



MOBILITAT

POUM

ESPINELVES - 2014

Contingut

1. Introducció	1
1.1 Antecedents i objectius	1
1.2 Marc legal de l'estudi	1
1.3 Àmbit d'estudi	2
2. Dades bàsiques	4
2.1 Dades demogràfiques	4
2.2 Dades de mobilitat	5
2.2.1 MOTORITZACIÓ	5
2.2.2 MOBILITAT OBLIGADA DEL MUNICIPI	5
3. Anàlisi de la mobilitat actual	8
3.1 La mobilitat en vehicle motoritzat	8
3.1.1 ENTRADES I SORTIDES DEL MUNICIPI	8
3.2 La mobilitat a peu	9

1. Introducció

1.1 Antecedents i objectius

El dinamisme que presenta la societat actual ha comportat la necessitat d'una planificació acurada del territori en tots els seus aspectes, entre ells la mobilitat.

Una bona planificació de la mobilitat tant a nivell global com local contribueix a la recerca d'un model de desenvolupament sostenible, al mateix temps que ofereix possibilitats de desenvolupament i creixement econòmic o els beneficis que representa per als ciutadans de la facilitat d'accedir a una oferta de mobilitat molt àmplia, tant en el camp del lleure i el turisme com en el de la mobilitat obligada per causes laborals. Aquesta planificació local de la mobilitat s'ha d'adequar amb les necessitats reals de la població.

El present estudi acompanya la documentació dels treballs que desenvolupen el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (ara en endavant, POUM) del municipi d'Espinelves.

L'objectiu principal de l'estudi és avaluar l'increment potencial de desplaçaments provocats per la nova planificació i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i de transports. Així com, valorar la viabilitat de les mesures proposades per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat.

Val a dir que l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local de la Diputació de Barcelona va elaborar un Estudi de mobilitat de Espinelves de Voltregà al juny de l'any 2006. Aquest estudi s'ha pres com a referència al llarg del present informe. També s'ha comptat amb el Pla d'accessibilitat de Espinelves, del 2004, elaborat per la fundació Once – Imsero amb conveni amb la diputació de Barcelona

Els objectius d'aquest estudi són avaluar i justificar les propostes del POUM relatives al model de mobilitat proposat, per tal de promoure d'acord amb la Llei 9/2003, de la mobilitat, els valors de seguretat, sostenibilitat i integració social, lligant el desenvolupament urbanístic amb la mobilitat necessària per a fer-hi front. Aquest estudi s'estructura en 4 grans àmbits:

- Diagnosi de la situació actual per a conèixer-ne les mancances i les tendències de la mobilitat actual
- Mesures introduïdes al POUM per a garantir que a les vies el bon ús proposades, la coexistència entre els diferents modes de transport i les reserves d'aparcament s'adeqüin a les necessitats fixades per la llei.
- Mobilitat generada pel POUM, avaluació de les repercussions i mesures proposades per a la seva adequació.
- Adequació de les propostes a l'entorn social.

1.2 Marc legal de l'estudi

La legislació de referència en el marc de l'estudi es correspon a la següent normativa:

- **Llei 9/2003**, de 13 de juny, de la mobilitat. DOGC núm. 3913, de 27/06/2003. Estableix un nou marc que afecta les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic i la planificació de l'ús del sòl. L'anàlisi de la mobilitat s'exigeix en la realització o revisió del planejament urbanístic.
- **Decret 344/2006**, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. DOGC núm. 4723, de 21/09/2006. Determina els

instruments i projectes que han d'incorporar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada, i estableix les seves directrius i continguts.

En concret, l'article 18 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, determina que, com a mínim, els plans territorials d'equipaments o serveis, els plans directors, els plans d'ordenació municipal i els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament, hauran d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

1.3 Àmbit d'estudi

Espinelves és un poble de la comarca d'Osona, però pertanyent a la demarcació de Girona. És popular pel seu entorn natural, la seva església romànica i la seva peculiar especialitat en avets de Nadal.

La vila, a 750m. d' altitud, està situada entre el Coll de Ravell i el Coll del Buch, cobert de boscos on impera el silenci, la pau i la quietud, i on els paratges són dignes d'admirar.

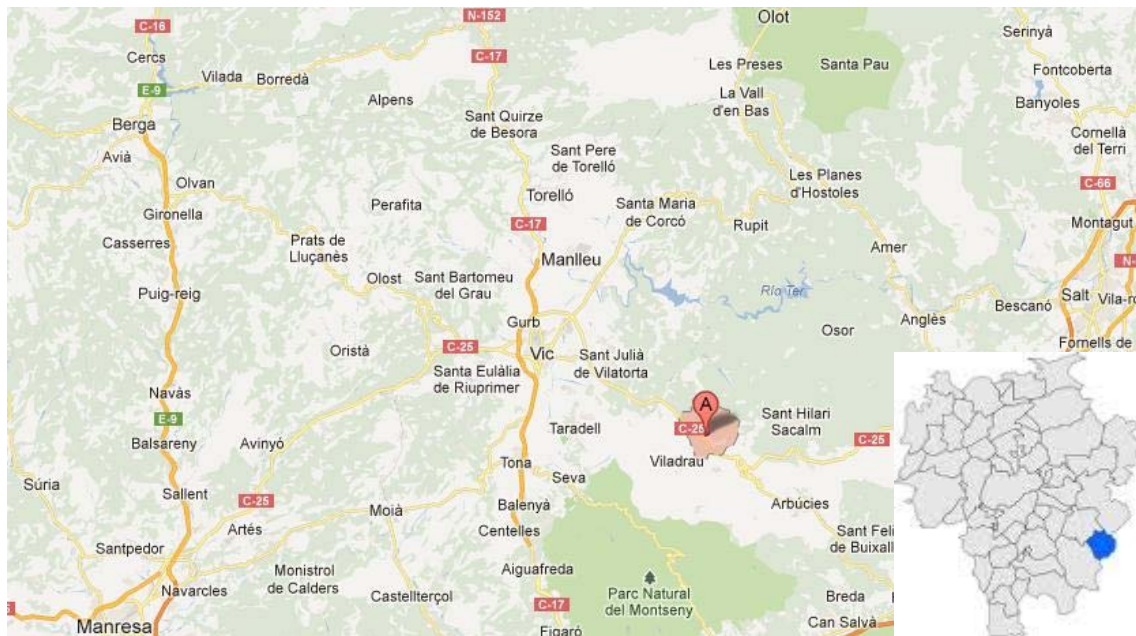


Figura 1: Mapa de situació d'Espinelves. Font: googlemaps

Amb un terme municipal de 18 km² i una població de 199 habitants (2011) se situa al límit est de la comarca d'Osona, pertany a la província de Girona i limita al NE amb Vilanova de Sau, a l'Est amb Sant Hilari Sacalm, al SE amb Arbúcies, al SW limita amb Viladrau i al NW amb Sant Sadurni d'Osormort.

El seu territori, dins la subcomarca de les Guilleries, és força accidentat, amb un nombre important de turons, que assoleixen les màximes altituds al sector oriental del municipi. Al seu entorn hi destaquen diversos turons amb alçades de 800 als 1.100 m, amb frondosos boscos d'alzines i roures, a més de coníferes. La vall de la riera d'Espinelves és el seu eix vertical, ramificada vers llevant fins al Pla de les Arenes i de Coll Sesplanes. El poble se situa al centre de la vall, en un petit turó presidit pel conegut temple parroquial romànic: l'església de Sant Vicenç.

El terme comprèn, a més del poble d'Espinelves, diversos veïnats i masies com el de França, la CreuRoja, Rovira d'Amunt, el Masjoan i el Pla d'Arenes, que actualment són despoblats.

L'antiga carretera local que travessa el terme (paral·lelament a la riera) entre Vic i Sant Hilari Sacalm, ha trobat la seva rèplica en l'eix transversal C-25, que connecta Lleida i Girona i que ha canviat substancialment l'accessibilitat del poble.



El 98% del sòl del municipi d'Espinelves no està urbanitzat i té un 10% de la superfície municipal protegida

El municipi d'Espinelves, forma part de la mancomunitat Intermunicipal de les Guilleries, conjuntament amb els municipis d'Osor, Sant Hilari Sacalm i Viladrau. Són municipis amb una baixa densitat d'habitatge i un ric terme municipal.

La planificació urbanística en el territori s'ha limitat històricament a l'àmbit d'un terme municipal, deixant la coordinació entre municipis en aquest aspecte inexistent, fet que s'ha traduït en disfuncions territorials com l'existència d'àrees naturals protegides però amb un territori adjacent cada cop més humanitzat o la creació de barreres urbanístiques que trenquen les vies socials i paisatgístiques a través de les quals s'articula el territori. En aquest sentit, l'Agenda 21 de la Mancomunitat de les Guilleries i l'estudi de la connectivitat entre els 4 municipis de la mancomunitat (Espinelves, Osor, Sant Hilari Sacalm i Viladrau) pretén definir les bases per dur a terme una gestió coordinada i una qualificació del sòl no urbanitzable òptima per la conservació del territori i dels seus usos socials.

La qualitat dels nuclis urbans semirurals de l'àmbit, antigament aïllats, ha fet que tinguessin una identitat pròpia amb elements patrimonials de gran valor estètic, simbòlic i històric, que actualment són centres de reclam pel turisme d'interior.

El nucli d'Espinelves entorn a l'església de Sant Vicenç, d'origen medieval i situat a dalt d'un turó, és una imatge del tot pintoresca i de gran valor paisatgístic. Tanmateix, l'estancament de la població

a la primera meitat de segle XX, i la davallada dels darrers anys són conseqüència de la manca de mitjans de vida que ofereix la població, sobretot pel jovent.

Les problemàtiques urbanístiques d'aquests municipis estan relacionades amb els creixements dels anys 70 i 80 de caràcter residencial com a conseqüència de la proximitat a zones d'interès turístic, com poden ser el Massís del Montseny i les Guillerries.

Així doncs, sobretot el municipi de Viladrau, però també Espinelves i Sant Hilari Sacalm, han experimentat un augment en el nombre d'habitatges de segona residència de tipologia de cases aïllades amb jardí, fet que consumeix una gran superfície de sòl per un nombre molt baix de residents. La construcció de l'Eix transversal proper a aquests municipis ha acabat de potenciar aquest tipus de creixement urbanístic, en millorar de forma substancial l'accés i les comunicacions amb la resta del principat.

2. Dades bàsiques

2.1 Dades demogràfiques

Les primeres dades de població del terme d'Espinelves es remunten al 1553, quan la parròquia d'Espinelves tenia 11 famílies, que arribaren a ser 28 el 1626. Al començament del segle XVIII hi havia un total de 345 habitants, i al final del segle XVIII i la primera meitat del segle XIX la població tendí a créixer. En el primer cens modern es constata, però, una davallada. Tot i així, entre el 1877 i el 1960 es donà una certa estabilitat demogràfica, al voltant dels 450 habitants, encara que amb alts i baixos. La davallada més important fou la de la dècada del 1960 amb l'abandonament del món rural cap a nuclis industrials, quan en deu anys es perderen un total de 140 habitants. Vint anys després la població havia perdut uns 100 habitants més. L'estabilització de la població s'inicia als anys noranta fins l'actualitat, amb una població de gairebé 200 habitants, amb una densitat de població de 11,44 hab./Km². Espinelves té, a 31 de desembre de 2013, 193 habitants, dels quals, 99 son dones i 94 homes.

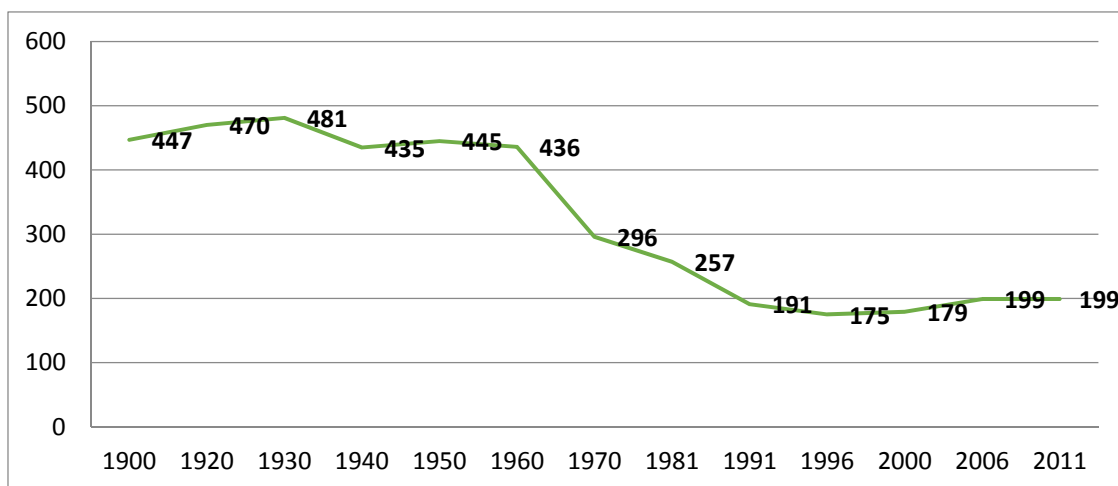


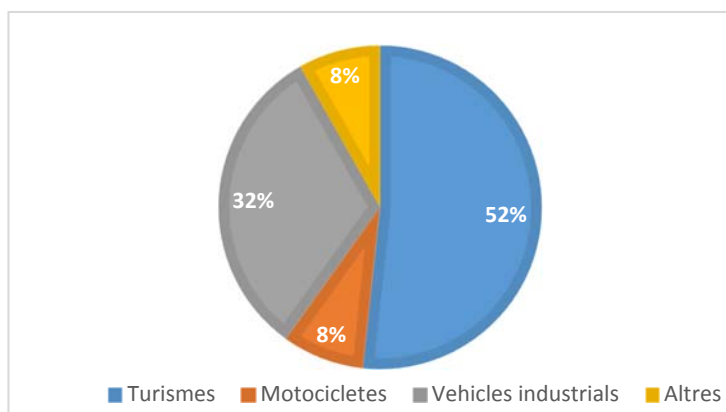
Figura 2: Evolució de la població d'Espinelves Font: Memòria Social.

2.2 Dades de mobilitat

2.2.1 MOTORITZACIÓ

L'any 2012 Espinelves presentava un parc mòbil de 207 vehicles, significat un índex de motorització (IdM) de 1072.5, es dir uns 1072 vehicles per cada 1000 habitants.

Turismes	107
Motocicletes	17
Vehicles industrials	66
Altres	17
Total	207



Aquest índex idm, es bona referència per fer comparacions en poblacions grans però a Espinelves no té molt sentit aplicar-lo ja que hi ha més vehicles que habitants i per tant surt un idm molt alt.

2.2.2 MOBILITAT OBLIGADA DEL MUNICIPI

La mobilitat municipal pot assimilar-se amb la "mobilitat quotidiana" de les persones que fan ús del municipi.

Tradicionalment, aquesta mobilitat s'havia associat a la mobilitat obligada per motius de treball i/o estudis, i tenia un caràcter pendular, de casa a la feina o de casa al centre d'estudis i a la inversa. No obstant, en l'actualitat aquesta distinció (obligada i no obligada) és arbitrària perquè els motius per a moure's són més i més diversos: anar a comprar, dur la canalla a l'escola o a música, anar a classe de dansa, anar a fer

gestions... Són raons que tenen a veure amb la satisfacció de necessitats (educatives, sanitàries, laborals...), però també amb noves tendències: l'augment de la productivitat, l'increment del consum, la conciliació de la vida familiar i laboral i l'ampliació del temps lliure, així com l'estratègia personal o familiar de consum, les classes socials, ...

Així, s'ha passat d'una "mobilitat obligada" a una "mobilitat quotidiana" i d'una mobilitat pendular a una mobilitat en núvol, que vincula diferents punts d'origen i destinació i que afecta a un nombre cada vegada més gran de persones.

Per tot plegat, resulta difícil caracteritzar aquesta mobilitat per la manca de dades i perquè la sistemàtica de recollida de dades no s'ha adaptat a aquest nou model (per ex. els nens i nenes no s'inclouen a moltes de les enquestes; s'exclouen els viatges a peu). Per aquest motiu, en

aquesta diagnosi es caracteritza la dinàmica de la mobilitat municipal des del concepte tradicional de la mobilitat obligada i, concretament des de les seves dues components bàsiques:

a) mobilitat intramunicipal: desplaçaments que es generen en l'àmbit del municipi, amb inici i final en el mateix sense depassar els límits de terme.

b) mobilitat intermunicipal: té origen i destí en municipis diferents.

Les dades estadístiques oficials analitzen la mobilitat obligada, que es disgrega en la mobilitat obligada per motius de treball i motius d'estudis, és a dir, aquella imprescindible per dur a terme les activitats diàries. Les últimes dades publicades per l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT), i a partir de les quals s'analitza la mobilitat del municipi d'Espinelves, es refereixen a 2001.

Val a dir que segons el concepte tradicional, la mobilitat té dos components principals: la mobilitat obligada (per motius de treball i estudis) i la mobilitat no obligada (associada a motius personals o d'oci). Pel que fa a la mobilitat no obligada, amb un volum de viatges similar al de la mobilitat obligada, no es disposa de dades corresponents a la comarca d'Osona. L'enquesta de mobilitat quotidiana (EMQ) de l'ATM, que sí que inclou aquest component de la mobilitat i que està actualitzada per als anys 1996 i 2001, es refereix únicament a l'àmbit territorial de la regió metropolitana de Barcelona (RMB). Els resultats es poden aplicar de manera general a la comarca d'Osona, per la seva marcada relació de mobilitat amb l'RMB.

Desplaçaments totals

L'Enquesta de Mobilitat Obligada 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 corresponents 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 la tornada.

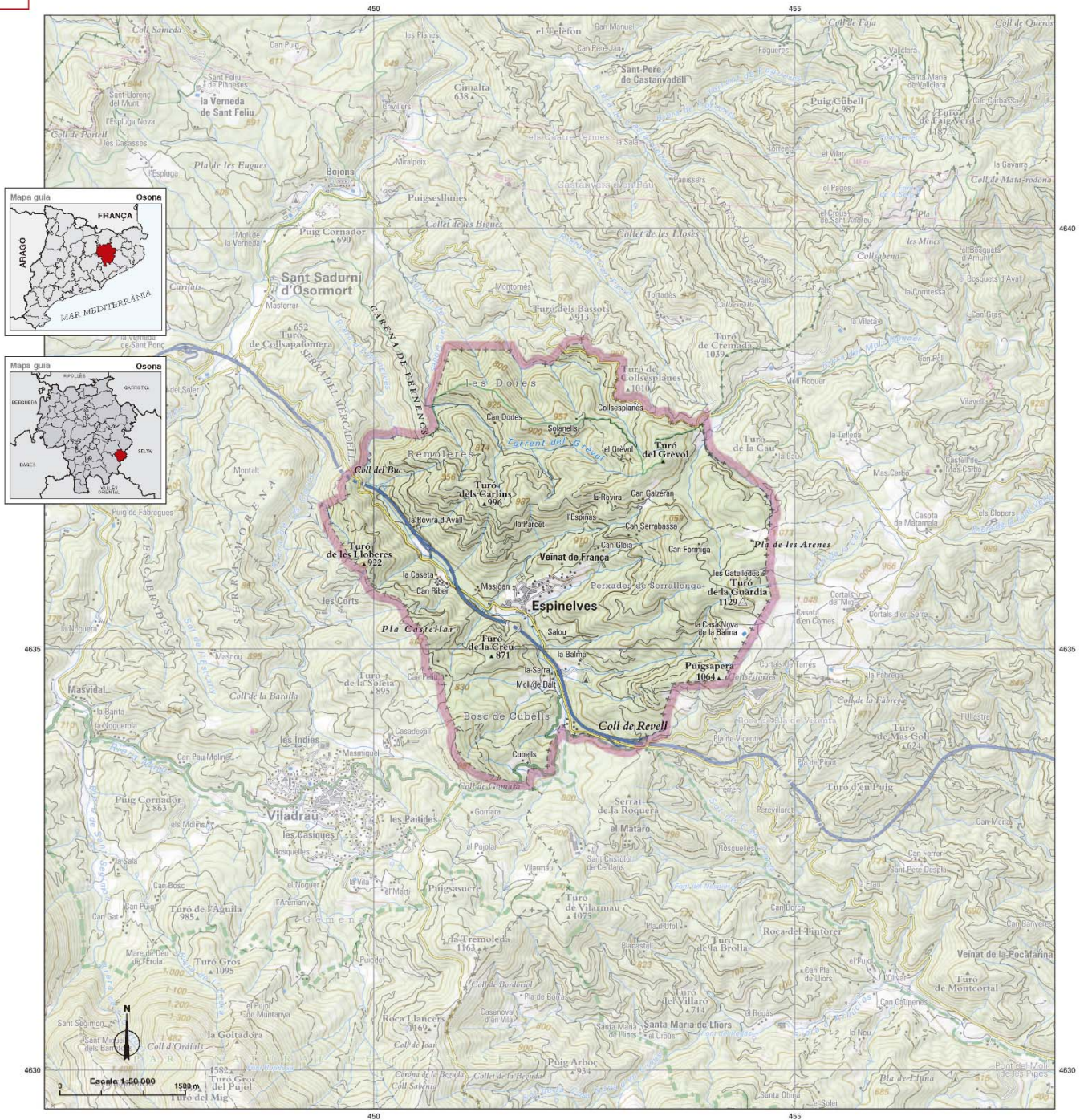
S'ha de tenir en compte que un desplaçament és el conjunt de viatges en diferents modes de transport per anar de l'origen a la destinació final. En el cas dels desplaçaments amb trams a peu, es considera un viatge a peu quan aquest té una durada de cinc o més minuts.

A Espinelves, en matins feiners, es realitzen un total de 110 desplaçaments diaris per mobilitat obligada (treball o estudi) amb origen i/o destinació al seu terme municipal (any 2001).

Tipus de flux

Del total de desplaçaments diaris per mobilitat obligada cal destacar que:

- Un **19,3%** (29 viatges) són interns, és a dir, tenen com origen i destinació el municipi de Espinelves .
- Un **51,9 %** dels desplaçaments totals per mobilitat obligada (58 viatges) són desplaçaments de residents de Espinelves cap a altres municipis.
- El **28,8%** dels desplaçaments (23 viatges) són de residents de fora del municipi que venen a treballar o a estudiar a Espinelves.



Espinelves [əspiˈnelβəs]

En la documentació antiga *Spinalbes* (s. x), que prové prové del llatí SPINU ALBU 'arç blanc'.

Cap municipal:	Espinelves
Superfície (km²):	17,43
Altitud (m):	752
Població (2007):	183
Codi de municipi:	170638
Coordenades UTM cap mun. (x,y):	451785, 4635585

Entitats de població

Veinat de França
[hoiˈnad də ˈfransə] *nuclí*

Altres topònims

Arenas, pla de les orogr.
Balma, la *edif.*
Buc, coll del orogr.
Carlins, turó dels cim
Casa Nova de la Balma, la *edif.*
Caseta, la *edif.*
Castellar, pla orogr.

Collsplanes *edif.*

Creu, turó de la cim

Cubells *edif.*

Cubells, bosc de *indr.*

Dall, Moit de *edif.*

Doies, les *indr.*

Espinàs, l' *edif.*

Formiga, Can *edif.*

Galzeran, Can *edif.*

Gatelledes, les *edif.*

Gleia, Can *edif.*

Grèvol, el *edif.*

Grèvol, turó del cim

Guardia, turó de la cim

Lloberes, turó de les cim

Masjoan *edif.*

Parcat, la *edif.*

Puigsapera cim

Remoleres *indr.*

Revell, coll de orogr.

Riber, Can *edif.*

Rovira, la *edif.*

Rovira d'Avall, la *edif.*

Salou *edif.*

Serra, la *edif.*

Serrabassa, Can *edif.*

Serrallonga perxades de *indr.*

Solanells *edif.*

Vernencs, carena de serra

3. Anàlisi de la mobilitat actual

3.1 La mobilitat en vehicle motoritzat

3.1.1 ENTRADES I SORTIDES DEL MUNICIPI

Aquests últims anys Espinelves, per la seva situació geogràfica a cavall entre Osona i La Selva, ha estat especialment afectada per una de les més grans vies de comunicació recents, l'Eix Transversal (C-25), de Lleida a Girona, i ara últimament el seu desdoblament, que l'han convertida en autovia. Aquesta via de comunicació, tot i tenir un important impacte sobre el paisatge, ha millorat la mobilitat de tot Catalunya en el trànsit de l'interior a la costa –i Europa–, i viceversa.

A més d'aquest gran trànsit “general”, ha tingut la facilitat de crear itineraris de més curta durada entre el lloc de treball, al lleure, i l'habitatge. Aquest factor no obstant, no ha estat un revulsiu per millorar el cens demogràfic d'Espinelves, molt estancat, com s'aprecia en la memòria social; Tot i això, no es coneix, per la seva immediatesa, quin efecte causa sobre el municipi el desdoblament (amb accés directe al nucli urbà), i la seva reconversió en autovia ràpida. Els redactors creiem, que aquest pot ser, sens dubte, el factor principal, per incidir en l'increment del cens de població.

Aquesta carretera C-25, “Eix Transversal” travessa el municipi, en el terç sud del terme, de ponent a llevant, arribant pel Coll de Revell, de Girona i marxant pel Coll del Buc cap a Vic. Aquest traçat va ser desdoblant l'any 2012 convertint-se en autovia, amb doble calçada de dos o tres carrils, segons el tram. Quasi corre paral·lel a l'antiga carretera GI-544 i que segueix, recurrent la val de la riera d'Espinelves, com els que devien ser els primers camins de pas pel municipi i els colls naturals, Revell al sud, Buc al nord-est i Gomara al sud-oest, enllaçant Osona i La Selva.

Aquesta carretera GI-544 que comunica amb Arbúcies i Sant Hilari al sud, (a l'alçada del poble hi ha el desviament cap a Viladrau pel Coll de Gomara), travessa el poble i enfila el coll de Buc al nord cap a Sant Sadurní d'Osona i Sant Julià de Vilatorrada de camí cap a Vic.

Existeixen altres vials secundaris en forma d'una multitud de camins rurals, molts de nova obertura que permeten accedir a les diferents masies i a totes les explotacions forestals.

Pel que fa als transports públics, no existeix línia fèrria. La estació de RENFE més pròxima és la de Vic. La companyia Autocars SAGALÉS té parada al municipi, amb una línia regular cada dimarts i divendres (a les 9,20 i a les 13 hores des de Vic, i a les 9,45 i 13,25 d'Espinelves fins a Vic, amb parades a La Fullaca i Calldetenes). No existeix transport escolar. No existeixen altres sistemes d'infraestructures de comunicació al territori. L'Eix Transversal C-25 (Lleida -Girona) es pot agafar a dos quilòmetres de la població, en direcció Vic, i pel Coll de Ravell, en direcció Girona.

3.2 La mobilitat a peu

La mobilitat a peu ha de ser la més important dins del nucli urbà i no s'ha d'infravalorar.

L'estat de les voreres, els passos de vianants i la seguretat en general dels vianants són aspectes que s'han de tenir en compte i millorar, per potenciar aquesta mobilitat, que és la més sostenible, ambientalment, econòmica i social.

S'ha de garantir l'accés a peu als punts d'atracció del municipi, com els equipaments, les terminals de transport públic i els eixos amb més comerços.