, s'estima que hi ha unes 5 persones que necessiten cadires de rodes, 15 persones molt grans amb moltes dificultats per moure's, i uns 25-30 serveis anuals d'acompanyaments.

Paral·lelament, caldria un control i revisió dels Vigilants Municipals per tal d'assegurar que se'n faci un ús correcte dels distintius i que estiguin vigents en l'actualitat.

Des del Grup Motor "Sense barreres" es podrien impulsar accions més complexes com la creació d'una entitat que ajudi, assessori i defensi a les persones amb dificultats de mobilitat. De fet, l'Ajuntament té coneixement del seguit de persones que requereixen d'una especial atenció, així com de persones que estarien disposades a col·laborar a mode de voluntariat amb algunes de les iniciatives que es poguessin portar a terme des d'entitats o associacions.

Cost	Recursos propis.	Priorat	Alta.
Finançament	No es preveu.	Calendari	Curt termini.
Actors	Regidor de Mobilitat, Associació de veïns i particulars interessats, MIFAS.		
Accions relacionades	3.5, 3.6 i 5.5.		
Exemples pràctics	-		

3.5. Nom de l'acció MILLORES ESTRUCTURALS PER L'ACCESSIBILITAT DE PERSONES AMB DIFICULTATS DE MOBILITAT

Descripció Partint del fet que en els darrers anys ja s'han fet les actuacions de millora de l'accessibilitat més urgents i necessàries, i que en aquest darrer any previ al PMU s'han arreglat molts accessos, encara queden altres punts on caldria actuar. De la mateixa manera, hi ha molts elements pendents de col·locar per millorar l'accessibilitat a peu com passamans als carrers Lliroia, Guilleries i Arenes, o l'arranjament de les escales del carrer de la Rectoria, actuacions considerades com a molt necessàries.

El primer pas seria detectar aquests punts més crítics on cal actuar per tal d'eliminar obstacles de la via pública o facilitar l'accessibilitat, per exemple, fent rebaix de voreres, passos de vianants elevats, passamans, etc. Unes primeres actuacions caldria efectuar-les al carrer Guilleries, amb la necessitat de col·locar passamans, o a la Plaça de l'Ajuntament on seria convenient col·locar una rampa d'accés des dels aparcaments de minusvàlids existents a la vorera davant el mateix consistori.

Uns altres elements importants són els passos de vianants elevats, objectius dels quals és millorar l'accessibilitat de les persones amb dificultats de moviment quan han de creuar un carrer accedint des de les voreres. Cal ajustar-se a la normativa per tal que les rampes tinguin la pendent adequada. Recentment s'han elevat una sèrie de passos a nivell com el de la Florida i davant del Xino.

En aquesta tasca de detecció i seguiment de punts conflictius d'actuació és on el Grup Motor "Sense barreres" pot tenir un protagonisme cabdal, així com en la contribució a establir el seguit de criteris oportuns per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat.

Cost	Molt variable en funció dels punts a actuar.	Priorat	Alta.
Finançament	Municipal.	Calendari	Mig-llarg termini (periòdic).
Actors	Brigada Municipal.		
Accions relacionades	3.4, 3.6 i 5.1.		
Exemples pràctics	-		

3.6. Nom de l'acció REVISIÓ DE LES CONDICIONS DELS APARCAMENTS EXISTENTS PER A MINUSVÀLIDS

Descripció Les zones d'aparcament expressament habilitades per a minusvàlids són deficientes a nivell de nombre, sobretot al Centre Urbà. Seria interessant ubicar-ne de noves, com per exemple, al davant del Banc Santander en alguna de les places on actualment hi ha les zones d'aparcament temporals per compra de color vermell. Al carrer Tarragona, al costat del CAP, també seria bo col·locar-hi una d'elevada pels usuaris amb dificultat de mobilitat que acudeixen al CAP.

A la carretera d'Arbúcies, davant de l'Assessoria Vilavella, es desplaçaria l'existent uns metres més amunt per donar cabuda a la nova zona de càrrega i descàrrega.

De la mateixa manera, en aquells espais on es contempla crear nous espais d'aparcaments, s'haurien sempre de reservar varies places per a minusvàlids, és el cas de possible nou aparcament al carrer Vallclara, a la plaça del President Companys, al tram inicial del carrer Joan Serres o en espais com el Camp de Futbol que es podran veure més alliberats de places d'aparcament.

Més enllà d'aquestes noves possibles propostes, és important revisar i controlar meticulosament l'ús que se'n fa de les existents, pensant que en ocasions se'n fa un ús indegut dels distintius. En aquest sentit, des de l'Ajuntament i el Grup Motor cal anar fent una revisió i un seguiment de totes les places i l'ús que se'n va fent, restant per als Vigilants Municipals el control exhaustiu i continuat d'aquests indrets per tal que se'n faci un ús correcte i adequat a cada circumstància.

Cost	Recursos propis.	Priorat	Mitja-Alta.
Finançament	No és necessari.	Calendari	Mig termini.
Actors	Vigilants municipals, Ajuntament i Grup Motor "Sense barreres".		
Accions relacionades	3.4, 5.4, 5.5 i 5.6.		
Exemples pràctics	-		

3.7. Nom de l'acció DIFUSIÓ DELS SERVEIS I ACTUACIONS EXISTENTS PER A PERSONES AMB DIFICULTATS DE MOBILITAT

Descripció	<p>Des de l'Ajuntament i diferents associacions i entitats que s'hi relacionen, mitjançant eines creades com el Grup Motor "Sense barreres" que ha de permetre la detecció i el contacte continuat amb persones clau del col·lectiu de persones amb diferents dificultats de mobilitat, cal desenvolupar una tasca fonamental per a tota societat com és la d'informar i difondre les actuacions que s'han portat a terme, les actuacions que estan previstes desenvolupar en el futur, amb les conseqüència que aquestes tindran, i els serveis que s'ofereixen des de les diferents entitats que poden resultar beneficioses pel col·lectiu.</p> <p>En aquest sentit, i a mode d'exemple, cal millorar la difusió del servei d'acompanyament hospitalari per a persones amb dificultats de mobilitat que es fa des de l'Ajuntament amb una furgoneta adaptada, en vistes que encara hi ha persones que no son coneixedores del servei malgrat s'ha fet molta difusió.</p> <p>Amb un bon mètode de difusió i fent partícips a les persones adequades, s'aconseguirà que la totalitat dels recursos emprats tinguin beneficis sobre tot el col·lectiu que ho requereixi, alhora que s'aconseguirà millorar la imatge negativa que aquest col·lectiu tan especial sovint té sobre la predisposició i les actuacions que des de les administracions públiques es porten a terme, i en el cas de l'Ajuntament de Sant Hilari Sacalm han sigut moltes i significatives en els darrers anys.</p>		
Cost	Recursos propis i a valorar en funció de l'actuació que es decideixi portar a terme.	Priorat	Alta.
Finançament	Municipal.	Calendari	Curt termini.
Actors	Ajuntament, Grup Motor "Sense barreres", col·lectius amb dificultats de mobilitat, mitjans de comunicació i xarxes socials.		
Accions relacionades	3.4.		
Exemples pràctics	-		

Línia 4. EFICIÈNCIA ENERGÈTICA I REDUCCIÓ CONTAMINACIÓ.

4.1. Nom de l'acció CANVI D'UBICACIÓ DE LA PARADA D'AUTOBUS DEL CENTRE URBÀ

Descripció	<p>Els transport públic de Sant Hilari Sacalm, en les seves diverses rutes, mou un volum important de gent. Aquestes opten per aquest mode de transport per motius diversos però el resultat a nivell de mobilitat i sostenibilitat és notable en tant que el nombre de vehicles circulant pels carrers i carreteres disminueix.</p> <p>Actualment hi ha dues parades dins el terme municipal de Sant Hilari Sacalm, una a la plaça de l'Ajuntament i l'altra a la carretera d'Arbúcies prop de l'entrada sud de la població. En el cas de la primera estació, el disseny de la plaça i els accessos compliquen les maniobres d'entrada, recollida de passatgers i sortida de l'autocar.</p> <p>El vehicle, de grans dimensions, necessitant recular amb la perillositat que comporta dita maniobra, i marxar per una sortida amb pendent i perillosa pel pas d'alguns vehicles a alta velocitat. A més de la perillositat, són maniobres que requereixen molt d'espai de la plaça que s'ha de destinar expressament, genera un soroll important i unes emissions de CO² també considerables, revertint un cert grau els beneficis que el transport públic hauria de tenir en aquesta darrera qüestió.</p> <p>Per tot plegat, cal buscar una alternativa que passi per facilitar l'entrada i sortida de l'autocar, redissenyant el recorregut del mateix, i fins i tot, l'orientació de la parada, o canviar la parada de lloc, buscant un emplaçament cèntric, que tingui facilitat per a les maniobres de recollida d'usuaris i que no generi unes molèsties a la mobilitat i a la seguretat importants.</p>		
Cost	Anàlisi sense cost.	Priorat	Mitja.
Finançament	Municipal.	Calendari	Llarg termini.
Actors	Ajuntament i empreses contractades.		
Accions relacionades	-		
Exemples pràctics	-		

4.2. Nom de l'acció SUBSTITUCIÓ PROGRESSIVA DE LA FLOTA DE VEHICLES MUNICIPALS PER UNA MÉS EFICIENT

Descripció

Els vehicles privats són un dels elements que generen més emissions de CO² i altres gasos i partícules nocives per a les persones i pel medi ambient, d'aquí la importància que el contingent de vehicles que circulen pels carrers del poble es vagin reduint progressivament alhora les tecnologies dels mateixos sigui cada vegada més eficient des del punt de vista de consum energètic però també des de l'òptica ambiental amb la reducció de les emissions de gasos.

Per fomentar aquesta alternativa cap a vehicles més eficients i alimentats per fonts més sostenibles com podria ser l'electricitat o el biodièsel, es clau que des del consistori es portin a terme tot un seguit d'accions que s'esdevinguin exemple per a la resta de la ciutadania.

Per aquest motiu es proposa la substitució progressiva dels vehicles de la flota municipal (Vigilants Municipals, Brigada, etc.) per vehicles més eficients i alimentats per energies més netes i renovables. El moment per fer aquesta substitució seria al final de la vida útil dels vehicles que s'utilitzen en l'actualitat. A més del benefici de les emissions, també hi ha un estalvi en el consum habitual i una reducció important dels nivells de soroll.

Les alternatives de vehicles eficients com els híbrids, elèctrics, etc. no només s'haurien de restringir als vehicles de la flota habituals, caldria pensar en aportar per altres mitjans de transport més eficients per a la mobilitat com podrien ser les motocicletes o bicicletes elèctriques que podrien associar-se a la figura del Policia de proximitat.

Cost	A determinar per Serveis Tècnics de l'Ajuntament en funció de les propostes.	Priorat	Mitja.
Finançament	Municipal / subvenció.	Calendari	Llarg termini.
Actors	Ajuntament i CILMA.		
Accions relacionades	5.6.		
Exemples pràctics	Ripoll, Breda o Sant Fruitós de Bages.		

4.3. Nom de l'acció IMPULS PER A LA RENOVACIÓ DEL PARC DE VEHICLES DEL MUNICIPI

Descripció

Pràcticament la meitat de les emissions de gasos i partícules contaminants provocades pel transport a Catalunya, segons dades ICAEN, corresponen al vehicle privat. D'aquí la idea d'anar substituint de manera progressiva els cotxes més antics dels ciutadans, una vegada decideixin canviar de vehicle, per alternatives més eficients, amb baix consum energètic i combustibles menys contaminants. Cal definir un conjunt d'actuacions i activitats per promocionar aquests tipus de vehicles i, sobretot, conscienciar a les persones dels múltiples beneficis que aquests tenen a mig i llarg termini.

Des de l'Ajuntament, a més de practicar amb l'exemple amb la renovació de la flota municipal seguint criteris de baix consum energètic i reducció de CO₂, és fonamental que s'apliquin altres mesures que ajudin a decantar la balança cultural, perceptiva i també econòmica que suposa apostar per un vehicle d'aquestes característiques.

Una bona manera de fer-ho és a partir d'aplicar una nova fiscalitat, fent una modificació de l'ordenança que contempli bonificació de l'impost de circulació de vehicles de classe A i B, així com altres incentius per adquirir cotxes propulsats per energies alternatives als combustibles fòssils menys contaminants amb les noves tecnologies des de cotxes elèctrics, híbrids a biocarburants, per exemple, bonificant els vehicles que garanteixin en les especificacions tècniques que el vehicle pot funcionar amb biodièsel en percentatges superiors al 20%.

A més d'incentius fiscals, a d'haver-hi altres incentius de caràcter més pràctic en el dia a dia, per exemple, pensant en habilitar espais d'aparcament centrals per aquests tipus de vehicles, promocionant i impulsant estacions de servei que subministrin biodièsel dins l'entorn urbà del municipi, o impulsant la creació de punts de recàrrega de vehicles elèctrics.

La Setmana de la Mobilitat Sostenible és una bona ocasió per portar a terme campanyes per promocionar aquestes actuacions, així com per apropar al ciutadà de carrer a aquests tipus de tecnologies.

Cost	Recursos propis per la fiscalitat i variable per activitats.	Priorat	Baixa.
Finançament	Municipal.	Calendari	Mig-llarg termini (periòdic).
Actors	Ajuntament, empresa privada especialitzada.		
Accions relacionades	4.2.		
Exemples pràctics	-		

4.4. Nom de l'acció CREACIÓ DE PUNTS DE RECÀRREGA DE VEHICLES ELÈCTRICS

Descripció Cada vegada són més els municipis catalans, grans i petits, que aposten per la col·locació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics en un o varis punts de la xarxa viària del propi municipi triats molt estratègicament pensant en la seva visibilitat i utilitat per part dels potencials clients.

Existeixen diferents tipologies de punts de recàrrega de vehicles elèctrics; per una part hi ha les estacions d'accés públic de recàrrega ràpida i de recàrrega semi-ràpida. Els primers permeten recarregar a 50 kilowatts amb un temps que va entre els 15 i els 30 minuts màxim, proporcionant al vehicle una autonomia de circulació de 150 quilòmetres.

Aquests punts de recàrrega proporcionen corrent altern als vehicles d'una manera molt més econòmica que si hagués d'emplenar el dipòsit de gasolina o gasoil. Les formules de funcionament són molt diverses, habitualment es tracta d'obtenir una sol·licitud per part de l'Ajuntament que es tradueix en una targeta que, sota un determinats cost, et permet anar fent ús d'aquest servei.

Sovint, i de forma associada, aquesta sol·licitud eximeix al titular del pagament de la taxa d'estacionament del vehicle en l'aparcament de recàrrega del vehicle.

Els molts beneficis de l'aposta pel vehicle elèctric s'ha de traduir coherentment amb l'aposta per part del consistori en instal·lar un punt de recàrrega de vehicles elèctrics en un punt neuràlgic i central del municipi, concretament a la plaça de l'Ajuntament. Aquest primer punt s'instal·larà a mode de prova pilot, sent el primer pas a noves possibles incorporacions en altre punts estratègics del municipi.

Amb aquesta acció es pretén fomentar la compra de vehicles elèctric o híbrids entre la població, així com dintre del propi Ajuntament.

Cost	50.000 €.	Priorat	Alta.
Finançament	Municipal / subvenció.	Calendari	Mig-llarg termini.
Actors	Ajuntament, Generalitat de Catalunya i marques de vehicles elèctric.		
Accions relacionades	4.2 i 4.3.		
Exemples pràctics	Lloret de Mar i Pineda de Mar.		

4.5. Nom de l'acció CONTRACTACIÓ D'UN SERVEI DE MICROBÚS PELS DIES FESTIUS I DIUMENGES DE MERCAT

Descripció Les característiques geogràfiques de Sant Hilari, amb alguns barris força allunyats del centre urbà i amb pendents sovint pronunciades, juntament amb el caràcter envellit de molts dels veïns que resideixen en aquests punts més apartats, provoca un distanciament d'aquest grup de persones cap al dia a dia de la vida i l'activitat al poble, sent visitants molt poc habituals d'esdeveniments importants per a la població com la celebració del mercat setmanal dels diumenge o les Festa Major, entre altres.

Molts d'aquests veïns demanen un servei de transport públic i col·lectiu que en determinats dies com els esmentats, i en determinades hores on seria d'interès assistir-hi, els pogués traslladar des de els seus barris fins al ple centre urbà, a un cost petit i amb una despesa de temps també relativament petita.

L'Ajuntament serà qui s'encarregarà de la contractació d'aquest servei que, en part, finançarà amb els tiquets dels seus usuaris. Una segona opció que es proposa és l'adquisició d'un microbús elèctric.

El benefici, a més de connectar socialment a molta població, és per dinamitzar l'economia i el sector comercial del centre del poble amb l'esmentat mercat dels diumenges i el conjunt del teixit comercial del nucli urbà (botigues, restaurants, etc.) molt necessari a la població. Per una altra banda, ajudarà a que les celebracions, esdeveniments, actes populars, etc. es converteixin en més multitudinaris.

Cost	A determinar pels Serveis Tècnics municipals en funció del tipus de contractació.	Priorat	Mitja.
Finançament	Municipal / usuaris.	Calendari	Mig termini.
Actors	Ajuntament i empresa privada.		
Accions relacionades	1.10 i 4.1.		
Exemples pràctics	Ajuntament de Callosa d'en Sarrià. Microbús Wolta.		

4.6. Nom de l'acció IMPLANTACIÓ DE LA CONNEXIÓ AMB TRANSPORT PÚBLIC A VIC

Descripció La influència de la ciutat de Vic sobre el seu entorn, inclòs Sant Hilari Sacalm, és considerable, i més amb les millors fetes a les infraestructures en els darrers anys. L'atractiu de la capital de l'Osona és divers, des dels estudis universitaris que s'imparteixen, a uns serveis mèdics de primer nivell, o per anar de compres o d'oci amb una àmplia oferta entre les que destaca els mercats que es celebra cada dimarts i dissabte.

Tot només a 30 minuts de Sant Hilari Sacalm, fet que fa que sigui un destí de molt interès pels seus veïns, d'aquí que s'hagi convertit en una necessitat del municipi i una demanda explícita i històrica d'un ampli sector de la població.

Per cobrir aquestes necessitats, i en consonància amb la recent obertura del nou servei exprés.cat que millora les prestacions i la freqüència de pas del servei d'autobús entre les poblacions de Sant Hilari, Arbúcies, Santa Coloma de Farners i Girona, es pretén crear el mateix servei amb la ciutat de Vic, d'aquí que conjuntament amb el municipi d'Arbúcies es porti a terme dita petició.

Amb aquest servei es millora la velocitat comercial i es fa més competitiva respecte al transport privat, a més de suposar una nova aposta per les alternatives més sostenibles i a l'abast de tothom.

Cost	Recursos propis.	Priorat	Mitja.
Finançament	-	Calendari	Curt termini.
Actors	Ajuntaments Sant Hilari i Arbúcies, i Generalitat de Catalunya.		
Accions relacionades	-		
Exemples pràctics	-		

4.7. Nom de l'acció SUBSTITUCIÓ DE L'ENLLUMENAT PÚBLIC MUNICIPAL

Descripció Des de l'Ajuntament s'ha elaborat recentment l'estudi de la situació lumínica del municipi de Sant Hilari Sacalm on s'ha copsat la necessitat de substituir progressivament l'actual enllumenat format majoritàriament per punts de llums de valor de mercuri i sodi per les noves tecnologies LED. En aquest 2017 ja s'ha substituït prop del 15% i es proposa que per aquest 2018 es substitueixi el 85% restant.

El disseny de les noves lluminàries LED que es proposa instal·lar permet enfocar millor la llum cap al terra (àrea que es vol il·luminar), augmentant l'eficàcia de la il·luminació i reduint els nivells de contaminació lumínica.

Aquesta llum blanca del LED que permet major direccionalment, també destaca per ser més brillant i alegre. Tot plegat repercuteix en un augment molt significatiu de la visibilitat vial, així en com una major sensació de seguretat conseqüència dels majors nivells d'il·luminació, aspecte essencial en el Pla de Mobilitat Urbana que es presenta.

S'incidirà sobre múltiples punts foscos i perillosos detectats i demandats per la pròpia ciutadania per la manca d'il·luminació com al carrer Sant Josep, a la Plaça Lluís Companys, al carrer Busquets i Punset, al carrer Verge del Padró o al passeig de la Font del Ferro al tram entre l'establiment del Bon Preu i el carrer Prat de la Riba.

També s'aconsegueix reduir entre 4 i 5 vegades el cost de manteniment, així com un estalvi energètic que pot arribar a ser del 85%, juntament amb una important reducció de les emissions de CO₂. Aquest estalvi permet reduir el cost de la factura municipal de forma considerable, podent destinar aquests diners estalviats a altres necessitats una vegada amortitzada la inversió inicial que s'estima en un període no superior als 18 mesos.

Cost	A valorar pels serveis tècnics.	Priorat	Mitja.
Finançament	Subvenció Diputació.	Calendari	Curt termini.
Actors	Ajuntament i empresa privada.		
Accions relacionades	1.3, 1.9, 1.14, 3.1 i 3.3.		
Exemples pràctics	Roses, Olèrdola, etc.		

Línia 5. EDUCACIÓ I CONSCIENCIACIÓ.

5.1. Nom de l'acció PROMOCIÓ DE LA MOBILITAT A PEU I EN MITJANS NO MOTORITZATS

Descripció

Tal i com manifesten els resultats dels diferents processos participatius fets per elaborar el Pla de Mobilitat Urbana, els habitants de Sant Hilari Sacalm no tenen molt costum de desplaçar-se a peu o amb mitjans no motoritzats pel dins el municipi en moltes de les seves tasques del dia a dia.

Les condicions geogràfiques i els desnivells d'alguns carrers sovint no són factors favorables, però tampoc serviria d'excusa per a molts dels casos, fet indicatiu de la necessitat d'un canvi de mentalitat que s'ha d'assolir mitjançant l'educació dels més petits i la conscienciació dels més gran, cap a un canvi d'hàbits.

Per concretar aquest procés educatiu i de conscienciació es proposa l'organització i promoció de campanyes durant la Setmana de la Mobilitat Segura i Sostenible que des de l'Ajuntament es porta fent, de forma anual, des de fa un temps.

Durant aquests de la setmana es celebraran diferents activitats de sensibilització cap a la sostenibilitat a partir de la mobilitat, la promoció de mètodes segurs i no motoritzats (podent fer exposicions, tallers i concursos, per exemple, de bicicletes elèctriques fent venir alguna empresa o botiga especialitzada), o el incentivar pels grans beneficis que, de forma directa, té sobre la salut de les persones que adquireixen un seguit d'hàbits en aquesta direcció.

Tot plegat seria convenient que quedés recollit en un suport paper i digital, en forma de fulletó que pogués ser entregat a la ciutadania i també a les escoles, però que també pogués ser difós per les diverses xarxes socials, la web municipal, etc.

Paral·lelament, amb el material que es va preparant i treballant en les successives Setmanes de la Mobilitat Segura i Sostenible, s'editarà i es publicarà la Guia de la Mobilitat Sostenible de Sant Hilari Sacalm on es recolliran totes les qüestions referides a la mobilitat sostenible, presentant tota la informació en un plànol del propi municipi.

Cost	2.500 €.	Priorat	Mitja.
Finançament	Municipal.	Calendari	Curt-llarg termini (periòdic).
Actors	Ajuntament i empresa privada contractada.		
Accions relacionades	3.2, 3.3 i 5.3.		
Exemples pràctics	Lloret de Mar.		

5.2. Nom de l'acció FOMENT DE LA CONDUCCIÓ EFICIENT I SEGURA

Descripció

Els nous desenvolupaments en la tecnologia dels motors han fet possible una nova i més eficient forma de conduir. En canvi, molts dels actuals conductors han après un estil de conducció que no s'ajusta a aquesta tecnologia, per exemple, els canvis de marxa es realitzen a revolucions molt elevades.

Es tracta de fomentar l'adopció d'un nou estil de conducció basat en les bons hàbits que permetran reduir la contaminació derivada de la circulació de vehicles motor, així com conscienciar als conductors a conduir de forma més segura per reduir el risc de patir accidents entre un 10 i un 25%.

La campanya anirà dirigida al conjunt de la ciutadania i també als treballadors dels consistori, ja sigui pel benefici públic com per la imatge exemplificant que significa tal acció.

La proposta de foment de la conducció eficient i segura es fonamenta en dues grans actuacions. Per un costat, campanyes anuals informatives i de conscienciació que es portaran a terme durant la Setmana de la Mobilitat Segura i Sostenible que l'Ajuntament de Sant Hilari Sacalm celebra cada any. En aquestes s'elaborarà i distribuirà material divulgatiu amb consells per reduir el consum de carburant i la contaminació.

Per un altre costat, des del propi Ajuntament i amb col·laboració amb l'Institut Català de l'Energia (ICAEN), s'organitzarien cursos de conducció eficient que permeten reduir el consum de carburant en un 20% (mitjana de 140€/anuals), així com el cost de manteniment del vehicle (frens, embragatge, caixa de canvis, motor, etc.). A més, es donaran consells i es podran realitzar conduccions en situacions de perill.

S'intentarà fer partícips a diferents empreses concessionàries que aportarien els vehicles de proves amb nous models sostenibles i eficients que despertarien l'interès d'un sector important de la ciutadania.

Cost	1.500 €.	Priorat	Baixa.
Finançament	Ajuntament i ICAEN.	Calendari	Curt-llarg termini (periòdic).
Actors	Ajuntament, ICAEN i empreses de concessionaris.		
Accions relacionades	5.4.		
Exemples pràctics	Sant Cugat.		

5.3. Nom de l'acció PROMOCIÓ DE LA MOBILITAT A LES ESCOLES

Descripció

El poble de Sant Hilari Sacalm té una cultura participativa important, i més concretament, els nens i nenes de les escoles ja estan tenen experiència en la participació de projectes de mobilitat com la recent creació del Camí Segur.

Per una altra banda, apostar per l'educació dels més joves està clar que significa la millor inversió per gaudir d'unes bones condicions en el futur, però també té una altra traducció pràctica en el sentit que a través de l'educació dels nens és molt més fàcil arribar a conscienciar als adults i, en extensió, als pares.

Per tot plegat, es proposa introduir en el programa educatiu dels centres educatius del municipi l'apartat de la mobilitat segura i sostenible, enllaçant-la amb qüestions habituals d'estudi com la mobilitat o valors com el respecte i la responsabilitat.

Aquest programa formatiu a les escoles tindrà un caràcter eminentment pràctic, amb la consecució d'un seguit de lliçons que es traduiran ràpidament a la vida real i al propi carrer. Seguint aquest fil conductor, es proposa introduir a les aules dels més gran de la primària, el programa de la "Policia infantil" consistent en un seguit d'activitats amb els nens, sempre acompanyats pels professors del centre i també de responsables dels Vigilants Municipals, on el resultat final seria una pràctica consistent en recórrer els carrers de la població i anar posar multes simbòliques i divertides als parabrises dels cotxes infractors o amb comportaments inadequats o incívics.

De les conclusions que se'n derivin de l'activitat, s'elaboraran a les classes uns quaderns que, una vegada finalitzats, serien entregats als pares a mode de treball cooperatiu. La Setmana de la Mobilitat Segura i Sostenible és un moment ideal per a concloure aquest treball proposat en el marc d'altres activitats que a l'escola o al municipi es portin a terme.

Cost	Recursos propis.	Priorat	Alta.
Finançament	No és necessari.	Calendari	Curt termini.
Actors	Vigilants municipals, escoles i professors.		
Accions relacionades	5.4.		
Exemples pràctics	Pobles italians.		

5.4. Nom de l'acció FOMENT D'ACTITUDS CÍVIQUES EN LA MOBILITAT

Descripció

Un dels problemes més recurrents entre els veïns de Sant Hilari Sacalm, especialment d'alguns indrets com el Centre Urbà, és la manca d'aparcament i la poca renovació de cotxes que es produeix en determinats punts. En aquestes problemàtiques sovint tenen una part de culpa els propis conductors que fan un mal ús de la xarxa viària i dels diferents espais d'aparcament.

En aquest sentit existeix una ordenança de civisme municipal que caldria ampliar amb les qüestions referides a la mobilitat. Una vegada finalitzada caldria fer-la arribar al conjunt de la ciutadania aprofitant l'elaboració del PMU mitjançant una campanya informativa i de sensibilització.

Paral·lelament, i des de les autoritats municipals i els Vigilants Municipals, es desenvoluparà aquesta tasca de foment d'actituds cíviqües en tot el referent a la mobilitat, sempre prèvia a l'acció sancionadora. En aquest sentit és important la figura del policia de proximitat.

L'àmbit de foment de les actituds cíviqües tractarà un ampli espectre relacionat directament amb la mobilitat. Afectarà a tot tipus d'aparcament; zones blaves, vermelles de parada i compra, de càrrega i descàrrega, així com el garantir el bon ús de les zones habilitades per minusvàlids, la detecció de punts d'aparcament de vehicles (per exemple en interseccions o cantonades de carrers) que resulten perillosos pels vehicles o vianants que hi circulen, el control de vehicles aparcats incorrectament, el paper dels vigilants municipals en tot plegat.

Cost	1.500 €.	Priorat	Alta.
Finançament	Municipal.	Calendari	Mig termini (periòdic).
Actors	Ajuntament i Vigilants Municipals.		
Accions relacionades	5.5 i 5.6.		
Exemples pràctics	-		

5.5. Nom de l'acció PERSECUCIÓ DE LA INDISCIPLINA VIÀRIA.

Descripció

La major part de les actuacions sobre mobilitat proposades en el Pla de Mobilitat Urbana, així com les actuacions que es vagin desenvolupant que afectin a la mateixa, requereixen, en major o menor mesura, de la implicació i la participació de persones que les planifiquin, que les portin a terme, les avaluin, les supervisin i les facin funcionar sota uns criteris i unes normes preestablertes.

En aquest punt entren en joc els Vigilants Municipals amb un paper clau sobre el control de les actituds que poden generar inseguretat o molèsties a la resta de persones. És important que es protocol·litzin tots els àmbits sobre els que cal actuar per perseguir i mitigar amb màxim la indisciplina viària, sempre resultat del diàleg cossos de seguretat i tècnics de l'Ajuntament, i que es portin a terme sempre amb constància i detall, fet que permetrà educar el comportament dels conductors i vianants.

Entre les tasques sobre les que cal posar un especial interès cal destacar la necessitat d'augmentar els controls dels aparcaments, especialment aquells que generin col·lapse a la circulació, i perillositat a conductors i vianants, augmentar el control sobre l'ús dels aparcaments de minusvàlids comprovant la vigència i el bon ús dels distintius, fer un control dels aparcaments en zones blaves i vermelles per a que es respectin els temps màxims d'estacionament, controlar les interseccions perilloses en hores punta, així com punts com el carrer Gurb en horaris d'entrada i sortida escolars, controls de velocitat.

Cost	Recursos propis.	Priorat	Alta.
Finançament	No és necessari.	Calendari	Curt termini.
Actors	Vigilants municipals i tècnics municipals.		
Accions relacionades	5.4 i 5.6.		
Exemples pràctics	-		

5.6. Nom de l'acció CREACIÓ DE LA FIGURA DEL POLICIA DE PROXIMITAT

Descripció

El paper dels vigilants i cossos de seguretat en l'àmbit de la mobilitat i el control per garantir bones conductes és evident que és fonamental, més enllà que les condicions urbanístiques i viàries intrínseques en el municipi dificulten més o menys la seva tasca.

A la població sovint li costa reconèixer la feina de la policia, percebent una realitat diferents sobre qüestions com el caràcter sancionador que els responsables apliquen. En aquest sentit, la persecució de la indisciplina en la mobilitat és vital però la manera com fer-ho i els resultats finals que s'obtinguin han d'estar molt ben estipulats, i en la major part dels casos, requereix de una reformulació important.

En aquest sentit, l'aposta de l'Ajuntament de Sant Hilari Sacalm per introduir la nova figura del Policia de proximitat respon a les necessitats abans expressades de persecució de les actituds incíviques però també del caràcter educatiu i de conscienciació que la qüestió de la mobilitat i la població necessita per funcionar a mig i llarg termini de la forma desitjada.

El perfil de persona que desenvoluparà la funció de policia de proximitat ha d'estar molt ben definit per la particularitat de les tasques que desenvoluparà, tant en la mobilitat com en altres actuacions de control que se li puguin encomanar aprofitant que estarà a peu de carrer en contacte directe i permanent amb la ciutadania, per exemple, amb la qüestió de les inspeccions d'obres, control d'ús de terrasses d'establiments, comportaments incívics a la via pública, etc.

A més, aquesta persona o persones, participaran en tot moment de la planificació i execució de les diferents campanyes relacionades amb l'àmbit de la seguretat en la mobilitat i el civisme del conjunt de la població.

Cost	18.000 €. (anual)	Priorat	Mitja.
Finançament	Municipal.	Calendari	Mig termini.
Actors	Ajuntament i Vigilants Municipals.		
Accions relacionades	5.1, 5.2, 5.3, 5.4 i 5.5.		
Exemples pràctics	Matadepera.		

VII.- PROGRAMA DE DESENVOLUPAMENT I SEGUIMENT DEL PMUS

Les fases d'implantació de les propostes contemplades en el Pla estaran determinades, a més de per allò que el propi PMUS determina, per la futura redacció i aplicació del nou POUM, així com la voluntat de l'Ajuntament de Sant Hilari Sacalm, pels pressupostos municipals, i per les altres administracions o privats que en determinats casos poden intervenir, per exemple, amb el seu finançament.

7.1. Cronograma d'accions.

Per a la posada en marxa del PMUS cal definir un programa d'execució planificat a 8 anys vista, amb un calendari clar i estructurat en terminis (curt termini per l'any 2018, mig termini pels anys 2019 a 2021, i llarg termini pels anys 2022 a 2025) i per prioritats (alta, mitja i baixa).

Taula 26. Nombre d'accions segons termini i prioritats.

Prioritat	Termini			
	Curt (2018)	Mig (2019-2021)	Llarg (2022-2025)	TOTAL
Alta	12	7	1	20
Mitja	7	6	4	17
Baixa	2	3	2	7
TOTAL	21	16	7	44

Per a l'any 2018 es preveu l'execució de 21 accions previstes en el Pla, se'ns dubte el nombre més important en quant a volum representant el 47,7% de les accions. Això és així per varis motius, però principalment perquè moltes d'aquestes accions són d'implantació ràpida i no requereixen d'un gran esforç econòmic. De la mateixa manera, amb aquesta primera onada d'accions, bona part de les quals han estat catalogades de prioritats alta, es pretén donar un cop d'efecte a la mobilitat i a la ciutadania, fent palesa que els esforços fets tenen la seva recompensa a curt termini.

Per al mig termini (anys 2019 a 2021) es preveu portar a terme un 36,4% de les accions del Pla, amb un repartiment més equilibrat entre les accions de prioritats alta, mitja i baixa, fet que permetrà centrar-se en accions d'una determinada envergadura amb un període de temps important. Pel llarg termini (anys 2022 a 2025) es deixa pendent el 15,9% restant de les accions, de les quals la major part tenen una prioritats mitja o baixa, i sent el preu un element prioritari a valorar.

A nivell de prioritats, el mateix 45,5% de les accions del Pla s'han considerat de prioritats alta, moltes de les quals són impulsores d'actituds i compromisos que permetran el futur desenvolupament d'accions de més entitat, mentre d'altres posaran fil a l'agulla a problemàtiques i necessitats considerades com a importants per a la ciutadania i els tècnics participants en els diferents processos d'elaboració del Pla. El 38,6% de les accions

contemplades tenen una prioritats d'execució mitja, mentre un volum del 15,9% tenen una consideració de prioritats baixa, amb la qual cosa caldrà valorar en el seu moment la seva millor aplicació segons les necessitats dels moments.

7.2. Proposta de finançament

És important que el programa d'accions tingui un cost assequible i realista, d'acord amb les possibilitats internes i externes de finançament existent i previsible. En casos d'accions altament aconsellables però que s'elevin en excés de pressupost, s'hauran d'incloure en el pla però amb la premissa que la seva execució es faci en un període a més llarg termini, fins i tot fora dels 8 anys previstos inicialment, aprofitant possibles conjuntures econòmiques que ho facin possible.

Taula 27. Cost d'accions segons termini i prioritats.

Prioritat	Termini			
	Curt (2018)	Mig (2019-2021)	Llarg (2022-2025)	TOTAL
Alta	22.500 €	73.000 €	18.000 €	113.500 €
Mitja	9.100 €	122.000 €	345.000 €	476.100 €
Baixa	1.500 €	2.000 €	320.000 €	323.500 €
TOTAL	33.100 €	197.000 €	683.000 €	913.100 €

El cost de l'aplicació de les accions, si s'agafa com a referent el termini d'execució, augmenta exponencialment amb el pas dels anys. Pel curt termini (any 2018) s'invertirà, sempre i quan es portin totes les accions previstes en el Pla, el 3,6% del pressupost total previst. Aquesta xifra s'enfila al 21,6% pel període que s'inclou entre els anys 2019 i 2021, mentre la partida pressupostaria més important (74,8%) es preveu per llarg termini entre els anys 2022 i 2025, que malgrat ser el període amb menys accions previstes, són d'una envergadura molt considerable que fan difícil que puguin ser desenvolupades amb anterioritat.

Cal especificar que pel anomenat curt termini hi ha un total de 6 accions que es podran desenvolupar amb recursos propis de l'Ajuntament, mentre hi ha 4 accions que no han estat contemplades en el cost mostrat per la impossibilitat de determinar-lo i que quedarà a expenses de ser valorat pels serveis tècnics municipals una vegada es planteja i s'avalua el desenvolupament de les mateixes. Pel mig termini hi ha 3 accions on es requereixen recursos propis i 3 que ha de ser valorades pels serveis tècnics municipals. Pel llarg termini hi ha dues accions a valorar pels serveis tècnics, mentre d'accions a portar a terme amb recursos propis no n'hi ha cap.

Si l'anàlisi del cost es fa segons la prioritats d'execució establerta en el Pla, el 12,4% del pressupost total es s'haurà d'invertir amb accions considerades de prioritats alta, una mica més de la meitat (52,1%) per les accions considerades de prioritats mitja, i un considerable 35,4% del pressupost per accions de prioritats baixa, i que per tant estaran molt subjectes a les partides pressupostàries previstes.

7.3. Programa de seguiment

Els PMUS poden generar una certa incertesa entre la població en el moment de la seva aplicació, pels canvis que es poden produir que tenen una afectació directa i diària en la seva vida quotidiana. A més, existeix la necessitat de conèixer els resultats amb precisió en l'horitzó plantejat, coneixement que alhora serà un excel·lent motivador i dinamitzador per seguir actuant en el bon camí marcat pel pla de mobilitat.

Per tot plegat, és important disposar d'un organisme que realitzi el seguiment, que es podria anomenar "Comissió de seguiment", així com d'un protocol que ho permeti realitzar. La comissió de seguiment podria ser la pròpia comissió tècnica del PMUS o decantar-se per una comissió específica. Aquesta comissió tindrà funcions varies com vigilar el desenvolupament general del PMUS i procedir a revisar el pla després dels dos primers anys d'execució. Periòdicament realitzarà informes anuals sobre el seu desenvolupament, per validar les accions iniciades i proporcionar les bases que permetin adaptar el pla al llarg dels terminis previstos. També prepararà les condicions tècniques per als plecs de bases dels concursos per a la contractació de projectes. Finalment, s'encarregarà d'assegurar el manteniment de les vies de comunicació i participació, tant permanents com puntuals.

Aquest seguiment de cadascuna de les mesures implantades es farà mitjançant una sèrie d'indicadors que hauran de ser triats en cada moment (existeix un document guia d'indicadors pels Plans de Mobilitat Urbana Sostenible que poden servir d'exemple d'ús). Aquests indicadors permeten avaluar el nivell d'èxit del desenvolupament del pla. Aquesta avaluació s'haurà de fer anualment mitjançant els indicadors de mobilitat sostenible que haurien de quedar recollits i publicats en un document. Un bon seguiment i avaluació de les mesures implantades a curt termini, analitzant la consistència de les accions, les seves fortaleses i debilitats, resultarà molt necessari abans de començar a aplicar mesures a mig termini. Per a l'aplicació de les mesures a llarg termini succeirà exactament el mateix.

Els processos de seguiment i avaluació es fan pensant que els PMUS han de tenir un funcionament flexible i obert a possibles canvis en el cas que els resultats obtinguts es desviïn i no s'ajustin als objectius previstos i desitjats, o que provoquin uns efectes colaterals que no s'ajustin amb els objectius de pla. En aquest cas, cal realitzar un estudi de les causes que estan alterant els resultats dels efectes esperats, i cal reiniciar el procés d'elaboració de mesures mitjançant mesures correctores adients, utilitzant com a diagnòstic de sortida les dades obtingudes en el seguiment i l'avaluació de la implantació del PMUS, per a millorar l'estratègia en els següents horitzons temporals del pla.

VIII.- CONCLUSIONS

Després de vuit mesos de treball, des del mes de juny del 2017 al gener del 2018, dues són les grans qüestions especialment rellevants que cal destacar una vegada finalitzat el laboriós procés de redacció del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Sant Hilari Sacalm :

1.- Aposta per un model de mobilitat segur, ordenat, pràctic, amable, sostenible, modern i educatiu.

Com a model de poble pel que implica directament a la mobilitat, s'ha potenciat els següents elements:

- a) La seguretat: garantint-la com a element bàsic i fonamental, abans de qualsevol altre factor. S'ha fomentat la seguretat dels vianants però també dels conductors, solucionant la problemàtica de molts encreuaments perillosos i vies on les seves dimensions i disseny no permeten la situació existent fins el moment.
- b) L'ordre: totes les actuacions s'han encaminat a ser el màxim de pràctiques possible, fetes per als ciutadans, per a facilitar al màxim la seva mobilitat i per resoldre les seves necessitats en una trama urbana i una xarxa viària desordenada i amb multitud d'obstacles.
- c) La pacificació: aposta pels vianants prenent ser el màxim d'amable en els seus espais, millorant les possibilitats de mobilitat d'aquells qui tenen més dificultats o són més vulnerables.
- d) La sostenibilitat: aplica mesures i elements de màxima actualitat i contrastats en multitud de poblacions i indrets amb èxit. A més, aposta per mètodes i tecnologies més modernes en la viabilitat i la motorització dels vehicles a la cerca d'una major eficiència energètica i en la reducció de les emissions de gasos i partícules contaminants.
- e) La conscienciació: agafa els processos de conscienciació i educació de la ciutadania com elements imprescindibles per la cohesió de totes les estratègies i mesures adaptades. El punt de partida i base cultural i metodològica per a tot plegat és la participació ciutadana sobre la que s'ha posat tota l'energia i interès.

2.- Dona resposta a reivindicacions generalitzades i demandes històriques que afecten a la seguretat dels vianants i conductors.


S'han proposat solucions per a les principals problemàtiques que afecten a la seguretat de vianants i conductors, donant resposta a moltes peticions i demandes històriques com:

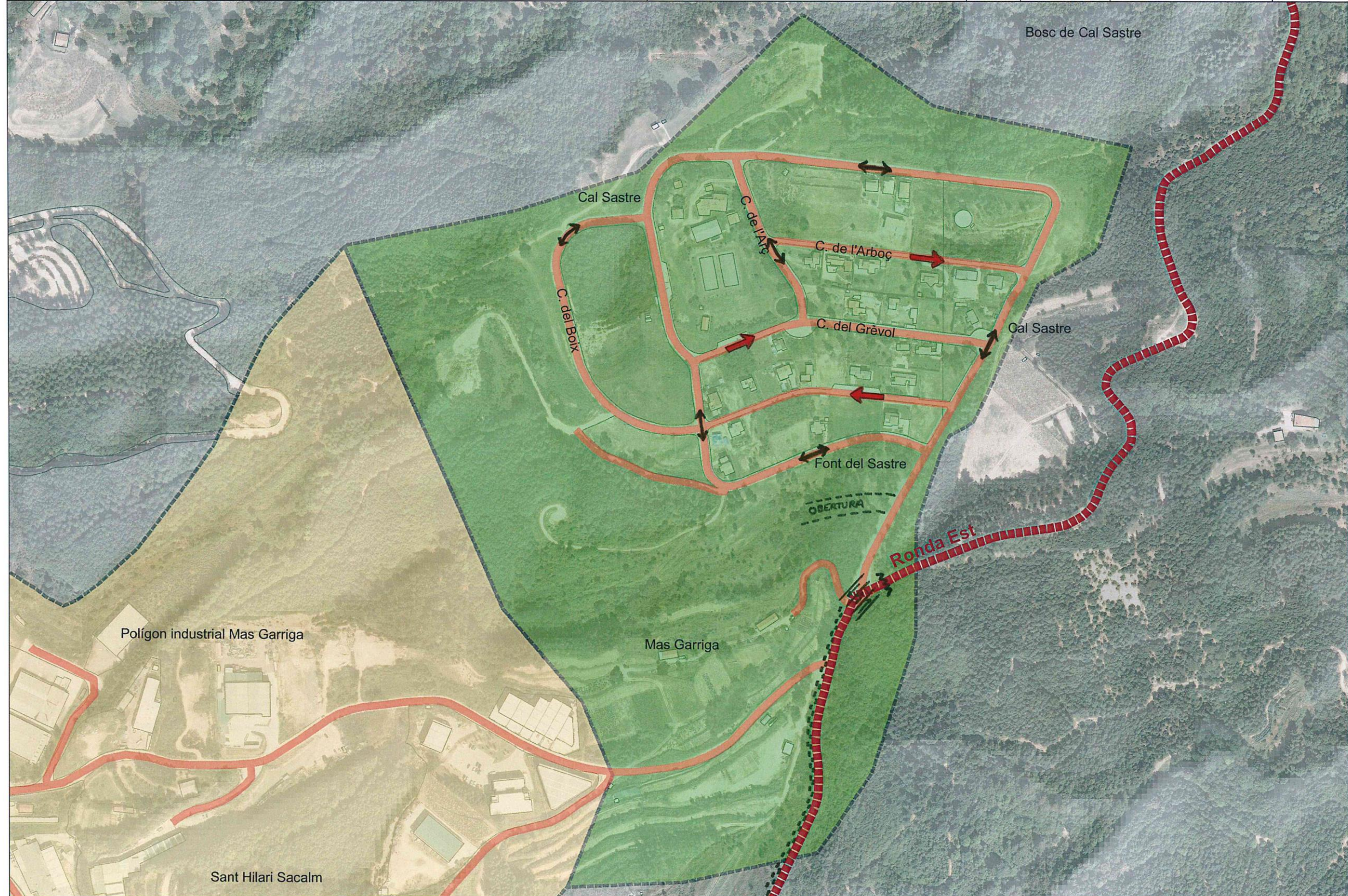
- a) Reducció de la velocitat de molts trams on el pas de vehicles ocasiona un elevat risc d'accidentalitat entre vehicles i d'exposició dels vianants. Per fer-ho s'han instal·lat elements de reducció de velocitat sobre la calçada, aprofitant molts d'ells per ser passos de vianants elevats, com els col·locats a la carretera d'Arbúcies o al carrer Verge del Padró.
- b) Millorar la mobilitat de vianants amb la creació de nous passos de vianants, reubicació d'altres que no eren del tot útils o que resultaven perillosos pels propis vianants com el de la plaça Gravalosa, millorar l'accessibilitat a les voreres, proposar un augment de l'espai de carrers amb plataforma única del Centre Urbà, impulsar un element recent com el Camí Segur i incentivar tot el que tingui a veure amb la mobilitat amb mitjans no motoritzats.

- c) Millorar els encreuaments i rotondes per reduir el risc d'accidentalitat, ja sigui corregint i redissenyant els existents amb la idea de reduir o evitar possibles situacions de conflicte o vehicles passat a excessiva velocitat, o proposant la creació de noves rotondes, giratoris i modificació de voreres en punts estratègics com els casos de la plaça Catalunya o l'entrada a Cal Sastre amb la planificació d'un tercer carril d'incorporació.
- d) Nova configuració dels sentits de circulació per solucionar carrers conflictius per no oferir suficient espai per acollir doble sentit de circulació i aparcaments a una o les dues bandes. Per millorar la fluïdesa i garantir la seguretat, en moltes vies s'ha proposat convertir la via en un sol sentit de circulació, mantenint les zones d'aparcament i, en ocasions, senyalitzant-los per millorar l'eficiència de l'espai disponible. En d'altres casos, si la necessitat ha portat a mantenir els doble sentit de circulació, s'ha procurat anul·lar un dels dos costats d'aparcament permetent que els cotxes circulin pel seu carril amb l'espai suficient i necessari. Alguns dels casos més destacats on s'ha actuat són al Passeig de la Font Vella o els carrers Joan Serres, Piscina o Fredelic Culi.
- e) Abordar la problemàtica de l'accessibilitat de la mà dels mateixos afectats per tal d'obtenir la informació de les necessitats de primera mà i de forma periòdica, treballant alhora amb la comunicació amb un col·lectiu que sovint no sol ser tan fluida com seria necessària, per exemple, per a que estiguin assabentats de tots els serveis oferts per l'Ajuntament i per altres entitats públiques o privades a les que poden tenir accés si en tenen un bon coneixement.
- f) Millorar l'oferta d'aparcament i una distribució més adequada a les necessitats reals en els espais amb una major demanda, principalment del centre urbà, però també d'altres zones del municipi on els veïns ho demanen, ja sigui per una manca de zones com per les altes demandes puntuals que una determinada zona pot tenir, com per exemple, un equipament com l'Escola Guillerries. En altres zones on la demanda és la falta de rotació de vehicles es proposen alternatives amb noves àrees vermelles i blaves d'estacionament que asseguraran una major renovació de vehicles. Per una altra banda, s'ha incidit en un element que genera conflicte en la mobilitat de Sant Hilari Sacalm com són les zones de càrrega i descàrrega dels comerços.

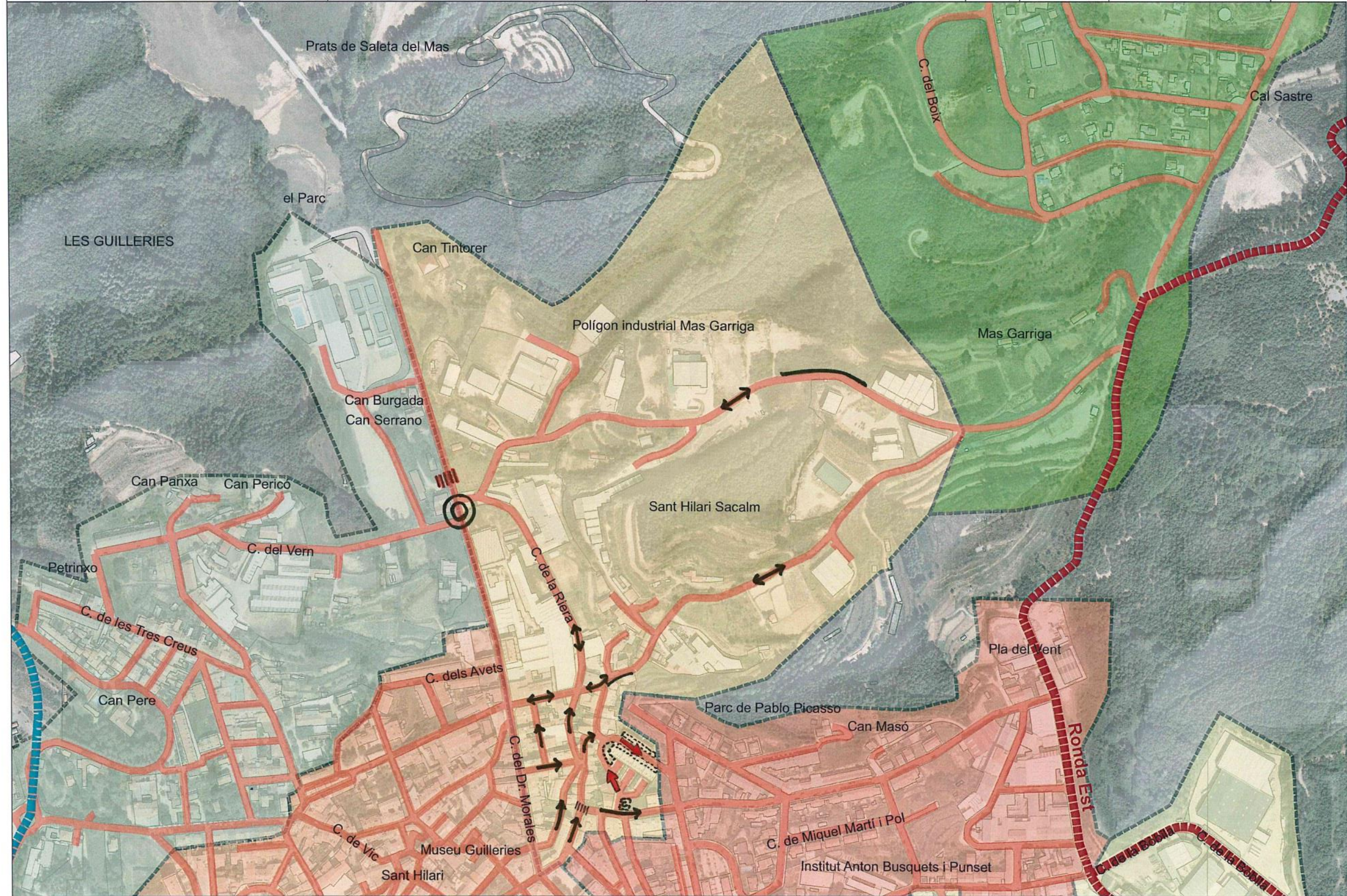
XIX.- ANNEXES




- 9.1. Mapa de propostes a desenvolupar en el PMU al barri de Cal Sastre.
- 9.2. Mapa de propostes a desenvolupar en el PMU al barri de l'Hospital.
- 9.3. Mapa de propostes a desenvolupar en el PMU al barri del Petrinxo.
- 9.4. Mapa de propostes a desenvolupar en el PMU al barri del Centre Urbà.
- 9.5. Mapa de propostes a desenvolupar en el PMU al barri de Sant Jordi.
- 9.6. Mapa de propostes a desenvolupar en el PMU al barri de la Piscina i el Futbol.
- 9.7. Mapa de propostes a desenvolupar en el PMU al barri de la Font del Ferro.
- 9.8. Mapa de propostes a desenvolupar en el PMU al barri del Serrat.

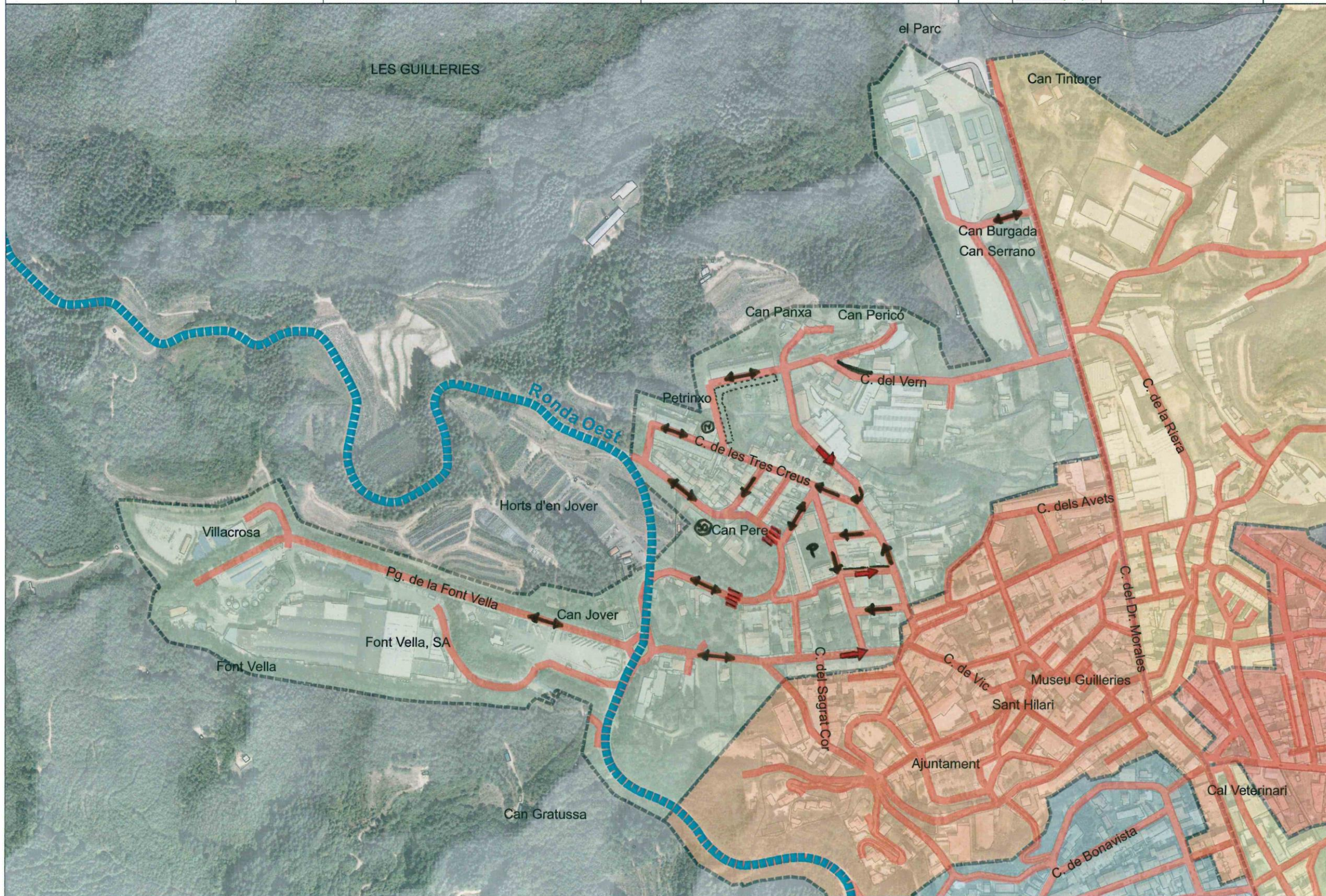
AJUNTAMENT DE SANT HILARI SACALM PLA DE MOBILITAT Data: 12/09/2017	MAPA 1	Llegenda Ronda Oest (blue dashed) Ronda Est (red dashed) Xarxa viària (red solid) Cal Sastre (green) Centre (orange) Font del Ferro (light blue) Hospital (yellow) Petrixxo (grey) Pisona (light green) Sant Jordi (pink) Serrat (light blue)	Escala numèrica 1:3.000	Escala gràfica 0 35 70 140 Metres	Nord	Mapa guia	Base cartogràfica Base catastral de la Direcció General de Cadastre Ortofoto de Catalunya 1:2500 (OF-250) v3.3 Sistema de referència: ETRS89 datum: Iberid Reference System 1989 Sistema de representació plana: projectat: sistema Universal Transverse Mercator (UTM)	Empresa 
---	---------------	---	-----------------------------------	---	------	-----------	--	--

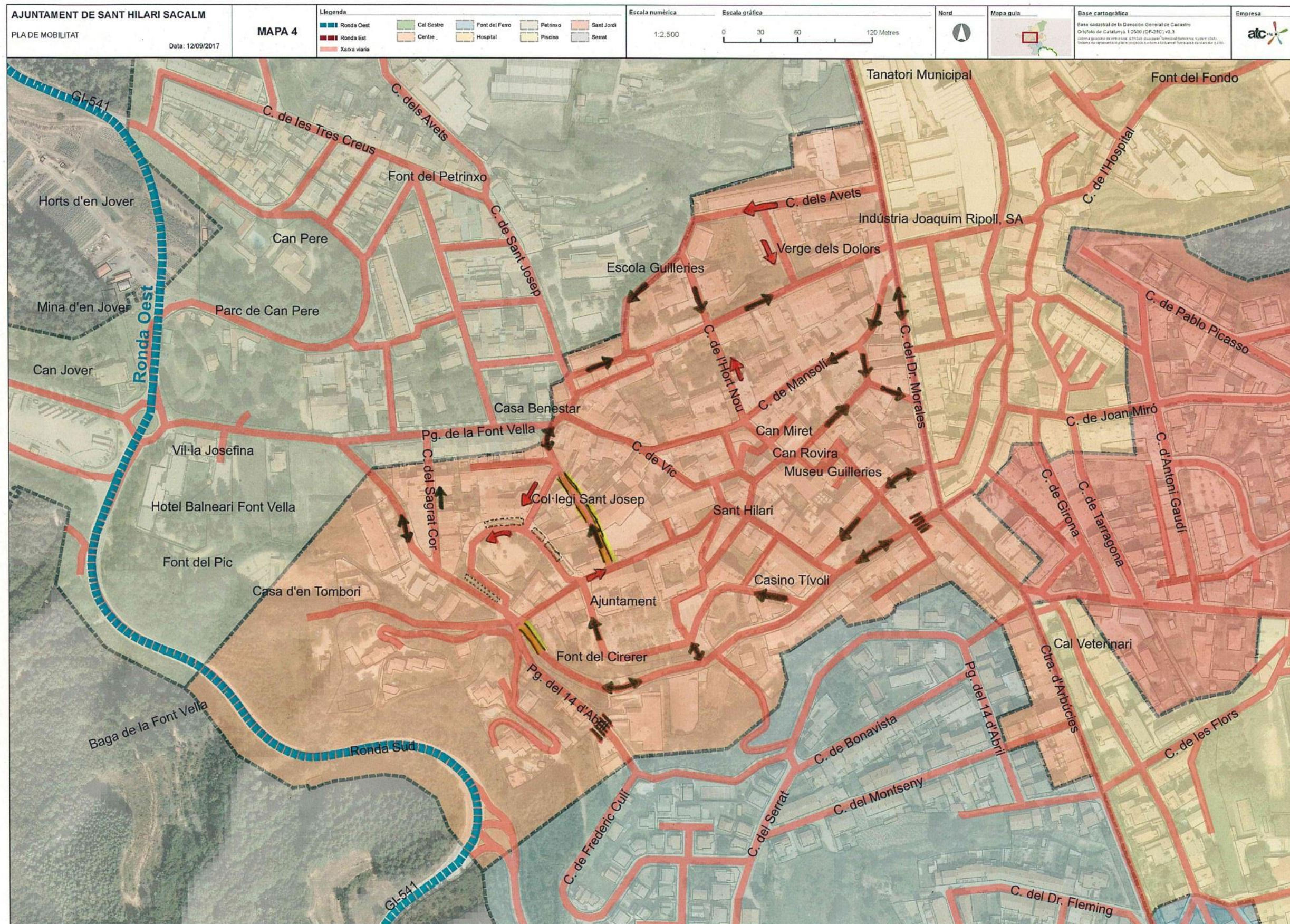


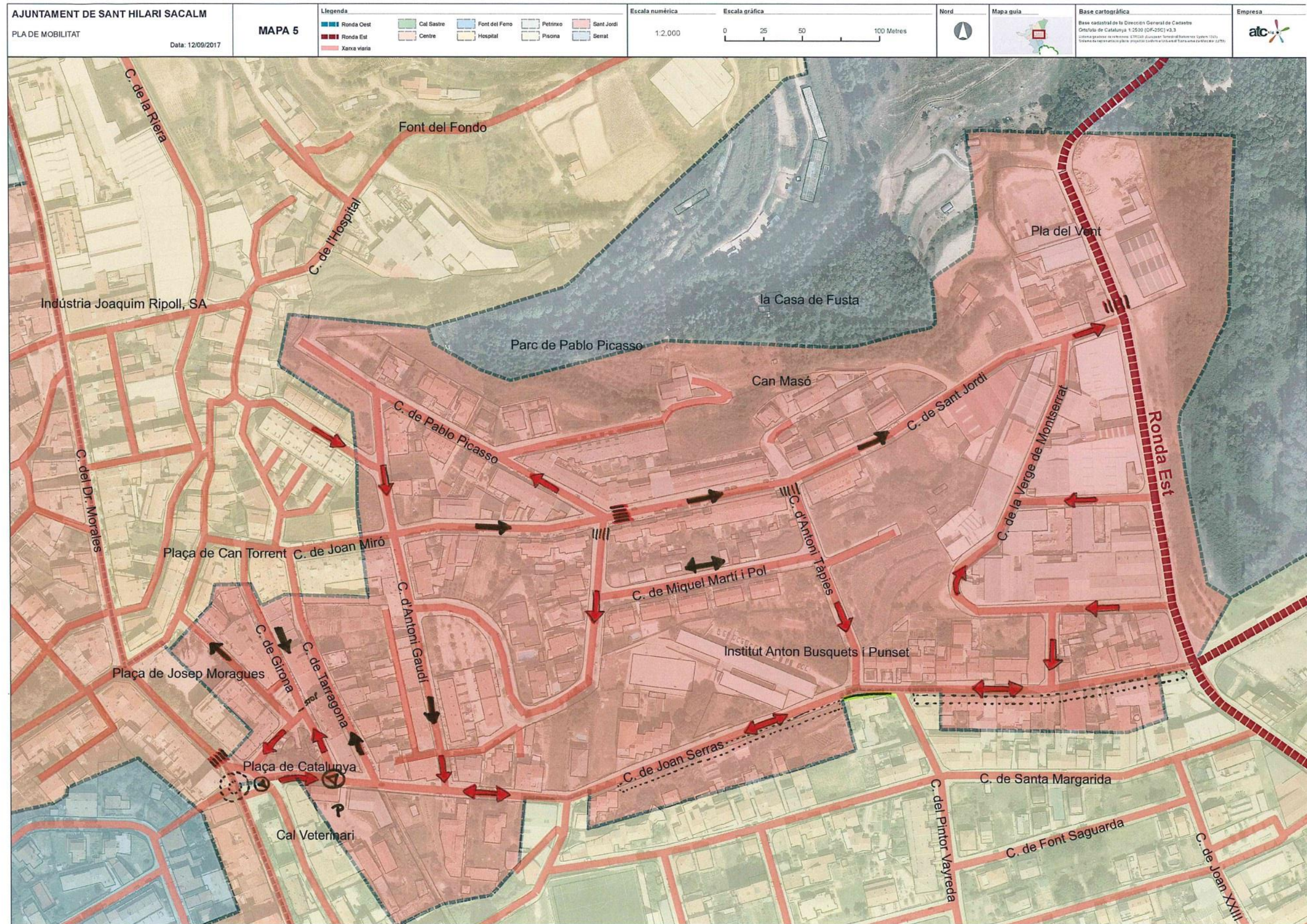
<p>AJUNTAMENT DE SANT HILARI SACALM PLA DE MOBILITAT Data: 12/09/2017</p>	<p>MAPA 2</p>	<p>Llegenda</p> <table border="0"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>																<p>Escala numèrica 1:4.000</p>	<p>Escala gràfica 0 50 100 200 Metres</p>	<p>Nord</p>	<p>Mapa guia</p>	<p>Base cartogràfica Base catastral de la Direcció General de Catastro Ortofoto de Catalunya 1:25.000 (04F-250) v3.3 Sistema de referència: ETRS89 / UTM / Datum: Internacional Escala de representació: 1:25.000 (projecció conica Lambert Transversal Mercator UTM)</p>	<p>Empresa </p>



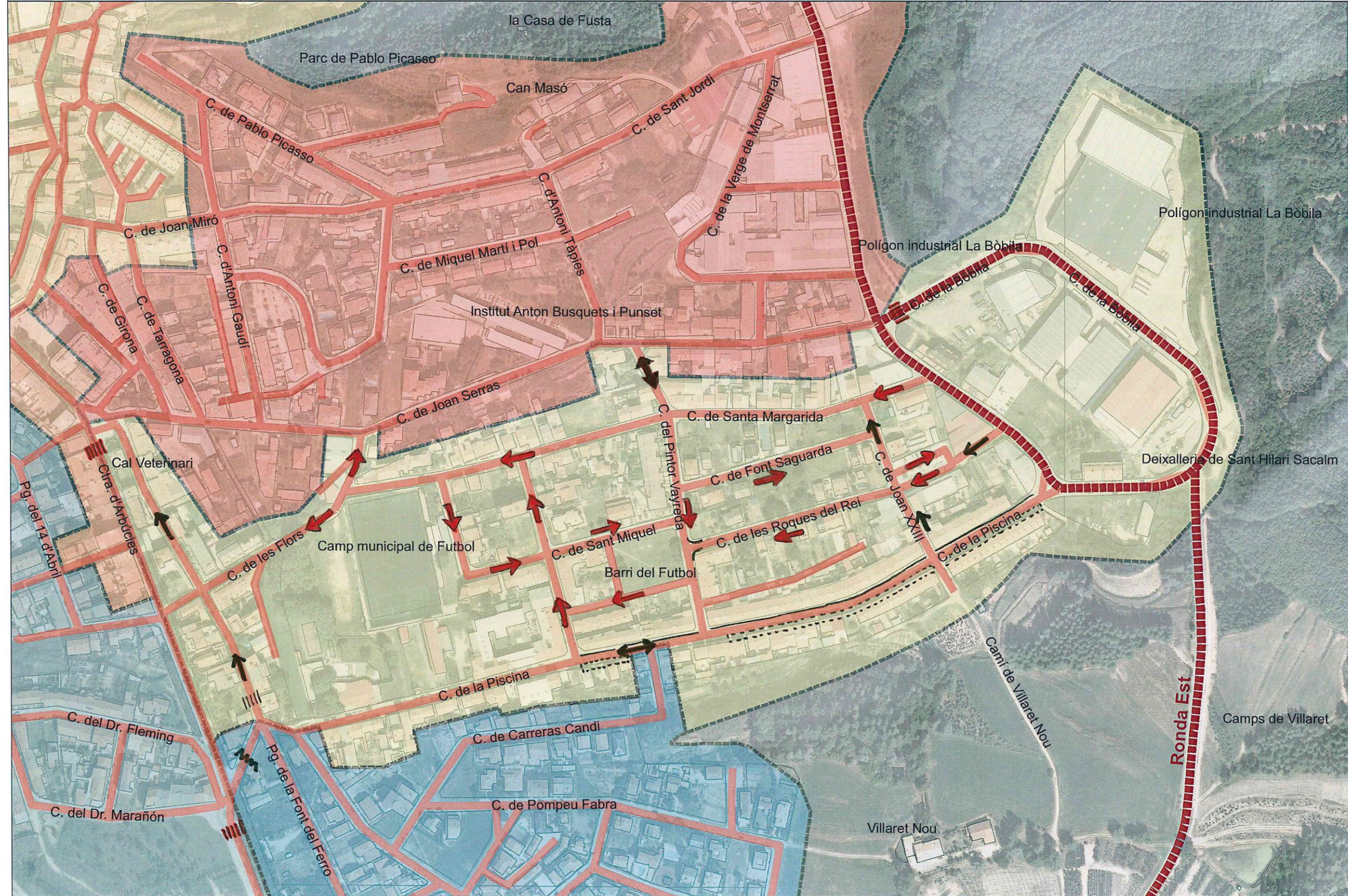
AJUNTAMENT DE SANT HILARI SACALM PLA DE MOBILITAT Data: 12/06/2017	MAPA 3	Llegenda Ronda Oest (blue dashed line) Ronda Est (red dashed line) Xarxa viaria (red solid line) Cal Sastre (green) Centre (orange) Font del Ferro (light blue) Hospital (yellow) Petrinxo (light green) Piscina (light yellow) Sant Jordi (pink) Serrat (light purple)	Escala numèrica 1:4.000 Escala gràfica 0 50 100 200 Metres	Nord 	Mapa guia 	Base cartogràfica Base catastral de la Direcció General de Catastro Ortofoto de Catalunya 1:25.000 (OF-250) v3.3 Sistema geogràfic de referència: ETRS89 (Datum: Espanya, Sistema: UTM, Direcció de referència: pla, projecció: conica i longitudinal Transversal i Klammer (UTM))	Empresa 
---	---------------	---	---	--	---	--	---







<p>AJUNTAMENT DE SANT HILARI SACALM PLA DE MOBILITAT Data: 12/09/2017</p>	<p>MAPA 6</p>	<p>Llegenda</p> <table border="0"> <tr> <td> Ronda Cest</td> <td> Cal Sasire</td> <td> Font del Ferro</td> <td> Petriño</td> <td> Sant Jordi</td> </tr> <tr> <td> Ronda Est</td> <td> Centre</td> <td> Hospital</td> <td> Piscina</td> <td> Serrat</td> </tr> <tr> <td> Xarxa viària</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Ronda Cest	Cal Sasire	Font del Ferro	Petriño	Sant Jordi	Ronda Est	Centre	Hospital	Piscina	Serrat	Xarxa viària					<p>Escala numèrica 1:2.500</p> <p>Escala gràfica 0 30 60 120 Metres</p>	<p>Nord</p>	<p>Mapa guia</p>	<p>Base cartogràfica Base catastral de la Direcció General de Catastro Ortorectificat de Catalunya 1:2500 (OGF-20C) v3.3 Sistema de projecció de referència: ETRS89 / UTM / Zona 18E Sistema de representació plana: projectió Conforma Universal Transversal de Mercator (UTM)</p>	<p>Empresa atc</p>
Ronda Cest	Cal Sasire	Font del Ferro	Petriño	Sant Jordi																		
Ronda Est	Centre	Hospital	Piscina	Serrat																		
Xarxa viària																						



<p>AJUNTAMENT DE SANT HILARI SACALM PLA DE MOBILITAT Data: 12/09/2017</p>	<p>MAPA 7</p>	<p>Llegenda</p> <table border="0"> <tr> <td> Ronda Oest</td> <td> Cal Sastre</td> <td> Font del Ferro</td> <td> Petrixo</td> <td> Sant Jordi</td> </tr> <tr> <td> Ronda Est</td> <td> Centre</td> <td> Hospital</td> <td> Piscina</td> <td> Serrat</td> </tr> <tr> <td> Xarxa viària</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Ronda Oest	Cal Sastre	Font del Ferro	Petrixo	Sant Jordi	Ronda Est	Centre	Hospital	Piscina	Serrat	Xarxa viària					<p>Escala numèrica 1:2.500</p> <p>Escala gràfica 0 30 60 120 Metres</p>	<p>Nord</p>	<p>Mapa guia</p>	<p>Base cartogràfica Base catastral de la Direcció General de Cadastre Ortofoto de Catalunya 1:2500 (04/2007) v3.3 Sistema de referència: ETRS89 / UTM / Sistema de projecció: UTM Escala de representació: 1:2500</p>	<p>Empresa atc</p>
Ronda Oest	Cal Sastre	Font del Ferro	Petrixo	Sant Jordi																		
Ronda Est	Centre	Hospital	Piscina	Serrat																		
Xarxa viària																						

