Estudi de mobilitat de Sant Sadurní d'Anoia

Desembre de 2010

Diputació Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

AJUNTAMENT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

FORMAPLAN

CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona

Paloma Sánchez-Contador Escudero
Enginyera de Camins, Canals i Ports
Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Hugo Moreno Moreno
Enginyer Tècnic d'Obres Públiques
Cap de la Secció de Mobilitat Local
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Susana Aladro Domínguez
Enginyera tècnica d'obres públiques
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Isidor Rando
Regidor de Medi Ambient

Jordi Gual Estellé
Tècnic de Medi Ambient

Equip redactor

Consulting FormaPlan S.L.

Gabriel Jodar i Serrat
Enginyer de Camins, Canals i Ports
Director

Daniel Satué i Garrabou
Enginyer Industrial

Oriol Masllovet i Ramionet
Tècnic de mobilitat

Oscar Calvo i Anguera
Tècnic de mobilitat

ÍNDEX

DOCUMENT I. MEMÒRIA 5

1. INTRODUCCIÓ 7

1.1. JUSTIFICACIÓ DE LA REDACCIÓ DE L'ESTUDI DE MOBILITAT 7
1.2. ANTECEDENTS 7
1.3. OBJECTIUS DE L'ESTUDI 8
1.3.1. Pacte per la Mobilitat 8
1.4. METODOLOGIA DE REDACCIÓ. FASES 14

2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA 15

2.1. SITUACIÓ GEOGRÀFICA I ESTRUCTURA TERRITORIAL 15
2.1.1. Estructura urbana 16
2.1.2. Principals infraestructures de transport 18
2.2. ANÀLISI ECONÒMICA 20
2.2.1. Població activa 20
2.2.2. Activitats econòmiques 20
2.2.3. Autocontenció i autosuficiència 23
2.3. EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ 25
2.3.1. Distribució per seccions i districtes 26
2.3.2. Densitat de població del casc urbà 26
2.4. PIRÀMIDE DEMOGRÀFICA 27
2.5. CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES 29
2.5.1. Equipaments 29
2.5.2. Eixos i zones comercials 29
2.6. DADES DE MOTORITZACIÓ 30

3. ANÀLISI DE L'OFERTA 31

3.1. XARXA DE VIANANTS 31
3.2. XARXA DE CICLISTES 34
3.3. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC 38
3.4. XARXA DE VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS 61
3.4.1. Xarxa viària externa 61
3.4.2. Xarxa viària interna 62
3.5. APARCAMENT 65

4. ANÀLISI DE LA DEMANDA 68

4.1. MOBILITAT GLOBAL 68
4.1.1. Enquesta de mobilitat obligada de 2001 68
4.1.2. Enquesta mobilitat quotidiana de 2006 71
4.2. DEMANDA A PEU 83
4.3. DEMANDA EN BICICLETA 84
4.4. DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC 85
4.5. DEMANDA EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT 89
4.6. APARCAMENT 94

5. CARACTERITZACIÓ DEL SISTEMA DE MOBILITAT 98

5.1. CARACTERITZACIÓ DEL SISTEMA ACTUAL DE MOBILITAT 98
5.2. CARACTERITZACIÓ DEL SISTEMA FUTUR DE MOBILITAT 101
5.2.1. Planejament vigent en redacció 101
5.2.2. Prognosi de trànsit de vehicle privat motoritzat, transport públic i aparcament. 105
5.3. SEGURETAT VIÀRIA 109

6. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT 110

6.1. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL 110
6.1.1. Mobilitat a peu 110
6.1.2. Mobilitat en bicicleta 111
6.1.3. Mobilitat en transport col·lectiu 112

6.1.4. Mobilitat en vehicle privat motoritzat *117*
6.1.5. Aparcament *119*
6.1.6. Seguretat viària *120*
6.1.7. Diagnosi ambiental *121*
6.2. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ PREVISTA 124

7. ESTABLIMENT D'OBJECTIUS 125

8. PROPOSTES D'ACTUACIÓ 130

8.1. MOBILITAT A PEU 130
8.1.1. Millora de la seguretat en el creuament de la calçada *130*
8.1.2. Ampliació de voreres i construcció de paviments únics *132*
8.1.3. Creació de camins escolars *134*
8.2. MOBILITAT EN BICICLETA 134
8.2.1. Creació d'una xarxa ciclista amb bones prestacions *134*
8.2.2. Millora de les condicions de la xarxa existent *135*
8.3. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC 135
8.3.1. Millora de les condicions de les parades del servei urbà d'autobús *135*
8.3.2. Prolongació de la línia fins a la plaça Santiago Rusiñol *136*
8.4. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT 137
8.4.1. Moderació del trànsit en l'àmbit urbà *137*
8.4.2. Millora de cruïlles conflictives *139*
8.4.3. Millora de la senyalització *140*
8.4.4. Canvis en els sentits de circulació *142*
8.5. APARCAMENT 142
8.5.1. Redistribució de les places de càrrega i descàrrega *142*
8.5.2. Redistribució de les places de zona blava *143*
8.6. SEGURETAT VIÀRIA 143
8.7. ACTUACIONS AMBIENTALS 144
8.8. ACCÉS A ZONES INDUSTRIALS I CENTRES DE TREBALL 144
8.9. PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER L'ÚS DE MODES SOSTENIBLES 144

9. INDICADORS DE SEGUIMENT 145

DOCUMENT II. PROGRAMA D'ACTUACIONS 151

10. INTRODUCCIÓ 153

11. FITXES D'ACTUACIÓ 154

DOCUMENT III. ANNEXES 155

DOCUMENT I. MEMÒRIA

1. INTRODUCCIÓ

1.1. Justificació de la redacció de l'estudi de mobilitat

Per l'obligatorietat de la "Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat" els ajuntaments que hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers han d'elaborar i aprovar els plans de mobilitat urbana. No obstant això, hi ha molts municipis (com és el cas de Sant Sadurní d'Anoia) que tot i no estar obligats a redactar plans de mobilitat urbana requereixen reordenar i planificar la mobilitat local per mitjà de l'elaboració d'un estudi de mobilitat (en endavant, EM).

És per aquest motiu que, en el cas de Sant Sadurní d'Anoia, la Diputació de Barcelona, a través del Servei d'Infraestructures Viàries i Mobilitat, dóna recolzament a l'ajuntament en la redacció del present estudi, el qual analitza la mobilitat del municipi en tots els seus mitjans de transport i proposa un conjunt d'actuacions amb l'objectiu de millorar el sistema de mobilitat i fer-lo més sostenible i eficient.

1.2. Antecedents

A llarg dels últims any l'Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia ha anant portant a terme unes actuacions a fi de progressar cap a un model de mobilitat més sostenible. En aquest marc cal destacar especialment la redacció del Pacte per la Mobilitat, aprovat pel Ple Municipal l'abril de l'any 2007, que defineix el model de mobilitat desitjat per la vila.

En la redacció d'aquest estudi de mobilitat s'han considerat, principalment, els documents següents:

- Pla d'Ordenació Urbanística Municipal - aprovació inicial (gener 2010)
- Pla Territorial Metropolità de Barcelona (abril 2010)
- Pla de Serveis de transport públic de l'Alt Penedès (juliol 2010)
- Auditoria ambiental (abril 2006)
- Mapa de sorolls i capacitat acústica (desembre 2006)

El marc de planejament actual es presenta amb major detall al capítol 3.1.

1.3. Objectius de l'estudi

Mantenint un criteri de mobilitat sostenible i segura l'estudi es planteja els següents objectius:

- Caracteritzar el sistema de mobilitat existent en l'actualitat a l'àmbit d'estudi.
- Realitzar una diagnosi tècnica del sistema on es posin de manifest els seus punts forts i febles.
- Caracteritzar el sistema de mobilitat futur, especialment a les noves àrees de creixement previstes en el POUM en un horitzó temporal de 6 anys.
- Proposar mesures per tal de potenciar la mobilitat sostenible i segura i complir amb la legislació vigent en matèria de mobilitat.
- Formular un programa d'actuacions amb les fases d'implementació i costos.
- Calcular els indicadors actuals i objectius per tal d'avaluar el grau d'aplicació de les propostes.

1.3.1. Pacte per la Mobilitat

L'Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia va endegar entre els mesos de febrer i març de 2007 un procés participatiu per debatre la problemàtica actual i les perspectives futures de la mobilitat a la vila.

Aquest debat ha convocat a totes aquelles institucions, entitats, associacions i particulars interessats, per tal d'identificar els principals problemes lligats a la mobilitat i debatre els criteris, objectius i propostes que han de permetre una millora global de la mobilitat a Sant Sadurní d'Anoia.

El procés de debat s'ha desenvolupat mitjançant la convocatòria de quatre tallers participatius i la recollida pública de propostes i suggeriments dels ciutadans. Aquest procés ha permès elaborar un document de conclusions, anomenat Pacte per la Mobilitat de Sant Sadurní d'Anoia, que recull les aportacions realitzades, debatudes i acceptades per tots els participants.

L'objectiu del Pacte per la Mobilitat és establir les directrius bàsiques de l'Estudi de Mobilitat Urbana. El Pacte fou aprovat el 24 d'abril de 2007 pel Ple Municipal de l'Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia.

Aquest document aposta decididament per una mobilitat responsable i segura. Conscients de l'impacte que l'actual model de transport té sobre el medi ambient, com a responsable de bona part de les emissions de gasos contaminants i precursors de l'efecte hivernacle, sobre la seguretat i sobre la qualitat de vida dels ciutadans, el document proposa el recolzament dels modes de transport de baix impacte ambiental (vianants, ciclistes i usuaris del transport públic) i la racionalització de l'ús del vehicle privat, especialment, dins els carrers de la trama urbana del municipi.

a) Principis

Els principis que orienten el Pacte per la Mobilitat, i que emmarquen els objectius que determinaran el model de mobilitat, són els següents:

SEGURETAT: El model ha de garantir la seguretat i protecció de l'espai públic, per tal de què les necessitats de desplaçament es realitzin en termes de seguretat viària amb especial interès sobre els modes de transport més vulnerables (a peu i en bicicleta). Així mateix, el model de mobilitat ha d'establir sistemes que es regeixin pel principi d'autoritat municipal com a garant de la disciplina viària, complint i fent complir les normes bàsiques de convivència en la mobilitat, de forma que augmenti el grau de seguretat en el desenvolupament d'aquesta mobilitat.

COMPROMÍS AMB EL MEDI AMBIENT: La mobilitat sostenible es concep com aquella capaç de satisfer les necessitats actuals sense comprometre el futur dels recursos naturals existents. Per tant, representa l'assumpció d'un conjunt d'estratègies i mesures destinades a recuperar la qualitat de l'espai urbà afavorint els modes de transport que consumeixen menys recursos naturals i provoquen menys cost ambiental. I tot plegat, comptabilitzant les necessitats i drets de mobilitat amb el dret de tothom a un medi ambient de qualitat. D'aquest principi se'n deriva la promoció dels modes de transport més respectuosos amb el medi ambient, com els desplaçaments a peu i en bicicleta, així com el transport públic enfront de l'ús de vehicles privats motoritzats.

ACCESSIBILITAT: El model de mobilitat ha de contemplar l'accés a tot l'espai públic permès a tots els ciutadans, adoptant les mesures necessàries per garantir aquest dret a tothom, i especialment a les persones amb mobilitat reduïda. De manera complementària, el model ha de concebre una xarxa que garanteixi l'accés en les millors condicions possible a tots els barris de la vila, superant els problemes de dotacions infraestructurals o de serveis que provoquen dèficits d'accessibilitat a parts concretes de la vila, i que suposen desigualtats territorials.

GARANTIA DE LA QUALITAT DE VIDA: El model de mobilitat pactat ha de guiar-se pel principi de la millora en la qualitat de vida dels ciutadans, recuperant l'espai públic per a usos socials i de convivència, i permetent una millora en l'organització del temps d'activitats ciutadanes, reduint el temps esmerçat en els desplaçaments urbans i interurbans. Ha de tenir present la cohesió social, augmentant els espais per a la convivència, dintre d'un marc de justícia social.

EFICÀCIA: El model de mobilitat té en compte les diferents característiques de cada mode de transport, els seus punts forts i les seves febleses quant a eficàcia operativa i energètica per a cada desplaçament en concret, i per tant les oportunitats i les amenaces que se'n deriven del seu ús. Per tant, aquest model ha de racionalitzar l'ús dels diferents modes i facilitar la seva utilització en aquells desplaçaments en els quals sigui més adient, des del punt de vista de la seva eficiència.

GARANTIA DEL DINAMISME ECONÒMIC: La mobilitat ha de permetre afavorir l'atractiu com a centre de negocis i d'activitats terciàries (serveis, comercials i turístiques), convertint-se el pacte per la mobilitat en un instrument per al desenvolupament correcte de la vila. Ha de contribuir al dinamisme econòmic de la vila, mantenint l'atractiu comercial dels carrers, i combinant la recuperació de l'espai públic amb la revitalització del comerç, el desenvolupament dels serveis i l'augment de l'atractiu turístic.

b) Objectius

Els objectius principals del Pacte per la Mobilitat, resultants del procés participatiu, són en ordre de prioritat els següents:

1. **Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant-hi una major superfície de l'espai públic i millorant-ne l'accessibilitat i la seguretat per a la realització dels desplaçaments a peu.**

   - Dissenyar una xarxa d'itineraris segurs i accessibles per a tots els vianants, segregant-la de la resta de modes de transport i eliminant-ne les barreres arquitectòniques que limiten l'accés universal a tot l'espai públic.
   - Ampliar les voreres definint una amplada mínima sense obstacles que permeti el pas de cotxets de nens, cadires de rodes, etcètera.
   - Condicionar les voreres amb paviment de qualitat.
   - Contemplar quan sigui possible la plantació d'arbrat a d'itinerari.
   - Eliminar obstacles a les voreres i ordenar el mobiliari urbà.
   - Crear àrees de vianants i zones de convivència, especialment en emplaçaments amb una activitat comercial intensa i en el casc antic de la vila.
   - Habilitar passos de vianants a nivell de les voreres.
   - Preveure durant els períodes d'obres que afecten l'espai públic les mesures necessàries per facilitar els desplaçaments dels vianants, en condicions dignes i segures i amb una senyalització adient de les voreres i els passos de vianants provisionals.
   - Contemplar llocs adients d'estància i descans dels vianants en els seus desplaçaments a peu, integrant les àrees enjardinades presents en els itineraris.

2. **Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mode de transport.**

   - Realitzar les accions necessàries per eliminar els punts negres existents, reduint els índexs d'accidentalitat a la xarxa viària.
   - Potenciar les accions preventives per garantir la seguretat i el respecte a l'espai dels diferents usuaris de la via pública.
   - Mantenir el seguiment per valorar l'efectivitat de les actuacions correctores i preventives establertes per reduir l'accidentalitat.
   - Vetllar pel compliment de la normativa existent per reduir les infraccions que dificultin la mobilitat dels vianants, dels ciclistes i dels usuaris del transport col·lectiu.
   - Impulsar una legislació que facin més dissuasives les sancions municipals, dotant d'altres instruments de sanció alternatius a l'econòmic com, per exemple, els basats en treballs per la comunitat i de contingut social.

3. **Assegurar que els desplaçaments diaris dels estudiants cap els centres educatius es realitzin de forma segura i confortable tot promovent la mobilitat a peu, en bicicleta i en transport públic.**

   - Pacificar el trànsit en els entorns d'accés a les escoles.
   - Constituir itineraris escolars segurs.
   - Instal·lar a les escoles aparcaments per bicicletes, de fàcil localització, ben equipats i amb suficient seguretat.

4. **Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, oferint un sistema de transport de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.**

   - Dissenyar una xarxa de transport col·lectiu ajustat a la demanda potencial dotant-la de màxima cobertura possible i connectivitat entre els diferents nuclis rurals i als polígons industrials del municipi, augmentant la fiabilitat i regularitat en la prestació del servei. Addicionalment, cal estudiar la creació d'un servei d'autobús amb vehicles adaptats que connecti el municipi amb l'Hospital Comarcal de l'Alt Penedès a Vilafranca.
   - Augmentar la freqüència de pas i extensió de l'horari per la prestació del servei tenint en compte la demanda, millorant la informació a l'usuari. Concretament, es proposa l'ampliació d'horaris del servei d'autobusos urbans i interurbans i del servei ferroviari, tant durant període nocturn com en període de vacances, festius i caps setmana.
   - Introduir un material mòbil amb pis baix, accessible per a persones amb mobilitat reduïda, i operant en condicions de seguretat i de qualitat i neteja.
   - Utilitzar vehicles amb millor eficiència energètica dels motors i menys emissions contaminants.
   - Utilitzar un material mòbil correctament dimensionat per al passatge a transportar i la trama urbana del recorregut.
   - Potenciar el transport a la demanda o taxi- bus en àrees de baixa densitat de població (nuclis rurals).
   - Habilitar unes parades de transport públic (ferrocarril, autobús i taxi) ben equipades, amb marquesina i informació actualitzada sobre l'oferta de transport públic existent, i en condicions de seguretat i accessibilitat per als usuaris.

5. **Fomentar un ús racional del cotxe, aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.**

   - Millorar la senyalització en el conjunt del viari de la vila de Sant Sadurní d'Anoia.
   - Garantir una xarxa viària que doni accés als diferents barris i polígons industrials, amb condicions de seguretat viària i qualitat, minimitzant el trànsit de pas.
   - Dissenyar una xarxa viària jerarquitzada, creant les condicions per tal de què cada vial tingui unes intensitats de circulació i velocitats admissibles adequades a l'entorn, aplicant polítiques moderadores del trànsit.
   - Crear les condicions per tal què cada vial tingui unes intensitats de circulació i velocitats admissibles adequades a l'entorn, aplicant polítiques moderadores del trànsit.
   - Millorar la connectivitat interurbana i les circumval·lacions externes per tal de minimitzar el trànsit de pas per carrers interns.

- Definir les funcions i repartiment de l'espai viari sota criteris de sostenibilitat i de rendiment social.
- Promoure la utilització de vehicles menys contaminants, moguts per energies alternatives, consumidors de nous combustibles menys agressius per al medi ambient (gas natural, GLP, biocombustibles, híbrid elèctric, pila d'hidrogen...), i amb materials de més fàcil reciclatge.

6. Comptabilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i residents, amb el dinamisme econòmic de la vila i amb les bones condicions d'accés i mobilitat per als modes més sostenibles.

- Dotar el centre urbà d'una oferta d'aparcament de rotació controlada que permeti d'una banda regular l'accés del vehicle privat al centre, utilitzant el valor estratègic de l'oferta de places d'aparcament per a la regulació i utilització del vehicle privat.
- Dimensionar la zona blava per a necessitats d'aparcament de molt curta durada, amb tarifes superiors als de l'aparcament subterrani.
- Dotar de suficient oferta d'estacionament a autobusos i camions, de manera que no interfereixin amb la mobilitat urbana.
- Aplicar mesures urbanístiques que impedeixin l'aparcament de vehicles sobre les voreres, utilitzant elements visibles pels conductors i segurs pels vianants.
- Dotar d'aparcaments subterranis, que permetin alliberar el sòl en superfície actualment destinat a aparcament per a modes de transport sostenibles.
- Ordenar l'aparcament de motocicletes, dotant a la vila de suficient nombre de places.
- Dotar als barris de suficient oferta d'aparcament subterrani per a residents, necessària per alliberar l'espai públic en superfície per a altres usos més socials i sostenibles.
- Potenciar la utilització de l'aparcament subterrani sobre l'aparcament en calçada.

7. Fomentar la intermodalitat com a mesura per tal d'assolir un ús eficient dels diferents modes de transport en cada tram de la cadena de transport.

- Incorporar el transport públic urbà del municipi dins el sistema tarifari integrat de la Regió Metropolitana de Barcelona.
- Millorar els accessos per a vianants i persones amb mobilitat reduïda a l'estació de FFCC.
- Incrementar la capacitat i la vigilància de l'aparcament per a vehicles privats de l'estació de FFCC.
- Potenciar la coordinació dels horaris de l'autobús urbà i del servei ferroviari de la FFCC.
- Instal·lar aparcaments per bicicletes, de fàcil localització i ben equipats i amb suficient seguretat en l'estació de FFCC.

8. **Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, creant les condicions infraestructurals, de gestió del trànsit i educació viària necessàries per promoure la seva utilització.**

    - Dissenyar una xarxa de carril -bici amb bones condicions de seguretat (espais protegits i senyalitzats): aquesta xarxa hauria de ser accessible als principals carrers comercials i turístics de la vila i també hauria de tenir connexió entre els itineraris urbans i els camins interurbans, especialment amb les escoles.

    - Considerar un conjunt ampli de llocs d'estacionament de bicicletes, de fàcil localització i equipats i amb la suficientment seguretat per aparcar.

9. **Garantir una distribució de mercaderies àgil, ordenada, amb mínim impacte sobre la mobilitat i garantint el ple desenvolupament de les activitats econòmiques.**

    - Ordenar les condicions operatives de la distribució urbana de mercaderies, establint la reserva suficient de zones de càrrega/descàrrega regulades (en horari i temps de repartiment) i estudiant solucions particulars per a establiments amb un elevat nombre d'operacions diàries de càrrega i descàrrega.

    - Incentivar una distribució de mercaderies compartida entre establiments, per promoure una distribució organitzada en vehicles de càrrega de petita i mitjana capacitat.

    - Alliberar el viari de la vila de grans vehicles pesants, instant a les administracions supramunicpals, amb competència sobre el viari interurbà que travessa la vila, a instal·lar la senyalització pertinent.

    - Estudiar una alternativa a l'estacionament de vehicles pesants existent, amb condicions de seguretat, fora del nucli urbà de la vila.

Cal apuntar que alguns dels punts mencionats ja han estat treballats pels tècnics de l'Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia.

1.4. Metodologia de redacció. Fases

La redacció del present estudi s'ha estructurat en les següents fases de treball:

FASE 1: Recollida d'informació. Recerca d'informació a partir de la documentació existent al municipi (documental i cartogràfica) i definició i execució del treball de camp previst.

FASE 2: Anàlisi de l'oferta existent. Per mitjà del treball de camp, el buidat bibliogràfic i l'anàlisi de la cartografia del municipi s'ha efectuat la caracterització de l'oferta existent.

FASE 3: Anàlisi de la demanda. Per mitjà de les dades de fonts oficials (EMO i EMQ), complementat amb treball de camp.

FASE 4: Caracterització del sistema de mobilitat. Partint de la informació de les fases 2 i 3, s'ha caracteritzat el sistema de mobilitat actual i futur de Sant Sadurní d'Anoia.

FASE 5: Diagnosi de la situació actual i futura, destacant els punts forts i febles de la mobilitat actual, així com les tendències futures.

FASE 6: Definició d'objectius.

FASE 7: Propostes d'actuació, programa i indicadors finals.

FASE 8: Tràmits i modificacions.

2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA

2.1. Situació geogràfica i estructura territorial

El terme municipal de Sant Sadurní d'Anoia es localitza al nord-est de la comarca de l'Alt Penedès, a la província de Barcelona. Presenta una superfície de 19 km2 i un perímetre aproximat de 19 quilòmetres. Se situa a una cota mitjana de 157 metres.

Pel que fa els límits del terme municipal, Sant Sadurní d'Anoia limitat al nord amb el terme municipal de Piera i amb Sant Llorenç d'Hortons. Al sud confronta amb Subirats, a l'est amb Sant Llorenç d'Hortons i Gelida, finalment a l'oest amb Torrelavit i Piera.

El municipi de Sant Sadurní d'Anoia es troba situat a 13 quilòmetres de Vilafranca del Penedès (capital de la comarca de l'Alt Penedès) i a 44 quilòmetres de Barcelona.

Figura 2.1. Situació de Sant Sadurní d'Anoia en relació a Catalunya i a la Comarca de l'Alt Penedès.

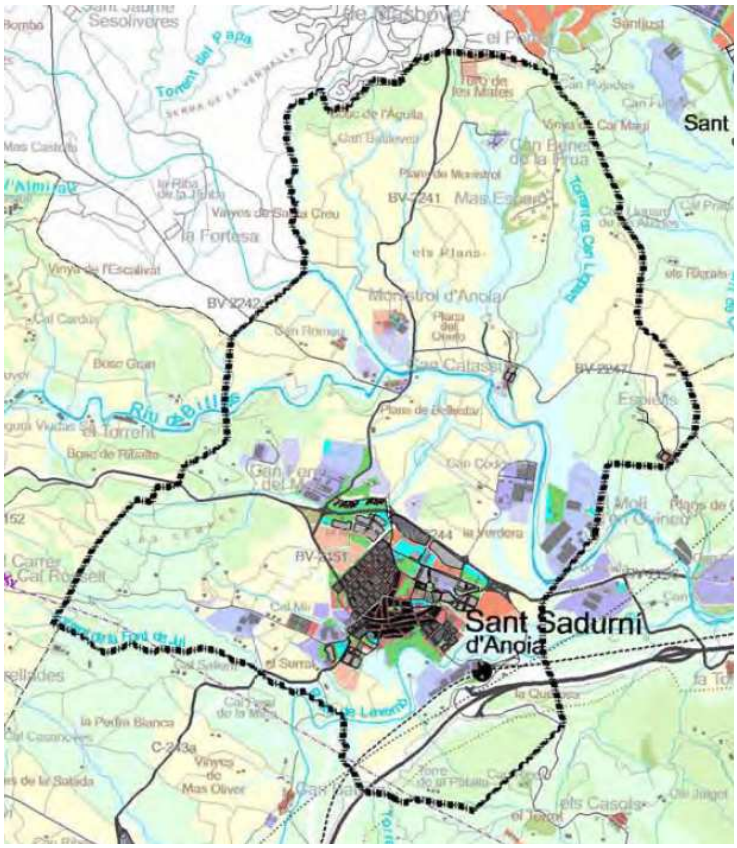


Figura 2.2. Terme municipal de Sant Sadurní d'Anoia

Font: Pla Director Alt Penedès i Pla Territorial Metropolità

2.1.1. Estructura urbana

El terme municipal de Sant Sadurní d'Anoia compta amb el seu nucli urbà que concentra gairebé la totalitat de la població i uns petits nuclis disseminats, entre els quals els principals habitats són: Can Catassús, Can Benet, Espiells, Monistrol d'Anoia, Mas Esperó i Can Romeu. Cal, a més, destacar el nucli de Vilarnau que es pot assumir com a prolongació del casc urbà ja que actualment és part integrant del continu urbà.

UNITATS DE POBLACIÓ	TIPUS TEIXIT	HABITANTS (*)	SUPERFICIE (Ha) **	DENSITAT (hab./Ha)	DISTANCIA CENTRE
Can Benet de la Prua	Petit nucli	72	1,57	45,86	5,9 km
Can Catassús	Petit nucli	107	2,1	50,95	4,2 km
Can Romeu	Nucli agrícola	23	0,7	32,86	3,6 km
Espiells	Nucli agrícola	50	1,23	40,65	6,4 km
Mas Esperó	Nucli dispers	24	10,9	2,20	5,8 km
Monistrol d'Anoia	Petit nucli	38	3,24	11,73	3,6 km
Vilarnau	Nucli	1.232	4,17	295,44	1,7km
S. Sadurní d'Anoia	Nucli principal	10.692	122,45	87,32	-
TOTAL		12.238			

(*) Estimació 2009 població nuclis disseminats a partir de les dades de la Mancomunitat Penedès-Garraf

(**) Sol residencial segons valors POUM 1994

Taula 2.1. Estructura urbana: nuclis del terme municipal de Sant Sadurní d'Anoia

Font: Consulting Formaplan a partir del Cens municipal 2009, Pla Territorial Metropolità i Auditoria ambiental

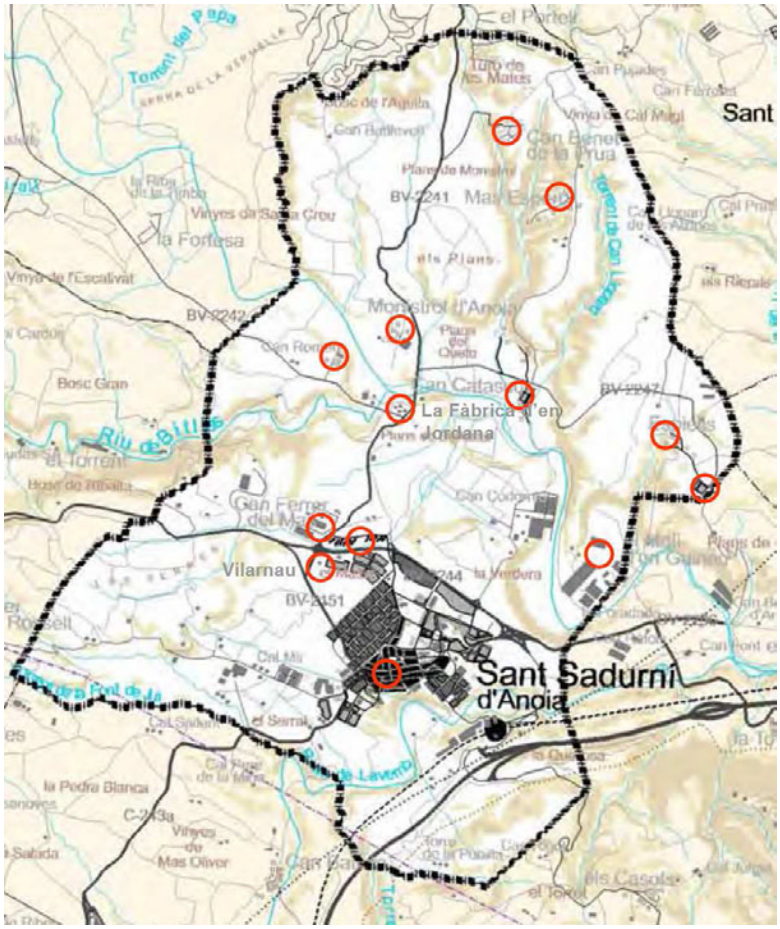


Figura 2.3. Nuclis de població del Terme municipal de Sant Sadurní d'Anoia

Font: Pla Director Alt Penedès i Pla Territorial Metropolità

2.1.2. Principals infraestructures de transport

Ubicat en el corredor mediterrani, entre Tarragona i Barcelona, Sant Sadurní d'Anoia gaudeix d'una variada oferta de xarxes de transport que generen un còmode desplaçament tant amb transport públic com privat. Pel que fa el transport públic, el municipi compta amb l'estació de ferrocarril que li permet, en particular, una fàcil comunicació amb Barcelona.

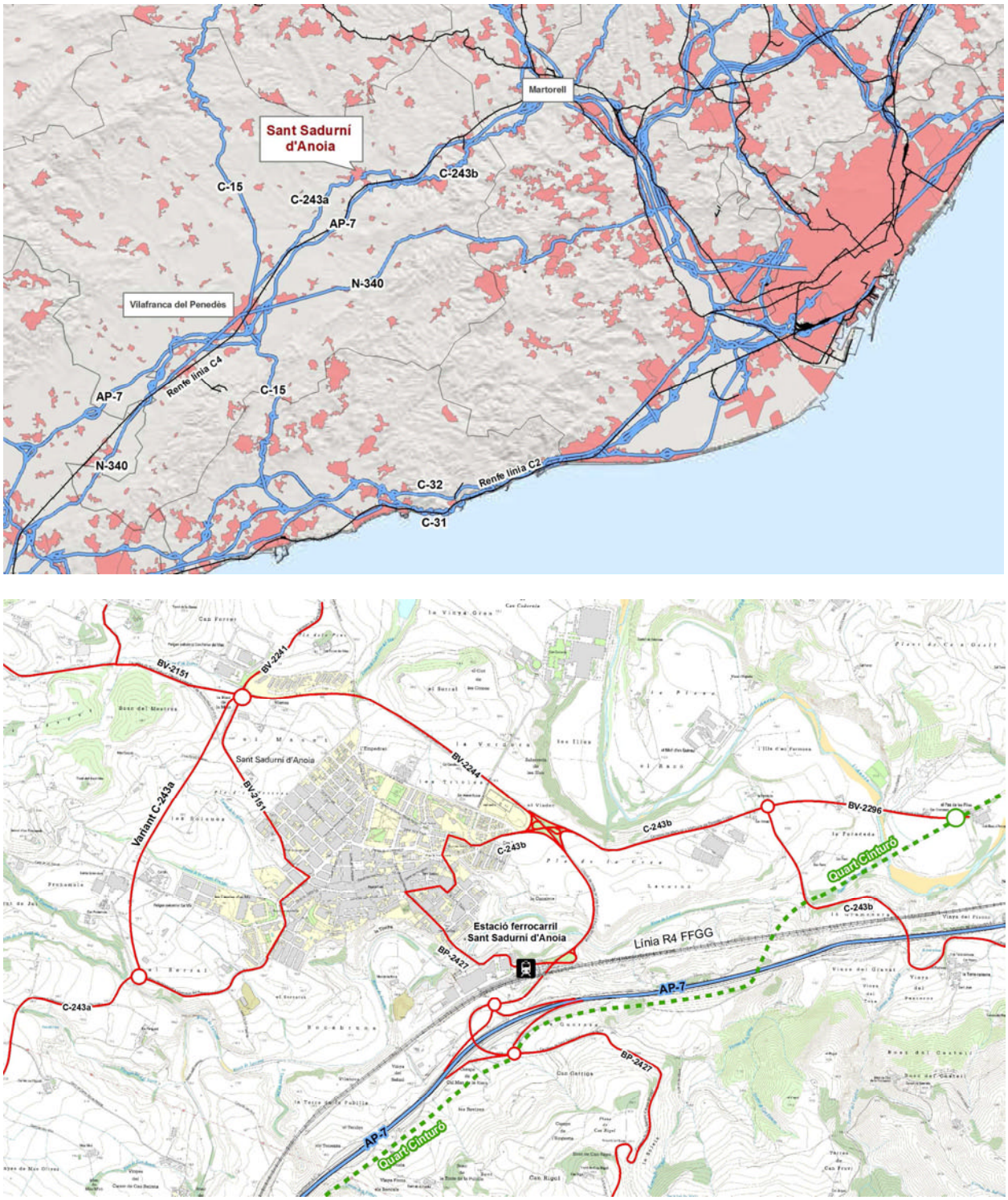


Figura 2.4. Infraestructures regionals de transport

Pel que fa les comunicacions de carreteres cal destacar, com eixos més importants, l'Autopista del mediterrani (AP-7), la carretera de Gelida (C-243b), la de Piera - Masquefa (BP-2241), la de Sant Quintí de Mediona-la Llacuna (BP-2151), la de Vilafranca del Penedès (C-243a) i, en darrer terme, la carretera que connecta la vila amb Barcelona a través de l'Ordal (N-340) passant pels Casots (BP-2427).

Recentment ha entrat en servei la variant de la carretera C-243a a Sant Sadurní d'Anoia que enllaça la C-243a amb la BP-2151 i permet evitar el trànsit de pas pel centre urbà dels desplaçaments entre Gelida i Vilafranca.

2.2. Anàlisi econòmica

2.2.1. Població activa

L'any 2001, dels 9.805 habitants del municipi, 4.935 formaven part de la població activa, dels quals 4.608 eren ocupats (93,4%) i la resta eren desocupats o persones que buscaven la primera ocupació.

Tanmateix a partir del 2008 i coincidint amb l'inici del període de recessió econòmica, la situació ha canviat substancialment amb un increment important de les persones a l'atur. Segons dades del Departament de Treball el maig 2010 hi havia al municipi 731 aturats, fet que suposa una taxa d'atur més de dues vegades més alta que el valor registrat a finals l'any 2007 (272 persones).

Figura 2.5. Evolució atur registrat a Sant Sadurní d'Anoia (1998-2009)

Font: Departament de Treball

2.2.2. Activitats econòmiques

L'ocupació a Sant Sadurní es concentra principalment en el sectors de l'industria i els serveis. Així mateix, cal assenyalar una menor ocupació en el sector de la construcció en relació a les dades registrades a la resta de la Comarca.

		Ocupats				
		agricultura	indústria	construcció	serveis	Total
Sant Sadurní d'Anoia	2001	2,8	45,4	7,9	43,8	4.608
	1996	3,4	50,5	7,4	38,7	3.553
Alt Penedès	2001	4,3	34,1	10,4	51,2	36.697
	1996	5,4	41,0	8,2	45,5	28.047
Catalunya	2001	2,5	25,2	10,4	62,0	2.815.126
	1996	3,2	32,1	7,0	57,7	2.204.652

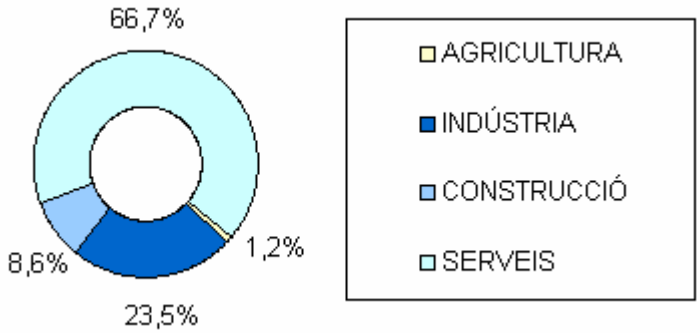
Fonts: Idescat. Estadística de població 1996
Idescat. Cens de població 2001
Anys disponibles: 1991,1996, 2001.

Taula 2.2. Població ocupada per sectors

Font: IDESCAT

En el decurs de l'últim any els àmbits que han experimentat una major davallada de la seva activitat per efecte de la recessió són del sector de la construcció (-26%) i la indústria (-1,94%). En canvi, es pot comprovar que el sector de l'agricultura ha registrat un important creixement (+25%) i els serveis s'han mantingut (+0,7%).

	Total	Pes sobre total	Var. Anual
Agricultura	5	1,16%	25%
Industria	101	23,49%	-1,94%
Construcció	37	8,6%	-26%
Serveis	287	66,74%	0,7%
Total	**430**	**100%**	**-2.71%**



Taula 2.3. Activitat Econòmica: Centres de cotització (1r. trimestre 2010) del municipi de Sant Sadurní d'Anoia

Font: Diputació de Barcelona, Portal Hermes

Es pot comprovar, doncs, que el sector dels serveis amb un 66,7% presenta un rol dominant molt per sobre de la resta de sectors.

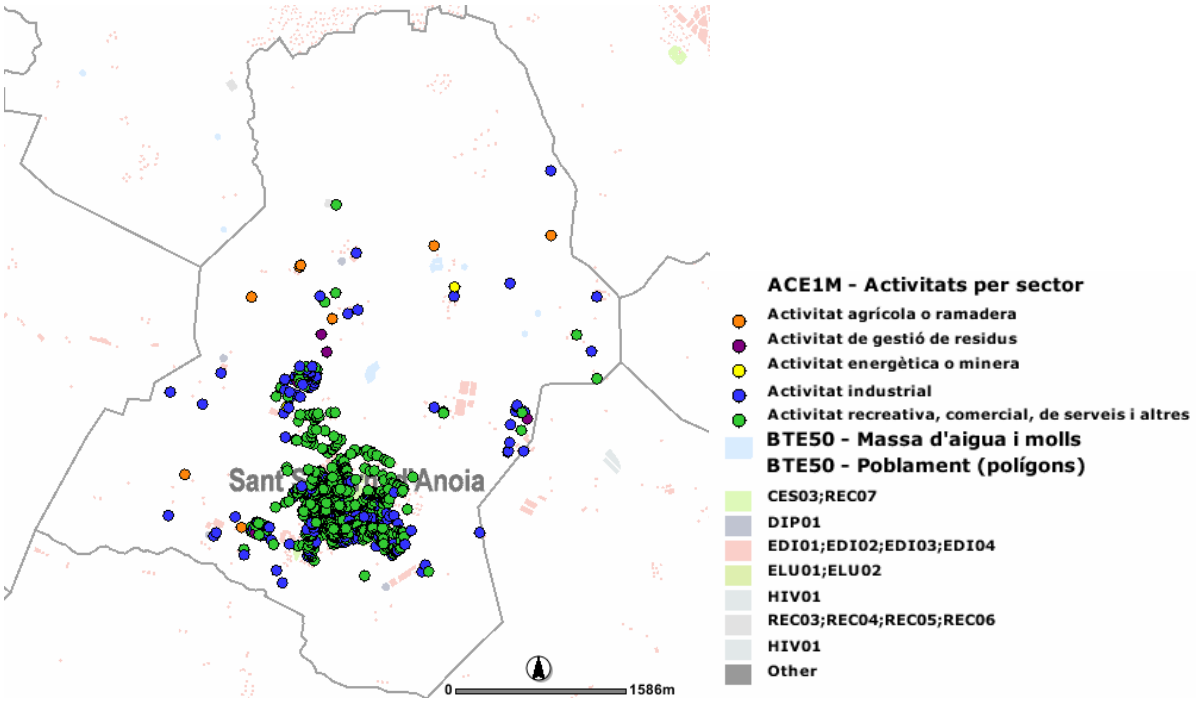


Figura 2.6. Distribució de les activitats econòmiques en el Terme municipal de Sant Sadurní d'Anoia

Font: SITMUN

Tal i com es pot apreciar a la figura anterior, bona part de les activitats de serveis es concentren en el nucli urbà. En particular, cal remarcar que les activitats comercials es centren en els eixos Raval - Dr. Escayola i Montserrat. Cal precisar que aquests eixos han estat objecte de tractament com a carrer de vianants o de plataforma única.

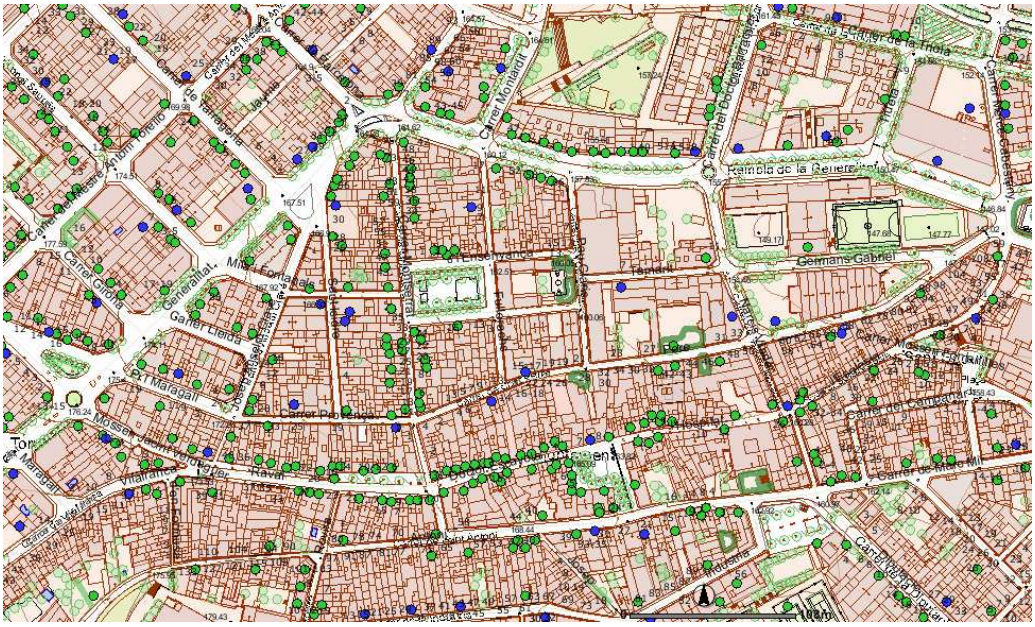


Figura 2.7. Distribució de les activitats econòmiques en el centre urbà de Sant Sadurní d'Anoia

Font: SITMUN

Sant Sadurní d'Anoia, centra una important part de la seva activitat en la elaboració de vins i/o caves. Cal apuntar que actualment hi han 81 empreses que estan donades d'alta en aquest epígraf.

Al llarg dels últims anys l'Ajuntament ha portat a terme una política orientada a que els cellers abandonin el nucli urbà per tal d'evitar les problemes generats per la distribució de mercaderies. En aquest sentit, cal apuntar la dinamització per part de l'Ajuntament el polígon del Parc del Cava per fomentar la captació i trasllat dels cellers dels establiments que ocupen el centre de la població.

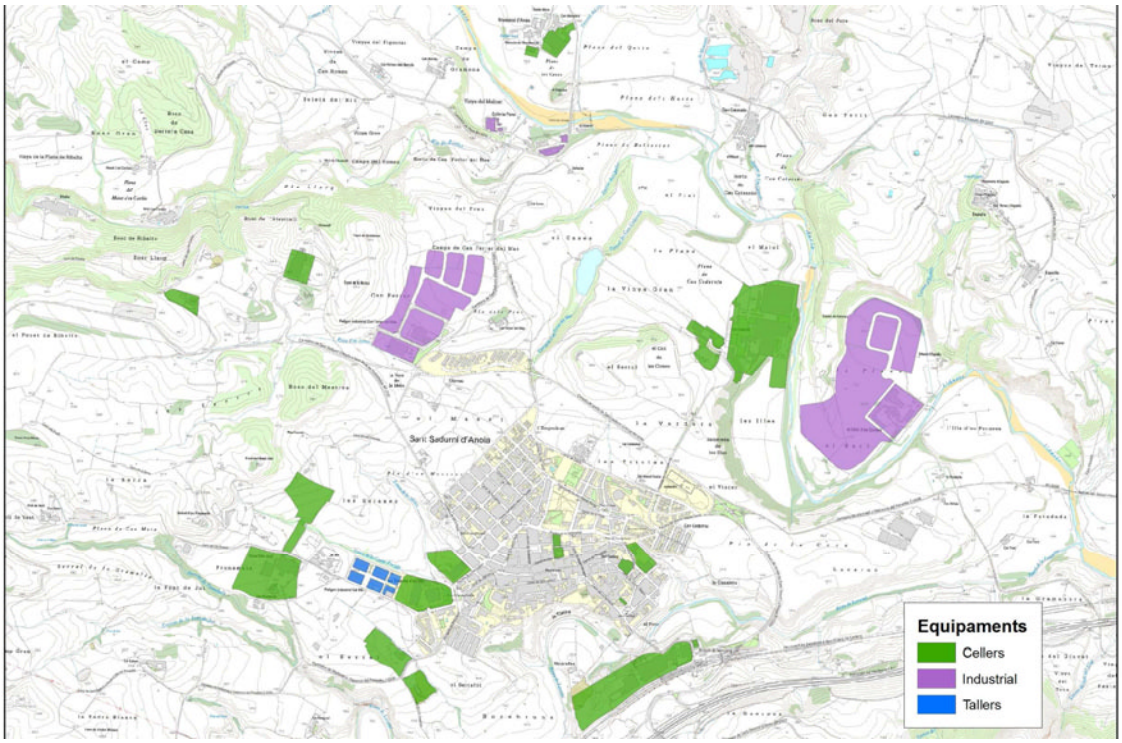


Figura 2.8. Activitat del Cava

Font: Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

2.2.3. Autocontenció i autosuficiència

L'enquesta de mobilitat obligada (EMO) per motius de treball (any 2001) permet extreure les dades pel càlcul de dos indicadors de dependència: l'autocontenció i l'autosuficiència.

El primer indica el percentatge de treballadors del municipi que tenen el seu lloc de treball al propi municipi, mentre el segon indica el percentatge dels llocs de treball del municipi que estan ocupats per residents al municipi.

El nombre de persones ocupades residents creix passant de 3.658 el 1991 a 4.608 persones el 2001, mentre que durant aquest mateix període el nombre de llocs de treball localitzats al municipi passa de 3.868 a 5.058.

Les taxes d'autocontenció i d'autosuficiència decreixen contínuament des de l'any 1991, seguint una tendència global que s'observa en la majoria de municipis catalans.

	2001	1996	1991
Desplaçaments interns	3147	2448	2829
Desplaçaments cap a fora	1461	1105	829
Desplaçaments des de fora	1911	1083	1039
Total generats (POR)	4608	3553	3658
Total atrets (LTL)	5058	3531	3868
Balanç generats/atrets	-450	22	-210
Autocontenció	**68,29%**	**68,90%**	**77,34%**
Autosuficiencia	**62,22%**	**69,33%**	**73,14%**

Taula 2.4. Evolució de l'autocontenció i de l'autosuficiència per treball

Font: IDESCAT

Definicions:

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.

La comparació de les taxes d'autocontenció i d'autosuficiència amb els municipis de la comarca desprèn que Sant Sadurní presenta uns valors força elevats respecte a la resta de municipis.

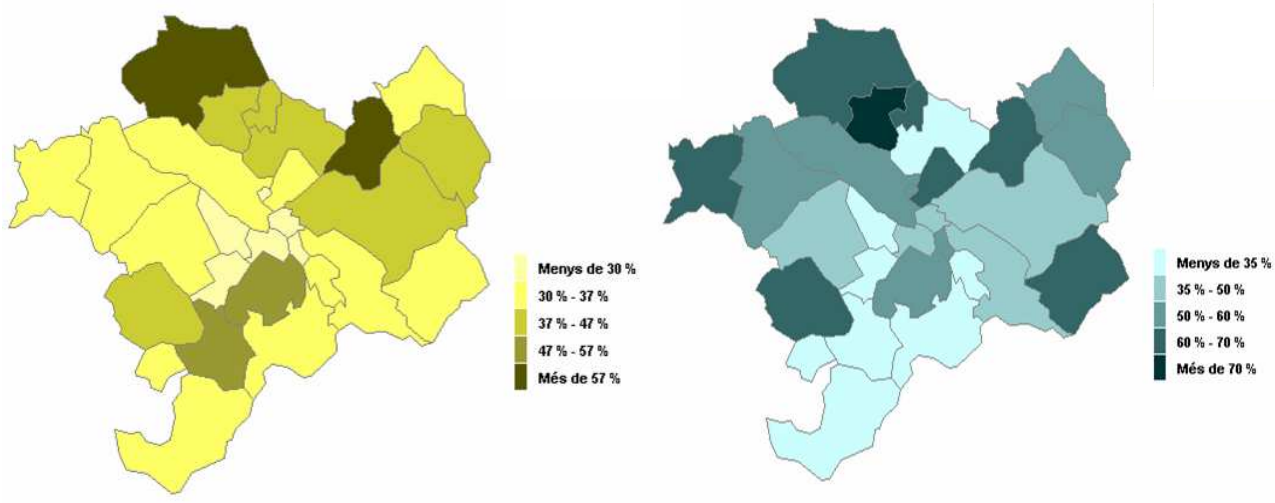


Figura 2.9. Autocontenció i lautosuficiència dels municipis de la comarca (2001)

Font: IDESCAT

2.3. Evolució de la població.

Per acord del Ple Municipal celebrat amb data de 30 de setembre de 2009, es va aprovar la revisió anual del Padró Municipal d'Habitants i la xifra de població l' 1 de gener de 2009 que es va fixar en 12.238 habitants, conforme al següent detall:

Resum general d'habitants	01/01/2009
Població del municipi	12.238
Homes	6.052
Dones	6.186

Taula 2.5. Cens d'habitants de 2009

Font: Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

En el període 2007-2009 la població de Sant Sadurní s'ha incrementat en un 3,79%, registrant un ritme superior al de la província (2,91%), però inferior al de la Comarca (5,56%).

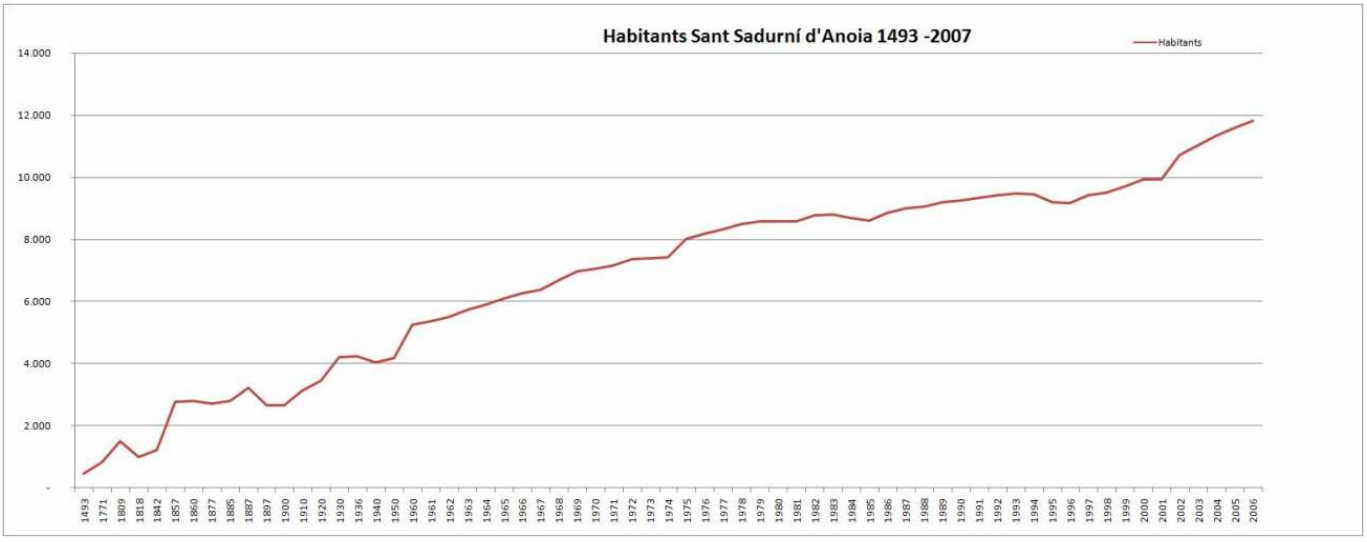


Figura 2.10. Evolució de la població 1493-2007

Font: Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

2.3.1. Distribució per seccions i districtes

Tal i com ja s'ha comentat anteriorment la quasi totalitat de la població resideix en el nucli urbà central. Tot seguit es presenta la distribució per districtes i seccions censals per l'any 2009.

Districte	Secció	Homes	Dones	Població
1	1	583	612	1.195
1	2	997	974	1.971
1	3	635	627	1.262
1	4	562	530	1.092
Total districte 01		**2.777**	**2.743**	**5.520**
2	1	565	637	1.202
2	2	946	974	1.920
2	3	721	756	1.477
2	4	1.043	1.076	2.119
Total districte 02		**3.275**	**3.443**	**6.718**
TOTAL MUNICIPI		**6.052**	**6.186**	**12.238**

Taula 2.6. Distribució de la població 2009

Font: Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

2.3.2. Densitat de població del casc urbà

La densitat de població mitjana del municipi és de 644,1 hab./km²

Tal i com ja s'ha comentat anteriorment el casc urbà format pel nucli central i el barri de Vilarnau, concentra el 97% de la població. Per la qual cosa es pot aplicar, a efectes del present estudi, la hipòtesi que tota resideix dins el casc urbà. Si procedim a ajustar els límits dels districtes i seccions censals als casc urbà, s'obtenen els valors de densitats de la taula següent:

Districte	Secció	Població (hab.)	Superfície (Ha)	Densitat (hab./Ha)
1	1	1.195	12	102
1	2	1.971	9	226
1	3	1.262	6	228
1	4	1.092	26	42
2	1	1.202	16	76
2	2	1.920	30	64
2	3	1.477	17	85
2	4	2.119	26	82
TOTAL CASC URBÀ		**12.238**	**141**	**87**

Taula 2.7. Estimació densitats de població al casc urbà 2009

Font: Consulting Formaplan a partir de les dades de l'Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

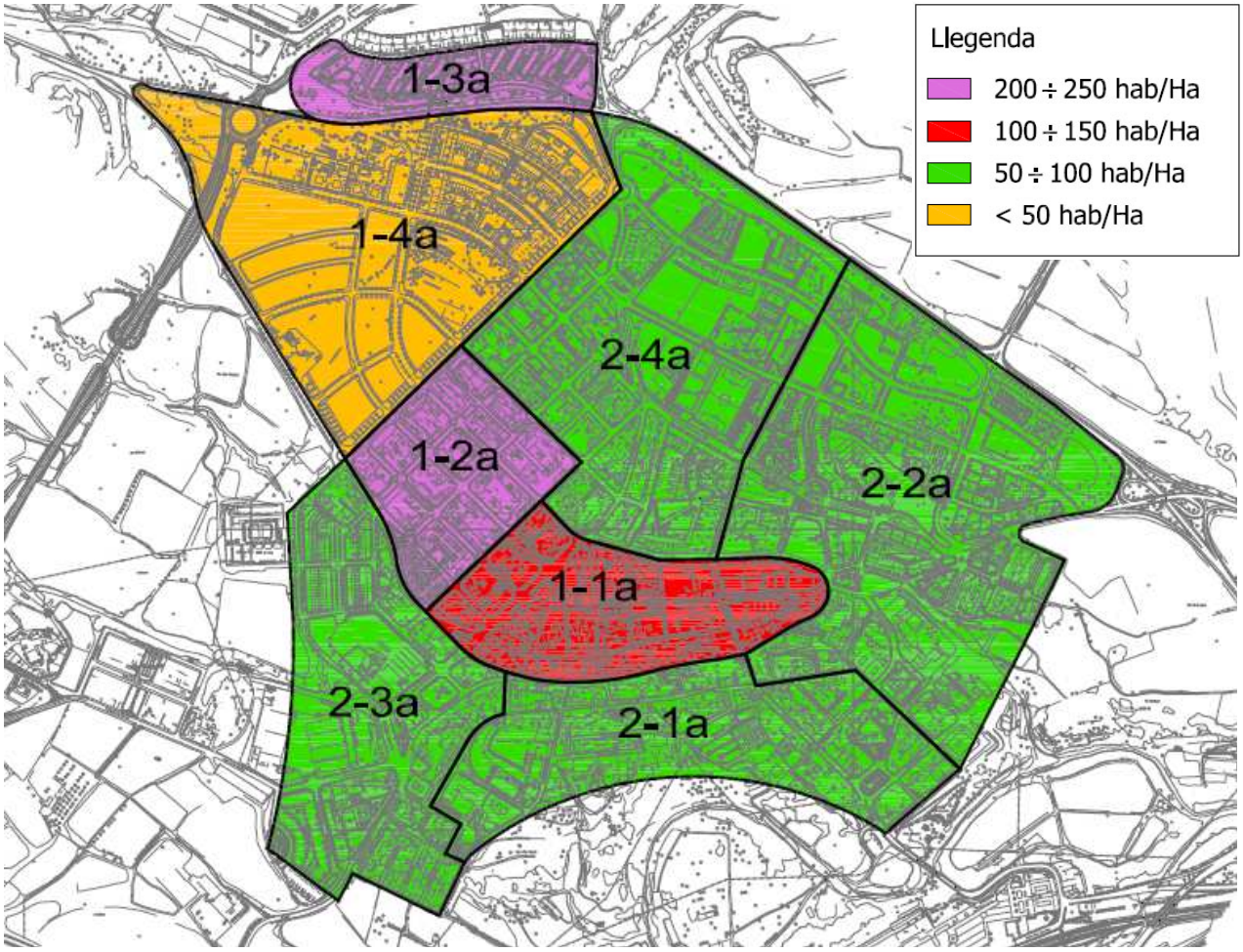


Figura 2.11. Densitats de població al casc urbà 2009

Font: Consulting Formaplan a partir de les dades de l'Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Es pot remarcar que en general les densitats del casc urbà són baixes, a excepció de les Seccions 1-2a i 1-3a on el valor supera els 200 habitants per hectàrea. La baixa densitat de la Secció 1-4a és deguda a la manca actual d'habitatges en el sector del Pla d'En Mestre.

2.4. Piràmide demogràfica

Per sexe, la població de Sant Sadurní d'Anoia no mostra diferències massa significatives, ja que del total de població el 50,5% són dones i un 49,5% homes.

L'anàlisi de la població per sexe i edats, mostra una estructura de població similar al conjunt de la comarca i del total de Catalunya.

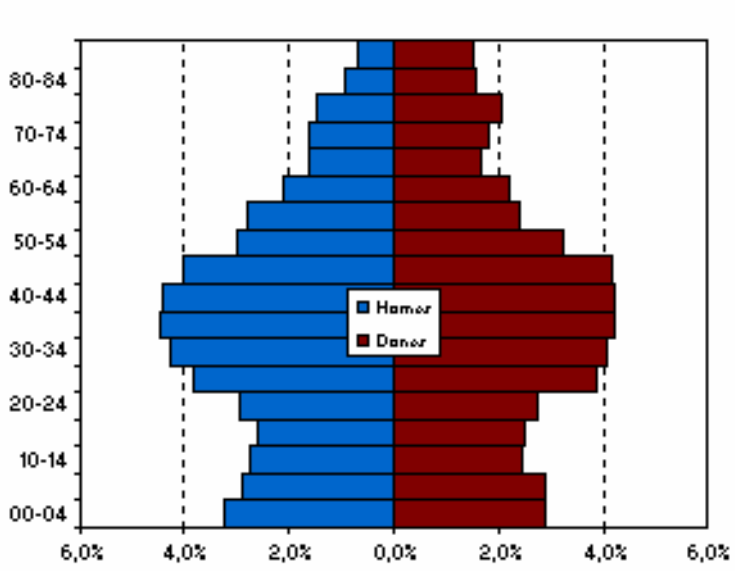


Figura 2.12. Piràmide població municipi de Sant Sadurní d'Anoia

Font: Diputació de Barcelona, Portal Hermes

2.5. Centres d'atracció i generació de viatges

2.5.1. Equipaments

La següent figura recull els principals equipaments de Sant Sadurní d'Anoia.

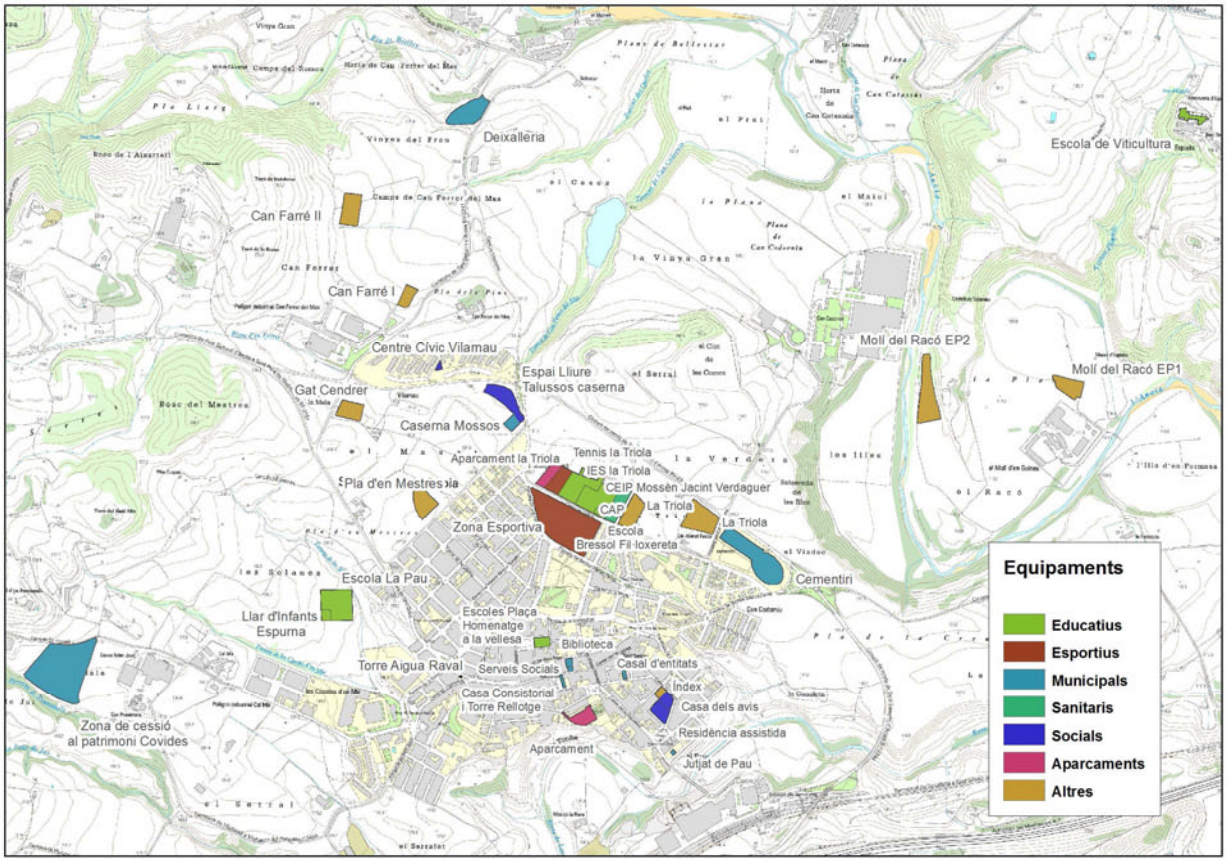


Figura 2.13. Equipaments del municipi de Sant Sadurní d'Anoia

Font: Ajuntament Sant Sadurní d'Anoia

2.5.2. Eixos i zones comercials

Tal i com s'ha exposat al capítol 2.2.2 Activitats econòmiques, les activitats comercials es centren en els eixos Raval - Dr. Escayola i Montserrat. Cal precisar que aquests eixos han estat objecte de tractament com a carrers de vianants o de plataforma única (veure figura 2.10).

2.6. Dades de motorització

Tot seguit es presenta l'evolució temporal de l'índex de motorització (vehicles per 1.000 habitants)

Any	Turismes	Motocicletes	Camions i furgonetes	Total
2008	469,81	70,95	117,05	699,39
2007	459,54	66,92	116,45	682,78
2006	443,57	62,41	113,54	657,66
2005	438,24	61,18	116,56	660,45
2004	433,21	59,72	116,1	653,07
2003	430,15	58,74	116,74	650,73
2002	447,17	63,27	121,20	674,92
2001	442,65	65,43	120,90	667,17
2000	449,98	68,18	119,95	668,80
1999	438,08	68,39	116,56	653,75
1998	424,6	67,22	111,74	632,13
1997	416,4	67,03	109,40	619,23
1996	402,93	64,10	106,03	596,85
1995	384,97	62,49	101,61	570,10
1994	386,39	62,16	96,15	565,49
1993	385,93	63,35	90,83	558,57
1992	382,98	63,30	86,28	550,95
1991	375,86	58,63	81,43	534,32

Taula 2.8. Índex de motorització de Sant Sadurní d'Anoia

Font: IDESCAT, a partir de les dades de la DGT.

Si es compara l'índex de motorització amb el de tota Catalunya i el de l'Alt Penedès, es pot constatar que Sant Sadurní presenta un índex similar al de Catalunya però molt inferior al de la comarca. Cal destacar també la menor presència de motocicletes.

	Turismes	Motocicletes	Camions i Furgonetes	Total
Sant Sadurní d'Anoia	469,81	70,95	117,05	699,39
Alt Penedès	634,29	75,08	214,02	966,19
Catalunya	457,67	84,72	111,53	679,63

Taula 2.9. Índex de motorització de Sant Sadurní d'Anoia comparat amb l'Alt Penedès i Catalunya

Font: IDESCAT, a partir de les dades de la DGT.

3. ANÀLISI DE L'OFERTA

3.1. Xarxa de vianants

Xarxa exterior

Com s'ha vist, el municipi de Sant Sadurní d'Anoia es compon d'un nucli principal (casc urbà) on es concentren les activitats de serveis de la població, així com més del 97% de la població si s'inclou el nucli de Vilarnau.

L'anàlisi de la xarxa d'itineraris per a vianants es centra fonamentalment en el nucli de Sant Sadurní d'Anoia, que aglutina la major part de la població i els pols de mobilitat del municipi. No obstant això, cal tenir en compte l'estructura territorial característica de Sant Sadurní està formada per diversos nuclis de població segregats que en molts casos presenten una distància important respecte al centre de Sant Sadurní (vegeu Taula). Concretament, a excepció del nucli de Vilarnau, els nuclis dispersos es troben a una distància del centre urbà que varia entre els 2,91 i els 6,44 km. A banda de la distància a recórrer, un dels inconvenients per a la mobilitat a peu entre els diferents nuclis de Sant Sadurní d'Anoia és la inexistència d'itineraris a peu per a garantir una adequada connexió entre alguns dels nuclis. Tanmateix cal destacar l'existència d'una xarxa d'itineraris a peu i en bicicleta que uneix alguns d'aquests nuclis.

Cal a més afegir les dificultats topogràfiques que fan que els desplaçaments a peu siguin una opció poc atractiva. Com es pot comprovar en la següent figura, el nucli urbà s'assenta sobre terrenys relativament planers. Tanmateix l'àmbit nord del continu urbà presenta desnivells significatius que en molts casos arriben a superar el 8%. Les dificultats del terreny es fan paleses sobretot cap a l'exterior del nucli, amb diverses franges en taronja i vermell, és a dir amb una pendent per sobre del 12%. Aquest fet, sumat a la disposició de la xarxa viària d'accés al municipi, provoca que la connectivitat a peu entre els dispersos nuclis desagregats i el centre urbà sigui molt dificultosa.

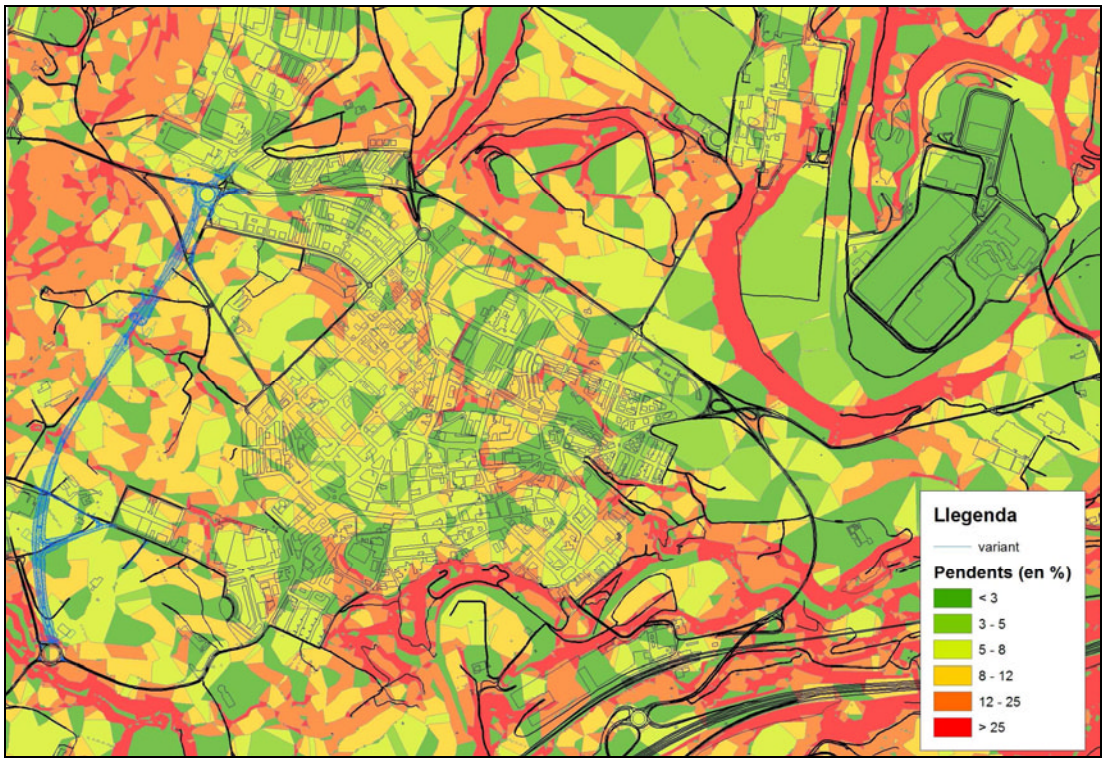


Figura 3.1. Anàlisi pendents

Font: Consulting Formaplan

Xarxa interior

Sant Sadurní d'Anoia, compta amb una sèrie de carrers que configuren una illa de vianants al bell mig del centre urbà de la vila. Aquests carrers són el carrer Raval, el carrer Dr. Escayola, la plaça de l'Ajuntament i el carrer Hospital. En aquests carrers s'hi ha restringit el trànsit general i s'hi ha limitat les operacions de càrrega i descàrrega de 8 a 10h del matí i de 15 a 17h de la tarda. En una segona fase, aquesta illa s'ha vist ampliada amb el carrer Montserrat des del carrer Sant Pere fins a la Rambla de la Generalitat. Aquests carrers coincideixen amb el que es pot considerar àrea comercial densa del municipi, especialment el carrer Raval.

A més d'aquests carrers de vianants, en el municipi hi ha una sèrie de vials que han rebut un tractament de plataforma única en els que existeix una regulació especial de la velocitat de circulació del trànsit motoritzat.

En la resta de vies, l'espai destinat a la mobilitat dels vianants està format majoritàriament per les voreres.

L'avaluació de la qualitat de la xarxa de vianants s'ha realitzat distingint la seva tipologia, així com les amplades de les voreres seguint els següents criteris:

- S'han distingit passatges i carrers d'ús exclusiu per als vianants, carrers amb plataforma única i carrers amb segregació calçada/vorera.

- S'ha considerat tant l'amplada total com l'amplada lliure de pas, en la que s'ha restat els diferents elements de mobiliari urbà i l'arbrat.

- La configuració de les cruïlles i de tots els punts de conflictes entre vianants i vehicles motoritzats.

- Altres elements que contribueixen a la seguretat i a la comoditat dels desplaçaments a peu: senyalització horitzontal i vertical, elements reductors de velocitat, etc.

En aquest sentit, s'ha dut a terme un treball de camp per tal de caracteritzar les amplades de les voreres en termes d'accessibilitat. Aquest ha consistit en inventaris in situ per tal d'extreure els següents inputs:

- Amplada total de les voreres.

- Amplades útils de les voreres (es a dir l'amplada lliure de pas, sense mobiliari urbà ni obstacles).

- Tipologia dels guals dels passos de vianants (adaptat o no adaptat).

- Tipologia de vials: convencionals, carrers exclusius per a vianants i vials de plataforma única.

La caracterització de la xarxa de vianants es recull al plànol 1.

Finalment, les condicions d'accessibilitat en termes de d'amplada total i lliure de pas es presenten en els plànols 2 i 3. Aquests s'han realitzat seguint els criteris que es presenten en les següents taules.

Voreres zones consolidades	
Amplada total (A)	**Observacions**
(A) < 0,9 m	No accessibles segons Codi Accessibilitat
Superior o igual a 0,9 m i inferior a 1,5 m	Poden ser accessibles, però no permeten el creuament de dos vianants amb comoditat
(A) > o = 1,5 m	Permeten el creuament de dos vianants amb comoditat
(A) > o = 2,5 m	Permeten inserció d'una banda de mobiliari urbà, arbrat, etc.

Voreres nous desenvolupaments	
Amplada total (A)	**Observacions**
(A) > o = 2 m	Voreres sense mobiliari urbà, arbrat, etc.
(A) > o = 3 m	Voreres amb mobiliari urbà, arbrat, etc.

Taula 3.1. Classificació amplades voreres

3.2. Xarxa de ciclistes

Vies ciclistes urbanes

Actualment, Sant Sadurní disposa d'alguns trams de vies ciclistes a la zona del Pla d'en Mestres, al carrer Alacant i el camí de Can Rosell.

Figura 2 Pista bici al Pla d'en Mestres

A l'entorn del nou desenvolupament urbà del Pla d'en Mestres s'han construït pistes bicis segregades de la calçada que permeten travessar l'àmbit longitudinal i transversalment. Concretament, una de les pistes transcorre d'est a oest pel carrer central de l'àmbit, primer pel marge dret del vial i després per l'esquerra connectant el carrer Alacant amb el Camí de Can Rosell. L'altra, es desenvolupa en orientació nord-sud pel marge est del carrer i permet enllaçar el carrer d'Alacant amb el carrer de Castelló. La pista està pavimentada, és bidireccional i presenta unes dimensions generoses per sobre de les recomanacions mínimes.

Figura 3 c/ Alacant

La vorera bici del carrer Alacant transcorre pel seu marge nord, des del camí de Can Rosell fins a tocar del carrer de Castelló. És un espai bidireccional de poc més d'1,5 metres que ha rebut un tractament especial per tal de diferenciar-lo de l'espai destinat als vianants.

Figura 4 Camí de Can Rosell

Finalment, la vorera bici del Camí de Can Rosell, és una continuació de la del carrer Alacant i, per tant, presenta les mateixes característiques. L'itinerari finalitza en la seva intersecció amb el primer carrer del Pla d'en Mestres, al nord, pel que disposa d'una longitud de poc més de 90 metres.

Aparcament per a bicicletes

Actualment hi ha unes 40 places d'aparcament per bicicletes distribuïdes per tot el municipi de Sant Sadurní d'Anoia. Concretament aquestes places es localitzen davant del col·legi el Carme, el CEIP la Pau, la biblioteca municipal, l'IES Jacint Verdaguer, la piscina municipal i el centre cívic.

Figura 5 Places davant del CEIP el Carme

Aparcament de bicicletes davant del col·legi el Carme: resta situat al carrer Santa Joaquima 1, a l'àmbit est de la vila. Presenta quatre suports d'aparcament universal (amb U invertida) amb capacitat per a 8 bicicletes i disposades sobre la calçada a tocar de la porta d'accés al recinte.

Figura 6 Places davant del CEIP la Pau

Aparcament de bicicletes davant del CEIP La Pau: es localitza al carrer Salvador Espriu, a l'extrem oest de Sant Sadurní. L'aparcament consta de quatre barres del tipus universal instal·lades sobre la vorera de la paret del recinte confrontada al carrer principal.

Figura 7 Places davant de la biblioteca

Aparcament de bicicletes davant de la biblioteca municipal: situat al carrer Sant Pere 26, al bell mig del centre urbà del municipi, consta d'una sola barra d'aparcament en forma d'U invertida disposada en calçada i flanquejada per tres fitons que eviten que el seu espai sigui envaït per l'aparcament d'automòbils.

Figura 8 Places davant del IES Jacint Verdaguer

Aparcament de bicicletes davant del IES Jacint Verdaguer: se situa a l'entrada del centre, al carrer Gelida, al nord-est del continu urbà de Sant Sadurní d'Anoia. Disposa de quatre barres amb forma universal.

Figura 9 Places davant de la piscina municipal

Aparcament de bicicletes davant de la piscina municipal: s'ubica confrontat a una paret de l'edifici en la zona esportiva municipal situada en el passeig de Can Ferrer. Disposa de sis places d'aparcament.

Figura 10 Places davant del centre cívic

Aparcament de bicicletes davant del centre cívic: es localitza davant de l'edifici, a la plaça Germans Segura Viudas del veïnat de Can Ferrer de Mas, al nord de la carreter BV-2244. Està dimensionat per deu places mitjançant suports per la roda davantera del vehicle.

Les vies ciclistes urbanes així com els diferents aparcaments per a bicicletes es presenten en el plànol 4.

Itineraris per vies verdes

Actualment Sant Sadurní d'Anoia té habilitades quatre rutes per a bicicletes que transcorren per vies verdes del seu terme municipal:

- Ruta del Bosc del Mestres: aquesta ruta s'inicia a la zona esportiva municipal i pren direcció oest, travessant el Pla d'en Mestres i connectant amb una via verda a l'altra banda del camí del Rosell, voreja la deixalleria i realitza una circumval·lació entorn al Bosc del Mestres, tornant a enllaçar amb l'itinerari d'anada al retrobar-se amb la deixalleria.

- Ruta de les Caves: aquest itinerari també té el seu origen a la zona esportiva municipal i pren direcció nord ascendint pel passeig de Can Ferrer i travessant la carretera BV-2244 per sota fins al veïnat de Can Ferrer del Mas. En aquest punt pren una via verda que transcorre paral·lela al torrent de Can Ferrer del Mas i transita per la Vinya Gran i el Prat fins arribar a Can Catassus. En aquest punt la ruta presenta dues opcions: o bé tornar a travessar el Prat fins a la Plana de Codorniu o bé travessar la finca, passant pels Horts de Can Catassus i el Maiol fins arribar a Can Codorniu. Des de Can Codorniu es travessa la Vinya Gran i es pren una via verda que transcorre pel marge oest del Torrent de Can Ferrer del Mas fins arribar al nucli urbà, seguint el mateix itinerari de l'anada.

- Circuït BTT Espiells: és una ruta circular que comença i s'acaba a Can Catassus i passa per la Plana de Can Catassus, la carretera d'Espiells, la casa d'Espiells, el Maset d'Espiells, el Molí d'en Guineu, el Castell de Vilarnau i els Horts de Can Catassus.

- Circuït BTT La Prua: també és una ruta circular que s'inicia i finalitza a Can Benet de la Prua i transcorre per la Vinya de l'Escloter, la Vinya de Cal Pegot, la Vinya del Met, la Vinya Gran, el Camí de Sant Llorenç d'Hortons, Can Catassus, les Turones i el Bosc del Rei.

Aquestes rutes es presenten grafiades en el plànol 5.

3.3. Xarxa de transport públic

Aquest apartat presenta una anàlisi de l'oferta de transport públic col·lectiu que dóna servei al municipi de Sant Sadurní d'Anoia.

El municipi compta amb una estació ferroviària que el connecta amb la línia R4 del servei de rodalies de la Generalitat de Catalunya operat per RENFE, vuit línies d'autobusos interurbans i un servei d'autobús urbà. A banda de la descripció i caracterització d'aquestes xarxes, aquest apartat també analitzarà l'oferta existent en matèria de servei de taxi.

La figura següent resumeix l'oferta actual de transport públic al municipi.

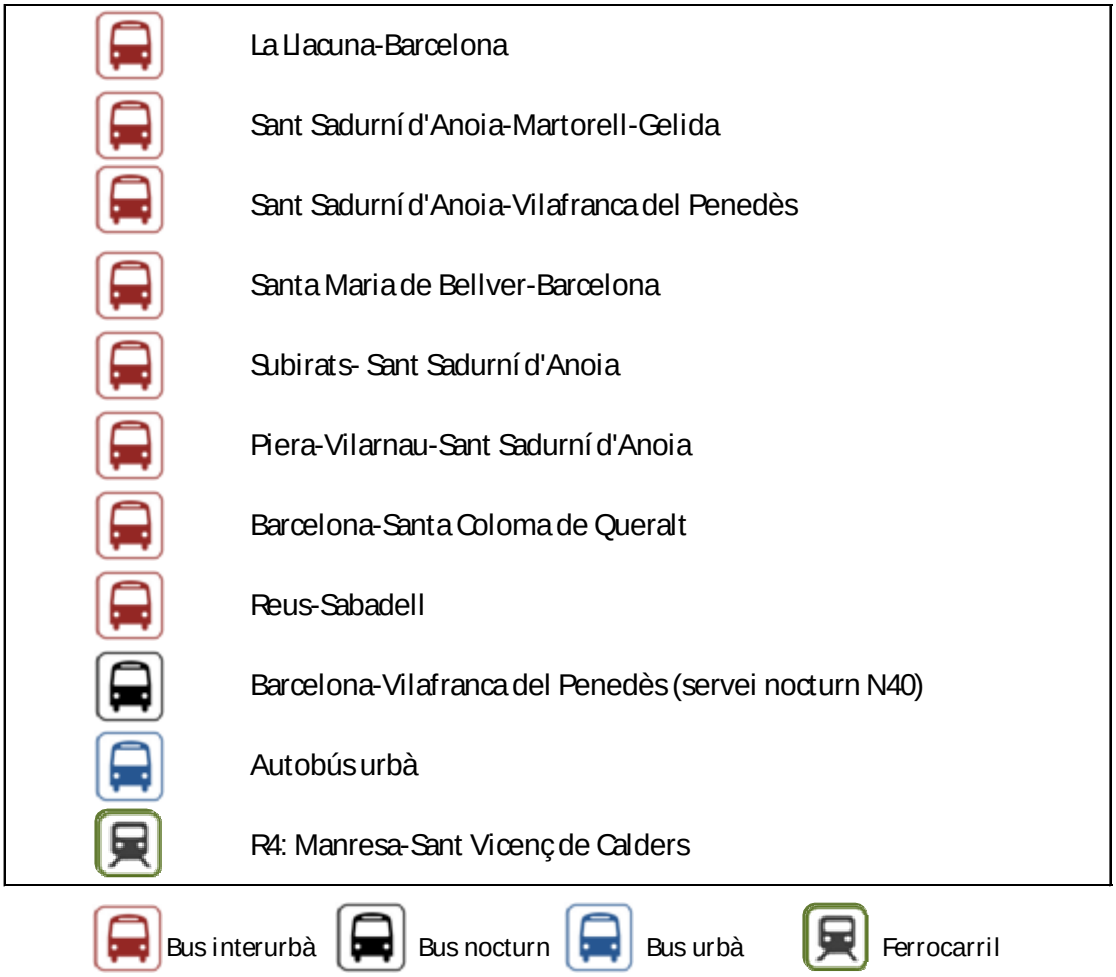


Figura 3.11. Línies de transport públic a Sant Sadurní d'Anoia (2010).

Font: DPTOP

3.3.1. Serveis d'autobusos

Sant Sadurní d'Anoia rep el servei de deu línies d'autobús: una d'elles correspon al servei d'autobús urbà, vuit línies són de servei regular interurbà convencional, més una línia addicional que ofereix un servei d'autobús nocturn. A continuació es presenta un descriptiu de les característiques principal de cadascuna d'aquestes línies.

3.3.1.1 Servei d'autobús urbà

Recorreguts i parades

Actualment hi ha una única línia d'autobús que dóna servei al municipi de Sant Sadurní d'Anoia des de l'any 2002 amb unes prestacions, a nivell de freqüència i cobertura geogràfica, que es van millorar sensiblement a partir de l'any 2007. La línia, operada per Transports Ciutat Comtal SL, té el seu origen al Centre Cívic Vilarnau, situat al nord de la població, i destinació final a l'estació del servei ferroviari de rodalies.

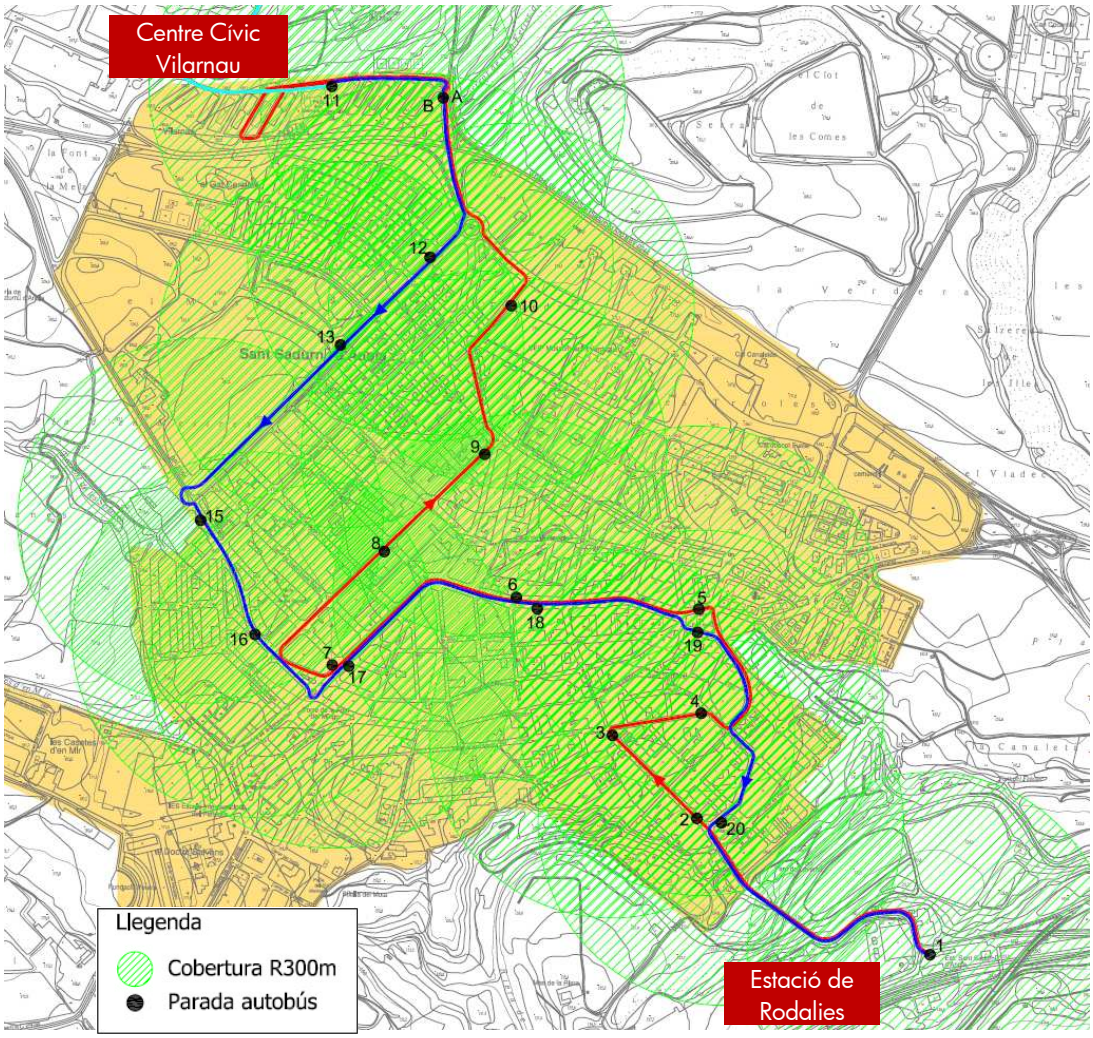


Figura 3.12. Recorregut, parades i cobertura de l'autobús urbà de Sant Sadurní d'Anoia.

Font: Consulting Formaplan

En sentit sud la línia inicia el seu recorregut al Centre Cívic seguint el C. de les Flors i l'Avinguda de Francesc Macià fins el C. d'Alacant. Tot seguit, circula per la Ctra. de Sant Quintí fins arribar a la plaça Pau Casals des d'on accedeix a la Rambla de la Generalitat per continuar el seu recorregut per la Ctra. de Martorell, el C. Torres i Bages i el C. de Ferrer i Sallés fins la plaça Manel Raventós. Des d'aquest punt, gira a l'esquerra pel C. de la Diputació, creuant la Riera de l'Avern pel C. Joan Sala, fins arribar a la plaça de l'Estació.

En tot aquest recorregut, l'autobús realitza un total de 10 parades.

En sentit invers, les expedicions parteixen de la plaça de l'Estació des d'una parada situada a la vorera contrària a l'accés a l'Estació de trens de rodalies. Seguint el C. Joan Sala, creuen el pont sobre la Riera de l'Avern continuant pel C. de la Diputació i pel C. Marc Mir fins arribar al C. Torras i Bages. Posteriorment, segueixen per la Ctra. de Martorell fins girar, a l'alçada de la plaça del Pont Romà, per la Rambla de la Generalitat. Circulant per aquesta darrera avinguda fins la plaça Pau Casals, segueixen per Carrer Mestre Antoni Torelló, pel Passeig de Can Ferrer i pel Carrer de les Flors on es troba, just davant del Centre Cívic la parada d'inici i final de la línia.

En aquest sentit de circulació, el servei també s'efectua un total de 10 parades.

A la taula següent s'identifiquen les parades de la línia urbana en les expedicions en ambdós sentits.

SENTIT ESTACIÓ- VILARNAU		
NÚM.	*PARADA*	*UBICACIÓ*
1	**Estació de Renfe**	C. Joan Sala, s/n
2	**Diputació**	C. Diputació, 42
3	**Era d'En Guineu**	C. Diputació, 1
4	**Marc Mir**	C. Marc Mir, 24
5	**Pl. Pont Romà**	Pl. del Pont Romà, 2
6	**Parc de la Rambla**	Rambla Generalitat , 49
7	**Pl. Pau Casals**	Rambla Generalitat, 15
8	**Mestre Antoni Torelló**	C. Mestre Antoni Torelló, 38
9	**Zona Esportiva**	C. Mestre Antoni Torelló, 82
10	**Alacant**	C. Blai Madona, 2

SENTIT VILARNAU-ESTACIÓ		
NÚM.	*PARADA*	*UBICACIÓ*
11	**Habitatges Vilarnau**	Pl. Germans Segura Viudas, 10
-	**Habitatges Vilarnau**	Ginesta, 5
12	**Rosa Sensat**	Alacant, 17
13	**Camí dels paperers**	Alacant, 66
15	**Ctra. Sant Quintí**	Ctra. Sant Quintí, 11
16	**Pl. de la Sardana**	Ctra. Sant Quintí, 7
17	**Pl. Pau Casals**	Rambla Generalitat, 16
18	**Parc de la Rambla**	Rambla Generalitat, 72
19	**Pl. Pont Romà**	Pl. del Pont Romà, 19
20	**Pl. Manuel Raventós**	Pl. Manuel Raventós, 10

Taula 3.2. Parades de la línia d'autobús urbà

Font: Consulting Formaplan

La longitud total del recorregut considerant l'anada i tornada des de la parada d'origen a Vilarnau/Centre Cívic és de és de 7,05 km.

A la figura anterior, es pot observar com la cobertura de la línia, entesa com la suma de les àrees situades a un radi de 300 m de cada parada, abasta gairebé la totalitat de la trama urbana residencial i únicament s'aprecia un cert dèficit a l'est de la població (zona situada prop del Cementiri) i a l'extrem nord-est del Barri del Pla d'En Mestres.

Cal assenyalar que algunes de les expedicions en sentit Vilarnau modifiquen el seu recorregut per ampliar el servei d'autobús urbà fins al nucli d'Espiells segons l'itinerari de la figura que es mostra tot seguit.

La distància total recorreguda en aquestes expedicions a Espiells (anada i tornada) s'incrementa fins els 17,71 km.

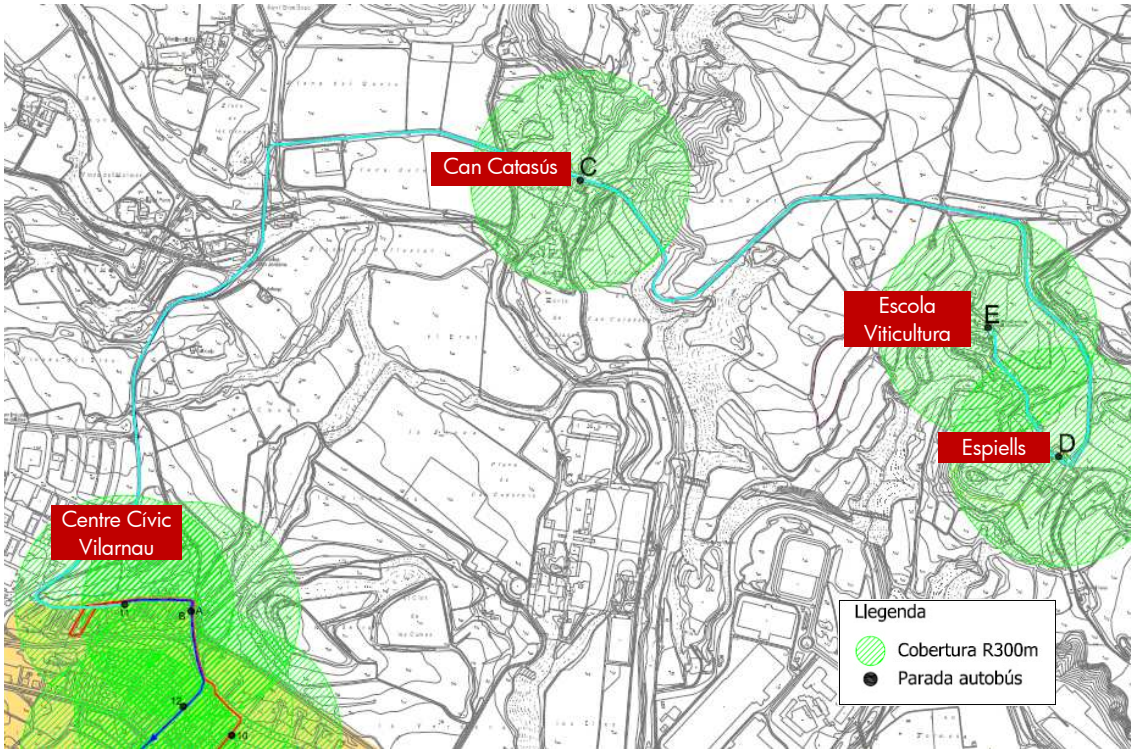


Figura 3.13. Extensió del recorregut de la línia d'autobús urbana fins a Espiells .

Font: Consulting Formaplan

En aquest cas, l'itinerari de la línia amb prolongació a Espiells, és una continuació des de la parada Vilarnau, seguint el carrer de les Flors, carretera BV-2241, carretera BV-2247 amb parada a l'alçada de Can Catassús, nucli d'Espiells (on també té parada) fins a l'Escola de Viticultura i Enologia d'Espiells (parada única). La tornada es fa pel mateix itinerari fins a la parada Vilarnau/Centre Cívic.

L'Annex 3.3.1 recull una anàlisi sobre l'estat de les parades de l'autobús urbà en el que s'hi pot concloure que, en conjunt, la senyalització i l'estat general es força correcte, llevat d'algunes en les que manca qualsevol tipus de senyalització (tant vertical com horitzontal) i d'altres en les quals la senyalització vertical, l'horitzontal o la pavimentació de la calçada es troba malmesa.

Figura 3.14. Parada terminal davant del Centre Cívic Vilarnau (dreta) i parada al C.Diputació de la línia d'autobús urbà.

Font: Consulting Formaplan

El nombre total de parades de la línia, incloent-hi les que es troben fora del nucli urbà, és de 24, de les quals n'hi ha 2 que no compten amb cap mena de senyalització, mentre que 22 estan senyalitzades amb pal i, d'aquestes darreres, n'hi ha 3 que compten també amb marquesina. Dues d'elles disposen de plataforma.

- **Horaris i durada del recorregut**

La línia d'autobús urbà de Sant Sadurní d'Anoia opera de dilluns a divendres feiners, iniciant el servei en direcció a l'Estació de rodalies a les 6:05 i finalitzant-lo a les 20:35. La durada total del trajecte, des de l'Estació fins la parada terminal al Centre Cívic Vilarnau és d'uns 15 minuts. Al llarg del dia aquesta línia realitza un total de 29 expedicions a l'estiu i 27 a l'hivern (la reducció del nombre de viatges a l'hivern es deu a la major durada de les 2 expedicions puntuals a Espiells).

A l'hivern hi ha dues expedicions al dia que allarguen el seu recorregut fins Espiells: les que surten de l'Estació a les 7:20 i les 13:50. En aquestes casos la durada total del viatge (de l'Estació a Espiells) és de 30 minuts. Els horaris d'aquestes dues expedicions especials permeten l'accés amb transport públic dels alumnes de formació professional a Escola de Viticultura i Enologia d'Espiells. Llevat de les hores immediatament posteriors a les expedicions a Espiells, la freqüència de pas del servei per les parades és de 30 minuts.

A banda de garantir els desplaçaments interns amb transport col·lectiu, aquesta línia opera també com un servei de llançadora fins l'Estació de tren. En aquest sentit, els horaris de l'autobús urbà s'ajusten, en principi, als horaris dels trens que van al matí a Barcelona i dels que tornen de la capital a la tarda que són els que presenten una demanda més elevada. En un apartat posterior d'aquest capítol, s'analitzarà amb detall la qualitat d'aquestes correspondències des de l'Estació de rodalies tant en sentit Barcelona com en sentit Vilafranca.

La figura següent mostra els horaris d'estiu i d'hivern d'aquesta línia.

Figura 3.15. Horaris del servei l'autobús urbà a Sant Sadurní.

Font: TCC

Figura 3.16. Vehicle que presta el servei de transport col·lectiu a la línia urbana.

Font: Consulting Formaplan

El servei de la línia d'autobús urbà el presta un únic vehicle. Es tracta d'un autobús model VANHOOL A308 de 9,5 metres amb una capacitat per a 18 viatgers asseguts i adaptat per a l'accés de persones amb mobilitat reduïda.

Tarifes

El 13 de març de 208, l'Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia signa un conveni amb l'Autoritat del Transport Metropolità per acordar l'adhesió del municipi al sistema tarifari integrat de l'ATM. Per tant, des de l'entrada e vigor d'aquest conveni, l'1 d'abril de 2008, els usuaris del servei d'autobús urbà poden utilitzar la gamma de títols de transport del sistema tarifari integrat que arriba a 253 municipis dividits en 6 corones i diferents sectors tarifaris. D'aquesta manera un sol títol (adquirit segons el nombre de zones per les que transiti el viatger) permet desplaçar-se d'un punt a l'altre de l'àmbit integrat utilitzant diferents modes de transport (autobús, tren -FGC i Renfe Rodalies-, metro i tramvia). Les úniques limitacions són que el viatge ha de ser en un mateix sentit, un màxim de 3 transbordaments i no excedir un màxim període de temps comprès entre la primera validació efectuada i el darrer transbordament (última validació) d'un mateix desplaçament establert segons el nombre de zones de la targeta integrada (vegeu taula següent).

	1 zona	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones
Temps de transbordament	1:15h	1:30h	1:45h	2:00h	2:15h	2:30h

Taula 3.3. Parades de la línia d'autobús urbà

Font: ATM

Tal com es pot observar a la figura següent, Sant Sadurní d'Anoia pertany a la zona 3B de l'àmbit integrat. Això implica que, per exemple, els desplaçaments de Sant Sadurní d'Anoia fins a Barcelona suposen travessar 3 zones, mentre que per viatjar a Vilafranca de Penedès cal creuar-ne dues.

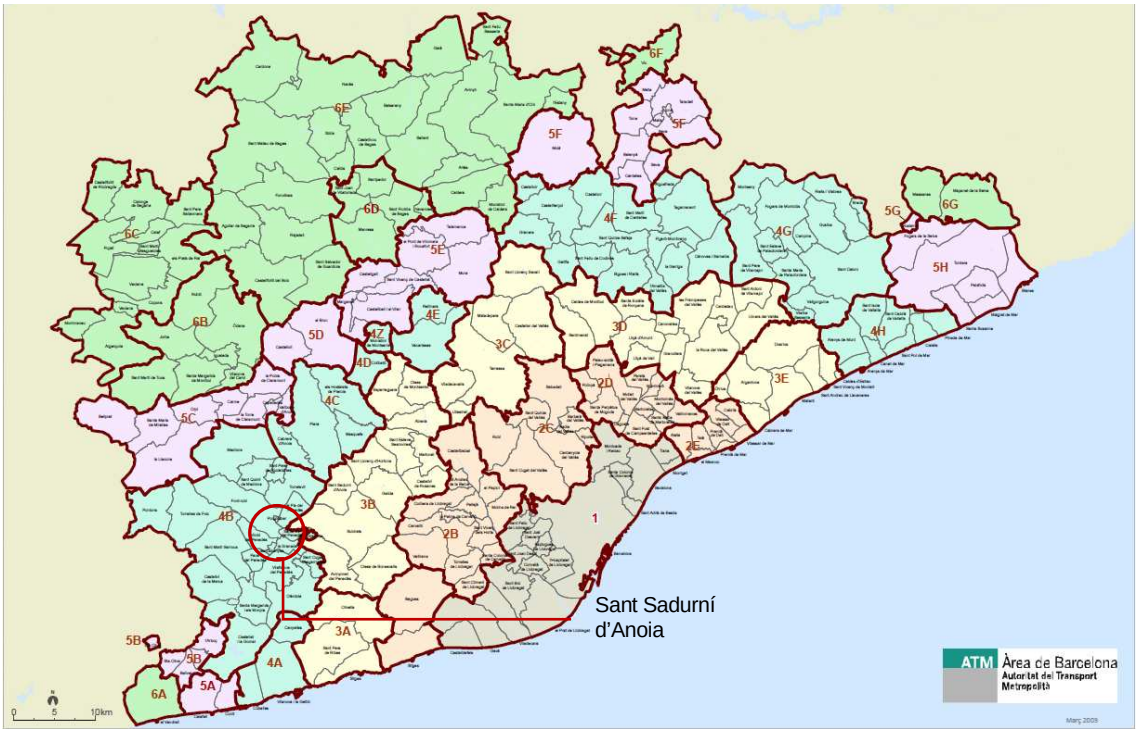


Figura 3.17. Zonificació del sistema tarifaria integrat de l'ATM de Barcelona.

Font: : ATM

Pel que fa a les tarifes vigents, el quadre següent presenta el preu en euros de les diferents targetes integrades.

	T-10	T-50/30	T-Familiar	T-Mes	T-Trimestre	T-Jove	T-Dia
1 zona	7,85	32,10	46,30	48,85	134,10	114,00	5,90
2 zones	15,70	53,85	65,25	70,45	194,50	165,00	9,30
3 zones	21,40	75,60	89,50	95,20	263,00	221,50	11,75
4 zones	27,50	94,00	109,50	113,00	313,00	266,00	13,25
5 zones	31,60	111,00	126,00	130,00	356,50	302,50	15,00
6 zones	33,60	123,50	136,00	138,50	369,50	314,00	16,80

Taula 3.4. Tarifes dels títols integrats (any 2010).

Font: ATM

Segons l'esquema tarifari vigent, el cost d'un desplaçament de Sant Sadurní d'Anoia a Barcelona amb el títol més utilitzat (la targeta de 10 viatges o T-10) seria de 2,14 €, mentre que un desplaçament a Vilafranca de Penedès costaria 1,57 € amb el mateix tipus d'abonament.

A banda de les targetes multiviatge del sistema tarifari integrat de l'ATM expedeix els els títols propis següents:

- Bitllet senzill i targetes multiviatge pròpies del servei urbà (T-10 i T-10 ESTUDIANT).
- Bitllet senzill social propi del servei urbà per a persones jubilades o amb un grau de disminució superior al 33%.

El preu dels títols propis del servei urbà l'any 2009 són els següents:

- Bitllet senzill: 1,25 €
- Multiviatge T-10: 6,25 €
- Multiviatge T-10 ESTUDIANT: 3,75 €

Cal indicar que, a més d'aquestes tarifes, les persones jubilades o amb un grau de disminució superior al 33%, poden beneficiar-se del bitllet senzill social a preu de 0 €.

3.3.1.2. Servei d'autobusos interurbans

S'ha dut a terme un inventari de les diferents línies d'autobusos interurbans que donen servei a Sant Sadurní d'Anoia en el s'han identificat un total de 8 línies diferents. Tot seguit se'n presenten les principals característiques pel que fa a recorreguts i horaris.

Línia: La Llacuna-Barcelona

Es tracta d'una línia explotada per Hispano Llacunense, SL (Hillsa). El recorregut d'aquesta línia transcorre pels municipis de La Llacuna, Mediona, Sant Pere Sacarrera, St. Quintí de Mediona, Sant Pere de Riudebitlles, Torrelavit, Sant Sadurní per finalitzar el servei a Barcelona (C/ Urgell entre Paris i Londres).

Compta amb tres parades dins el municipi de Sant Sadurní són que es troben ubicades a la Rambla Generalitat/Plaça Pau Casals, a la Plaça Pont Romà i a la Plaça Manel Raventós.

Des de Sant Sadurní el servei en sentit Barcelona comença vora les 6:40 i finalitza vora les 20:15 en dies feiners (excepte al mes d'agost), amb expedicions a les 9:00 els dissabtes i a les 19:30 en dies festius. En dia feiner hi ha un total de 11 expedicions en sentit la Llacuna i 10 en sentit Barcelona amb un interval de pas entre combois al voltant dels 20-30 minuts, abans de les 7:30, i de 30-45 minuts a partir de les 18:15. Per a la resta del dia les freqüències baixen significativament. El mes d'agost surten expedicions diàries a les 7:30 i a les 14:30. La durada del viatge de Sant Sadurní a Barcelona és de 40-45 minuts.

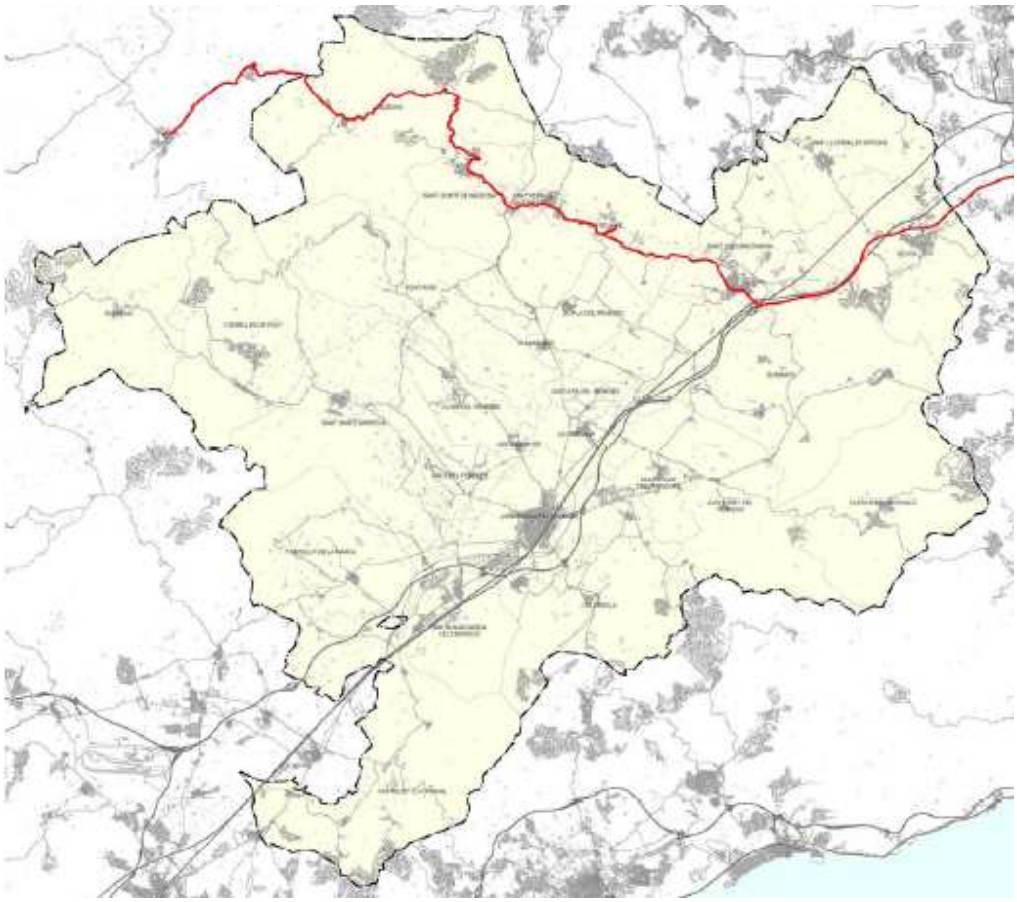


Figura 3.18. Itinerari de la línia La Llacuna-Barcelona .

Font: DPTOP

Les 11 expedicions des de Barcelona s'inicien a les 7:20 i finalitzen a les 21:15 (llevat del mes d'agost), amb combois especials el dissabte a les 10:00 i a les 20.00 els festius. Hi ha un servei cada 30-45 minuts abans de les 9:15 i a partir de les 19:15. Fora d'aquestes franges horàries l'interval de pas es dispara fins els 60 o els 120 minuts. La durada del viatge en aquest sentit també oscil:la entre els 40- i els 45 minuts (vegeu detall dels horaris a l'Annex 3.3.2).

Figura 3.19. Autobús interurbà de la línia La Llacuna-Barcelona al seu pas per Sant Sadurní .

Font: Consulting Formaplan

Aquesta línia té un interès especial pel que fa a la mobilitat ja que connecta 3 dels 10 municipis amb relacions més fortes amb Sant Sadurní pel que fa a la mobilitat obligada, com són Barcelona (2), Torrelavit (4) i St. Pere de Riudebitlles (7).

Línia Sant Sadurní-Martorell-Gelida

Aquesta línia, coneguda també amb el nom de T-BUS neix com a prova pilot l'any 1995 a diferents municipis de l'Alt Penedès, Anoia i del Baix Llobregat per tal d'oferir un servei de transport públic als nuclis poblacionals dispersos de la zona. Es tracta d'un servei fix per a determinades hores punta i flexible per a la resta d'hores mitjançant trucada a Hillsa (empresa concessionària) per concertar el servei. L'any 2005, es signa un nou conveni per ampliar la cobertura del servei T-BUS, de forma que actualment hi participen els municipis següents: Castellví de Rosanes, Gelida, Martorell, Masquefa, Sant Esteve Sesrovires, Sant Llorenç d' Hortons, Sant Sadurní, Subirats.

Pel que fa al nucli urbà de Sant Sadurní, el servei té parada a Les Vivendes Vilarnau, Rambla Generalitat (a la cantonada a la Plaça Pau Casals i davant del Parc de la Rambla), Plaça del Pont Romà, Plaça Manel Raventós i l'Estació de Rodalies. Pel que fa als nuclis dispersos dins el territori del municipi, la línia T-BUS presta servei a Can Benet de la Prua, Can Cataús i Monistrol d'Anoia.

Es tracta d'una línia operada per dos vehicles que realitzen expedicions ens sentits contraris i que compta, pel que fa a l'enllaç del nucli urbà amb els nuclis rurals, amb els horaris fixos següents en dia feiner:

Exp.	Des de Renfe direcció Nuclis Rurals. PARADES I HORARIS				
	Estació	Pl. Pau Casals	Can Catasús	Monistrol	Can Benet
I	9:42	9:44	9:50	9:51	9:53
III	12:40	12:45	12:51	12:53	12:54

Exp.	Des de nuclis rurals direcció Renfe. PARADES I HORARIS						
	Can Benet	Monistrol	Can Catasús	Pl. Pau Casals	Pl. Pont Romà	Pl. Manel Raventós	Estació
II	10:16	10:17	10:19	10:25			12:02
IV	20:16	20:17	20:18	20:24	20:25	20:26	20:30

Taula 3.5. Horaris fixos del servei T-BUS dins el municipi

Font: Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Les expedicions I i II prossegueixen el seu recorregut fins a Sant Llorenç d'Hortons.

Altres expedicions d'aquesta línia, realitzen un servei de llançadora entres les estacions del tren de rodalies de Martorell, Sant Sadurní, Gelida i Sant Llorenç d'Hortons. Des de Sant Sadurní cap a Gelida té una sortida en dia feiner a les 6:30 i disposa de connexions des de Gelida (18:36, 21:05) i Martorell (20:52) fins Sant Sadurní.

L'horari fix complert d'aquesta línia, incloent-hi les expedicions en cap de setmana es pot consultar a l'Annex 3.3.2.

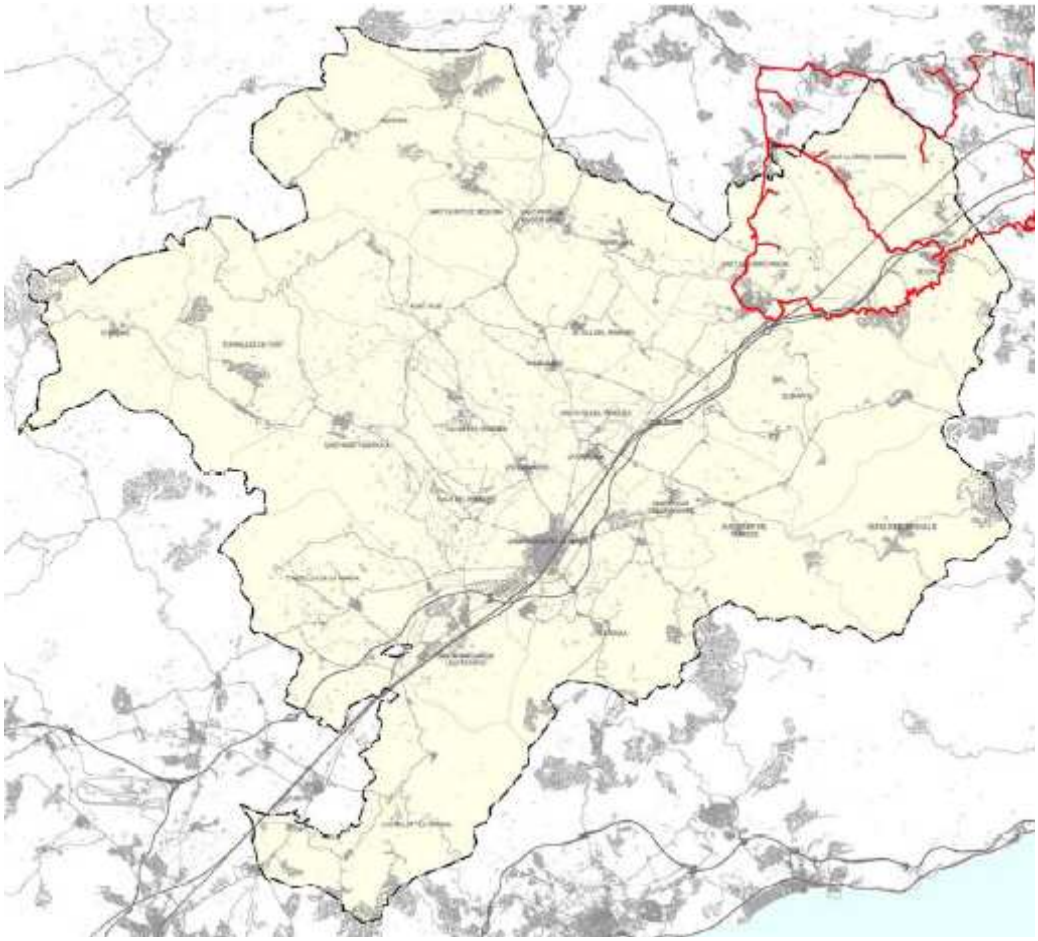


Figura 3.20. Itinerari de la línia T-BUS.

Font: DPTOP

Sant Sadurní d'Anoia-Vilafranca del Penedès

Aquesta línea connecta Sant Sadurní amb la capital de la comarca, Vilafranca del Penedès, que és el municipi amb una relació més forta en termes de mobilitat obligada segons l'EMO 2001.

De tota manera, tenint en compte la potència de la connexió amb ferrocarril a través de la línia R4, l'interès d'aquest servei es centra en què, sortint de Sant Sadurní per la C-243 en sentit Vilafranca, permet l'accés al Polígon Industrial Can Bas (dins el terme municipal de Subirats) i cobreix la zona de l'Hospital Comarcal a Vilafranca.

La línia, operada per l'empresa Autocars Vendrell, SL efectua dues expedicions al matí des de Sant Sadurní en dia feiner (8:00 i 11:45 a l'estiu i 8:15 i12:35 a l'hivern), mentre que des de Vilafranca en fa una de tornada a l'estiu 11:30 i dues a l'hivern (11:15 i 12:15). Els dissabtes compta amb una única expedició que surt de Sant Sadurní a les 8:45 i a les13:15 de Vilafranca. La durada total del viatge és de 15 minuts.

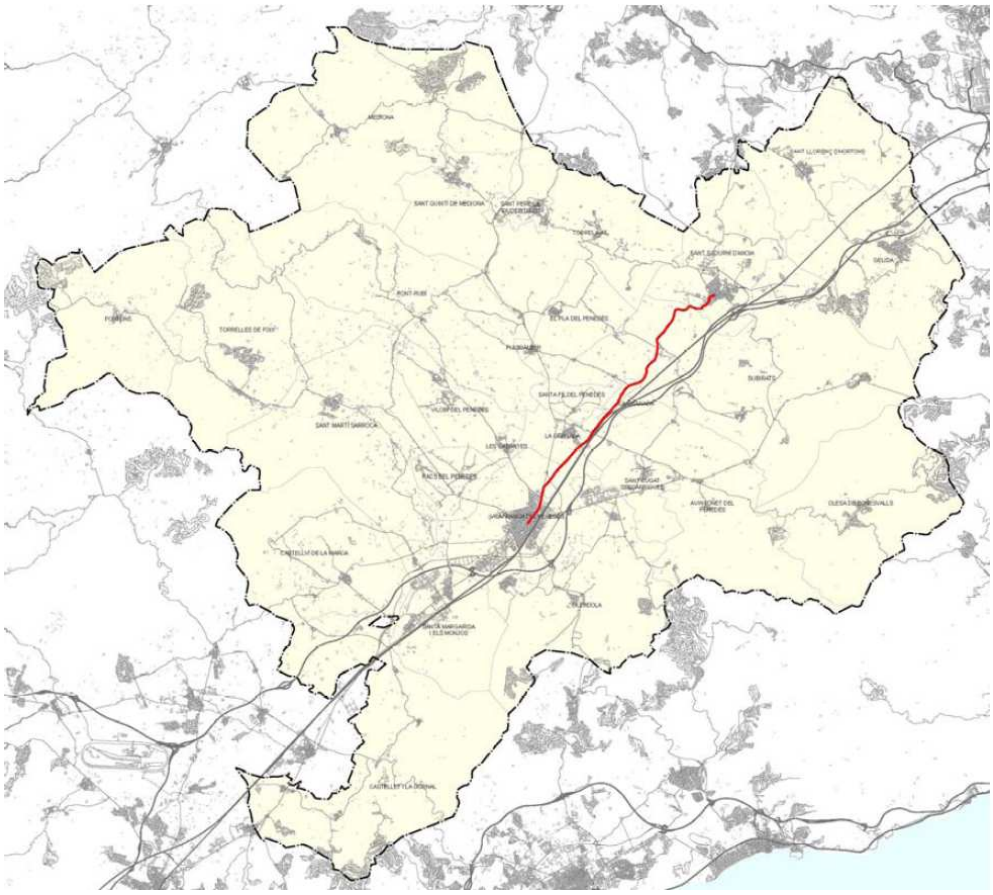


Figura 3.21. Itinerari de la línia S.Sadurní-Vilafranca.

Font: DPTOP

Subirats- Sant Sadurní d'Anoia

Aquesta línia,en servei des del mes de setembre de 2009, connecta Sant Sadurní amb diversos nuclis del terme municipal de Subirats i amb les estacions de ferrocarril de l'Avern i Sant Sadurní. Aquest servei ofereix 7 expedicions en dia feiner, amb sortides des de l'estació de l'Avern a les 6:41, 8:53 i 16:00, mentre que des de Sant Sadurní les sortides són a les 7:31, 13:39 i les 20:38.

Una expedició addicional connecta l'Ordal a les 6:32 amb l'estació de l'Avern. Aquest servei està gestionat per l'empresa Autocars Vendrell, SL.

Figura 3.22. La parada de la Pl. Pau Casals és utilitzada per la major part dels serveis d'autobusos interurbans

Font: Consulting Formaplan

Santa Maria de Bellver-Barcelona

Aquesta línia té el seu origen a Santa Maria de Bellver i creua Sant Sadurní d'Anoia i Gelida per prosseguir el seu viatge fins Barcelona. Operada per Hillsa, compta amb una única expedició setmanal (dimarts) que passa per Sant Sadurní a les 13:40 en direcció Barcelona i a les 13:00 en direcció Sant Maria de Bellver. La durada del trajecte Sant Sadurní-Barcelona és de 40-45 minuts.

Piera-Vilarnau-Sant Sadurní d'Anoia

Es tracta d'un servei, operat per Hillsa, que uneix Sant Sadurní amb Piera, passant per diversos nuclis de població dispersos de Sant Sadurní (Can Benet, Monistrol, Can Catasús,...), de Masquefa (El Grandet) i de Piera (Sant Jaume ses Oliveres, el Badorc,...) realitzant un itinerari circular. Només opera els dijous feiners, dia de mercat setmanal a Sant Sadurní, des de l'1 d'octubre al 30 de juny amb una expedició que surt de Sant Sadurní a les 9:05 i de Piera a les 11:05.

El recorregut s'inicia i acaba a Sant Sadurní accedint a Piera per la BV-2242 i tornant al municipi per la BV-2241, per tal de donar cobertura als nuclis esmentats. El temps de viatge de entre Sant Sadurní i Piera és de 20-30 minuts, segons el sentit.

Barcelona-Santa Coloma de Queralt

És una altra línia de Hillsa que només opera els dissabtes. Passa per Sant Sadurní a les 9:00 i arriba a les 9:45 a Barcelona (C/Urgell amb Londres). Compta amb una parada a Monistrol d'Anoia. La tornada és a les 10:00 des de Barcelona.

Reus-Sabadell

Aquesta línia també opera únicament els dissabtes i festius d'agost. L'explotació del servei correspon a l'empresa Hispano Igualadina. En el seu viatge en sentit Reus, crua el municipi a les 9:20 i arriba a la destinació final unes dues hores més tard. En sentit Sabadell, s'atura a Sant Sadurní a les 20:20 per arribar a Sabadell a les 21:25.

3.3.1.3. Servei d'autobús nocturn (N40)

El recorregut de l'autobús nocturn N40 (de l'operadora Hispano Igualadina) connecta el municipi de Barcelona (Pg. de Gràcia/Casp, Pl. Francesc Macià, Diagonal/Ma. Cristina) amb Sant Sadurní d'Anoia i Vilafranca del Penedès (vegeu gràfic adjunt).

Inicia el recorregut a Barcelona a la 1:15 i l'acaba a les 4:15 del matí, amb un total de 4 sortides i un interval de pas d'una hora. En direcció Barcelona la primera sortida de Sant Sadurní és a les 0:15 i la darrera a les 3:15, també amb un total de 4 expedicions.

La línia fa un servei directe fins a Sant Sadurní, amb la qual cosa la durada del viatge de Barcelona (Pg. de Gràcia/Casp) fins Sant Sadurní és de 38 minuts.

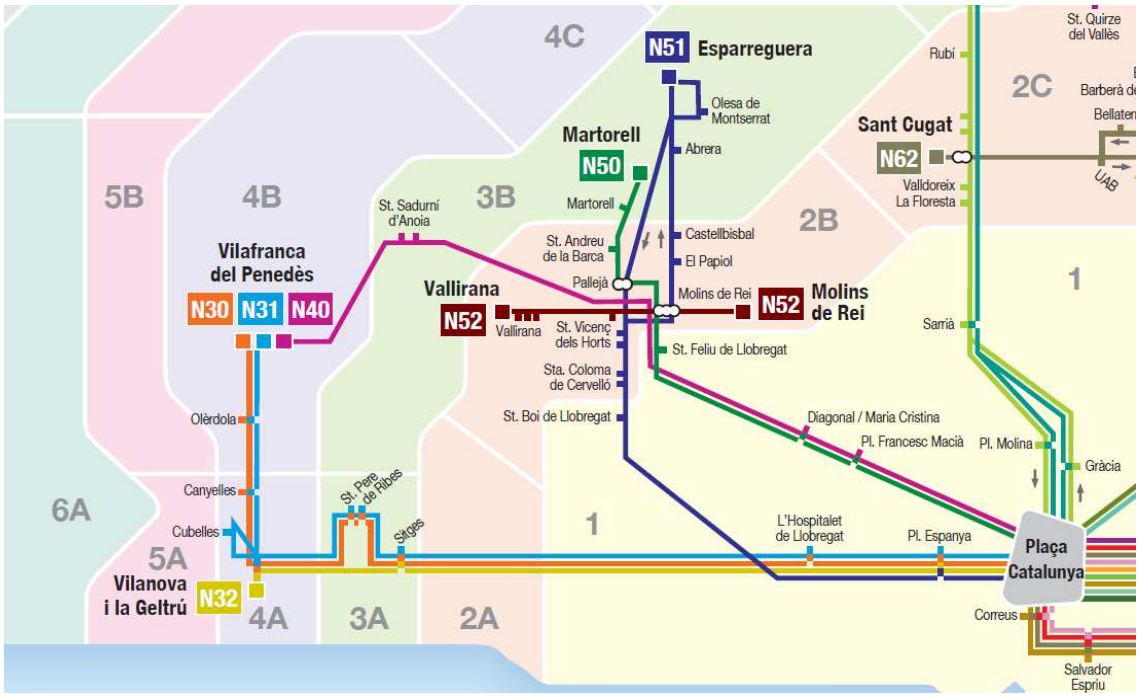


Figura 3.23. Recorregut de la línia d'autobús nocturn N40 .

Font: ATM

3.3.2. Serveis de ferrocarril

El municipi de Sant Sadurní d'Anoia compta amb una Estació de la xarxa ferroviària de rodalies de la Generalitat de Catalunya operada per RENFE. Concretament, es tracta d'una de les estacions de la branca sud de la línia *R4 St. Vicenç de Calders-Manresa*.

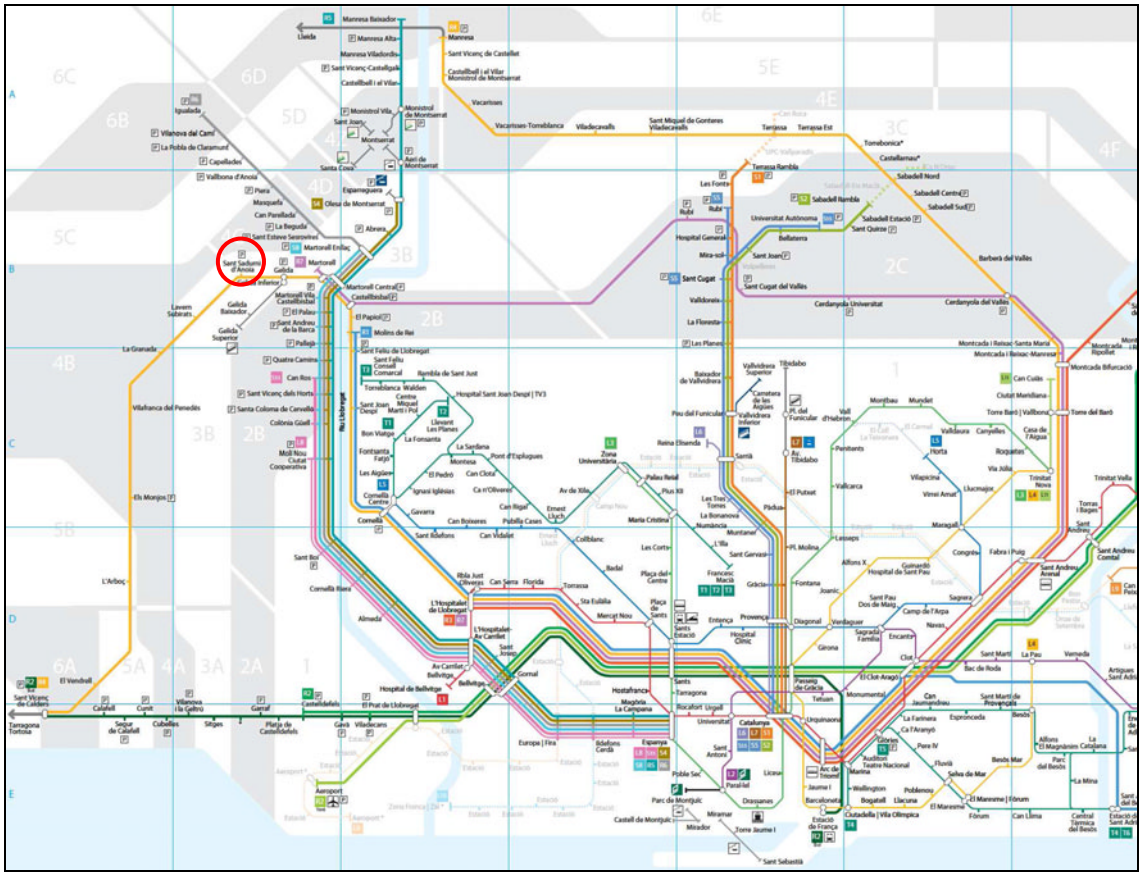


Figura 3.24. Detall de la xarxa ferroviària integrada.

Font: ATM

L'R4 és una línia perimetral que comunica la Catalunya Central amb Barcelona i el Penedès. El seu recorregut s'inicia a Manresa, passa per Terrassa i Sabadell, travessa la ciutat de Barcelona per les estacions de Plaça de Catalunya i Sants, i es dirigeix cap al Baix Llobregat i el Penedès, on serveix poblacions com Martorell, Sant Sadurní d'Anoia, Vilafranca del Penedès i el Vendrell, per finalitzar a Sant Vicenç de Calders.

És la línia més llarga de la xarxa de Rodalies amb un total de 143 km. Es tracta d'una una de les línies amb més trànsit de la xarxa de Rodalies de Barcelona, ja que és utilitzada anualment per més de 29 milions de viatgers i permet un ampli ventall d'intercanvis amb altres línies de rodalies i altres modes de transport dins la regió metropolitana de Barcelona

Segons dades de l'EMO del 2001, les connexions en direcció Barcelona des d'aquesta estació que presenten un major interès pels veïns i visitants del municipi són Barcelona, Gelida i Martorell en el sentit nord de la línia R4 i Vilafranca del Penedès i Subirats en sentit sud, ja que són les que presenten una relació més forta pel que fa als desplaçaments per motius laborals o d'estudi.

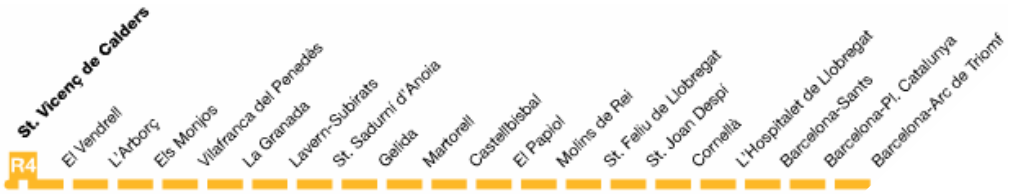


Figura 3.25. Detall de les estacions de la branca sud de la línia R4.

Font: DPTOP

La línia R4 direcció Barcelona presenta una freqüència força elevada al seu pas per Sant Sadurní d'Anoia, amb intervals entre combois d'uns 15 minuts en hora punta (6:30-8:30; 19:30-20:30) i de 30 minuts en hora vall (llevat de les 12:30-13:30 i les 15:30-16:30 on l'interval de pas és superior). Entre les 5:56 i les 22:40 en dia es realitzen un total de 35 expedicions amb una durada de viatge mitjana (St. Sadurní-Barcelona/Sants) de 43 minuts.

Per a la tornada des de Vilafranca hi ha servei des de les 5:45 fins 22:34 amb intervals de pas idèntics als anteriors. De Sant Sadurní a Vilafranca el viatge dura entre 8 (en els semidirectes) i 11 minuts (en les expedicions convencionals).

Des de Sant Sadurní i en sentit Vilafranca del Penedès, hi ha un total de 37 expedicions diàries des de les 6:08 fins les 23:24 amb trens cada mitja hora a excepció dels intervals d'hora punta (7:30 a les 8:30 i les 19:30 a les 20:30) on la freqüència és una mica més elevada. El temps de viatge és situa entre els 8 i els 11 minuts.

Figura 3.26. L'estació de Sant Sadurní garanteix una bona connexió amb les poblacions situades sobre l'eix ferroviari de la línia de rodalies R4 sud de la línia R4.

Font: Consulting Formaplan

Pel que fa a la tornada de Barcelona hi ha expedicions que surten de Sants Estació des de les 5:26 fins les 22:42 amb intervals regulars de 30 minuts (de 6:30 a 7:30 i de 19:00 a 20:00 les freqüències augmenten lleugerament). La durada mitjana en aquest cas és de 42 minuts.

Cal indicar que l'Estació de Sant Sadurní compta amb un estacionament tipus "Park and Ride" amb una capacitat de 240 places.

Es tracta d'un estacionament de peatge utilitzat, majoritàriament pels usuaris del ferrocarril. Les tarifes pels usuaris es recullen a la taula següent.

Durada de l'estacionament	Preu
1dia	1,00 €
5 dies	2,00 €
1 mes	4,00 €

Taula 3.6. Tarifes del "park and ride" de l'estació de trens de rodalies.

Pel que fa a la utilització d'aquest aparcament, les observacions realitzades els dies 7 i 22 de juny de 2010 indiquen una taxa d'ocupació global de l'ordre del 70%-80%.

Figura 3.27. Ubicació actual de l'aparcament de l'estació de tren de Sant Sadurní. En color verd: àrea amb índex d'ocupació baix.

Font: Consulting Formaplan.

Cal indicar que la disponibilitat més elevada de places es concentra en la zona més allunyada de l'estació, situada més enllà del pont de la BP-2427.

Figura 3.28. *Park and ride* de l'estació de tren de Sant Sadurní.

Font: Consulting Formaplan

3.3.3. Intermodalitat entre la línia d'autobús urbà i el servei ferroviari

Tal com s'ha comentat anteriorment, l'estació de tren de Sant Sadurní d'Anoia disposa d'un aparcament que permet que els usuaris del servei de rodalies puguin estacionar el seu vehicle pagant una tarifa força reduïda (1 €/dia). Tanmateix, els ciutadans de Sant Sadurní que no disposin de vehicle propi poden utilitzar el servei d'autobús urbà per accedir a l'estació. Tot seguit s'estudia l'encaix dels horaris de l'autobús urbà amb els del servei de tren de rodalies per analitzar les possibilitats de correspondència entre els dos modes de transport.

En primer lloc, s'estudiarà l'ajustament dels horaris pel que fa als serveis de ferrocarril amb destinació Barcelona (vegeu taula següent).

S. Sadurní (est.) (arribada)	S. Sadurní (sortida)	Barcelona (Sants)	Temps viatge (h:m)	Temps espera (h:m)
	5:56	6:39		
6:20	6:25	7:08	0:48	0:05
	6:38	7:21		
6:50	6:53	7:36	0:46	0:03
	7:08	7:51		
7:20	7:25	8:09	0:49	0:05
	7:37	8:21		
7:50	7:55	8:37	0:47	0:05
	8:08	8:51		
8:20	8:26	9:09	0:49	0:06
8:50	8:57	9:40	0:50	0:07
9:20	9:27	10:01	0:41	0:07
9:50	9:57	10:40	0:50	0:07
10:20	10:27	11:01	0:41	0:07
10:50	10:57	11:40	0:50	0:07
11:20	11:27	12:01	0:41	0:07
11:50	11:57	12:40	0:50	0:07
12:20	12:27	13:01	0:41	0:07
13:20	13:26	14:09	0:49	0:06
13:50	13:56	14:39	0:49	0:06
14:20	14:27	15:01	0:41	0:07
15:20	15:27	16:10	0:50	0:07
16:20	16:27	17:01	0:41	0:07
16:50	16:57	17:40	0:50	0:07
17:20	17:26	18:09	0:49	0:06
17:50	17:56	18:39	0:49	0:06
18:20	18:26	19:09	0:49	0:06
18:50	18:56	19:39	0:49	0:06
19:20	19:26	20:09	0:49	0:06
	19:47	20:30		
19:50	20:08	20:51	1:01	0:18
20:20	20:26	21:09	0:49	0:06
	21:12	21:55		
	22:13	22:56		
	22:42	23:25		
			0:47	0:06

no circula l'hivern

Taula 3.7. Connexions intermodals de S. Sadurní a Barcelona

Font: Consulting Formaplan a partir de dades de Rodalies i TCC

Cal assenyalar que aquest anàlisi també és vàlid (amb excepció del temps de viatge total) per les connexions amb d'altres poblacions unides en sentit Barcelona per aquest eix ferroviari, com ara Martorell, Gelida i l'Hospitalet de Llobregat. En general, es pot considerar que en sentit Barcelona les correspondències són prou correctes. El temps d'espera en el pitjor dels casos és de 18 minuts, amb una mitjana de 6 minuts. De fet, el temps d'espera efectiu menor, si es té en compte que per a garantir una correspondència òptima entre l'autobús i el tren, es requereixen entre 5 i 10 minuts. El temps de viatge total (comptat a partir de l'hora d'arribada a l'estació fins l'arribada l'estació de Sants de Barcelona) oscil·la entre els 41 i els 61 minuts.

Cabria la possibilitat de plantejar millores puntuals, com per exemple, avançar l'hora d'arribada de la segona expedició (6:50), per ampliar el temps de correspondència amb el tren (6:53) o analitzar la possibilitat de que els mesos d'hivern hi hagués una expedició a l'estació addicional entre les 7:20 i les 8:20 per connectar amb algun dels 3 trens que queden sense cobertura de l'autobús urbà en aquest interval horari. Tanmateix, per avaluar la viabilitat d'aquests canvis a la línia d'autobús urbana, cal veure la seva consistència amb les correspondències en sentit contrari, és a dir, dels trens procedents de Barcelona i Vilafranca, que s'estudien tot seguit.

			+	
Barcelona (Sants)	S. Sadurní (arribada)	S. Sadurní (sortida)	Temps viatge (h:m)	Temps espera (h:m)
5:26	6:08			
6:11	6:52	7:20	1:09	0:28
6:46	7:28	7:50	1:04	0:22
7:10	7:52			
7:40	8:22	8:50	1:10	0:28
8:10	8:52	9:20	1:10	0:28
8:40	9:22	9:50	1:10	0:28
9:10	9:52	10:20	1:10	0:28
9:40	10:22	10:50	1:10	0:28
10:10	10:52	11:20	1:10	0:28
10:25	11:07	11:20	0:55	0:13
10:55	11:37	11:50	0:55	0:13
11:25	12:07	12:20	0:55	0:13
11:55	12:37	12:50	0:55	0:13
12:25	13:07	13:20	0:55	0:13
12:55	13:37	13:50	0:55	0:13
13:25	14:07	14:20	0:55	0:13
13:55	14:37	14:50	0:55	0:13
14:25	15:07	15:20	0:55	0:13
14:55	15:37	15:50	0:55	0:13
15:25	16:07	16:20	0:55	0:13
15:55	16:37	16:50	0:55	0:13
16:25	17:07	17:20	0:55	0:13
16:55	17:37	17:50	0:55	0:13
17:25	18:07	18:20	0:55	0:13
17:55	18:37	18:50	0:55	0:13
18:25	19:07	19:20	0:55	0:13
18:55	19:37	19:50	0:55	0:13
19:09	19:52	20:20	1:11	0:28
19:25	20:07	20:20	0:55	0:13
19:39	20:22			
……	……			
21:25	22:07			
			0:59	0:17

no circula l'hivern

Taula 3.8. Connexions intermodals de Barcelona a S. Sadurní.

Font: Consulting Formaplan a partir de dades de Rodalies i TCC

Segons la taula anterior, es constata com, venint de Barcelona amb tren, la qualitat de les correspondències és més irregular, amb temps d'espera situats entre els 13 i els 28 minuts, fet que penalitza el temps total de viatge (des de l'estació de Sants de Barcelona) fins 1h10 minuts en el cas de les connexions amb temps d'espera més llarg. També es comprova com, a partir del tren de les 19:39 no es pot garantir la correspondència.

Per reduir el temps d'espera es podria retardar entre 5 i 7 minuts la sortida de l'autobús per garantir una correspondència adequada amb els trens que arriben a 22 o 52 minuts després de l'hora en punt amb els autobusos que actualment surten cada hora i 20 o 50 minuts. Com en el cas anterior, caldrà fer l'anàlisi conjunta d'aquest possible millora amb les connexions de l'eix ferroviari en sentit Vilafranca.

S. Sadurní (est.) (arribada)	S. Sadurní (sortida)	Vilafranca (arribada)	Temps viatge (h:m)	Temps espera (h:m)
	6:08	6:19		
6:50	6:52	7:00	0:10	0:02
7:20	7:28	7:39	0:19	0:08
7:50	7:52	8:02	0:12	0:02
8:20	8:22	8:33	0:13	0:02
8:50	8:52	9:02	0:12	0:02
9:20	9:22	9:33	0:13	0:02
9:50	9:52	10:00	0:10	0:02
10:20	10:22	10:33	0:13	0:02
10:50	10:52	11:00	0:10	0:02
10:50	11:07	11:15	0:25	0:17
11:20	11:37	11:48	0:28	0:17
11:50	12:07	12:15	0:25	0:17
12:20	12:37	12:48	0:28	0:17
12:50	13:07	13:15	0:25	0:17
13:20	13:37	13:48	0:28	0:17
13:50	14:07	14:17	0:27	0:17
14:20	14:37	14:48	0:28	0:17
14:50	15:07	15:15	0:25	0:17
15:20	15:37	15:48	0:28	0:17
15:50	16:07	16:17	0:27	0:17
16:20	16:37	16:48	0:28	0:17
16:50	17:07	17:15	0:25	0:17
17:20	17:37	17:48	0:28	0:17
17:50	18:07	18:15	0:25	0:17
18:20	18:37	18:48	0:28	0:17
18:50	19:07	19:15	0:25	0:17
19:20	19:37	19:48	0:28	0:17
19:50	19:52	20:02	0:12	0:02
19:50	20:07	20:18	0:28	0:17
20:20	20:22	20:33	0:13	0:02
20:20	20:37	20:48	0:28	0:17
	.....	.....		
	23:24	23:35		
			0:21	0:11

no circula l'hivern

Taula 3.9. Connexions intermodals de S. Sadurní a Vilafranca del Penedès

Font: Consulting Formaplan a partir de dades de Rodalies i TCC

De Sant Sadurní a Vilafranca (taula anterior), en bona part de l'horari el temps de correspondència és massa just (2 minuts) o arriba als 17 minuts (temps superior a la durada del viatge en tren).

Els trens procedents de Vilafranca presenten les connexions amb l'autobús urbà que es detallen a la taula següent. Les correspondències en aquest cas no són gaire satisfactòries, ja que presenten un temps d'espera mitjà de 21 minuts (fins arribar als 27 minuts en alguna de les connexions).

Tant en aquest cas, com en l'anterior, cal estudiar possibles ajustaments coherents amb les expedicions en sentit Barcelona.

			+	
Vilafranca (sortida)	S. Sadurní (arribada)	S. Sadurní (sortida)	Temps viatge (h:m)	Temps espera (h:m)
5:45	5:56	6:20		
6:14	6:25	6:50	0:36	0:25
6:27	6:38	6:50	0:23	0:12
6:42	6:53	7:20	0:38	0:27
6:57	7:08	7:20	0:23	0:12
7:17	7:25	7:50	0:33	0:25
7:26	7:37	7:50	0:24	0:13
7:44	7:56	8:20	0:36	0:24
7:57	8:08	8:20	0:23	0:12
8:18	8:26	8:50	0:32	0:24
8:46	8:57	9:20	0:34	0:23
9:19	9:27	9:50	0:31	0:23
9:46	9:57	10:20	0:34	0:23
10:19	10:27	10:50	0:31	0:23
10:46	10:57	11:20	0:34	0:23
11:19	11:27	11:50	0:31	0:23
11:49	11:57	12:20	0:31	0:23
12:16	12:27	12:50	0:34	0:23
12:49	12:57	13:20	0:31	0:23
13:15	13:26	13:50	0:35	0:24
13:48	13:56	14:20	0:32	0:24
14:16	14:27	14:50	0:34	0:23
14:49	14:57	15:20	0:31	0:23
15:16	15:27	15:50	0:34	0:23
15:49	15:57	16:20	0:31	0:23
16:16	16:27	16:50	0:34	0:23
16:49	16:57	17:20	0:31	0:23
17:15	17:26	17:50	0:35	0:24
17:48	17:56	18:20	0:32	0:24
18:15	18:26	18:50	0:35	0:24
18:45	18:56	19:20	0:35	0:24
19:15	19:26	19:50	0:35	0:24
19:39	19:47	19:50	0:11	0:03
19:57	20:08	20:20	0:23	0:12
.....	.....			
21:49	22:31			
			0:31	0:21

no circula l'hivern

Taula 3.10. Connexions intermodals de Vilafranca del Penedès amb S. Sadurní

Font: Consulting Formaplan a partir de dades de Rodalies i TCC

3.3.4. Servei de taxi

Actualment a Sant Sadurní d'Anoia es disposa d'un total de 6 llicències de taxi en funcionament que cobreixen la demanda de tot el municipi. Això representa, aproximadament, una llicència de taxi per cada 2000 habitants. Cal indicar, però, que hi ha quatre llicències que s'han donat de baixa.

El municipi disposa de dos punts de parada reservats exclusivament per a l'estacionament d'aquest mitjà de transport: l'una es troba situada al C/ Pi i Maragall, 22 i l'altra a l'interior de l'estació de tren de rodalies.

Figura 3.29. Parades de taxi de Sant Sadurní.

Font: Consulting Formaplan

3.4. Xarxa de vehicles privats motoritzats

3.4.1. Xarxa viària externa

La xarxa d'accés a Sant Sadurní d'Anoia es compon per la següent tipologia de vies.

Xarxa bàsica

És la que serveix de suport al trànsit de pas i al trànsit intern de llarga distància, i inclou també les vies intercomarcals i intracomarcals d'una especial importància viària. En forma part també aquella xarxa arterial integrada per les vies segregades d'accés als nuclis de població que, passant totalment o parcialment per zones urbanes, tenen com a funció compatibilitzar el trànsit local i el trànsit de pas.

L'autopista del Mediterrani o AP-7 / E-15 és un eix que comunica tota la costa que banya la Mar Mediterrània, des de la frontera amb França, fins a Múrcia, i de Màlaga fins a Algeciras, A-48 a Cadis passada La Línea de la Concepción. Aquesta autopista forma part de la ruta europea E-15 i té majoritàriament trams de peatge i alguns trams lliures determinats al Reial Decret 1421/02, de 27 de desembre. El seu disseny i construcció, que trenca amb la tradicional concepció radial amb centre a Madrid, va ser fruit de la recomanació i el finançament del Banc Mundial.

El creixent augment del transport viari que provoca la falta d'alternatives ferroviàries està portant l'autopista cap al col·lapse en alguns trams. El tram nord de la AP-7 és el que té un percentatge més elevat de camions de tota l'autopista, sobretot a la Jonquera, on se situa en més de 10.000 vehicles pesants al dia, gairebé el 35% del trànsit total, i només en 23 trens de mercaderies.

Després de la nova denominació de carreteres del desembre del 2003, l'autopista de peatge A-7 va passar a ser anomenada AP-7, i per tant, a ser part d'aquesta autopista.

Sant Sadurní d'Anoia compta amb una sortida pròpia envers a l'autopista, concretament la número 27.

En l'àmbit de l'Alt Penedès la xarxa bàsica es compon també de la N-340 i els laterals de l'autopista, des de La Granada fins a Santa Margarida i els Monjos. Una nova via, que es recolza en part en l'actual carretera de Vilafranca a Sant Sadurní, que s'uneix a la N-340 (tram variant de Vilafranca) i als laterals de l'autopista.

També cal tenir en compte la C-15, segons l'actual projecte, i que comparteix els laterals de l'autopista en el seu pas per Vilafranca del Penedès.

Xarxa comarcal

És la que serveix de suport al trànsit generat entre les capitals comarcals i entre aquestes i els principals nuclis de població i d'activitats, com també al trànsit generat entre cadascun d'aquests nuclis i al generat en la seva connexió amb itineraris de la xarxa bàsica.

Les principals vies d'accés als diversos nuclis poblacionals s'assignen a aquesta categoria. Les vies estructurants secundàries a nivell comarcal són:

- La BP-2121 a Sant Martí Sarroca i Pontons.
- La BP-2151 a l'eix de Riudebitlles.
- La BV-2249 de l'estació de Gelida a Sant Llorenç d'Hortons.
- La C-243b de Sant Sadurní d'Anoia a Gelida.
- La TP-2115 i BV-2115, de l'Arboç a Vilanova i la Geltrú, passant pel parc del Foix.

Xarxa local

És la que servei de suport al trànsit intermunicipal, integrada pel conjunt de vies que faciliten l'accés als nuclis de població i d'activitats no situats sobre les xarxes bàsica i comarcal, i comprèn totes les carreteres que no figuren a la xarxa bàsica ni a la comarcal. La disposició d'aquestes vies en el territori actua també com a eix d'unió entre les vies de categoria immediatament superior. Dins d'aquesta categoria s'inclouen:

- La BV-2241 a Masquefa
- La C-243a a Vilafranca del Penedès
- La BV-2244, carretera local
- La BP-2427 cap a la carretera N-340
- La BV-2296 al Pas de les Piles.

Finalment, les característiques pròpies de l'explotació vitivinícola de la comarca, així com la tradició de petits assentaments dispersos, dóna una major importància als camins rurals.

3.4.2. Xarxa viària interna

La xarxa viària interna està composada per la xarxa primària, la xarxa secundària de vies distribuïdores i la xarxa secundària de vies veïnals.

Xarxa primària

La xarxa primària es compon per les vies que per la seva morfologia i/o disposició articulen l'esquema circulatori d'un municipi o ciutat. En el cas de Sant Sadurní d'Anoia, la xarxa primària es compon dels següents vials:

- Carrer de les Flors
- Passeig de Can Ferrer

- Carrer de Castelló
- Carrer del Camí dels Paperers
- Carretera de Sant Quintín
- Plaça de Pau Casals
- Carrer de Provença
- Rambla de la Generalitat
- Passeig de Maties Ferrer
- Passeig de Can Codorniu
- Carretera de Martorell
- Passeig del Pont Romà
- Carrer de Sant Pere
- Carrer Sant Antoni
- Carrer Diputació
- Carrer d'en Ferrer i Salles
- Carrer d'en Torras i Bages
- Plaça de l'Estació
- Avinguda de Sant Jordi

Xarxa secundària. Vies distribuïdores

La xarxa secundària representa un segon nivell quan a la vertebració de la circulació interna del municipi. Eminentment es tracta de carrers que connecten determinants sectors a la xarxa viària principal. Aquesta xarxa està composada pels següents vials:

- Carrer de Barcelona
- Carrer de Rosa Sensat
- Carrer d'Alacant
- Carrer d'Andorra
- Carrer d'Aragó
- Carrer del Mestre Antoni Torelló
- Avinguda de Francesc Macià

- Carrer de Gelida
- Carrer del Doctor Barraquer
- Carrer de Narcís Viader
- Carrer de Vilarnau

Xarxa secundària. Vies veïnals

És la xarxa composada per les vies on el trànsit de pas no hi té un paper representatiu. Es tracta doncs de carrers amb un ús eminentment veïnal. Dins d'aquesta categoria s'inclou la resta de vials de la xarxa viària de Sant Sadurní d'Anoia.

La jerarquització viària del municipi es presenta gràficament en el plànol 8.

3.5. Aparcament

Aparcament en zona blava

Des de l'any 1994, l'Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia disposa d'una ordenança reguladora de les zones de parquímetres, anomenada "Ordenança de circulació reguladora del servei públic d'estacionament vigilat de vehicles a motor en zones especials i determinades de la via pública sota control horari limitat".

Saba és concessionària del servei d'estacionament controlat a la via públic segons contracte signat el 2 de novembre de 2004.

En el contracte inicial la zona blava disposava de 142 places. Actualment l'explotació consta de 135 places. Les vies públiques en les quals s'estableix el servei són les següents:

- Carrer de Raval (zona A)
- Carrer de Sant Antoni, tram inferior (zona B)
- Plaça del 1r Homenatge a la vellesa (plaça Nova) (zona C)
- Plaça de l'Ajuntament (zona D)
- Carrer Montserrat (zona E)
- Carrer Pi i Margall (zona F)
- Plaça Pau Casals (zona G)

Com a mesures especials de promoció, cal destacar que els establiments membres del Centre Comercial Obert senyalitzats amb un rètol específic fan entrega gratuïta de targetes de 30 minuts d'aparcament a la zona blava.

Aparcament fora de calçada

La principal bossa d'aparcament lliure prop del centre urbà de Sant Sadurní d'Anoia és el que es coneix com a pàrquing El Centre. Aquest aparcament recentment ha estat ampliat, de manera que ha passat de 122 places a 216, 6 de les quals reservades per a persones de mobilitat reduïda.

El pàrquing El Centre es localitza en un solar confrontat amb el tram nord del carrer de la Indústria, a menys de 300 metres respecte de la plaça de l'Ajuntament.

Complementàriament, existeixen dos aparcaments més que han de ser destacats per la seva proximitat a l'àrea comercial: el pàrquing del Pont Romà, de 51 places i a 400 metres de la plaça de l'Ajuntament, i el pàrquing de l'Ateneu, de 55 places i a 380 metres de la mateixa plaça.

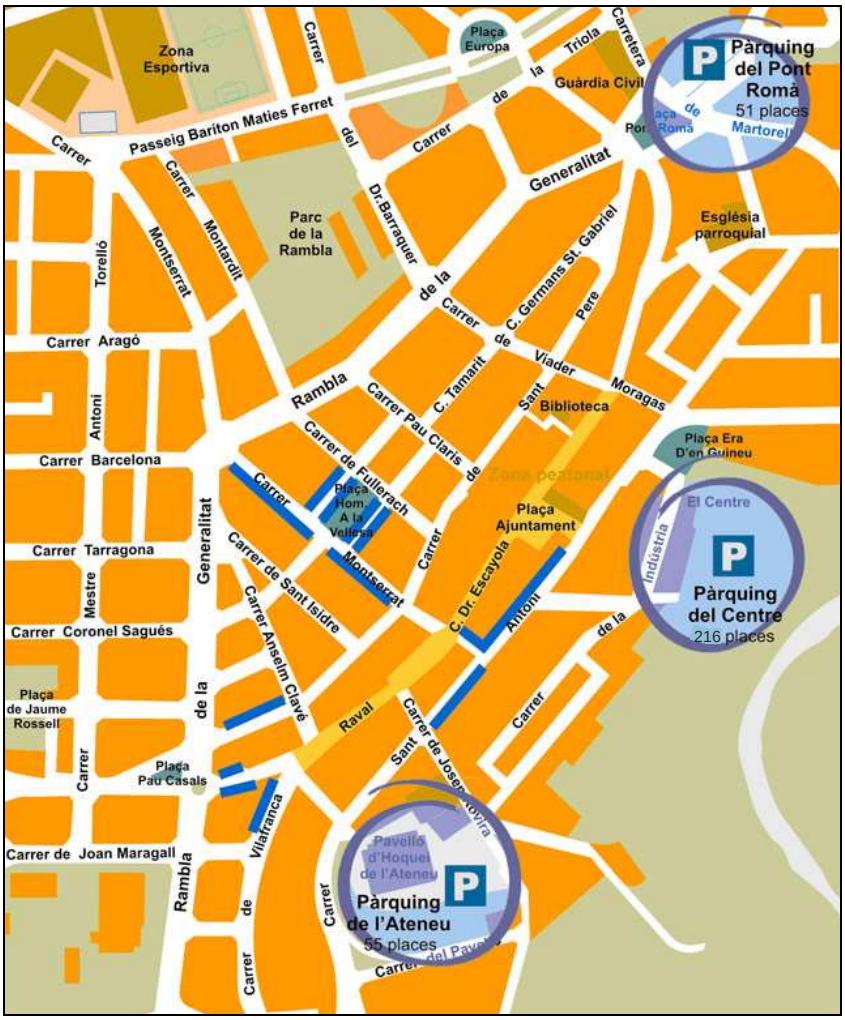


Figura 30 Localització dels aparcaments a l'entorn del centre urbà

Aparcament de l'estació

L'estació de tren de RENFE disposa d'un servei d'aparcament de vehicles de pagament que consta d'unes 240 places de pàrquing i que té com a objectiu fomentar el transport públic facilitant el transvasament de viatges en vehicle privat cap al ferrocarril. L'aparcament és de pagament i presenta les següents tarifes: 1€ al dia; 2€ els 5 dies; i 4€ un mes d'estacionament.

Aparcament reservat C/D

S'han inventariat la totalitat de places reservades per a càrregues i descàrregues del nucli urbà de Sant Sadurní d'Anoia. Aquestes places reservades han estat diferenciades segons si la seva propietat és pública o bé privada.

Les places de C/D de propietat pública s'ubiquen a:

- Carrer Mossèn Jacint Verdaguer (entre rambla de la Generalitat i carrer Raval)
- Carrer Lleida amb rambla de la Generalitat
- Carrer Montserrat (entre carrer Raval i carrer Sant Antoni)

- Carrer Sant Antoni (entre la plaça de l'Ajuntament i el carrer Indústria)
- Carrer Montardit (entre la Rambla de la Generalitat i el carrer Aragó)

Les places de C/D de propietat privada se situen a:

- Carrer del Tinent Coronel Sagues (entre la Rambla de la Generalitat i el carrer Mestre Antoni Torelló)
- Carrer de Barcelona (entre el carrer Mestre Antoni Torelló i el carrer Mallorca)
- Carrer de Tarragona (entre el carrer Alacant i el carrer València)
- Rambla de la Generalitat (entre el carrer Pi i Margall i el carrer Anselm Clavé)
- Camí de Can Codorniu (entre el carrer Gelida i l'avinguda de Francesc Macià)

4. ANÀLISI DE LA DEMANDA

4.1. Mobilitat global

Per a l'anàlisi general de desplaçaments s'ha considerat:

- Un estudi de les dades de l'enquesta de mobilitat obligada de l'any 2001 (EMO'2001). Aquesta enquesta és molt exhaustiva (es realitza conjurament amb el cens i, per tant abasta tot el conjunt de la població) i permet conèixer de forma acurada les característiques de la mobilitat ocupacional.

- Un estudi de les dades de l'enquesta de mobilitat quotidiana de l'any 2006 (EMQ'2006) L' EMQ no es tan exhaustiva com l'EMO (es realitza a un volum més reduït de població, 157 enquestats en el cas de Sant Sadurní d'Anoia), però permet disposar de dades de la mobilitat total actualitzada.

4.1.1. Enquesta de mobilitat obligada de 2001

L'Enquesta de Mobilitat Obligada (EMO) de l'any 2001 recull les dades referents al primer desplaçament en dia feiner per motius ocupacional o d'estudi. Aquesta enquesta es va realitzar, conjuntament amb el cens, al llarg i ample del territori català i considera les respostes de totes les persones de 16 anys o més anys residents. A més a més, inclou les dades de matriculacions escolars de l'any 2001 del Departament d'Educació, que permeten conèixer el nombre d'escolars entre 3 i 15 anys que s'han matriculat als equipaments educatius en funció del seu municipi de residència.

Cal tenir en compte que l'antiguitat d'aquestes dades obliga a ser prudent sobre la seva significació per a l'any 2010. Tanmateix, el fet que abasti la totalitat de la població (i no únicament una mostra) fa que aquestes dades tinguin un elevat valor com a punt de partida per a l'anàlisi de relacions de mobilitat.

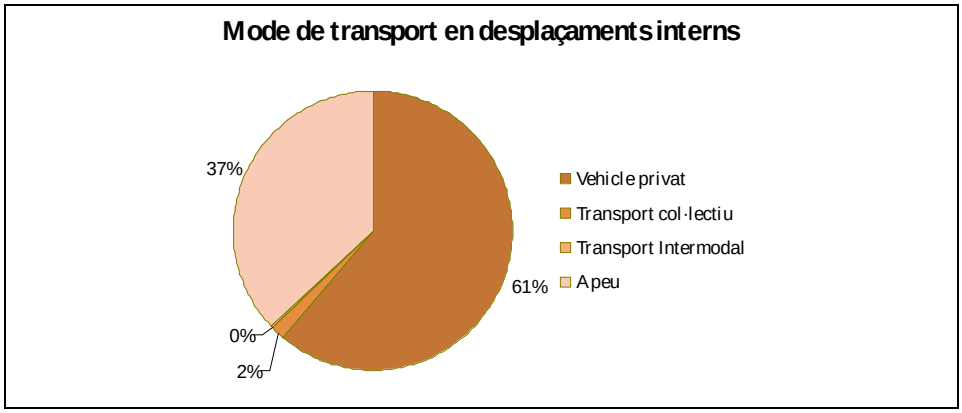
De les dades de l'EMO 2001 se'n desprèn que diàriament en el si de Sant Sadurní d'Anoia es desenvolupen prop de 4.400 desplaçaments d'anada (8.800 si es compta l'anada i la tornada). La majoria d'aquests desplaçaments (40%) tenen origen i destinació dins del mateix municipi, una quantitat similar (38%) procedeixen de l'exterior i un 22% surten de la vila cap a l'exterior. Si es comparen el nombre de viatges generats amb els atrets, s'observa que Sant Sadurní rep més que exporta, fet que denota que la vila presenta una activitat econòmica notòria a nivell regional, que en part ha de ser coberta amb aportacions de població resident fora del municipi.

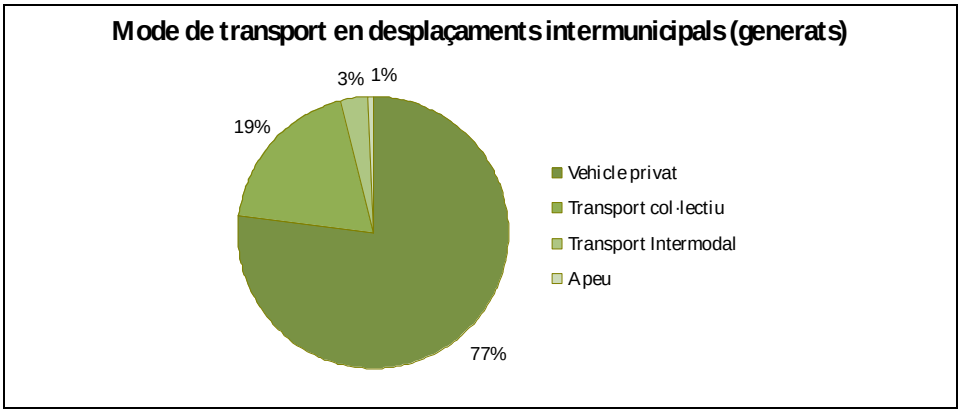
Tipologia de desplaçaments	Casos	%
Desplaçaments interns	1.748	40%
Desplaçaments a altres municipis	960	22%
Desplaçaments des d'altres municipis	1.658	38%
Total	4.366	100%

Taula 4.1. Nombre de desplaçaments segons origen i destinació

Font: EMO 2001

A continuació es presenta el repartiment modal dels desplaçaments residència-treball en funció del seu origen i destinació. El vehicle privat és el mode de transport predominant en els desplaçaments atrets (88%), en els desplaçaments generats (77%) i, en menor mesura, en els desplaçaments interns (61%).





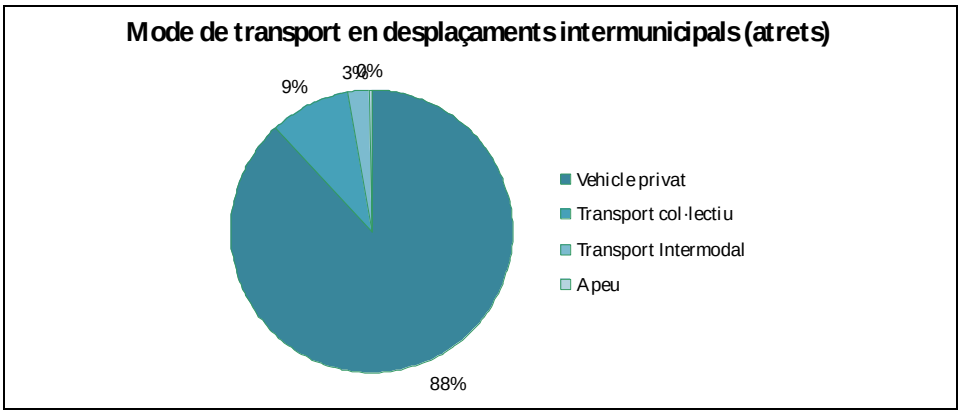


Figura 4.1. Distribució modal en desplaçaments interns i intermunicipals.

Font: EMO 2001

Els modes no motoritzats tenen un pes rellevant en el cas dels desplaçaments interns (37%), i un pes secundari en el cas dels viatges generats (19%) i atrets (9%). Aquest fet s'explica perquè la distància del recorregut en els viatges realitzats dins del municipi permeten que aquests puguin ser efectuats a peu, a diferència del cas dels viatges de caràcter exterior.

Per la seva banda, el transport públic representa el 3% del total de desplaçaments intermunicipals (tant generats com atrets) i el 2% dels desplaçaments interns.

A nivell dels principals orígens dels viatges atrets, Sant Sadurní d'Anoia rep els fluxos més importants de Vilafranca del Penedès i, en menor mesura, de Subirats, Gelida, Torrelavit i Piera. Per tant, aquestes connexions venen determinades netament per la seva proximitat geogràfica.

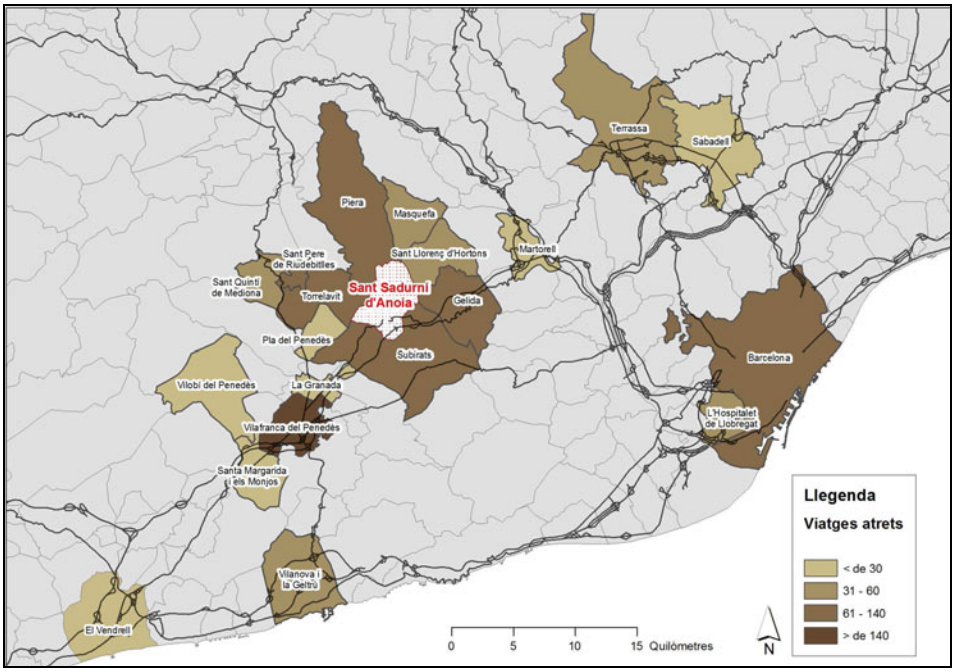


Figura 4.2. Principals viatges atrets per Sant Sadurní d'Anoia.

Font: EMO 2001

A nivell dels viatges generats, es produeixen fluxos significatius cap a municipis propers com Vilafranca del Penedès, Subirats i Torrelavit però també són rellevants els desplaçament que tenen Barcelona com a destinació.

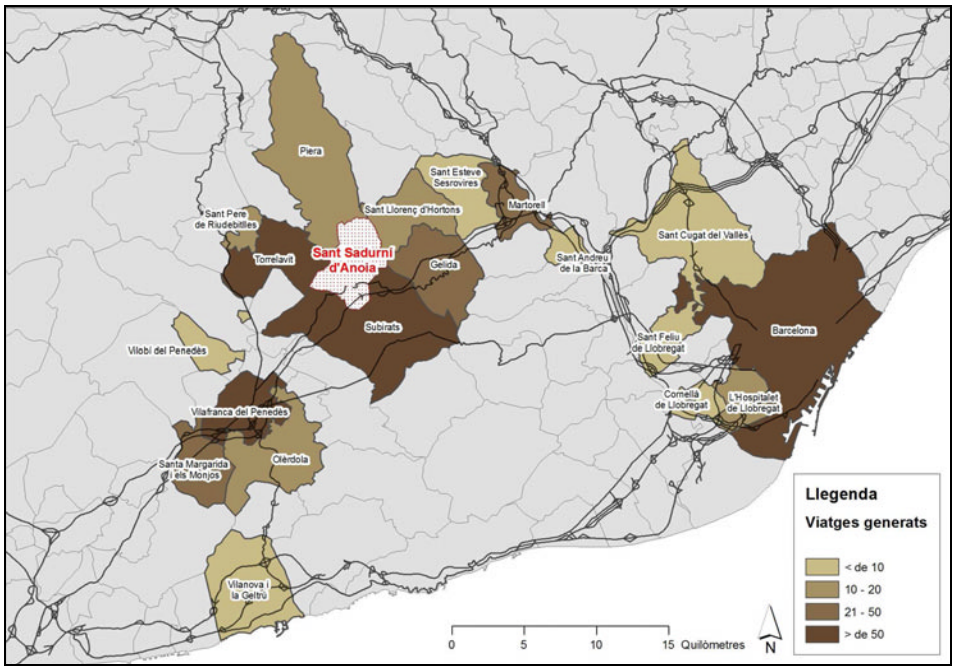


Figura 4.3. Principals viatges generats per Sant Sadurní d'Anoia.

Font: EMO 2001

4.1.2. Enquesta mobilitat quotidiana de 2006

L'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) de l'any 2006 és una estadística realitzada per l'ATM que recull resultats per al conjunt de desplaçaments setmanals per motius tant ocupacionals com personals. Aquesta enquesta s'ha realitzat per via telefònica a una mostra representativa del conjunt del territori català en la que s'inclou els desplaçaments de la població major de 3 anys.

Tipologia de desplaçament

L'univers d'aquesta anàlisi està constituït pels residents a Sant Sadurní d'Anoia de 4 i més anys. S'ha tractat la informació relativa a tots els desplaçaments realitzats pels entrevistats tant en dia feiner (de dilluns a divendres no festiu) com en dissabte i festiu. Cal remarcar que un desplaçament es correspon amb un únic motiu i pot tenir una o més etapes realitzades amb modes de transport diferents. També que dins de les dades de desplaçaments s'hi inclou els realitzats per la població general i el realitzat pels professionals de la mobilitat.

Al 2006 els 11.697 residents a Sant Sadurní d'Anoia majors de 3 anys realitzaven 271.000 desplaçaments setmanals, 23,20 desplaçaments per persona a la setmana. En un dia feiner, la mitjana era de 3,46 desplaçaments per persona i en un dia festiu era de 2,94 desplaçaments/persona.

Variable	Tipologia de desplaçament	
	Feiner	Dissabte i festiu
Nombre de desplaçaments/ persona/ dia	3,46	2,94
Desplaçaments diaris totals estimats	40.462	34.398
Temps mitjà de desplaçament (min)	17,26	26,51

Taula 4.2. Nombre desplaçaments per persona, totals i temps mitjà segons tipologia de dia.

Font: EMQ 2006

Les dades de desplaçaments en dia feiner fan referència al promig diari dels desplaçaments realitzats de dilluns a divendres, mentre que les dades de desplaçaments en dissabte i festiu fan referència la promig diari dels dissabtes, diumenges i dies festius.

Pel que fa al temps de duració del desplaçament, destaca que mentre en dia feiner aquest és de 17,3 minuts, en dissabte i festiu arriba a ser de 26,5 minuts.

Si observem la freqüència de desplaçaments en dia feiner (de dilluns a divendres) es fa palès que la majoria d'entrevistats (43%) realitzen de 4 a 6 desplaçaments mentre que una quarta part de la resposta en fan de 6 a 8, i un altre 23%, menys de 4.

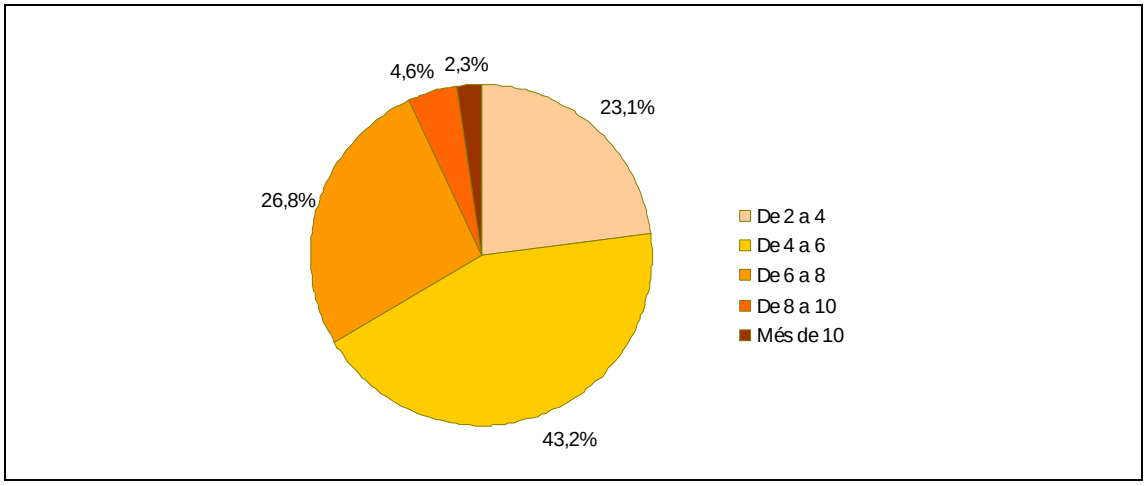


Figura 4.4. Freqüència de desplaçaments en dia feiner.

Font: EMQ 2006

Centres d'atracció i generació de viatges dins els nuclis i cap a nuclis propers

En funció de l'àmbit de residència dels individus s'han distribuït els seus desplaçaments segons siguin intramunicipals o intermunicipals. Un 70% té el mateix Sant Sadurní d'Anoia com a destinació mentre que un 30% es relacionen amb centres d'atracció fora de la vila.

Variable	Tipologia de desplaçament			
	Intramunicipal		Intermunicipal	
	Casos	%	Casos	%
Nombre de desplaçaments/ setmana	507	69,8%	219	30,2%
Temps mitjà de desplaçament (min)	12,76		32,32	

Taula 4.3. Desplaçaments i temps mitjà segons origen i destinació.

Font: EMQ 2006

Sant Sadurní d'Anoia presenta una interrelació important a nivell comarcal. La relació amb la resta de municipis de l'Alt Penedès representa un 50% dels desplaçaments dirigits fora del municipi. D'aquestes destinacions destaca Vilafranca del Penedès (14%), Subirats (9%) i Gelida (6%). Per

altra banda també cal destacar les comunicacions establertes amb Barcelona (10%) i amb la comarca del Baix Llobregat (9%).

Destinació dels desplaçaments	Casos	% total	% destinacions exteriors
Desplaçaments interns	507	69,8%	
Vilafranca del Penedès	30	4,1%	13,7%
Barcelona	22	3,0%	10,0%
Subirats	19	2,6%	8,7%
Gelida	14	1,9%	6,4%
Piera	13	1,8%	5,9%
Altres municipis Alt Penedès	48	6,6%	21,9%
Altres municipis Anoia	9	1,2%	4,1%
Altres municipis Barcelonès	6	0,8%	2,7%
Bages	1	0,1%	0,5%
Baix Camp	1	0,1%	0,5%
Baix Llobregat	19	2,6%	8,7%
Baix Penedès	7	1,0%	3,2%
Cerdanya	1	0,1%	0,5%
Conca de Barberà	2	0,3%	0,9%
Garraf	4	0,6%	1,8%
Maresme	4	0,6%	1,8%
Montsià	2	0,3%	0,9%
Osona	2	0,3%	0,9%
Priorat	1	0,1%	0,5%
Segrià	1	0,1%	0,5%
Tarragonès	1	0,1%	0,5%
Vallès Occidental	7	1,0%	3,2%
Vallès Oriental	3	0,4%	1,4%
Fora de Catalunya	2	0,3%	0,9%
Total	726	100,0%	100,0%

Taula 4.4. Destinació dels desplaçaments amb origen a Sant Sadurní d'Anoia.

Font: EMQ 2006

Pel que fa als desplaçaments atrets per Sant Sadurní d'Anoia, es denota novament la prominència de la mobilitat comarcal. Així, del total de desplaçaments rebuts, un 50% provenen de l'Alt Penedès, destacant els procedents de Vilafranca (14%) i Subirats (9%). També cal destacar la procedència de desplaçaments del Baix Llobregat (9%) i Barcelona (8%).

Origen dels desplaçaments	Casos	% total	% orígens exteriors
Desplaçaments interns	507	69,7%	
Altres municipis Alt Penedès	35	4,8%	15,9%
Vilafranca del Penedès	30	4,1%	13,6%
Subirats	20	2,8%	9,1%
Baix Llobregat	20	2,8%	9,1%
Barcelona	17	2,3%	7,7%
Gelida	14	1,9%	6,4%
Piera	13	1,8%	5,9%
Sant Llorenç d'Hortons	11	1,5%	5,0%
Altres municipis Anoia	11	1,5%	5,0%
Vallès Occidental	9	1,2%	4,1%
Altres municipis Barcelonès	7	1,0%	3,2%
Baix Penedès	7	1,0%	3,2%
Garraf	5	0,7%	2,3%
Maresme	3	0,4%	1,4%
Vallès Oriental	3	0,4%	1,4%
Conca de Barberà	2	0,3%	0,9%
Montsià	2	0,3%	0,9%
Osona	2	0,3%	0,9%
Bages	1	0,1%	0,5%
Baix Camp	1	0,1%	0,5%
Baix Ebre	1	0,1%	0,5%
Cerdanya	1	0,1%	0,5%
Priorat	1	0,1%	0,5%
Segrià	1	0,1%	0,5%
Solsonès	1	0,1%	0,5%
Tarragonès	1	0,1%	0,5%
Fora de Catalunya	1	0,1%	0,5%
Total	727	100,0%	100,0%

Taula 4.5. Destinació dels desplaçaments amb destinació a Sant Sadurní d'Anoia.

Font: EMQ 2006

Motius principals dels viatges

En relació al motiu dels desplaçaments, s'observen diferències significatives segons el dia analitzat. Mentre que en dissabte i festiu el 45% dels desplaçaments són per motius personals i només el 2% per motius ocupacionals, en dia feiner, més d'una cinquena part dels desplaçaments són per motiu de treball o estudis.

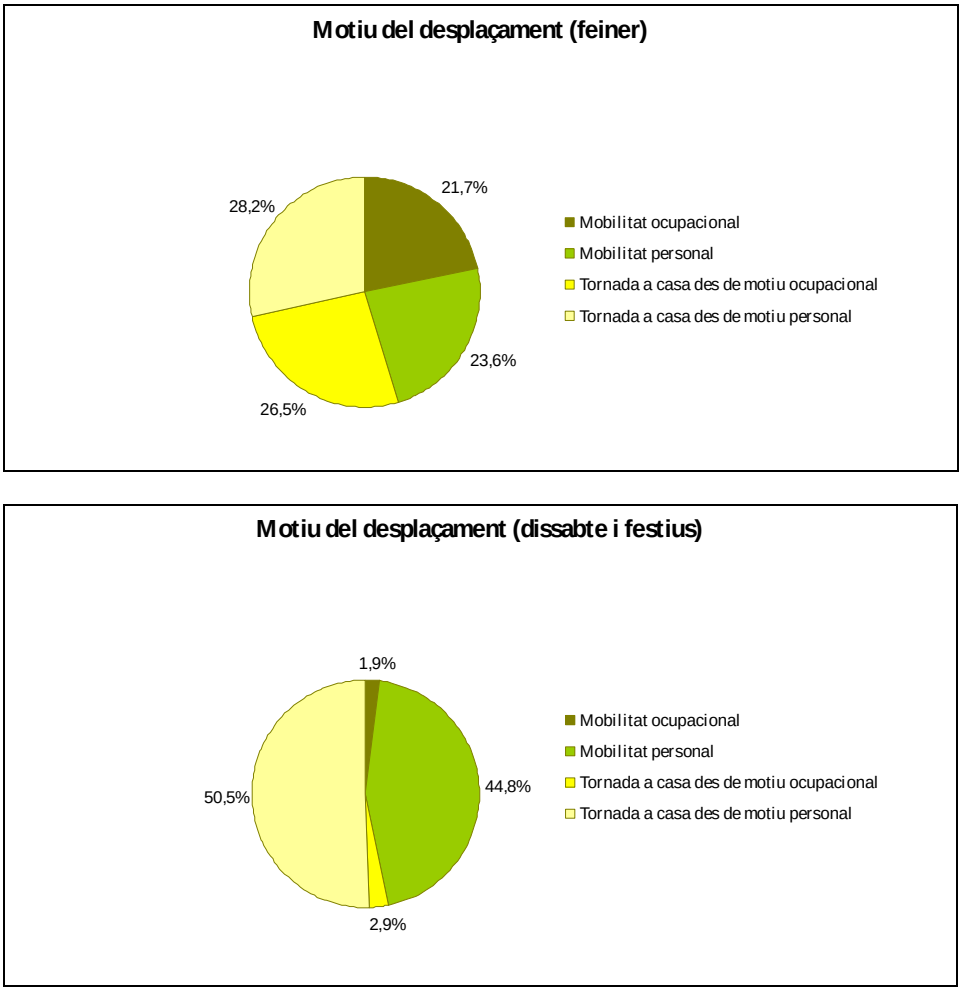


Figura 4.5. Classificació dels motius de desplaçament.

Font: EMQ 2006

En una escala més detallada, dins la mobilitat ocupacional l'opció majoritària és la relacionada amb l'accés al lloc de treball (17%), mentre que en el cas de la mobilitat personal, predominen activitats realitzades en un entorn proper, amb un cost temporal reduït, com l'acompanyament de persones (6%), la realització de les compres quotidianes (6%), i el passeig (4%).

El panorama, però, és radicalment diferent els dissabtes i festius: la mobilitat ocupacional es restringeix a menys del 5% del total (comptabilitzant anades i tornades), i la resta de desplaçaments responen a motius personals. Igualment, la composició de la mobilitat personal varia força perquè en aquest cas no existeix un constrenyiment tan clar en la dimensió temporal/espacial de la mobilitat, de manera que predominen les activitats d'oci (13%), el passeig (11%) i, en menor mesura, les compres quotidianes (7%).

Motiu del desplaçament	Casos			%		
	Feiner	Dissabte i festiu	Total	Feiner	Dissabte i festiu	Total
Tornada a casa,domicili	254	46	300	45,1%	43,8%	44,9%
La feina	94	3	97	16,7%	2,9%	14,5%
L'escola, universitat	46	0	46	8,2%	0,0%	6,9%
Activitats de formació complementària o no reglada	5	0	5	0,9%	0,0%	0,7%
Compres quotidianes	33	8	41	5,9%	7,6%	6,1%
Compres ocasionals o no quotidianes	4	3	7	0,7%	2,9%	1,0%
Metge,CAP,proves diagnòstiques, recuperacions	9	0	9	1,6%	0,0%	1,3%
Visita a família o amistats	15	3	18	2,7%	2,9%	2,7%
Acompanyar a altres persones	34	2	36	6,0%	1,9%	5,4%
Gestions de treball	9	0	9	1,6%	0,0%	1,3%
Gestions personals	9	6	15	1,6%	5,7%	2,2%
Àpat no d'oci (dinar...)	2	2	4	0,4%	1,9%	0,6%
Pràctica d'activitats esportives	14	1	15	2,5%	1,0%	2,2%
Activitats culturals (museus, conferències, cinema, teatre..	2	0	2	0,4%	0,0%	0,3%
Altres activitats d'oci (restauració, activitats lúdiques...	11	14	25	2,0%	13,3%	3,7%
Passeig	21	12	33	3,7%	11,4%	4,9%
Tornada a segona residència	1	0	1	0,2%	0,0%	0,1%
Tornada a segona residència	0	2	2	0,0%	1,9%	0,3%
Tornada a domicili d'altri	0	1	1	0,0%	1,0%	0,1%
Anar al cementiri/tanatori	0	1	1	0,0%	1,0%	0,1%
Anar a votar	0	1	1	0,0%	1,0%	0,1%
Total	563	105	668	100%	100%	100%

Taula 4.6. Motiu del desplaçament segons tipologia de dia.

Font: EMQ 2006

Distribució temporal dels desplaçaments

Seguint la mateixa tònica, la distribució horària dels desplaçaments és força diferent segons el dia de la setmana analitzat, ja que mentre que en dia feiner es troba molt condicionada per l'horari d'entrada i de sortida del lloc de treball, en dissabte i festiu segueix un patró horari menys clar i més homogeni al llarg del dia.

Així, tal i com es pot observar en el següent gràfic, la mobilitat en dia feiner presenta tres períodes punta o moments de màxima concentració dels desplaçaments. En primer lloc, l'entrada al lloc de treball o d'estudi es concentra entorn a les 9 h. Per la seva banda, la sortida representa puntes menys marcades, ja que s'aprecia una primera hora punta al migdia i una segona a la tarda-vespre, força més esglaonada, ja que comprèn una franja horària més àmplia (de 17 a 21 h).

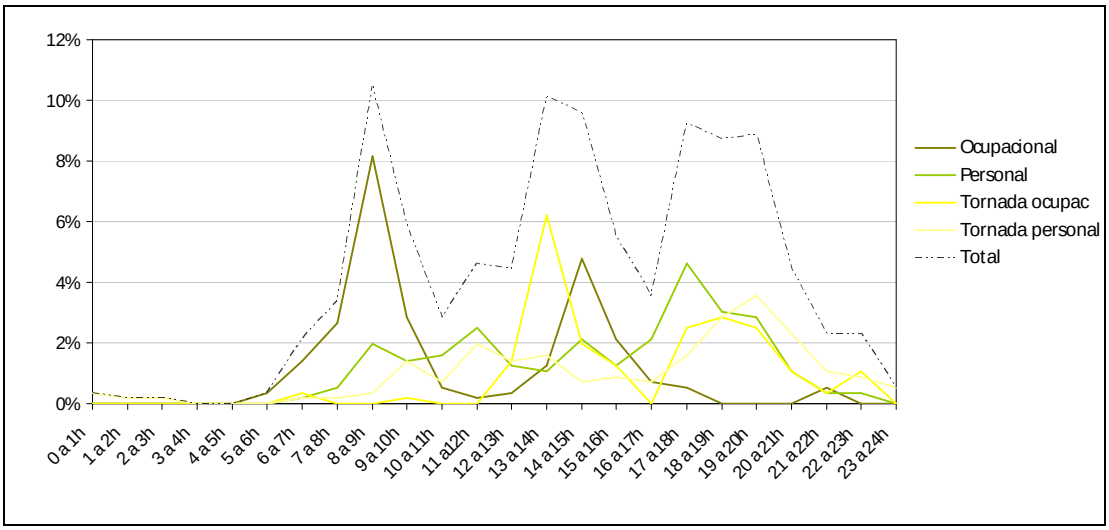


Figura 4.6. Distribució horària dels desplaçaments en dia feiner.

Font: EMQ 2006

Per contra, la mobilitat per motius personals presenta una distribució horària completament diferent i, en termes generals, menys rígida. Així, s'hi observen dues franges horàries de més intensitat de moviments: les hores centrals del matí (entre les 9 i les 12 h) i de la tarda (entre les 16 i les 20 h). Com es pot deduir, es tracta d'una distribució temporal que es correspon força amb l'horari comercial i dels serveis.

Amb relació als dissabtes i festius, el pes dels desplaçaments personals determina que la distribució sigui força diferent respecte al dia feiner. Així, no es pot parlar estrictament d'hores punta, sinó de dues franges horàries força àmplies, que abracen les hores centrals del matí (de 10 a 12 h) i de la tarda (de 17 a 21 h).

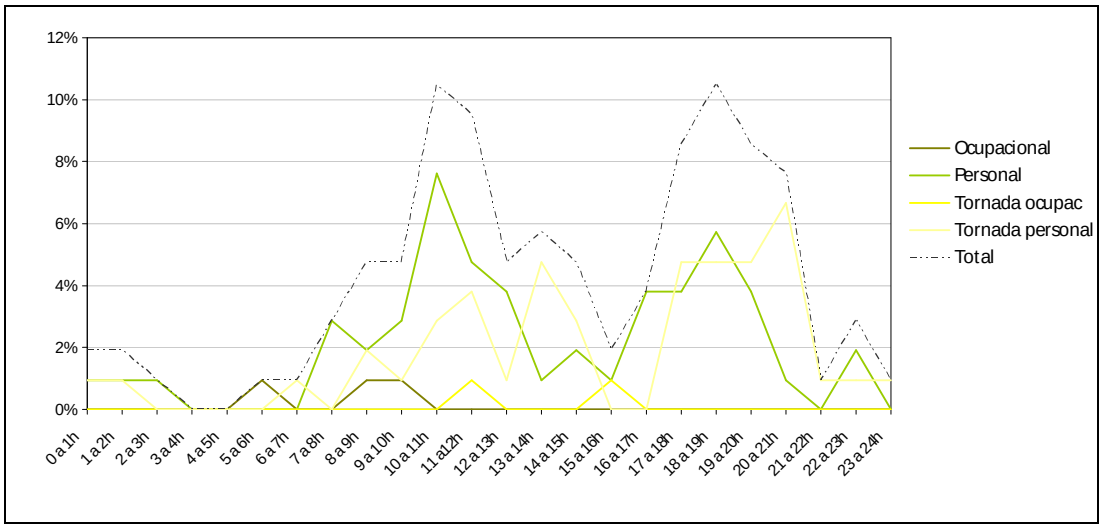


Figura 4.7. Distribució horària dels desplaçaments en dissabtes i festius.

Font: EMQ 2006

Modes de transport emprats

En dia feiner, el transport privat disposa d'una quota de mercat del 44%, quota que es veu sensiblement incrementada durant els dissabtes i dies festius, arribant a superar el 57% del total. La major part de la resta de desplaçaments es realitza en modes no motoritzats (47,9% i 42,9%, respectivament), en tant que la quota de mercat del transport públic és poc molt baixa en dia feiner (8%) i inexistent en dia festiu.

Mode de transport agrupat	Casos			%		
	Feiner	Dissabte i festiu	Total	Feiner	Dissabte i festiu	Total
Mode no motoritzat	285	45	330	47,9%	42,9%	47,1%
Transport públic	48	0	48	8,1%	0,0%	6,9%
Vehicle privat	262	60	322	44,0%	57,1%	46,0%
Total	595	105	700	100,0%	100,0%	100,0%

Taula 4.7. Modes de transport agrupats segons tipologia de dia.

Font: EMQ 2006

No cal dir que es tracta d'una dada molt preocupant, pel cost ambiental, econòmic i pels aspectes relacionats amb la seguretat (accidentalitat) i la congestió de les infraestructures viàries que implica, i més si es té en compte que l'ocupació mitjana del vehicle privat és molt baixa en dia feiner: 1,29 persones per cotxe i 1,00 en moto en dia feiner i 2,42 i 1,00, respectivament, en dia festiu.

Ocupació del vehicle	Feiner	Dissabte i festiu
Cotxe	1,29	2,42
Moto	1,00	1,00

Taula 4.8. Índex d'ocupació de cotxes i motocicletes segons tipologia de dia.

Font: EMQ 2006

Analitzant els mitjans de transport emprats de manera desagregada, s'observen alguns elements interessants a tenir en compte:

- el notori increment del pes dels acompanyants en vehicle privat durant el cap de setmana,
- la importància del servei de rodalies Renfe en la composició dels viatges realitzats en transport públic en dia feiner,
- l'absència absoluta de viatges desenvolupats en bicicleta.

Mitjà de transport	Casos			%		
	Feiner	Dissabte i festiu	Total	Feiner	Dissabte i festiu	Total
Caminant	285	45	330	47,9%	42,9%	47,1%
Autobús urbà	10	0	10	1,7%	0,0%	1,4%
Autobús interurbà	5	0	5	0,8%	0,0%	0,7%
Metro	4	0	4	0,7%	0,0%	0,6%
Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)	1	0	1	0,2%	0,0%	0,1%
Rodalies Renfe	23	0	23	3,9%	0,0%	3,3%
Autobús escolar	3	0	3	0,5%	0,0%	0,4%
Autocar (excursions)	2	0	2	0,3%	0,0%	0,3%
Cotxe com a conductor	189	24	213	31,8%	22,9%	30,4%
Cotxe com a acompanyant	55	34	89	9,2%	32,4%	12,7%
Moto com a conductor	12	2	14	2,0%	1,9%	2,0%
Furgoneta/camió	6	0	6	1,0%	0,0%	0,9%
Total	595	105	700	100,0%	100,0%	100,0%

Taula 4.9. Mitjans de transport emprats segons tipologia de dia.

Font: EMQ 2006

En els gràfics següents es mostra el repartiment modal en funció de la tipologia de desplaçament en dia feiner i en dissabte i festiu. Hi destaca el fort increment de l'ús del vehicle privat durant el cap de setmana per tal de realitzar desplaçaments de tipus personal. Cal interpretar aquest fet des de l'òptica del tipus de desplaçaments majoritaris en cada cas: mentre que els desplaçaments en dia feiner solen ser de curta durada, prop del lloc de residència (compres quotidianes...) i, per tant, susceptibles de fer-se a peu o en transport públic, en cap de setmana l'augment de la distància que s'ha de recórrer i del temps de desplaçament implica un ús més ampli del vehicle privat. En menor mesura, cal destacar que l'absència de l'ús de transport públic en els desplaçament a la feina en dies no feiners representa un increment dels modes no motoritzats.

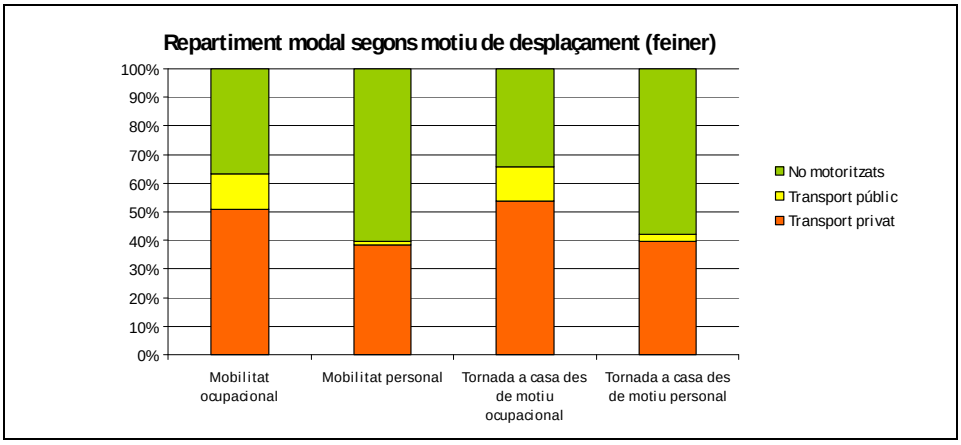


Figura 4.8. Repartiment modal segons modal de desplaçament (dia feiner).

Font: EMQ 2006

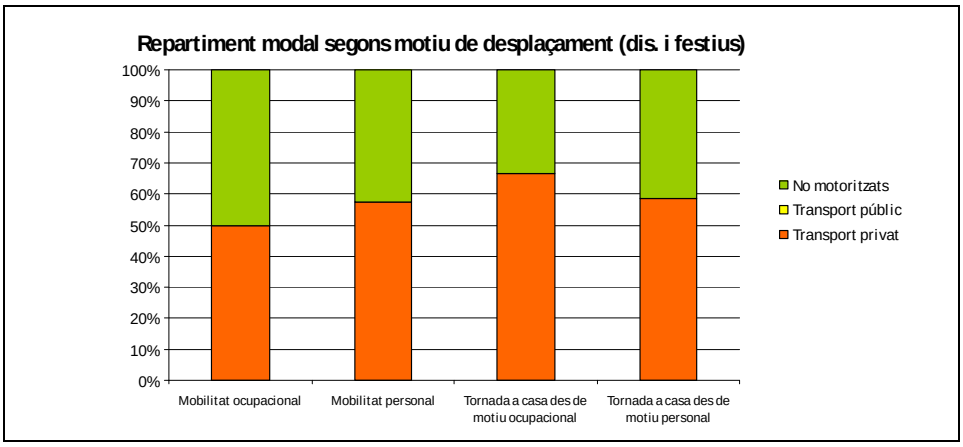


Figura 4.9. Repartiment modal segons modal de desplaçament (dissabtes i festius).

Font: EMQ 2006

Valoració de la qualitat dels serveis de transport

Les dades sobre modes de transport ens indiquen cap on haurien d'anar adreçades les futures mesures de mobilitat sostenible. Identificar i discriminar quins són els principals factors que els ciutadans tenen en compte a l'hora de l'elecció d'un determinat mitjà de transport és una tasca complicada, en la mesura que s'hi encavalquen un gran nombre de casuístiques personals. En aquest punt esdevé de gran interès la part de l'EMQ que aborda la visió qualitativa dels entrevistats respecte als serveis de transport disponibles.

Cal destacar que el principal motiu esgrimit per a la utilització del transport privat per part dels enquestats no fa referència a les qualitats o avantatges comparatius d'aquest respecte a altres mitjans de transport (la comoditat o el confort i l'estalvi en el temps), sinó a la manca d'una oferta alternativa en transport públic (6,4) o al fet que, en el cas d'existir, tingui una freqüència de pas reduïda (6,4).

Motius d'ús del transport privat	Grau d'importància
El fet que les alternatives existents per desplaçar-se amb transport públic tinguin poca freqüència	6,4
El fet que no hi hagi cap alternativa per desplaçar-se amb transport públic	6,4
Haver de desplaçar-se a diferents llocs de forma consecutiva	5,3
Estalvi en el temps de desplaçament	4,9
El confort o benestar que representa viatjar en vehicle privat	4,9
La disponibilitat d'aparcament en el lloc de destinació	4,6
El fet que les alternatives existents per desplaçar-se amb transport públic tinguin massa transbordaments	3,1
La seguretat o la sensació de protecció	2,0
El menor cost	1,5

Taula 4.10. Principals motius d'ús del transport privat.

Font: EMQ 2006

Així, segons aquestes dades, el principal element que limita el paper del transport públic a Sant Sadurní d'Anoia és, precisament, la manca de dotació dels actuals serveis.

Pel que fa a la visió dels usuaris de transport públic santsadurninencs sobre els motius de la utilització d'aquest transport, aquest es vincula, principalment, a la consciència mediambiental

(6,4). En menor mesura, els motius s'associen a la seguretat viària (5,3), al confort (5,1) i al cost (4,9).

Motius d'ús del transport públic	Grau d'importància
El menor impacte ambiental	6,4
La seguretat o el baix risc de tenir un accident	5,3
El confort o benestar	5,1
El menor cost	4,9
La dificultat per trobar aparcament o la congestió	4,7
La freqüència de pas	3,6
La distància d'accés a les parades/estacions	3,0
La fiabilitat i puntualitat del servei	2,7
El menor temps de desplaçament	1,7

Taula 4.11. Principals motius d'ús del transport públic.

Font: EMQ 2006

Per altra banda, també és interessant conèixer la satisfacció percebuda dels diferents mitjans de transport. En el capítol negatiu, destaca la percepció de l'autobús interurbà (6,0), del servei de rodalies Renfe (6,5) i de l'autobús urbà (6,7). En canvi els mitjans més ben percebuts són el servei de FGC (8,4), la motocicleta (8,2) i els modes no motoritzats (8,1).

Satisfacció per mitjà	Valoració
Satisfacció de l'anar a peu	8,1
Satisfacció de l'autobús urbà	6,7
Satisfacció de l'autobús interurbà	6,0
Satisfacció del metro	7,1
Satisfacció del tramvia	6,7
Satisfacció de RENFE Rodalies	6,5
Satisfacció dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)	8,4
Satisfacció del tren regional/llarg recorregut	7,1
Satisfacció del Taxi	7,8
Satisfacció de cotxe conductor	7,9
Satisfacció de moto conductor	8,2
Satisfacció de la bicicleta	8,1

Taula 4.12. Satisfacció declarada per mitjà de transport.

Font: EMQ 2006

Per últim, cal assenyalar que la mitjana de la despesa mensual declarada per usuaris de transport públic i privat denota un cost tres vegades superior per part dels usuaris de l'automòbil. El component que presenta un major pes en la despesa total en vehicle privat és el consum de carburant (85€ al mes). En segon terme queda el cost dels peatges (27€ al mes) i de l'aparcament en destinació (11€).

Tipus de transport	Despesa mensual mitjana per usuari
Despesa mensual en Transport Públic (€)	19,7
Despesa mensual desplaçaments en Taxi (€)	19,3
Transport públic total	39,0
Despesa mensual en Benzina (€)	85,0
Despesa mensual en Aparcament fixe a prop de casa (€)	1,9
Despesa mensual en Aparcament diversos lluny de casa (pta)	10,9
Despesa mensual en Peatges(€)	27,5
Transport privat total	125,4

Taula 4.13. Despesa percebuda per mitjà de transport.

Font: EMQ 2006

4.2. Demanda a peu

L'anàlisi de la mobilitat actual a peu s'ha basat en la quantificació dels fluxos actuals en diferents cruïlles per tal d'identificar els itineraris més habituals d'aquests usuaris de la via pública.

La metodologia ha consistit en realitzar comptatges en punts estratègics del nucli urbà, concretament en punts d'accés al casc antic i en punts dels itineraris principals entre els barris. En cada punt de comptatge s'ha quantificat el nombre de vianants per cada sentit. S'ha realitzat un aforament de 12 hores de duració (de 8h a 20h) a la cruïlla entre els carrers Dr. Escayola i Montserrat, i 5 aforaments complementaris de 30 minuts en les següents interseccions:

- Rambla Generalitat amb Pl. Pau Casals
- Rambla Generalitat amb carrer Barcelona
- Rambla Generalitat amb carrer . Dr. Barraquer.
- Carrer Sant Antoni amb carrer de la Diputació.
- Carrer de l'Hospital amb carrer Narcís Viader i Escayola.

En el plànol *Graf d'intensitats horàries de vianants en matí de dia feiner* es poden observar les intensitats de trànsit de vianants obtingudes a partir dels aforaments. S'hi fa palès que:

- L'eix de vianants més important és el carrer Raval, un carrer comercial, el qual te una part important de plataforma única, i que queda proper a la plaça de l'Ajuntament.
- El segon eix més important pel que fa al trànsit de vianants és la Rambla de la Generalitat. Disposa d' unes voreres amples i és l'eix de distribució del flux de trànsit al llarg del nucli urbà.
- El carrer Narcís Viader i Escayola, on es troba el col·legi Sant Josep és el tercer vial amb una trànsit de vianants més alt. Les seves voreres son amples i còmodes, a més hi ha elements de moderació com passos de vianants elevats. A les interseccions hi ha voreres amb orelles.

4.3. Demanda en bicicleta

Complementàriament als aforaments de vianants s'ha realitzat aforaments de bicicletes en els vials d'accés itineraris principals de connexió amb el equipaments situats al sector de La Triola. S'han realitzat els següents comptatges, que coincideixen amb els realitzats per als vianants:

- 1 comptatge de 12 hores de durada (de 8h a 20h) a la cruïlla Dr. Escayola, Raval, Montserrat per captar l'evolució diària del flux de vianants i bicicletes.

- 5 comptatges de 30 minuts de durada, que després s'hauran d'expandir a partir de les dades obtingudes en el comptatge de 12 hores

Dels aforaments s'ha extret que la presència de la bicicleta en la xarxa viària de Sant Sadurní d'Anoia és pràcticament inexistent pel que es descarta la confecció d'un graf d'intensitats per aquest mode de transport.

4.4. Demanda en transport públic

Línia d'autobús urbà

El nombre d'usuaris del servei ha crescut significativament els darrers anys, tal com mostra els quadres següents. L'ampliació del servei l'any 2007, juntament amb la incorporació del mateix al sistema tarifari integrat a partir de l'1 d'abril de 2008 són els principals factors que expliquen aquest increment.

	Any		
	2007	2008	2009
Total viatgers	55.000	71.044	79.849
Increment resp. any anterior		29,2%	12,4%

Taula 4.14. Evolució del nombre d'usuaris del servei de bus urbà de Sant Sadurní.

Font: Ajuntament de S. Sadurní d'Anoia

	NÚM. PASSATGERS						
	TITOLS PROPIS	TITOLS SOCIALS	TITOLS ESTUD.	TITOLS ATM	TOTAL 09	TOTAL 08	% VAR 09/08
GENER	1.513	1.621	316	2.184	5.634	6.523	-13,6%
FEBRER	1.484	1.988	539	2.518	6.529	5.939	9,9%
MARÇ	1.645	2.192	680	2.715	7.232	3.935	83,8%
ABRIL (*)	1.476	2.144	476	2.192	6.288	5.974	5,3%
MAIG	1.591	2.277	585	2.560	7.013	6.114	14,7%
JUNY	1.841	2.463	396	2.454	7.154	5.301	35,0%
JULIOL	2.011	2.454	220	2.490	7.175	6.137	16,9%
AGOST	1.443	2.164	50	1.535	5.192	4.648	11,7%
SETEMBRE	1.591	2.153	332	2.480	6.556	6.083	7,8%
OCTUBRE	1.487	2.360	514	2.812	7.173	7.622	-5,9%
NOVEMBRE	1.617	2.350	400	3.019	7.386	6.787	8,8%
DESEMBRE	1.556	2.276	291	2.394	6.517	5.981	9,0%
TOTAL	19.255	26.442	4.799	29.353	79.849	71.044	12,4%
(*) L'1/04/08 el servei urbà de Sant Sadurní d'Anoia s'incorpora al STI							

Taula 4.15. Distribució dels usuaris per mes i tipus de títol utilitzat.

Segons aquestes dades, facilitades per l'Ajuntament de Sant Sadurní, s'observa que, en el decurs de l'any 2009, el 33% dels usuaris va gaudir del bitllet social, el 37% d'usuaris va utilitzar targetes multiviatge del sistema integrat de l'ATM, mentre que el 30% va fer servir els bitllets senzills propis del servei urbà de Sant Sadurní una quarta part d'aquests darrers correspon a T-10 ESTUDIANT).

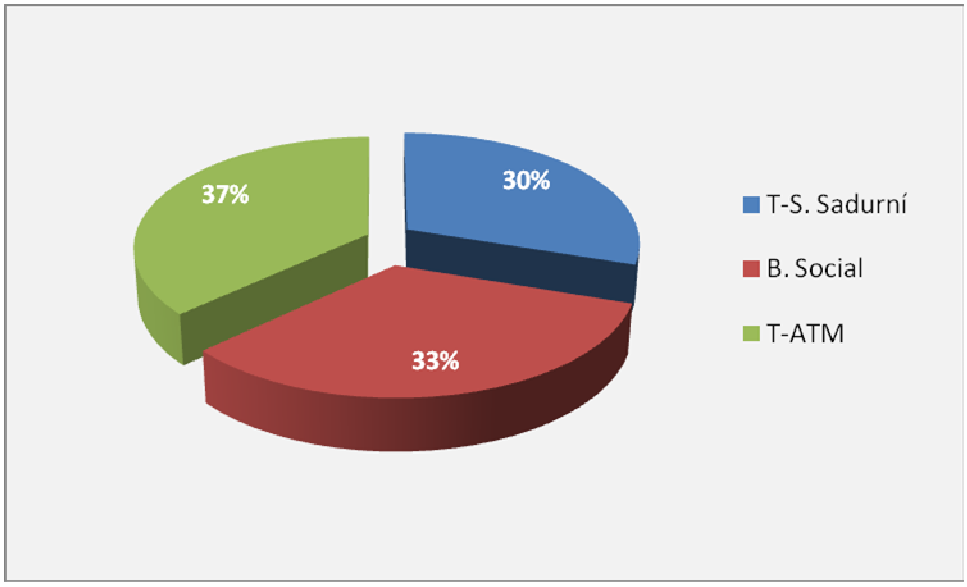


Figura 4.10. Tipologia de títols utilitzats en el servei d'autobús urbà durant l'any 2009.

Font: Ajuntament de S. Sadurní d'Anoia

Pel que fa a la recaptació del servei, les dades es recullen a la taula següent:

	RECAPTACIÓ		
	TOTAL 09	TOTAL 08	% VAR 09/08
GENER	2.403	3.283	-26,8%
FEBRER	3.394	2.808	20,9%
MARÇ	2.979	1.789	66,5%
ABRIL (*)	2.601	1.853	40,3%
MAIG	3.689	2.736	34,8%
JUNY	3.015	2.395	25,9%
JULIOL	2.965	2.925	1,3%
AGOST	2.192	2.297	-4,5%
SETEMBRE	3.100	2.609	18,8%
OCTUBRE	3.083	3.304	-6,7%
NOVEMBRE	3.463	2.696	28,5%
DESEMBRE	2.386	2.631	-9,3%
TOTAL	35.269	31.327	12,6%

(*) L'1/04/08 el servei urbà de Sant Sadurní d'Anoia s'incorpora a

Taula 4.16. Evolució mensual de la recaptació del servei.

Font: Ajuntament de S. Sadurní d'Anoia

Segons es recull a la taula anterior, la recaptació del servei d'autobús urbà també ha evolucionat favorablement, amb un increment del 12,6%, percentatge molt similar a l'augment d'usuaris entre l'any 2008 i el 2009.

La taula següent recull les principals dades d'explotació d'aquesta línia.

Indicador	Valor	
Total viatgers anuals	79.849	Viatgers
Kilometres útils	52.762	km/h
Hores útils	3.687	h/any
Productivitat	1,04	viatgers/km
Velocitat comercial	14,31	km/h
Vehicles adaptats	1	
Total vehicles	1	

Taula 4.17. Dades d'explotació del servei d'autobús urbà de Sant Sadurní.

Font: Consulting Formaplan a partir de dades de TCC

L'empresa operadora del servei d'autobús urbà, TCC, va entrevistar 443 usuaris (pràcticament la totalitat dels usuaris que van emprar el servei al llarg del dia). Aquestes dades resulten interessants per tal de veure les parades que concentren major i menor demanda d'usuaris.

De les dades recollides se'n desprèn que les parades amb major volum de viatges són la de l'Estació RENFE (25,3%), la de la plaça Pau Casals (22%), i, a certa distància, la del centre cívic Vilarnau (13,4%). Entre les tres parades, sumen més del 60% dels desplaçaments. Cal destacar, també, que hi ha diverses parades amb un volum de viatgers per sota del 2% del total (C. Marc Mir, Ctra. Sant Quintí i parc Lluís Companys).

Parada		Puja		Baixa		Total	
1	Estació RENFE	128	28.9%	96	21.7%	224	25.3%
2	Pla. Manel Raventós (A)	0	0.0%	2	0.5%	2	0.2%
3	Pl. Era d'en Guineu	2	0.5%	9	2.0%	11	1.2%
4	C. Marc Mir	2	0.5%	4	0.9%	6	0.7%
5	Pl. Pont Romà (A)	6	1.4%	6	1.4%	12	1.4%
6	Parc de la Rambla (A)	14	3.2%	18	4.1%	32	3.6%
7	Pl. Pau Casals (A)	42	9.5%	62	14.0%	104	11.7%
8	C. Barcelona	24	5.4%	13	2.9%	37	4.2%
9	Zona Esportiva (davant piscina)	2	0.5%	19	4.3%	21	2.4%
10	La Triola	9	2.0%	25	5.6%	34	3.8%
10.1	Vilarnau - c. Ginesta (A)	1	0.2%	18	4.1%	19	2.1%
11	Vilarnau (centre cívic)	67	15.1%	52	11.7%	119	13.4%
12	Vilarnau - C. Ginesta (T)	41	9.3%	12	2.7%	53	6.0%
13	Gat Cendrer	5	1.1%	6	1.4%	11	1.2%
14	Parc Lluís Companys	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
15	Les Solanes	7	1.6%	11	2.5%	18	2.0%
16	Ctra. Sant Quintí	3	0.7%	2	0.5%	5	0.6%
17	Pl. Pau Casals (T)	27	6.1%	62	14.0%	89	10.0%
18	Parc de la Rambla (T)	25	5.6%	5	1.1%	30	3.4%
19	Pl. Pont Romà (T)	18	4.1%	10	2.3%	28	3.2%
20	Pl. Manel Raventòs (T)	20	4.5%	11	2.5%	31	3.5%
Total		443	100.0%	443	100.0%	886	100.0%

Taula 4.18. Dades de puja i baixa a partir de les parades

Font: Consulting Formaplan a partir de dades de l'Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia i TCC

Línies d'autobusos interurbans

Les dades següents, facilitades pels diferents operadors, corresponen a les línies més representatives, és a dir, les línies de serveis regulars amb expedicions diàries i les línies de connexió amb els municipis amb fluxos de mobilitat més importants amb Sant Sadurní d'Anoia.

Línia	Viatgers mensuals	Expedicions per sentit (dia feiner)
La Llacuna-Barcelona	9.968	11+10
Vilafranca-Sant Sadurní	129	2+1
Sant Sadurní d'Anoia - Martorell – Gelida (T-Bus)	8.241	26+24
Piera - Vilarnau - Sant Sadurní d'Anoia	35	1+1 (només dijous)
Subirats-Sant Sadurní*	n/d*	4+3

* Implantació recent

Taula 4.19. Demanda dels serveis d'autobús interurbans de Sant Sadurní.

Font: Consulting Formaplan a través de consulta als operadors de transport públic

Cal indicar que per la línia Subirats-Sant Sadurní en ser d'implantació recent (setembre 2009) encara no es disposa de dades representatives.

Es pot comprovar, tenint en compte el nombre d'expedicions mensuals, com la línia amb una ocupació mitjana per vehicle més elevada és la que uneix La Llacuna amb Barcelona, seguida de la T-Bus, mentre que la Vialfranca- S. Sadurní i, especialment, la de Piera a S. Sadurní presenten ocupacions molt baixes (inferiors als 9 viatgers/vehicle).

4.5. Demanda en vehicle privat motoritzat

En aquest apartat s'analitzen les dades de trànsit disponibles en la xarxa d'accés al municipi de Sant Sadurní d'Anoia, dades que es complementen amb diversos punts d'aforaments al llarg i ample del continu urbà de la vila. L'objectiu és confeccionar una instantània dels fluxos de trànsit que circulen diàriament per la xarxa viària urbana.

Aforaments

Per aforament s'entén la quantificació d'una variable sense intervenció de l'usuari mitjançant tècniques de comptatge. S'empren dos tipus d'aforaments:

- Aforaments automàtics: el comptatge es realitza per mitjans tècnics requerint la participació d'un operador per al manteniment de l'aparell, el seu calibratge o la recollida de la sèrie de dades acumulada. Aquests aforaments ofereixen informació sobre el nombre de vehicles, el seu tipus, la distribució horària i setmanal.

- Aforaments manuals: proporcionen informació més detallada sobre el tipus de vehicle i sobre el funcionament de les interseccions. Aquests comptatges complementen la informació dels aforaments automàtics i permeten traçar un esquema de l'organització del trànsit urbà.

Aforaments automàtics

La Diputació de Barcelona publica periòdicament estadístiques d'aforaments relatives als fluxos de vehicles motoritzats en la xarxa de carreteres i segons el tipus de vehicles que passen per ells. Aquesta informació resulta molt útil per a quantificar i qualificar el trànsit intermunicipal. Els aforaments permeten senyalar tant el tipus de vehicles com la intensitat horària i setmanal. En la següent taula s'hi recull els aforaments oficials emprats en l'estudi.

Carretera	P.Q.	Any	IMD	IMD feiner	IDM	IDM feiner	Hora punta	Volum HP
BP-2151	9,000	2007	8.228	9.014	889	1.138	20h	849
BP-2427	6,320	2006	15.419	17.178	3.741	4.394	9h	1.577
BV-2241	1,000	2001	6.408	6.814	841	1.247	20h	648
BV-2244	0,400	2004	13.966	15.926	2.593	3.289	8h	1.515
BV-2244	1,650	2005	9.024	10.251	1.744	2.251	8h	882
BV-2244	2,780	2004	3.038	3.340	452	595	8h	296
C-243b	18,187	2007	6.601	7.347	546	695	9h	661

Taula 4.20. Estacions oficials d'aforaments automàtics emprades

Font: Diputació de Barcelona

En la següent figura es presenta la localització d'aquestes estacions d'aforament.

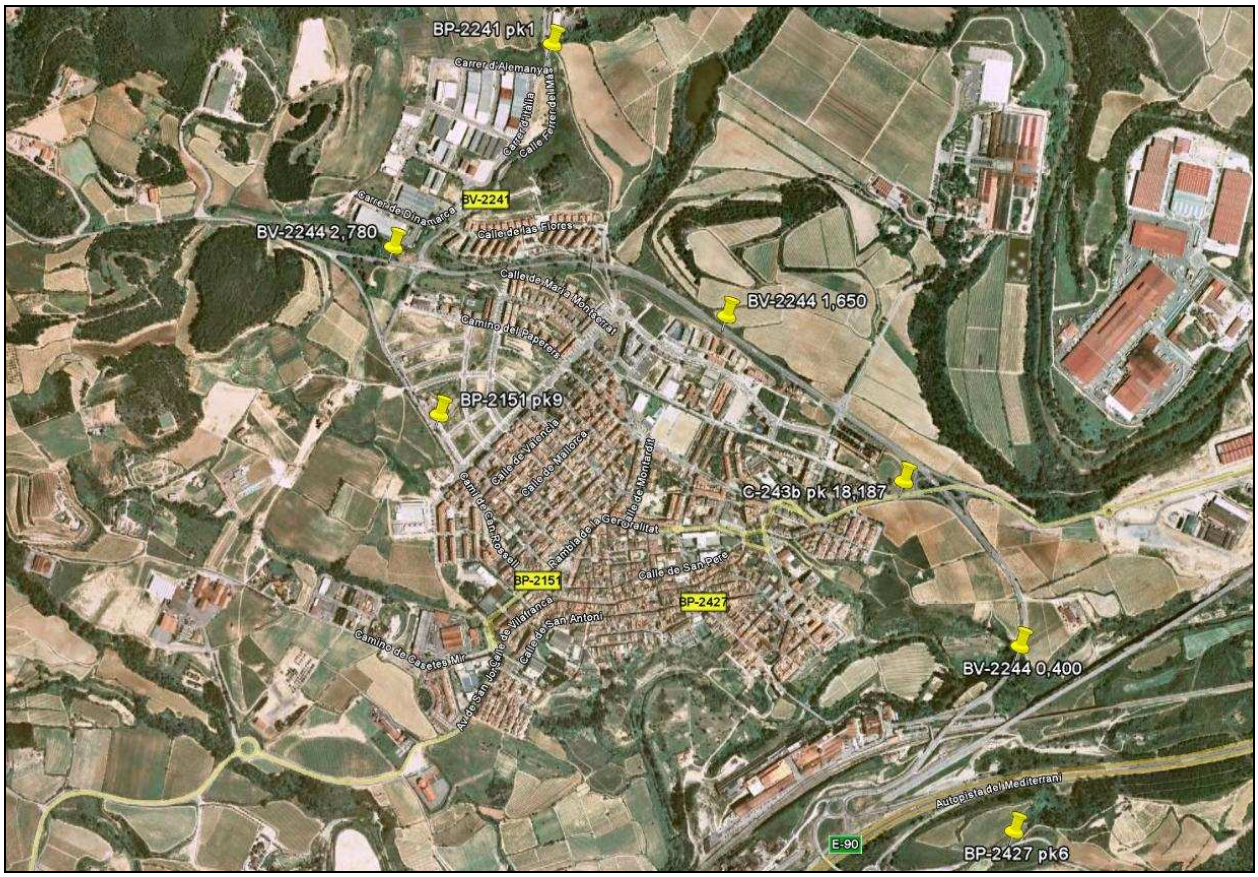


Figura 4.11. Localització dels aforaments automàtics oficials emprats (Diputació de Barcelona)

De les dades recollides se'n desprèn que la xarxa d'accés a Sant Sadurní d'Anoia recull intensitats de trànsit significativament majors en dies feiners que en la mitjana diària anual (increments que van del 10 al 14% respecte a la mitjana anual). Aquest fet denota que la vila recull una disminució important del volum de trànsit durant caps de setmana i dies festius.

Pel que fa a la distribució horària, la major part de les hores puntes es produeixen entre les 8 i les 9 h del matí, amb volums al voltant del 10% de la intensitat diària. Això reforça la significació de la prominència de la mobilitat ocupacional en la composició del trànsit i porta a l'elecció de l'escenari del matí de dia feiner com a objecte d'estudi.

Pel que fa al trànsit de vehicles pesants, aquest transcorre eminentment (amb percentatges que arriben a superar el 20% de composició) per la carretera BP-2427, i per la carretera BV-2244.

Aforaments manuals

La falta d'aforaments i la necessitat d'obtenir dades no contemplades pels comptatges oficials han fet necessari el plantejament d'una campanya d'aforaments complementària. Concretament s'han realitzat aforaments manuals direccionals en 13 punts del continu urbà de Sant Sadurní d'Anoia. Els llocs seleccionats per a la realització dels aforaments automàtics han estat, bàsicament, els accessos al municipi i diferents punts clau de la xarxa bàsica. En la següent taula i figura s'enumera la localització d'aquests punts d'aforament.

Els aforaments s'han realitzat durant períodes de dues hores de dos matins de dia feiner tipus (dimarts 8 i dimecres 9 de juny de 2010) i mesurant els moviments de cada intersecció de manera simultània. Aquests aforaments han permès completar la informació obtinguda a partir dels automàtics, distingint els moviments que es produeixen a les cruïlles i determinant la direccionalitat del trànsit.

Punt d'aforament	Localització	Intensitat (vehicles/hora)		
		Lleugers	Pesants	Total
DIREC-01	Carretera de Vilafranca del Penedès - avinguda de Sant Jordi	422	132	554
DIREC-02	Carretera BV-2244 - carretera BV-2241	804	222	1.026
DIREC-03	Carretera BV-2244 - passeig de Can Ferrer	564	144	708
DIREC-04	Carretera BV-2244 - passeig de Can Codorniu	640	298	938
DIREC-05	Carretera BV-2244 - passeig del Bariton Maties Ferret	660	276	936
DIREC-06	Carretera BV-2244 - plaça de l'Estació	705	302	1.007
DIREC-07	Carretera de Martorell - plaça del Pont Romà	435	32	467
DIREC-08	Rambla de la Generalitat - carrer del Doctor Barraquer	355	28	383
DIREC-09	Rambla de la Generalitat - carrer de Barcelona	426	7	433
DIREC-10	Rambla de la Generalitat - plaça de Pau Casals	525	61	586
DIREC-11	Carrer de la Diputació - plaça de l'Era d'en Guineu	252	8	260
DIREC-12	Carrer de la Diputació - plaça de Joan Sala	162	8	170
DIREC-13	Carrer de Montserrat - carrer Raval	102	4	106

Taula 4.21. Aforaments direccionals realitzats i intensitats recollides

Font: Consulting Formaplan

Les principals intensitats horàries s'han recollit en la nova rotonda situada en la confluència de la nova variant amb la carretera BV-2244, a l'extrem nord-oest del municipi, i en la intersecció entre la carretera BV-2244 i el ramal que prové de la plaça de l'Estació, a l'extrem sud del municipi. En ambdós casos s'han comptabilitzat al voltant de 1.000 vehicles/hora.

Pel que fa al trànsit de vehicles pesants, es constata que mentre la seva presència a les rondes de Sant Sadurní d'Anoia representa entorn del 25% del trànsit total, a la xarxa bàsica interna de la vila el seu pes es veu sensiblement reduït passant a ser menys del 10% del total.

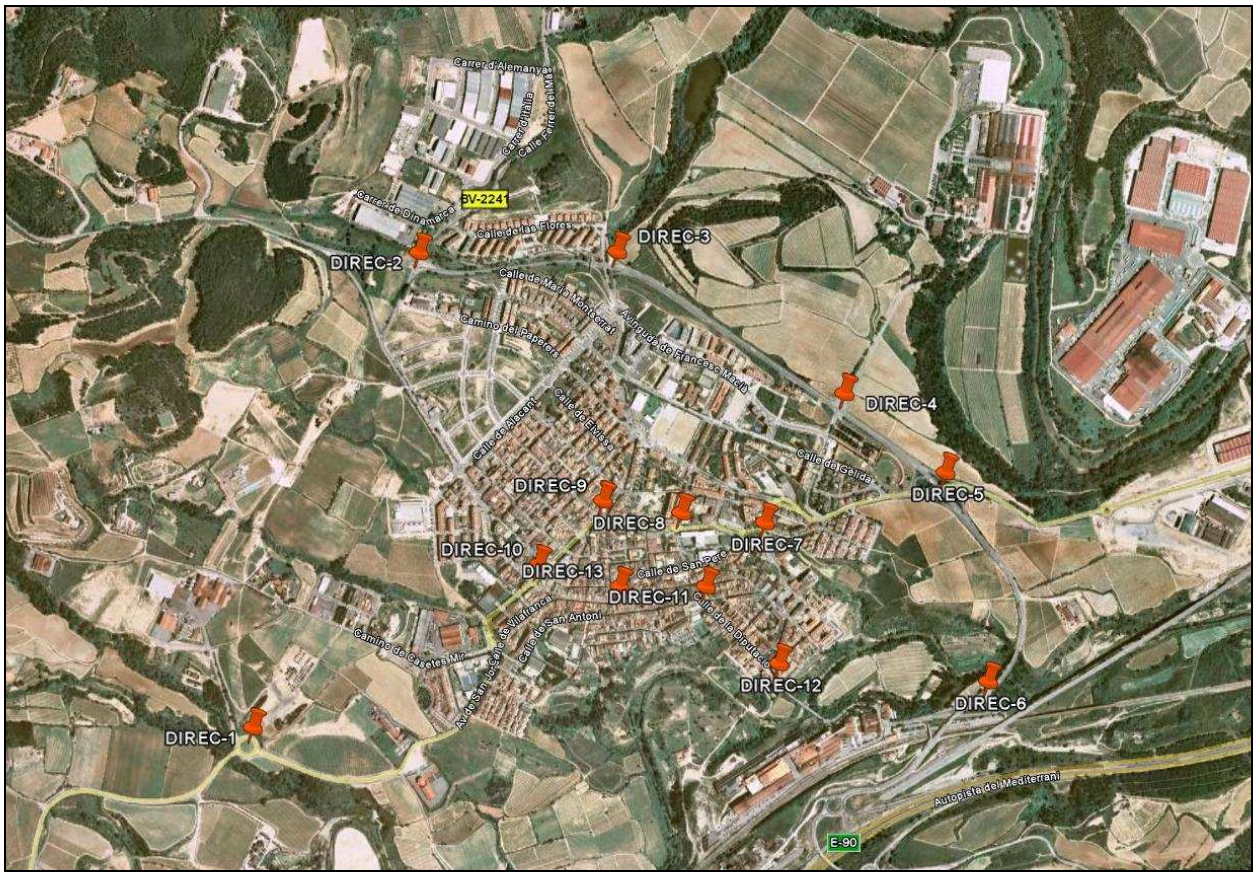


Figura 4.12. Punts d'aforaments manuals direccionals

Font: Consulting Formaplana

Per la realització del Mapa de soroll i proposta de capacitat acústica del municipi de Sant Sadurní d'Anoia, al 2004, es varen realitzar aforaments de trànsit en diferents punts de la vila. Concretament, es van realitzar controls d'aforaments en 42 punts d'una durada de 15 minuts (tots en dia feiner).

Tot i la curta durada d'aquests aforaments, s'ha cregut convenient la seva consideració per tal d'acabar de completar el cos de dades recollit.

Punt d'aforament	Localització	Intensitat de vehicles (15')
P01	Carrer Macabeo 34	6
P02	Camí de les Casetes	39
P03	Avinguda Sant Jordi 5	151
P05	Camí de les Casetees	26
P06	Can Benet i la Prua	1
P07	Monistrol d'Anoia	3
P08	Espiells	4
P09	Can Catassus	15
P10	Carretera BV-2241	186
P11	C/ Portugal 7	10
P12	Carretera de Sant Quintí	161
P15	Carretera de Piera	26
P16	Polígon industrial Molí d'en Guineu	10

Punt d'aforament	Localització	Intensitat de vehicles (15')
P17	Passeig Can Codorniu 11	19
P18	Carrer del Doctor Pere Ponç 23	9
P19	Carrer Gelida	18
P20	Avinguda Francesc Macià 37-43	33
P24	Carrer de les flors	125
P25	Carrer de les flors 54-56	49
P27	Cinturó de Ronda	116
P28	Carretera de Gelida	176
P29	Carrer Joan Fuster i Ortells 46	6
P30	Carrer Castelló 33	52
P31	Carrer València 46-48	65
P32	Carrer Rosa Sensat 13	8
P34	Carrer Diputació 55	69
P36	Carrer Ferrer i Sallés 33	37
P37	Carrer Marc Mir 23	22
P38	Carrer Viader 1-3	14
P39	Carretera de Sant Pere	169
P42	Rambla de la Generalitat 5	178

Taula 4.22. Punts d'aforaments de trànsit relatius al Mapa de Sorolls

Font: Proema S.C.P., 2004

Figura 4.13. Localització dels punts d'aforaments relatius al Mapa de Sorolls

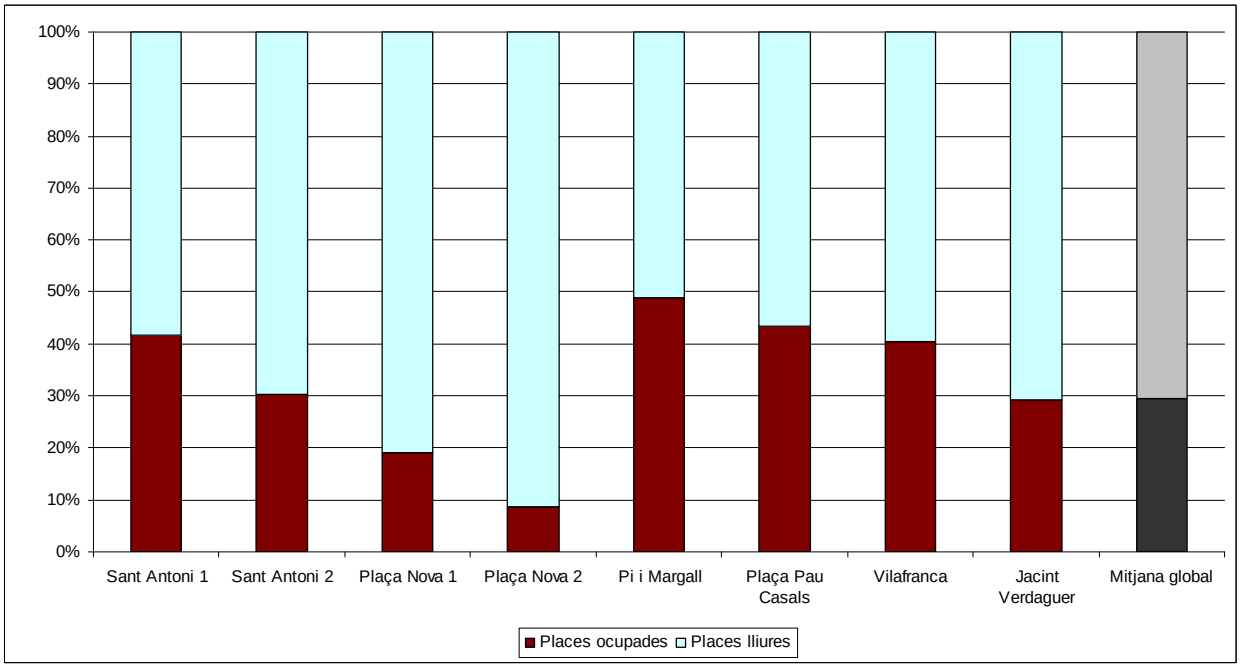
Font: Proema S.C.P., 2004

4.6. Aparcament

Zona blava

S'han analitzat les dades de les zones blaves corresponents al primer trimestre de l'any 2009 per tal de conèixer les seves pautes d'utilització.

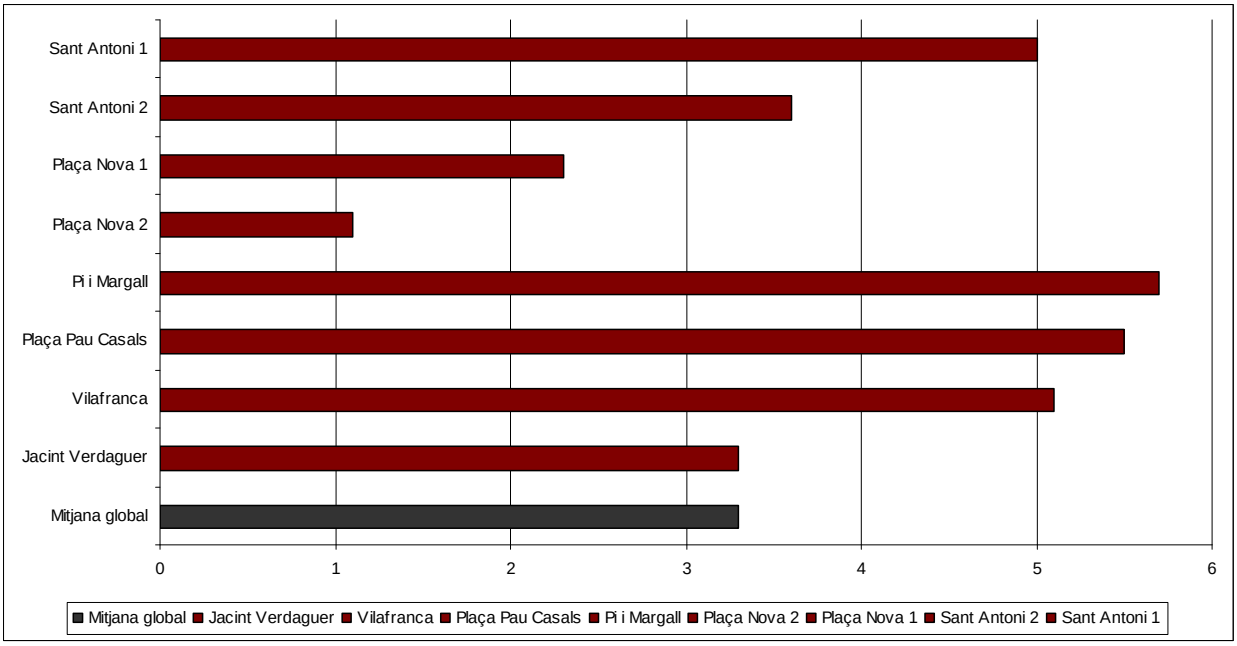
El percentatge mitjà d'ocupació d'aquestes places ha estat del 29,5%, amb una major demanda en el cas del carrer Pi i Margall (48,)%), la plaça Pau Casals (43,4%), el primer tram del carrer Sant Antoni (41,7%) i el carrer Vilafranca (40,4%). L'ocupació més baixa s'ha recollit a la plaça Nova (19,1% i 8,7% en cadascun dels parquímetres). Aquest percentatge d'ocupació baix penalitza la mitjana global del centre urbà.



Gràfic 1 Percentatge d'ocupació en les diferents zones blaves del centre urbà

Font: PARBLA S.L.

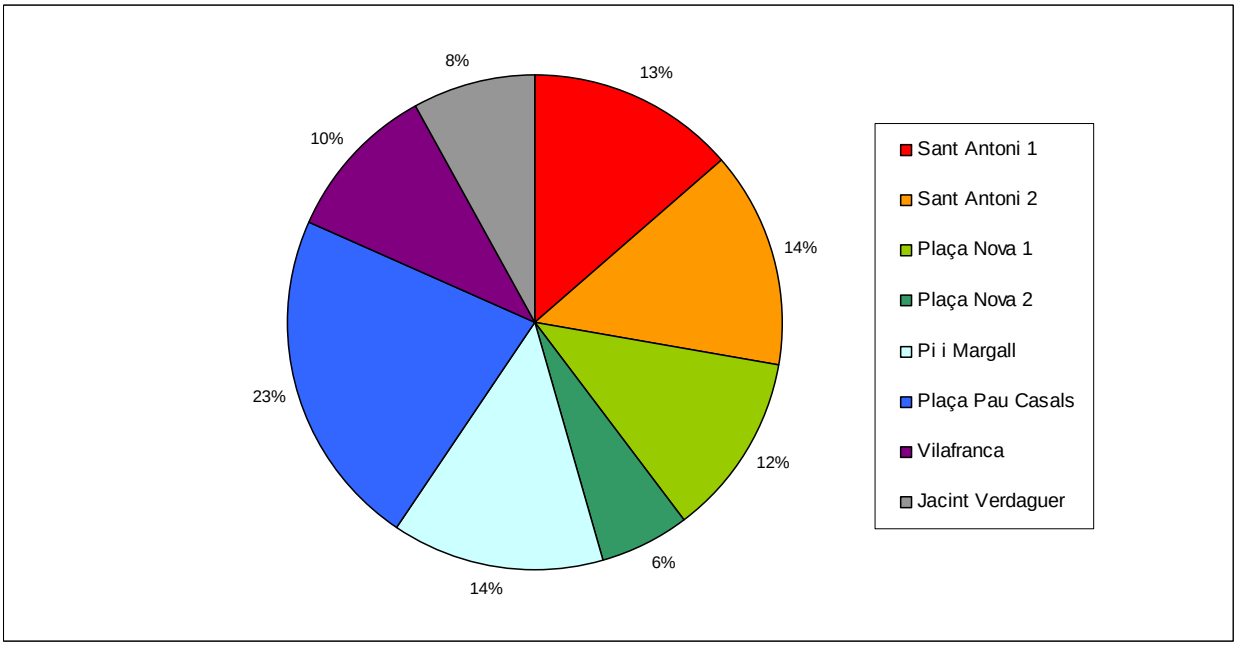
La mitjana de rotació al llarg del dia ha estat de 3,3 vehicles per cada plaça. Carrer a carrer, cal destacar la demanda localitzada al carrer Pi i Margall (5,7 veh/plaça), la de la plaça Pau Casals (5,5 veh/plaça) i la del primer tram del carrer Sant Antoni (5,0 veh/plaça). L'estada mitjana dels vehicles ha estat de 38 minuts.



Gràfic 2 Ràtio d'ocupació en les diferents zones blaves del centre urbà

Font: PARBLA S.L.

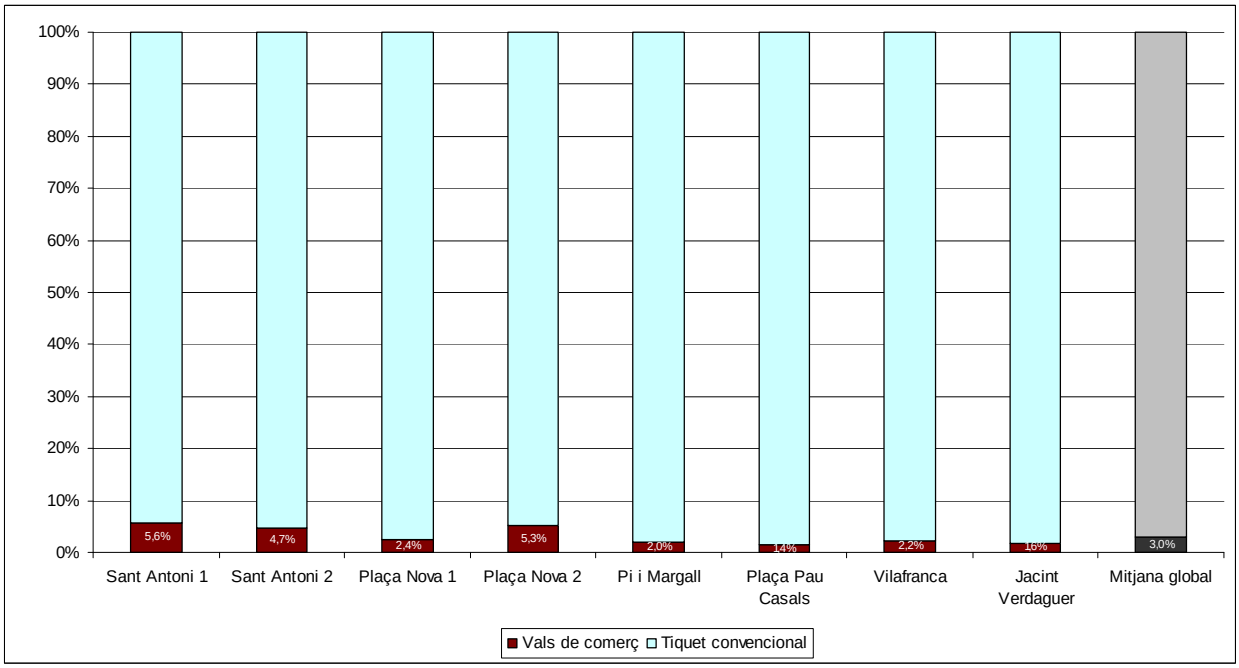
Per servei al dia s'entén la suma del total de tiquets convencionals emesos pels parquímetres més els vals de comerç facilitats pels establiments del centre. Diàriament s'ha comptabilitzat 448 serveis, que s'han concentrat al carrer Sant Antoni (27%) a la plaça Pau Casals (23%), a la plaça Nova (18%) i al carrer Pi i Margall (14%).



Gràfic 3 Distribució dels serveis entre les diferents zones blaves del centre urbà

Font: PARBLA S.L.

Durant el trimestre analitzat s'han emprat un total de 921 vals de comerç, el que dóna una mitjana d'uns 10 vals al dia. Analitzat percentualment, el 3% del total de serveis es realitzen mitjançant vals de comerç, tant per cent que es veu sensiblement augmentat en el cas del carrer de Sant Antoni (5,6% i 4,7% en cada parquímetre) i la plaça Nova (5,3%).



Gràfic 4 Percentatge d'ús de vals de comerç en les diferents zones blaves del centre urbà

Font: PARBLA S.L.

Aparcament lliure

S'ha realitzat treball de camp a l'aparcament del Centre consistent en l'inventari de places i controls de la rotació de vehicles durant un dia feiner tipus i durant dia de mercat.

En la següent taula es mostra el resum de les dades obtingudes. S'hi fa palès que mentre en un dia feiner tipus l'aparcament presenta una ocupació mitjana del 73%, en dia de mercat aquesta s'incrementa de manera que arriba a superar el màxim de capacitat de l'aparcament a partir d'estacionament en doble filera. Pel que fa a la rotació, mentre que durant el matí d'un dia feiner aquesta gira al voltant de 3 vehicles per plaça d'aparcament, en dia de mercat aquesta es redueix i passa a ser de 2,6.

Tipologia de dia	Ocupació	Rotació (9-13h)
Dia feiner tipus	73%	2,6
Dia de mercat	109%	3,1

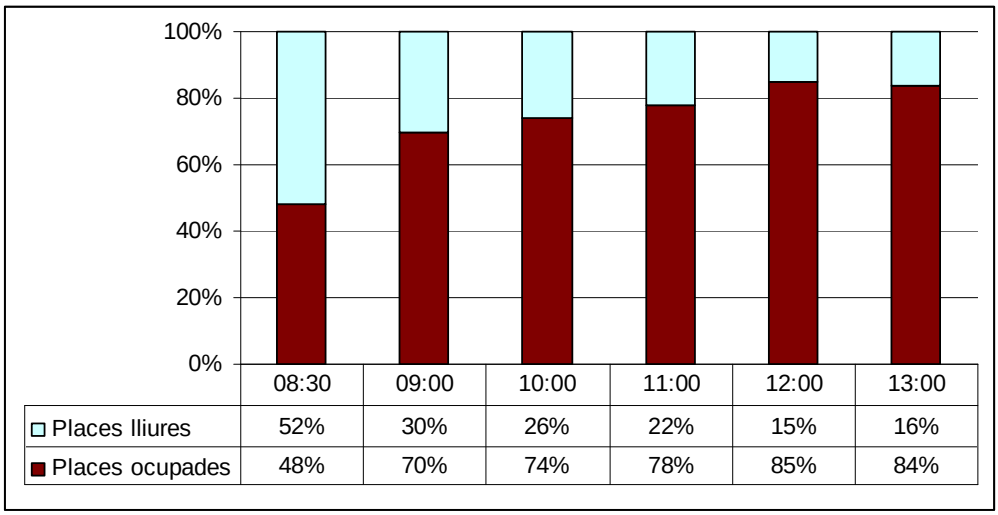
Taula 4.23. Ocupació i índex de rotació (9-13h) del pàrquing del Centre segons tipologia de dia

Font: Consulting Formaplan S.L.

Tot i els problemes ocasionats per la punta de demanda que representa la ubicació del mercat, l'aparcament del Centre no sol arribar al seu màxim de capacitat.

Si observem la distribució horària de l'ocupació al llarg del matí, destaca que la màxima demanda es concentra al migdia (moment en que el 85% de les places estan ocupades). Per contra les

primeres hores del matí l'ocupació està per sota del 70% de la capacitat, el que denota que l'aparcament és emprat eminentment per no residents.



	08:30	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00
Places lliures	52%	30%	26%	22%	15%	16%
Places ocupades	48%	70%	74%	78%	85%	84%

Gràfic 5 Ocupació del pàrquing del Centre al llarg del matí

Font: Consulting Formaplan S.L.

5. CARACTERITZACIÓ DEL SISTEMA DE MOBILITAT

5.1. Caracterització del sistema actual de mobilitat

Mobilitat en vehicle privat

A partir de les dades d'aforaments disponibles i el treball de camp s'ha realitzat dos grafs de trànsit per les principals vies de Sant Sadurní d'Anoia. Alguns dels paràmetres que obtindrem a partir d'aquest model són:

- La IMD (Intensitat Mitjana diària) és el nombre mitjà de vehicles que passen per cada tram de carrer dibuixat al graf al llarg del dia. El graf d'IMD s'expressa en milers de vehicles al dia. No s'han considerat els vials de la xarxa secundària amb una intensitat inferior als 1.000 vehicles/dia.

- La IMH (Intensitat Mitjana Horària) és el nombre mitjà de vehicles que passen per cada tram de carrer durant una hora de matí. El graf d'IMH s'expressa en vehicles/hora. No s'han considerat els vials de la xarxa secundària amb una intensitat inferior als 1.000 vehicles/hora.

- Els nivell de servei (NS) és una mesura qualitativa que descriu les condicions de circulació en un tram de carretera determinat. Els factors que intervenen en la definició dels NS són: la velocitat, el temps de recorregut, la llibertat de maniobra, les interrupcions de la circulació i el confort i la convivència. Es defineixen 6 NS per a cada infraestructura. A cadascun d'ells se'ls atorga una lletra determinada (de la A a la F), essent A el que presenta les millors condicions operatives i F, les pitjors. El NS E és el valor que correspon a la màxima intensitat o capacitat de la infraestructura.

L'anàlisi dels nivells de servei posa de relleu que la xarxa viària no presenta problemes de saturació importants (la major part de la xarxa disposa d'un nivell de servei A i B). Únicament s'ha de destacar les següents interseccions, en les que es dóna un nivell de servei C i en algun dels moviments pot arribar a ser D.

- Sortida de la carretera BV-2244 des del passeig de Cal Codorniu

- Incorporació a la carretera de Martorell des del carrer de l'Església

- Sortida del carrer Moragas cap al carrer de Sant Antoni

- Incorporació a la Rambla de la Generalitat des del carrer de Provença

- Sortida del carrer de Montserrat cap a la Rambla de la Generalitat

- Avinguda de Sant Jordi entre els carrers del Vallès i Montcau

Els plànols d'intensitats mitjanes diàries de vehicles, intensitats horàries matí de vehicles i nivells de servei es presenten a continuació.

Com s'ha vist en el tractament de les dades de l'EMO 2001 i l'EMQ 2006, el vehicle privat ocupa un paper predominant en l'articulació de la mobilitat de Sant Sadurní d'Anoia, especialment pel

que als desplaçaments de relació amb l'exterior. Tot i que a la xarxa viària no s'hi detecten problemes de congestió importants, aquest model de mobilitat basat en l'automòbil comporta una sèrie de disfuncions, la major part de les quals van en detriment dels modes de transport alternatius, no motoritzats i en transport públic.

Mobilitat en transport públic

El creixement interanual experimentat pel servei d'autobús urbà és bon indicador de la progressiva acceptació d'aquest servei per part dels ciutadans de Sant Sadurní, especialment d'ençà a la integració tarifària de 2008, tot i que encara dista molt de representar una massa crítica suficient que permetés plantejar un increment de l'oferta.

Pel que fa a les línies d'autobús interurbanes, presenten una ocupació baixa que es manté en el temps, pel que sembla, de manera estructural. És clar que les característiques d'aquestes línies, amb velocitats comercials baixes, difícilment poden competir amb el vehicle privat en els desplaçaments exteriors.

Les dades de demanda indiquen que el principal mitjà de comunicació en transport públic és el servei ferroviari, especialment amb els viatges de relació amb Barcelona. Tanmateix, la situació perifèrica de l'estació de ferrocarril, així com l'existència d'un aparcament de *park & ride* en les immediacions de la infraestructura, fan que la cadena modal vehicle privat – ferrocarril tingui una gran rellevància en la vertebració d'aquests desplaçaments.

Les dades relativament baixes de les expedicions al dia del servei de transport públic, així com de la seva ocupació, disten molt de comportar un nivell de servei deficient quant a la xarxa viària o l'ocupació del vehicle.

L'Ajuntament des de fa anys està apostant decisivament pels modes de transport alternatius. Mesures com l'habilitació d'un servei d'autobús urbà o de creació d'una illa de vianants al centre urbà de la vila així ho corroboren, més si tenim en compte les dimensions relativament reduïdes de la vila.

Així, el tractament de les dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana, la major part dels entrevistats posen de relleu la manca d'una oferta alternativa en transport públic o la freqüència de pas reduïda del servei com a principals barreres per al canvi de transport privat a transport públic.

Vianants i bicicletes

Tot i el paper predominant del vehicle privat, les dades estadístiques sobre mobilitat disponibles a Sant Sadurní d'Anoia indiquen que la mobilitat a peu arriba a tenir un pes similar al de l'automòbil, especialment en dia feiner.

D'aquest fet se'n deriva que l'Ajuntament hagi anat implementant progressivament mesures destinades a la millora de les condicions de la mobilitat a peu, especialment en les zones on existeix una major concentració. Així des de fa anys s'ha realitzat la reurbanització dels carrers més estrets del centre per tal que passessin a tenir plataforma única i s'ha restringit l'accés dels automòbils en els principals eixos comercials del centre de la vila.

Si bé, el centre urbà en l'actualitat reuneix una sèrie de bones condicions pel desenvolupament de la mobilitat a peu, encara cal millorar les rutes cap als principals generadors de mobilitat de manera que es converteixin en plenament funcionals, segures i confortables. L'objectiu ha de ser

que a través de la millora de les condicions dels desplaçaments a peu, s'augmenti la qualitat ambiental de l'entorn urbà.

Pel que fa a la bicicleta, en l'actualitat a Sant Sadurní d'Anoia la demanda d'aquest mode de transport és poc més que presencial. La inexistència d'una xarxa vertebradora dels desplaçaments en bicicleta a través del continu urbà de la vila provoca que el seu ús sigui molt reduït. L'experiència demostra que a mesura que els itineraris siguin més segurs permetran atraure un major nombre d'usuaris.

Aparcament

Les dades de demanda de l'aparcament indiquen que, tret de circumstàncies ocasionals com els matins de dia de mercat, a Sant Sadurní d'Anoia no s'hi produeixen problemes d'aparcament significatius. Les ocupacions tant dels aparcaments lliures propers al centre (73% de mitjana amb màxims del 85%) com de les zones blaves (30% de mitjana amb màxims del 45%) així ho indiquen. Més si tenim en compte que en breu l'oferta d'aparcament lliure es veurà incrementada mitjançant l'habilitació al pàrquing el Centre de 94 noves places.

També cal tenir en compte que des de l'Ajuntament s'està estudiant la possibilitat d'ampliar les zones blaves a l'entorn del centre. En aquest sentit cal estudiar les diferents alternatives i possibilitats de la regulació de l'oferta d'aparcament actual.

De la comparativa entre la presència d'establiments comercials i la disposició actual de places reservades per a operacions de càrregues i descàrregues se n'ha extret dos punts amb un dèficit clar. Aquests dos punts són:

- Per una banda, l'àmbit proper a la intersecció entre la rambla de la Generalitat i el carrer de Barcelona.

- Per l'altra, l'entorn de la plaça del Pont Romà.

Finalment, destacar que s'han realitzat controls de l'estacionament nocturn en el nucli urbà de Sant Sadurní d'Anoia, en els quals s'ha observat que l'ocupació de les places dista molt d'arribar a la capacitat actual i no es produeixen problemes d'aparcament irregular.

5.2. Caracterització del sistema futur de mobilitat

5.2.1. Planejament vigent en redacció

Principals determinacions dels pla

El pla de 1983 ha conduit de forma ordenada el creixement de la vila que ha passat de 8.100 habitants a 11.359 i ha permès donar cabuda a les demandes d'habitatge que pel desdoblament familiar i l'acolliment de famílies de fora de la vila ha tingut lloc aquests darrers anys. Per a això ha calgut transformar 28 ha dins del sòl urbà de les 41 previstes i desenvolupar en 88 ha de les 149 hectàrees previstes en el sòl urbanitzable. El parc d'habitatges ha augmentat en 2.000 habitatges en aquests 25 anys.

El nou pla delimita els sectors urbanitzables següents, uns delimitats i assenyalats en quin sexenni d'actuació del pla s'han de portar a terme i uns altres no delimitats i opcionals en funció de quines siguin les situacions econòmiques al llarg de la vida del pla.

Nom del sector	Zona urbanística	Extensió (m2s)	Edif, brut. resd (m2st/m2s)	Sostre total resid.	Edif. compl. (m2st/m2s)	Sostre per a act. Econòm
Pla de la Creu	tipus I	142.398	0,51	72.623	0,09	12.816
Les Solanes	tipus I	134.286	0,55	73.857	0,05	6.714
Passeig del Parc	tipus I	5.323	0,55	2.928	0,05	266
Can Mir	tipus II	77.817	0,45	35.018	0,05	3.890
Bosc del Mestres	tipus II	71.565	0,45	32.204	0,05	3.578
El Serralet	tipus III	79.158	0,29	22.956	0,01	792
Prunamala	tipus III	79.163	0,29	22.957	0,01	792
Monistrol d'Anoia	tipus IV	19.681	0,19	3.739	0,01	197
Espiells	tipus IV	8.574	0,19	1.629	0,01	86
Can Romeu	tipus IV	8.392	0,19	1.594	0,01	84
Total residencial		**626.357**		**269.503**		**29.210**
Parc de les Caves	Cellers	269.251			0,15	40.388
10.B Aixartell	Cellers	45.705			0,25	11.426
Carretera de Piera	Industrial	145.722			0,41	59.746
Sector per a serveis d'hotel	Serveis	23.612			0,3	7.084
Total activitat		**484.290**				**118.643**

La superfície de les 6 actuacions de renovació urbana que es proposen sumen quasi 5,9 Ha i 417 habitatges i els nous sectors en nombre de cinc a addicionar als dos ja vigents, junt als tres petits eixamples en agregats rurals sumen quasi 61 hectàrees i donaran cabuda a 98 habitatges en els eixamples dels agregats rurals i 2.870 habitatges en tots els futurs nous sectors.

Quant a política del sòl industrial, a Sant Sadurní s'ha de distingir entre una política de sòl orientada cap a la modernització i ampliació de la indústria del cava i la industria general. Pel que fa a la primera, el pla la relaciona estretament amb els processos de renovació urbana i amb la modernització del centre. El pla reserva el sector parc dels caves, amb aquesta finalitat exclusiva on a més s'han de donar condicions d'espais oberts en contacte amb la natura, i al mateix temps relacionat en facilitat a la vila de manera que reforci les activitats del sector que hi restaran i amb la resta d'activitats econòmiques residents. Pel que fa a la indústria general i un cop s'ha cobert les demandes generals del sector auxiliar del cava, només s'inclou l'ampliació de can Ferrer amb la preservació de tot el turó de can Ferrer del Mas. La corporació persegueix reservar aquells sòls per a indústries d'alt valor afegit pel pes que hi tingui en elles el coneixement i la innovació, i que a

més ha de situar en llocs que no impactin negativament sobre el sector vitivinícola i el medi, i generin una alta proporció de llocs de treball qualificats.

Així mateix preveu a l'interior de la trama urbana consolidada actuacions de transformació urbana amb la finalitat de permetre la sortida cap al parc dels caves de petits cellers enquistats dins de la trama urbana. Quan a la resta, el pla és una continuació del vigent pla. Incorpora i perfecciona l'actual zonificació i normes i refon les normes dels plans parcials dels sectors aprovats i desenvolupats.

Per tal de definir un escenari tendencial de mobilitat a 6 i 12 anys, s'ha avaluat les possibilitats de desenvolupaments dels diferents àmbits contemplats en el POUM. De converses amb l'Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia se'n deriva la previsió del desenvolupament del sector 18, de Pla d'en Mestres de cara al 2022 i de la seva meitat de cara al 2016.

Estructura de la xarxa viària municipal

Quant a l'estructura de la xarxa viària, el pla incorpora l'actual variant del departament de Política Territorial i Obres Públiques però fa previsió del seu desdoblament així com el de la carretera a Sant Pere de Riudebitlles amb la finalitat d'ajustar la seva capacitat a haver de resoldre no només el pas per fora de la població dels trànsits comarcals sinó al haver de fer funcions de ronda urbana.

Al interior de la població i a partir de la reserva de la vella variant del pla de 1985, es crea amb continuïtat sobre el territori un passeig transversal que dóna servei als nous creixements de la part nord de la vila i que ha de permetre que la rambla de la Generalitat es converteixi en via cívica de suport de les activitats comercials centrals, del transport urbà, i del propi centre històric.

Finalment el pla contempla un seguit de millores en els creuaments de les vies principals, alguns clarament insegurs envers als trànsits que han de gestionar i en especial és molt important la previsió de separar l'entrada i sortida cap a l'autopista, de l'accés provenint dels desenvolupaments del sector del Recó, i dels desplaçaments comarcals de Subirats, Sant Llorenç dels Hortons i Gelida al llarg del Anoia que amb la solució adoptada a través de les previsions del sector del Pla de la Creu, entraran de forma urbana directament al centre de la vila i sense interferir amb els de l'autopista. Una possibilitat a mig termini d'ampliar el centre de la Rambla de la Generalitat sobre el nou saló previst en el centre d'aquell nou desenvolupament.

El sector del Pla d'en Mestres

Antecedents

Aquest sector va ser classificat en el PGOU com a Sòl Urbanitzable No Programat. El mes de juliol de 1998, els Serveis Tècnics de l'Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia, van redactar la Modificació Puntual del Pla General referent a l'àmbit del sector 18 "Pla d'en Mestres", qualificant-lo com a Sòl Urbanitzable Programat.

En data de 30 de setembre de 1998 el Ple de l'Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia va aprovar provisionalment en sessió ordinària la Modificació Puntual del Pla General referent a l'àmbit del sector 18 A "Pla d'en Mestres".

Amb sessió de 17 de març de 1999 la Comissió d'Urbanisme de Barcelona va prendre l'acord de suspendre l'aprovació definitiva de la Modificació Puntual fins a la incorporació de la prescripció

següent: "Mantenir com a sistema general d'espai lliure de sistema general (clau 4/A2) la superfície de terreny de 2.500 m2 delimitat pel sector del "Pla d'en Mestres" i el carrer Alacant i la carretera de Sant Quintí, així com els aproximadament 36.000 m2 grafiats amb destí a aquest mateix sistema pel PGO per aquest sector, sense perjudici d'ajustar els seus límits en funció de l'ordenança concreta del sector".

Per donant compliment a aquesta resolució l'Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia, redacta la Modificació Puntual en data d'abril de 2002. En data de 30 d'abril de 2002, el Ple de l'Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia va aprovar inicialment l'esmentada modificació puntual. Aquesta modificació puntual va rebre l'aprovació definitiva al mes de setembre de 2002.

Característiques

El sector limita al nord amb el Camí dels Paperers, que separa aquest sector del sector15 "El Gat Cendrer", al sud amb la ctra. BP-2151 a la Llacuna, on hi ha la gasolinera de Sant Sadurní d'Anoia, a l'est amb el carrer Alacant i a l'oest amb la carretera BP-2141 a Capellades.

L'aprovació inicial del nou POUM en recull una extensió de 45.283 metres quadrats i un nombre d'habitatges màxims de 229.

Figura 5.1. Zonificació contemplada en el POUM en l'àmbit del Pla d'en Mestres

Font: POUM de Sant Sadurní d'Anoia

Vialitat interna del sector

En l'actualitat ja s'ha desenvolupat la vialitat del sector, consistent en una xarxa formada per sis carrers. Aquests carrers són els següents i la seva secció està representada en el plànol que a continuació s'adjunta :

Carrer 1: és l'eix principal del sector que connecta transversalment el carrer Alacant i el camí dels Paperers pertanyent al sector veí del "Gat Cendrer". Té una amplada de 19 m en el tram entre l'edificació Plurifamiliar i els equipaments (secció A-A') i 17 m en el tram entre l'edificació en filera 1 i el sistema d'espais generals (secció B-B').

Carrer 2: és un carrer interior paral·lel a l'eix principal (carrer 1) que connecta amb el carrer Alacant i dona accés a la zona residencial. Té una amplada de 16 m en el tram que discorre entre l'edificació Plurifamiliar (secció C-C') i 14 m en el tram entre l'edificació Unifamiliar aïllada i la Unifamiliar doble bessona (secció D-D').

Carrer 3: correspon al carrer Alacant, és la ampliació del vial existent fins a 33 metres (secció E-E'), d'acord amb la secció definida en el Pla Parcial del "Gat Cendrer".

Carrer 4: és un carrer perpendicular a la BP-2151 que connecta aquesta carretera amb l'eix principal del sector (carrer 1). Té una amplada de 14 m (secció F-F').

Carrer 5: és un carrer perpendicular a la BP-2151 que connecta aquesta carretera amb el carrer Alacant. Té una amplada de 17 m (secció G-G').

Carrer 6: format per dos eixos perpendiculars que envolten la zona residencial d'edificació aïllada. Té una amplada de 10 m (secció H-H').

Figura 5.2. Estat actual de la vialitat en l'àmbit del Pla d'en Mestres

5.2.2. Prognosi de trànsit de vehicle privat motoritzat, transport públic i aparcament.

Mobilitat generada pel desenvolupament

Viatges generats i repartiment modal

S'ha considerat que el creixement de la demanda es deu eminentment a la mobilitat generada pel nous usos residencials previstos i no es considera un increment del nombre de viatges/habitant actual o del pes de la demanda de mobilitat forana.

S'ha aplicat la ràtio relativa a ús d'habitatge del Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. D'aquest se n'ha extret una generació de 1.600 viatges/dia després del desenvolupament total del sector i de 800 viatges/dia de cara a l'any 2016.

Escenari	Extensió (m2)	Habitatges màxims	Ràtio DEAMG (v. generats/ habitatge)	Viatges generats
2016	22.642	115	7	802
2022	45.283	229	7	1.603

Taula 5.1. Previsió de viatges generats pel desenvolupament del PPU Pla d'en Mestres any 2016

Font: Consulting Formaplan a patir de dades de l'Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

S'ha mantingut la tipologia actual de la mobilitat i s'ha considerat una petita modificació sobre la distribució modal dels desplaçaments.

- Donat el caràcter urbà de l'actuació s'ha mantingut la quota de viatges a peu/ en bicicleta.
- S'ha considerat un lleuger increment en l'ús del transport públic, provocat per les mesures orientades a la millora del servei. .
- A causa de les dues hipòtesis anteriors s'ha considerat una lleugera disminució del vehicle privat.

Escenari	Viatges generats	Hipòtesi repartiment modal			Repartiment modal		
		VP	TP	NM	VP	TP	NM
2016	802	44%	8%	48%	353	65	384
2022	1.603	44%	8%	48%	705	130	768

Taula 5.2. Repartiment modal dels viatges generats PPU Pla d'en Mestres any 2016

Font: Consulting Formaplan a patir de dades de l'EMQ 2006

Vehicles generats per l'actuació

S'ha aplicat la ràtio d'ocupació extreta de l'EMQ de 2006, de manera que s'ha estimat que, de cara al 2016, diàriament el sector generarà 273 vehicles i de cara al 2022, 546.

Escenari	Viatges generats en VP	Ràtio ocupació	Vehicles generats
2016	353	1,29	273
2022	705	1,29	546

Taula 5.3. Vehicles generats PPU Pla d'en Mestres any 2016

Font: Consulting Formaplan a patir de dades de l'Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Un cop estimats l'increment de vehicles que comportarà el desenvolupament de la meitat del sector, s'ha procedit a considerar el seu origen i destinació. Per això s'han emprat les matrius O-D contingudes en l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del POUM de Sant Sadurní d'Anoia.

L'estudi pren com a zones de trànsit les actuals seccions censals pel fet de ser les menors unitats de desagregació de la informació demogràfica. Aquestes seccions censals es presenten en la següent figura.

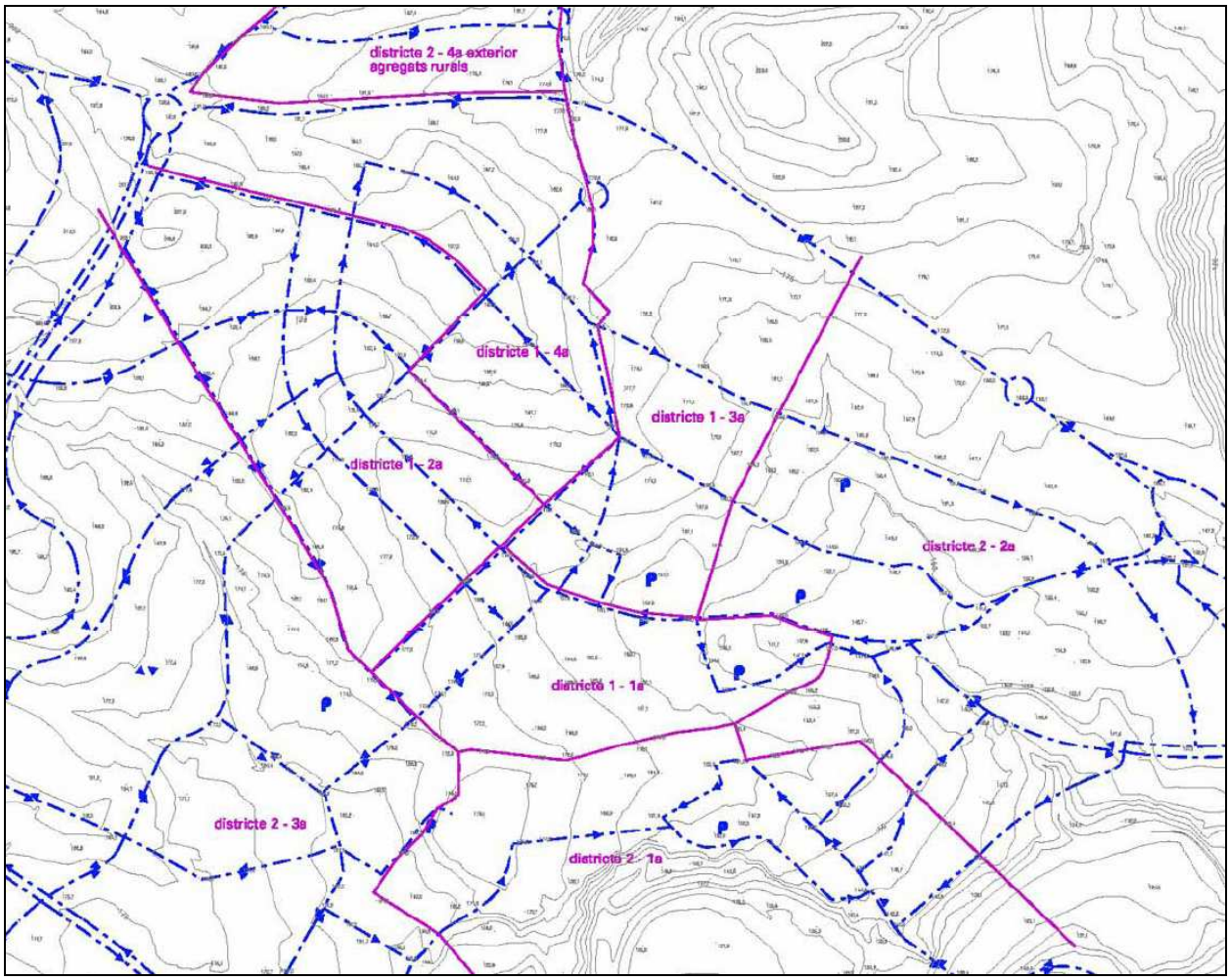


Figura 5.3. Districtes i seccions censals de Sant Sadurní d'Anoia

Font: EAMG relatiu al POUM de Sant Sadurní d'Anoia

Donat el caràcter enterament residencial del sector, s'ha considerat únicament la distribució de la destinació. La hipòtesi de destinació s'adjunta en la següent taula.

	Destinació								
	1-1	1-2	1-3	1-4	2-1	2-2	2-3	Fora	Total
Hipòtesi de destinació	21,4%	7,0%	1,6%	20,6%	8,0%	13,0%	5,9%	22,5%	100,0%

Taula 5.4. Hipòtesi de destinació dels vehicles generats pel PPU Pla d'en Mestres

Font: EAMG relatiu al POUM de Sant Sadurní d'Anoia

La càrrega de vehicles resultant associada a cada escenari s'adjunta a continuació.

Escenari	Destinació								
	1-1	1-2	1-3	1-4	2-1	2-2	2-3	Fora	Total
2016	59	19	4	56	22	36	16	61	273
2022	117	38	9	113	44	71	32	123	546

Taula 5.5. Destinació dels vehicles generats pel PPU Pla d'en Mestres any 2016 i 2022

Font: EAMG relatiu al POUM de Sant Sadurní d'Anoia

Diputació Barcelona
xarxa de municipis

Coneixent les dades d'oferta i demanda futures, es pot avaluar l'impacte de la noves càrregues de trànsit sobre la xarxa viària municipal. Les dades de trànsit es presenten en el plànol 17. Cal apuntar que no s'han considerat els vials de la xarxa secundària amb una intensitat inferior als 1.000 vehicles/dia.

De les dades obtingudes se'n desprèn que, tant en l'escenari de 2016 com de 2022, no s'experimentaran canvis en els nivells de servei municipals, degut en gran part al pes relativament petit de la nova actuació i al bon dimensionament de la nova vialitat prevista.

Servei de transport públic

Tant en l'escenari de 2016 com de 2022, l'actual oferta de transport públic dóna cobertura a la demanda associada al sector del Pla d'en Mestres. L'ocupació actual permet, en escreix, donar resposta a la nova demanda associada.

Mobilitat no motoritzada

El nou sector incorpora les prescripcions per a vianants contingudes en el Codi d'accessibilitat i en les Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà de la DPTOP (dimensionament adequat de voreres, guals en passos de vianants, interseccions compactes, etc.). La xarxa de vianants encaixa perfectament amb la resta del continu urbà de la vila.

Pel que fa a la bicicleta, el sector incorpora l'habilitació de vies ciclistes que permeten accedir de forma segura i còmoda als diferents punts localitzats en el seu perímetre. No obstant, l'actual falta d'una xarxa de bicicletes vertebrada a nivell municipal provoca que no es pugui accedir en bones condicions al centre urbà de Sant Sadurní.

5.3. Seguretat viària

Al llarg de l'últim trienni Sant Sadurní d'Anoia no ha comptat amb cap accident mortal i a més es pot constatar una tendència positiva de reducció de l'accidentalitat. Així des de l'any 2007 al 2009 s'ha experimentat una disminució del 24%. Cal tenir en compte que durant el transcurs d'aquests anys la xarxa viària municipal s'ha vist ampliada per l'obertura de noves zones urbanitzades, pel que la reducció de l'accidentalitat té un valor afegir.

Any	Núm. Accidents
2007	144
2008	136
2009	109

Taula 5.6. Dades d'accidents (2007-2009)

Font: Policia Local

Per punt negre o tram de concentració d'accidents (TCA), s'entén aquell de no més de cent metres on s'haguessin produït tres o més accidents amb víctimes en el mateix any. De les dades d'accidentalitat facilitades per la policia local se'n desprèn que en l'actualitat no existeix cap punt negre en la xarxa viària municipal de Sant Sadurní. En el plànol 18 es presenta la localització dels accidents que s'han produït durant l'any 2009.

Pel que fa a la velocitat destacar que recentment s'ha realitzat una regulació de la velocitat de les rondes de la vila de manera que aquesta a passat a ser de 50 km/h. En aquest sentit, la policia local ha realitzat esforços per tal que els conductors s'adaptessin al nou límit de velocitat mitjançant una campanya de control de velocitats en aquestes vies.

En el capítol de la velocitat del trànsit rodat, cal destacar la travessera de la carretera de Gelida, vial urbà regulat a 50 km/h on s'hi produeixen excessos de velocitats deguts a la morfologia de la seva urbanització i a la disposició del terreny.

En darrer lloc, cal remarcar la necessitat d'un reasfaltat de la part alta de la rambla de la Generalitat. El ferm d'aquest tram presenta unes males condicions provocades per un progressiu debilitament del subsòl a causa de les pluges. L'Ajuntament preveu dur a terme aquesta actuació en breu.

6. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT

6.1. Diagnosi de la situació actual

6.1.1. Mobilitat a peu

Tot i que l'Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia ha anat progressivament destinant una major superfície de l'espai públic a la mobilitat dels vianants i n'ha millorat l'accessibilitat i la seguretat encara resten carències que cal resoldre.

En aquest sentit, s'ha anat configurant una zona de vianants en el centre urbà composada tant per carrers on s'hi ha restringit el trànsit motoritzat general i carrer amb tractament de plataforma única que s'ha regulat com a carrers de convivència. Actualment hi ha previst projectes d'expansió de la solució de plataforma única a diferents carrers del casc antic.

Si bé la majoria de les voreres de la vila (60%) presenten una amplada mínima sense obstacles que permet el pas de cotxets de nens i cadires de rodes, encara hi ha sectors en els quals encara existeixen deficiències importants. Aquests sectors coincideixen, en la seva major part, amb carrers del casc antic que encara no han rebut tractament de plataforma única.

Pel que fa als actuals itineraris de vianants, les connexions amb els equipaments del nucli urbà queden majoritàriament garanties. Només es donen alguns problemes d'accessibilitat amb els equipaments situats en l'extrem sud-est, casa dels avis, residència assistida i jutjat de pau, i més propers a la perifèria, Can Farré I, el gat Cendrer i el Molí d'en Racó.

Per altra banda, resta encara dissenyar una xarxa d'itineraris segurs i accessibles que connecti el centre urbà amb els diferents nuclis desagregats del terme municipal. Tanmateix aquestes connexions presenten una gran dificultat, donada la disposició de les infraestructures viàries de l'entorn i l'orografia del terreny.

Pel que fa a les barreres arquitectòniques que limiten l'accés universal a l'espai públic, la gran majoria de passos de vianants (82%) presenten guals. Aquest fet sumat al bon dimensionament de les voreres o la creació de plataformes úniques en els itineraris principals, permet que la major part del continu urbà de la vila pugui ser transitable per persones amb mobilitat reduïda.

També cal remarcar que s'han construït passos de vianants sobreelevats en vies que presenten unes intensitats de trànsit notòries, com són la rambla de la Generalitat, el carrer de Mallorca o el carrer de Castelló.

Assenyalar que si bé en l'actualitat hi ha alguns trams de la xarxa principal que disposen de línies d'arbrat, aquest té una presència més aviat reduïda en el conjunt de carrers del nucli urbà. Tanmateix, la vialitat que s'ha construït més recentment ha incorporat arbrat fent els itineraris més atractius.

En darrer lloc remarcar que de l'observació realitzada en els entorns de les escoles se'n desprèn que en l'actualitat no es reuneixen les condicions necessàries per tal que els estudiants realitzin amb autonomia els desplaçaments cap als centres educatius amb plenes condicions de seguretat i confort. Conseqüentment, s'advoca per impulsar un estudi orientat a constituir uns itineraris escolars que permetin donar una alternativa real a l'acompanyament a l'escola en vehicle privat.

6.1.2. Mobilitat en bicicleta

En l'actualitat, Sant Sadurní disposa d'alguns trams de vies ciclistes a la zona del Pla d'en Mestres, al carrer Alacant i el camí de Can Rosell.

- A l'entorn del nou desenvolupament urbà del Pla d'en Mestres s'han construït pistes bicis segregades de la calçada que permeten travessar l'àmbit longitudinal i transversalment. Concretament, una de les pistes transcorre d'est a oest pel carrer central de l'àmbit, primer pel marge dret del vial i després per l'esquerra connectant el carrer Alacant amb el Camí de Can Rosell. L'altra, es desenvolupa en orientació nord-sud pel marge est del carrer i permet enllaçar el carrer d'Alacant amb el carrer de Castelló. La pista està pavimentada, és bidireccional i presenta unes dimensions generoses per sobre de les recomanacions mínimes.

- La vorera bici del carrer Alacant transcorre pel seu marge nord, des del camí de Can Rosell fins a tocar del carrer de Castelló. És un espai bidireccional de poc més d'1,5 metres que ha rebut un tractament especial per tal de diferenciar-lo de l'espai destinat als vianants.

- Finalment, la vorera bici del Camí de Can Rosell, és una continuació de la del carrer Alacant i, per tant, presenta les mateixes característiques. L'itinerari finalitza en la seva intersecció amb el primer carrer del Pla d'en Mestres, al nord, pel que disposa d'una longitud de poc més de 90 metres.

La xarxa de bicicleta actual es mostra clarament insuficient per tal d'augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans d'ús habitual. Perquè això fos possible caldria dotar-la d'accessibilitat als principals carrers comercials i equipaments, especialment les escoles.

Si bé Sant Sadurní compta amb varis aparcaments per a bicicletes situats en les immediacions d'alguns equipaments municipals cal que l'estacionament sigui extensible als principals pols atractors de mobilitat de la vila.

6.1.3. Mobilitat en transport col·lectiu

Autobús urbà

Sant Sadurní d'Anoia disposa d'una línia de bus que cobreix el nucli urbà residencial amb un servei els dies laborables amb una freqüència prou correcta (un comboi cada 30 minuts). Tal com es pot observar a l'Annex 3.3.1, l'estat actual de manteniment de les parades d'aquesta línia és, en general, correcte. Tanmateix, en bona part de les parades la informació de caràcter permanent és il·legible (els horaris estan guixats o estripats) i la senyalització horitzontal està esborrada. Hi ha dues parades sense senyalitzar, en una el pal ha estat arrencat (parada núm. 16) i l'altra es troba davant d'un escocell sense protecció (17). D'altres parades es troben en voreres estretes com les de les parades 4, 9 o en les que sovint s'hi troben vehicles estacionats (7 o 18).

Figura 6.1. Els vehicles aparcats il·legalment a les parades de bus, l'obliguen a aturar-se enmig de la calçada.

Font: Consulting Formaplan

En la parada situada al costat de l'Estació ferroviària (un dels extrems de la línia urbana), l'autobús ha de realitzar el canvi de sentit en un espai poc adequat i amb trànsit elevat en determinades hores del dia.

A més, en aquesta mateixa parada, la descàrrega de viatgers es realitza a la vorera contrària a l'accés de l'Estació, fet que els obliga a creuar per un pas de vianants sense semàfor que, en hora punta presenta un trànsit elevat, tant d'usuaris entrant a l'Estació com de vehicles de treballadors accedint a la fàbrica de Freixenet.

Segons informa l'operador (TCC), anteriorment la parada de l'autobús es trobava a l'interior de l'Estació, però l'estacionament il·legal de turismes dificultava la maniobra de gir i, en conseqüència, es va decidir traslladar-la fora del recinte.

Figura 6.2. Maniobra de canvi de sentit del a la parada de l'Estació..

Font: Consulting Formaplan

Pel que fa a la informació a l'usuari relativa als horaris i a les parades del servei, tant la que apareix a les parades com la publicada al lloc internet de l'Ajuntament de Sant Sadurní i de l'operador no és prou clara.

Figura 6.3. Representació gràfica del recorregut de l'autobús urbà exposada a les parades i per internet

Font: TCC

A la figura anterior, amb la imatge gràfica de l'itinerari de l'autobús, no està clar si la seqüència de parades entre l'Estació i Vilarnau és en el sentit de les agulles del rellotge o en el contrari. A més, el nom de bona part de les parades no coincideix amb el de la informació permanent que apareix als pals de les parades corresponents. Així mateix, els horaris publicats (figura 4) únicament indiquen el temps de pas aproximat per les parades situades a l'extrem del recorregut (Estació RENFE i Vilarnau) cosa que dificulta estimar als usuaris el temps d'espera previst en una parada determinada i planificar els desplaçaments intermodals amb el servei ferroviari..

Quant a la intermodalitat de l'autobús urbà amb el servei ferroviari, es constata com la coordinació amb els horaris d'ambdós modes afavoreix els desplaçaments d'anada i tornada a Barcelona.

De tota manera, segons s'ha pogut comprovar amb observacions sobre el terreny realitzades entre les 10h i les 14h del 22 de juny de 2010, tot i que la freqüència de pas per una mateixa parada es manté en uns 30 minuts, el temps per les parades s'avança entre 5 i 13 minuts sobre l'horari previst (figura 4), fet que podria dificultar la correspondència amb les expedicions del servei ferroviari. Tanmateix, TCC informa que les expedicions de l'autobús urbà es procuren ajustar durant el servei als horaris d'arribada i sortida de trens a l'estació.

També s'ha pogut comprovar com el vehicle només realitza aturades per ajustar la freqüència a la parada de Vilarnau/Centre Cívic (origen i destinació de al línia) ja que a l'altre extrem de l'itinerari (Estació RENFE) no disposa de l'espai suficient per efectuar aturades de llarga durada.

Pel que fa a les expedicions a Espiells durant l'hivern (coincidents amb el curs escolar a l'Escola de Viticultura), la del matí impedeix que els usuaris puguin realitzar una correspondència adequada amb 3 dels trens que circulen en direcció a Barcelona en hora punta (7:37, 7:55, 8:05). De tota manera, el nombre d'usuaris en direcció a Espiells és significatiu: de 15 a 20 alumnes, segons dades de TCC, amb un increment significatiu previst pel curs 2010-2011, segons indiquen els responsables de l'Escola de Viticultura. Cal analitzar si aquest nombre d'usuaris compensa la possible pèrdua de viatgers que desitgen connectar amb les expedicions ferroviàries a Barcelona.

Quant al disseny de l'itinerari un aspecte a considerar és que l'autobús urbà du a terme un recorregut relativament allunyat de les àrees del centre amb una major activitat comercial i cultural.

Cal indicar que l'Ajuntament de Sant Sadurní ha presentat una proposta al DPTOP per modificar el recorregut actual de la línia d'autobús urbà per tal de donar cobertura a d'altres nuclis rurals (a més de Can Catasús i Espiells) dins el terme del municipi i a diversos polígons industrials situats fora del nucli urbà. Caldrà, però avaluar la demanda potencial tant pel que fa als nuclis rurals aïllats (on hi viuen unes 80 famílies en total) com pel que fa als polígons industrials i analitzar si la captació de nous usuaris compensa la realització d'aquestes expedicions tant a nivell d'increment del cost del servei, com en termes d'empitjorament de les freqüències del servei a l'interior del nucli urbà. Si les demandes són de poca entitat, és possible que d'altres serveis de transport a la demanda presentin una ràtio cost-benefici més interessant.

Línies d'autobús Interurbanes

El servei d'autobusos interurbans complementa la connexió que no pot ser garantida pel servei ferroviari. La connexió amb Torrelavit, per exemple, que no es troba sobre el corredor ferroviari de la línia R4 i que és la quarta relació en matèria de mobilitat obligada amb Sant Sadurní (EMO 2001), queda coberta per la línia La Llacuna-Barcelona. Aquesta línia compta amb un total de 11 expedicions en dia feiner en sentit La Llacuna i 10 en sentit Barcelona, però n'hi ha 3 en cada sentit que només recorren el tram S. Sadurní-Barcelona, de forma que a Torrelavit només hi efectuen parada 7 expedicions diàries en sentit S. Sadurní-Torrelavit i 6 en sentit contrari. Caldria

estudiar un increment de les expedicions i les parades en aquest municipi en el tram Sant Sadurní-La Llacuna.

Les connexions a Vilafranca amb autobús tenen sentit per a donar servei al polígon industrial Can Bas, però les freqüències (2 expedicions en dia feiner) i els horaris (el darrer servei torna de Vilafranca a les 12:15) no faciliten el seu ús per part dels treballadors. La demanda d'aquesta línia és molt baixa: 129 viatgers mensuals que suposa menys de 7 usuaris diaris. Cal considerar si és a causa de la poca adequació dels horaris a la demanda potencial.

Amb Piera (sisena relació per ordre d'importància en mobilitat obligada) les connexions amb transport públic només compten amb una línia d'autobús interurbà que opera un únic dia a la setmana. En aquest cas, la demanda mensual (35 viatgers) és tambñe molt reduïda.

Pel que fa a la línia T-BUS, cal esmentar l'informe que el Servei de Medi Ambient de l'Ajuntament de Sant Sadurní va realitzar el març de 2010 per avaluar l'eficiència de l'esforç inversor del municipi en aquest servei. A partir del comptatge del nombre de ciutadans del municipi que utilitzaven el servei durant dos dies del mes de març de 2010, l'informe conclou que aquesta s'utilitza amb freqüència per connectar els nuclis rurals amb el nucli urbà del municipi i que, en canvi, el fan servir passatgers de nuclis dispersos d'altres municipis per accedir a Sant Sadurní i per retornar al seu municipi d'origen. En aquets sentit, informe proposa l'estudi d'opcions de transport públic alternatives, com ara el taxi compartit o l'extensió del trajecte del servei urbà, que ofereixin una rendibilitat més elevada a la inversió que realitza actualment el municipi en la línia T-BUS.

Servei ferroviari

Tal com s'ha indicat anteriorment, servei de trens de rodalies permet des de Sant Sadurní d'Anoia una ràpida i eficient comunicació amb els municipis que es troben sobre l'eix ferroviari de la línia R4 Sant Vicenç de Calders-Manresa amb una molt bona freqüència en direcció Barcelona (15 minuts en hora punta) i un interval de pas en sentit Vilafranca amb una freqüència inferior (un comboi cada 30 minuts).

Figura 6.4. A la foto esquerra: plaça reservada i rampa d'accés al vestíbul per a persones amb mobilitat reduïda, estacionament per a motos. Pas de vianants sobre les vies del ferrocarril (dreta).

Font: Consulting Formaplan

La disponibilitat d'un "park and ride" a l'Estació facilita l'accés amb cotxe a un cost moderat. Amb una capacitat de 240 places (2 d'elles per a persones amb mobilitat reduïda), s'observa una reserva de capacitat (places lliures) d'entre el 20% i el 30%. A l'exterior del pàrkings i dins del recinte de l'estació, existeix una plaça addicional per aparcament de vehicles conduïts per discapacitats. A l'interior del recinte de l'estació també hi ha una reserva d'estacionament per a taxis (2 places). Un estacionament de motocicletes gratuït i situat a l'interior de l'estació facilita la intermodalitat amb aquest mode de transport. En canvi, l'estació no disposa d'infraestructura per a l'estacionament de bicicletes.

L'accés de vianants es facilita a través d'unes escales situades davant l'entrada al vestíbul de l'estació i amb una rampa d'accés per a les persones amb mobilitat reduïda. Per al canvi d'andana existeix un pas inferior amb escales. Les persones amb mobilitat reduïda només poden canviar d'andana creuant per un pas sobre les vies. Cal apuntar que a l'actualitat ADIF està realitzant un estudi per la millora de l'accessibilitat de l'estació.

6.1.4. Mobilitat en vehicle privat motoritzat

Sant Sadurní d'Anoia presenta una excel·lent connectivitat respecte a la xarxa viària comarcal i regional. L'autopista AP-7 permet accedir amb bones prestacions a la capital catalana i altres nuclis poblacionals d'importància, tals com Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú o Tarragona. El municipi compta amb un enllaç muntat mitjançant dues grans rotondes que vehiculen els moviments d'entrada i sortida en un i altre sentit de l'autopista. Aquest enllaç connecta amb la carretera BV-2244, vial que pren forma de ronda de circumval·lació al voltant del vessant est i nord de Sant Sadurní i que permet accedir a altres carreteres comarcals: la BV-2296, en direcció Gelida; la BV-2241, en direcció Masquefa; i la BV-2152, en direcció Sant Pere de Riudebitlles.

A més d'aquests eixos viaris, Sant Sadurní compta amb una carretera comarcal que l'enllaça amb Vilafranca del Penedès, la carretera C-243a. Recentment, a l'abril de 2010, s'ha inaugurat una variant d'aquesta carretera que ha permès traslladar bona part del trànsit de pas que transitava pel camí de Can Rosell a una ronda situada a l'extrem oest del continu urbà.

Pel que fa als accessos del municipi envers a la xarxa d'accés, Sant Sadurní des de la inauguració de la nova variant de la C-243a compta amb una gran rotonda situada en la confluència de les carretera BV-2151, BV-2241, BV-2244 i C-243a. A aquesta rotonda s'hi accedeix des del camí de Can Rosell i ha representat el desmuntatge d'un tram de la carretera de Sant Pere de Riudebitlles. Al sud de la nova ronda, s'ha construït una altra gran rotonda a la intersecció entre la carretera de Vilafranca i l'avinguda de Sant Jordi.

A més de la nova gran rotonda, el municipi compta amb quatre accessos al cinturó de ronda de la carretera BV-2244:

- Un enllaç a diferent nivell a l'alçada del passeig de Can Ferrer que possibilita l'accés al nord del nucli urbà (per sota de la carretera) i a la urbanització de Can Ferrer del Mas (per sobre de la carretera). Aquest enllaç compta amb ramals d'entrada i sortida en ambdues direccions. No s'hi ha detectat problemes de capacitat.

- Una intersecció a nivell a l'alçada del cementiri. Aquest permet vehicular els moviments d'entrada i sortida provinents (al nord) de Can Codorniu i (al sud) del sector est del nucli urbà. De l'anàlisi de capacitat realitzat se'n deriva que durant l'hora punta aquest punt presenta deficiències en el seu nivells de servei, especialment pel que fa als girs a l'esquerra provinents dels vials no prioritaris.

- Un nus viari en la confluència amb la carretera C-243b (que quan entra en trama urbana pren al nom de passeig de Maties Ferret). Aquest és l'accés principal de l'est de la Vila, tant pel que fa als moviments cap a Gelida, com pels relacionats amb l'AP-7. L'enllaç presenta bons nivells de servei.

- Un enllaç a l'alçada de la plaça de l'Estació on els moviments d'incorporació a la carretera es realitzen a nivell i en el que el gir a l'esquerra disposa d'un carril central de servei. En aquest punt tampoc s'hi ha detectat problemes de capacitat.

Pel que fa a la xarxa bàsica interna, dir que aquesta es veu beneficiada per la configuració en forma de circumval·lació de la xarxa d'accés al municipi. Així, dels aforaments realitzats se'n desprèn unes intensitats de vehicles moderades que disten de la capacitat màxima de la xarxa. La xarxa bàsica principal s'articula, eminentment, a través de dos grans eixos: un de longitudinal,

composat pel passeig de Maties Ferret, la Rambla de la Generalitat i el camí de Can Rosell; i un altre de transversal, composat pel passeig de Can Ferrer, el carrer Montserrat, el tram central de la Rambla de la Generalitat i el carrer de Vilafranca.

L'anàlisi dels nivells de servei posa de relleu que la xarxa bàsica no presenta problemes de capacitat importants. Únicament s'han detectat nivells de servei relativament baixos en algunes incorporacions des de vies no prioritàries a la xarxa principal durant l'hora punta: la incorporació a la carretera de Martorell des del carrer de l'Església, la sortida del carrer Moragas cap al carrer de Sant Antoni, la incorporació a la Rambla de la Generalitat des del carrer de Provença, la sortida del carrer de Montserrat cap a la Rambla de la Generalitat i a l'avinguda de Sant Jordi entre els carrers del Vallès i Montcau, aquesta darrera provocada per la presència de semàfors amb polsador. Tanmateix, en cap dels casos els nivells de serveis oferts es poden considerar problemàtics (en cap cas se supera el nivell de servei "D").

Donat el fet que en l'actualitat no existeixen problemes de capacitat significatius vinculats a la demanda de trànsit, les disfuncions detectades es redueixen a la problemàtica vinculada a la tipologia de trama urbana del casc antic de la vila. La presència del trànsit rodat en el casc antic és un problema comú en la major part dels municipis catalans ja que l'estretor dels vials esdevé un condicionant que dificulta la compatibilitat entre els diferents usos del carrer. En aquest sentit, des de fa anys l'Ajuntament de Sant Sadurní ha endegat una transformació dels carrers del centre amb l'objectiu d'anar-ne reduint progressivament la presència de vehicles privats i fomentar-hi els modes de transport no motoritzats. Així, fa uns anys el principal eix comercial de la vila, el carrer Raval, s'ha convertit en carrer de vianants. Complementàriament s'ha restringit el trànsit en el tram del carrer Montserrat des de la rambla de la Generalitat fins al carrer Provença.

La creació d'aquestes zones de vianants s'ha vist acompanyada per canvis en la gestió dels sentits de circulació i pel trasllat del gruix de l'aparcament a un solar situat entre els carrers de Sant Josep i Indústria. No obstant, de l'anàlisi d'aquests sentits de circulació se'n desprèn que existeix la següent problemàtica:

- el trànsit provinent del carrer Diputació, via carrer de Sant Antoni, ha d'ascendir pel carrer Montserrat anant a parar a l'àrea comercial densa del municipi. Donant continuïtat al carrer Sant Antoni en sentit W, i al carrer Josep Rovira en sentit E, s'aconsegueix un itinerari alternatiu per tal d'evitar travessar el centre.

- el carrer de l'Avern i el carrer de la Indústria són de doble sentit tot i tenir una secció que en desaconsella la seva bidireccionalitat. Dimensionant-los se'n millora la seguretat i es possibilita l'ampliació dels espais destinats als vianants. La sortida de l'aparcament en destinació el sector oest del municipi es passaria a realitzar a través del carrer Sant Antoni.

6.1.5. Aparcament

L'actual oferta d'aparcament de rotació controlada permet donar resposta a l'estacionament de curta durada vinculat a l'àrea comercial del centre urbà. En aquest sentit les dades d'ocupació i rotació denoten una utilització mitjana baixa en cadascuna de les zones blaves.

La centralitat i dimensió del pàrquing del Centre, fa que aquest esdevingui la principal bossa d'aparcament de llarga durada a l'entorn més immediat al centre urbà. Aquest aparcament recentment ha estat ampliat, de manera que ha passat de 122 places a 216, 6 de les quals reservades per a persones de mobilitat reduïda. Dels controls que s'hi ha realitzat se'n desprèn que el pàrquing pot absorbir la demanda actual, restant encara allunyat de la seva ocupació a excepció del dia de mercat.

Un altre punt important és el pàrquing de l'estació de Rodalies-Renfe, amb 287 places d'aparcament i que comença a estar al límit. Serà necessari ampliar el servei i millorar la gestió d'aquest, doncs a vegades es presenten desajustaments puntuals, preferentment en les hores punta. Si les places d'aparcament no s' augmenten això podria anar en detriment de l'ús del propi transport ferroviari fet que no faria més que augmentar la dependència de l'ús del cotxe.

Destacar, també, que s'han realitzat controls de l'estacionament nocturn en el nucli urbà de Sant Sadurní d'Anoia, en els quals s'ha observat que l'ocupació de les places dista molt d'arribar a la capacitat actual i no es produeixen problemes d'aparcament irregular.

Pel que fa a l'estacionament de vehicles de càrrega i descàrrega, assenyalar que l'inexistència d'una oferta de places ben dimensionada en alguns punts provoca l'aparcament irregular d'aquest tipus de vehicles.

6.1.6. Seguretat viària

Tant la tendència netament decreixent de l'accidentalitat a la vila com l'absència de punts negres en el seu continu urbà són indicadors de que des de l'Ajuntament i la policia municipal s'estan desenvolupant polítiques i accions efectives en termes de seguretat viària. No obstant, s'han detectat alguns punts que encara representen marge de millora:

- Cal vetllar pel compliment de la normativa existent per reduir la presència d'aparcament irregular sobre la vorera o en les parades d'autobús ja que, indirectament, comporta un augment del risc d'atropellament de vianants o usuaris del transport públic.
- Cal fer extensibles els controls de velocitat a eixos viaris de la xarxa interna presumibles de concentrar excessos de velocitat, com és el cas de la travessera urbana de la carretera de Gelida.
- Cal millorar les condicions de calçada en alguns punts de la via pública municipal, concretament, cal dur a terme un reasfaltat de la part alta de la rambla de la Generalitat per tal de minimitzar-hi el risc d'accident.
- En darrer lloc, cal mantenir el seguiment per valorar l'efectivitat de les actuacions correctores i preventives establertes per reduir l'accidentalitat.

6.1.7. Diagnosi ambiental

Tant la normativa autonòmica "Llei 16/2002 de protecció contra la contaminació acústica", com l'estatal "Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido" preveuen que les ciutats amb més de 100.000 habitants elaborin estratègies de soroll. Tot i que Sant Sadurní d'Anoia no presenta les característiques exigibles des de la normativa vigent, l'Ajuntament l'any 2007 va encarregar l'elaboració d'un mapa de soroll del municipi per tal de poder emprendre accions posteriors en matèria de contaminació acústica.

La Llei 16/2002 de protecció contra la contaminació acústica, publicada l'11 de juliol de 2002 estableix que correspon als ajuntaments elaborar i aprovar ordenances reguladores de la contaminació per sorolls i vibracions. En l'annex I d'aquesta llei s'estableixen els següents nivells d'avaluació de la immissió sonora a l'ambient exterior produïda pels mitjans de trnasport, segons tres zones de sensibilitat acústica establertes.

Zona	Horari diürn (7 - 23h)	Horari nocturn (23 - 7 h)
A	60	50
B	65	55
C	70	60

Taula 6.1. Nivells d'avaluació de la immissió sonora (2007-2009)

Font: Llei 16/2002 de protecció contra la contaminació acústica

On les zones es classifiquen per:

- Zona A: zona d'alta sensibilitat acústica que comprèn els sectors del territori que requereixen una protecció alta contra el soroll.
- Zona B: zona de moderada sensibilitat acústica que comprèn els sectors del territori que admeten una percepció mitjan de soroll
- Zona C: zona de baixa sensibilitat acústica que comprèn els sectors del territori que admeten una percepció elevada de soroll.

L'objectiu del mapa de soroll ha estat determinar el nivell sonor de cada carrer tant de dia com de nit. Els punts de mesura s'han escollit perquè fossin representatius de cada carrer, i per tant, la mesura puntual s'ha fet extensiva a tot el carrer sencer. Així a partir de les dades puntuals s'ha pogut extreure un mapa acústic on la totalitat dels carrers tenen assignat un nivell de soroll.

L'anàlisi del nivell de pressió sonora mesurada a cada un dels punts d'estudis mostra, en general, una relació directa entre el nivell de pressió sonora i el flux de trànsit. Una primera dada remarcable és que Sant Sadurní d'Anoia té un percentatge alt de carrers on el nivell de sonor predominant és menor a 60 dBA, que seria el límit per a zona de sensibilitat acústica alta per al període diürn.

Desglossant aquesta informació per districtes, s'observa com la tendència general és tenir nivells sonors predominantment entre 55 i 65 dBA, que es correspondria a una zona de sensibilitat alta i moderada respectivament. Tot i així tant les immediacions de les rondes, com de l'avinguda de Sant Jordi, presenten uns nivells sonors superior a 65 dBA.

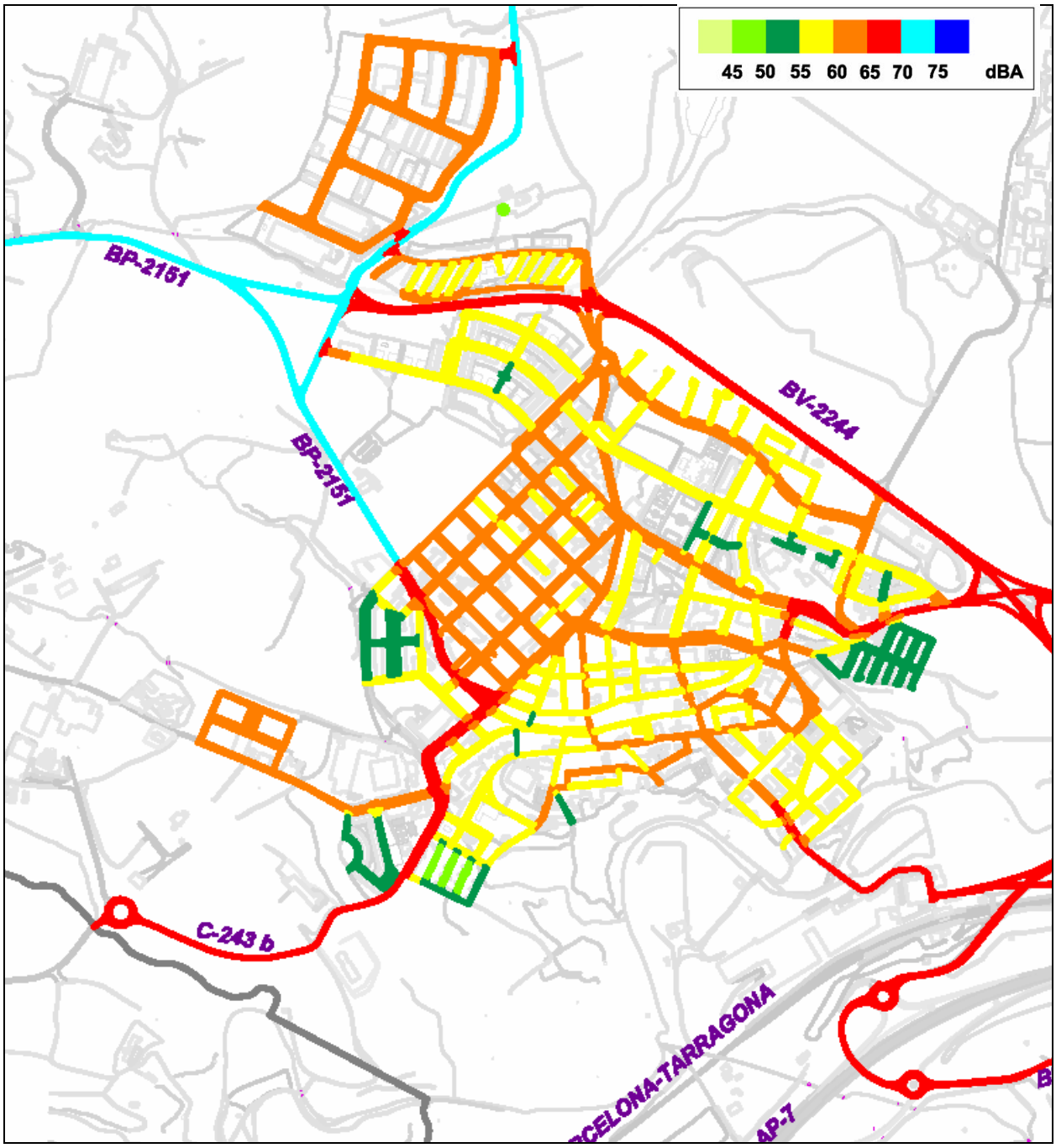


Figura 6.5. Mapa de soroll del nucli urbà de Sant Sadurní d'Anoia

Font: PROEMA S.C.P.

Quant a contaminació atmosfèrica, els principals problemes s'ha detectat als accessos als polígons industrials, les grans caves i les benzineres, on s'acumulen un nombre més gran de vehicles, bàsicament camions. Aquestes localitzacions, es converteixen en focus fixes d'emissions de gasos contaminants a l'atmosfera com CO, HCT i NOx. Altres sectors conflictius són els eixos que recullen un elevada intensitat de trànsit. Destaca la rotonda de la sortida de Sant Sadurní d'Anoia de l'AP-7, on són molts els camions que passen diàriament per aquest punt per accedir al municipi de Sant Sadurní d'Anoia o a les grans caves, una part important d'aquest vehicles enllacen després amb el cinturó de ronda fins a arribar al desviament cap a la carretera comarcal

de Martorell a Vilafranca del Penedès on els camions es desvien per accedir als polígons industrials del Molí d'en Racó i al polígons industrial que hi ha ja al municipi de Subirats, adjacent al límit amb Sant Sadurní d'Anoia. Per últim, destaca el punt on el cinturó de ronda es creua amb la carretera que va cap a Piera, doncs és el tram que els camions han d'agafar per accedir als polígons industrials de Can Ferrer I i II.

En conjunt, tots aquest punts, concentren problemes a causa del trànsit elevat, de la pressió de les infraestructures sobre el territori i de la contaminació atmosfèrica. Per tant seria desitjable invertir aquestes dinàmiques d'augment del trànsit causades en gran part per la creixent dependència de l'economia local per les activitats lligades directament als sistemes de transport. Si més no s'haurien d'introduir mesures compensatòries per intentar minimitzar al màxim els problemes generats en aquests punts.

6.2. Diagnosi de la situació prevista

La prognosi a 6 i 12 anys realitzada a partir de les previsions del POUM indica que en aquest període no s'experimentaran ni increments significatius en la demanda de mobilitat ni canvis estructurals important en la xarxa viària del municipi. No obstant, per tal d'anar reduint l'impacte negatiu del vehicle privat cal impulsar mesures d'afavoriment dels modes de transport més sostenibles, és a dir, els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic. En aquest sentit l'estudi inclou propostes per:

- La millora i creació de noves infraestructures per a vianants i ciclistes.
- Ampliar l'oferta i millorar el servei del transport públic.
- Optimitzar la presència del trànsit motoritzat en el nucli urbà (gestió de sentits de circulació, noves àrees de pacificació, etc.).
- Una millor adequació de l'oferta d'aparcament a la demanda existent.

7. ESTABLIMENT D'OBJECTIUS

Segons el plantejament de la Llei 9/2003, la política relativa a la mobilitat abandona el seu caràcter sectorial, per passar a ser concebuda com una política transversal de la ciutat, ja que el seu desenvolupament afectarà a multitud d'aspectes de l'organització urbana. Per aquesta raó, resulta necessària la intervenció de tots els sectors implicats i el seu compromís amb allò acordat. D'aquí la conveniència d'establir un Pacte per la Mobilitat que estableixi un consens sobre els principals objectius en relació amb la mobilitat.

La definició dels objectius, establerts en el pacte de la mobilitat, haurà de ser coherent amb allò disposat a la Llei 9/2003, i molt especialment amb les Directrius Nacionals de Mobilitat i el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona

La Llei 9/2003, de la mobilitat, és la norma que estableix "els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies adreçada a la sostenibilitat i la seguretat" (art. 1). Concretament, la Llei 9/2003 es fonamenta en deu principis i formula vint-i-tres objectius, desenvolupats respectivament en els articles 2 i 3. També estableix i jerarquitza els diferents instruments de planificació de la mobilitat que han de bastir el desenvolupament de la norma. Entre aquests, les Directrius nacionals de mobilitat són l'instrument de més rang i "constitueixen el marc orientador per a l'aplicació dels objectius de mobilitat d'aquesta Llei" (art. 6.1). L'aplicació d'aquests objectius s'ha de dur a terme "mitjançant l'establiment d'orientacions, criteris, objectius temporals, propostes operatives i indicadors de control" (art. 6.1).

L'articulat de la Llei 9/2003 també estableix altres requisits que afecten el contingut de les Directrius nacionals de mobilitat:

a) "s'ha de tenir present el transport adaptat a persones amb mobilitat reduïda i, en concret, s'ha de vetllar pel compliment de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques" (art. 5.3)

b) "han d'establir la relació entre la mobilitat terrestre i la resta de mitjans, marítims i aeris, i els serveis necessaris perquè funcionin" (art. 6.1)

c) "han d'establir la relació entre l'ús del sòl i l'oferta de transport públic i col·lectiu" (art. 6.1)

d) "s'apliquen a tot el territori de Catalunya" (art. 6.2)

e) "s'han d'adequar a les directrius establertes pel Pla territorial general" (art. 6.3)

La mobilitat és conseqüència, essencialment, de la necessitat de desplaçar-se per tal de poder desenvolupar les activitats socials i econòmiques, i engloba tant a les persones com al transport de béns. D'aquesta necessitat d'accedir a diferents espais del territori es deriva el concepte d'accessibilitat, que la Llei 9/2003 defineix com la "capacitat d'arribar en condicions adequades als llocs de residència, treball, formació, assistència sanitària, interès social, prestació de serveis o lleure, des del punt de vista de la qualitat i disponibilitat de les infraestructures, xarxes de mobilitat i serveis de transport" (art. 4).

Tanmateix, la mobilitat i el transport tenen un rol ambivalent, ja que al mateix temps que sostenen el funcionament del sistema social i econòmic, són també elements generadors de disfuncions socials i ambientals. Aquesta situació queda recollida en el primer principi inspirador de la Llei 9/2003, que estableix "el dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible" (art. 2).

L'anterior principi resumeix molt adequadament el propòsit bàsic de les Directrius nacionals de mobilitat:

- millorar l'accessibilitat,

- reduir els impactes negatius del transport.

L'accessibilitat és el concepte que vincula la configuració del territori i del sistema de transport a la satisfacció de les necessitats dels ciutadans. Cal incorporar les següents precisions:

- L'accessibilitat no es garanteix només amb l'existència d'infraestructures, sinó també per l'existència de serveis de transport eficaços.

- L'existència d'aquests serveis de transport ha de permetre una integració millor del territori per tal que tots els ciutadans gaudeixin del mateix nivell d'oportunitats per al seu desenvolupament personal i social.

A continuació s'enumeren les directrius que aborden més directament la mobilitat urbana i que, per tant, han de ser presses en consideració com a objectius del present estudi:

- Directriu 1: Fomentar l'ús del transport públic als diferents àmbits territorials.

- Directriu 3: Integrar la xarxa del transport públic dins el sistema intermodal de transport.

- Directriu 4: Millorar la qualitat, la fiabilitat i la seguretat del transport públic de superfície.

- Directriu 5: Assegurar l'accessibilitat als centres de treball i estudi i evitar l'exclusió social en la incorporació al món laboral i acadèmic.

- Directriu 8: Promoure actuacions orientades als operadors per aconseguir una distribució urbana de mercaderies més sostenible.

- Directriu 9: Establir mesures que garanteixin la traçabilitat i la qualitat del servei de transport de mercaderies.

- Directriu 11: Racionalitzar l'ús del vehicle privat en els desplaçaments urbans i metropolitans.

- Directriu 12: Establir plans de millora de la seguretat viària adreçats a la reducció del nombre d'accidents i de víctimes mortals, per tal d'incorporar d'incorporar-los al Pla de Seguretat Viària.

- Directriu 13: Promoure l'ús dels desplaçaments per mitjans no mecànics augmentant la seguretat i la comoditat dels vianants i ciclistes.

- Directriu 14: Promoure entre la ciutadania un canvi de cultura en relació amb la mobilitat sostenible i segura.

- Directriu 15: Reduir l'impacte associat a la mobilitat i millorar la qualitat de vida dels ciutadans.

- Directriu 23: Introduir l'accessibilitat en transport públic, a peu i en bicicleta en el procés de planificació dels nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats.

- Directriu 24: Introduir les necessitats de la distribució urbana de mercaderies en el procés de planificació de nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats.

- Directriu 25: Desenvolupar els diferents instruments de planificació de la mobilitat, considerant l'accés en transport públic a les àrees allunyades dels àmbits urbans.

- Directriu 26: Desenvolupar els diferents instruments de planificació de la mobilitat integrant la distribució urbana de mercaderies en la planificació general del transport urbà i en les normatives locals específiques.

De l'estudi instrumental sobre criteris de sostenibilitat per al pdM de l'RMB es dedueix un primer paquet d'objectius que ens durien en la direcció d'aconseguir una sensible millora social i ambiental a l'RMB.

- Un primer objectiu general zero que és la reducció del cost unitari del viatge, considerant els costos interns i externs. El model de mobilitat ha de ser necessàriament més eficient en el seu conjunt per a garantir la competitivitat del sistema i permetre una mobilitat més econòmica als ciutadans de l'RMB.

- Reducció de la distància mitjana de desplaçament: el model de municipi prioritzarà els conceptes de proximitat i accessibilitat sobre els de mobilitat i transport.

- Potenciar el canvi modal de la mobilitat metropolitana. Implica estratègies diferents per a cada una de les corones de l'RMB:

    - En el cas del transport públici de Sant Sadurní d'Anoia, al ubicar-se fora de Barcelona i la Primera corona, se li atribueix una quota del transport públic entre el 15% i el 20%.

    - D'altra banda, els increments no podran ser iguals segons l'origen i la destinació dels viatges amb transport públic. Per tant, s'estableixen els objectius següents:

        - Viatges amb transport públic interurbà de superfície: increment del 8% el 2012 (DNM).

        - Viatges amb transport públic intramunicipal: increment del 12% el 2012 (DNM).

        - Viatges amb transport públic intermunicipal: disminució d'un 6% com a màxim el 2012.

    - En relació als mitjans no motoritzats, les DNA fixen l'objectiu d'incrementar el 200% el carril bici disponible.

- Reduir les externalitats del sistema metropolità de transports.

    - Es planteja inicialment la reducció del 2% anual dels costos externs del transport[1].

[1] El cost total del viatge a l'RMB s'obté amb la fórmula: Sumatori de (ci + ei)*ui c = costos d'inversió, de gestió i d'explotació. On: e = externalitats socioambientals (emissions GEH, costos de con-gestió, etc.)/ u = unitats de transport (km·persona) per mode.

D'aquests objectius generals se'n deriva un segon paquet d'objectius específics, que s'han tingut en compte en la definició dels indicadors objectiu futurs de l'estudi de mobilitat. Aquests objectius representen una concreció dels estipulats en les DNM.

- Reduir les externalitats del sistema metropolità de transports, reduint les externalitats ambientals. Aquest objectiu és, en bona mesura, coincident amb l'objectiu zero del Pla, de minimitzar els costos totals i unitaris del transport. Atès que estem tractant els objectius ambientals de l'estudi, l'objectiu es pot assimilar a la minimització dels costos externs del transport, considerant que com a mínim no poden augmentar.

- Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport a l'RMB, millorant l'eficiència energètica i moderant el consum de combustible. Es planteja inicialment la reducció d'un 0,5% anual (2005-2010) en el consum de gasolina i la introducció de la resta de fonts energètiques alternatives en les proporcions definides al Pla de l'energia. La directiva 2003/30/CE relativa al foment de l'ús de biocarburants i altres combustibles renovables en el transport fixa que l'any 2010 un 5,75% del combustible venut sigui biofuel. Es fixa una reducció del consum de gasolina entre el 2003 i el 2015, amb un primer període (2003-2010) de reducció d'un 3,5% i un segon període (2010-2015) amb una reducció del 5,5%. Això implica una reducció anual del 0,5% de mitjana anual el primer període i un 1,1% de mitjana anual el segon període.

- Reduir la contribució que el sistema de mobilitat de l'RMB fa al canvi climàtic. El pdM assumeix la reducció establerta en les DNM del 20% per a l'any 2012. Aquest objectiu ha d'anar acompanyat de la millora de l'eficiència dels vehicles i la diversificació de combustibles, la reducció de velocitats, el canvi cap a mitjans de desplaçament més sostenibles, la millora de la congestió i d'altres mesures que permetin la reducció de les emissions.

- Reduir la contaminació atmosfèrica resultant del transport […] d'acostar-se progressivament als valors límits fixats pel RD 1073/2002 de 40 µg/m3de NOx i de 20 PM10 l'any 2010. A l'RMB el trànsit rodat constitueix la principal font emissora a l'atmosfera de partícules en suspensió (PM10) i òxids de nitrogen (NOx). Malgrat les millores tecnològiques dels vehicles motoritzats que han permès la reducció de l'emissió d'aquests components, l'increment global del transport a les zones urbanes ha contrarestat aquestes millores i ha provocat que a molts municipis les concentracions atmosfèriques de PM10 i NOx a l'RMB es mantinguin per sobre de 50 µg/m3de PM10 i entre 35 i 70 µg/m3de NOx. En ambdós casos, per sobre dels nivells fixats per la legislació europea i pel Reial Decret 1073/2002 sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambiental. Aquestes normatives fixen com a valors màxims anuals per al 2005 40 µg/m3per a les PM10 i 50 µg/m3per al NOx.

- Reducció dels nivells de contaminació acústica associada al trànsit al qual està exposada la població de l'RMB. Emprendre mesures que contribueixin, des de la regulació de la mobilitat, a l'eliminació en 3 anys dels espais urbans on se sobrepassin els 75 dBA i a la reducció en un 1,5% anual de la població exposada a més de 65 dBA.

- Reduir l'ocupació de l'espai públic per part dels vehicles. La planificació de la mobilitat hi pot ajudar amb una sèrie d'actuacions: política d'aparcaments, discriminació positiva del transport col·lectiu i el transport no motoritzat o limitació del transport privat als centres urbans.

- Integrar en el paisatge les infraestructures i minimitzar l'afectació de la matriu ambiental. Si les infraestructures no s'integren adequadament es pot produir la pèrdua de connexions ecològiques i la degradació paisatgística.

- Reduir l'accidentabilitat. Cal col·laborar en les mesures determinades en el pla català per a la seguretat viària 2005 - 2007 i allargar-les fins a l'any 2012. L'objectiu comú és la reducció de la sinistralitat i un canvi cultural de llarg abast en la conducció, la circulació i la mobilitat per afavorir un decrement constant dels nivells d'accidents a l'RMB.

8. PROPOSTES D'ACTUACIÓ

8.1. Mobilitat a peu

8.1.1. Millora de la seguretat en el creuament de la calçada

La xarxa de Sant Sadurní d'Anoia ha de garantir la seguretat dels vianants mitjançant una millora de la regulació dels creuaments. Cal tenir en compte que els passos de vianants són els punts amb més alt risc d'atropellaments, pel que és necessari aplicar mesures dirigides a reduir la velocitat del trànsit motoritzat. En aquest sentit es proposa un seguit d'actuacions que es passen a detallar a continuació.

Pas sobreelevat al pg. Baríton Maties Ferrer

Es proposa la construcció d'un pas de vianants sobreelevat al passeig del Baríton Maties Ferrer. La proposta passa també per crear una zona de transició entre la carretera de Gelida i l'àmbit pacificat mitjançant una sèrie de bandes rugoses de manera que un cop el conductor arribi a l'alçada del pas de vianants sobreelevat ja hagi moderat la seva velocitat. L'aplicació d'aquests elements, així com de la senyalització d'aproximació, s'ha de desenvolupar d'acord amb les recomanacions estipulades pels organismes oficials.

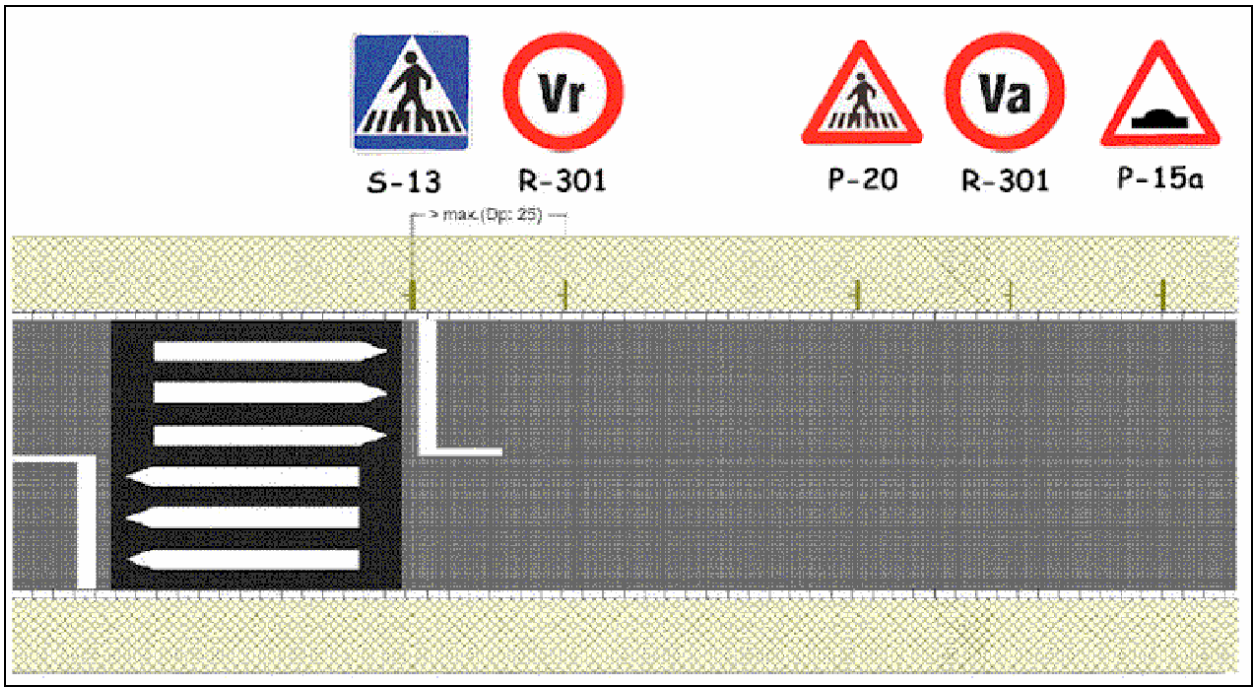


Figura 6 Senyalització d'aproximació a pas sobreelevat continguda en la *Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado* (Ministerio de Fomento)

Reducció de l'espai de calçada al carrer Baríton Maties Ferrer

En el carrer Baríton Maties Ferrer s'hi localitza la zona esportiva municipal. La presència d'aquests equipaments determina que l'àmbit sigui un pol atractor important en termes de mobilitat. Per altra banda el tram del carrer comprès entre el carrer Barraquer i el passeig de Can Ferrer presenta una calçada sobredimensionada. Aquest fet representa un augment del risc per als vianants ja que

s'augmenta innecessàriament la distància de creuament en un punt altament freqüentat. Per tal de pal·liar aquest problema es proposen dues alternatives:

- La solució proposada en l'alternativa 1 passa per la construcció d'una mitjana que permeti transformar el carrer en una rambla amb els avantatges que això comporta: estructurar el carrer de manera que aquest passi a donar informació al conductor que aquest es troba davant d'un espai en el que es desenvolupen activitats variades; escurçar la distància per al creuament de la calçada; segmentar el creuament en dos trams i crear una zona de refugi intermèdia. Cal apuntar, a més, que aquesta solució ja va ser considerada durant la construcció del tram oest del carrer Baríton Maties Ferrer i, per tant, l'aplicació de la mesura representaria una continuació del tractament de rambla existent.

- La solució proposada en l'alternativa 2 és la de dur a terme un eixamplament de les voreres a banda i banda de manera que es pugui disposar de l'espai de vianants de manera agregada. S'habilita un cordó d'aparcament en el costat sud i s'incorporen orelles en les interseccions de manera que es redueixi l'espai de creuament de la calçada.

Reducció de l'espai de calçada al carrer Alacant

El carrer Alacant a l'alçada dels Mossos d'Esquadra presenta una secció massa ampla. Caldria continuar amb el tractament que ja existeix en aquest vial des del Camí de Can Rosell fins al carrer de Castelló. Aquest tractament comportarà la variació de l'amplada de la calçada, fet que contribuirà a la reducció substancial de la velocitat i permetrà aprofitar els espais restants per altres usuaris de la via. Els vianants podran utilitzar la mitjana central com a refugi intermediari en el creuament de la calçada, com a eix verd de desplaçament o com a zona d'estar entre ambdues vies de circulació. La proposta presentaria dues configuracions en funció de l'espai temporal en que es desenvolupi:

- A curt termini es proposa una solució més econòmica consistent en un marcatge de la mitjana mitjançant pintura i la defensa dels refugis centrals dels passos de vianants a partir de peces prefabricades de formigó i fitons.

- A llarg termini es proposa transformar la mitjana provisional per una de urbanitzada tal com existeix en la resta del carrer Alacant.

Pas de vianants a l'accés del P.I. Can Ferrer

En l'actualitat s'ha detectat un flux significatiu de vianants que provenen del nucli urbà de Sant Sadurní d'Anoia i travessen la carretera BV-4421 per Vilarnau, a l'alçada del carrer de les Flors. Aquest punt de creuament constitueix un punt de risc d'atropellament sobre el qual cal actuar per tal de garantir-hi la seguretat. En aquest sentit s'advoca pel marcatge d'un pas de vianants amb bandes pintades amples de l'ordre dels 4 metres. Complementàriament, cal establir unes zones d'aproximació amb presència important de senyalització vertical per tal de cridar l'atenció dels automobilistes sobre els moviments laterals dels vianants, per induir que la seva conducció s'adeqüi a les condicions d'aquest punt. Caldrà també que aquest el punt de creuament de la calçada disposi d'una bona il·luminació i es recomana la implantació d'un revestiment de calçada rugós algunes desenes de metres abans del pas de vianants, ja que s'ha demostrat que el soroll de rodament contribueix a la reducció de la velocitat.

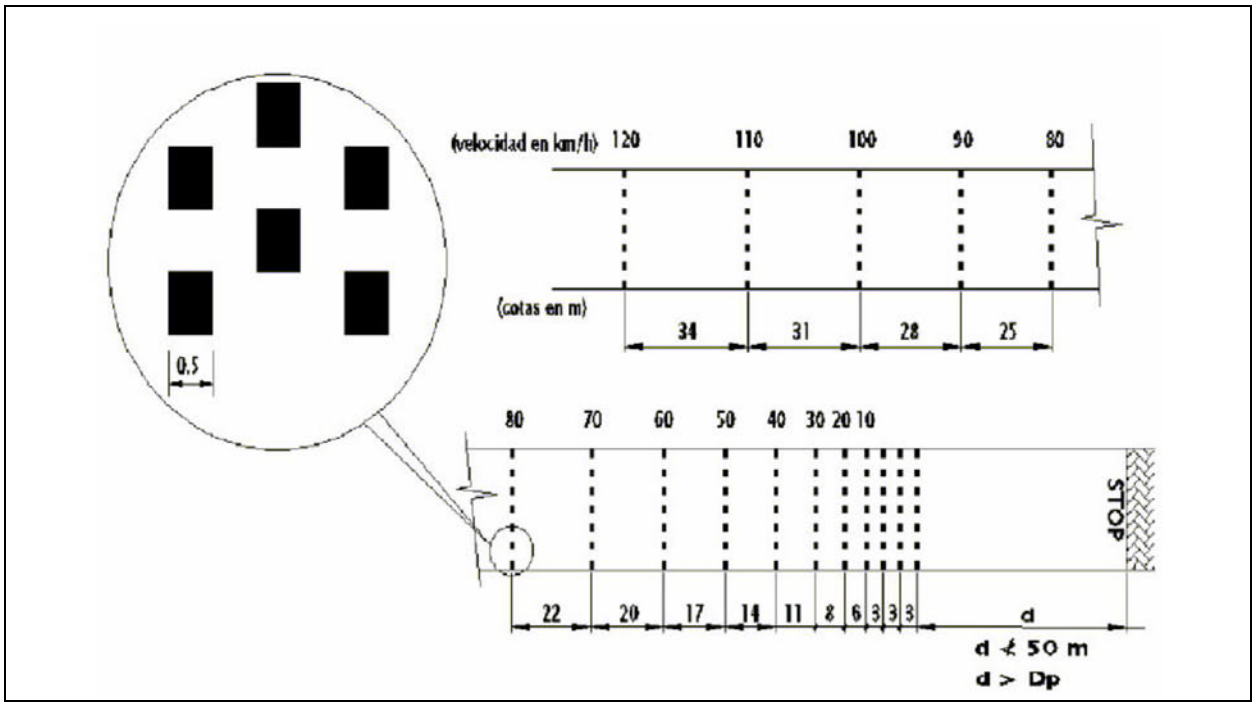


Figura 7 Criteris de distància per a Bandes transversals continguts en la *Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado* (Ministerio de Fomento)

8.1.2. Ampliació de voreres i construcció de paviments únics

Els itineraris de vianants principals a Sant Sadurní d'Anoia estan constituïts per voreres, places i àrees amb exclusivitat per a vianants, àrees amb diferents sistemes de coexistència vianant – vehicle, bulevards i rambles.

S'ha de posar especial èmfasi en millorar aquests espais ja que, tradicionalment, els vianants han estat els grans oblidats dins del sistema de mobilitat. A més, amb la nova urbanització de la rambla es contribuirà a la moderació de la velocitat del trànsit rodat al reduir l'espai destinat al trànsit motoritzat.

Molts d'aquests carrers encara presenten una urbanització basada en l'intent de fer encabir el vehicle privat en uns carrers no pensats per aquesta finalitat en detriment de l'espai del vianant. Això deriva en unes voreres construïdes a partir de l'espai residual que són clarament insuficients per un trànsit de vianants segur, còmode i accessible.

Per tal d'adequar aquests carrers a les seves necessitats reals cal plantejar una reurbanització dirigida a l'ampliació de voreres o quan aquesta no sigui possible a la construcció de plataformes úniques. Aquestes darreres vinculades a carrers estrets que no permeten trànsits segregats hauran d'estar regulades com a carrers de convivència, amb el pertinent senyal S-28 i hauran de rebre un tractament que faci palès al conductor que ha de cedir la prioritat al vianant. El tractament geomètric i arquitectònic de la urbanització és determinant per tal d'incitar realment a la cohabitació entre els automobilistes i els vianants. El disseny és pràcticament el de les zones de vianants, és a dir, una plataforma única sense cap separació física entre els usuaris.

A continuació es presenten altres propostes dirigides a la millora de la xarxa de vianants.

Reurbanització de la rambla de la Generalitat

La reurbanització de la rambla Generalitat tracta de potenciar un eix, que per un costat conté una presència significativa d'activitat comercial i, per l'altra, permet la connexió entre diferents parts del centre urbà. La proposta passa per una ampliació de les voreres i de les xamfrans de les cruïlles i per l'habilitació de línies d'arbrat a banda i banda.

Reurbanització dels carrers de l'entorn del Raval

La reurbanització d'aquest entorn ve lligada a una redefinició de l'espai de la via: mitjançant la direccionalització de carrers i la supressió de cordons d'aparcament es pot dur a terme un eixamplament de voreres. La direccionalització de carrers passa per la conversió en carrer de sentit únic del tram del carrer Sant Antoni entre els carrers Montserrat i Josep Rovira (sentit W), del carrer Josep Rovira (sentit S) i del carrer Indústria (sentit E).

Aquesta proposta forma part de l'actuació de reurbanització de carrers de l'entorn del carrer Raval i es preveu que es realitzi de forma prioritària. Recentment, l'Ajuntament de Sant Sadurní ha realitzat una sol·licitud per tal d'incorporar a l'anualitat del PUOSC 2010 aquest projecte, en lloc de l'actuació de reurbanització del nucli de Can Catassús i vial del Torrent, que hi consta actualment.

Ampliació del pont sobre la riera de l'Avernó

Es tracta d'una via de comunicació clau per al municipi i per això cal resoldre els següents problemes funcionals detectats per l'Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia com ara: amplària insuficient de calçada i voreres, falta de protecció per a la circulació de vianants, radi de gir d'entrada al pont en sentit centre urbà insuficient, drenatge del paviment en mal estat, enllumenat insuficient i en mal estat. Amb data de 31 de novembre de 2005 l'Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia va sol·licitar al Servei de Vies Locals de l'Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge de la Diputació de Barcelona la redacció d'un informe sobre l'estat del pont. L'informe va ésser redactat per la Secció Tècnica d'Infraestructures Viàries Locals amb data 10 d'abril de 2006. Posteriorment el Servei de Vies Locals va encarregar a l'empresa Ingeniería de Puentes y Autopistas, S.A. (INPASA) la realització de l'estudi d'ampliació de l'esmentat pont. Amb data de 27 de novembre de 2009 la Diputació de Barcelona, li adjudica a l'empresa CMD Ingenieros la realització d'un estudi que dissenya una solució d'ampliació i rehabilitació per al pont en qüestió i la millora dels accessos al mateix.

Reurbanització dels vials de Can Catassús

El projecte es basa en la creació d'espais de qualitat per als vianants, a través de la construcció i eixamplament de voreres, per un costat, i de la construcció de plataformes úniques, per l'altra. Aquesta reurbanització permetrà garantir la seguretat dels vianants en els desplaçaments pel nucli i contribuirà a millorar la vida local del barri.

8.1.3. Creació de camins escolars

Les deficiències en l'espai de la xarxa viària destinat als vianants deriva en un sentiment de por dels pares respecte de al inseguretat dels carrers, de manera que molts acaben optant per acompanyar els seus fills en cotxe a l'escola. Aquest fenomen incrementa la perillositat als entorns dels centres, i són els infants que es desplacen a peu els qui més en pateixen les conseqüències.

Per trencar aquest cercle viciós cal posar l'accent en la millora de les condicions dels itineraris a l'escola, de manera que es minimitzi el nombre d'alumnes que són acompanyats en cotxe.

De l'observació realitzada se'n desprèn els trams de carrer que haurien de presos com a àmbits preferents d'actuació. En ells s'ha de garantir almenys unes bones condicions de conservació de la via i una senyalització (horitzontal i vertical).

Cal, doncs, desenvolupar un estudi que abordi la seguretat tant en els accessos immediats a l'escola com a la resta de l'itinerari. Aquest estudi haurà d'incloure una investigació exhaustiva dels principals itineraris a partir del treball a les aules entre educadors i infants, així com a partir d'enquestes complimentades per les famílies. Aquestes dades es complementaran amb altres dades referents a la via pública i la calçada, extretes del present estudi de mobilitat.

Les propostes de millora resultants aniran dirigides a adequar les característiques de l'espai del vianant a les seves necessitats (ampliació de voreres, construcció d'atris, etc.), a l'augment de la seguretat a les cruïlles i passos de vianants propers als punts sensibles i a garantir l'accessibilitat dels itineraris principals.

Complementàriament, s'estudiarà la problemàtica associada a l'aparcament a les hores d'entrada i sortida dels centres escolar tenint en compte la seva localització, el seu dimensionament i la seva senyalització.

8.2. Mobilitat en bicicleta

8.2.1. Creació d'una xarxa ciclista amb bones prestacions

S'advoca per crear una xarxa articulada per a bicicletes composada tant per carrils exclusius com per itineraris per carrers amb regulació especial de zona 30. Aquesta permetrà enllaçar els carrils del Pla d'en Mestre amb el centre i l'estació FFCC, mitjançant la creació d'itineraris preferents en règim de cohabitació.

Les interseccions i els creuaments de calçada són punts crítics des del punt de vista de la seguretat dels ciclistes. Per tal, d'alertar als conductors de la presència de bicicletes es proposa la pintura de catifes en els passos de vianants que es trobin a l'itinerari ciclista que travessa el centre urbà.

Per altra banda, la possibilitat d'aparcament a prop de la destinació esdevé també bàsic per tal de potenciar l'ús d'aquest mitjà. En aquest sentit, es proposa completar l'oferta d'aparcament actual amb noves zones d'estacionament per a bicicletes.

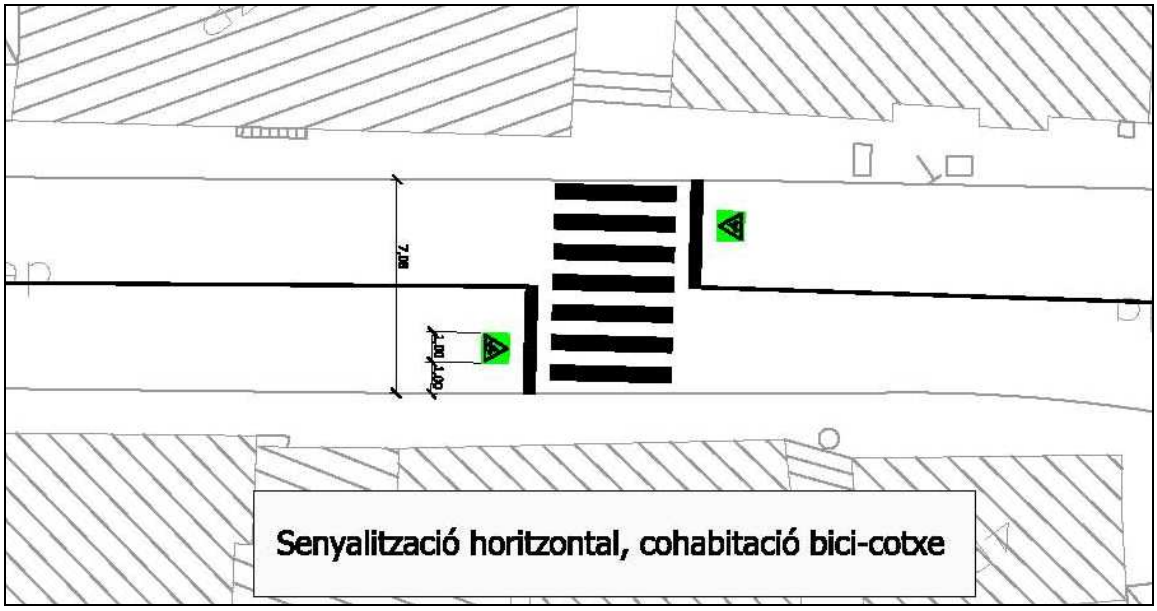


Figura 8 Senyalització horitzontal específica en les vies amb prioritat per a la bicicleta

8.2.2. Millora de les condicions de la xarxa existent

De les inspeccions realitzades se'n desprèn que la senyalització de la ruta de BTT de les Caves és insuficient i en diversos punts està molt deteriorada. Caldria realitzar un inventari exhaustiu destinat a canviar els senyals en mal estat i en incorporar noves fites en els punts que poden ser perdedors.

Per altra banda, el segon gual existent a la ruta presenta problemes greus d'escolament que provoquen que s'hi acumuli una gran quantitat d'aigua. Això provoca que l'itinerari resulti molest per vianants i bicicletes. Caldria, doncs, arranjar la urbanització d'aquest punt.

8.3. Mobilitat en transport públic

8.3.1. Millora de les condicions de les parades del servei urbà d'autobús

Es proposa la instal·lació de plataformes a les parades 6 i 18 de la rambla de la Generalitat per tal que l'autobús pugui realitzar la seva parada en calçada. La parada en calçada presenta diversos avantatges, entre els quals cal esmentar els següents:

- Els vehicles s'aturen darrere l'autobús, evitant així les dificultats a l'hora de reincorporar-se al carril de circulació;
- L'autobús no ha de fer cap maniobra d'entrada i sortida de la parada, fet que permet millorar la maniobra d'aproximació a la vorera i assegurar una més bona accessibilitat al vehicle.
- La solució permet ajustar l'alçada de la plataforma a fi de millorar l'accessibilitat dels usuaris.

Per últim, fer palès que cal preveure uns itineraris accessibles i segurs cap a les parades.

8.3.2. Prolongació de la línia fins a la plaça Santiago Rusiñol

Aprofitant el projecte de construcció de la nova rotonda de la plaça de Santiago Rusiñol es proposa prolongar la línia de bus urbà fins a l'avinguda Sant Jordi per tal de donar servei als residents i usuaris d'aquest àmbit.

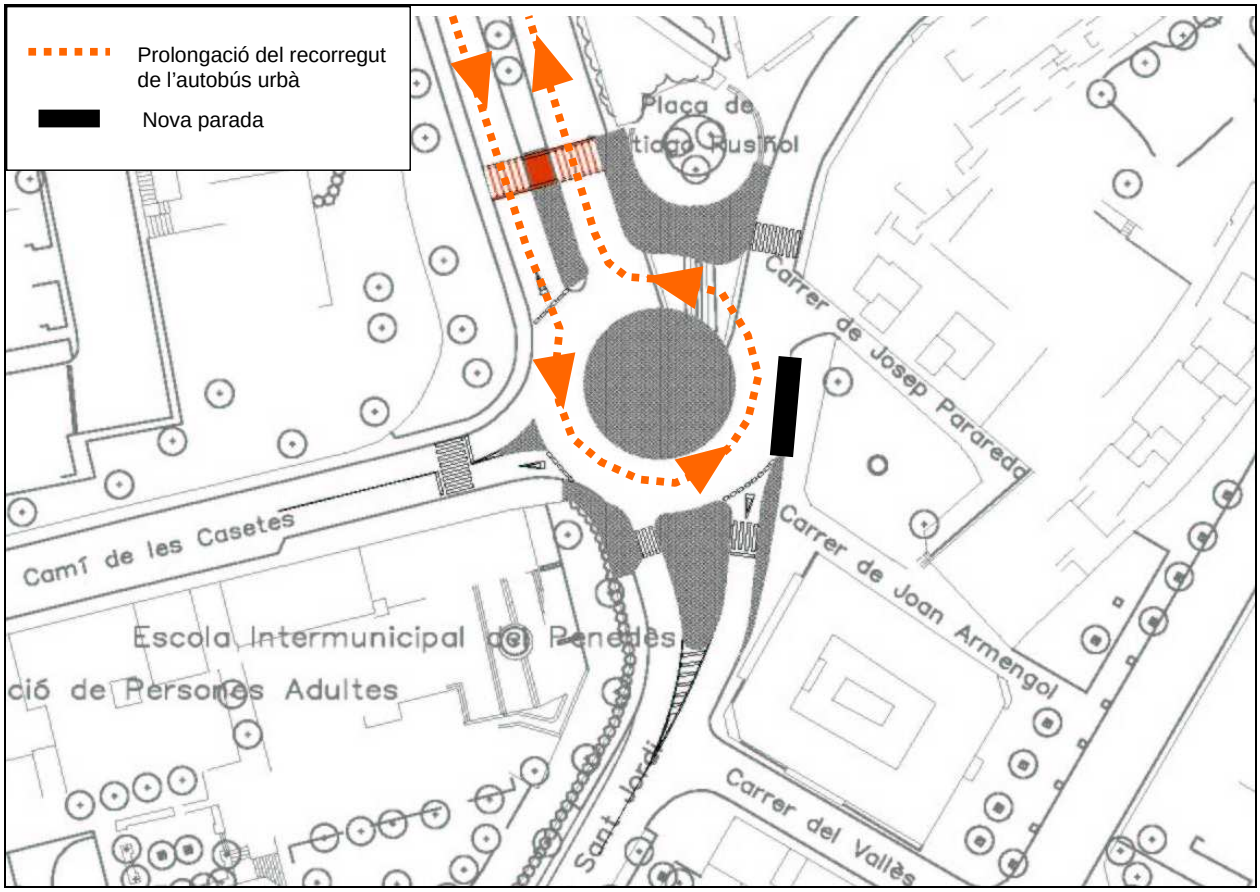


Figura 9 Prolongació del recorregut de l'autobús urbà fins l'avinguda de Sant Jordi

Realització d'un estudi específic de transport a la demanda per als desagregats

El transport a la demanda consisteix en un sistema de vehicles planificat de forma que el servei s'ofereix a l'usuari quan aquest ha interactuat amb l'operador fent arribar les seves necessitats de transport mitjançant mètodes telefònics o telemàtics. És a dir, el servei no s'estableix si no és que hi ha una demanda prèvia al mateix.

Aquest sistema està pensat com una solució per cobrir la demanda en zones, franges horàries o tipus d'explotació en els que el servei de transport públic regular disti molt de la demanda a la que pretén donar resposta.

S'estima necessari estudiar la possibilitat d'establiment d'un sistema de transport a la demanda a les zones de Sant Sadurní d'Anoia més perifèriques on no es produeix una concentració de

demanda suficient per establir-hi una línia regular d'autobús. Aquest estudi determinaria la conveniència i la modalitat de transport a la demanda que més s'ajustés a aquestes zones.

8.4. Mobilitat en vehicle privat motoritzat

8.4.1. Moderació del trànsit en l'àmbit urbà

La zona 30 és un conjunt de carrers en els que s'estableix una regulació de trànsit, imposant la limitació de la velocitat a 30 km/h, moltes vegades reforçada mitjançant actuacions sobre la calçada (guals i estrenyiments de calçada). És una mesura encaminada a reduir la intensitat i la velocitat dels vehicles que circulen per una zona per tal d'aconseguir una utilització confortable i segura de l'espai públic per part dels vianants. L'àmbit proposat per aquesta actuació és el comprès entre el carrer Alacant, el camí de Can Rosell, el carrer de Montserrat i el carrer Castelló. Aquesta mesura anirà coordinada amb la moderació de trànsit de dos dels principals carrers de connexió de l'àmbit, el carrer Barcelona (a mig termini) i el carrer Tarragona (a llarg termini).

El desenvolupament d'aquesta zona 30 pilot permetrà pal·liar les actuals deficiències de senyalització presents en l'àmbit. A més, aquesta proposta ha estat pensada per tal que es coordini amb la resta de vies ciclistes del municipi establint així una xarxa que permeti accedir en bicicleta als principals centres d'interès de la vila.

En la següent figura es mostra els diversos punts de la zona 30 pilot que caldria que fossin senyalitzats per tal de reforçar-hi l'adequació de la velocitat. Es recomana que aquesta senyalització es realitzi mitjançant pictogrames pintats a la calçada i que tinguin una definició diferent en funció de si corresponen a una entrada, una sortida o bé una cruïlla.

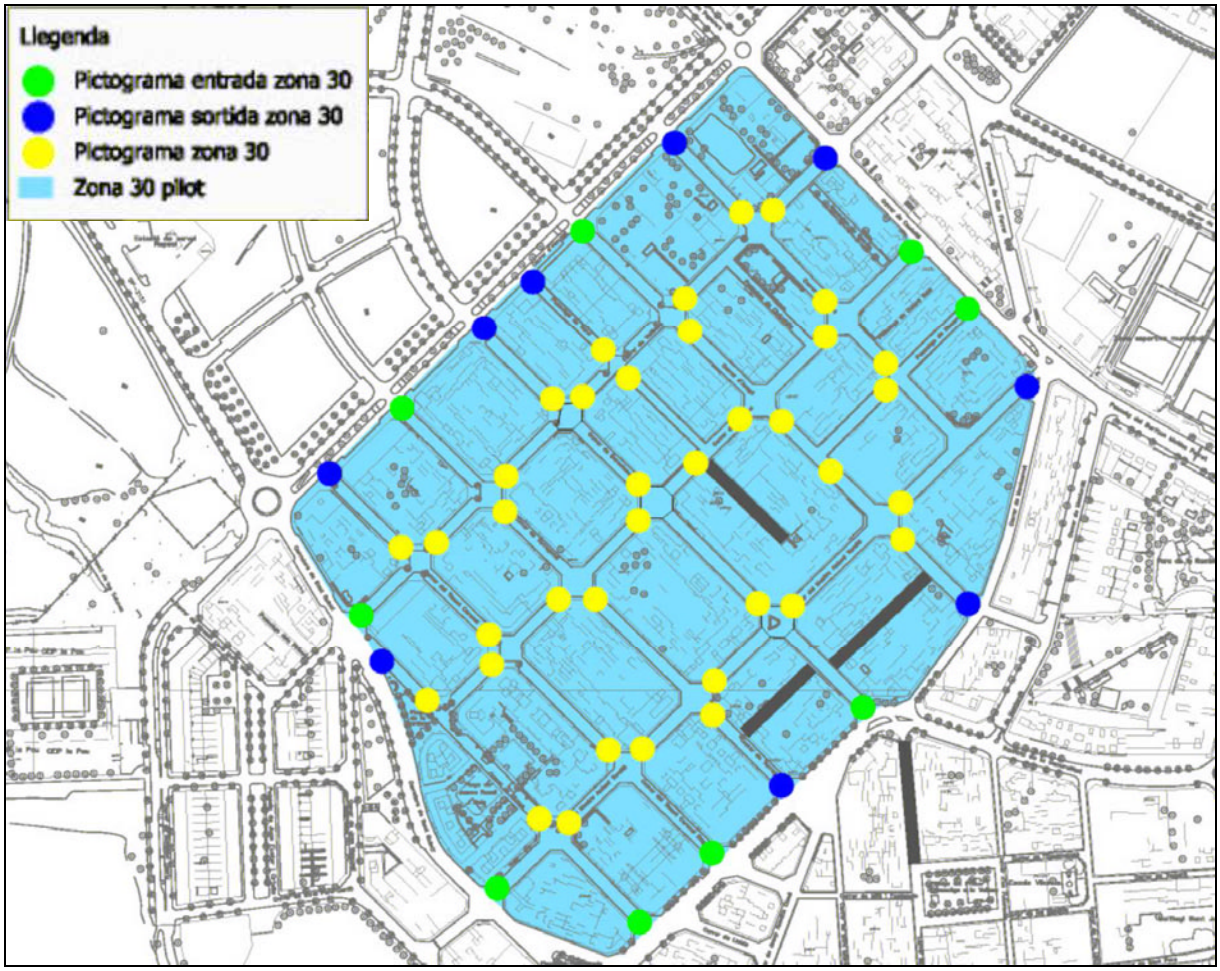


Figura 10 Localització de la senyalització específica per a la zona 30 pilot a l'eixample

A continuació es mostra un el disseny per aquests pictogrames emprat a Barcelona.

Figura 11 Pictogrames d'entrada i sortida a zona 30

Per altra banda, els carrers Barcelona i Tarragona són eixos amb una creixent presència comercial que permeten enllaçar el centre urbà de Sant Sadurní d'Anoia amb la futura centralitat del Pla d'en Mestre. A més a més, presenten una disposició central a la zona 30 pilot proposada

per l'eixample, pel que s'opta per dur-hi a terme una pacificació del trànsit. Es preveu que l'actuació sobre el carrer Barcelona es realitzi a mig termini mentre que la del carrer Tarragona s'efectuï a llarg termini.

Aquesta consisteix en l'elevació de la calçada a l'alçada de les voreres de manera que les cruïlles esdevenen més segures per als vianants i més espaioses per la vida local. La implantació d'una plataforma indueix als usuaris a respectar els límits de velocitat mitjançant, d'una banda, la creació d'un obstacle reductor de les velocitats i, de l'altra, afavorint una llegibilitat peculiar de l'espai travessat pels automobilistes. A més a més, permet incomodar el conductor que circula a una velocitat massa elevada i crear un lloc segur per als vianants. S'hi proposa, també, dur a terme una ordenació de la calçada de manera que canviï el traçat rectilini de la circulació i forci als conductors a avançar en zig-zag.

8.4.2. Millora de cruïlles conflictives

Rotonda de Can Codorniu

Malgrat que les estadístiques d'accidentalitat no ho corroborin la intersecció entre la carretera BV-2244 i el camí de Can Codorniu és un punt potencialment perillós. La situació de la intersecció en un tram de carretera on es recullen velocitats per sobre del límit de velocitat de 50 km/h i la seva mateixa configuració, sense carrils de preselecció de gir, provoca que la sortida des de les vies secundàries, especialment els girs a l'esquerra, tingui un risc d'accident elevat.

La construcció d'una rotonda en aquest punt n'augmentarà significativament la seguretat. Aquesta, que fa temps que s'hi reclama, permetrà reduir substancialment la velocitat i vehicular els moviments de sortida perillosos.

Rotonda a la plaça Santiago Rusiñol

La plaça Santiago Rusiñol se situa a l'entrada sud de la vila. En l'actualitat, en les seves immediacions s'hi localitzen semàfors amb polsador destinats a la preservació de la seguretat dels vianants que transiten per la zona, eminentment relacionats amb l'escola internacional del Penedès.

La cruïlla en qüestió presenta una ordenació deficient que dificulta els moviments d'entrada i sortida des dels vials transversals i no contribueix a la moderació de la velocitat. La construcció d'una rotonda permetria millorar els moviments de vehicles i contribuiria a la pacificació del trànsit en aquest punt. A més a més, possibilitaria la supressió dels semàfors amb polsador de l'avinguda Sant Jordi al garantir per si mateixa unes bones condicions per al creuament de la calçada per part dels vianants.

Per tal de reforçar la seguretat dels vianants en aquest creuament es proposa també la construcció d'un pas sobreelevat a la rambla de la Generalitat davant de la plaça Santiago Rusiñol.

Rotonda a la plaça Pau Casals

Actualment en aquest àmbit d'actuació s'hi localitza una rotonda situada a l'alçada del carrer de Mossèn Jacint Verdaguer. La sortida pel carrer Pi i Margall, per altra banda, es realitza mitjançant

una intersecció en T convencional que dificulta que el trànsit del centre urbà pugui sortir de forma fluïda en sentit Vilafranca.

Es proposa desplaçar la rotonda existent uns metres al nord de manera que passi a prendre una posició central i permeti, així, vehicular tots els moviments dels vials que hi conflueixen. Aprofitant la construcció de la nova rotonda s'advoca per una ampliació de les voreres adjacents, creant així un espai de major qualitat per als vianants, en un punt de gran interès per la seva proximitat al centre urbà.

Sortida del c/ Montserrat cap a la rambla Generalitat

En l'actualitat, el trànsit que surt del carrer Montserrat cap a la rambla de la Generalitat desemboca en una cruïlla complexa amb diversos illots separadors que dificulten la seva comprensió i en restringeixen la visibilitat. Aquest fet sumat a la recent reurbanització i nova regulació d'aquest carrer recomana establir una prohibició del gir a l'esquerra des del carrer Montserrat.

Sortida del carrer Sant Pere cap a la carretera de Martorell

La sortida cap a la carretera de Martorell des del carrer Sant Pere presenta problemes de visibilitat, especialment pel que fa al gir a l'esquerra. Per això es proposa una ampliació de la vorera al marge oest de la carretera de manera que la línia de detenció es pugui avançar i els conductors puguin gaudir d'una una bona visibilitat.

Cal tenir en compte que el POUM contempla a llarg termini una reurbanització complerta de l'entorn de la mà del nou vial de connexió amb la BV-2244 de la mà del desenvolupament del nou sector.

8.4.3. Millora de la senyalització

Senyalització en l'àmbit urbà

Es proposa millorar la senyalització del carrer Montserrat. Concretament, cal instal·lar a la seva entrada des del carrer Provença el senyal S-28, de carrer de convivència, i el senyal R-100, de prohibició de circulació, amb la corresponent excepció pels horaris d'obertura per a operacions de càrrega i descàrrega (de 7 al 10 h i de 15 a 17 h). També cal instal·lar la senyalització direccional a la cruïlla entre el carrer Montserrat i el carrer Provença.

Figura 12 Proposta de senyalització per al carrer de Montserrat

També es recomana la renovació de tota la senyalització horitzontal i la pintura de les marques viàries de l'entorn de l'eixample. Caldria que aquesta actuació anés coordinada amb la implementació de la zona 30 pilot que s'hi proposa.

Senyalització de les rondes

S'han identificat tres punts en els que caldria corregir o millorar la senyalització direccional:

- Carretera C-243b (ctra. de Gelida) sentit Sant Sadurní d'Anoia, just abans del creuament amb la BV-2244 (1): la senyalització actual indica que per anar a Vilafranca del Penedès cal seguir en línia recta creuant el centre de la vila, enlloc de girar a la dreta i seguir per la BV-2244 i, després, pel nou tram de la ronda exterior i així accedir a la C-243a. Caldria indicar la conveniència d'agafar la ronda.

- La rotonda on es troben les carreteres BV-2244, BV-2241 i BP-2151(2): ni en les indicacions interiors a la rotonda ni en les d'aproximació hi consta la població de Torrelavit. Caldria incloure aquesta població.

- La carretera BV-2244 en el creuament amb la carretera C-243b (3): s'informa als vehicles de mercaderies que es dirigeixen a Gelida que continuïn per la ronda en direcció NW quan haurien d'agafar el ramal a la dreta per incorporar-se a la carretera C-243b. Caldria canviar la ubicació i direcció d'aquest senyal.

8.4.4. Canvis en els sentits de circulació

Es proposa la direccionalització dels següents carrers al sud del carrer Raval: el tram del carrer Sant Antoni entre els carrers Montserrat i Josep Rovira passa a tenir sentit W; el tram del carrer Josep Rovira entre els carrers Sant Antoni i l'Avernó passa a tenir sentit S; el tram del carrer Indústria entre el carrer l'Avernó i el carrer Sant Josep passa a tenir sentit E. Aquests canvis de sentit permetran millorar l'accés i la sortida a l'aparcament del centre des de l'oest de la vila. L'itinerari d'entrada es realitzarà a través dels carrers Josep Rovira i Indústria, mentre que el de sortida mitjançant els carrers Sant Antoni i Josep Rovira. Complementàriament, per tal d'evitar el trànsit de pas pels carrers del sector, es recomana restringir l'accés al carrer l'Avernó al trànsit generalista, a excepció de veïns. Així doncs, es proposa incorporar un senyal de prohibició d'entrada excepte veïns al carrer l'Avernó, a l'alçada del carrer Indústria.

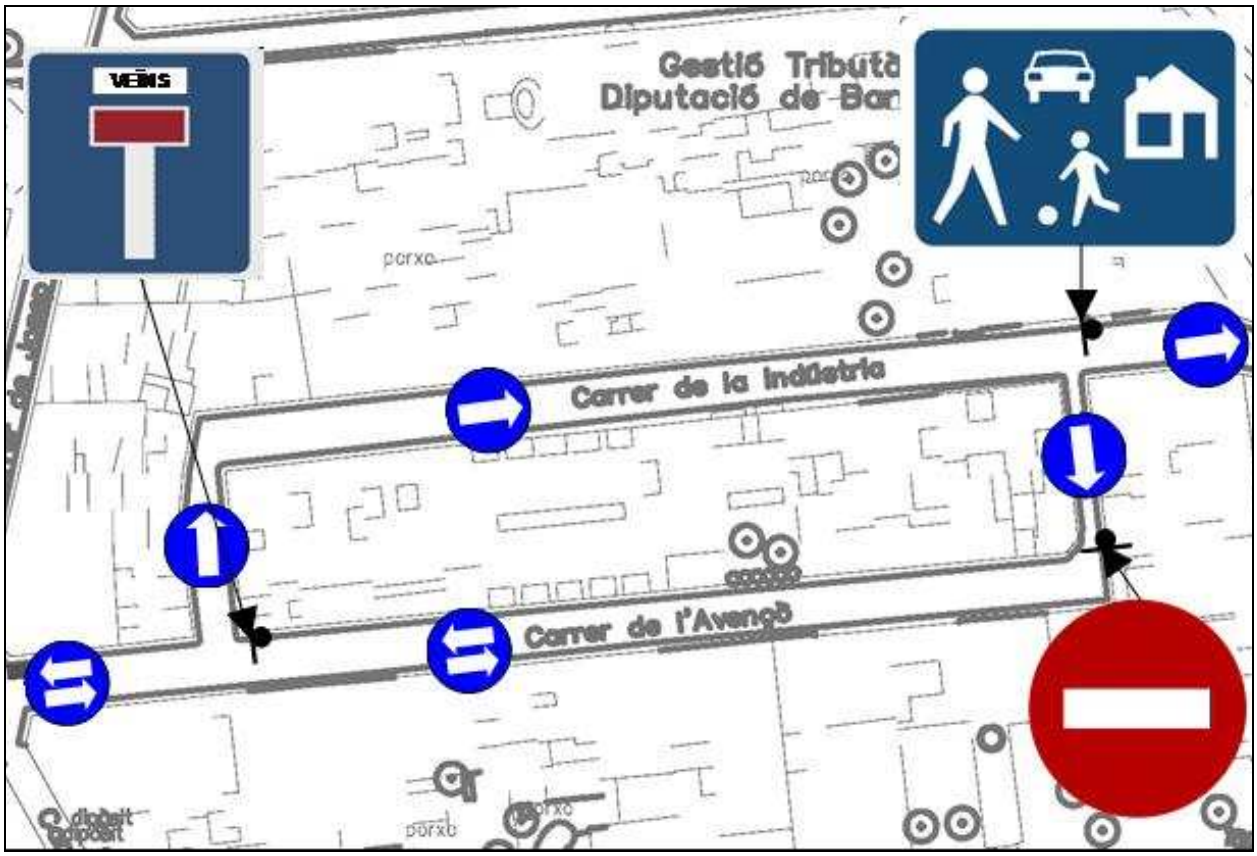


Figura 13 Proposta de sentits de circulació i senyalització de l'entorn del carrer Indústria

Per altra banda, es proposa el canvi de sentit del carrer Josep Anselm Clavé, de manera que aquest passi a tenir sentit NE. D'aquesta manera es pretén diversificar les sortides del trànsit procedent del carrer Raval per tal de reduir la pressió sobre el carrer Pi i Margall.

8.5. Aparcament

8.5.1. Redistribució de les places de càrrega i descàrrega

L'experiència demostra que si l'aparcament per realitzar la càrrega i descàrrega és insuficient, la conseqüència és que els camions acaben aparcant sobre la vorera o en la mateixa calçada, ja que per al transportista continuar buscant un lloc suposa una pèrdua de temps i, conseqüentment, un cost més alt del transport

En aquest sentit s'advoca per reforçar l'oferta de places reservades per a càrrega i descàrrega en un seguit de punts on s'hi ha detectat deficiències i suprimir alguns que presenten infrautilització. Concretament, es proposa ampliar l'oferta existent a la plaça Pau Casals i suprimir les places existents del carrer Montserrat. A més, es considera necessari crear noves places per a C/D al carrer de Vilafranca a l'alçada del carrer Formosa.

8.5.2. Redistribució de les places de zona blava

Les dades de demanda de places de rotació denoten que hi ha diverses zones que presenten índex d'ocupació molt baixos. És per això que es proposa realitzar una reestructuració d'aquestes places sense variar-ne el nombre. Amb aquesta mesura es pretén potenciar els comerços i la centralització.

Concretament, s'advoca per realitzar una reestructuració de la zona blava de manera que el servei s'estableixi de la manera següent:

- Carrer de Sant Antoni (zona A)
- Plaça del 1r Homenatge a la vellesa (Plaça Nova) (zona B)
- Carrer Pi i Margall (zona C)
- Plaça Pau Casals (zona D)
- Vilafranca (zona E)
- Mossèn Cinto Verdaguer (zona F)
- Rambla Generalitat (zona G)
- Carrer Anselm Clavé (zona H)
- Carrer Milà i Fontanals (zona I)
- Carrer Lleida (zona J)
- Cruïlla Rambla Generalitat – Anselm Clavé (zona K)

Aquesta tipologia de places d'aparcament ha d'anar acompanyada per una ampliació de l'aparcament de llarga durada per tal de donar resposta als diferents modes de demanda a l'entorn del centre urbà, ja sigui de mitjana com de llarga durada. És per això que en l'actualitat ja s'han iniciat les obres d'ampliació de l'aparcament del centre, de manera que aquest passi a disposar de 90 noves places.

8.6. Seguretat viària

Bona part de les propostes descrites en els apartats 8.1, 8.2, 8.3 i 8.4 tenen relació també amb la seguretat viària, especialment les referides a la moderació del trànsit. Donat aquest solapament, s'ha optat en ordenar-les per mode de transport merament per una qüestió pràctica.

8.7. Actuacions ambientals

De la mateixa manera que en el cas de l'apartat relatiu a la segureta viària, diverses actuacions previstes comportaran beneficis per al medi urbà ja que el present estudi pretén reduir el paper hegemònic del vehicle privat i potenciar els modes de transport més sostenibles.

8.8. Accés a zones industrials i centres de treball

Al menys hi ha dues propostes que representen una millora en les condicions d'accés a zones industrials i centres de treball: l'habilitació d'un pas de vianants a l'accés del polígon de Can Ferrer i el desenvolupament d'un estudi específic de transport a la demanda.

8.9. Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles

Les mesures que s'inclouen corresponen al component pedagògic que necessàriament ha d'acompanyar la política de mobilitat urbana. Trobem diferents maneres de dur-les a terme:

- Campanyes de comunicació convencionals.
- Tècniques de "marketing de diàleg", creació d'imatge o formació de marca, actes socials i culturals, així com programes educatius.
- Mesures físiques o d'organització de la mobilitat específiques que es poden presentar i provar com un experiment i aplicar-les després de manera permanent.
- Participació ciutadana dels agents implicats en el desenvolupament de la mobilitat a la cituat a través de mecanismes organitzats de participació.

Aquest seguit de mesures permetrà animar als ciutadans a utilitzar alternatives que redueixin el nombre de desplaçaments en vehicle privat.

9. INDICADORS DE SEGUIMENT

Nom indicador	Valor Actual	Valor Tendencial (6 anys)	Valor Objectiu (6 anys)	Valor Tendencial (12 anys)	Valor Objectiu (12 anys)
1. Global					
1.1. Repartiment modal intern (D)					
1.1.1. A peu	37,1%	35,2%	40,0%	34,1%	45,0%
1.1.2. En bicicleta	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	2,0%
1.1.3. En transport públic	2,2%	2,2%	4,0%	2,3%	6,0%
1.1.4. En vehicle privat motoritzat	60,7%	62,6%	55,0%	63,6%	47,0%
1.2. Repartiment modal intern – extern (mobilitat generada) (D)					
1.2.1. A peu	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
1.2.2. En bicicleta	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
1.2.3. En transport públic	22,1%	21,4%	25,0%	21,0%	28,0%
1.2.4. En vehicle privat motoritzat	77,9%	78,6%	75,0%	79,0%	72,0%
1.3. Repartiment modal extern – intern (mobilitat atreta) (D)					
1.3.1. A peu	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
1.3.2. En bicicleta	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
1.3.3. En transport públic	11,2%	11,0%	13,0%	10,8%	15,0%
1.3.4. En vehicle privat motoritzat	88,8%	89,1%	87,0%	89,0%	85,0%
1.4. Autocontenció (D)	40,2%	37,4%	40,2%	34,6%	40,2%
2. Vianants					
2.1. Prioritat per a vianants	12,7%	12,7%	22,0%	25,5%	24,0%
2.2. Dèficit per a vianants	39,5%	39,5%	66,0%	39,5%	69,0%
2.4. Passos vianants senyalitzats	95,2%	95,2%	97,0%	95,2%	100,0%
2.5. Passos vianants adaptats	82,4%	82,4%	90,0%	82,4%	100,0%
3. Bicicletes					
3.1. Xarxa per a bicicletes (D)	8,7%	8,7%	24,0%	8,7%	76,0%
3.2. Xarxa ciclable	4,4%	4,4%	22,0%	4,4%	74,0%
4. Transport Públic					
4.1. Adaptació PMR autobusos (D)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
4.2. Adaptació a PMR estacions TP (D)	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	100,0%
4.3. Velocitat comercial transport públic urbà (D)	14,3	14,3	15,0	14,3	16,0
4.4. Integració Tarifària (D)	88,7%	88,7%	100,0%	88,7%	100,0%
4.5. Població sense cobertura del transport públic (D)	11,3%	11,3%	5,0%	11,3%	3,0%
4.6. Cobertura territorial del transport públic	65,7%	65,7%	88,0%	65,7%	98,0%
4.7. Productivitat transport públic urbà	1,0	1,0	1,1	1,0	1,2
4.8. Freqüència mitjana de pas	31,1	31,1	30,0	31,1	30,0
4.9. Parades amb marquesina	31,0%	31,0%	43,0%	31,0%	43,0%
4.10. Parades amb plataforma	0,0%	0,0%	9,5%	0,0%	9,5%

Nom indicador	Valor Actual	Valor Tendencial (6 anys)	Valor Objectiu (6 anys)	Valor Tendencial (12 anys)	Valor Objectiu (12 anys)
d'accés					
4.11. Dèficit servei bus urbà	700,3	679,3	-525,0	658,3	-350,0
5. Vehicle Privat Motoritzat					
5.1. Turismes per habitant (D)	469,8	512,6	462,8	555,3	455,7
5.2. Motos per habitant	71,0	77,4	69,9	83,9	67,8
5.3. Saturació xarxa viària	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
5.4. Xarxa primària o bàsica	73,8%	73,8%	73,0%	73,8%	73,0%
5.5. Zones 30	9,5%	9,5%	32,0%	9,5%	81,0%
6. Aparcament					
6.1. Aparcament regulat en via pública	4,3%	4,3%	4,3%	4,3%	4,3%
6.2. Cobertura aparcament en via pública	54,5%	52,8%	54,5%	50,7%	54,5%
6.3. Cobertura aparcament fora de via pública	sd	sd	sd	sd	sd
7. Distribució Mercaderies					
7.1. Intensitat de vehicles pesants	9,7%	9,8%	9,4%	9,8%	9,2%
7.2. Espai viari distribució urb. mercaderies (D)	3,4	3,4	3,5	3,4	3,5
7.3. Zones càrrega/descàrrega (D)	1,3%	1,2%	1,5%	1,2%	1,5%
8. Seguretat Viària					
8.1. Víctimes mortals en accidents de trànsit (D)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
8.2. Accidents amb víctimes	0,9	0,8	0,0	0,0	0,0
8.3. Víctimes vianants	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0
9. Pla Director de Mobilitat de la RMB					
9.0. Costos unitaris vehicle privat (D)	0,8	0,8	0,6	0,8	0,5
9.1. Minimitzar distància mitjana dels desplaçaments (D)	12,3	12,9	12,1	13,3	11,9
9.2 % desplaçament intra + intermunicipals amb vehicle privat	68,5%	70,5%	60%	72,6%	53%
9.3. Reduir externalitats sistema metropolità transports	13,8	13,9	10,2	14,0	6,2
9.4. Moderar consum i reduir intensitat energ. del transport a RMB (D)	9,5	9,5	9,2	9,5	8,9
9.5. Reduir contrib. al canvi climàtic del sist. de mobilitat de RMB (D)	18,2	17,6	16,7	16,0	15,3
9.6. Reduir contaminació atmosfèrica resultant del transport	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
9.7. Reduir contam. acúst. resultant dels sistemes de transport (D)	sd	sd	sd	sd	sd
9.8. Reduir ocupació espai públic pels vehicles (D)	0,7	0,7	0,6	0,7	0,5
9.10. Reduir l'accidentalitat (D)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

DOCUMENT II. PROGRAMA D'ACTUACIONS

10. INTRODUCCIÓ

Tot i que la Llei de mobilitat, en l'article 16.2, només obliga als PMU a disposar d'un estudi de viabilitat que contingui, per a cada nova infraestructura de transport prevista, l'avaluació de la demanda, l'anàlisi dels costos d'implantació i amortització, els ingressos d'operació i manteniment, la valoració de possibles afectacions mediambientals i els costos socials i un anàlisi de la funcionalitat que garanteixi l'eficàcia, l'ergonomia i la seguretat del sistema, en el present EM es recomana:

- Estudiar la viabilitat de totes les propostes definitives d'actuació, realitzant una simulació a mig termini de la mobilitat, tenint en compte les actuacions proposades i avaluant les millores de trànsit, velocitat, seguretat, etc. A partir d'aquest estudi de viabilitat obtindrem aquelles propostes definitives que integraran el programa d'actuacions.

- Classificar les actuacions d'aquest programa seguint els punts següents i programar-les temporalment, en funció de les previsions municipals, en tres horitzons temporals:

    - Curt termini (0-3 anys).

    - Mig termini (4-6 anys).

    - Llarg termini (més de 6 anys).

Aquest document és fruit de l'avaluació conjunta entre l'Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia, la Diputació de Barcelona i Consulting Formaplan.

11. FITXES D'ACTUACIÓ

A continuació es passa a presentar les fitxes d'actuació, cadascuna de les quals conté la següent informació: el nom de l'actuació, el codi de l'actuació, l'objectiu, la descripció, un croquis, el grau de prioritat, la fase d'execució, el responsable, els indicadors de seguiment vinculats, el cost estimat i les possibles fonts de finançament.

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	1	Bandes transversals d'alerta i pas de vianants sobreelevat a l'accés des de la ctra. de Gelida

Objectiu:

Reduir l'excés de velocitat d'entrada a la població i garantir la seguretat dels diferents usuaris de la via.

Descripció:

Tota xarxa ha de garantir la seguretat dels vianants mitjançant una millora de la regulació dels creuaments: els passos de vianants són els punts amb més alt risc d'atropellaments, pel que és necessari aplicar mesures dirigides a reduir la velocitat del trànsit motoritzat. En aquest sentit es proposa la construcció d'un pas de vianants sobreelevat al passeig del Barítón Matias Ferrer.

La proposta passa també per crear una zona de transició entre la carretera de Gelida i l'àmbit pacificat mitjançant una sèrie de bandes pintades d'advertiment, de manera que un cop el conductor arribi a l'alçada del pas de vianants sobreelevat ja hagi moderat la seva velocitat.

L'aplicació d'aquests elements, així com de la senyalització d'aproximació, s'ha de desenvolupar d'acord amb les recomanacions estipulades per les administracions competents.

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	1	Bandes reductores i pas de vianants sobreelevat a l'accés des de la carretera de Gelida

Grau de prioritat:

Alta

Fase d'execució:

Menys de 3 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia
Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya

Indicadors de seguiment:

8.2 Accidents amb víctimes
8.3 Víctimes vianants

Cost estimat

Concepte	Euros (iva inclòs)
Pintura blanca 50cm	135 €
Construcció de pas de vianants sobreelevat i senyalització	3.204 €
Urbanització desviament	2.961 €
Total	**6.300 €**

Possibles fonts de finançament

Oficina Tècnica de Planificació i Actuació en Infraestructures. Diputació de Barcelona.
Servei Català de Trànsit
Instituto de Mayores y Servicios Sociales (IMSERSO)

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	2	Preveure una zona 30 pilot en l'àmbit de l'eixample

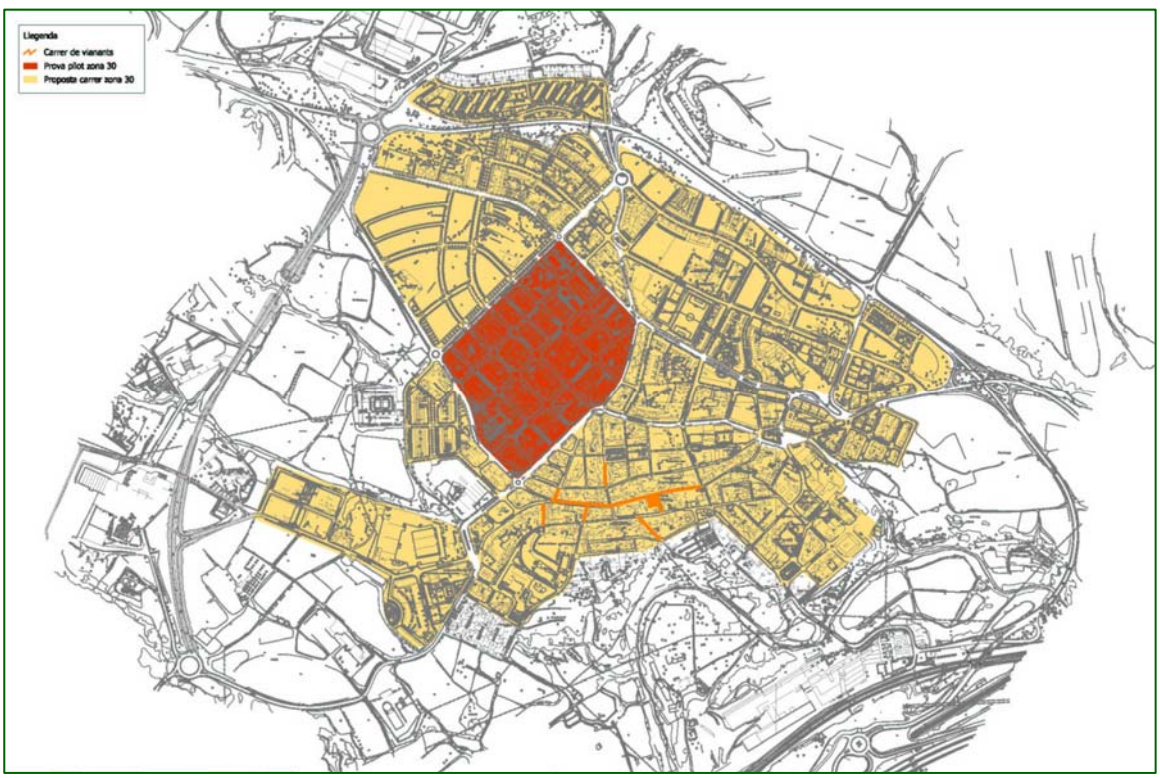
Objectiu:

La millora de la qualitat de vida en l'àrea i la potenciació de l'ús dels modes de transport no motoritzats per als desplaçaments quotidians.

Descripció:

La zona 30 és un conjunt de carrers en els que s'estableix una regulació de trànsit, imposant la limitació de la velocitat a 30 km/h, moltes vegades reforçada mitjançant actuacions sobre la calçada (guals i estrenyiments de calçada). És una mesura encaminada a reduir la intensitat i la velocitat dels vehicles que circulen per una zona per tal d'aconseguir una utilització confortable i segura de l'espai públic per part dels vianants. L'àmbit proposat per aquesta actuació és el comprès entre el carrer Alacant, el camí de Can Rosell, el carrer de Montserrat i el carrer Castelló. Aquesta mesura anirà coordinada amb la moderació de trànsit de dos dels principals carrers de connexió de l'àmbit, el carrer Barcelona (a mig termini) i el carrer Tarragona (a llarg termini).

El desenvolupament d'aquesta zona 30 pilot permetrà pal·liar les actuals deficiències de senyalització presents en l'àmbit. A més, aquesta proposta ha estat pensada per tal que es coordini amb la resta de vies ciclistes del municipi establint així una xarxa que permeti accedir en bicicleta als principals centres d'interès de la vila.



Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	2	Preveure una zona 30 pilot en l'àmbit de l'eixample

Grau de prioritat:

Alta

Fase d'execució:

Menys de 3 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Indicadors de seguiment:

3.1 Xarxa per a bicicletes
3.2 Xarxa ciclista
5.5 Zones 30
8.2 Accidents amb víctimes
8.3 Víctimes vianants

Cost estimat

Concepte	Euros (iva inclòs)
Entrades	3.240 €
Sortides	3.240 €
Pictogrames cruilles	888 €
Senyalització horitzonta	973 €
Senyalització vertical	9.546 €
Total	**17.887 €**

Possibles fonts de finançament

Oficina Tècnica de Planificació i Actuació en Infraestructures. Diputació de Barcelona.
Servei Català de Trànsit
IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía)

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	3	Reurbanització del carrer Formosa

Objectiu:

Adequar les característiques constructives d'aquest carrer a les restriccions d'espai que presenta.

Descripció:

Aquest carrer presenta una urbanització basada en l'intent de fer encabir el vehicle privat en uns carrers no pensats per aquesta finalitat en detriment de l'espai del vianant. Això deriva en unes voreres construïdes a partir de l'espai residual que són clarament insuficients per un trànsit de vianants segur, còmode i accessible.

Per tal d'adequar aquests carrers a les seves necessitats reals cal plantejar una reurbanització dirigida a la construcció de plataforma única. Complementàriament, es restringirà l'accés en vehicle privat, ampliant així, a efectes pràctics, la illa de vianants existent.

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	3	Reurbanització del carrer Formosa

Grau de prioritat:

Alta

Fase d'execució:

Menys de 3 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Indicadors de seguiment:

2.1 Prioritat per a vianants
2.2 Dèficit per a vianants
8.3 Víctimes vianants

Cost estimat

51.830 € (el cost correspon al projecte existent)

Possibles fonts de finançament

Pla Únic d'Obres i Serveis de Catalunya (PUOSC)

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	4	Reurbanització dels carrers del sector Carrer de la Indústria

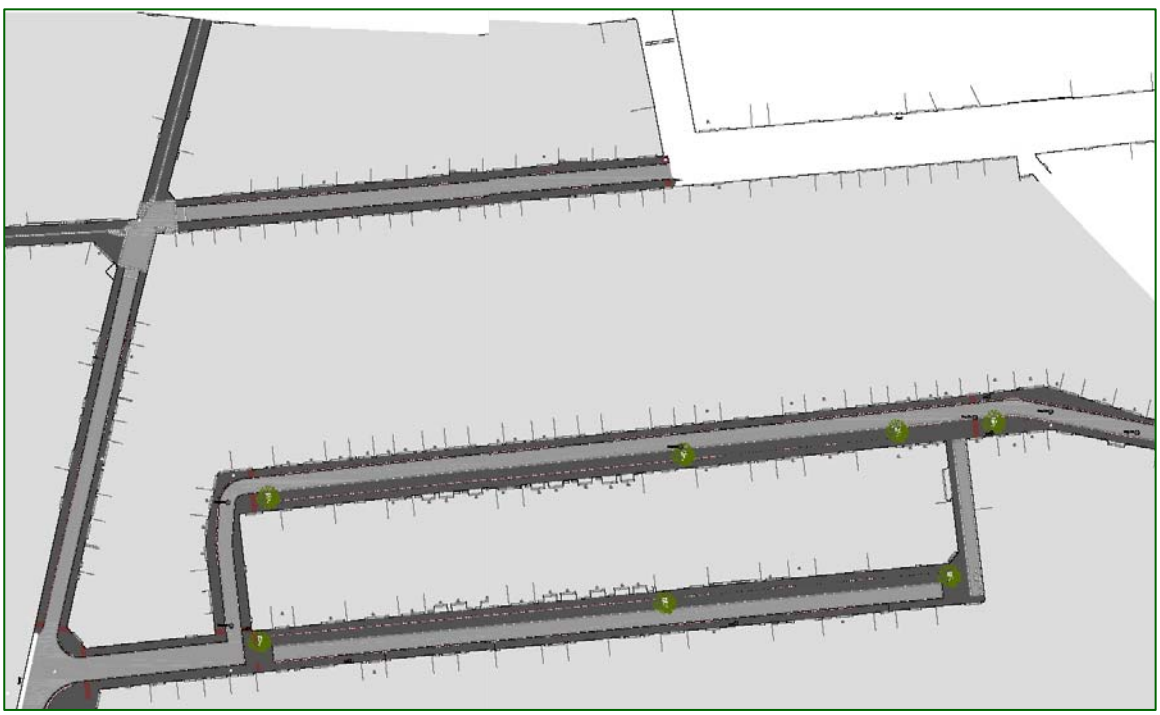
Objectiu:

Millorar les condicions en que es desenvolupa la mobilitat a peu al sud del carrer Raval.

Descripció:

La reurbanització d'aquest entorn ve lligada a una redefinició de l'espai de la via: mitjançant la direccionalització de carrers i la supressió de cordons d'aparcament es pot dur a terme un eixamplament de voreres. La direccionalització de carrers passa per la conversió en carrer de sentit únic del tram del carrer Sant Antoni entre els carrers Montserrat i Josep Rovira (sentit W), del carrer Josep Rovira (sentit S) i del tram del carrer Indústria des de l'Averní fins a Sant Josep (sentit E).

Aquesta proposta forma part de l'actuació de reurbanització de carrers de l'entorn del carrer Raval i es preveu que es realitzi de forma prioritària. Recentment, l'Ajuntament de Sant Sadurní ha realitzat una sol·licitud per tal d'incorporar a l'anualitat del PUOSC 2010 aquest projecte, en lloc de l'actuació de reurbanització del nucli de Can Catassús i vial del Torrent, que hi consta actualment.



Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	4	Reurbanització dels carrers del sector Carrer de la Indústria

Grau de prioritat:

Alta

Fase d'execució:

Menys de 3 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Indicadors de seguiment:

2.2 Dèficit per a vianants
8.2 Accidents amb víctimes
8.3 Víctimes vianants

Cost estimat

696.430 € (el cost correspon al projecte existent)

Possibles fonts de finançament

Pla Únic d'Obres i Serveis de Catalunya (PUOSC)

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	5	Eixamplament del pont sobre la riera de l'Avernó

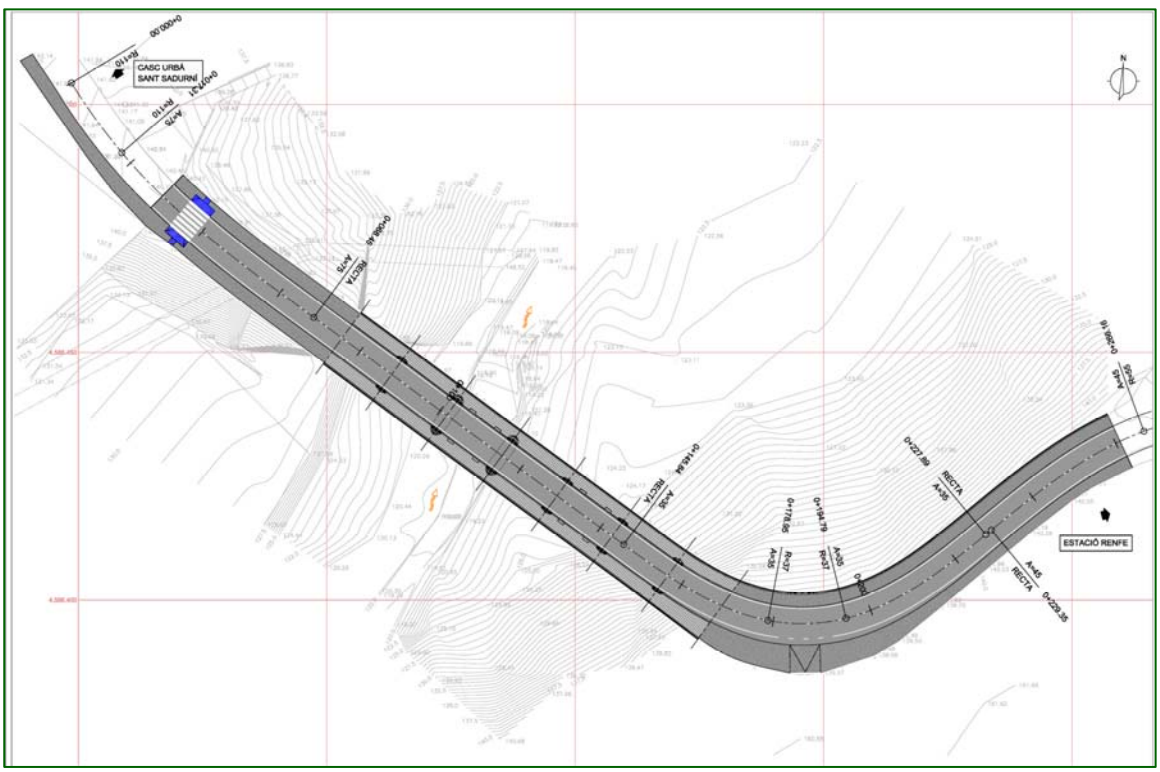
Objectiu:

Millorar la seguretat de trànsit i vianants en el seu pas pel pont.

Descripció:

Es tracta d'una via de comunicació clau per al municipi i per això cal resoldre els següents problemes funcionals detectats per l'Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia com ara: amplària insuficient de calçada i voreres, falta de protecció per a la circulació de vianants, radi de gir d'entrada al pont en sentit centre urbà insuficient, drenatge del paviment en mal estat, enllumenat insuficient i en mal estat.

Amb data de 31 de novembre de 2005 l'Ajuntament de Sant Sadurní D'Anoia va sol·licitar al Servei de Vies Locals de l'Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge de la Diputació de Barcelona la redacció d'un informe sobre l'estat del pont. L'informe va ésser redactat per la Secció Tècnica d'Infraestructures Viàries Locals amb data 10 d'abril de 2006. Posteriorment la Diputació de Barcelona va encarregar el projecte i va atorgar la subvenció per a la seva execució.



Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	5	Eixamplament del pont sobre la riera de l'Avernó

Grau de prioritat:

Alta

Fase d'execució:

Menys de 3 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia
Diputació de Barcelona

Indicadors de seguiment:

2.2 Dèficit per a vianants
8.2 Accidents amb víctimes
8.3 Víctimes vianants

Cost estimat

963.815 € (el cost correspon al projecte existent)

Possibles fonts de finançament

Oficina Tècnica de Planificació i Actuació en Infraestructures. Diputació de Barcelona.

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	6	Reurbanització de l'agregat de Can Catassus

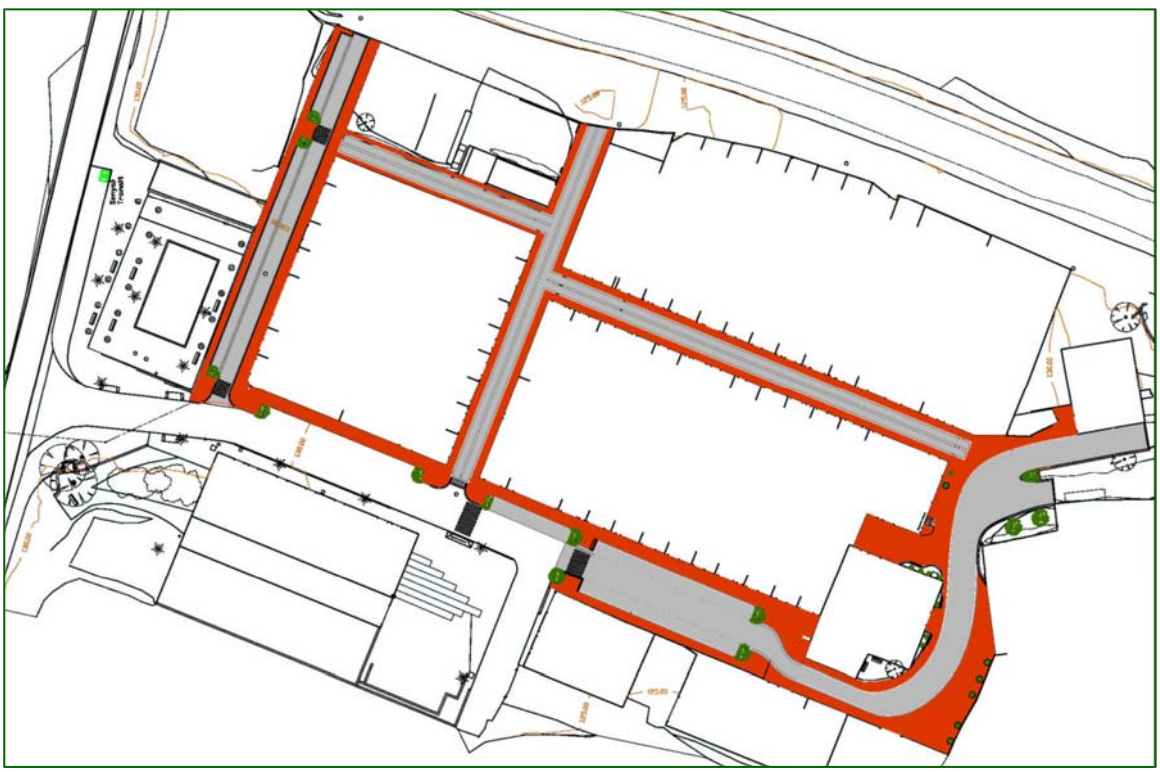
Objectiu:

Millorar les condicions dels usuaris de la via en aquest àmbit, especialment els vianants.

Descripció:

L'Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia des de fa anys està impulsant la reurbanització del barri de Can Catassús. En la formulació definitiva del Pla Únic d'Obres i Serveis de Catalunya (PUOSC) es recull una subvenció del 60% per a l'execució d'aquesta reurbanització.

El projecte es basa en la creació d'espais de qualitat per als vianants, a través de la construcció i eixamplament de voreres, per un costat, i de la construcció de plataformes úniques, per l'altra. Aquesta reurbanització permetrà garantir la seguretat dels vianants en els desplaçaments pel nucli i contribuirà a millorar la vida local del barri.



Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	6	Reurbanització de l'agregat de Can Catassus

Grau de prioritat:

Mitjana

Fase d'execució:

De 3 a 6 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Indicadors de seguiment:

2.1 Prioritat per a vianants
2.2 Dèficit per a vianants

Cost estimat

449.834 € (el cost correspon al projecte existent)

Possibles fonts de finançament

Pla Únic d'Obres i Serveis de Catalunya (PUOSC)

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	7	Estudi específic de Camí Escolar

Objectiu:

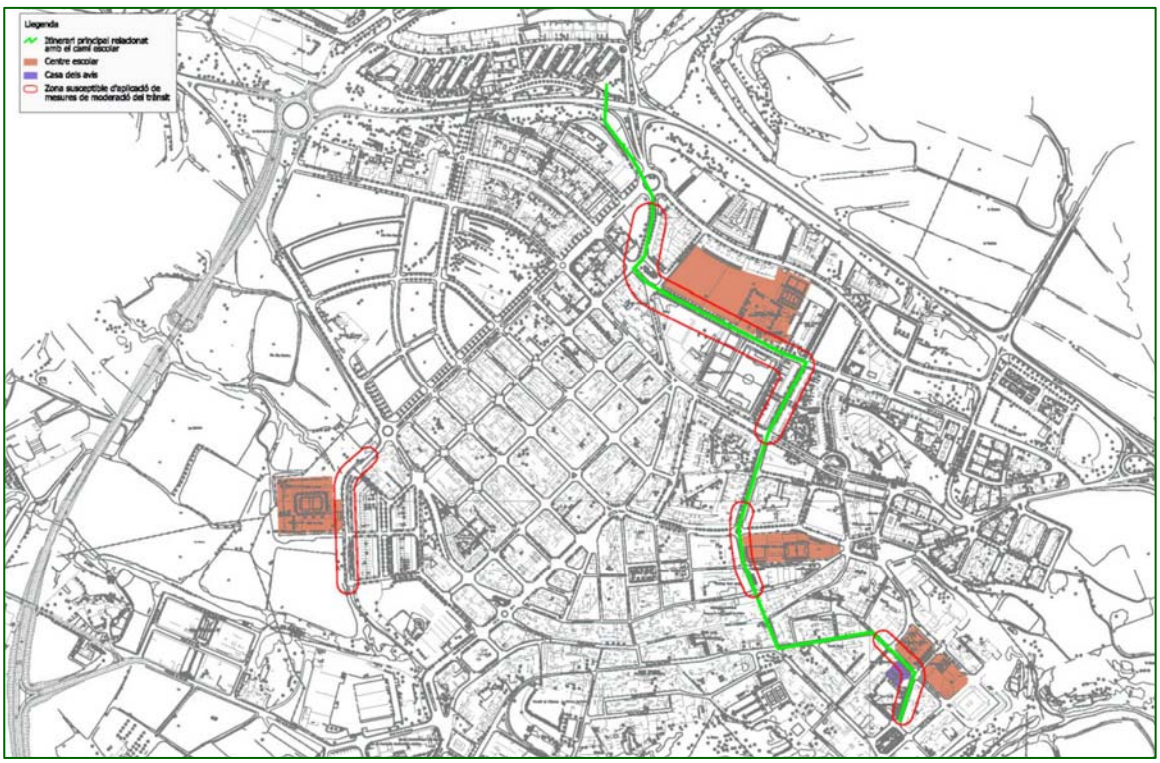
Millorar la seguretat dels alumnes en el seu trajecte cap als centres d'ensenyament i fomentar modes de transport més sostenibles per a la realització d'aquests desplaçaments.

Descripció:

Cal desenvolupar un estudi que abordi la seguretat tant en els accessos immediats a l'escola com a la resta de l'itinerari. Aquest estudi haurà d'incloure una investigació exhaustiva dels principals itineraris a partir del treball a les aules entre educadors i infants, així com a partir d'enquestes complimentades per les famílies. Aquestes dades es complementaran amb altres dades referents a la via pública i la calçada, extretes del present estudi de mobilitat.

Les propostes de millora resultants aniran dirigides a adequar les característiques de l'espai del vianant a les seves necessitats (ampliació de voreres, construcció d'atris, etc.), a l'augment de la seguretat a les cruïlles i passos de vianants propers als punts sensibles i a garantir l'accessibilitat dels itineraris principals. Complementàriament, s'estudiarà la problemàtica associada a l'aparcament a les hores d'entrada i sortida dels centres escolar tenint en compte la seva localització, el seu dimensionament i la seva senyalització.

De l'observació realitzada se'n desprèn els trams de carrer que haurien de presos com a àmbits preferents d'actuació. En ells s'ha de garantir almenys unes bones condicions adequades de conservació de la via i una senyalització (horitzontal i vertical).



Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	7	Estudi específic de Camí Escolar

Grau de prioritat:

Alta

Fase d'execució:

Menys de 3 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Indicadors de seguiment:

2.1 Prioritat per a vianants
8.3 Víctimes vianants

Cost estimat

15.000 €

Possibles fonts de finançament

Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local. Diputació de Barcelona.
IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía)

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	8	Pas de vianants a l'accés del polígon industrial de Can Ferrer

Objectiu:

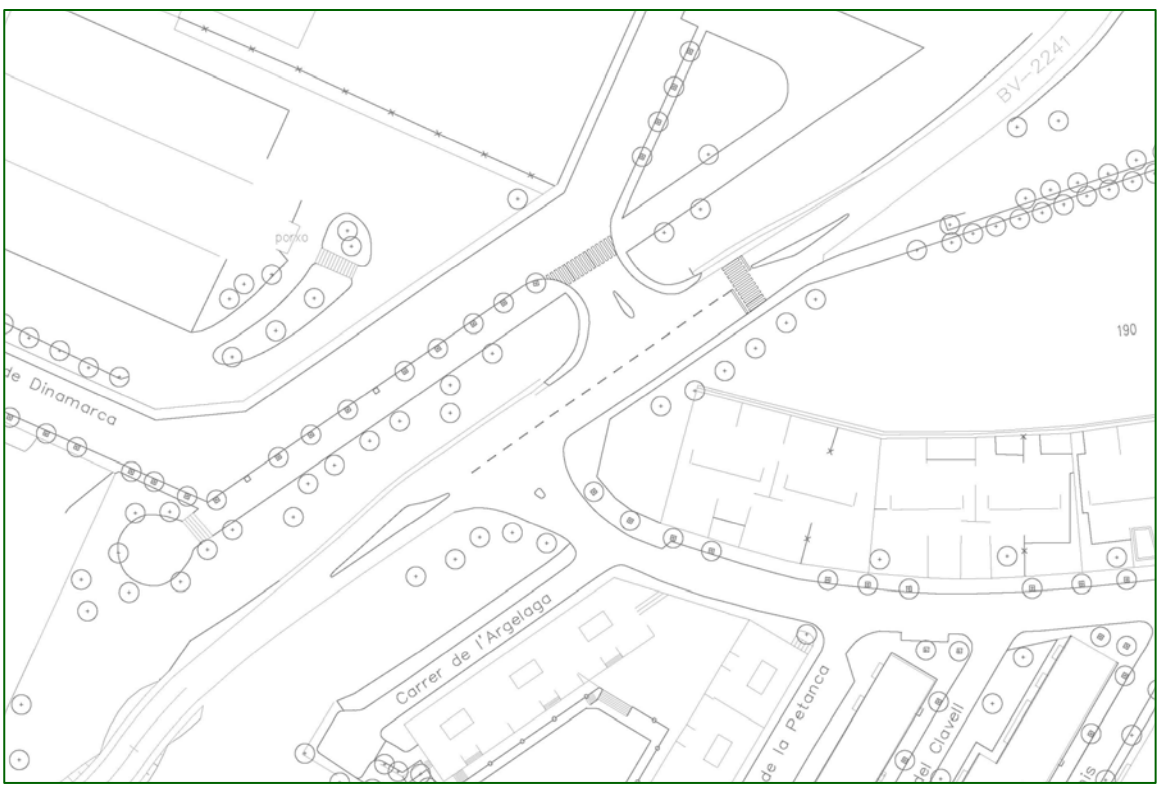
Garantir la seguretat dels treballadors del polígon Can Ferrer que es desplacen a peu o en bicicleta

Descripció:

En l'actualitat s'ha detectat un flux significatiu de vianants que provenen del nucli urbà de Sant Sadurní d'Anoia i travessen la carretera BV-4421 per Vilarnau, a l'alçada del carrer de les Flors.

Aquest punt de creuament constitueix un punt de risc d'atropellament sobre el qual cal actuar per tal de garantir-hi la seguretat. En aquest sentit s'advoca pel marcatge d'un pas de vianants amb bandes pintades amples de l'ordre dels 4 metres.

Complementàriament, cal establir unes zones d'aproximació amb presència important de senyalització vertical per tal de cridar l'atenció dels automobilistes sobre els moviments laterals dels vianants, per induir que la seva conducció s'adeqüi a les condicions d'aquest punt. Caldrà també que aquest el punt de creuament de la calçada disposi d'una bona il·luminació i es recomana la implantació d'un revestiment de calçada rugós algunes desenes de metres abans del pas de vianants.



Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	8	Pas de vianants a l'accés del polígon industrial de Can Ferrer

Grau de prioritat:

Alta

Fase d'execució:

Menys de 3 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia
Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya

Indicadors de seguiment:

2.3 Passos per a vianants
8.3 Víctimes vianants

Cost estimat

12.000 €

Possibles fonts de finançament

Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local. Diputació de Barcelona.
Oficina Tècnica de Planificació i Actuació en Infraestructures. Diputació de Barcelona.
Servei Català de Trànsit

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	9	Itineraris preferents per a bicicleta en règim de cohabitació

Objectiu:

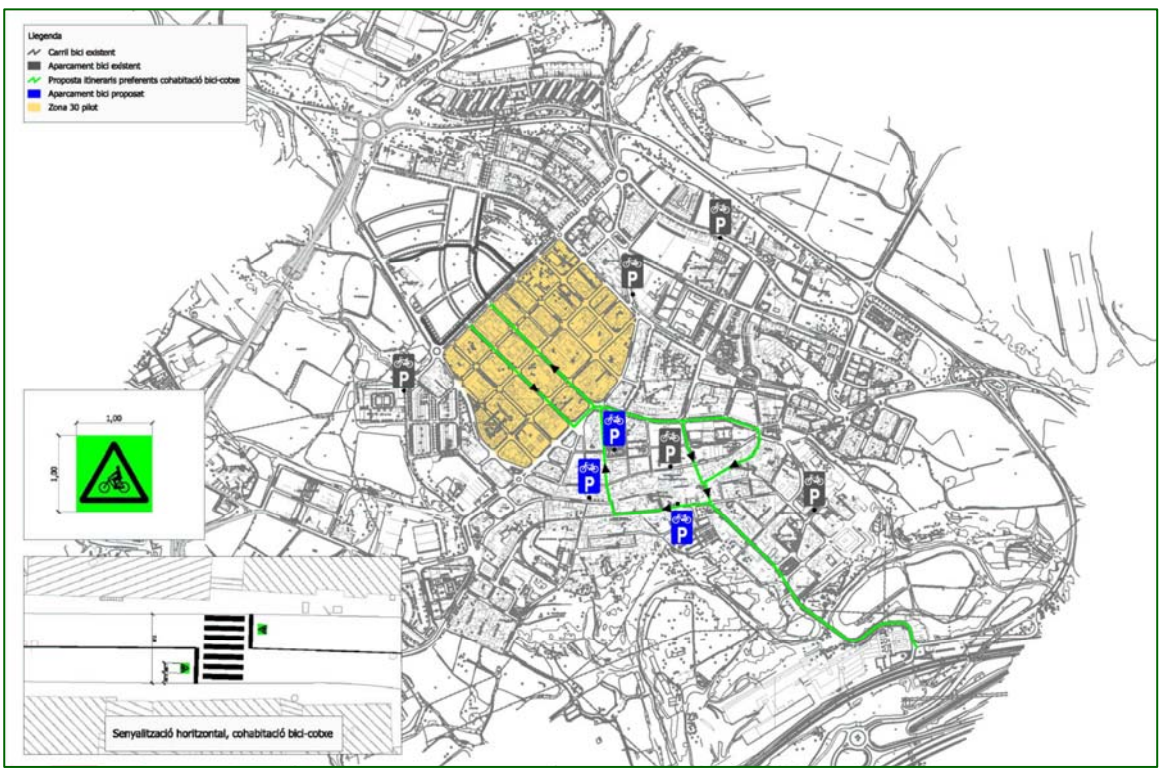
Fomentar la bicicleta com a mode de transport viable per a la realització dels desplaçaments quotidians.

Descripció:

S'advoca per crear una xarxa articulada per a bicicletes composada tant per carrils exclusius com per itineraris per carrers amb regulació especial de zona 30. Aquesta permetrà enllaçar els carrils del Pla d'en Mestre amb el centre i l'estació FFCC, mitjançant la creació d'itineraris preferents en règim de cohabitació.

Les interseccions i els creuaments de calçada són punts crítics des del punt de vista de la seguretat dels ciclistes. Per tal, d'alertar als conductors de la presència de bicicletes es proposa la pintura de catifes en els passos de vianants que es trobin a l'itinerari ciclista que travessa el centre urbà.

Per altra banda, la possibilitat d'aparcament a prop de la destinació esdevé també bàsic per tal de potenciar l'ús d'aquest mitjà. En aquest sentit, es proposa completar l'oferta d'aparcament actual amb noves zones d'estacionament per a bicicletes.



Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	9	Itineraris preferents per a bicicleta en règim de cohabitació

Grau de prioritat:

Alta

Fase d'execució:

Menys de 3 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Indicadors de seguiment:

3.1 Xarxa per a bicicletes
3.2 Xarxa ciclable

Cost estimat

Concepte	Euros (iva inclòs)
Pictograma bici	2.784 €
Aparcament bici format 10 unitats	2.070 €
Pictogrames cruilles	4.854 €

Possibles fonts de finançament

Oficina Tècnica de Planificació i Actuació en Infraestructures. Diputació de Barcelona.
IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía)

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	10	Millora de la ruta BTT de les Caves

Objectiu:

Millorar la seguretat i la informació a la ruta ciclista de les Caves

Descripció:

De les inspeccions realitzades se'n desprèn que la senyalització d'aquesta ruta ciclista és insuficient i en diversos punts està molt deteriorada. Caldria realitzar un inventari exhaustiu destinat a canviar els senyals en mal estat i en incorporar noves fites en els punts que poden ser perdedors.

Per altra banda, el segon gual existent a la ruta presenta problemes greus d'escolament que provoquen que s'hi acumuli una gran quantitat d'aigua. Això provoca que l'itinerari resulti molest per vianants i bicicletes. Caldria, doncs, arranjar la urbanització d'aquest punt.

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	10	Millora de la ruta BTT de les Caves

Grau de prioritat:

Alta

Fase d'execució:

Menys de 3 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Indicadors de seguiment:

3.1 Xarxa per a bicicletes
3.2 Xarxa ciclable

Cost estimat

20.000 € (font: Ajuntament)

Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	11	Instal·lació de plataformes a les parades 6 i 18 de l'autobús urbà (rambla de la Generalitat)

Objectiu:

Evitar l'ocupació de l'espai reservat per la parada de l'autobús urbà per part de vehicles estacionats irregularment.

Descripció:

Es proposa la instal·lació de plataformes a les parades 6 i 18 de la rambla de la Generalitat per tal que l'autobús pugui realitzar la seva parada en calçada. La parada en calçada presenta diversos avantatges, entre els quals cal esmentar els següents:

- Els vehicles s'aturen darrere l'autobús, evitant així les dificultats a l'hora de reincorporar-se al carril de circulació;
- L'autobús no ha de fer cap maniobra d'entrada i sortida de la parada, fet que permet millorar la maniobra d'aproximació a la vorera i assegurar una més bona accessibilitat al vehicle.
-La solució permet ajustar l'alçada de la plataforma a fi de millorar l'accessibilitat dels usuaris.

Per últim, fer palès que cal preveure uns itineraris accessibles i segurs cap a les parades.

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	11	Instal·lació de plataformes a les parades 6 i 18 de l'autobús urbà (rambla de la Generalitat)

Grau de prioritat:

Alta

Fase d'execució:

Menys de 3 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia'

Indicadors de seguiment:

4.10 Parades amb plataforma d'accés

Cost estimat

Concepte	Euros (iva inclòs)
Instal.lació d'andana d'autobus	9.600 €
Senyalització vertical i horitzonta de parada d'autobus	1.200 €
Urbanització desviament	10.800 €

Possibles fonts de finançament

Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local. Diputació de Barcelona.
Oficina Tècnica de Planificació i Actuació en Infraestructures. Diputació de Barcelona.
Secció d'Accessibilitat. Diputació de Barcelona
Instituto de Mayores y Servicios Sociales (IMSERSO)

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	12	Nova rotonda a la cruïlla de la carretera BV-2244 amb el camí de Can Codorniu

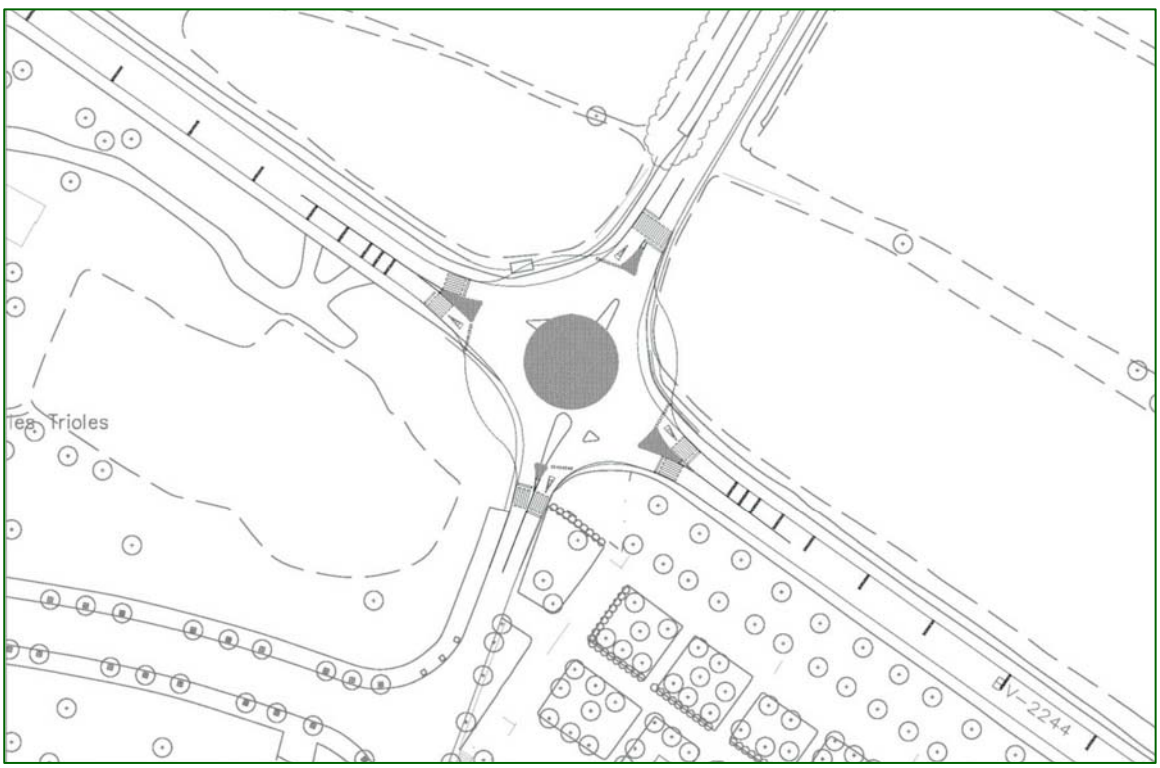
Objectiu:

Millorar la seguretat en la cruïlla, especialment pel que fa als girs a l'esquerra.

Descripció:

Malgrat que les estadístiques d'accidentalitat no ho corroborin aquesta cruïlla és un punt potencialment perillós. La situació de la intersecció en un tram de carretera on es recullen velocitats per sobre del límit de 50 km/h i la seva mateixa configuració, sense carrils de preselecció de gir, provoca que la sortida des de les vies secundàries, especialment els girs a l'esquerra, tingui un risc d'accidentalitat elevat.

La construcció d'una rotonda en aquest punt n'augmentarà significativament la seguretat. Aquesta permetrà reduir substancialment la velocitat i vehicular els moviments de sortida perillosos. Es proposa, doncs, la construcció d'una rotonda d'aproximadament 50 metres de diàmetre exterior, illots deflectors físics en els quatre braços i amb un tractament especial en l'àrea d'aproximació de la carretera mitjançant bandes transversals d'alerta, per tal de forçar als conductors a la reducció de la velocitat.



Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	12	Nova rotonda a la cruïlla de la carretera BV-2244 amb el camí de Can Codorniu

Grau de prioritat:

Alta

Fase d'execució:

Menys de 3 anys

Responsable

Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya

Indicadors de seguiment:

5.3 Saturació xarxa viària
8.1 Víctimes mortals en accidents de trànsit
8.2 Accidents amb víctimes

Cost estimat

Concepte	Euros (iva inclòs)
Construcció de la rotonda	398.000 €
Bandes sonores	13.500 €
Total	**411.500 €**

Possibles fonts de finançament

Pla Únic d'Obres i Serveis de Catalunya (PUOSC)
Oficina Tècnica de Planificació i Actuació en Infraestructures. Diputació de Barcelona.

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	13	Millorar la senyalització i prohibir el gir a l'esquerra del carrer Montserrat

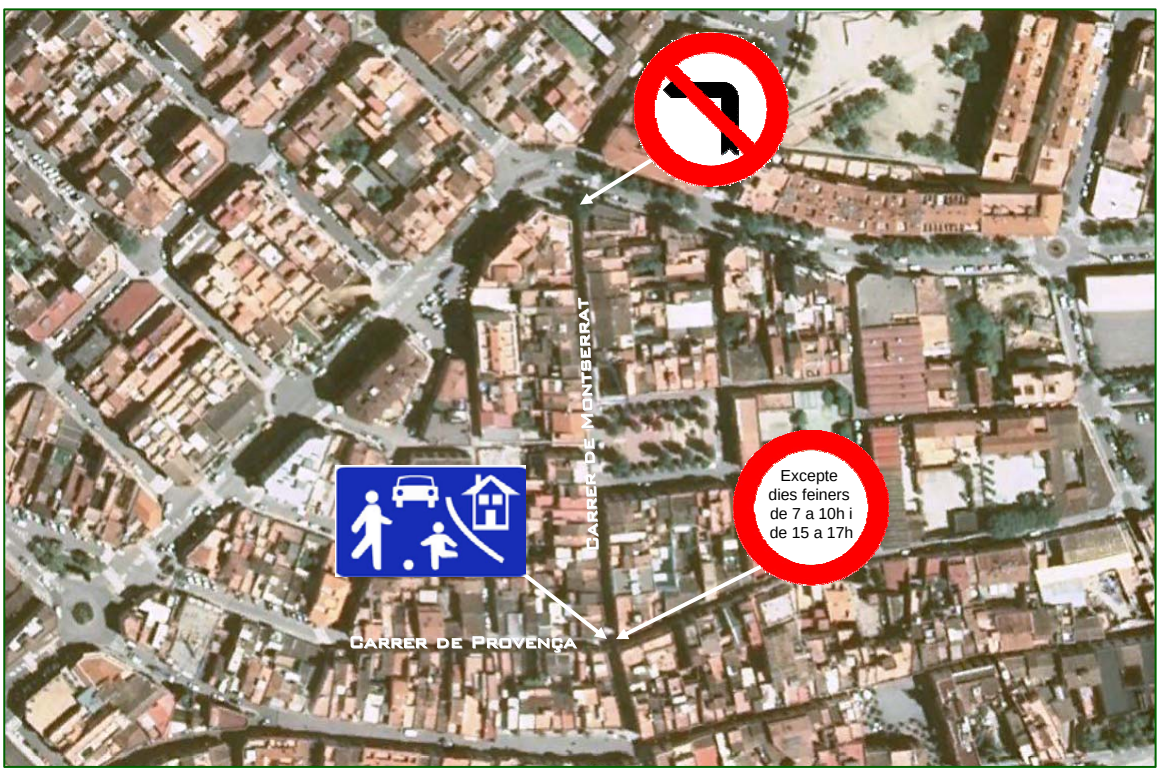
Objectiu:

Millorar la seguretat d'aquest carrer

Descripció:

En l'actualitat, el trànsit que surt del carrer Montserrat cap a la rambla de la Generalitat desemboca en una cruïlla complexa amb diversos illots separadors que dificulten la seva comprensió i en restringeixen la visibilitat. Aquest fet sumat a la recent reurbanització i nova regulació d'aquest carrer recomana establir una prohibició del gir a l'esquerra des del carrer Montserrat.

A més a més, es proposa millorar la senyalització del carrer. Concretament, cal instal·lar a la seva entrada des del carrer Provença el senyal S-28, de carrer de convivència, i el senyal R-100, de prohibició de circulació, amb la corresponent excepció pels horaris d'obertura per a operacions de càrrega i descàrrega (de 7 al 10 h i de 15 a 17 h). També cal instal·lar la senyalització direccional a la cruïlla entre el carrer Montserrat i el carrer Provença.



Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	13	Millorar la senyalització i prohibir el gir a l'esquerra del carrer Montserrat

Grau de prioritat:

Alta

Fase d'execució:

Menys de 3 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Indicadors de seguiment:

2.1 Prioritat per a vianants
2.2 Dèficit per a vianants
8.2 Accidents amb víctimes

Cost estimat

1.000 €

Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	14	Millora la senyalització orientativa externa a les rondes de Sant Sadurní d'Anoia

Objectiu:

Minimitzar la presència de trànsit de pas en el nucli urbà de Sant Sadurní d'Anoia i el seu entorn més immediat.

Descripció:

S'han identificat tres punts en els que caldria corregir o millorar la senyalització direccional:

-Carretera C-243b (ctra. de Gelida) sentit Sant Sadurní d'Anoia, just abans del creuament amb la BV-2244 (1): la senyalització actual indica que per anar a Vilafranca del Penedès cal seguir en línia recta creuant el centre de la vila, enlloc de girar a la dreta i seguir per la BV-2244 i, després, pel nou tram de la ronda exterior i així accedir a la C-243a. Caldria indicar la conveniència d'agafar la ronda.

- La rotonda on es troben les carreteres BV-2244, BV-2241 i BP-2151(2): ni en les indicacions interiors a la rotonda ni en les d'aproximació hi consta la població de Torrelavit. Caldria incloure aquesta població.

- La carretera BV-2244 en el creuament amb la carretera C-243b (3): s'informa als vehicles de mercaderies que es dirigeixen a Gelida que continuïn per la ronda en direcció NW quan haurien d'agafar el ramal a la dreta per incorporar-se a la carretera C-243b. Caldria canviar la ubicació i direcció d'aquest senyal.

(1)

(2)

(3)

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	14	Millora la senyalització orientativa externa a les rondes de Sant Sadurní d'Anoia

Grau de prioritat:

Alta

Fase d'execució:

Menys de 3 anys

Responsable

Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya

Indicadors de seguiment:

8.1 Víctimes mortals en accidents de trànsit
8.2 Accidents amb víctimes
8.3 Víctimes vianants

Cost estimat

1.600 €

Possibles fonts de finançament

Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local. Diputació de Barcelona.
Oficina Tècnica de Planificació i Actuació en Infraestructures. Diputació de Barcelona.
Servei Català de Trànsit

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	15	Modificació sentits circulació i gestió àrea de vianants

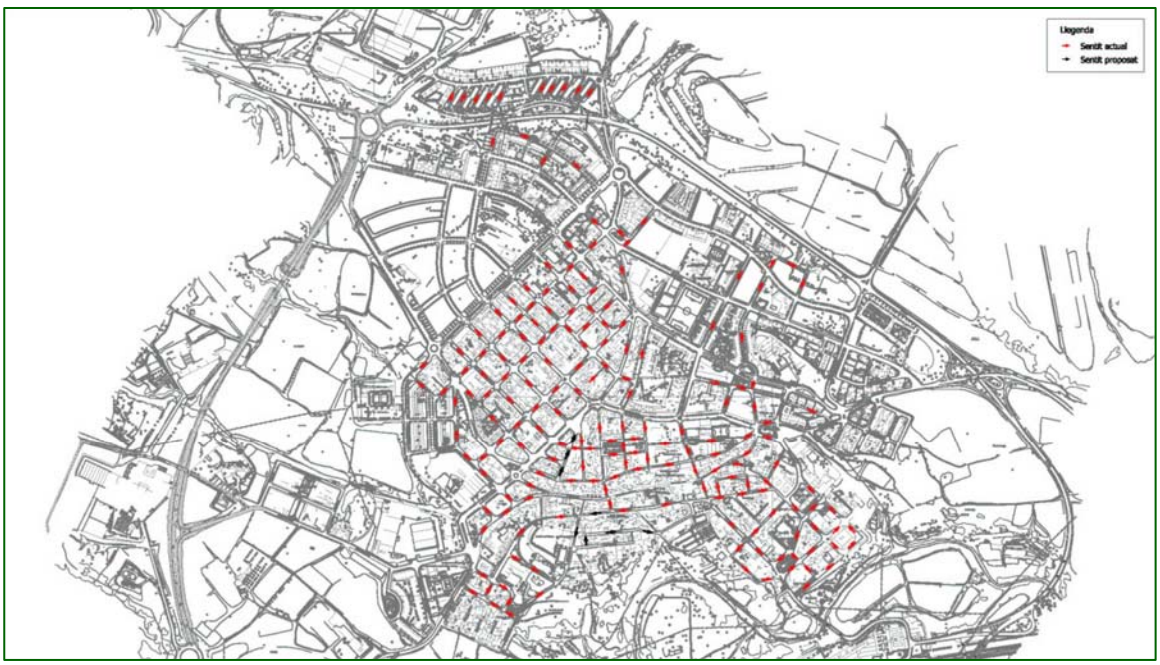
Objectiu:

Millorar la seguretat en l'àmbit d'actuació i reduir la presència de trànsit al centre urbà.

Descripció:

Es proposa la direccionalització dels següents carrers al sud del carrer Raval: el tram del carrer Sant Antoni entre els carrers Montserrat i Josep Rovira passa a tenir sentit W; el tram del carrer Josep Rovira entre els carrers Sant Antoni i l'Avernó passa a tenir sentit S; el tram del carrer Indústria entre el carrer l'Avernó i el carrer Sant Josep passa a tenir sentit E. Aquests canvis de sentit permetran millorar l'accés i la sortida a l'aparcament del centre des de l'oest de la vila. L'itinerari d'entrada es realitzarà a través dels carrers Josep Rovira i Indústria, mentre que el de sortida mitjançant els carrers Sant Antoni i Josep Rovira. Complementàriament, per tal d'evitar el trànsit de pas pels carrers del sector, es recomana restringir l'accés al carrer l'Avernó al trànsit generalista, a excepció de veïns. Així doncs, es proposa incorporar un senyal de prohibició d'entrada excepte veïns al carrer l'Avernó, a l'alçada del carrer Indústria. La senyalització relativa als canvis de sentit a l'àmbit del carrer Sant Antoni s'inclou en la corresponent partida del projecte de reurbanització (fitxa nº4).

Per altra banda, es proposa el canvi de sentit del carrer Josep Anselm Clavé, de manera que aquest passi a tenir sentit NE. D'aquesta manera es pretén diversificar les sortides del trànsit procedent del carrer Raval per tal de reduir la pressió sobre el carrer Pi i Margall. Degut a l'estat de la senyalització existent, aquest canvi de sentit requerirà de la instal·lació de nous codis, concretament tres senyals de prohibició d'entrada (R-101) i dos senyals d'obligació (R-400 i R-403).



Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	15	Modificació sentits circulació i gestió àrea de vianants

Grau de prioritat:

Alta

Fase d'execució:

Menys de 3 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Indicadors de seguiment:

8.2 Accidents amb víctimes
8.3 Víctimes vianants

Cost estimat

1.500 €

Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	16	Senyalització informativa a la carretera de Martorell a l'alçada de la plaça del Pont Romà

Objectiu:

Millorar l'orientació del trànsit que ascendeix per la carretera de Martorell i es vol dirigir al centre urbà de la vila.

Descripció:

En l'actualitat els vehicles que transiten per la carretera de Martorell a l'alçada del passeig Baríton Maties Ferrer no tenen possibilitat de retornar cap al centre urbà de la vila de forma directa. Per efectuar el canvi de sentit han de continuar per la carretera de Gelida fins arribar a una rotonda situada a aproximadament un quilòmetre de la cruïlla. Això implica la realització de dos quilòmetres suplementaris en cadascun d'aquest tipus de desplaçament i la creació de trànsit d'agitació innecessari.

Per tal d'evitar maniobres il·legals de canvi de sentit en aquest punt, provocades per la situació descrita, s'advoca per millorar la senyalització informativa de l'entorn de la plaça del Pont Romà. Concretament es proposa instal·lar un senyal amb la informació "centre urbà" per tal que els conductors que pugen per la carretera de Martorell sàpiguen que han de realitzar el gir en aquest punt per agafar la Rambla de la Generalitat i evitar així que siguin expulsats cap a la carretera de Gelida.

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	16	Senyalització informativa a la carretera de Martorell a l'alçada de la plaça del Pont Romà

Grau de prioritat:

Alta

Fase d'execució:

Menys de 3 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Indicadors de seguiment:

5.3 Saturació de la xarxa bàsica

Cost estimat

300 €

Possibles fonts de finançament

Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local. Diputació de Barcelona.
Oficina Tècnica de Planificació i Actuació en Infraestructures. Diputació de Barcelona.

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	17	Reestructuració de l'oferta de places reservades per a càrrega i descàrrega

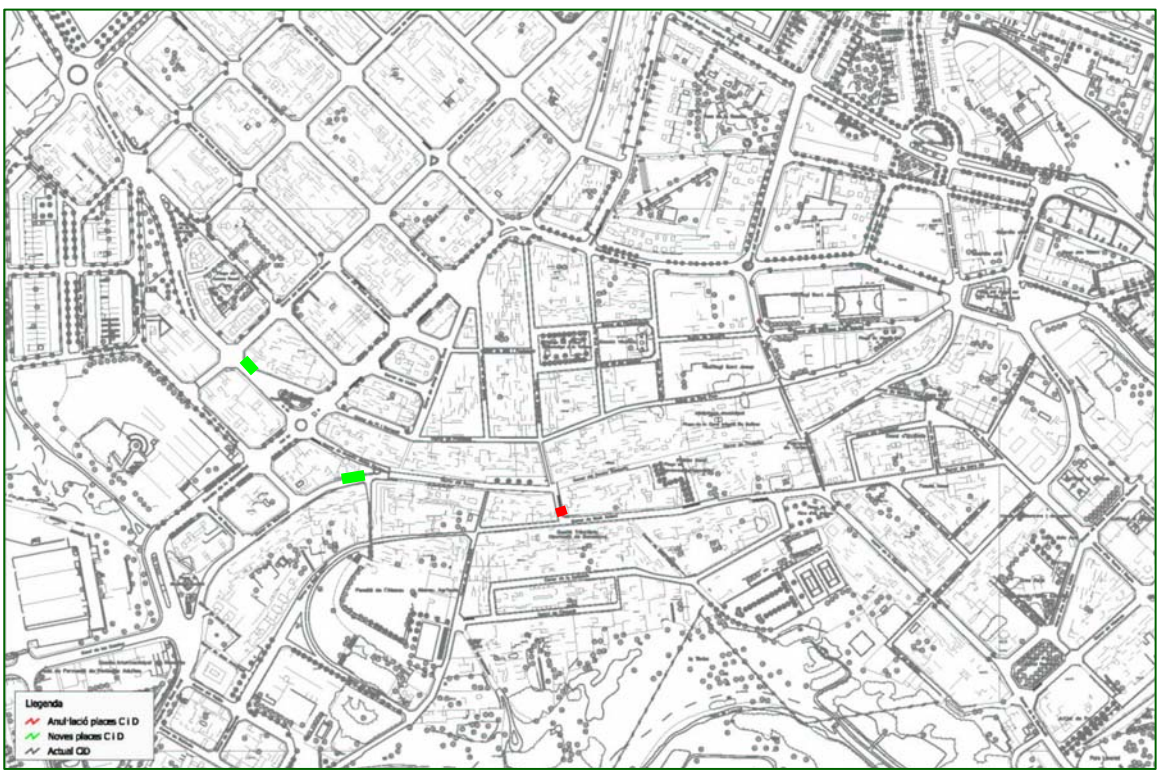
Objectiu:

Millorar l'adequació entre l'oferta comercial existent i les places reservades per a operacions de càrrega i descàrrega.

Descripció:

L'experiència demostra que si l'aparcament per realitzar la càrrega i descàrrega és insuficient, la conseqüència és que els camions acaben aparcant sobre la vorera o en la mateixa calçada, ja que per al transportista continuar buscant un lloc suposa una pèrdua de temps i, conseqüentment, un cost més alt del transport.

En aquest sentit s'advoca per reforçar l'oferta de places reservades per a càrrega i descàrrega en un seguit de punts on s'hi ha detectat deficiències i suprimir alguns que presenten infrautilització. Concretament, es proposa ampliar l'oferta existent a la plaça Pau Casals i suprimir les places existents del carrer Montserrat. A més, es considera necessari crear noves places per a C/D al carrer de Vilafranca a l'alçada del carrer Formosa.



Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	17	Reestructuració de l'oferta de places reservades per a càrrega i descàrrega

Grau de prioritat:

Alta

Fase d'execució:

Menys de 3 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Indicadors de seguiment:

7.2 Espai viari de distribució de mercaderies
7.3 Zones càrrega/ descàrrega

Cost estimat

300 €

Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	18	Extensió de la zona blava i eixamplament de l'aparcament del centre

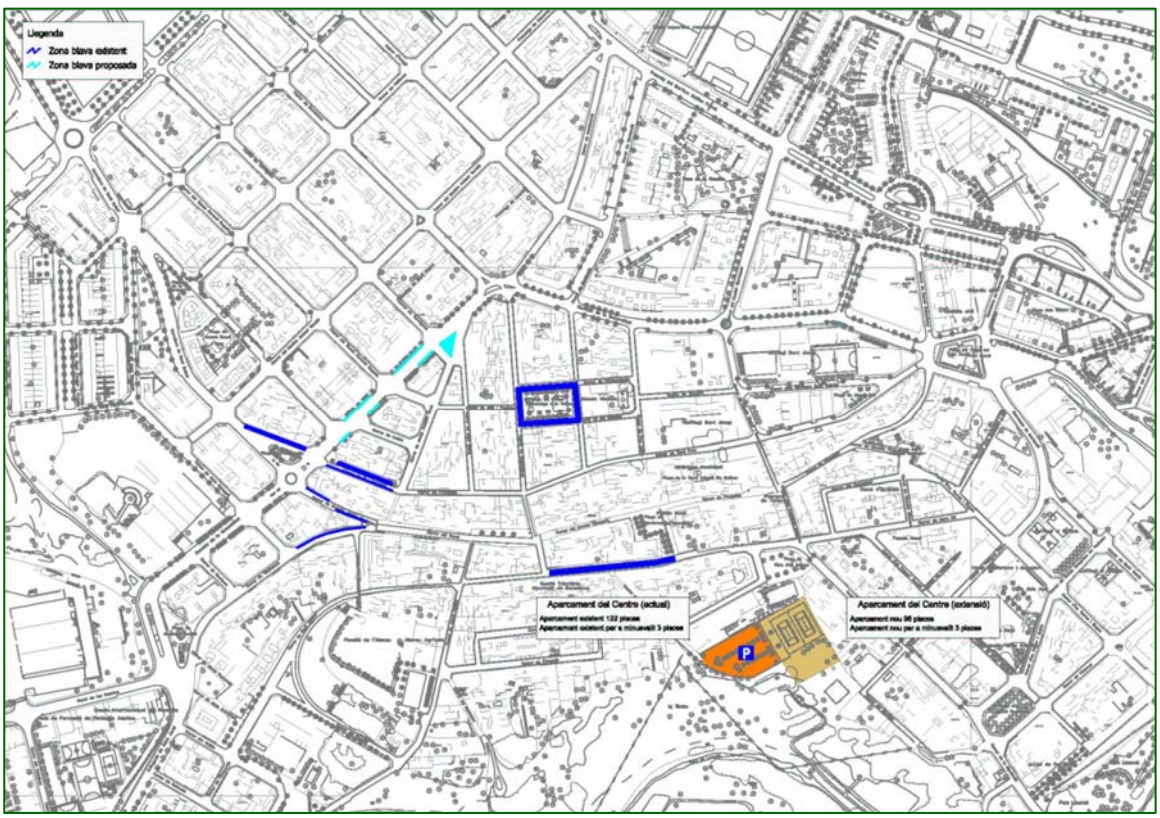
Objectiu:

Dotar al centre urbà de la vila d'una oferta d'aparcament adequada a les necessitats dels usuaris, tant de curta com de llarga durada

Descripció:

Les dades de demanda de places de rotació denoten que hi ha diverses zones que presenten índex d'ocupació molt baixos. És per això que es proposa realitzar una reestructuració d'aquestes places sense variar-ne el nombre. Amb aquesta mesura es pretén potenciar els comerços i la centralització.

Aquesta tipologia de places d'aparcament ha d'anar acompanyada per una ampliació de l'aparcament de llarga durada per tal de donar resposta als diferents modes de demanda a l'entorn del centre urbà, ja sigui de mitjana com de llarga durada. És per això que en l'actualitat ja s'han iniciat les obres d'ampliació de l'aparcament del centre, de manera que aquest passi a disposar de 90 noves places.



Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	18	Extensió de la zona blava i eixamplament de l'aparcament del centre

Grau de prioritat:

Alta

Fase d'execució:

Menys de 3 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia'

Indicadors de seguiment:

6.2 Cobertura aparcament en via pública

Cost estimat

Concepte	Euros (iva inclòs)
Parking Centre, sup barreres i accés Diputació (Ajuntament)	245.760 €
Pintura de zona blava (Saba)	157 €
Total	**245.917 €**

Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	19	Estudi específic de transport a la demanda pels nuclis dispersos

Objectiu:

Donar resposta a la demanda de transport públic en zones perifèriques optimitzant els recursos existents.

Descripció:

El transport a la demanda consisteix en un sistema de vehicles planificat de forma que el servei s'ofereix a l'usuari quan aquest ha interactuat amb l'operador fent arribar les seves necessitats de transport mitjançant mètodes telefònics o telemàtics. És a dir, el servei no s'estableix si no és que hi ha una demanda prèvia al mateix.

Aquest sistema està pensat com una solució per cobrir la demanda en zones, franges horàries o tipus d'explotació en els que el servei de transport públic regular disti molt de la demanda a la que pretén donar resposta.

Així, s'estima necessari estudiar la possibilitat d'establiment d'un sistema de transport a la demanda a les zones de Sant Sadurní d'Anoia més perifèriques on no es produeix una concentració de demanda suficient per establir-hi una línia regular d'autobús. Aquest estudi determinaria la conveniència i la modalitat de transport a la demanda que més s'ajustés a aquestes zones.

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	19	Estudi específic de transport a la demanda pels nuclis dispersos

Grau de prioritat:

Mitjana

Fase d'execució:

De 3 a 6 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Indicadors de seguiment:

4.5 Cobertura del transport públic
4.6 Cobertura territorial del transport públic
4.11 Dèficit servei bus urbà

Cost estimat

18.000 €

Possibles fonts de finançament

Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local. Diputació de Barcelona.
Institut Català de l'Energia (ICAEN)
IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía)

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	20	Nova rotonda a la plaça Santiago Rusiñol

Objectiu:

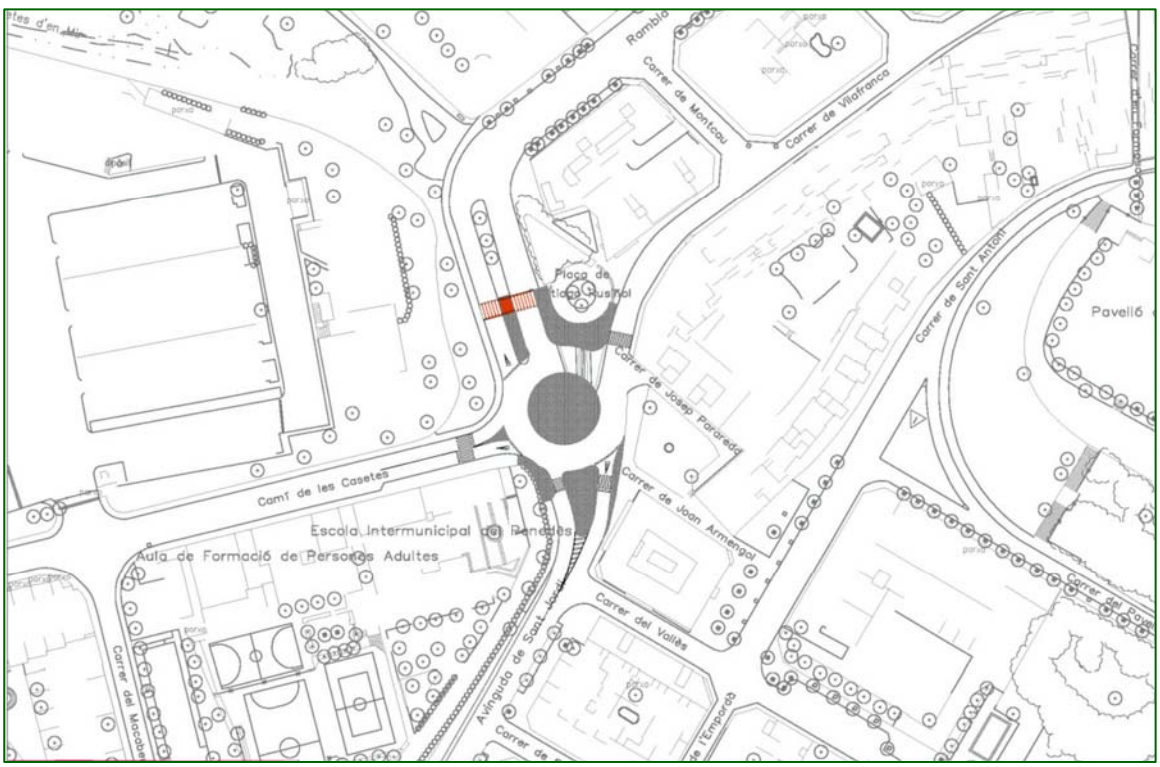
Millorar la fluïdesa del trànsit en els diferents vials bàsics que conflueixen en la plaça.

Descripció:

La plaça Santiago Rusiñol se situa a l'entrada sud de la vila. En l'actualitat, en les seves immediacions s'hi localitzen semàfors amb polsador destinats a la preservació de la seguretat dels vianants que transiten per la zona, eminentment relacionats amb l'escola internacional del Penedès.

La cruïlla en qüestió presenta una ordenació deficient que dificulta els moviments d'entrada i sortida des dels vials transversals i no contribueix a la moderació de la velocitat. La construcció d'una rotonda permetria millorar els moviments de vehicles i contribuiria a la pacificació del trànsit en aquest punt. A més a més, possibilitaria la supressió dels semàfors amb polsador de l'avinguda Sant Jordi al garantir per si mateixa unes bones condicions per al creuament de la calçada per part dels vianants.

Per tal de reforçar la seguretat dels vianants en aquest creuament es proposa també la construcció d'un pas sobreelevat a la rambla de la Generalitat davant de la plaça Santiago Rusiñol.



Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	20	Nova rotonda a la plaça Santiago Rusiñol

Grau de prioritat:

Mitjana

Fase d'execució:

De 3 a 6 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia
Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya

Indicadors de seguiment:

5.3 Saturació de la xarxa bàsica
8.2 Accidents amb víctimes

Cost estimat

Concepte	Euros (iva inclòs)
Construcció d'una mini rotonda 19m exterior	158.774 €
Construcció de voreres amb paviment de llambordes	116.116 €
Construcció de pas de vianants sobreelevat i senyalització	10.000 €
Senyalització	184 €
Total	**285.074 €**

Possibles fonts de finançament

Pla Únic d'Obres i Serveis de Catalunya (PUOSC)
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local. Diputació de Barcelona.
Oficina Tècnica de Planificació i Actuació en Infraestructures. Diputació de Barcelona.
Servei Català de Trànsit

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	21	Construcció de voreres a la carretera de Martorell a l'alçada de la plaça del Pont Romà.

Objectiu:

Millorar la seguretat de vianants i conductors

Descripció:

La sortida cap a la carretera de Martorell des del carrer Sant Pere presenta problemes de visibilitat, especialment pel que fa al gir a l'esquerra. Per això es proposa una ampliació de la vorera al marge oest de la carretera de manera que la línia de detenció es pugui avançar i els conductors puguin gaudir d'una una bona visibilitat.

Complementàriament, es proposa la construcció de voreres al marge est de la carretera per tal de donar continuïtat als itineraris de vianants provinents d'aquest vial.

Cal tenir en compte que el POUM contempla a llarg termini una reurbanització complerta de l'entorn de la mà del nou vial de connexió amb la BV-2244 de la mà del desenvolupament del nou sector.

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	21	Construcció de voreres a la carretera de Martorell a l'alçada de la plaça del Pont Romà.

Grau de prioritat:

Baixa

Fase d'execució:

Més de 6 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia
Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya

Indicadors de seguiment:

2.2 Dèficit per a vianants
5.3 Saturació xarxa viària
8.2 Accidents amb víctimes

Cost estimat

144.000 €

Possibles fonts de finançament

Pla Únic d'Obres i Serveis de Catalunya (PUOSC)
Oficina Tècnica de Planificació i Actuació en Infraestructures. Diputació de Barcelona.
Instituto de Mayores y Servicios Sociales (IMSERSO)

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	22a	Reurbanització del c/ Baríton Maties Ferrer entre el c/ Barraquer i el pg. Can Ferrer. Alternativa 1.

Objectiu:

Moderar la velocitat de circulació i augmentar la seguretat dels vianants durant el creuament de la calçada.

Descripció:

En el carrer Baríton Maties Ferrer s'hi localitza la zona esportiva municipal. La presència d'aquests equipaments determina que l'àmbit sigui un pol atractor important en termes de mobilitat. Per altra banda el tram del carrer comprès entre el carrer Barraquer i el passeig de Can Ferrer presenta una calçada sobredimensionada. Aquest fet representa un augment del risc per als vianants ja que s'augmenta innecessàriament la distància de creuament en un punt altament freqüentat.

La solució proposada en l'alternativa 1 passa per la construcció d'una mitjana que permeti transformar el carrer en una rambla amb els avantatges que això comporta: estructurar el carrer de manera que aquest passi a donar informació al conductor que aquest es troba davant d'un espai en el que es desenvolupen activitats variades; escurçar la distància per al creuament de la calçada; segmentar el creuament en dos trams i crear una zona de refugi intermèdia. Cal apuntar, a més, que aquesta solució ja va ser considerada durant la construcció del tram oest del carrer Baríton Maties Ferrer i, per tant, l'aplicació de la mesura representaria una continuació del tractament de rambla existent.

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	22a	Reurbanització del c/ Baríton Maties Ferrer entre el c/ Barraquer i el pg. Can Ferrer. Alternativa 1.

Grau de prioritat:

Baixa

Fase d'execució:

Més de 6 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Indicadors de seguiment:

2.3 Passos per a vianants
8.3 Víctimes vianants

Cost estimat

Concepte	Euros (iva inclòs)
Construcció de voreres amb paviment de llambordes	157.250 €
Construcció de pas de vianants amb guals tipus 120	95.870 €
Total	**253.120 €**

Possibles fonts de finançament

Pla Únic d'Obres i Serveis de Catalunya (PUOSC)
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local. Diputació de Barcelona.
Oficina Tècnica de Planificació i Actuació en Infraestructures. Diputació de Barcelona.
Servei Català de Trànsit

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	22b	Reurbanització del c/ Baríton Maties Ferrer entre el c/ Barraquer i el pg. Can Ferrer. Alternativa 2.

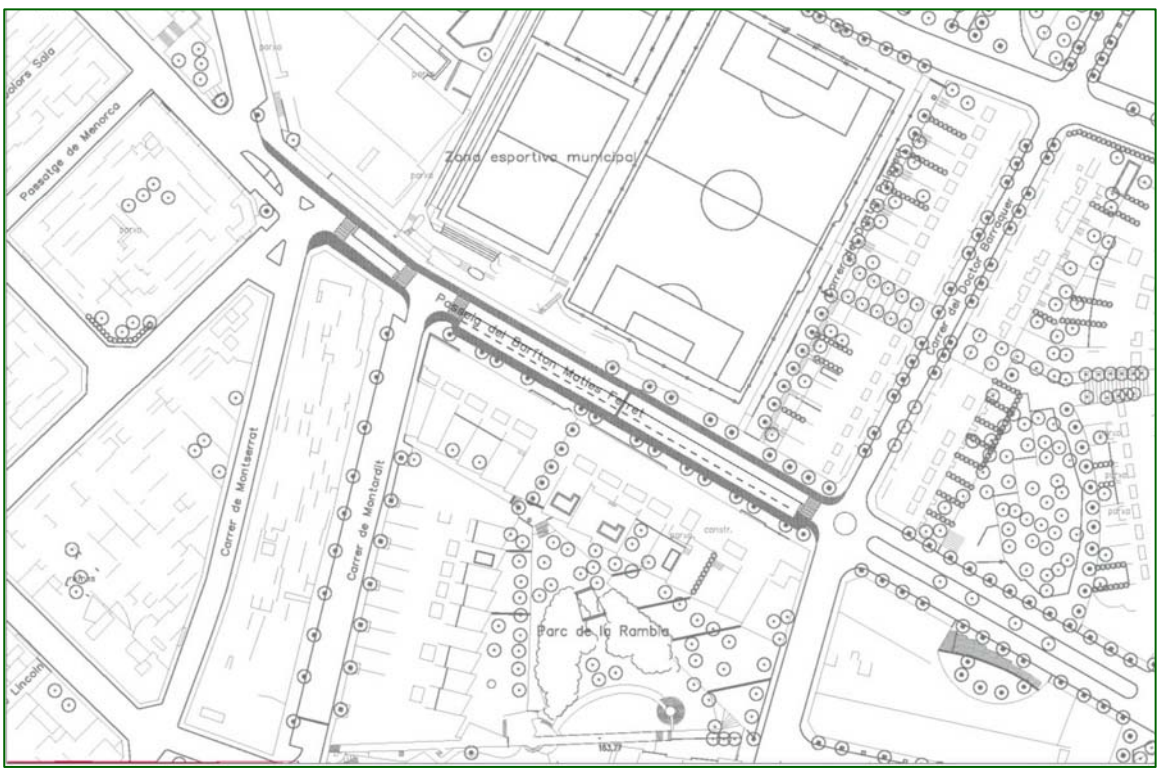
Objectiu:

Moderar la velocitat de circulació i augmentar la seguretat dels vianants durant el creuament de la calçada.

Descripció:

En el carrer Baríton Maties Ferrer s'hi localitza la zona esportiva municipal. La presència d'aquests equipaments determina que l'àmbit sigui un pol atractor important en termes de mobilitat. Per altra banda el tram del carrer comprès entre el carrer Barraquer i el passeig de Can Ferrer presenta una calçada sobredimensionada. Aquest fet representa un augment del risc per als vianants ja que s'augmenta innecessàriament la distància de creuament en un punt altament freqüentat.

La solució proposada en l'alternativa 2 és la de dur a terme un eixamplament de les voreres a banda i banda de manera que es pugui disposar de l'espai de vianants de manera agregada. S'habilita un cordó d'aparcament en el costat sud i s'incorporen orelles en les interseccions de manera que es redueixi l'espai de creuament de la calçada.



Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	22b	Reurbanització del c/ Baríton Maties Ferrer entre el c/ Barraquer i el pg. Can Ferrer. Alternativa 2.

Grau de prioritat:

Baixa

Fase d'execució:

Més de 6 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Indicadors de seguiment:

2.3 Passos per a vianants
8.3 Víctimes vianants

Cost estimat

Concepte	Euros (iva inclòs)
Construcció de voreres amb paviment de llambordes	231.756 €
construcció de pas de vianants amb guals tipus 120	48.009 €
Pintura blanca 10cm	220 €
Total	**279.985 €**

Possibles fonts de finançament

Pla Únic d'Obres i Serveis de Catalunya (PUOSC)
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local. Diputació de Barcelona.
Oficina Tècnica de Planificació i Actuació en Infraestructures. Diputació de Barcelona.
Servei Català de Trànsit

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	23a	Urbanització carrer Alacant entre el c/Castelló i l'avinguda de Francesc Macià. Curt termini.

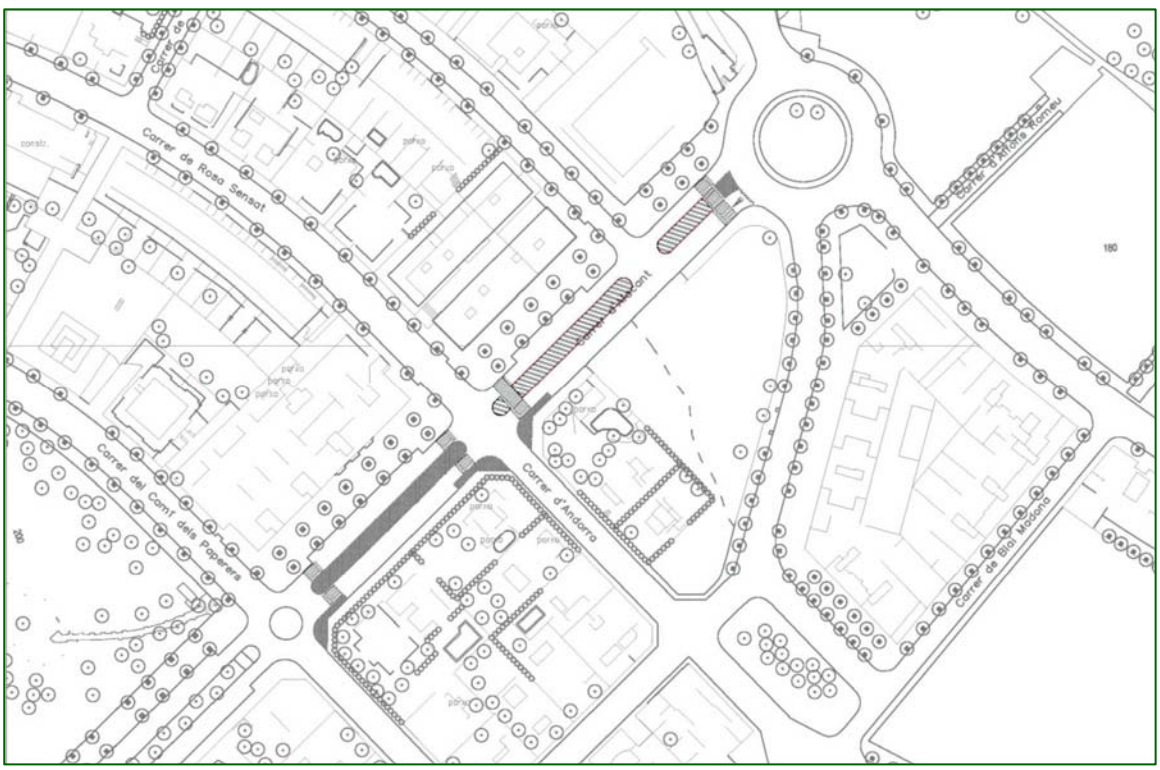
Objectiu:

Moderar la velocitat de circulació i augmentar la seguretat dels vianants durant el creuament de la calçada.

Descripció:

El carrer Alacant a l'alçada dels Mossos d'Esquadra presenta una secció massa ampla. Caldria continuar amb el tractament que ja existeix en aquest vial des del Camí de Can Rosell fins al carrer de Castelló. Aquest tractament comportarà la variació de l'amplada de la calçada, fet que contribuirà a la reducció substancial de la velocitat i permetrà aprofitar els espais restants per altres usuaris de la via. Els vianants podran utilitzar la mitjana central com a refugi intermediari en el creuament de la calçada, com a eix verd de desplaçament o com a zona d'estar entre ambdues vies de circulació.

A curt termini es proposa una solució més econòmica consistent en un marcatge de la mitjana mitjançant pintura i la defensa dels refugis centrals dels passos de vianants a partir de peces prefabricades de formigó i fitons.



Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	23a	Urbanització carrer Alacant entre el c/Castelló i l'avinguda de Francesc Macià. Curt termini.

Grau de prioritat:

Baixa

Fase d'execució:

Més de 6 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Indicadors de seguiment:

2.3 Passos per a vianants
8.3 Víctimes vianants

Cost estimat

Concepte	Euros (iva inclòs)
Construcció de voreres amb paviment de llambordes	111.500 €
Pintura	1.117 €
construcció de pas de vianants amb guals tipus 120	60.000 €
Instal.lació pilones	5.475 €
Total	**178.092 €**

Possibles fonts de finançament

Oficina Tècnica de Planificació i Actuació en Infraestructures. Diputació de Barcelona.

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	23b	Urbanització carrer Alacant entre el c/Castelló i l'avinguda de Francesc Macià. Llarg termini.

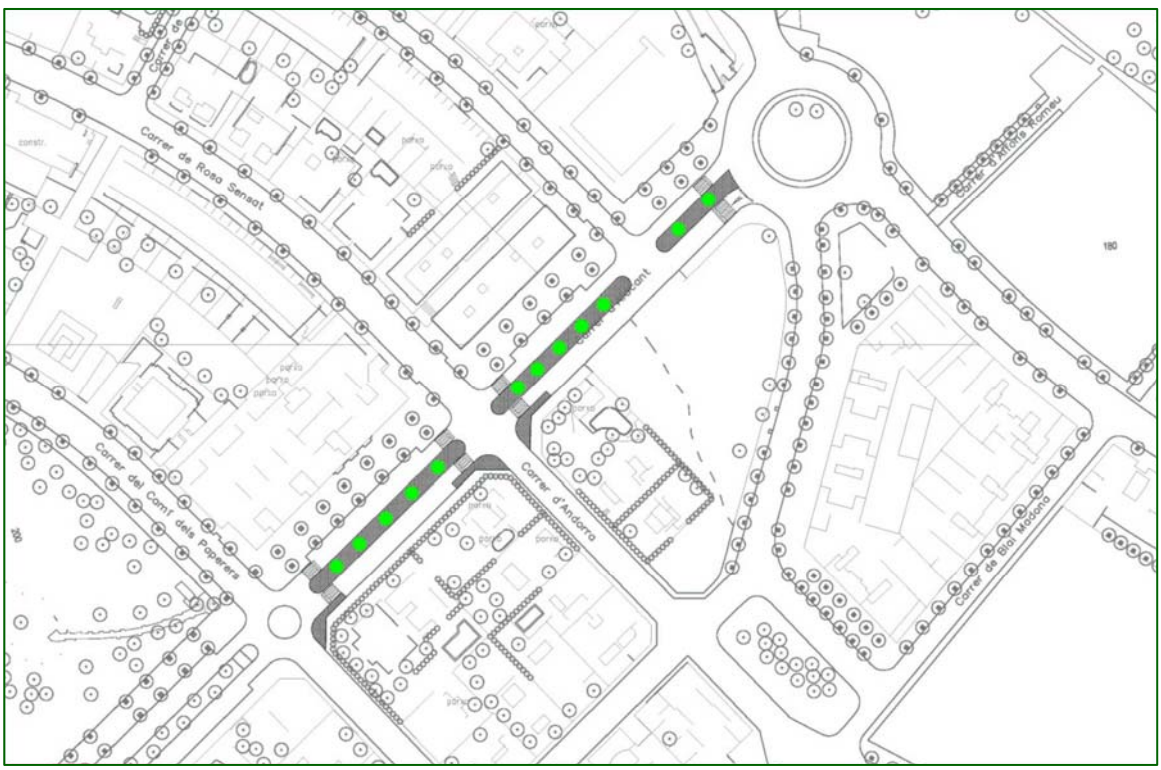
Objectiu:

Moderar la velocitat de circulació i augmentar la seguretat dels vianants durant el creuament de la calçada.

Descripció:

El carrer Alacant a l'alçada dels Mossos d'Esquadra presenta una secció massa ampla. Caldria continuar amb el tractament que ja existeix en aquest vial des del Camí de Can Rosell fins al carrer de Castelló. Aquest tractament comportarà la variació de l'amplada de la calçada, fet que contribuirà a la reducció substancial de la velocitat i permetrà aprofitar els espais restants per altres usuaris de la via. Els vianants podran utilitzar la mitjana central com a refugi intermediari en el creuament de la calçada, com a eix verd de desplaçament o com a zona d'estar entre ambdues vies de circulació.

A llarg termini es proposa transformar la mitjana provisional per una d'urbanitzada tal com existeix en la resta del carrer Alacant.



Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	23b	Urbanització carrer Alacant entre el c/Castelló i l'avinguda de Francesc Macià. Llarg termini.

Grau de prioritat:

Baixa

Fase d'execució:

Més de 6 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Indicadors de seguiment:

2.3 Passos per a vianants
8.3 Víctimes vianants

Cost estimat

Concepte	Euros (iva inclòs)
Construcció de voreres amb paviment de llambordes	240.552 €
Pintura	56 €
Construcció de pas de vianants amb guals tipus 120	94.894 €
Instal.lació pilones	6.494 €
Total	**341.996 €**

Possibles fonts de finançament

Pla Únic d'Obres i Serveis de Catalunya (PUOSC)
Oficina Tècnica de Planificació i Actuació en Infraestructures. Diputació de Barcelona.

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	24	Reurbanització dels carrers Barcelona i Tarragona

Objectiu:

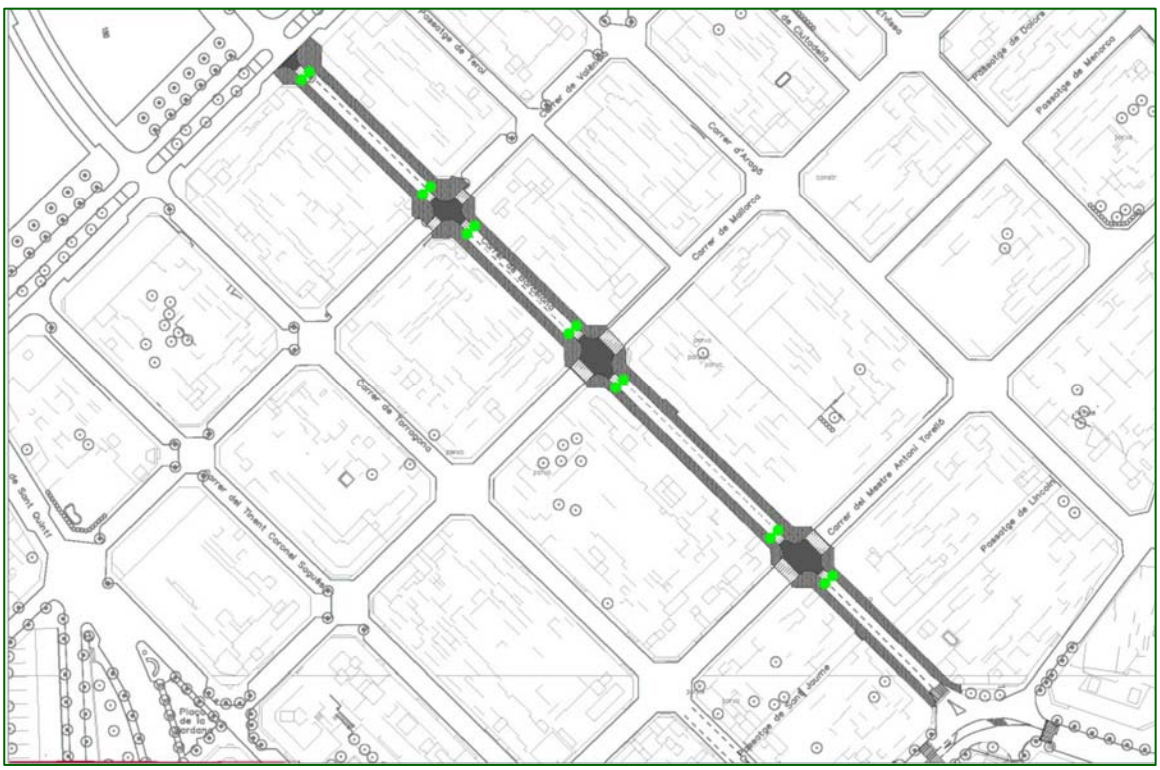
Moderar la velocitat de circulació, millorar la comoditat de transeünts i ciclistes i fomentar la vida local del carrer.

Descripció:

Els carrers Barcelona i Tarragona són eixos amb una creixent presència comercial que permeten enllaçar el centre urbà de Sant Sadurní d'Anoia amb la futura centralitat del Pla d'en Mestre. A més a més, presenten una disposició central a la zona 30 pilot proposada per l'eixample, pel que s'opta per dur-hi a terme una pacificació del trànsit. Es preveu que l'actuació sobre el carrer Barcelona es realitzi en primer terme mentre que la del carrer Tarragona s'efectuï a posteriori.

Aquesta consisteix en l'elevació de la calçada a l'alçada de les voreres de manera que les cruïlles esdevenen més segures per als vianants i més espaioses per la vida local. La implantació d'una plataforma indueix als usuaris a respectar els límits de velocitat mitjançant, d'una banda, la creació d'un obstacle reductor de les velocitats i, de l'altra, afavorint una llegibilitat peculiar de l'espai travessat pels automobilistes. A més a més, permet incomodar el conductor que circula a una velocitat massa elevada i crear un lloc segur per als vianants.

Aquesta actuació representarà la construcció de 2.690 metres quadrats de vorera nova i de 710 metres quadrats de sobreelevació en cruïlla.



Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	24	Reurbanització dels carrers Barcelona i Tarragona

Grau de prioritat:

Carrer Barcelona: alta
Carrer Tarragona: mitjana

Fase d'execució:

Carrer Barcelona: menys de 3 anys
Carrer Tarragona: de 3 a 6 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Indicadors de seguiment:

2.1 Prioritat per a vianants
2.2 Dèficit per a vianants
8.3 Víctimes vianants

Cost estimat

Concepte	Euros (iva inclòs)
Construcció de voreres amb paviment de llambordes	590.502 €
Calçada nova, demolició i paquet de ferms nous	242.440 €
Construcció de tota una cruilla sobreelevada	178.025 €
Construcció de pas de vianants amb guals tipus 120	10.000 €
Pintura blanca 10cm	265 €
Total	**1.021.232 €**

Possibles fonts de finançament

Pla Únic d'Obres i Serveis de Catalunya (PUOSC)
Oficina Tècnica de Planificació i Actuació en Infraestructures. Diputació de Barcelona.

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	25	Reurbanització Rbla. Generalitat entre carretera de Sant Quintí i carrer Montserrat

Objectiu:

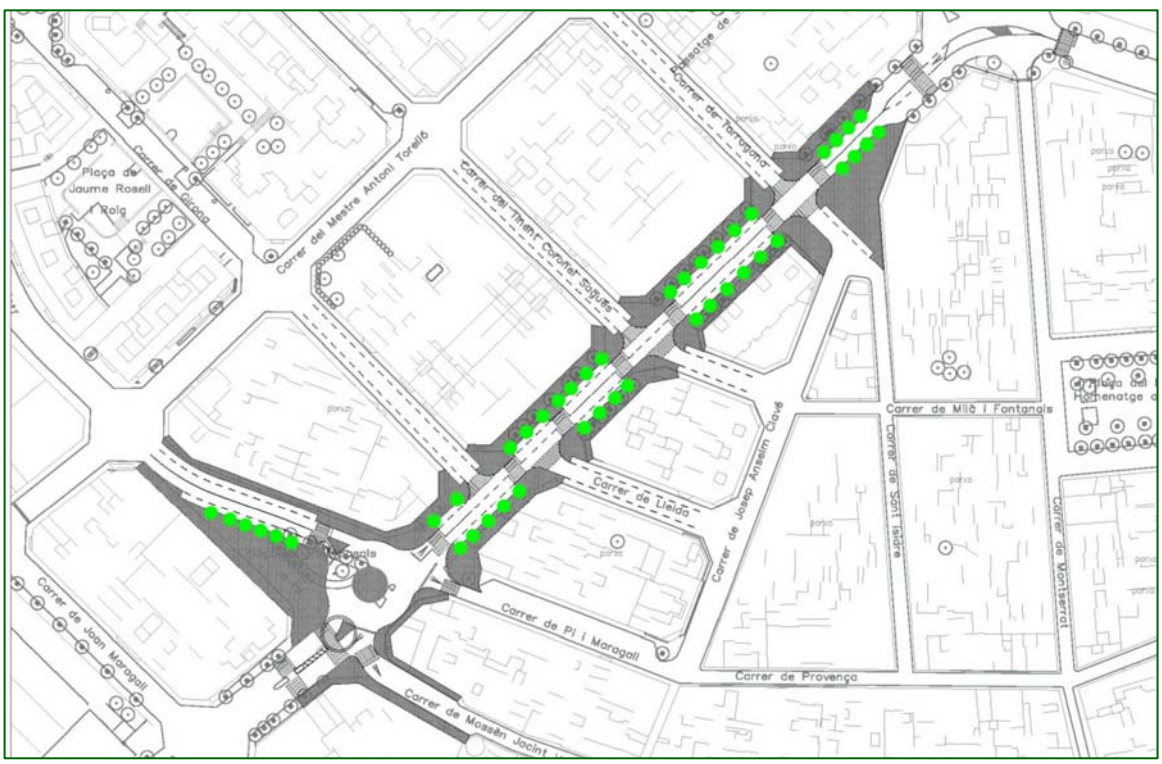
Millorar la qualitat de l'espai destinat als vianants i contribuir a la moderació del trànsit.

Descripció:

Els itineraris de vianants principals a Sant Sadurní d'Anoia estan constituïts per voreres, places i àrees amb exclusivitat per a vianants, àrees amb diferents sistemes de coexistència vianant – vehicle, bulevards i rambles.

La rerubanització de la rambla Generalitat pretén potenciar un eix, que per un costat conté una presència significativa d'activitat comercial i, per l'altra, permet la connexió entre diferents parts del centre urbà. La proposta passa per una ampliació de les voreres i de les xamfrans de les cruïlles i per l'habilitació de línies d'arbrat a banda i banda.

S'ha de posar especial èmfasi en aquest tipus de mesures ja que, tradicionalment, els vianants han estat els grans oblidats dins del sistema de mobilitat. A més, amb la nova urbanització de la rambla es contribuirà a la moderació de la velocitat del trànsit rodat al reduir l'espai destinat al trànsit motoritzat.



Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	25	Reurbanització Rbla. Generalitat entre carretera de Sant Quintí i carrer Montserrat

Grau de prioritat:

Baixa

Fase d'execució:

Més de 6 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia

Indicadors de seguiment:

2.1 Prioritat per a vianants
2.2 Dèficit per a vianants
5.3 Saturació xarxa bàsica
8.3 Víctimes vianants

Cost estimat

1.765.000 €

Possibles fonts de finançament

Pla Únic d'Obres i Serveis de Catalunya (PUOSC)
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local. Diputació de Barcelona.
Oficina Tècnica de Planificació i Actuació en Infraestructures. Diputació de Barcelona.
Secció d'Accessibilitat. Diputació de Barcelona
Servei Català de Trànsit
Instituto de Mayores y Servicios Sociales (IMSERSO)

Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	26	Nova rotonda a la plaça Pau Casals

Objectiu:

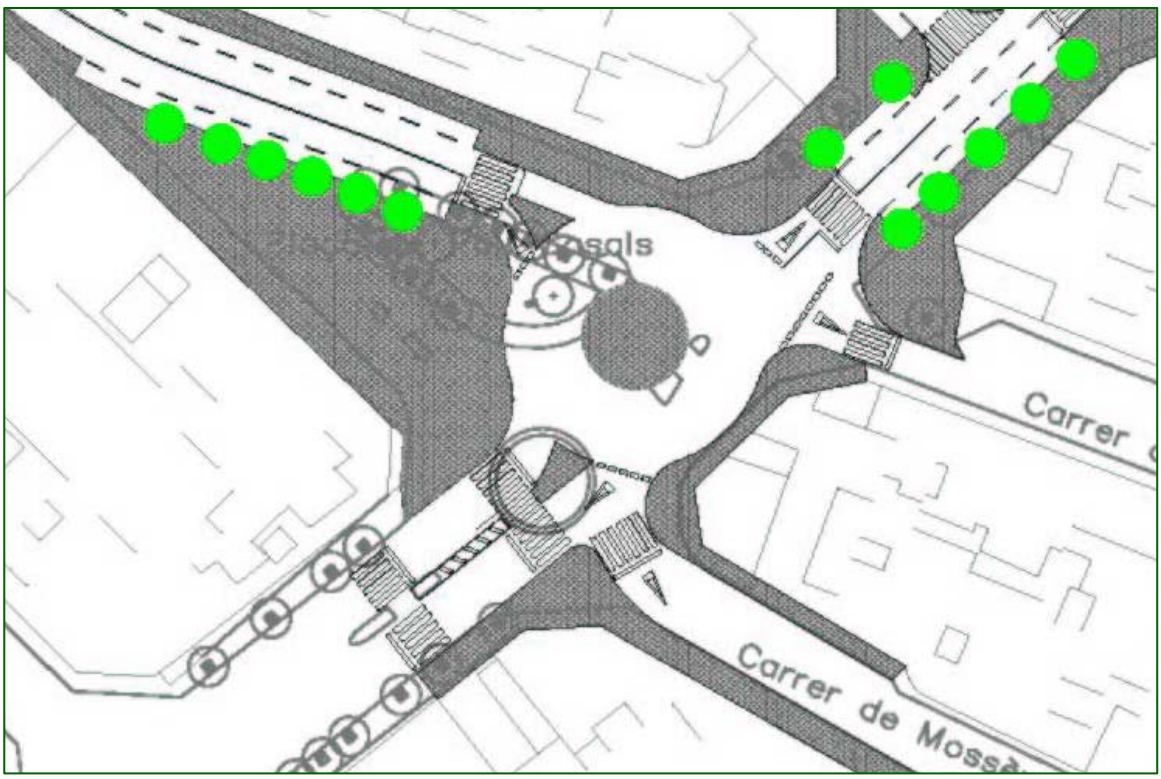
Dotar a l'entorn d'una major coherència urbanística. Captar la sortida del trànsit del centre urbà que transita pel carrer Pi i Margall.

Descripció:

Actualment en aquest àmbit d'actuació s'hi localitza una rotonda situada a l'alçada del carrer de Mossèn Jacint Verdaguer. La sortida pel carrer Pi i Margall, per altra banda, es realitza mitjançant una intersecció en T convencional que dificulta que el trànsit del centre urbà pugui sortir de forma fluïda en sentit Vilafranca.

Es proposa desplaçar la rotonda existent uns metres al nord de manera que passi a prendre una posició central i permeti, així, vehicular tots els moviments dels vials que hi conflueixen. Aprofitant la construcció de la nova rotonda s'advoca per una ampliació de les voreres adjacents, creant així un espai de major qualitat per als vianants, en un punt de gran interès per la seva proximitat al centre urbà.

Complementàriament, es proposa canviar el sentit de circulació del carrer de Josep Anselm Clavé de manera que passi a ser de pujada i desemboqui a la rambla de la Generalitat. D'aquesta manera es podran diversificar les sortides del centre, traient pressió a la intersecció estudiada.



Propostes Sant Sadurní d'Anoia

Actuació proposada	26	Rotonda plaça Pau Casals

Grau de prioritat:

Baixa

Fase d'execució:

Més de 6 anys

Responsable

Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia
Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya

Indicadors de seguiment:

2.1 Prioritat per a vianants
2.2 Dèficit per a vianants
5.3 Saturació xarxa bàsica
8.3 Víctimes vianants

Cost estimat

395.000 €

Possibles fonts de finançament

Pla Únic d'Obres i Serveis de Catalunya (PUOSC)
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local. Diputació de Barcelona.
Oficina Tècnica de Planificació i Actuació en Infraestructures. Diputació de Barcelona.
Servei Català de Trànsit

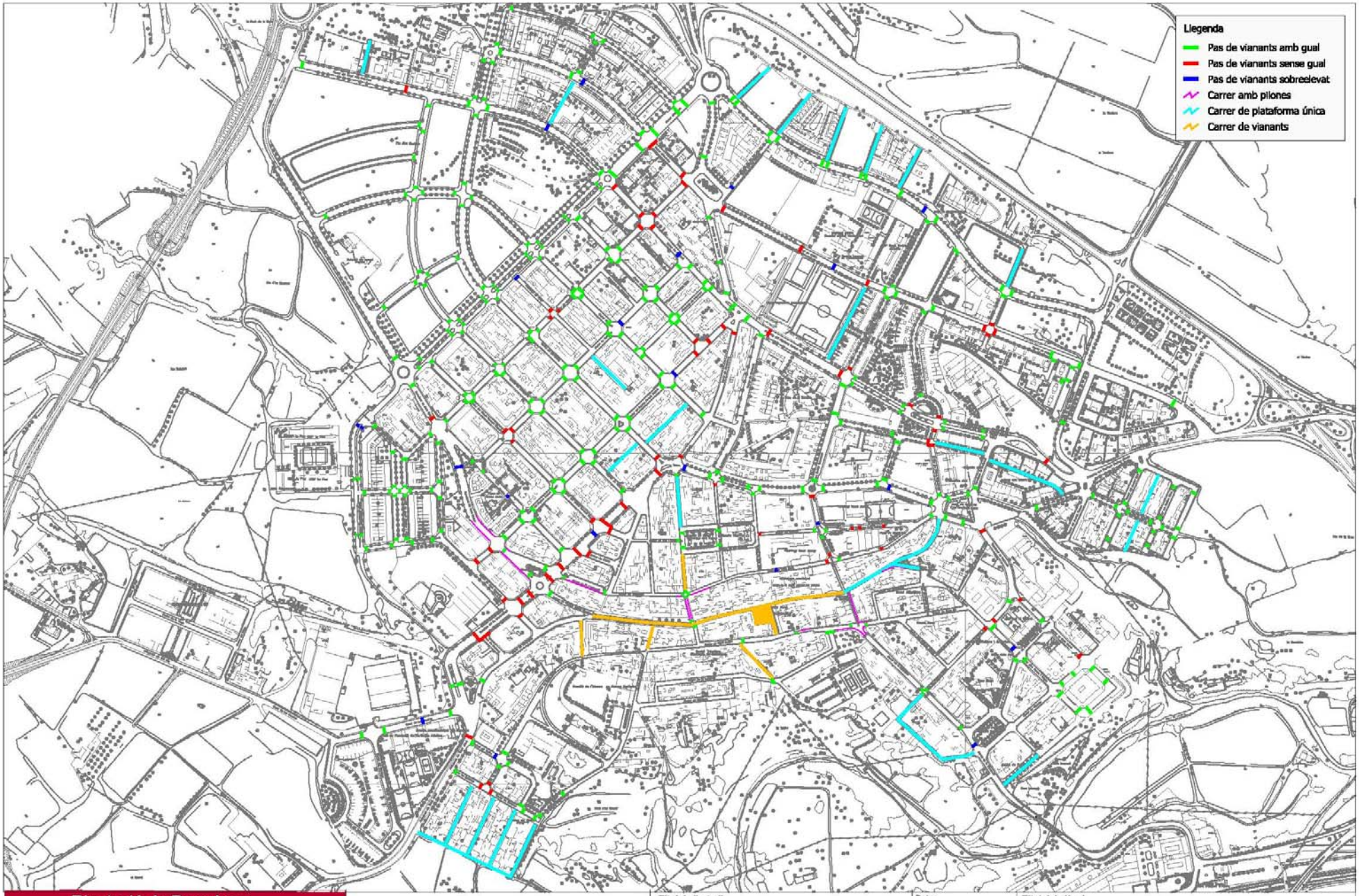
	ACTUACIONS FASE 1 (0-3 ANYS)	AJUNTAMENT	DIPUTACIÓ	GENERALITAT	CCEE	PRIVATS	TOTAL FASE 1
1	Bandes transversals d'alerta i pas de vianants sobreelevat a l'accés des de la ctra. de Gelida	6.300 €	-	-	-	-	6.300 €
2	Preveure una zona 30 pilot en l'àmbit de l'eixample	17.887 €	-	-	-	-	17.887 €
3	Peatonalització carrer Formosa	51.829 €	-	-	-	-	51.829 €
4	Reurbanització dels carrers del sector Carrer de la Indústria	218.204 €	-	478.228 €	-	-	696.431 €
5	Eixamplament del pont sobre la riera de l'Avernó	-	963.815 €	-	-	-	963.815 €
6	Reurbanització de l'agregat de Can Catassus	344.851 €	-	60.000 €	44.983 €	-	449.834 €
7	Estudi específic de Camí Escolar	-	15.000 €	-	-	-	15.000 €
8	Pas de vianants a l'accés del polígon industrial de Can Ferrer	12.000 €	-	-	-	-	12.000 €
9	Itineraris preferents per a bicicleta en règim de cohabitació	4.854 €	-	-	-	-	4.854 €
10	Millora de la ruta BTT de les Caves	20.000 €	-	-	-	-	20.000 €
11	Instal·lació de plataformes a les parades 6 i 18 de l'autobús urbà (rambla de la Generalitat)	10.800 €	-	-	-	-	10.800 €
12	Nova rotonda a la cruïlla de la carretera BV-2244 amb el camí de Can Codorniu	-	-	411.500 €	-		411.500 €
13	Millorar la senyalització i prohibir el gir a l'esquerra del carrer Montserrat	1.000 €	-	-	-	-	1.000 €
14	Millora la senyalització orientativa externa a les rondes de Sant Sadurní d'Anoia	-	-	1.600 €	-	-	1.600 €
15	Modificació sentits circulació i gestió àrea de vianants	1.500 €	-	-	-	-	1.500 €
16	Senyalització informativa a la carretera de Martorell a l'alçada de la plaça del Pont Romà	300 €	-	-	-	-	300 €
17	Reestructuració de l'oferta de places reservades per a càrrega i descàrrega	300 €	-	-	-	-	300 €
18	Extensió de la zona blava i eixamplament de l'aparcament del centre	74.145 €	-	171.772 €	-	-	245.917 €
COST FASE 1		**763.969 €**	**978.815 €**	**1.123.100 €**	**44.983 €**	**0 €**	**2.910.867 €**

ACTUACIONS FASE 2 (4-6 ANYS)		AJUNTAMENT	DIPUTACIÓ	GENERALITAT	CCEE	PRIVATS	TOTAL FASE 2
19	Estudi específic de transport a la demanda pels nuclis dispersos			nd			18.000 €
20	Nova rotonda a la plaça Santiago Rusiñol			nd			285.074 €
COST FASE 2				nd			**303.074 €**
ACTUACIONS FASE 3 (>6 ANYS)		**AJUNTAMENT**	**DIPUTACIÓ**	**GENERALITAT**	**CCEE**	**PRIVATS**	**TOTAL FASE 3**
21	Construcció de voreres a la carretera de Martorell a l'alçada de la plaça del Pont Romà.			nd			144.000 €
22a	Reurbanització del c/ Baríton Maties Ferrer entre el c/ Barraquer i el pg. Can Ferrer. Alternativa 1.			nd			253.120 €
22b	Reurbanització del c/ Baríton Maties Ferrer entre el c/ Barraquer i el pg. Can Ferrer. Alternativa 2.			nd			279.985 €
23a	Urbanització carrer Alacant entre el c/Castelló i l'avinguda de Francesc Macià. Curt termini.			nd			178.092 €
23b	Urbanització carrer Alacant entre el c/Castelló i l'avinguda de Francesc Macià. Llarg termini.			nd			341.996 €
24	Reurbanització dels carrers Barcelona i Tarragona			nd			1.021.232 €
25	Reurbanització Rbla. Generalitat entre carretera de Sant Quintí i carrer Montserrat			nd			1.370.000 €
26	Nova rotonda a la plaça Pau Casals			nd			395.000 €
COST FASE 3				nd			**3.456.829 €**
COST TOTAL ESTIMAT				**nd**			**6.670.770**

	ACTUACIONS FASE 1 (0-3 ANYS)	AJUNTAMENT	DIPUTACIÓ	GENERALITAT	CCEE	PRIVATS	TOTAL FASE 1
1	Bandes transversals d'alerta i pas de vianants sobreelevat a l'accés des de la ctra. de Gelida	6.300 €	-	-	-	-	6.300 €
2	Preveure una zona 30 pilot en l'àmbit de l'eixample	17.900 €	-	-	-	-	17.900 €
3	Peatonalització carrer Formosa	51.829 €	-	-	-	-	51.829 €
4	Reurbanització dels carrers del sector Carrer de la Indústria	218.204 €	-	478.228 €	-	-	696.431 €
5	Eixamplament del pont sobre la riera de l'Avernó	-	963.815 €	-	-	-	963.815 €
6	Reurbanització de l'agregat de Can Catassus	344.851 €	-	60.000 €	44.983 €	-	449.834 €
7	Àmbits preferents d'actuació del camí escolar	-	ND	-	-	-	ND
8	Estudi específic de Camí Escolar	-	ND	-	-	-	ND
9	Pas de vianants a l'accés del polígon industrial de Can Ferrer	12.000 €	-	-	-	-	12.000 €
10	Itineraris preferents per a bicicleta en règim de cohabitació	4.900 €	-	-	-	-	4.900 €
11	Millora de la ruta BTT de les Caves	3.500 €	-	-	-	-	3.500 €
12	Instal·lació de plataformes a les parades 6 i 18 de l'autobús urbà (rambla de la Generalitat)	10.800 €	-	-	-	-	10.800 €
13	Nova rotonda a la cruïlla de la carretera BV-2244 amb el camí de Can Codorniu	-	-	412.000 €	-		412.000 €
14	Millorar la senyalització i prohibir el gir a l'esquerra del carrer Montserrat	1.000 €	-	-	-	-	1.000 €
15	Millora la senyalització orientativa externa a les rondes de Sant Sadurní d'Anoia	-	-	1.600 €	-	-	1.600 €
16	Modificació sentits circulació i gestió àrea de vianants	1.500 €	-	-	-	-	1.500 €
17	Partició de l'illot del carrer Tenor Maties per vehicular el canvi de sentit	5.500 €	-	-	-	-	5.500 €
18	Reestructuració de l'oferta de places reservades per a càrrega i descàrrega	300 €	-	-	-	-	300 €
19	Extensió de la zona blava i eixamplament de l'aparcament del centre	73.988 €	-	171.772 €	-	-	245.760 €
COST FASE 1		**752.571 €**	**963.815 €**	**1.123.600 €**	**44.983 €**	**0 €**	**2.884.970 €**

ACTUACIONS FASE 2 (4-6 ANYS)		AJUNTAMENT	DIPUTACIÓ	GENERALITAT	CCEE	PRIVATS	TOTAL FASE 2
1	Estudi específic de transport a la demanda pels nuclis dispersos			nd			nd
2	Nova rotonda a la plaça Santiago Rusiñol			nd			285.000 €
COST FASE 2				nd			**285.000 €**
ACTUACIONS FASE 3 (>6 ANYS)		**AJUNTAMENT**	**DIPUTACIÓ**	**GENERALITAT**	**CCEE**	**PRIVATS**	**TOTAL FASE 3**
1	Construcció de voreres a la carretera de Martorell a l'alçada de la plaça del Pont Romà.			nd			144.000 €
2	Reurbanització del c/ Baríton Maties Ferrer entre el c/ Barraquer i el pg. Can Ferrer. Alternativa 1.			nd			253.000 €
3	Reurbanització del c/ Baríton Maties Ferrer entre el c/ Barraquer i el pg. Can Ferrer. Alternativa 2.			nd			280.000 €
4	Urbanització carrer Alacant entre el c/Castelló i l'avinguda de Francesc Macià. Curt termini.			nd			66.600 €
5	Urbanització carrer Alacant entre el c/Castelló i l'avinguda de Francesc Macià. Llarg termini.			nd			342.000 €
6	Reurbanització dels carrers Barcelona i Tarragona			nd			1.020.000 €
7	Reurbanització Rbla. Generalitat entre carretera de Sant Quintí i carrer Montserrat			nd			1.370.000 €
8	Nova rotonda a la plaça Pau Casals			nd			395.000 €
COST FASE 3				nd			**3.604.100 €**
COST TOTAL				**nd**			**6.774.070**

DOCUMENT III. PLÀNOLS



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

AJUNTAMENT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

FORMAPLAN

Títol de l'estudi:
ESTUDI DE MOBILITAT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

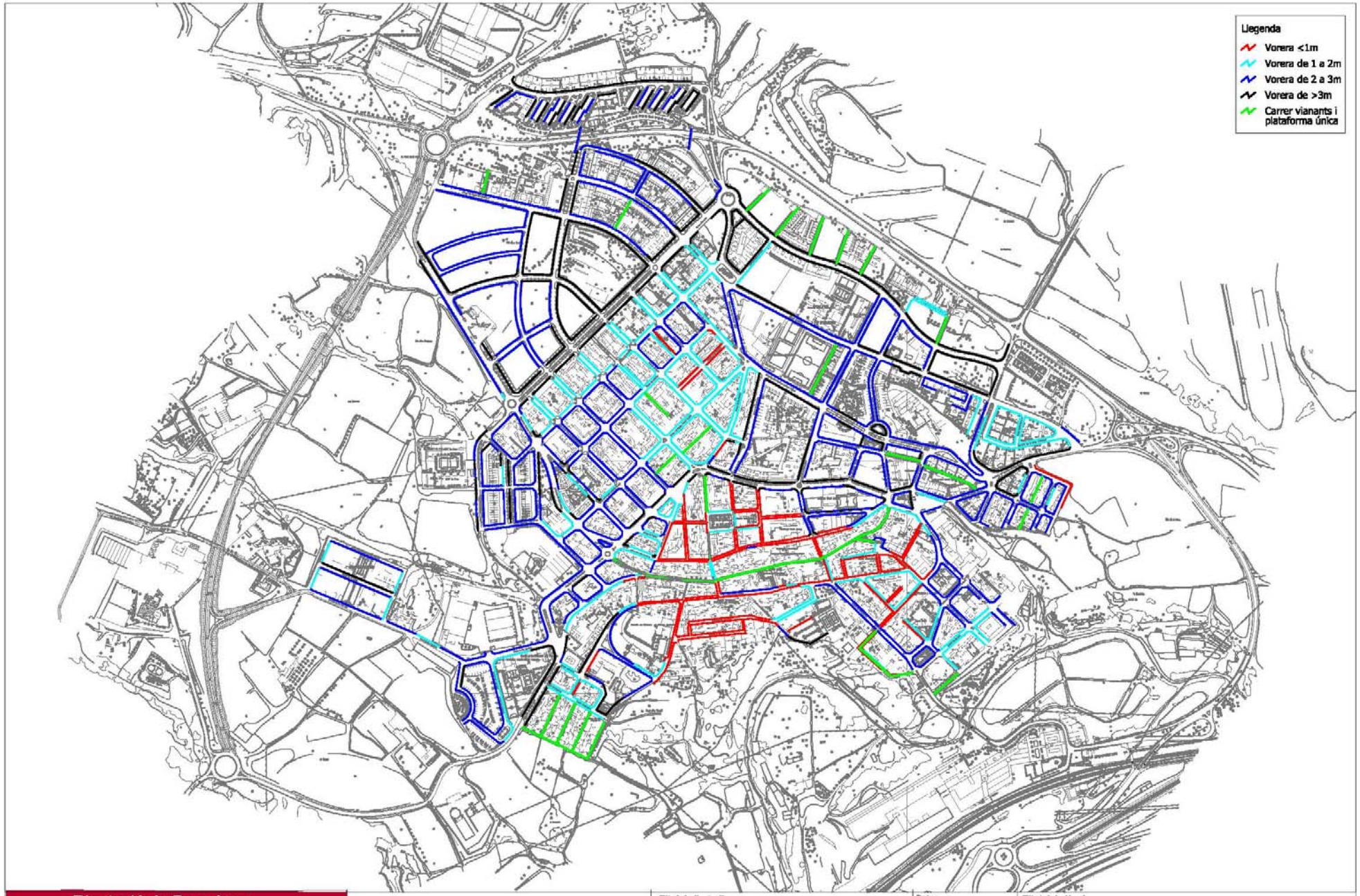
Data:
Desembre 2010

Escala:
A3: -

Títol del plànol:
XARXA ACTUAL DE VIANANTS

Inventari de vialitat

Núm
1



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

AJUNTAMENT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

FORMAPLAN

Títol de l'estudi:
ESTUDI DE MOBILITAT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

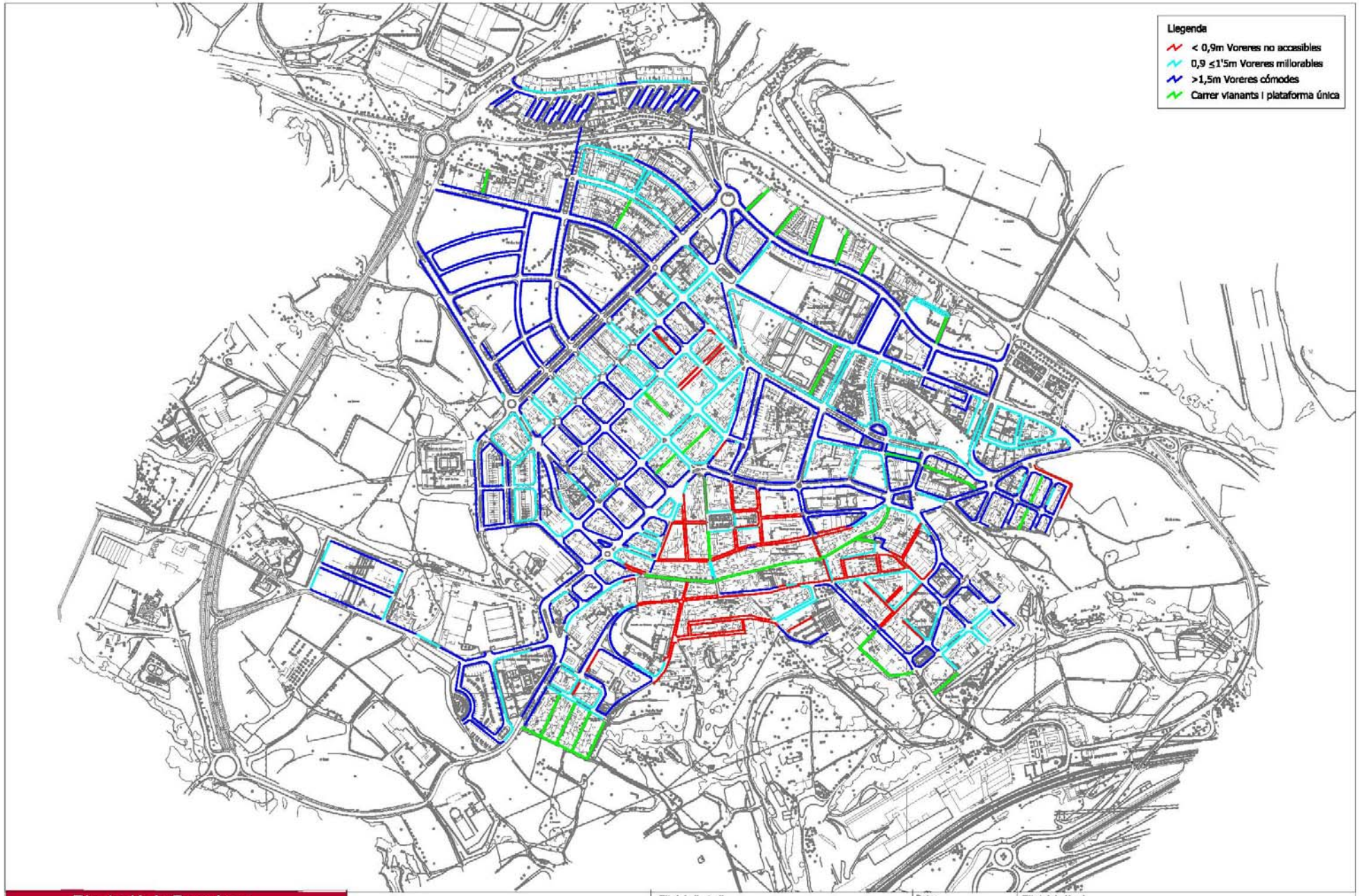
Data:
Desembre 2010

Escala:
A3: 1/7'500

Títol del plànol:
XARXA ACTUAL DE VIANANTS

Ampliada de voreres

Núm
2



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

AJUNTAMENT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

FORMAPLAN

Títol de l'estudi:
ESTUDI DE MOBILITAT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

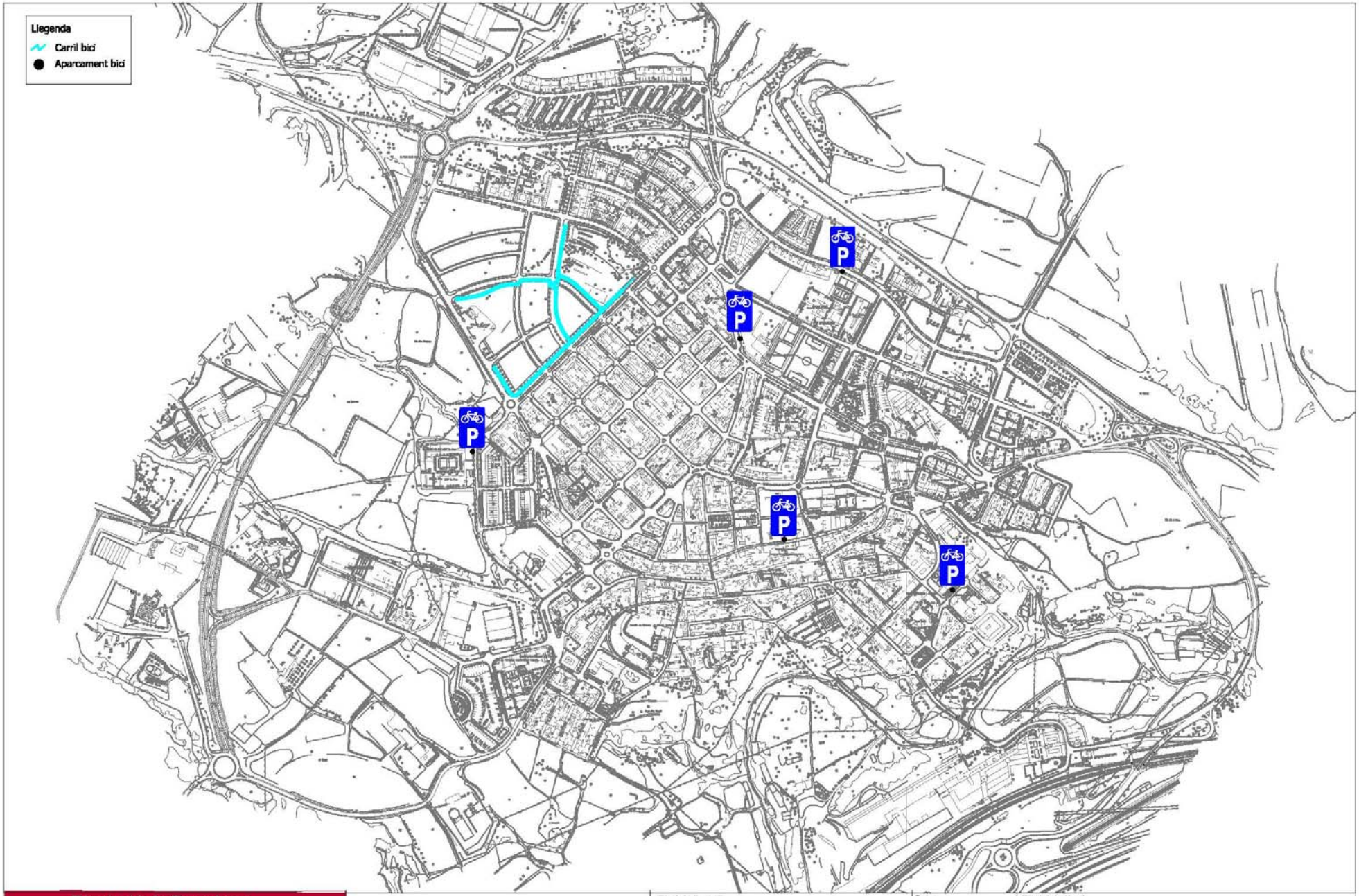
Data:
Desembre 2010

Escala:
A3: 1/7'500

Títol del plànol:
XARXA ACTUAL DE VIANANTS

Ampliada lliure

Núm
3



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

AJUNTAMENT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

FORMAPLAN

Títol de l'estudi:
ESTUDI DE MOBILITAT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

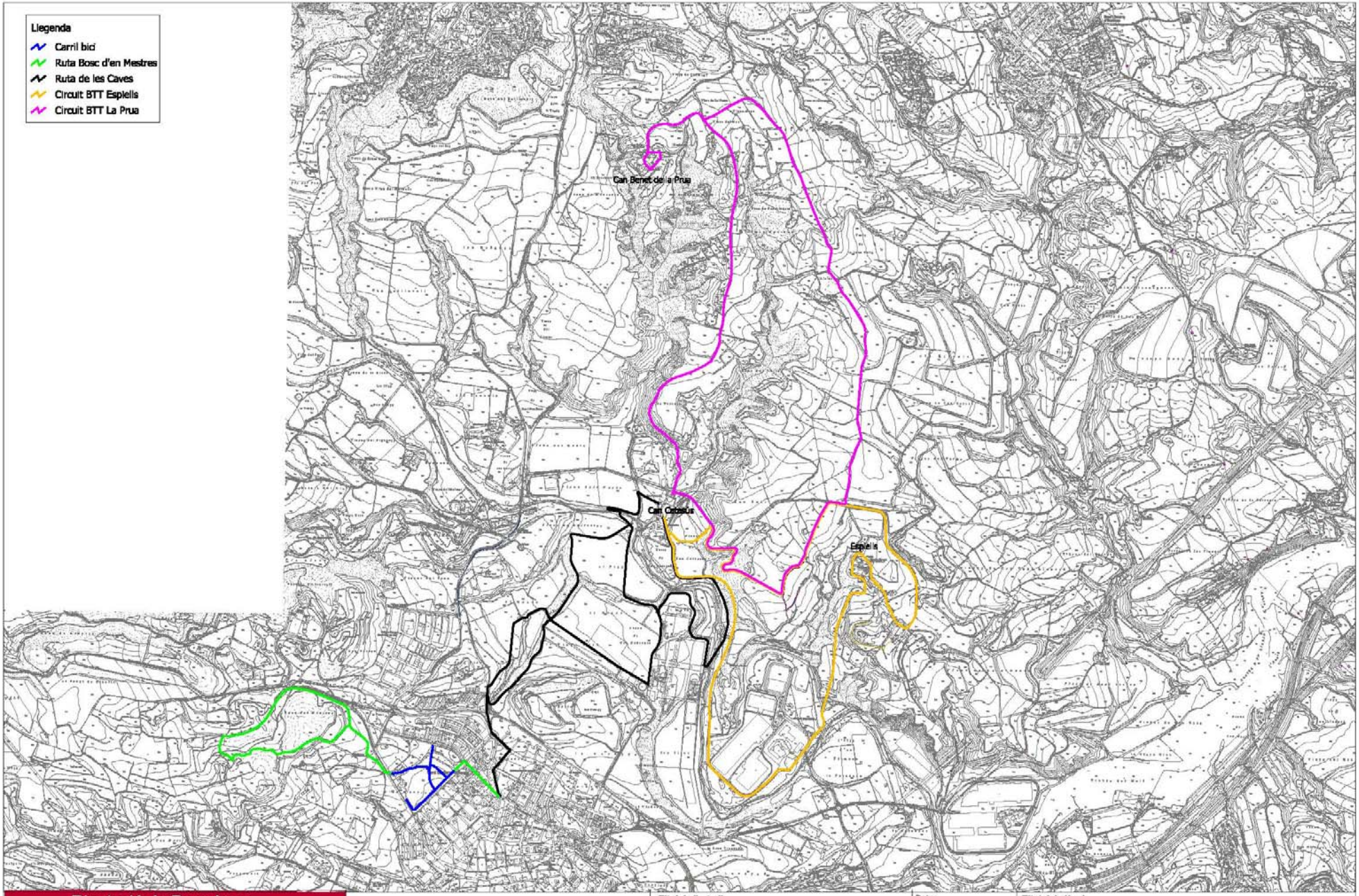
Data:
Desembre 2010

Escala:
A3: 1/7'500

Títol del plànol:
XARXA ACTUAL DE BICICLETES

Infrastructures per bicicletes

Núm
4



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

AJUNTAMENT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

FORMAPLAN

Títol de l'estudi:
ESTUDI DE MOBILITAT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

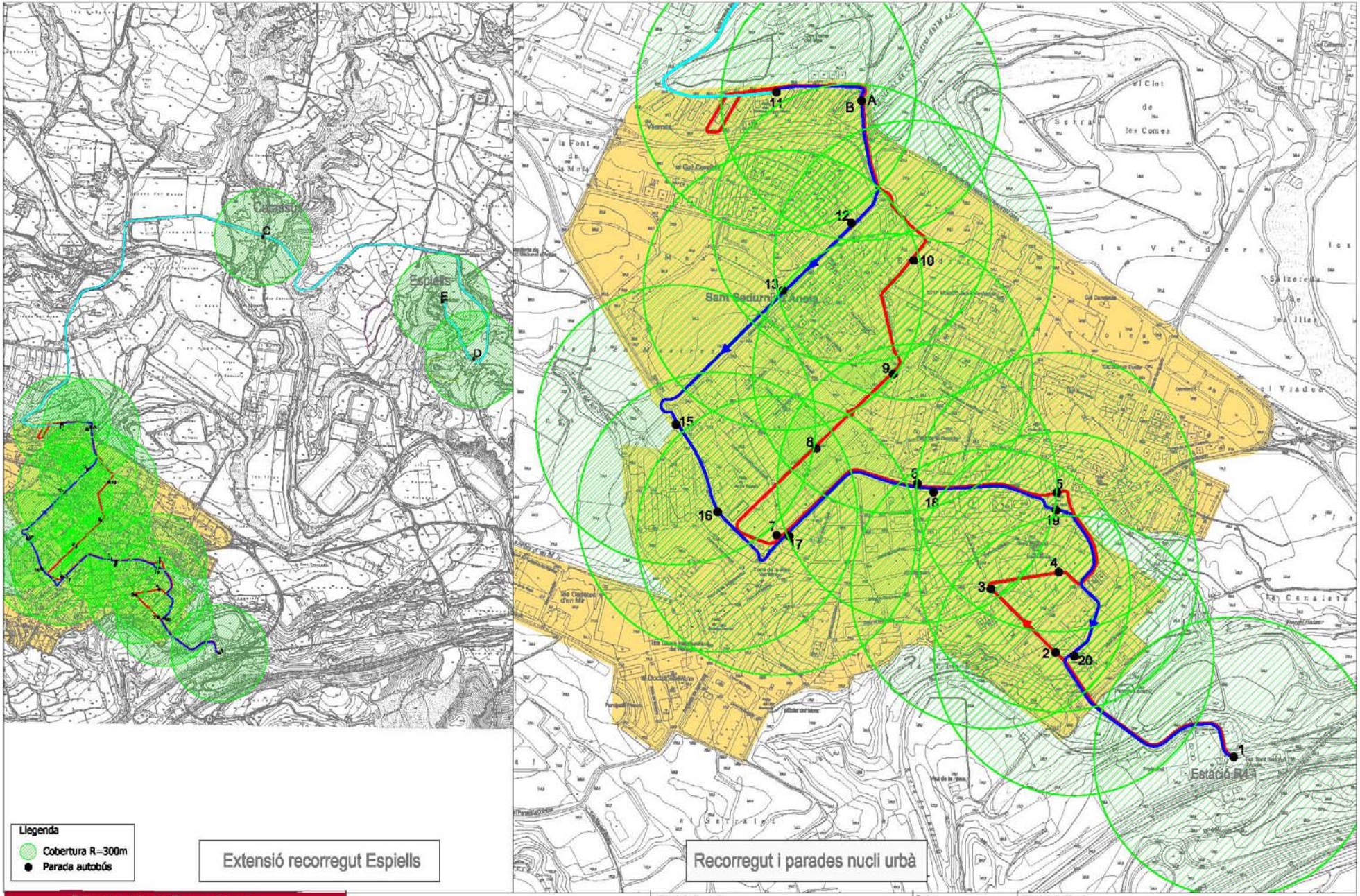
Data:
Desembre 2010

Escala:
A3: 1/20'000

Títol del plànol:
XARXA ACTUAL DE BICICLETES

Recorreguts paisatgístics a peu i a bicicleta

Núm
5



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

AJUNTAMENT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

FORMAPLAN

Títol de l'estudi:
ESTUDI DE MOBILITAT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

Data:
Desembre 2010

Escala:
A3: 1/7'500

Títol del plànol:
XARXA ACTUAL DE TRANSPORT PÚBLIC
Línia d'autobús urbà i cobertura

Núm
6

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

AJUNTAMENT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

FORMAPLAN

Títol de l'estudi:
ESTUDI DE MOBILITAT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

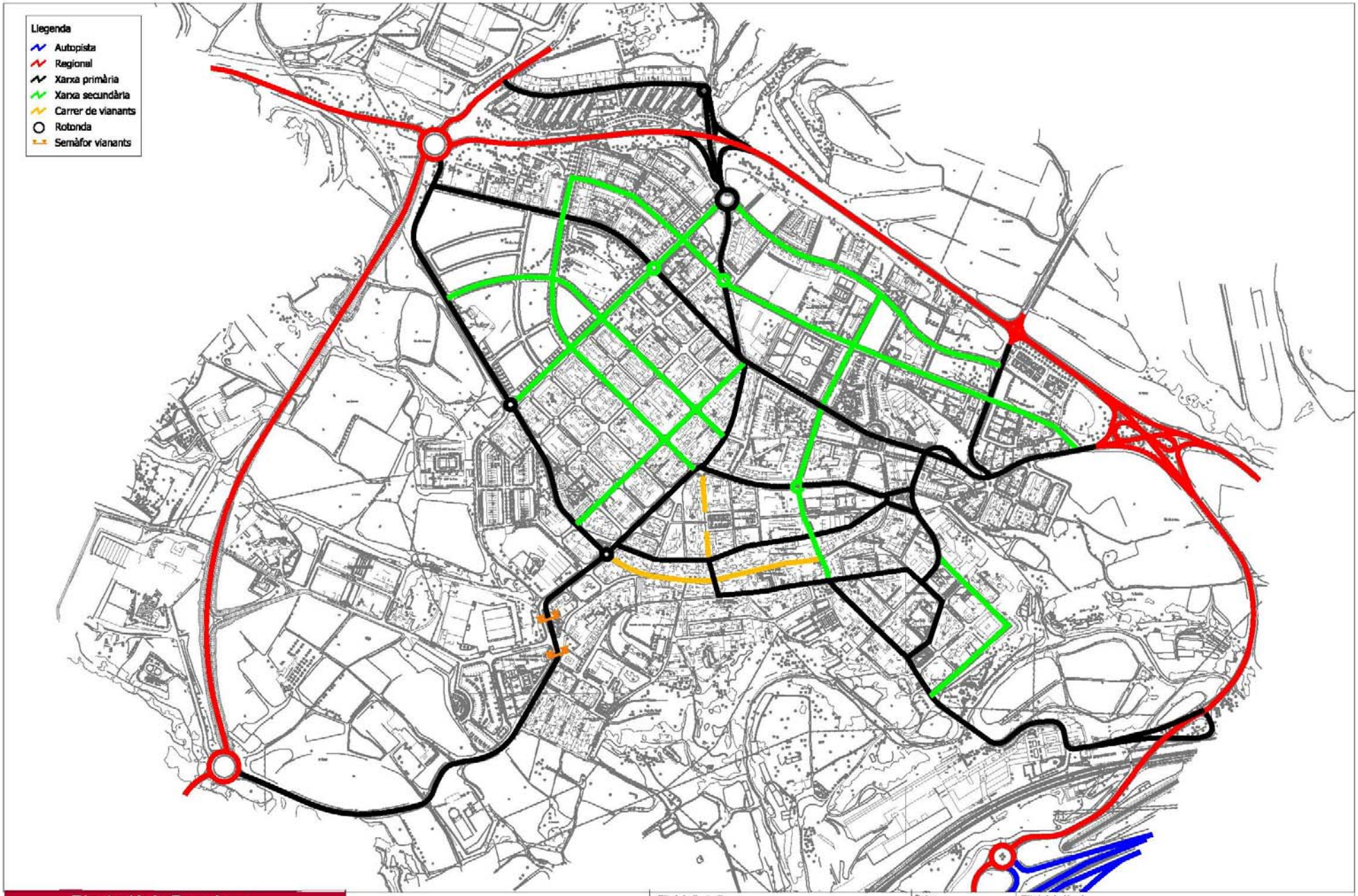
Data:
Desembre 2010

Escala:
A3: 1/7'500

Títol del plànol:
XARXA VIÀRIA

Sentits de circulació

Núm
7



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

AJUNTAMENT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

FORMAPLAN

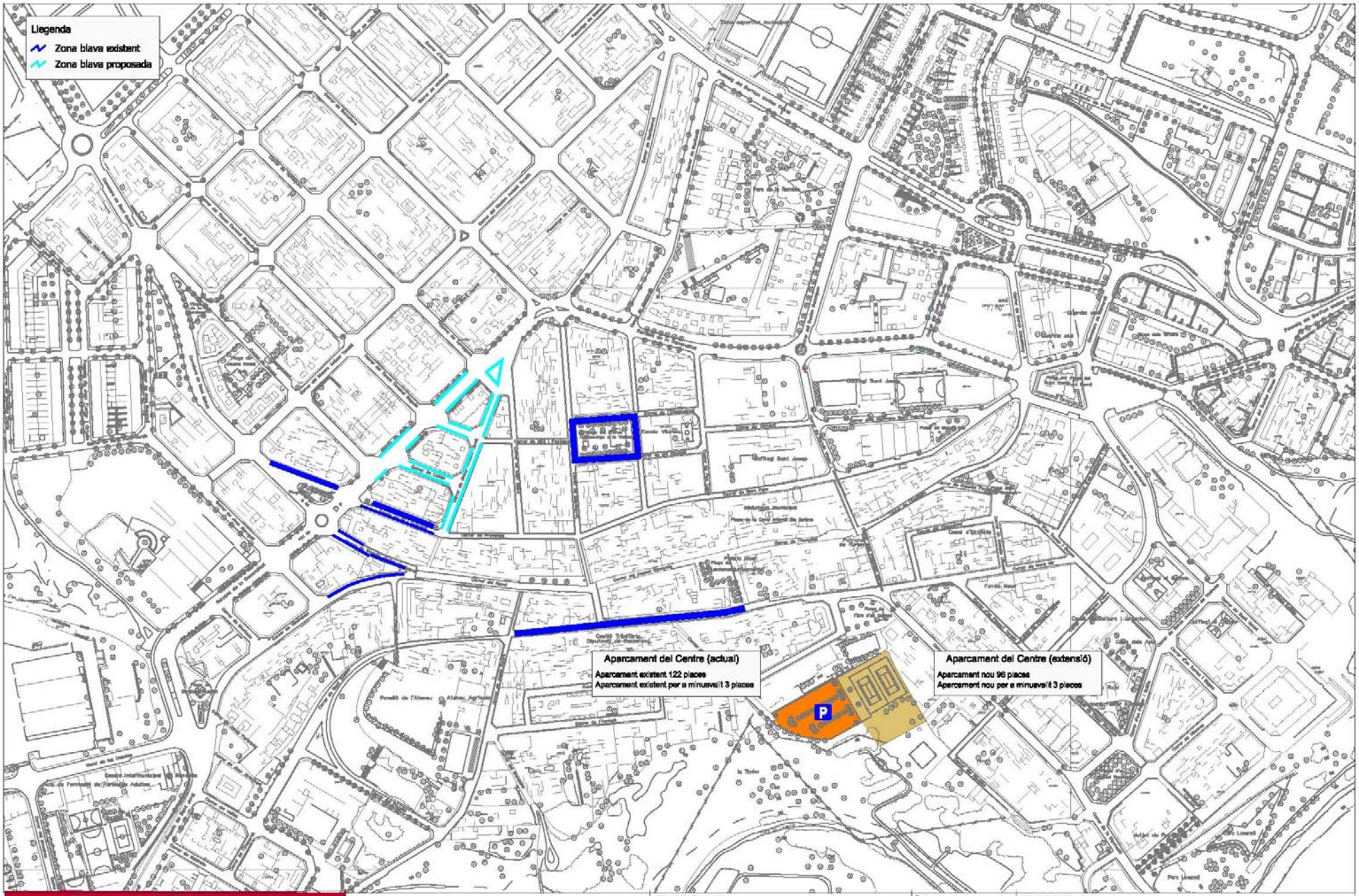
Títol de l'estudi:
ESTUDI DE MOBILITAT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

Data:
Desembre 2010

Escala:
A3: 1/7'500

Títol del plànol:
XARXA VIÀRIA
Jerarquia viària actual i tipologia interseccions

Núm
8



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

AJUNTAMENT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

FORMAPLAN

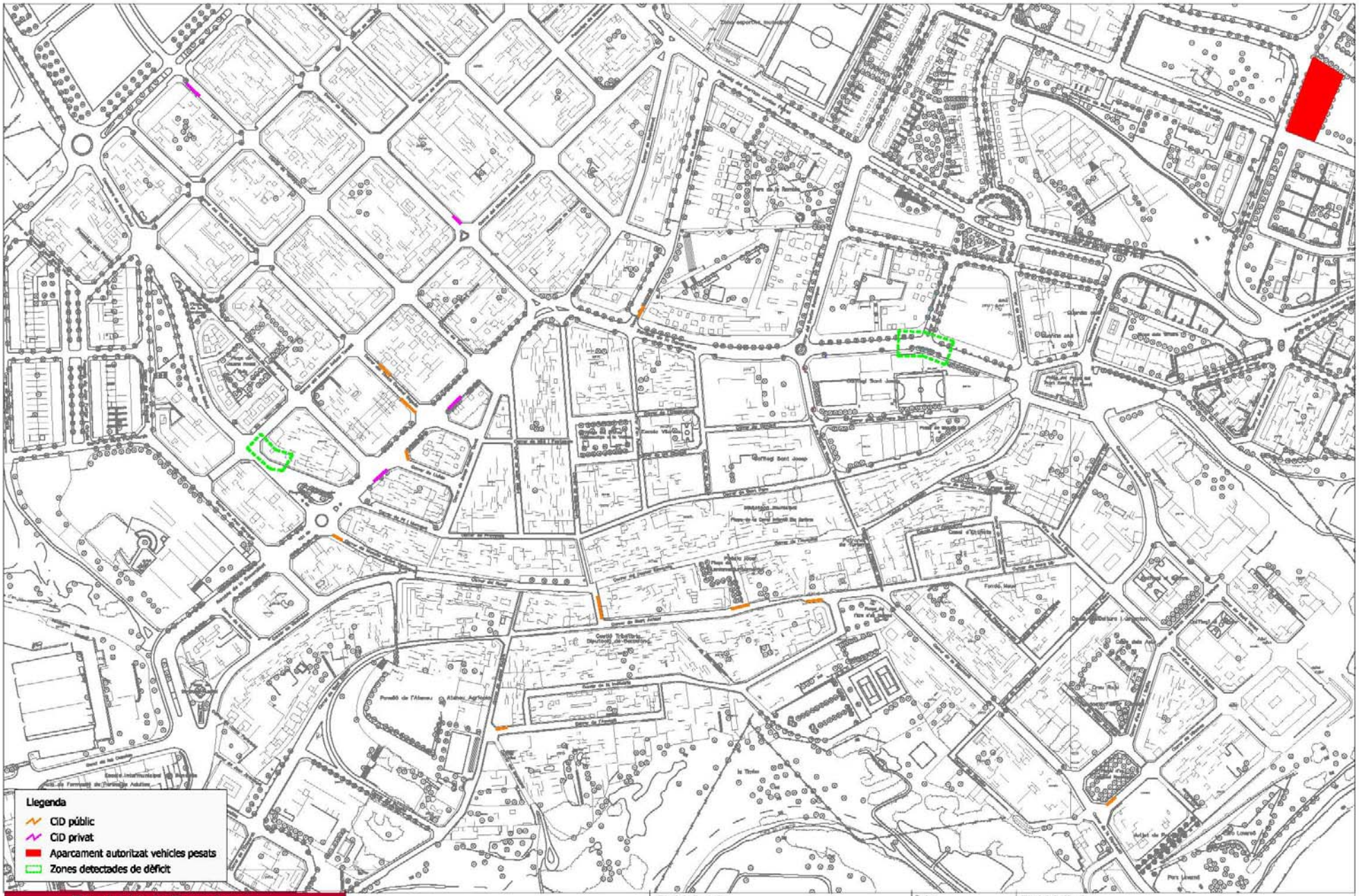
Títol de l'estudi:
ESTUDI DE MOBILITAT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

Data:
Desembre 2010

Escala:
A3: 1/7'500

Títol del plànol:
XARXA VIÀRIA
Aparcament regulat i aparcament del Centre

Núm
9



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

AJUNTAMENT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

FORMAPLAN

Títol de l'estudi:
ESTUDI DE MOBILITAT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

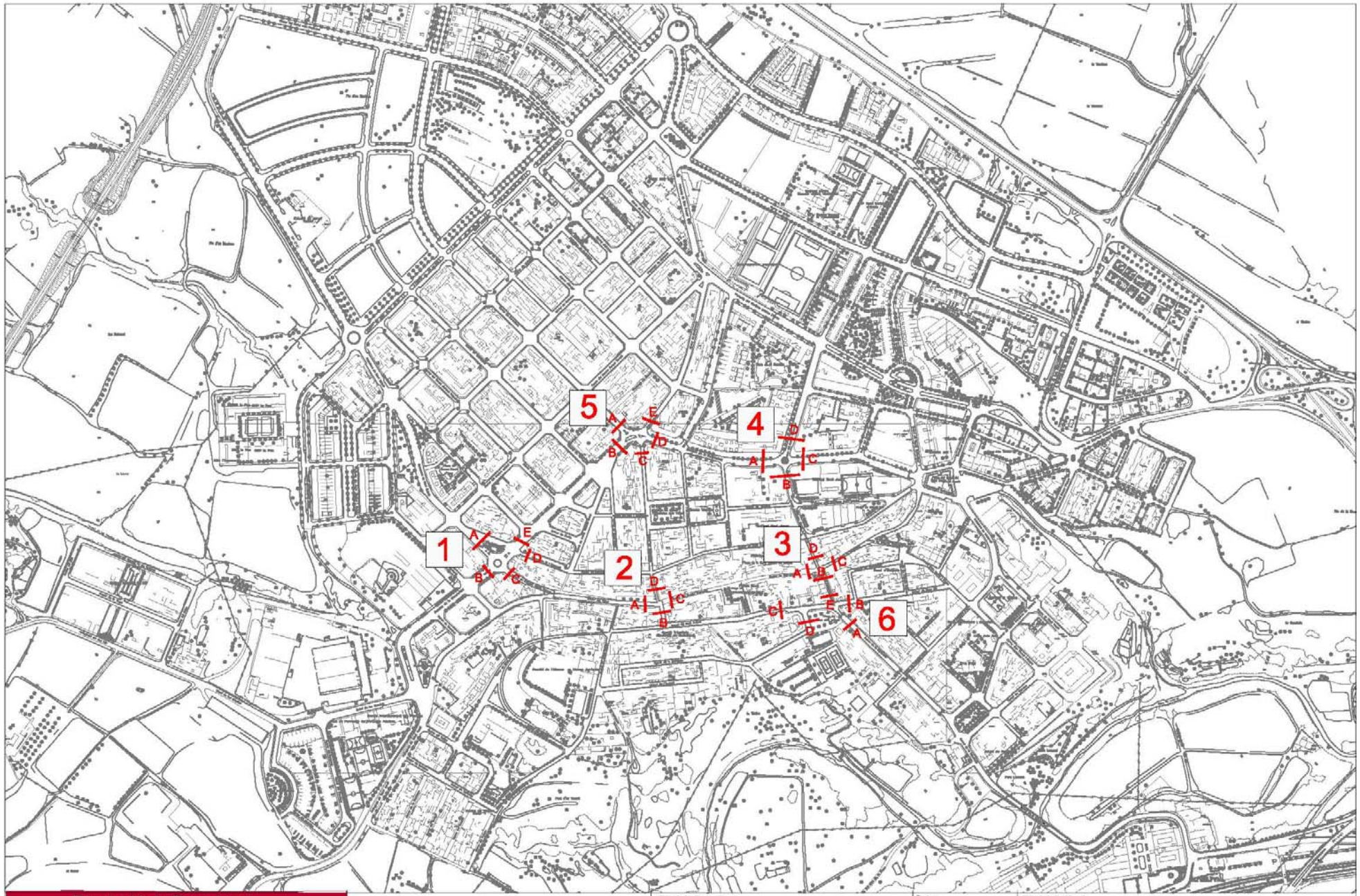
Data:
Desembre 2010

Escala:
A3: 1/3'000

Títol del plànol:
CARREGA I DESCARREGA

Inventari area carrega i descarrega

Núm
10



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

AJUNTAMENT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

FORMAPLAN

Títol de l'estudi:
ESTUDI DE MOBILITAT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

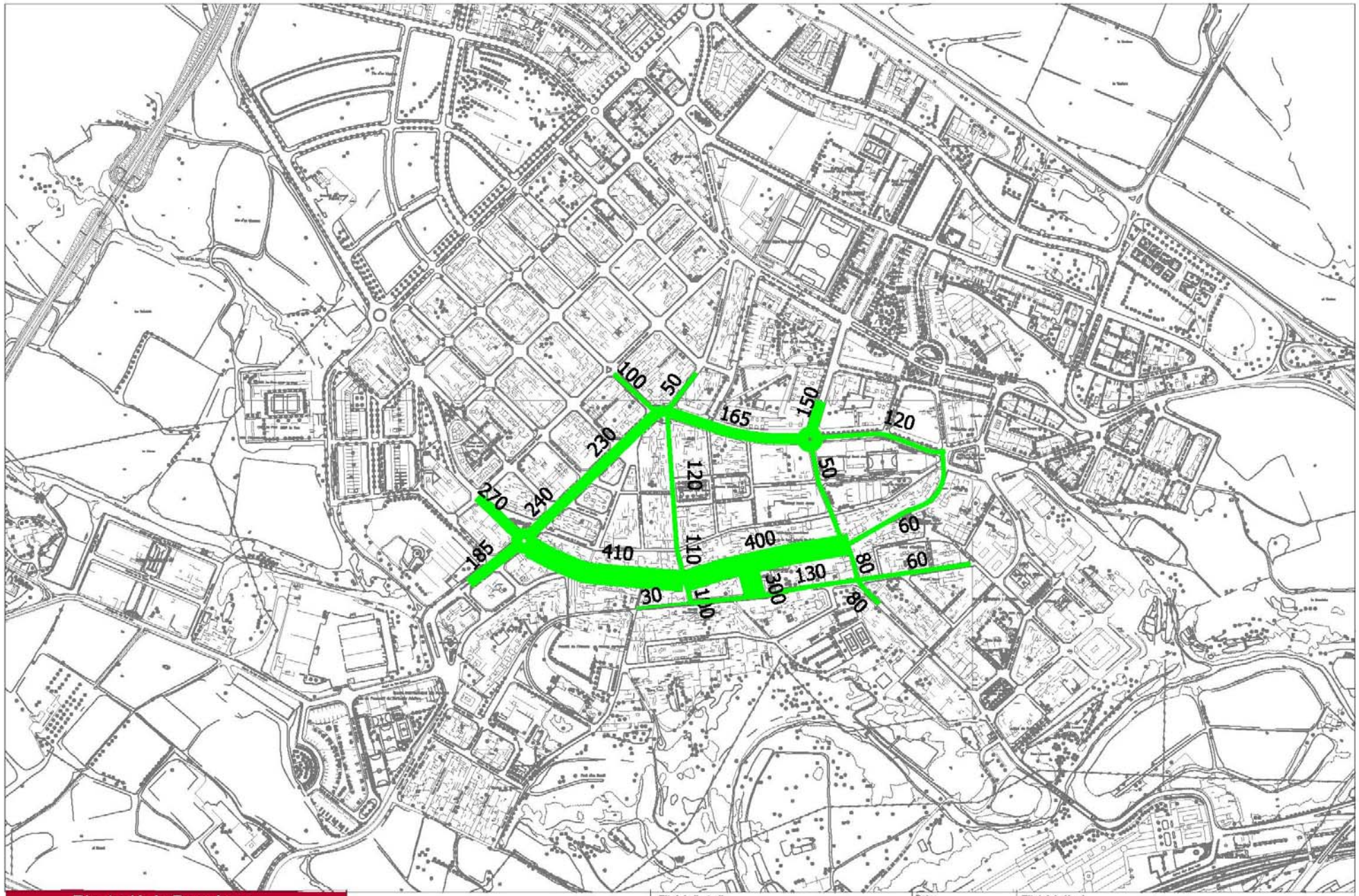
Data:
Desembre 2010

Escala:
A3: 1/5'000

Títol del plànol:
XARXA ACTUAL DE TRÀNSIT

Localització aforaments manuals vianants i ciclistes

Núm
11



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

AJUNTAMENT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

FORMAPLAN

Títol de l'estudi:
ESTUDI DE MOBILITAT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

Data:
Desembre 2010

Escala:
A3: 1/7'500

Títol del plànol:
XARXA VIÀRIA

Graf d'intensitats horàries de vianants en matí de dia feiner

Núm
12

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

AJUNTAMENT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA · FORMAPLAN

Títol de l'estudi:
ESTUDI DE MOBILITAT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

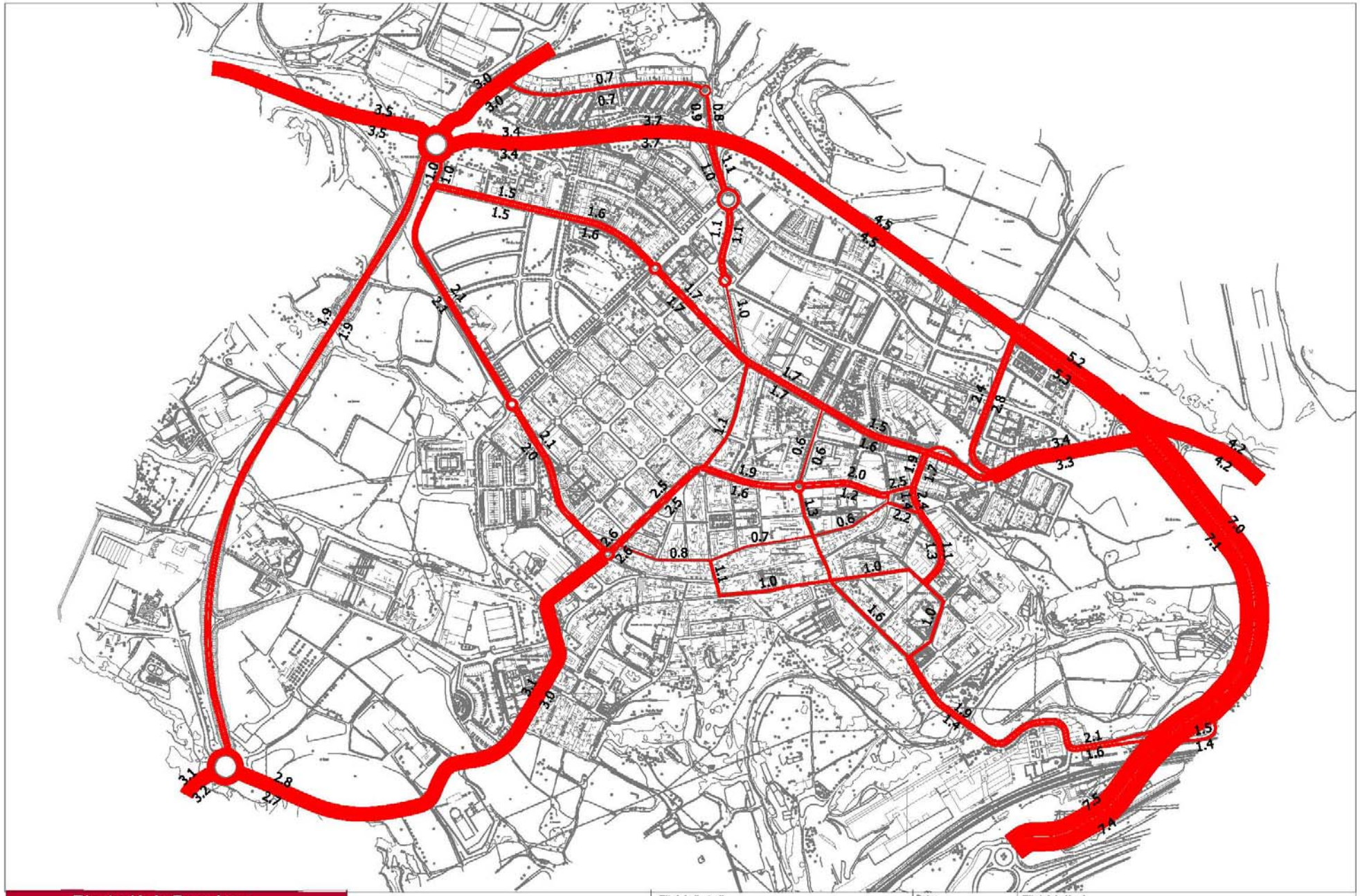
Data:
Desembre 2010

Escala:
A3: 1/7'500

Títol del plànol:
XARXA ACTUAL DE TRÀNSIT

Localització aforaments manuals vehicles

Núm
13



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

AJUNTAMENT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA · FORMAPLAN

Títol de l'estudi:
ESTUDI DE MOBILITAT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

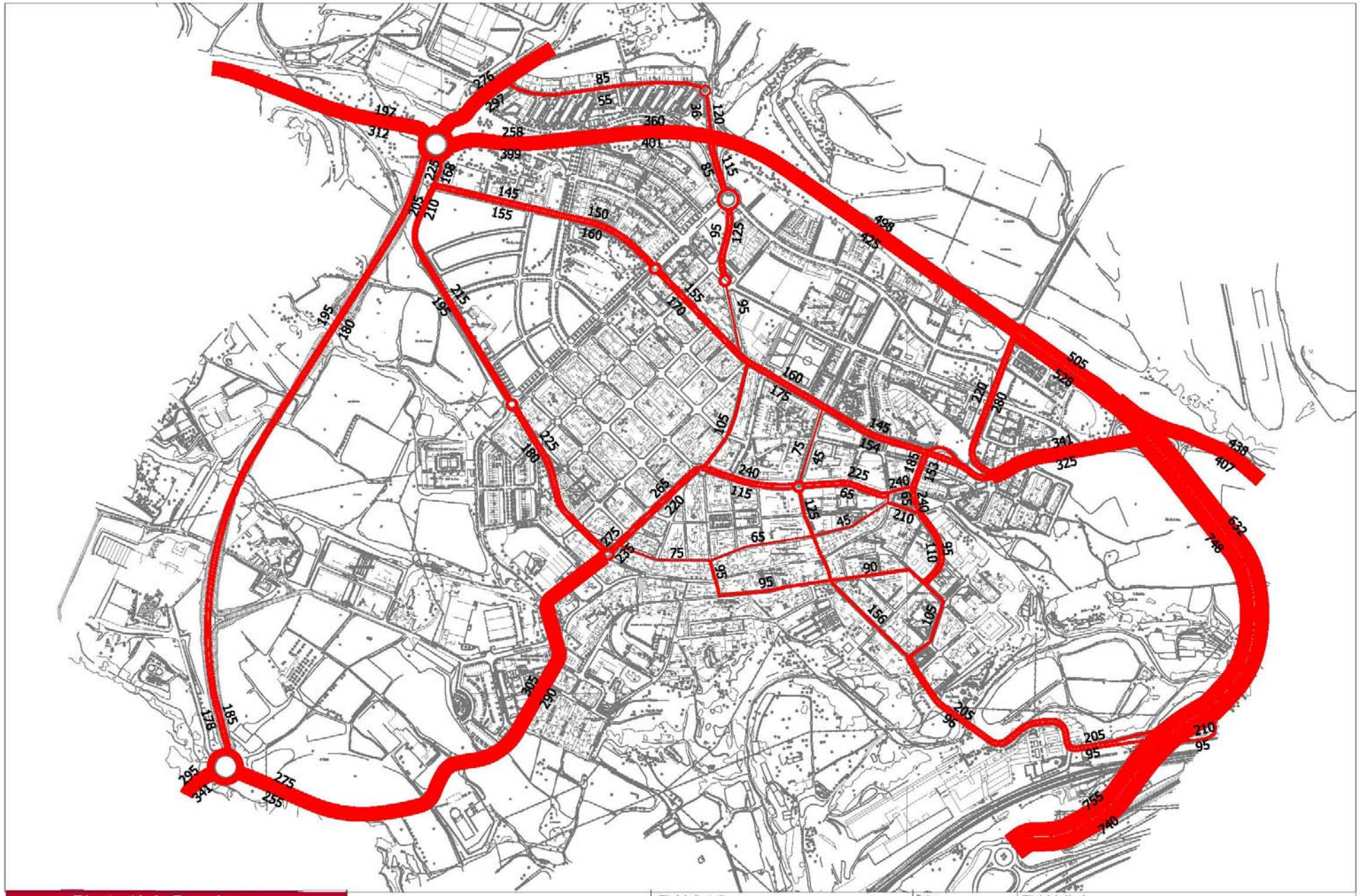
Data:
Desembre 2010

Escala:
A3: 1/7'500

Títol del plànol:
XARXA VIÀRIA

Graf d'intensitats mitjanes diàries de vehicles en dia feiner a Sant Sadurní d'Anoia

Núm
14



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

AJUNTAMENT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

FORMAPLAN

Títol de l'estudi:
ESTUDI DE MOBILITAT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

Data:
Desembre 2010

Escala:
A3: 1/7'500

Títol del plànol:
XARXA VIÀRIA

Graf d'intensitats horàries mitjanes de vehicles en matí de dia feiner a Sant Sadurní d'Anoia

Núm
15

Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

AJUNTAMENT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

FORMAPLAN

Títol de l'estudi:
ESTUDI DE MOBILITAT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

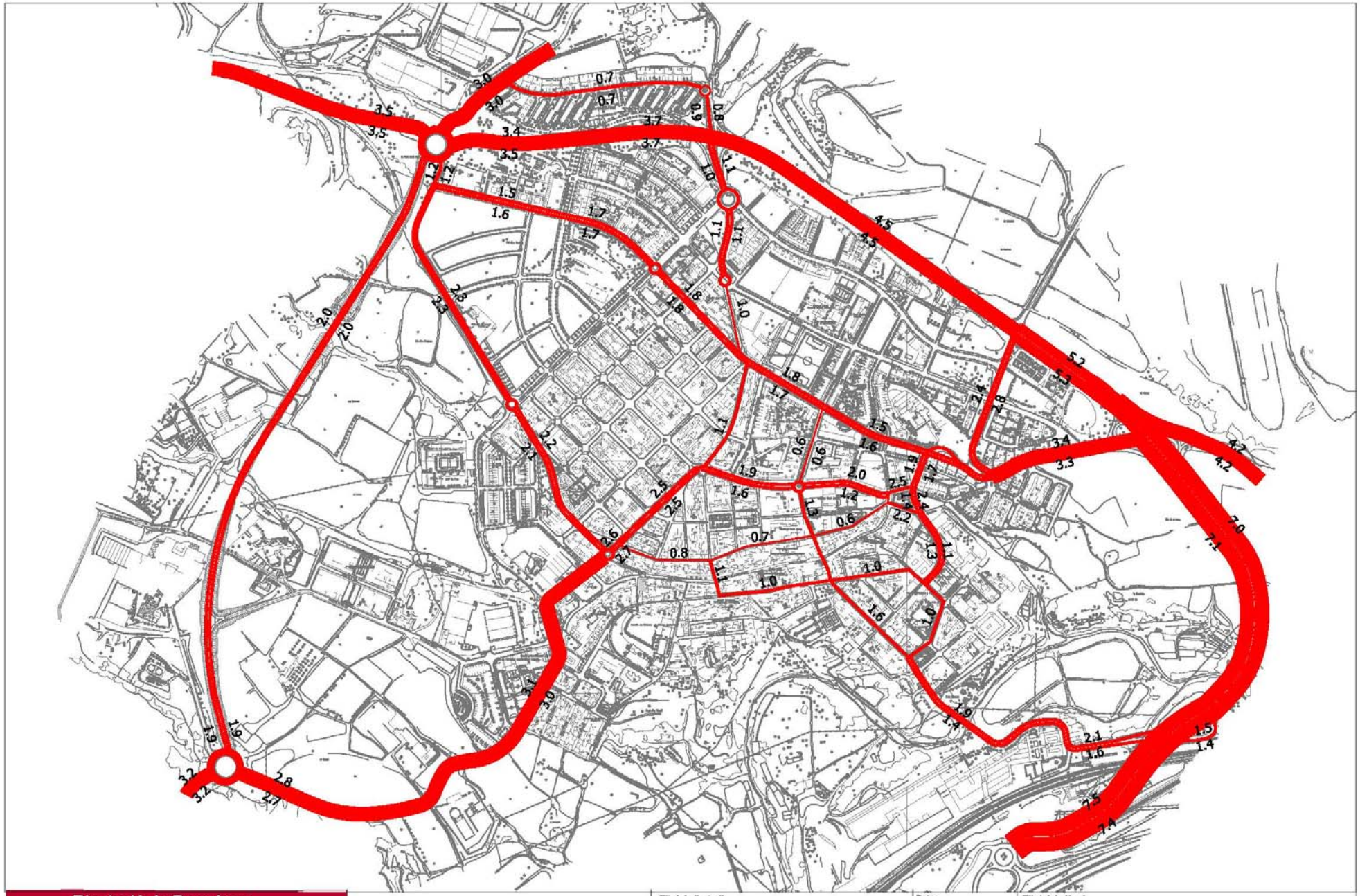
Data:
Desembre 2010

Escala:
A3: 1/7'500

Títol del plànol:
XARXA VIÀRIA

Nivells de servei en matí de dia feiner a Sant Sadurní d'Anoia

Núm
16



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

AJUNTAMENT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

FORMAPLAN

Títol de l'estudi:
ESTUDI DE MOBILITAT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

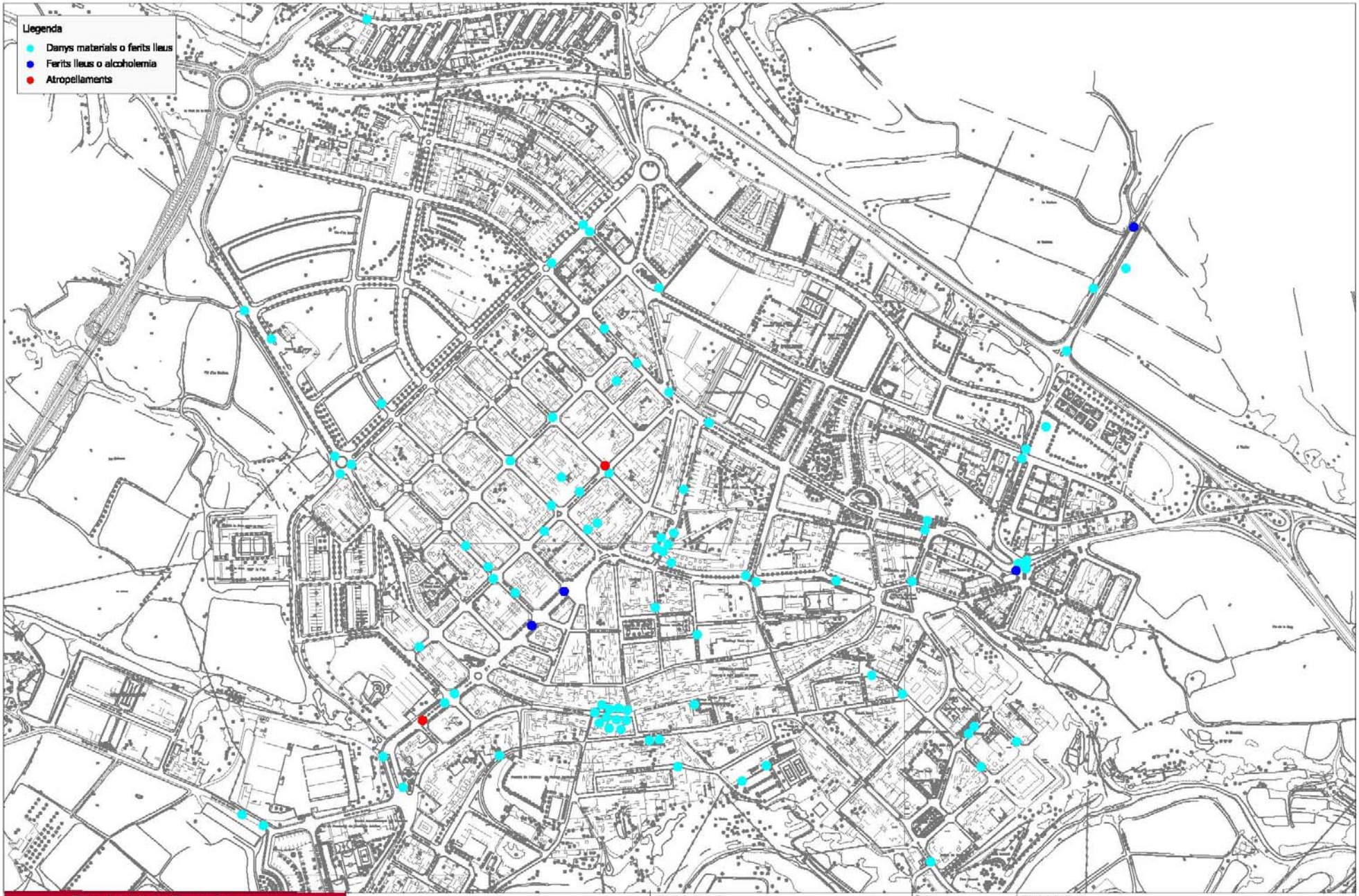
Data:
Desembre 2010

Escala:
A3: 1/7'500

Títol del plànol:
XARXA VIÀRIA

Graf d'intensitats mitjanes diàries de vehicles en dia feiner a Sant Sadurní d'Anoia en l'escenari 2016

Núm
17



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

AJUNTAMENT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

FORMAPLAN

Títol de l'estudi:
ESTUDI DE MOBILITAT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

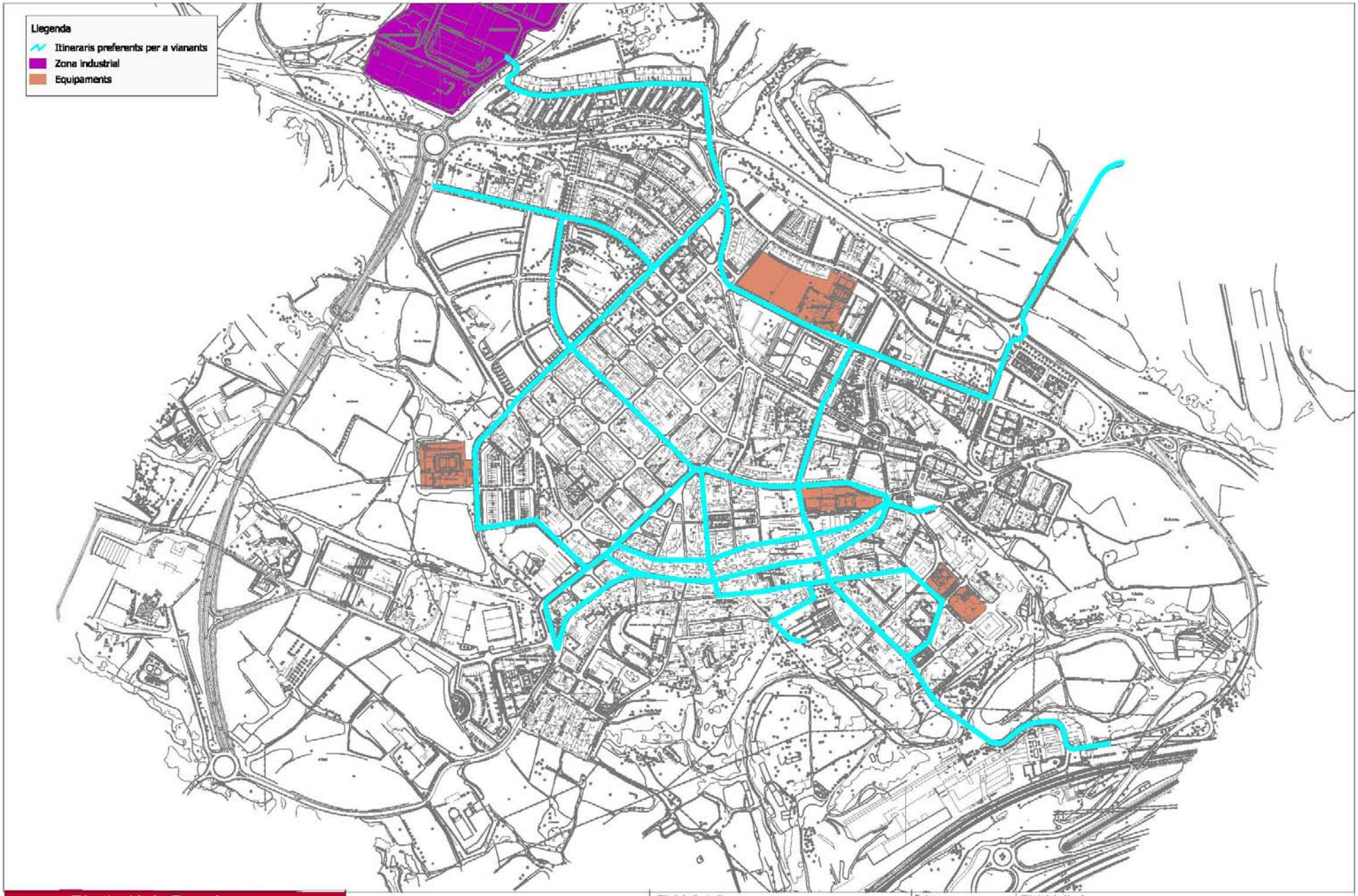
Data:
Desembre 2010

Escala:
A3: -

Títol del plànol:
XARXA ACTUAL DE TRÀNSIT

Accidents de trànsit

Núm
18



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

AJUNTAMENT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

FORMAPLAN

Títol de l'estudi:
ESTUDI DE MOBILITAT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

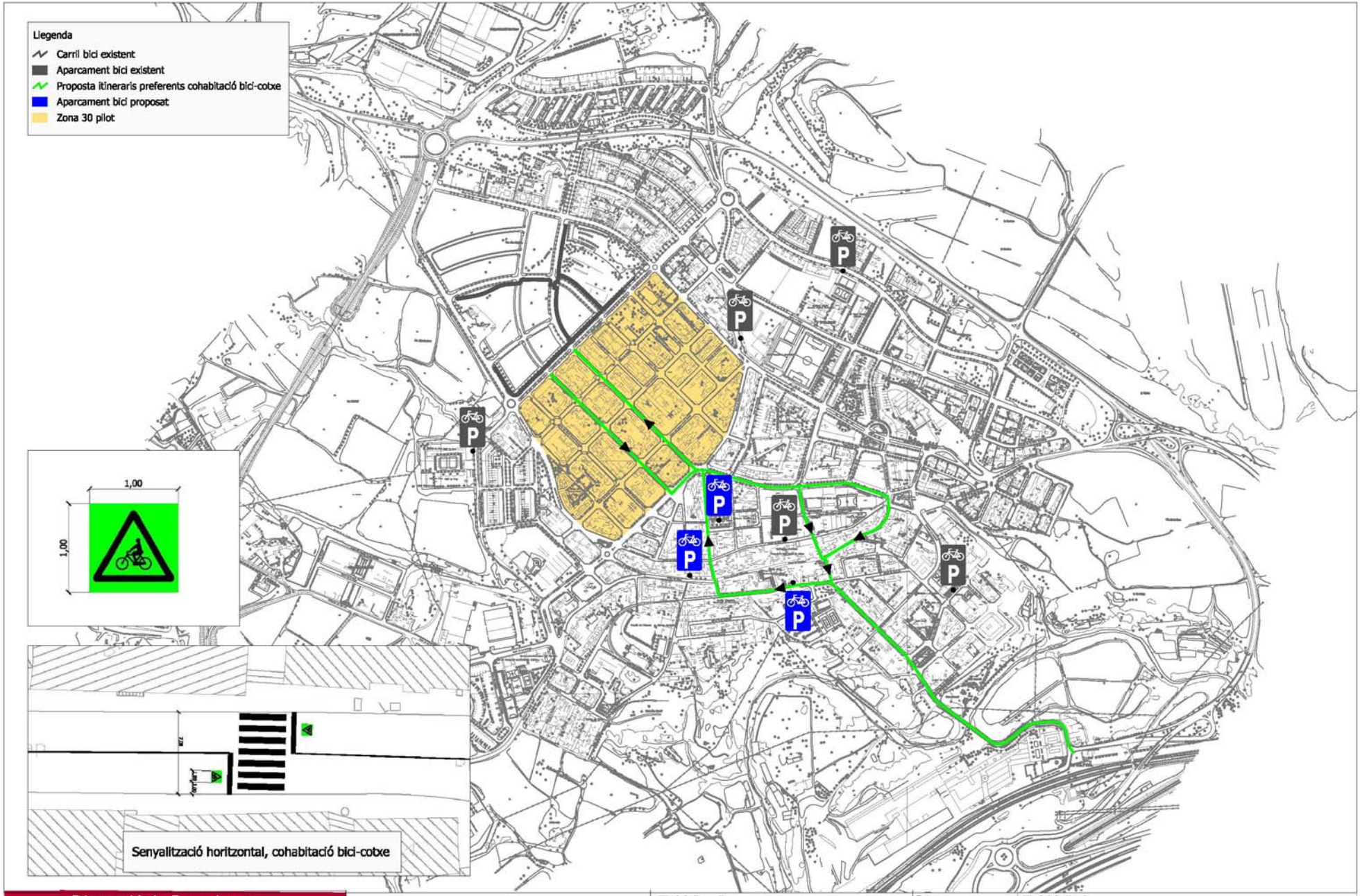
Data:
Desembre 2010

Escala:
A3: 1/7'500

Títol del plànol:
XARXA FUTURA DE VIANANTS

Xarxa de vianants proposada

Núm
19



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

AJUNTAMENT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

FORMAPLAN

Títol de l'estudi:
ESTUDI DE MOBILITAT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

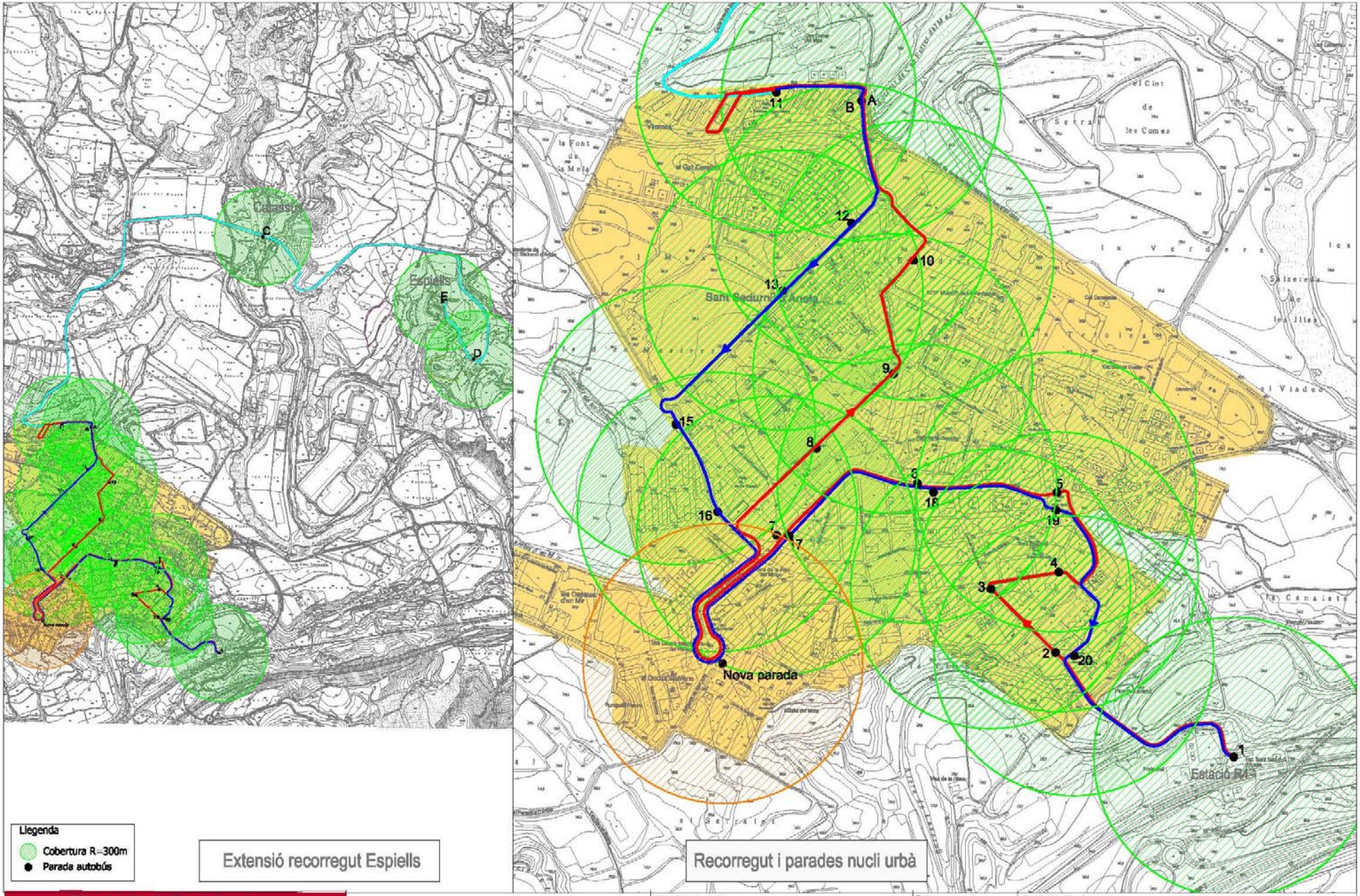
Data:
Desembre 2010

Escala:
A3: 1/7'500

Títol del plànol:
XARXA FUTURA DE BICICLETES

Proposta infrastructures per bicicletes

Núm
20



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

AJUNTAMENT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA · FORMAPLAN

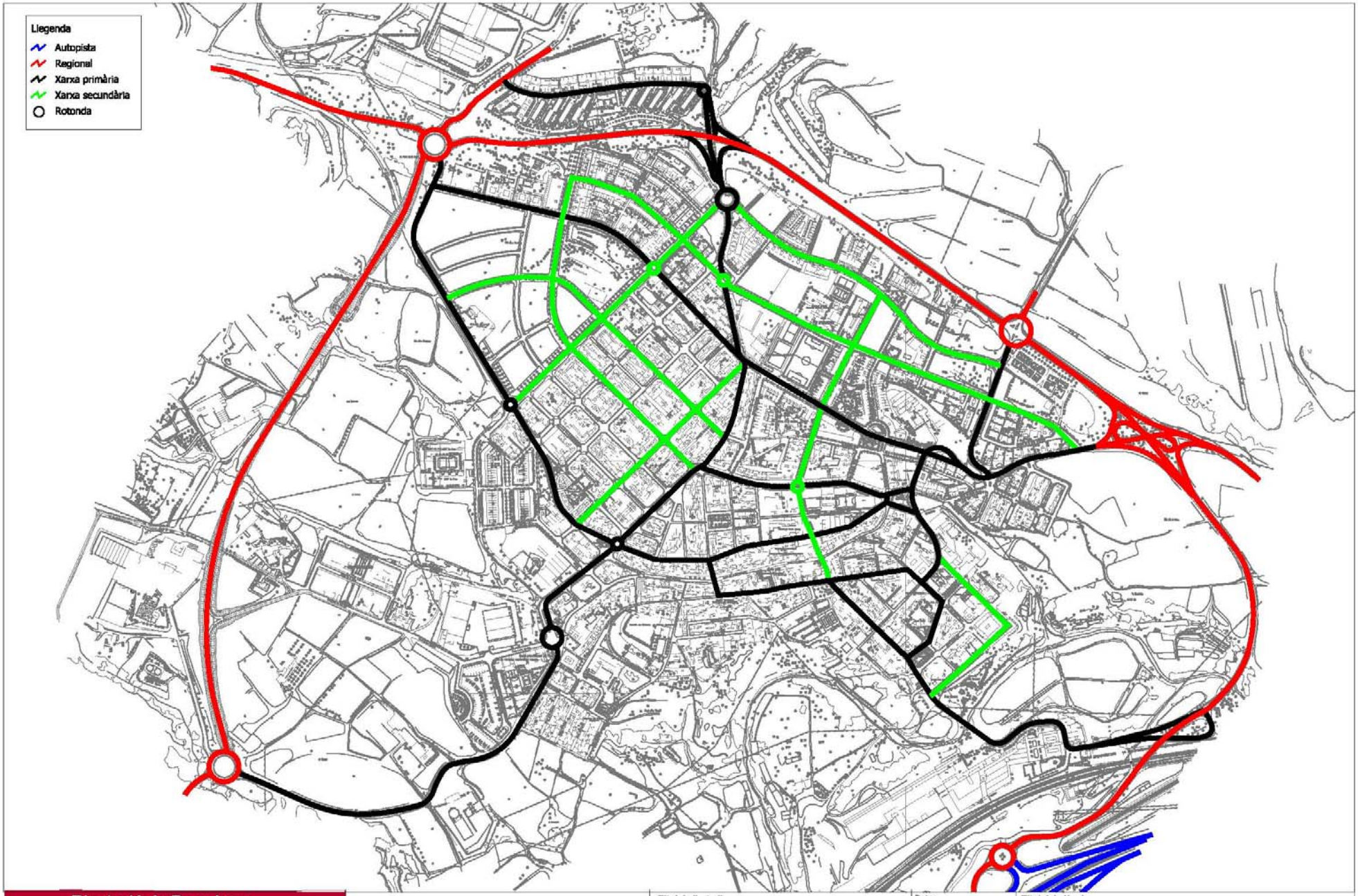
Títol de l'estudi:
ESTUDI DE MOBILITAT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

Data: Desembre 2010

Escala: A3: 1/7'500

Títol del plànol:
XARXA FUTURA DE TRANSPORT PÚBLIC
Línia d'autobús urbà i cobertura proposada

Núm
21



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

AJUNTAMENT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

FORMAPLAN

Títol de l'estudi:
ESTUDI DE MOBILITAT DE SANT SADURNÍ D'ANOIA

Data:
Desembre 2010

Escala:
A3: 1/7'500

Títol del plànol:
XARXA VIÀRIA FUTURA

Jerarquia viària proposada i tipologia interseccions

Núm
22