

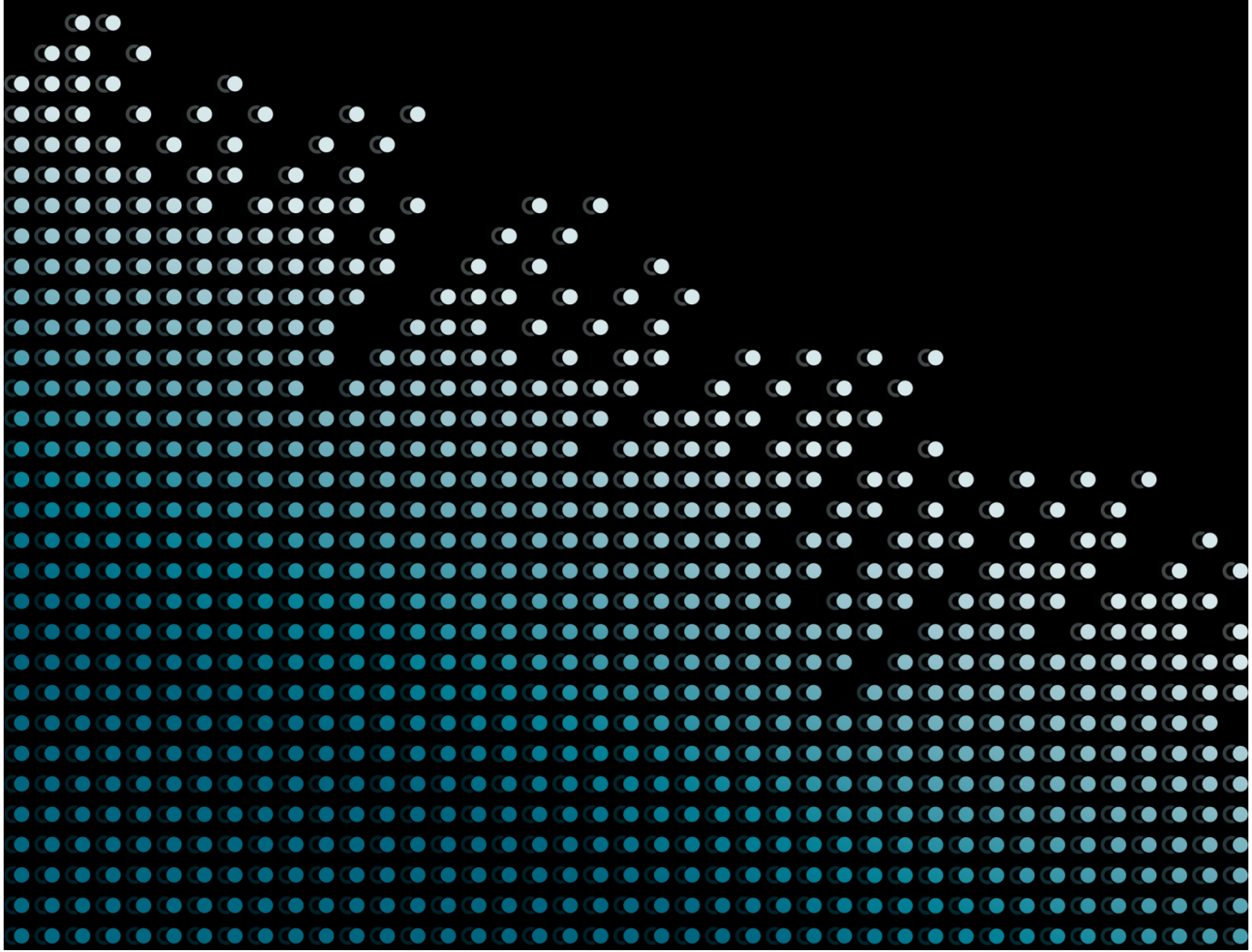


lavola

# PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA



Ajuntament de  
Riells i Viabrea



Codi Segur de Verificació: f95c4362-b1ef-4aef-b422-72433e4d995c  
Origen: Administració  
Identificador document original: ES\_L01081000\_2021\_15081513  
Data d'impressió: 10/02/2023 11:22:27  
Pàgina 2 de 113

**SIGNATURES**  
Cap signatura aplicada





## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

<b>1</b>	<b>INTRODUCCIÓ .....</b>	<b>5</b>
1.1	PREÀMBUL .....	5
1.2	ÀMBIT TERRITORIAL .....	6
1.3	METODOLOGIA.....	9
<b>2</b>	<b>ANÀLISI I DIAGNOSI SOCIOECONÒMIC.....</b>	<b>10</b>
2.1	SOCIETAT .....	11
2.1.1	DEMOGRAFIA. TENDÈNCIES I PROSPECTIVA .....	11
2.1.2	HABITATGE.....	16
2.1.3	MERCAT DE TREBALL I OCUPACIÓ.....	18
2.1.4	NIVELL EDUCATIU.....	24
2.1.5	EQUIPAMENTS I SERVEIS MUNICIPALS.....	27
2.1.6	ENTITATS I ASSOCIACIONISME.....	30
2.2	TERRITORI.....	31
2.2.1	ESPAIS D'INTERÈS NATURAL.....	31
2.2.2	PLANEJAMENT URBANÍSTIC.....	34
2.2.3	XARXA PER VEHICLES MOTORITZATS.....	37
2.2.4	XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA.....	43
2.2.5	XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC FERROVIARI.....	44
2.2.6	XARXA PER A MODES NO MOTORITZATS .....	51
2.3	ECONOMIA .....	53
2.3.1	MACROINDICADORS .....	53
2.3.2	TEIXIT EMPRESARIAL.....	54
2.3.3	ACTIVITAT INDUSTRIAL .....	54
2.3.4	ACTIVITAT TURÍSTICA I DE LLEURE.....	58
2.4	ESTIMACIÓ DE LA DEMANDA DE MOBILITAT .....	66
2.4.1	DEMANDA DE MOBILITAT OBLIGADA.....	66
2.4.2	DEMANDA DE MOBILITAT PERSONAL.....	73
2.4.3	CONCLUSIONS SOBRE L'ESTIMACIÓ DE LA DEMANDA.....	76
<b>3</b>	<b>DAFO .....</b>	<b>78</b>
<b>4</b>	<b>PLA DE DINAMITZACIÓ .....</b>	<b>83</b>
4.1	ESTRATÈGIA I PLA D'ACCIÓ .....	83
4.2	CRONOGRAMA DEL PLA .....	109

Codi Segur de Verificació: f95c4362-b1ef-4aef-b422-72433e4d995c  
Origen: Administració  
Identificador document original: ES\_L01081000\_2021\_15081513  
Data d'impressió: 10/02/2023 11:22:27  
Pàgina 4 de 113

**SIGNATURES**  
Cap signatura aplicada





## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

# 1 INTRODUCCIÓ

## 1.1 PREÀMBUL

L'Ajuntament de Riells i Viabrea vol promoure un model consensuat per a la dinamització social i econòmica del municipi que, en mig i curt termini, permeti el desenvolupament de projectes estratègics territorials que tinguin impacte en el desenvolupament local i en la generació d'ocupació, amb vocació de continuïtat.

La planificació estratègica, concretada en un pla, és un instrument molt potent de governança territorial, que millora el procés d'organització social en la seva tasca d'identificar i impulsar projectes estructurants de forma consensuada. Consisteix en concebre un futur desitjable i definir els mitjans reals per a assolir-lo.

L'Ajuntament de Riells i Viabrea té la voluntat de promoure projectes estratègics territorials, que tinguin un paper amb el desenvolupament local i en la generació d'ocupació. En paral·lel, la Diputació de Girona disposa d'una línia estratègica i de subvenció per a l'elaboració de documents de planificació en l'àmbit del desenvolupament local. En concret es tracta d'una línia d'ajuts a per a l'elaboració de documents de planificació en l'àmbit del desenvolupament local dels ens adherits a la Xarxa de Serveis Locals de Promoció Econòmica (XSLPE) de la Diputació de Girona, en el marc del Programa de suport a projectes singulars de desenvolupament econòmic.

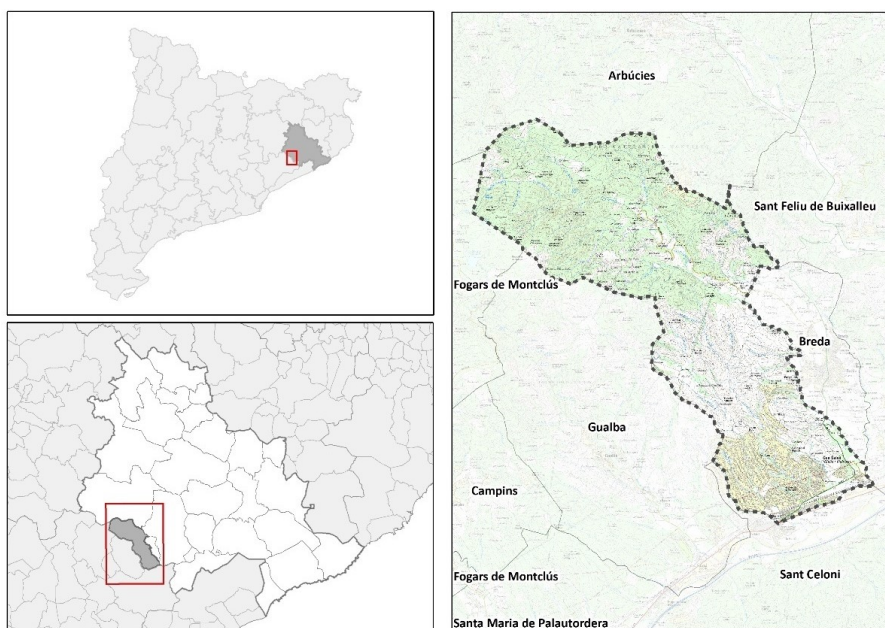
Per donar resposta a aquestes dues necessitats es presenta el següent document de diagnosi i pla de dinamització socioeconòmica, orientat al desenvolupament local i en la generació d'ocupació.



## 1.2 ÀMBIT TERRITORIAL

El present document pren com a àmbit territorial la totalitat de **terme municipal de Riells i Viabrea**. Ara bé, tot i tractar-se d'un instrument de planificació en l'àmbit local, la totalitat dels treballs duts a terme s'enfoquen des d'una òptica multiescalar, cercant plasmar en tot moment un encaix en l'entorn territorial en què s'emmarca el municipi, entenent que el desenvolupament socioeconòmic de qualsevol territori requereix d'una visió territorialment concurrent.

Figura 1. Mapa de situació del municipi (a nivell català i comarcal)



Font: Lavola a partir de les bases cartogràfiques de l'ICGC

Riells i Viabrea és un municipi ubicat a la franja sud-oest de la comarca de la Selva, just on aquesta limita amb el Vallès Oriental. Així, tot i que la capital comarcal és Santa Coloma de Farners, per la posició excèntrica dins la comarca, Riells i Viabrea té una relació més polaritzada amb Sant Celoni. El municipi s'ubica als vessants orientals del massís del Montseny i forma part de la subcomarca del Baix Montseny. Administrativament pertany a l'àmbit provincial de la Diputació de Girona, concretament en l'àmbit socioeconòmic *Arbúcies – Tordera*<sup>1</sup> dins les comarques gironines. Val a dir, també, que Riells i Viabrea es troba al naixent de l'anomenat tercer cinturó metropolità, en una posició equidistant de Girona i Barcelona.

El terme comprèn una extensió total de 26,98 km<sup>2</sup> i s'estén des dels cons del Montseny fins a la vall del Tordera, amb una altitud màxima d'uns 1.300 m (turó de Morou) però una altitud mitjana de 96 m. De fet, a nivell morfològic el terme municipal presenta dues zones clarament

<sup>1</sup> Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines

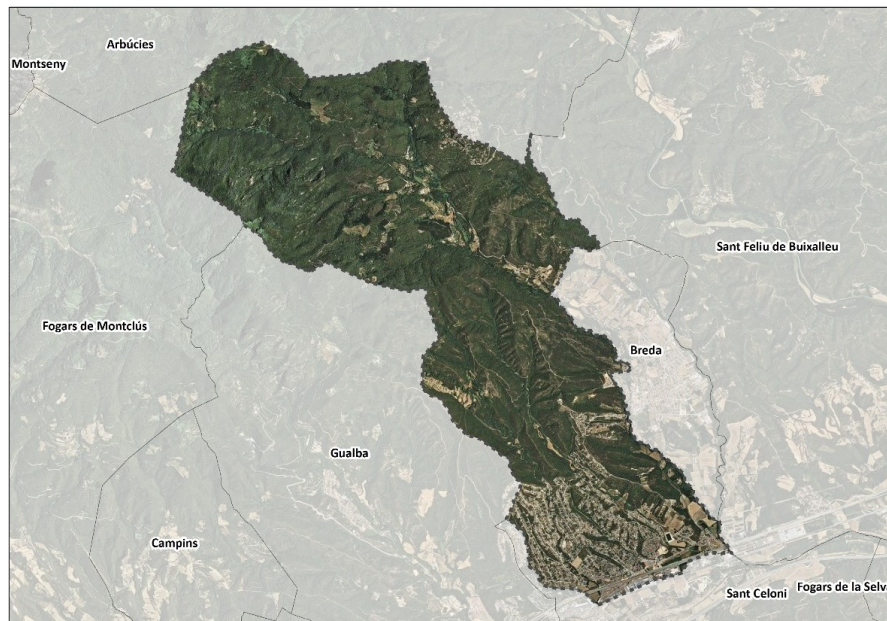


## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

diferenciades: la septentrional, que s'emmarca dins el conjunt muntanyós del Montseny, i la meridional, de caràcter planer, on s'inicia la depressió selvatana.

Figura 2. Ortoimatge i simulació 3D del territori municipal

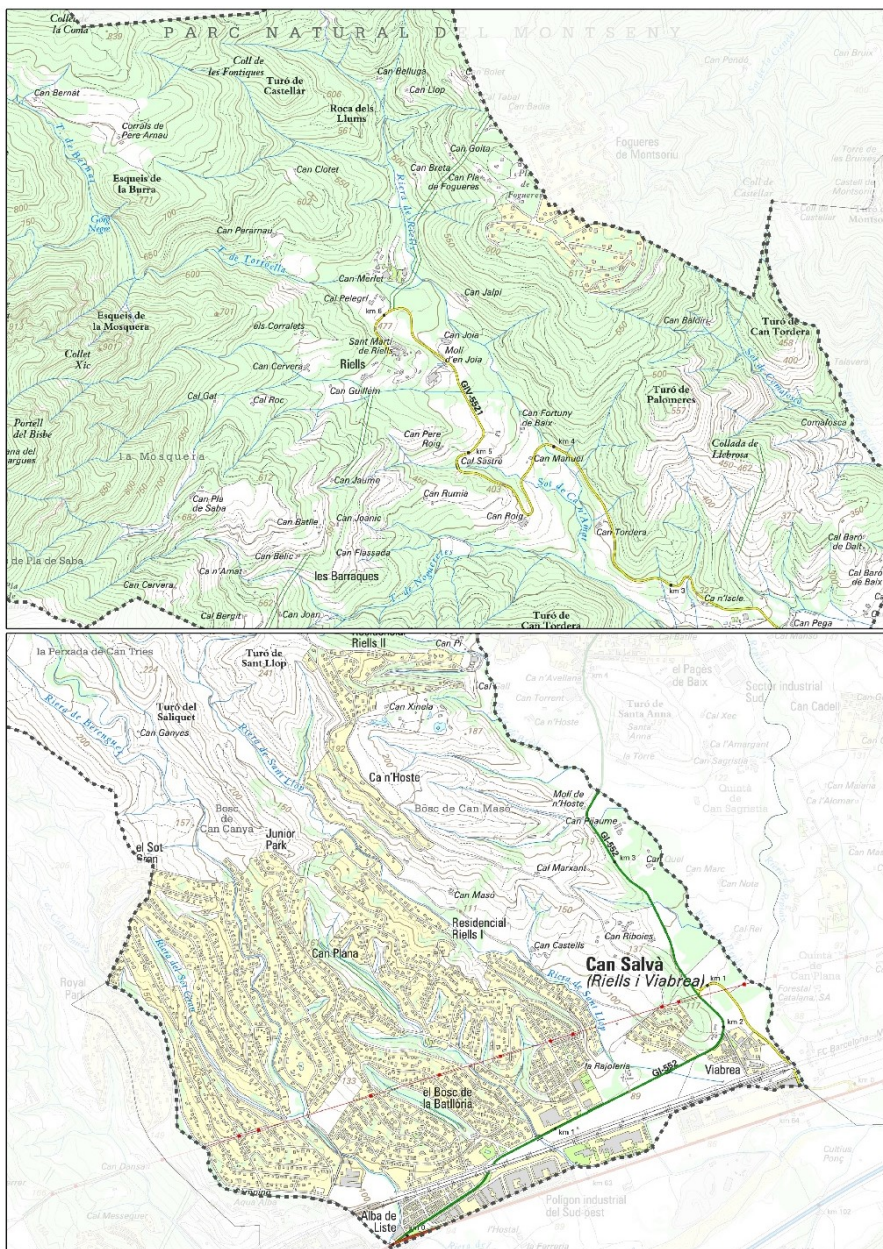


Font: Lavola a partir de les bases cartogràfiques de l'ICGC i Google Maps

Aquesta fisonomia es tradueix en dues entitats d'assentaments, també diferenciades. Per una banda, el sector nord, associada a l'antiga parròquia de Sant Martí de Riells, s'hi troba l'entitat de Riells del Montseny, principalment constituïda per masies disseminades, moltes d'elles abandonades, però que constitueix el nucli històric del municipi. D'altra banda, l'entitat de Viabrea, associada a la parròquia de Sant Llop de Viabrea, que, per la seva localització, ha viscut un creixement urbanístic més rellevant i constitueix, el principal nucli urbà del municipi. Comprèn diverses urbanitzacions (aproximadament de nord a sud): Ca n'Hoste, Ordenació Riells i Viabrea (Residencial Riells I II), Can Plana, Júnior Park, l'Alba de Liste, el Bosc de la Batllòria, Can Salvà (actua com a cap administratiu), Viabrea i Alba de Liste.



Figura 3. Nucls de població: Riells del Montseny (nucli històric) i Can Salvà – Viabrea (nucli administratiu)



Font: Lavola a partir de les bases cartogràfiques de l'ICGC



### 1.3 METODOLOGIA

En aquest apartat s'indica la metodologia i els instruments metodològics emprats per a confeccionar el document, especialment el bloc de diagnosi. Concretament, s'ha seguit una metodologia sustentada en els següents passos, en alguns casos sincrònics:

#### Recopilació d'informació

- Recull d'informació i estudis existents relatius a l'activitat econòmica, urbanística i social del municipi (Ajuntament, Consell Comarcal de La Selva, Diputació de Girona,...).
- Recopilació d'informació estadística en l'àmbit social, econòmica i territorial a partir de fonts oficials.

#### Treball de camp

- Visites *in situ* per tal d'inventariar detalladament els principals elements que conformen les zones productives del territori així com aquells aspectes que s'indiquen com a estratègics en la promoció socioeconòmica del municipi.

#### Diagnosi

- Integració i valoració detallada dels aspectes qualitatius i quantitatius identificats i analitzats per tal d'elaborar una diagnosi que serveixi per a orientar les estratègies i el pla d'acció futur.
- Elaboració d'una DAFO com a eina sintètica i clau per a la tasca propositiva posterior.

#### Definició d'objectius, estratègies i pla d'acció

- Establiment d'uns objectius concrets de promoció socioeconòmica i generació d'ocupació al municipi i d'un pla operatiu per assolir-los.
- Formulació d'un pla d'acció que es concreti en projectes específics.

La metodologia emprada s'ha ajustat, en la mesura del possible, als criteris i indicacions del Programa de suport i acompanyament a la planificació estratègica de la Diputació de Girona.



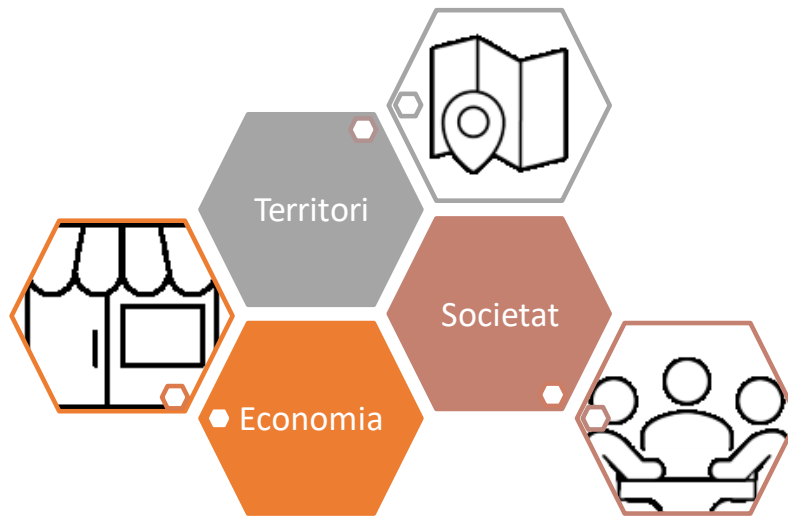
## 2 ANÁLISI I DIAGNOSI SOCIOECONÒMIC

L'objectiu d'aquest apartat és recopilar i avaluar la situació de partida del municipi de Riells i Viabrea actualment, conformant un diagnòstic d'elements significatius que permeti definir l'estratègia de desenvolupament socioeconòmic que es pretén esbossar en el present Pla.

Per a la confecció d'aquesta diagnosi, s'han emprat fonts d'informació diverses:

- Ajuntament de Riells i Viabrea i municipis veïns
- Sistema d'informació socioeconòmica Local de la Diputació de Girona (XIFRA)
- Institut d'Estadística de Catalunya
- Observatori del treball i model productiu

Amb tot, amb l'objectiu d'estructurar la informació i, per tant, facilitar l'extracció de conclusions rellevants per l'objectiu del Pla, s'ha optat per discretitzar la realitat socioeconòmica de Riells i Viabrea en tres àmbits temàtics diferenciats però indiscutiblement interrelacionats:



Tal com s'ha indicat anteriorment, tot i tractar-se d'un pla a nivell municipal, s'ha optat per adoptar un enfocament territorial més extens i, per tant, en la recollida i tractament d'informació s'ha considerat escaient prendre un àmbit supramunicipal que també tingui en compte els termes que s'entenen dins de l'àrea d'influència de Riells i Viabrea o viceversa. D'aquesta manera s'han tingut en compte dinàmiques que van més enllà de l'àmbit municipal però que hi tenen una incidència ineludible. En general, s'ha considerat que l'**àmbit supramunicipal** al que pertany Riells i Viabrea també inclou els municipis de: Arbúcies, Breda, Fogars de la Selva, Gualba, Hostalric, Sant Feliu de Buixalleu i Tordera.



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

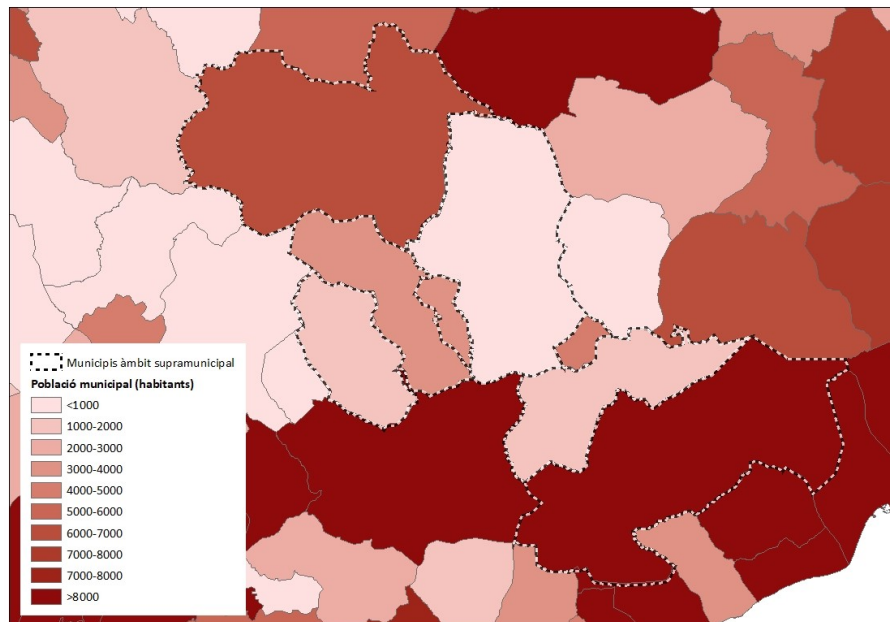
lavola

## 2.1 SOCIETAT

En aquest àmbit temàtic s'analitza la informació referida a la demografia del municipi així com d'altres aspectes referits a benestar social i qualitat de vida.

### 2.1.1 DEMOGRAFIA. TENDÈNCIES I PROSPECTIVA

Les darreres dades disponibles (padró continu d'habitants municipal 2017) indiquen que la població actual a Riells i Viabrea és de **3.922 habitants**, el que representa un 0,52% de la població total pertanyent a l'àmbit administratiu de la Diputació de Girona i un 2,34% del total de població de la comarca de la Selva. Pel que fa a l'àmbit supramunicipal en què s'inclou el municipi, que aglutina una població total de 38.528 habitants, Riells i Viabrea té un pes relatiu del 10,18%.



Font: Lavola a partir de les dades de l'IDESCAT

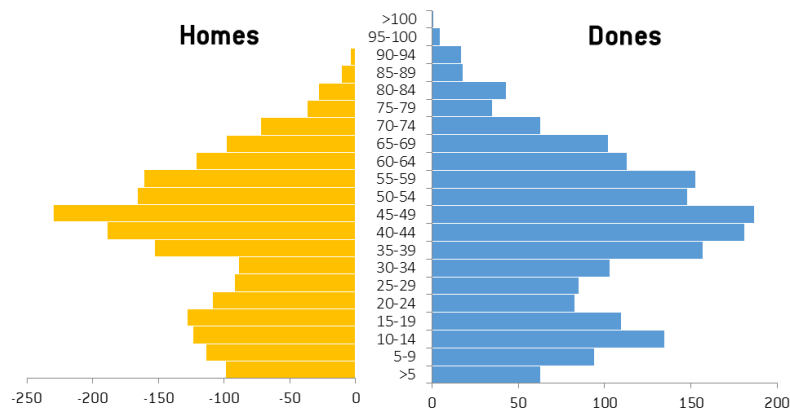
En quant a l'estructura de la població, per grups d'edats i sexes, de la piràmide poblacional que es mostra seguidament se n'extreu que **la població no presenta un nivell d'envelliment destacable**, especialment si es fa la comparativa amb altres marcs territorials on les tendències d'envelliment poblacional són molt més rellevants. Tampoc s'observa un grau de dependència important, en relació amb la població activa.

Els indicadors següents també posen de manifest aquesta situació actual favorable de Riells i Viabrea respecte el seu entorn en termes demogràfics:

INDICADOR	RIELLS I VIABREA	ÀMBIT SUPRAMUNI.	ÀMBIT COMARCAL	ÀMBIT PROVINCIAL
Índex d'envelliment (%)	78,22	100,36	106,8	106,6
Índex de sobreenvelliment	10,65	14,85	14,8	16,7
Índex de dependència global (%)	45,10	54,34	49,8	52,3
Índex de recanvi de població activa (%)	98,31	113,69	-	-
Edat mitjana de la població (anys)	41,04	42,2	-	-

Font: XIFRA i IDESCAT

Les dades de població per grups d'edats mostren que gairebé un 70% de la població total de Riells correspon a individus adults (16-65 anys), més del 17% correspon a població en edat infantil/juvenil i aproximadament un 14% és població d'edat avançada. Es pot inferir, doncs, que **el municipi presenta una natalitat reduïda i una mortalitat també baixa**, comptant amb grans efectius poblacionals en edats intermèdies.



Font: IDESCAT

En relació amb el que ja s'ha apuntat anteriorment, l'estructura demogràfica de Riells i Viabrea difereix significativament de la que presenten altres àmbits territorials en què s'insereix també en allò relatiu a distribució de la població en grups d'edats i sexes.

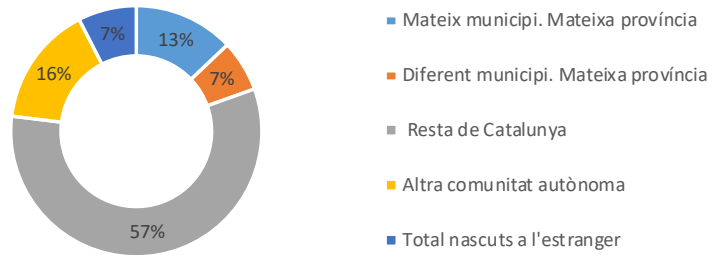
**La població de Riells i Viabrea no mostra símptomes d'envelliment, tot i que a l'entorn l'estructura demogràfica presenta certa població potencialment dependent.**

Pel que fa a l'origen de la població que resideix a Riells i Viabrea, s'observa que **més de la meitat de la població no és nascuda ni al municipi ni a la resta de municipis de la província de Girona**. Aquest fet té a veure directament amb els fenòmens migratoris que han articulats el creixement poblacional del municipi, tal com s'explicarà seguidament.



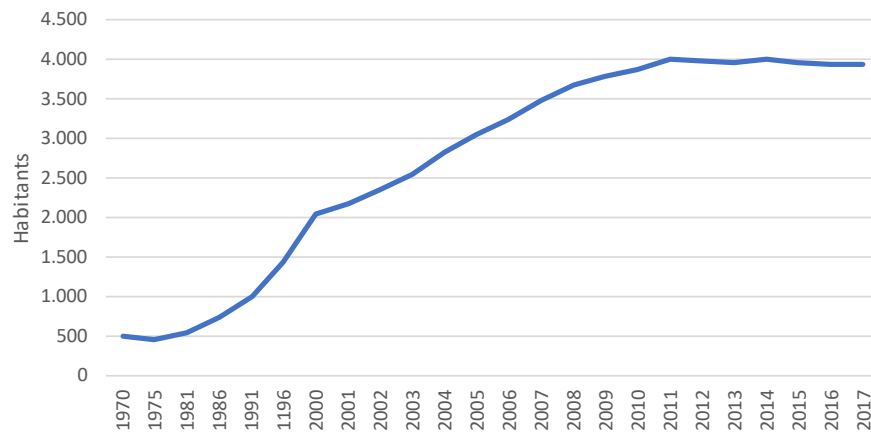
## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola



Font: XIFRA

Per altra banda, convé fer apunt breu a la dinàmica demogràfica que ha presentat el municipi en els darrers anys. Tal com es pot observar en el gràfic que segueix, **Riells ha estat immers en un procés important i relativament ràpid de creixement poblacional**, especialment a partir de la dècada dels 90 i fins aproximadament l'any 2011. A mode indicatiu, la taxa de creixement (calculada en el període 2001-2011 a partir de les mitjanes anuals) se situa en 54,7/1.000 habitants. S'ha produït, doncs, una escalada molt important de la població del municipi, tant en termes de creixement absolut (443 habitants l'any 1975) com relatiu. Per contra, recentment (a partir de 2011), s'observa una certa tendència regressiva que es tradueix en una disminució de la població total del municipi que, previsiblement, pot donar lloc a un cert estancament poblacional. Entre 2013-2017 la variació anual de població es situa en un decreixement del 0,81%.



Font: XIFRA

Per poder valorar adequadament aquest creixement és important posar de manifest que, sobretot durant l'etapa de major creixement poblacional (fins l'any 2011 aproximadament), els valors de creixement natural (saldo entre naixements i defuncions) han aportat poc creixement total. A l'altra cara de la moneda, **destaca el saldo migratori com a factor determinant del**



**creixement continuat de la població.** Es tracta principalment d'un fenomen migratori intern (de la resta de la comarca, resta de Catalunya o resta d'Espanya). En general, aquests moviments migratoris d'arribada a Riells han sigut procedents de l'entorn de Barcelona. El saldo migratori extern ha estat, en termes absoluts, poc rellevant pel que fa al seu pes en el creixement de la població de Riells i Viabrea, tot i que ha anat incrementant-se en els darrers anys. No obstant això, les dades disponibles indiquen que aquest pes del creixement migratori no és tan destacable a partir de 2011, tot i que en general segueix sent més significatiu que el creixement natural de la població.

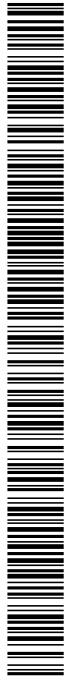
En relació amb l'evolució demogràfica de Riells i Viabrea en els darrers anys cal posar en relleu el paper que ha presentat el municipi com a destinació d'estiu i segona residència, especialment a partir de la dècada de 1970. Així doncs, a banda de l'arribada d'immigració per motius laborals, s'identifica la transformació progressiva del parc de segones residències en habitatges principals com a procés intrínsecament lligat a la tendència demogràfica observada.

A banda, el fet que el municipi hi hagi un fort contingent de segona residència produeix la presència de poblacions flotants que generen una demanda d'ampliació dels serveis municipals.

**El municipi s'ha vist immers en un procés de fort creixement demogràfic que recentment s'ha frenat, donant lloc a un estancament de la població.**

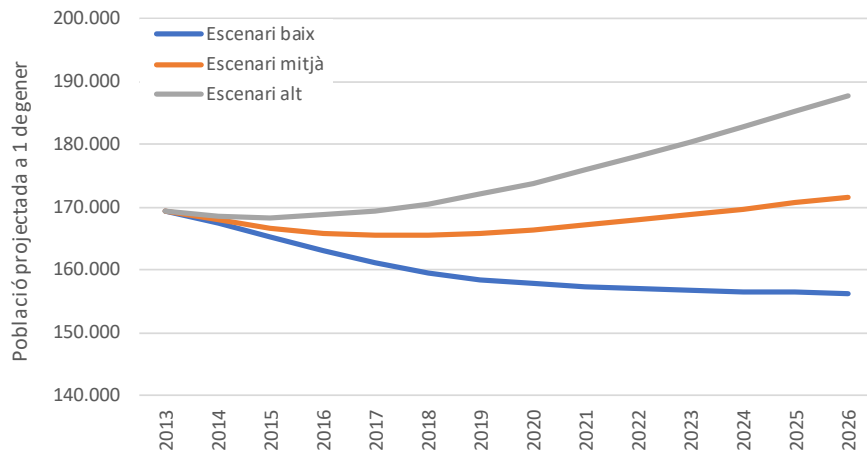
**La dinàmica de creixement del municipi respon, principalment, a un impuls de les migracions interiors.**

Pel que fa a projeccions de població, únicament es disposa de les dades de l'IDESCAT (Projeccions de població), les quals adopten l'escala comarcal i parteixen de les estimacions postcensals de població així com les estadístiques de naixements, defuncions i moviments migratoris. Aquestes projeccions consideren tres escenaris poblacionals atenent a diferents contextos econòmics possibles: baix (prolongació de la crisi econòmica), mitjà i alt (recuperació econòmica ràpida i intensa). Es considera que l'escenari mitjà és el més versemblant segons la dinàmica demogràfica actual i passada.



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

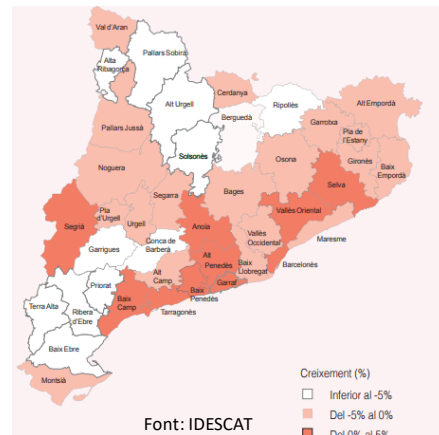


Font: IDESCAT

A excepció de l'anomenat escenari baix, es preveu una remuntada de la dinàmica de creixement que donarà lloc a un increment de la població respecte a l'actualitat.

De fet, cal posar en relleu que en comparació amb la resta de comarques gironines, la comarca de La Selva és una de les poques comarques en què es pronostica un **guany poblacional en un horitzó temporal 2026**.

L'anàlisi dels components demogràfics d'aquestes projeccions indiquen que fins a l'actualitat, la dinàmica poblacional de la comarca s'ha sustentat en el creixement natural però que, a partir d'aquesta data, comença a guanyar protagonisme el creixement migratori. No obstant això, cal tenir en compte que aquesta no és la casuística que s'ha observat al municipi.



Font: IDESCAT

Si bé no es disposa d'aquestes projeccions de població desagregades en l'àmbit municipal, atenent als models de creixement municipal en els darrers anys, es pot assumir que en un escenari mitjà (probable) el creixement anual mitjà de la població estarà entre un 4 i un 5%.

**El municipi es localitza en un àmbit per al que es projecta un increment de la població, en un escenari mitjà, d'aproximadament el 4% anual fins 2026.**



## 2.1.2 HABITATGE

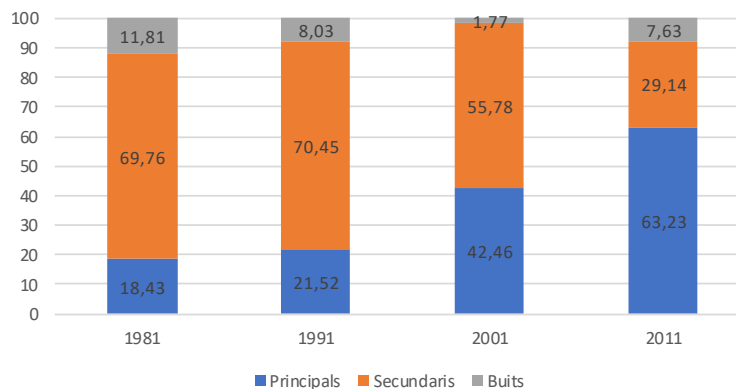
Segons les darreres dades disponibles, corresponents al cens de població i habitatges de l'INE (2011), el municipi compta amb un total de 2.306 habitatges que en més del 63% són de tipologia principal. Tal com es pot observar en la taula que segueix, la proporció d'habitatges principals respecte al total en el cas de Riells i Viabrea és menor que en l'àmbit comarcal (68%) i encara més respecte l'àmbit català (76%):

TIPOLOGIA D'HABITATGE	RIELLS I VIABREA	ÀMBIT COMARCAL	ÀMBIT PROVINCIAL
Principals	1.458	66.666	2.944.944
Secundaris	672	20.038	470.081
Buits	176	11.391	448.356
Total	2.306	98.095	3.863.381

Font: IDESCAT

Respecte aquesta situació, es considera escaient veure com ha evolucionat la composició del parc edificat del municipi en els darrers anys:

ANY	HABITATGES PRINCIPALS	HABITATGES SECUNDARIS	HABITATGES BUITS	HABITATGES TOTALS
1981	153	579	98	830
1991	311	1.018	116	1.445
2001	816	1.072	34	1.922
2011	1.458	672	176	2.306



Font: IDESCAT

De les dades de la taula anterior se'n desprèn que la construcció d'habitatges (totals) al municipi ha presentat un creixement sostingut en les darreres tres dècades. A banda, es pot observar que **s'ha produït un clar increment del pes dels habitatges principals**, fet molt relacionat amb



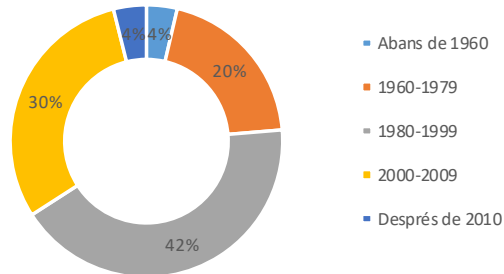
## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

l'evolució demogràfica del municipi. Mentre que s'observa que el nombre total d'habitatges s'ha triplicat en els anys analitzats, en el cas dels habitatges de primera residència l'increment ha estat molt més notori, arribant gairebé a multiplicar-se per un factor de 10. No obstant això, el creixement observat a partir de 2011 no es correlaciona amb el creixement poblacional respectiu. Es pot assumir, doncs, que part del creixement de la població de Riells i Viabrea en aquest període s'ha produït sobre un parc d'habitatges de segona residència (habitatges secundaris) donant lloc a un fenomen de primarització de la segona residència. En l'actualitat, però, s'observa que els habitatges principals ja superen els destinats a residència no principal, fet que no s'havia produït anteriorment tenint en compte que era un municipi més d'estiu i cap de setmana. En qualsevol cas, la relació entre habitatges principals/no principals segueix essent menor que l'observada a la resta de la comarca o Catalunya.

En relació amb l'anterior, cal assenyalar que s'acostuma a afirmar que, entre d'altres, és probable que cada indret es converteixi en potencial atractor de nous residents en funció del volum d'habitatges vacants de què disposi.

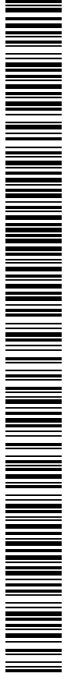
Segons dades cadastrals més recents (2017), aquest parc edificat presenta una antiguitat força heterogènia, identificant-se que gairebé una quarta part del total d'edificacions tenen més de 40 anys d'antiguitat. L'antiguitat del parc s'associa al creixement tardà del municipi, essent destacable l'elevada proporció d'habitatges construïts en les dècades dels 80 i els 90.



Font: XIFRA

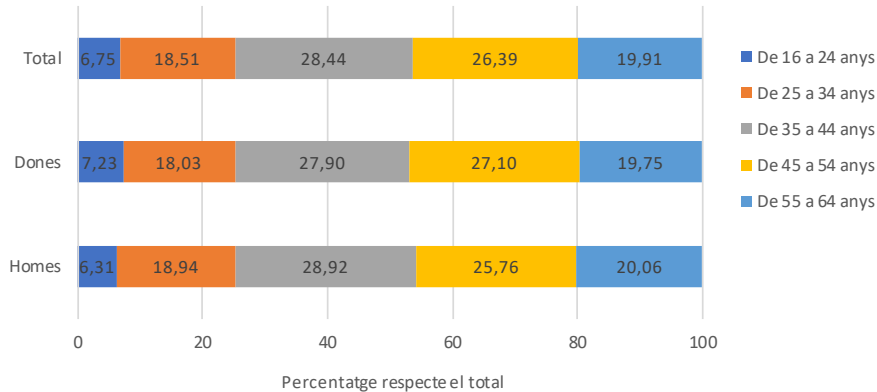
**El nombre d'habitatges al municipi ha augmentat sostingudament en els darrers anys.**

**El creixement demogràfic ha estat absorbit principalment amb una primarització de segones residències.**



### 2.1.3 MERCAT DE TREBALL I OCUPACIÓ

En base a dades més recents disponibles (segon trimestre de 2018), la **població activa** local registrada era de 1.853 persones (982 homes i 871 dones). Tan per al cas de les dones com dels homes, s'observa la següent distribució per grups d'edats:



Font: XIFRA

Del total de persones actives, 1.007 homes i 760 dones s'inclouen com a **població ocupada**, donant lloc a un total de 1.767 persones ocupades.

INDICADOR	RIELLS I VIABREA	ÀMBIT COMARCAL	ÀMBIT PROVINCIAL
Taxa d'activitat bruta <i>Població activa respecte a la població de 16 anys i més</i>	56,27%	56,34%	61,16%
Taxa d'activitat neta <i>Població activa respecte a la població d'entre 16 i 64 anys</i>	67,19%	70,62%	78,63%
Taxa d'ocupació bruta <i>Població ocupada respecte a la població de 16 anys i més</i>	53,66%	51,90%	54,66%
Taxa d'ocupació neta <i>Població ocupada respecte a la població d'entre 16 i 64 anys</i>	64,07%	65,05%	70,26%
Taxa d'atur <i>Població desocupada respecte a la població de 16 anys i més</i>	8,20%	6,78%	6,49%

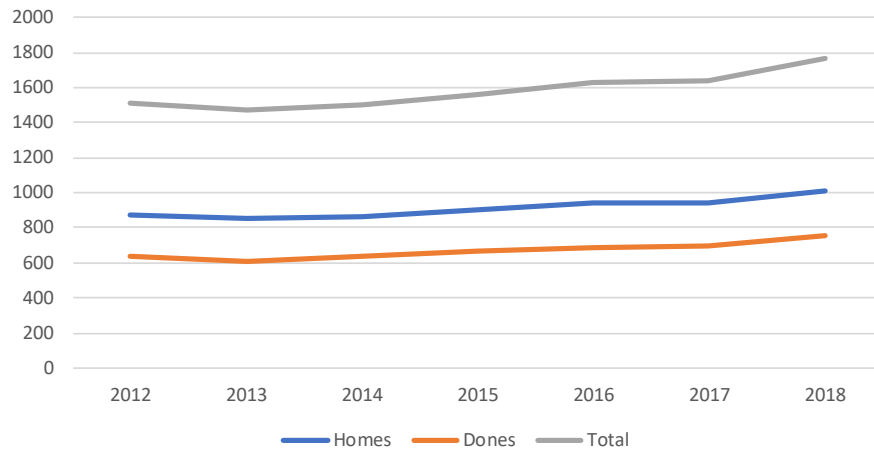
Font: Lavola a partir de les dades de l'IDESCAT i el XIFRA

En general, s'ha observat un increment, durant els darrers 6 anys, de la població ocupada, tant per homes com per dones:



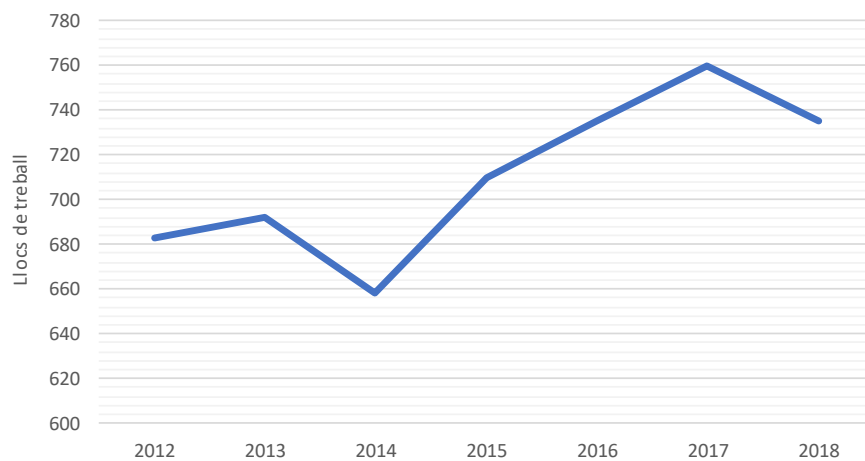
## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola



Font: XIFRA

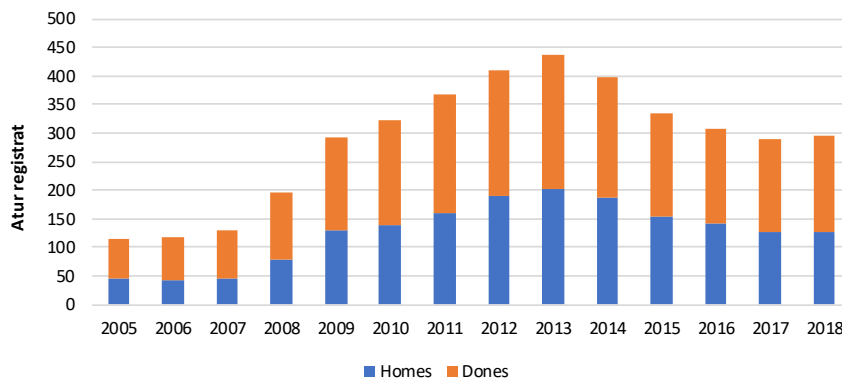
El nombre total de **llocs de treball** al municipi (tercer trimestre de 2018) és de 736 assalariats, presentant un decrement del 3,16% respecte l'any anterior però mantenint-se una evolució positiva, al voltant del 12%, si s'analitza el període 2014-2018. Cal apuntar també que la xifra de treballadors autònoms se situa en 297 (un 1,66% menys que l'any passat però un mantenint-se un increment del 4,58% en el cas de 2014-2018). En el cas dels assalariats, el sector de la indústria és el que ofereix més ocupació (432) seguit dels serveis (238) i la construcció (66). Per al cas dels autònoms, els serveis prenen protagonisme com a generadors d'ocupació (208), seguits de la construcció (54), la indústria (27) i l'agricultura (8).



Font: XIFRA



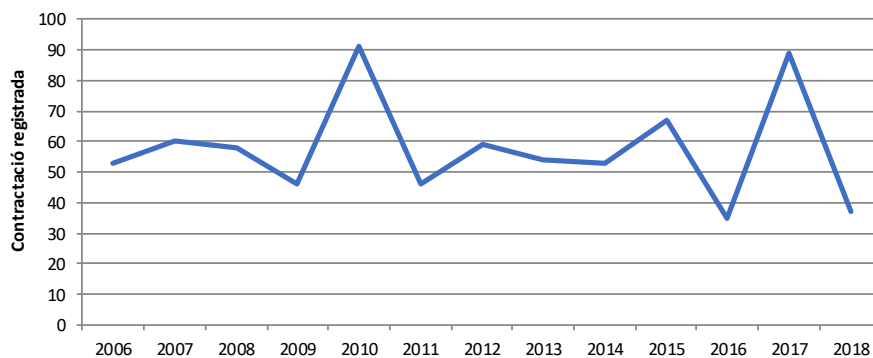
L'atur registrat a Riells i Viabrea (octubre 2018) és de 270 persones, representant poc més del 3% del total de la comarca de la Selva. En termes relatius, **la darrera taxa d'atur publicada es situa en el 14,72% (10,80% en el cas dels homes i 19,06% en el cas de les dones)**, presentant un decrement respecte l'any anterior del 17%. Cal tenir en compte que la taxa d'atur és superior a la de la comarca, que es troba al 9,64% (5 punts per sota).



Font: XIFRA

Per sexe, s'observa clarament una major incidència de l'atur en les dones. Per edats, les dades disponibles mostren que els grups més afectats són els d'edats superiors als 44 anys (taxa d'atur del 19,53%). El perfil dels aturats ens permet conèixer aspectes com el sector d'activitat de la darrera ocupació dels aturats i també el seu nivell formatiu. Segons les dades disponibles cal destacar que prop del 60% dels aturats provenen del sector serveis (tenint en compte que les dades fan referència als residents i que en el sector serveis es comptabilitzen com a llocs de treball tots els que es tramiten a partir de les Empreses de Treball Temporal), seguit del sector de la indústria. Del total de persones aturades, 162 consten com a beneficiaris de prestacions per desocupació.

Pel que fa a la **contractació**, les dades anuals des de 2006 presenten molta variabilitat, donant lloc a una mitjana de 58 contractes anuals.



Font: XIFRA



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

De les dades del darrer any, els contractes per obra i servei així com els de tipus eventual per circumstàncies de producció són els majoritaris, tots en el sector productiu dels serveis (perfil de treballadors de serveis i administratius).

El municipi presenta uns valors d'ocupació laboral comparativament menors als del seu entorn, essent les dones de més de 44 anys les més afectades per l'atur.

La creació de llocs de treball al municipi ha seguit una evolució a l'alça durant els darrers anys.

## 2.1.3.1 MOBILITAT OCUPACIONAL PER RAÓ DE TREBALL

S'han analitzat les dades disponibles de mobilitat ocupacional per motiu de treball<sup>2</sup>, derivades de la comparació entre el municipi de residència i el municipi de treball, segons els 3 censos disponibles:

	1996	2001	2011
Desplaçaments laborals totals (Població ocupada resident)	579	1.112	<b>1.582</b>
Desplaçaments laborals atrets (Llocs de treball ocupats per no residents)	358	455	<b>630</b>
Desplaçaments laborals interns (Llocs de treball ocupats per residents)	160	227	<b>359</b>
Desplaçaments laborals generats (Residents ocupats a fora del municipi)	419	885	<b>1.223</b>



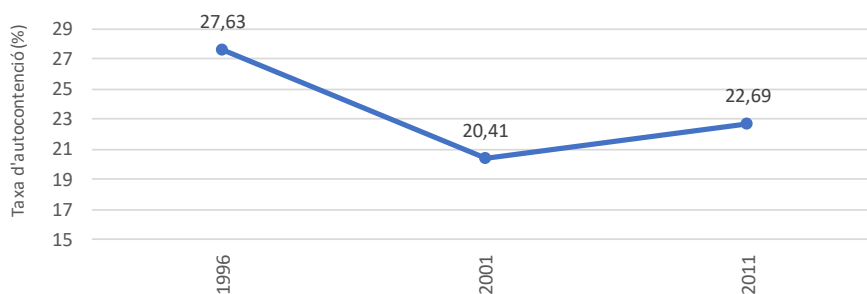
Font: Lavola a partir de les dades de XIFRA (2011)

<sup>2</sup> Cens de població i habitatges de l'any 2011, amb dades sobre el nombre de persones que es desplacen i les seves característiques sociodemogràfiques i laborals (branques d'activitat i professions) i sobre els desplaçaments (nombre de viatges diaris, mitjans de transport utilitzats i temps de viatge). Les matrius de desplaçament (origen/destinació) es proporcionen per als municipis més grans de 10.000 habitants i per als municipis de més de 200.000 habitants, per districtes i seccions censals.



De les dades anteriors s'observa que s'ha produït un increment dels llocs de treball localitzats al municipi i, per tant, de la mobilitat laboral. Gran part dels residents es desplacen fora del municipi per treballar (al voltant del 77% dels ocupats l'any 2011) tot i que també destaca que dels llocs de treball locals, poc més d'un terç (36%) són ocupats per persones residents al municipi.

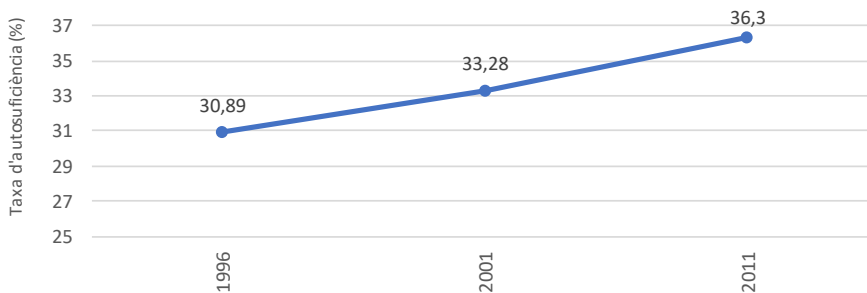
La capacitat dels municipis de retenir la població ocupada resident es coneix com a **autocontenció laboral**. Es calcula amb el quocient entre els residents que treballen al municipi respecte el total de població ocupada resident al municipi i els resultats concorden amb el que s'ha comentat anteriorment.



Font: Lavola a partir de les dades de XIFRA

Tal com es pot observar, el municipi de Riells i Viabrea presenta un nivell d'autocontenció laboral bastant reduït, és a dir, la major part dels seus residents es desplacen fora del municipi per anar a treballar. A nivell comarcal, la taxa d'autocontenció se situa al voltant del 50,63%. Pel que fa a l'evolució d'aquesta taxa, no s'observa una tendència clara, tot i la caiguda de l'autocontenció a principis del segle XXI.

Per altra banda, cal fer esment al nivell d'**autosuficiència laboral** que és la capacitat d'un municipi d'ocupar els llocs de treball amb població resident. Aquesta taxa es calcula com la relació entre les persones que treballen en el mateix municipi respecte el total de llocs de treball localitzats al municipi.



Font: Lavola a partir de les dades de XIFRA



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

En general, s'observa una tendència clara a l'increment d'aquest índex, si bé encara es situa en nivells molt inferiors als que s'identifiquen en l'àmbit comarcal (60,74% a 2011). Si s'analitzen les dades disponibles per sectors d'activitat, s'observa que una porció molt destacable de la mobilitat laboral atreta de no residents (aproximadament el 40%) correspon a activitats de tipologia industrial.

Amb tot, a continuació es recullen les dades disponibles pel que fa a aquesta mobilitat espacial dels treballadors en termes de moviments atrets i generats al municipi, que corroboren l'afirmació inicial d'aquest apartat en tant que el saldo entre els desplaçaments generats i els atrets és positiu.

	DESPLAÇAMENTS	PERCENTATGE
<b>RIELLS I VIABREA &gt; DESTÍ</b>		
Riells i Viabrea	227	20,4
Breda	62	5,6
Resta de la comarca	127	11,4
Resta de la província de Girona	23	2,1
Resta de Catalunya	593	53,3
Fora de Catalunya	80	7,2
<b>TOTAL MOBILITAT GENERADA</b>	<b>1.112</b>	-
<b>ORIGEN &gt; RIELLS I VIABREA</b>		
Riells i Viabrea	227	33,3
Breda	103	15,1
Resta de la comarca	56	8,2
Resta de la província de Girona	14	2,1
Resta de Catalunya	282	41,3
<b>TOTAL MOBILITAT ATRETA</b>	<b>682</b>	-

Font: Lavola a partir de les dades de XIFRA

Segons s'ha pogut consultar, els principals municipis receptors de la mobilitat laboral obligada de Riells i Viabrea són Sant Celoni, Barcelona, Hostalric i Breda. Per altra banda, els principals municipis generadors de la mobilitat obligada de Riells i Viabrea són Sant Celoni, Breda, Santa Maria de Palautordera, Barcelona i Hostalric.

En relació als residents al municipi, hi ha més demanda de feina que no pas llocs de treball, de manera que un 77% dels residents es desplaça fora de Riells i Viabrea per treballar. A banda, només un 36% els llocs de treball del municipi són ocupats per població resident, és a dir, hi ha certa mobilitat laboral atreta cap al municipi.



## 2.1.4 NIVELL EDUCATIU

Segons les dades del Departament d'Ensenyament, Riells i Viabrea compta, com a oferta formativa, amb tres centres educatius que són els que es llisten a la taula que segueix. Globalment, el 2017 al municipi hi hagut 375 alumnes escolaritzats, sense comptar els infants de llar d'infants.

NOM	TITULARITAT	ESTUDIS OFERTS	ALUMNES MATRICULATS
Escola El Bruc	Públic	Educació infantil i primària	51 (infantil) 169 (primària)
Llar d'infants l'Escoleta	Públic	Educació infantil	11
Institut El Bruc	Públic	Educació Secundària Obligatòria	155



Font: Departament d'Educació

El nivell d'instrucció de la població se situa en valors mitjos, amb més d'un 38% de la població instruïda en estudis obligatoris (educació primària i ESO) i més d'un 34% en estudis no obligatoris (batxillerat, formació professional, diplomatura, grau, llicenciatura i/o doctorat). Els valors del municipi són similars als de la resta de la comarca de la Selva però difereixen lleugerament respecte el panorama català, amb més percentatge de persones amb estudis obligatoris però menys amb estudis superiors.

NIVELL D'INSTRUCCIÓ	PERSONES	PERCENTATGE
Sense estudis	153	4,88
Educació primària	474	15,11
ESO	1.051	33,51
Batxillerat superior	396	12,63
FP grau mitjà	349	11,13
FP grau superior	253	8,07
Diplomatura	197	6,28
Llicenciatura i doctorat	197	6,28
Total	3.136	-

(..) Dada confidencial, amb baixa fiabilitat o no disponible

Font: IDESCAT



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

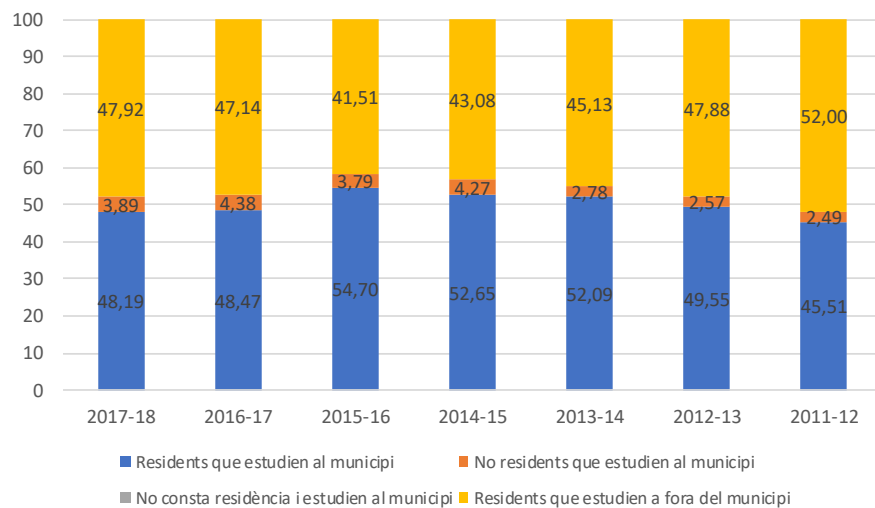
## 2.1.4.1 MOBILITAT OCUPACIONAL PER RAÓ D'ESTUDI

S'han analitzat les dades disponibles de mobilitat obligada per motiu d'estudi<sup>3</sup>, derivades de la comparació entre el municipi de residència i el municipi d'estudi.

De la comparativa entre els desplaçaments per raó de treball i per raó d'estudi s'observa que aquests darrers són molt menors. Aproximadament s'observa que un 30% de la mobilitat ocupacional generada és per raó d'estudis mentre que en el cas de la mobilitat ocupacional atreta, representa només un 3% dels desplaçaments.

Es tracta d'una mobilitat més propera que la mobilitat laboral (veure apartat 2.1.3.1), en tant que durant els darrers cursos acadèmics, aproximadament la meitat dels alumnes residents al municipi també hi estudiaven. La proporció d'alumnes al municipi que no hi resideixen és molt poc significativa fet que resulta en què la mobilitat per raons d'estudi generada és molt superior a l'atreta.

	2017-18	2016-17	2015-16	2014-15	2013-14	2012-13	2011-12
Residents que estudien al municipi	347	365	419	407	412	386	365
No residents que estudien al municipi	28	33	29	33	22	20	20
No consta residència i estudien al municipi	0	0	0	0	0	0	0
Residents que estudien a fora del municipi	345	355	318	333	357	373	417



Font: Lavola a partir de les dades de l'IDESCAT

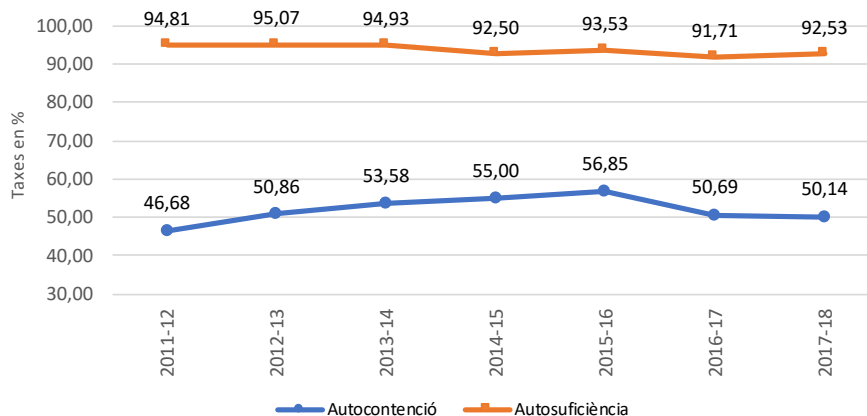
<sup>3</sup>Ensenyaments no universitaris: registre de matrícules per cursos acadèmics del Departament d'Ensenyament, que inclou dades dels alumnes a partir de tres anys matriculats en cursos d'educació infantil de segon cicle, primària, secundària obligatòria, batxillerat i cicles formatius.



Pel que fa als alumnes residents que estudien fora del municipi, les dades disponibles posen de manifest que en els darrers cursos acadèmics ha incrementat la proporció d'alumnes matriculats en centres fins i tot de fora de la comarca, tot i que cal tenir en compte la posició limítrof del municipi dins de la comarca.

La desagregació de les dades referents a alumnes residents en funció del nivell d'estudis (curs 2017-2018) mostra que la totalitat dels alumnes de batxillerat i cicles formatius així com la meitat dels d'educació infantil de segon cicle s'han de desplaçar fora del municipi, fet derivat de la oferta limitada o inexistent al municipi d'aquesta mena d'ensenyaments. També cal puntualitzar que la mobilitat per estudis pel que fa a ensenyaments universitaris és, lògicament, tota fora del municipi.

De les dades anteriors, i en analogia al que s'ha indicat per al cas de la mobilitat obligada laboral, es pot calcular els índex d'autocontenció i autosuficiència en la mobilitat per raó d'estudi:



Font: Lavola a partir de les dades de l'IDESCAT

S'observa una situació força estable en els darrers anys en què cal destacar l'elevada ocupació de les places escolars ofertes per alumnes residents al municipi (sempre per sobre del 91%), tot i que cal tenir en compte que tots els centres educatius es localitzen a la zona urbana de Viabrea. A banda, el municipi no pot donar resposta a tots els alumnes residents, de manera que al voltant de la meitat dels alumnes han de marxar a estudiar fora del municipi, tal com ja s'ha comentat en aquest mateix apartat.

**La mobilitat per estudis representa una proporció reduïda de la mobilitat ocupacional i té un caràcter més proper que la mobilitat per treball. Les places escolars s'ocupen majoritàriament amb alumnes residents al municipi, donant lloc a una elevada autosuficiència. Per contra, l'autocontenció no és tan elevada, en tant que hi ha demanda que no es pot cobrir amb l'oferta educativa existent.**



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

## 2.1.5 EQUIPAMENTS I SERVEIS MUNICIPALS

De manera indissociable amb el model de creixement urbanístic que ha conduït el desenvolupament de Riells i Viabrea, un dels aspectes a tenir en compte és la manca estructural d'equipaments al municipi. No obstant això, el POUM aprovat l'any 2014 ha permès que el municipi amplii les seves dotacions i, actualment, compta amb els següents equipaments:

TIPOLOGIA EQUIPAMENTS	NOMBRE INSTAL·LACIONS	DETALL DE LES INSTAL·LACIONS	COMENTARIS
ESPORTIUS	52	1 Pavelló 4 Pistes poliesportives 3 Camps poliesportius 1 Sala poliesportiva 4 Frontons 8 Pistes de tennis 8 Piscines a l'aire lliure 4 Pistes de petanca 10 Espais singulars 9 Altres	
EDUCATIUS	3	1 Escola bressol 1 Centre d'educació infantil 1 Institut d'educació secundària	
DE SALUT	2	1 Centre d'atenció primària 1 Farmàcia	Pertany a l'Àrea Bàsica de Salut de Breda – Hostalric (Breda, Hostalric, Massanes, Sant Feliu de Buixalleu i Riells i Viabrea). L'hospital bàsic de referència és l'Hospital Santa Caterina de Salt.
FUNERARIS	1	1 Cementiri municipal	
CULTURALS	3	1 Centre cultural 1 Biblioteca 1 Hotel d'entitats	

Font: Lavola a partir de les dades de XIFRA

Codi Segur de Verificació: f95c4362-b1ef-4aef-b422-72433e4d995c  
Origen: Administració  
Identificador document original: ES\_L01081000\_2021\_15081513  
Data d'impressió: 10/02/2023 11:22:27  
Pàgina 28 de 113

SIGNATURES  
Cap signatura aplicada



Font: Ajuntament de Riells i Viabrea

AJUNTAMENT DE RIELLS I VIABREA  
Aquest document és una còpia simple del document electrònic original. Comprovi l'autenticitat del document a  
https://riellsiviabrea.emunicipis.dgii.cat/OAC/ValidarDoc.jsp - Utilitzi el 'Codi Segur de Verificació' que apareix a la capçalera.



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

D'altra banda, en tant que es tracta de prestacions que confereixen un cert nivell de qualitat de vida per a la població, es recullen a continuació els serveis a la ciutadania oferts per l'Ajuntament del municipi:

ENTORN I TERRITORI	PROMOCIÓ I DESENVOLUPAMENT LOCAL	SERVEIS A LA CIUTADANIA	ORGANITZACIÓ INTERNA
Associació de turisme** Consum* Formació* Manteniment i promoció del senderisme** Oficina Jove de la Selva* Servei de creació d'empreses* Servei Salut* Servei treball* Xarxa SIO**	Assistències tècniques** Autoritzacions i inspecció* CAAS** Campanyes de sensibilització** CMED** Compostatge** Deixalleria** Recollida selectiva** Redacció PAES** Sanejament en alta* Tractament fracció vegetal** Tractament fracció orgànica** Transport a la demanda**	Arxiu comarcal* Cadastre** Comprovació limitada i inspecció** Dinamització parcs urbans* Jocs esportius escolars Catalunya* Multes de trànsit** Patronat Castell de Montsoriu** Recaptació executiva** Recaptació voluntària** Servei de menjador escolar*** Servei de transport escolar*	Ajuts de lloguer i borsa* Ajuts de rehabilitació* Oficina comarcal d'habitatge* Renda bàsica d'emancipació* Serveis tècnics administratius*

\*Els ciutadans i/o l'Ajuntament fan ús del servei sense fer aportació econòmica

\*\*L'Ajuntament fa una aportació econòmica per disposar del servei

\*\*\*Els ciutadans fan una aportació econòmica per disposar del servei

Font: Consell Comarcal de la Selva

Més enllà dels esmentats, cal tenir en compte que Sant Celoni actua com a centre de determinats serveis per als habitants de Riells i Viabrea, establint-se una relació clara com a punt de destí per als ciutadans.

Cal tenir en compte que tots aquests equipaments i centres de serveis, a banda de conferir cert nivell de qualitat de vida de la població del municipi, esdevenen centres atractors de viatges a nivell municipal.

**Riells i Viabrea compta amb una dotació suficient d'equipaments i serveis al ciutadà, els quals es complementen amb l'oferta de Sant Celoni, que sosté un paper com a polaritat territorial.**



## 2.1.6 ENTITATS I ASSOCIACIONISME

- AMPA Escola El Bruc
- AMPA Institut Riells i Viabrea
- Assemblea nacional Catalana, Territorial de Riells i Viabrea
- Associació AMBTU
- Associació Club Creatiu Jove Riells i Viabrea
- Associació de Caçadors de Riells i Viabrea
- Associació de Defensa Forestal
- Associació de Donants de Sang
- Associació de Propietaris de Fogueres de Montsoriu
- Associació de Veïns de Júnior Park
- Associació de Veïns de Riells del Montseny
- Associació de Dones Quart Creixent
- Associació Esportiva GMVertical Silvia Raneda Lozano
- Associació Tots a la Pista TALP
- Associació Voluntaris Riells i Viabrea Ester Marco
- Atlhètic Club de Futbol Riells i Viabrea
- Casal dels Avis de Riells i Viabrea
- Club Centre esportiu Riells i Viabrea
- Entitat urbanística de conservació Ordenació Riells i Viabrea
- Fundació Oncolliga Girona Lliga Catalana d'ajuda al malalt de càncer
- Montcabrera teatre
- Penya barcelonista Riells i Viabrea Penya Oficial del C.F. Barcelona, nº. 1921
- Protectora d'animals Can Felini
- Secció de Puntaires de Riells del Casal dels Avis
- Associació Va-Luènh



## 2.2 TERRITORI

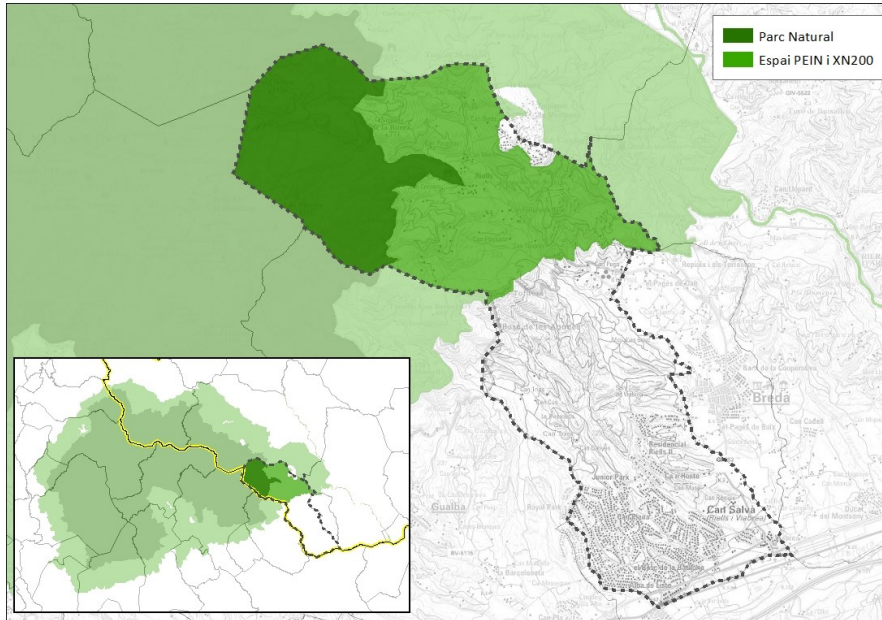
### 2.2.1 ESPAIS D'INTERÈS NATURAL

El terme municipal de Riells s'estén pels vessants orientals del massís del Montseny, amb un sector septentrional muntanyós emmarcat pels cimals del turó de Morou (1.307 m), el turó de Maçaners, el Montfort, l'enlairat pla de Fogueres i els vessants de Montsoriu on es forma, de diferents torrents, la riera de Breda, i un sector planer meridional, on s'inicia ja la depressió selvatana. El massís és un mosaic de paisatges mediterranis i centreeuropeus característics per la seva biodiversitat. Les diferències d'humitat i temperatura expliquen la variada vegetació que es desenvolupa l'espai que acull, al seu torn, una varietat de fauna remarcable i d'elevat interès. Per tot plegat, l'àmbit del Montseny queda inclòs en diferents figures de protecció i instruments de planificació vigents en l'actualitat:

- Pla especial de protecció del Montseny, aprovat l'any 1977 per a l'àmbit barceloní i el 1979 per a l'àmbit gironí.
- Decret 105/1987, de 20 de febrer, pel qual es declara **Parc Natural**. Amb data 17 de novembre de 2014, el BOE va publicar l'ampliació de la Reserva amb l'establiment d'una zona de transició de 18.194,56 hectàrees al voltant del parc.
- Acreditació del Parc Natural del Montseny com a **Reserva de la Biosfera** per part de la UNESCO (Programa Home i Biosfera), l'any 1978.
- Decret 328/1992, de 14 de desembre, pel qual s'aprova el **Pla d'espais d'interès natural (PEIN)**, inclouent l'espai Massís del Montseny.
- Acord GOV/112/2006, de 5 de setembre, pel qual es designen zones d'especial protecció per a les aus (ZEPA) i s'aprova la proposta de llocs d'importància comunitària (LIC), que inclou el Massís del Montseny (Codi ES5110001).
- Acord GOV/150/2014, de 4 de novembre, pel qual es declaren zones especials de conservació (ZEC) de la regió biogeogràfica mediterrània, integrants de la **Xarxa Natura 2000**, se n'aprova l'instrument de gestió, i s'autoritza el conseller de Territori i Sostenibilitat per poder actualitzar els annexos 2, 3 i 4 de l'Acord GOV/176/2013, pel qual es declaren les zones especials de conservació de la regió biogeogràfica alpina, integrants de la Xarxa Natura 2000, i se n'aprova l'instrument de gestió. Aquest acord inclou el Massís del Montseny com a ZEC de la regió biogeogràfica mediterrània (Codi ES5110001).

Tal com es pot observar en la imatge que segueix, tota la franja nord del municipi queda inclosa dins de l'àmbit del Montseny, amb diferents graus de protecció. En concret, un 55% de la superfície municipal queda inclosa dins del Parc.

En relació amb això és important fer palès el fet que la protecció dels espais naturals s'interrelaciona bidireccionalment amb l'economia i la població dels territoris afectats: per una banda, proporcionant un recurs com és un paisatge en bon estat i, en contrapartida, suposant condicionants per a determinats usos o activitats en aquests espais. En aquest cas, es reconeix que l'activitat econòmica associada al parc es centra principalment en el sector serveis (veure apartat 2.3.4).



Font: Lavola a partir de les bases cartogràfiques del DTES

A l'entorn de l'espai del Montseny conflueix una part important de la xarxa d'infraestructures de transport per carretera de Catalunya. Aquest fet, juntament amb la posició geogràfica propera a una zona altament poblada com és l'àrea metropolitana de Barcelona, fan que esdevingui un espai molt freqüentat, especialment per visitants. Orientativament, es pot afirmar que l'espai natural es troba inscrit en un triangle format per tres/quatre infraestructures viàries de mitjana i alta capacitat que formen part de la xarxa viària bàsica i estructurant de Catalunya. Aquestes vies d'accés es llisten a continuació, tot indicant el nivell de freqüentació que presenten segons el Pla d'ús públic del Parc Natural:

- Autopista AP-7: sortides 10 Hostalric – Blanes, 11 per Sant Celoni – Montseny, 12 per Cardedeu – La Roca i 13 per Mataró – Granollers. En paral·lel discorre la carretera C-35, a la qual connecten les sortides indicades per a l'AP-7. Des de la C-35 hi ha diversos accessos: l'accés des de Riells i Viabrea – Breda (GIV-5521) presenta un baix nivell de freqüentació, l'accés des de Santa Maria de Palautordera – Sant Esteve de Palautordera (BV-5301) presenta un nivell mig de freqüentació i l'accés des de Sant Celoni – Campins (BV-5114) presenta un nivell de freqüentació molt alt.
- Carretera C-17: sortida 49 per Seva (BV-5301), accés que presenta un baix nivell de freqüentació. Aquesta unitat és la porta d'entrada nord del Montseny així com la de contacte amb la Plana de Vic.
- Carretera C-25: sortides 199 per Espinelves (GI-5201), 202 pel Coll de Ravell (GI-543) i 209 per Arbúcies – Sant Hilari Sacalm (GI-550). Els accessos des d'aquesta carretera presenten un nivell baix de freqüentació.



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

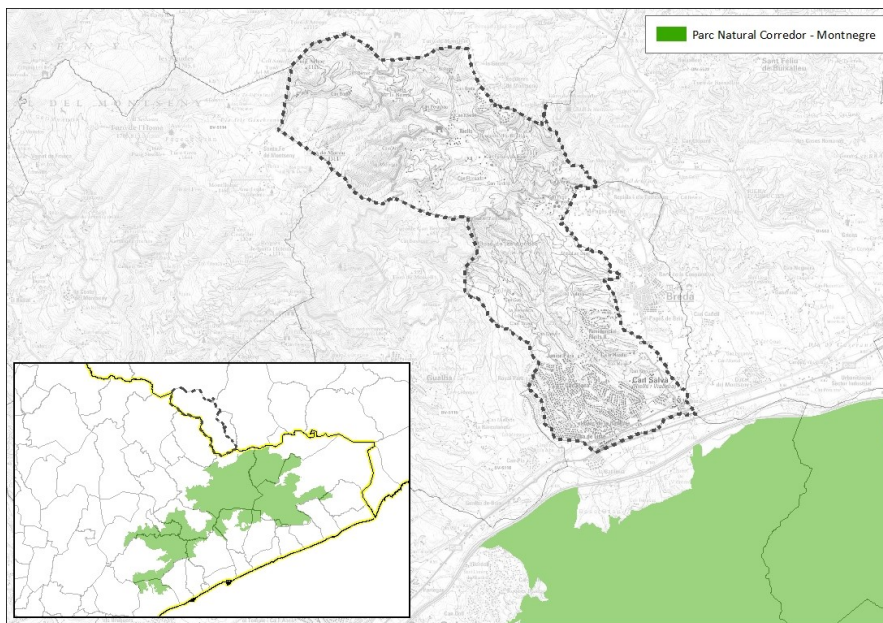
lavola

De l'anterior es desprèn l'existència de determinats municipis que actuen com a "porta d'entrada" al Parc, és a dir, que tenen les infraestructures necessàries per servir-hi d'accés. Les dades disponibles indiquen que l'accés de la freqüentació al Parc es dona, amb diferència, per la façana sud-est d'aquest, concretament des de Sant Celoni – Campins (BV-5114) i Santa Maria de Palautordera – Sant Esteve de Palautordera (BV-5301). Aquestes dues vies d'accés al parc són les que connecten de manera gairebé directa amb la sortida de l'AP-7. La resta d'accessos són minoritaris i, a més a més, cal tenir en compte que els accessos des de Riells – Breda i des de Viladrau conformen els dos únics accessos al Parc des de la vessant gironina. En relació amb aquest fet, destaca la campanya endegada per la Diputació de Girona per potenciar la vessant del Parc que pertany a les comarques gironines i que comprèn els municipis de Viladrau, Arbúcies, Sant Feliu de Buixalleu, Riells i Breda.

A banda d'aquestes vies d'accés, el Massís del Montseny, i per extensió el Parc, disposa d'una xarxa interna de carreteres i pistes que permeten la circulació en vehicle motoritzat i connecten els diferents municipis que l'integren i l'accés als múltiples punts d'interès natural, turístic, cultural i paisatgístic, tant per a turistes com per a residents.

Per altra banda, el terme municipal també té una relació directa amb el massís del Montnegre, el qual es situa molt proper al límit del terme municipal, essent una serra paral·lela a la costa per sota del pas de l'autopista AP-7. Aquest espai, juntament amb l'anomenat Corredor, conforma un conjunt característic de la Serralada Litoral catalana, amb una gran diversitat d'ambients i paisatges que van motivar la seva protecció sota la figura del Parc Natural del Montnegre – Corredor. La delimitació d'aquest Parc Natural no arriba a incloure el municipi de Riells i Viabrea. Tot i així, la seva proximitat i l'existència de camins que permeten una connexió directa i accessible, fan que aquest entorn d'interès natural també tingui un pes significatiu per Riells i Viabrea, tant pels seus habitants com per als visitants que hi arriben. Concretament, cal destacar l'itinerari GR-89 que, en la seva Etapa 2 (Riells – Collsacreu), permet connectar l'estació de tren del municipi amb diferents punts d'interès del Parc (Fuirosos, Santuari de Sant Martí de Montnegre, Coll de la Sala, Pla de Montserrat,...).

En qualsevol cas, igual que per al cas del Montseny, cal tenir en compte el valor dels espais naturals protegits com a recurs econòmic del territori (veure apartat 2.3.4).



Font: Lavola a partir de les bases cartogràfiques de la Diputació de Barcelona

Una part important del territori queda inclosa en l'àmbit protegit del Montseny per acollir espais i elements d'elevat valor ecològic, paisatgístic i/o patrimonial. Actualment, l'accés al Parc des del municipi de Riells presenta una baixa utilització però cal tenir en compte que conforma la única porta d'entrada al Montseny des de l'àmbit gironí, amb connexió a l'AP-7.

El municipi també es beneficia de la proximitat al Parc Natural del Montnegre – Corredor, connectat a través de l'itinerari GR-83.

## 2.2.2 PLANEJAMENT URBANÍSTIC

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona, en sessió celebrada el dia 22 de juliol de 2014, va adoptar l'acord d'aprovar definitivament el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM d'ara 4en endavant) de Riells i Viabrea, promogut i tramès pel propi Ajuntament. Aquest instrument de planejament general pretén reconduir i racionalitzar la dinàmica urbanística sota la qual s'ha desenvolupat el municipi durant els anys de vigència del darrer Pla General, que data de 1976. Segons les darreres dades actualitzades del Mapa Urbanístic de Catalunya (MUC, 2017), les dades urbanístiques del municipi són les següents:



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

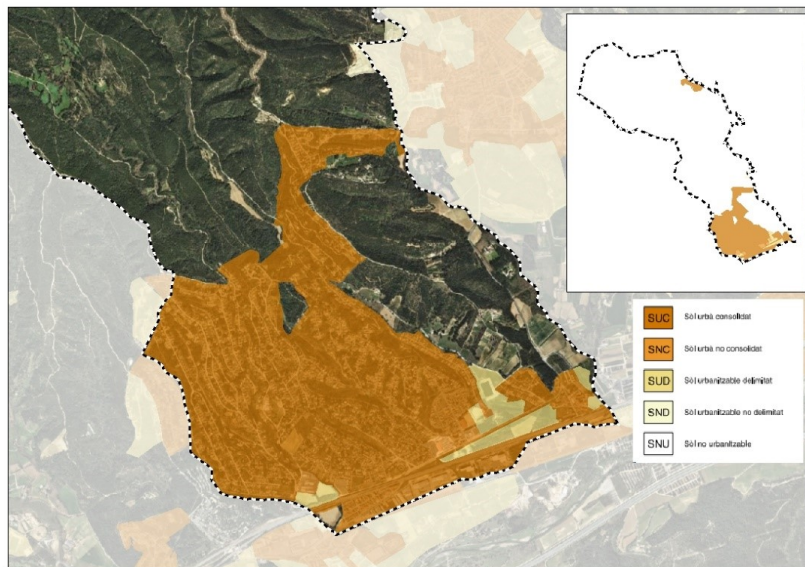
	SUPERFÍCIE	PERCENTATGE (%)
<b>SÒL URBÀ</b>	<b>405,16</b>	<b>14,90</b>
• Sòl urbà consolidat	398,82	14,67
• sòl urbà no consolidat	6,34	0,23
<b>SÒL URBANITZABLE</b>	<b>30,47</b>	<b>1,12</b>
• Sòl urbanitzable delimitat	26,48	0,97
• Sòl urbanitzable no delimitat	3,99	0,15
<b>SÒL NO URBANITZABLE</b>	<b>2.283,42</b>	<b>83,98</b>

Font: Mapa Urbanístic de Catalunya

Tal com es pot observar en els mapes que s'afegeixen a continuació, el planejament vigent aposta pel reconeixement del teixit ja urbanitzat per tal d'articular un centre urbà, el qual no s'havia vertebrat degut a l'irregular creixement en base a urbanitzacions que va caracteritzar el desenvolupament urbanístic del municipi anteriorment.

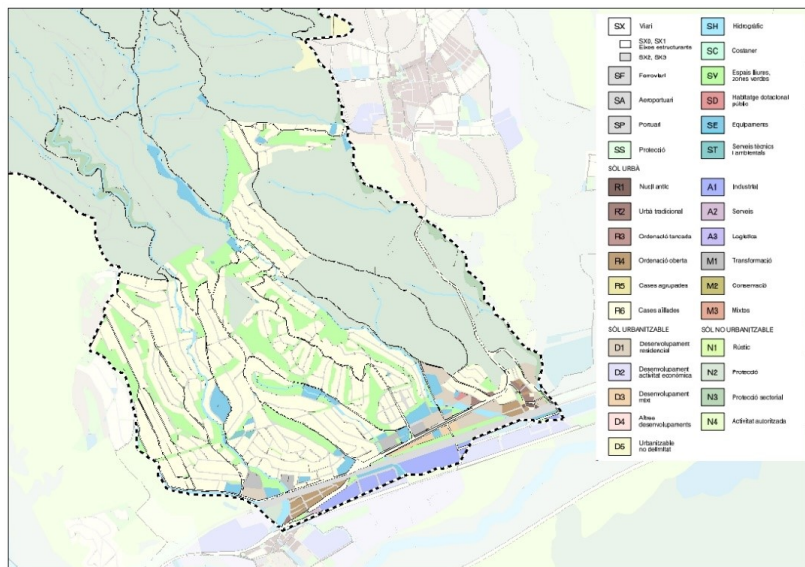
A tal efecte, en l'exercici de classificació del sòl, els que tenen règim de urbans i urbanitzables es localitzen majoritàriament a l'àmbit del terme municipal situat més al sud, coincident amb la zona menys muntanyosa i més propera a les principals infraestructures de transport.

Es reconeix com a sòl no urbanitzable tot l'àmbit del Montseny i la major part dels sòls no transformats i que, per la seva posició i preexistències, tampoc presenten aptituds adequades per a acollir desenvolupaments urbans.



Font: Mapa Urbanístic de Catalunya

En quant a la qualificació del sòl, s'escau destacar que les reserves de sòl per a usos relacionats amb activitats econòmiques es localitzen en l'àmbit industrial ja existent al municipi, aprofitant el corredor d'activitat industrial existent al llarg de la C-35. Es valora positivament el fet que les zones industrials són properes a les infraestructures viàries i ferroviàries.



Font: Mapa Urbanístic de Catalunya



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

De les previsions que contempla aquest planejament general, s'ha analitzat l'estat de desenvolupament o programació dels àmbits o sectors en sòl urbanitzable pel que fa a potencial de creixement (residencial o bé d'activitat econòmica):

CLASSIFICACIÓ	NOM SECTOR	SUPERFÍCIE (HA)	ÚS PRINCIPAL	POTENCIAL PENDENT
SUD	Les Ferreries	2,23	Activitat econòmica	2,23 ha
SUD	Pla del Ferrocarril	4,23	Mixt	93 hab.
SUD	La Rajoleria	3,70	Residencial	102 hab.
SUD	Torrent de Sant Llop	6,28	Residencial	195 hab.
SUD	Riera de Breda	2,01	Residencial	51 hab.
SUD	Joan Maragall	4,56	Residencial	149 hab.
SUD	Alba de Liste	3,48	Residencial	91 hab.

Font: Lavola a partir de les dades del Mapa urbanístic de Catalunya

A banda d'aquests nous creixements previstos però pendents, cal tenir en compte també el creixement dels àmbits classificats com a sòls urbans que no han estat desenvolupats encara i resten, per tant, vacants.

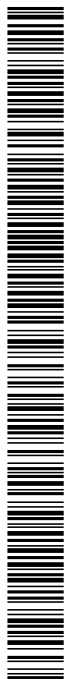
El planejament urbanístic vigent al municipi permet un creixement residencial i d'activitats econòmiques notable i que no s'ha desenvolupat. La configuració urbanística derivada d'un creixement irregular en base a urbanitzacions complica la creació d'un nucli urbà funcional.

### 2.2.3 XARXA PER VEHICLES MOTORITZATS

Riels i Viabrea és en un punt estratègic a tenir en compte. En cotxe hom pot realitzar el trajecte fins a la capital catalana en 45 minuts; i el trajecte fins a Girona, també en cotxe, en el mateix temps o fins i tot menys. Aquest fet no tant sols és degut a la distància entre aquests punts, sinó també a l'important nus de telecomunicacions on es troba el municipi.

Els eixos viaris que estructurin la mobilitat del municipi són les següents:

- **Carretera C-35** que conforma l'eix principal de connexió del municipi amb la resta del territori, amb un traçat força paral·lel al de l'autopista AP-7. En el tram proper a l'àmbit d'estudi té format de carretera amb un carril de circulació per sentit. La connexió més propera a l'àmbit d'estudi és al terme municipal de Sant Celoni o bé Hostalric. Cal fer èmfasi en el fet que aquesta carretera estructura la mobilitat comarcal dels municipis veïns, als quals s'hi accedeix per diferents carreteres comarcals o locals que hi enllacen.



Font: Google Maps

- **Carretera GI-552** que forma part de la xarxa comarcal, conformant l'eix d'accés al municipi des de la carretera C-35. Travessa el casc urbà del municipi d'est a oest, dificultant la generació d'un centre per al municipi i s'enfila en sentit nord per connectar amb Breda i després Rio Park (Sant Feliu de Buixalleu).
- **Carretera GI-5521** que uneix Breda amb Sant Martí de Riells i forma part de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Girona.



Font: Google Maps

- **Carretera GI-5523** tram de carretera de poc més d'1km de longitud que connecta la C-35 amb la GI-522, amb un pas inferior per sota de la via del tren.

En la taula següent es recullen les dades corresponents als aforaments de trànsit d'aquelles carreteres de la Generalitat de Catalunya de què es disposa d'informació a fi i efecte de copsar la



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

magnitud del trànsit que hi circula. També s'hi indica la proporció de vehicles pesants que hi circula així com la velocitat mitjana de pas:

CARRETERA	TRAM	IMD	% VEHICLES PESANTS	VELOCITAT (KM/H)
C-35	Sant Celoni	22.191	8,88	70,25
C-35	Sant Feliu de Buixalleu	16.054	15,59	83,46
GI-552	Breda	935	2,20	43,01

Font: Pla d'aforaments de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat (2016)

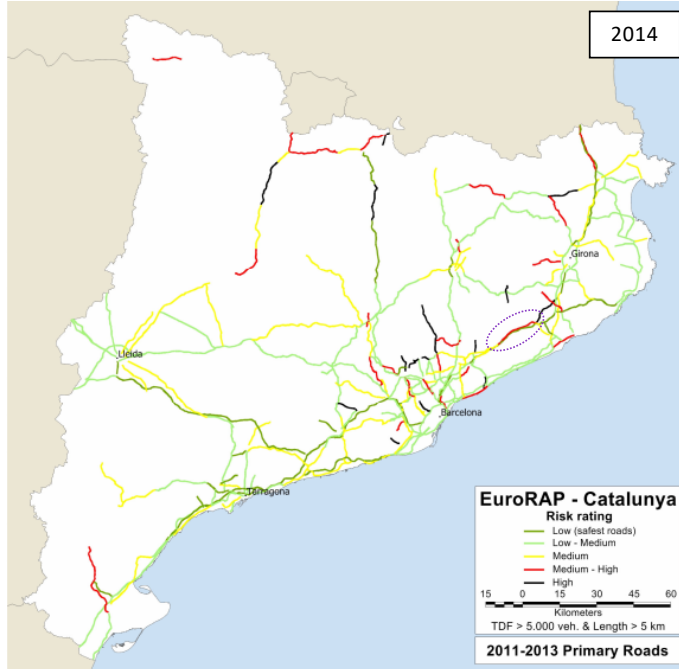
L'emplaçament dels nuclis del municipi i la configuració orogràfica han determinat l'estructura viària del municipi, caracteritzada per llargs carrers de configuració nord-sud que serveixen a un gran nombre de parcel·les però que es troben molt poc jerarquitats i amb escasses connexions entre ells. Destaca el fet que tota la part nord del municipi presenta forts pendents que donen lloc a carrers poc accessibles i amb dificultats de connexió entre ells.

La ubicació del municipi es considera estratègica, per ésser equidistant tant a Barcelona com a Girona i per comptar amb una xarxa viària que permet una connectivitat força directa amb infraestructures viàries importants a nivell català.

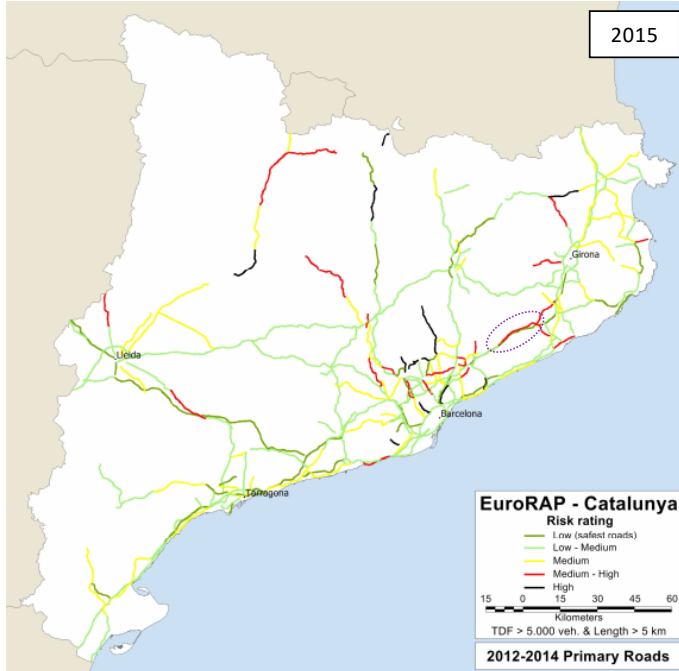
### 2.2.3.1 ACCIDENTALITAT

Per a aquest apartat s'han emprat les dades proporcionades anualment pel programa EuroRAP (*European Road Assessment Programme*) conjuntament amb el Servei Català de Trànsit i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques en l'estudi anual del risc d'accident (amb víctimes mortals o ferits greus) de la xarxa viària catalana.

En les imatges següents es mostra l'evolució del mapa de risc d'accident viari de les carreteres analitzades de Catalunya (cercle lila puntejat per indicar el tram aproximat de la C-35 a l'entorn de Riells i Viabrea) en els darrers 5 anys (2014-2018):



Font: EuroRAP 2014

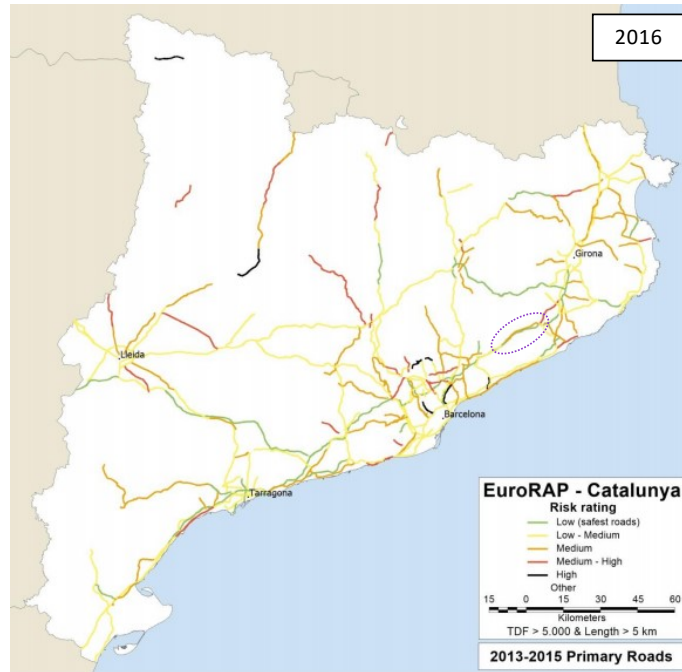


Font: EuroRAP 2015

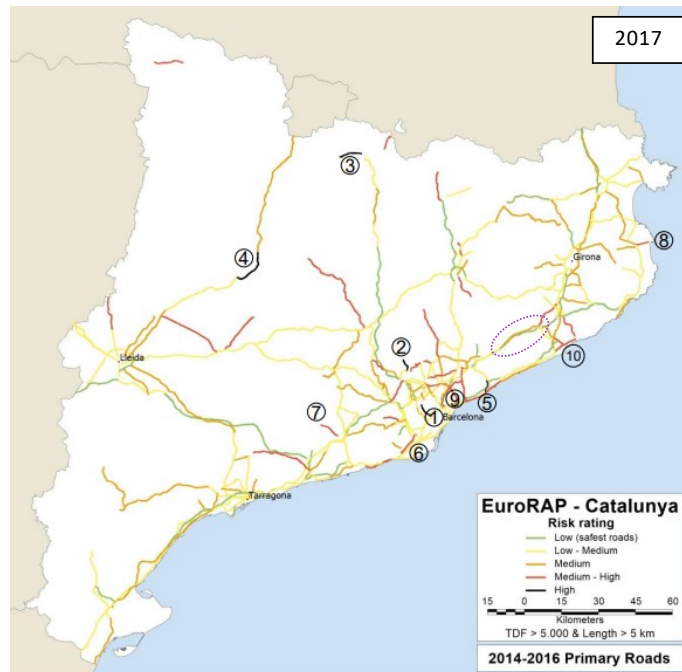


### PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

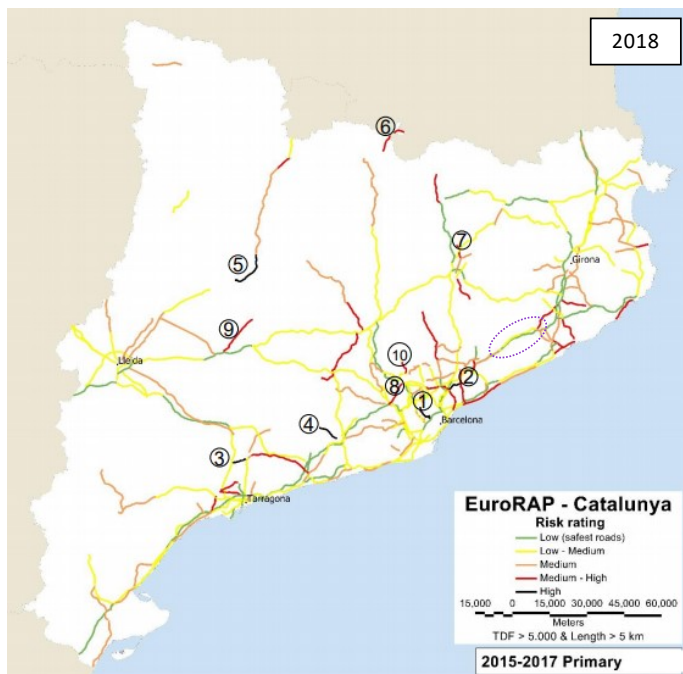
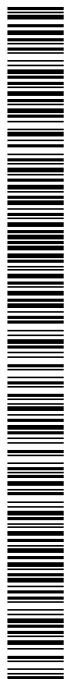
lavola



Font: EuroRAP 2016



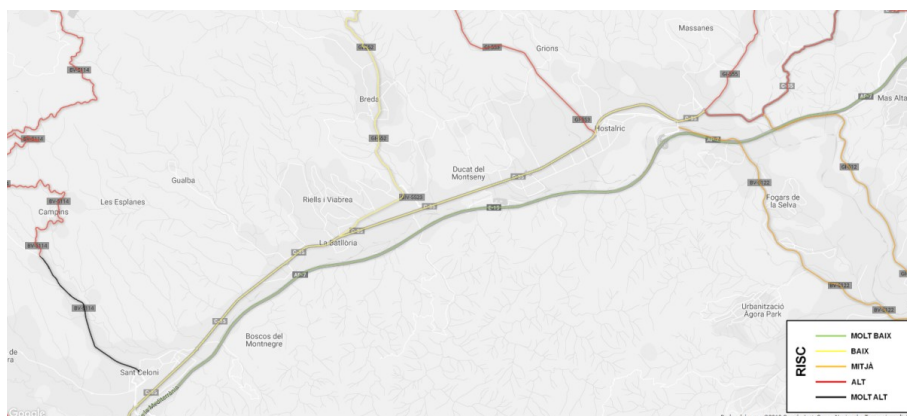
Font: EuroRAP 2017



Font: EuroRAP 2018

De les imatges anteriors es pot observar que, en els anys analitzats, ha millorat el comportament d'aquesta carretera en termes d'accidentalitat, passant d'un grau d'accidentalitat "Mig-alt" a un grau "Mig" a partir de 2016. Cal fer palès que, si bé aquesta carretera no consta en cap any com una de les 10 amb major risc d'accident, sí que s'observa que existeix un grau de risc que no es pot obviar.

D'altra banda, els resultats publicats del darrer any (2018) permeten identificar diversos trams amb un risc d'accident considerable a l'àmbit territorial de l'entorn de Riells i Viabrea:



Font: EuroRAP 2018

## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

La C-35 està identificada com un dels trams d'actuació prioritària en el marc d'un Pla d'acció per frenar l'increment de la sinistralitat registrada (que consisteix, principalment, en un augment de la presència policial a les carreteres per reforçar la vigilància en determinats eixos).

**La carretera C-35, que esdevé una de les principals vies d'accés al municipi, presenta un trànsit intens de vehicles pesants i un nivell d'accidentalitat rellevant.**

## 2.2.4 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA

L'oferta de transport públic per carretera al municipi es conforma per línies d'autobús interurbà que tenen parada al municipi i que, en tots els casos, estan operades per l'empresa TEISA. La taula que segueix en mostra les principals característiques:

ORIGEN - DESTÍ	NOMBRE D'EXPEDICIONS DIÀRIES (FEINER)	NOMBRE D'EXPEDICIONS DIÀRIES (FESTIU)	PARADES
Girona – Sant Celoni	7	0	Girona – Salt – Sant Hilari – Arbúcies – Breda – Cruïlla estació Breda – Riells – La Batllòria – Sant Celoni
Sant Celoni - Girona	7	0	
Breda – Girona	3	0	Breda – Riells – La Batllòria – Hostalric – Salt - Girona
Girona – Breda	3	0	
Sant Hilari - Girona	0	1	Sant Hilari – Arbúcies – Breda – Riells – La Batllòria – Hostalric – Salt - Girona
Girona – Sant Hilari	0	1	
Sant Hilari – Barcelona	2	0	Sant Hilari – Arbúcies – Breda – Cruïlla estació Breda – Riells – La Batllòria – Sant Celoni – Barcelona
Barcelona – Sant Hilari	2	0	

Font: TEISA

Cal assenyalar que, de les línies indicades, únicament dues permeten connectar amb Sant Celoni, que és el municipi de l'àmbit que actua a mode de polaritat principal, tot i ser la capital comarcal Santa Coloma de Farners, amb la qual cap de les línies té connexió. A banda, s'observa que el nombre d'expedicions es redueix molt significativament durant el cap de setmana.





En relació amb aquesta oferta d'autobús interurbà, cal valorar la possibilitat d'intercanvi modal que ofereix respecte a l'oferta ferroviària de l'estació existent al municipi (veure apartat 2.2.5). En aquest sentit, s'ha analitzat la coordinació horària de les expedicions ofertes per cadascun d'aquests serveis de transport. Els resultats posen de manifest que la connexió tren – autobus el municipi de Riells i Viabrea és deficitària.

A banda, el Consell Comarcal de la Selva dona servei de transport escolar amb autobús als centres educatius de la comarca. En el cas de Riells: Riells – Hostalric (IES Vescomtat de Cabrera) i Riells – Arbúcies (IES Montsoriu).

Per altra banda, també cal fer esment a les iniciatives promogudes des del Parc Natural del Montseny per tal de fomentar l'arribada de visitants al Parc en transport públic mitjançant la implantació de línies d'autobús que connecten amb l'estació de tren de Sant Celoni.

**L'oferta de transport públic per carretera és limitada i es redueix molt significativament durant el cap de setmana.**

**La intermodalitat entre les línies de transport per carretera i el ferrocarril és molt millorable.**

## 2.2.5 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC FERROVIARI

Riells i Viabrea compta amb una estació de tren, compartida amb el municipi de Breda, de la xarxa de Serveis Regionals de Rodalies de Catalunya, posada en funcionament l'any 2011. Altres municipis propers que també compten amb estació de tren són: Hostalric, Gualba i Sant Celoni. Així doncs, aquests municipis actuen com a punt d'accés als serveis ferroviaris per a una població que va més enllà de la dels seus propis municipis ja que donen cobertura a municipis veïns propers però sense estació.

L'estació actualment disposa de dues vies generals (vies 1 i 2) amb una via desviada a la dreta d'aquestes (via 4) i una via desviada a l'esquerra (via 3). Hi ha dues andanes de fins a 300 metres de llarg que serveixen a les vies 1-3 i 2-4 respectivament. La comunicació entre les andanes es realitza a través d'un pas inferior dotat d'escaleres i ascensors. Completen les instal·lacions dues vies mortes (vies 6 i 8) enllaçades pel costat Barcelona i una via d'apartador per a la fàbrica Sanofi-Aventis.



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola



Font: Lavola

L'edifici de viatgers se situa a la dreta de les vies i és de nova construcció, amb 410 m<sup>2</sup> de superfície útil en una sola planta i integrat per dos volums diferenciats. L'usuari disposa d'una guixeta d'atenció al públic oberta en un horari reduït així com d'una màquina per a la validació de bitllets, tot i que l'accés a les andanes no està restringit.

Respecte a l'estació, cal posar de manifest els aspectes següents:

- El nucli es troba al nord del pas de les vies de tren, mentre que l'estació es situa al sud d'aquestes. Existeix un pas soterrani que permet accedir a l'estació, al final de l'Avinguda Mossèn de Pere Ribot. No obstant això, aquest pas és a mode d'escales i no permet una correcta accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda.
- L'estació compta amb un gran aparcament, aproximadament d'unes 70 places. En el treball de camp efectuat s'ha pogut constatar que els nivells d'ocupació estan molt per sota de la capacitat total d'aparcament que permet. A més a més, s'observa que el vial d'accés a l'estació (des de la GIV-5223), podria acollir una desena de places més d'aparcament en línia, si s'escaigués, ja que l'espai és suficient. Es valora positivament l'opció d'aparcament en tant que permet actuar a mode d'aparcament de dissuasió (per fomentar el Park & Ride).
- Compta amb una zona d'aparcament per a bicicletes amb 6 places disponibles. Durant el treball de camp realitzat, no s'ha pogut constatar que es doni ús a aquest aparcament.



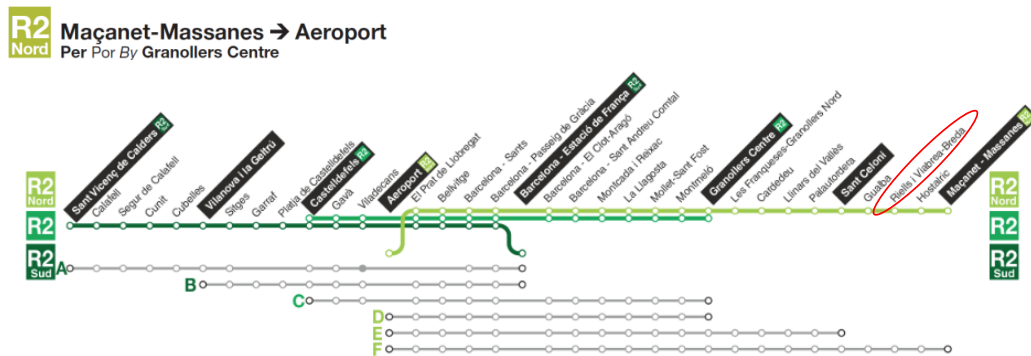
En el cas de l'estació de Riells i Viabrea, hi tenen parada trens de dues línies (R2 nord i R11).

La línia R11 forma part dels Serveis regionals. Es tracta d'una línia que en tot el seu recorregut pren el trajecte de la línia Barcelona – Portbou. El servei que cobreix l'estació de Riells i Viabrea para a totes les estacions del recorregut (servei A de la imatge que segueix). No obstant això, cal tenir en compte que hi ha trens d'aquesta línia que passen per l'estació de Riells i Viabrea sense fer-hi parada (connexió directa Sant Celoni – Maçanet – Massanes).



Font: RENFE

La línia R2 nord forma part dels Serveis de rodalies de Barcelona. El conjunt de la línia R2 uneix el Baix Penedès, Garraf, Baix Llobregat, Barcelona, Vallès Oriental i la Selva. No obstant això, el tram que dona servei a Riells i Viabrea de manera directa és el tram Nord, el qual connecta l'Aeroport amb Maçanet – Massanes. Dels trens que fan aquest recorregut, els de la R2 Nord paren a totes les estacions (servei F de la imatge que segueix).



Font: RENFE

La R2 és una de les línies amb més viatgers de tota la xarxa de Rodalia de Barcelona. Es recullen a continuació les dades dels aforaments realitzats per RENFE a les seves estacions durant els darrers anys per tal de copsar la utilització que se'n dona a l'entorn estudiat:



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

ESTACIÓ	2012		2014		2016	
	Viatgers	% Total R2	Viatgers	% Total R2	Viatgers	% Total R2
Sant Celoni	2.259	1,87	1.695	1,34	1.892	1,54
Gualba	111	0,09	125	0,10	55	0,04
Riells i Viabrea-Breda	96	0,08	156	0,12	46	0,04
Hostalric	179	0,15	244	0,19	90	0,07
Maçanet-Massanes	147	0,12	124	0,10	49	0,04
<b>Total R2</b>	<b>120.880</b>		<b>126.397</b>		<b>122.572</b>	

Font: RENFE

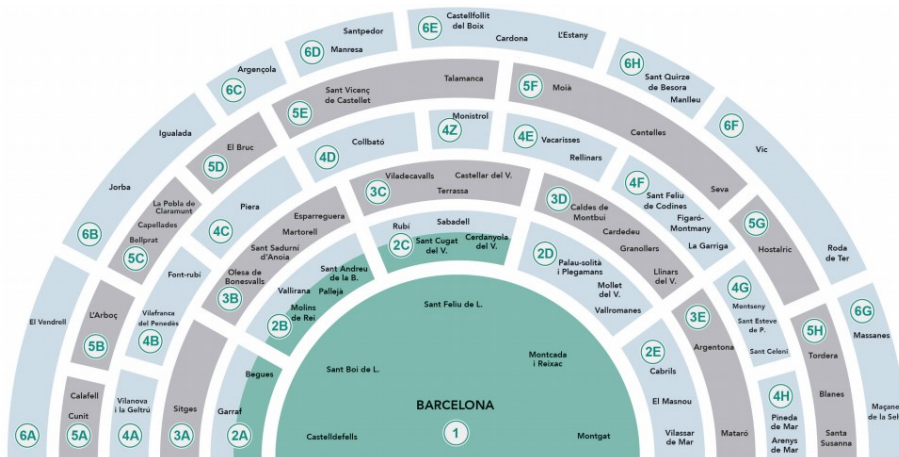
Les conclusions que es poden extreure de les dades anteriors són poc precises en tant que corresponen a les validacions de bitllets efectuades a cada estació i, tal com s'ha indicat anteriorment, l'accés a les andanes de l'estació de Riells i Viabrea no està restringit i, per tant, els usuaris poden accedir als trens sense validar el bitllet.

La taula següent mostra les característiques de l'oferta ferroviària a l'estació de Riells i Viabrea així com a les estacions que li són properes, essent destacable la baixada de freqüència del nombre d'expedicions a partir de Sant Celoni. L'estació de Sant Celoni és "origen – destinació" de diverses expedicions de la R2 de manera que, en aquesta estació, de mitjana, surten 3 trens més cada hora.

ESTACIÓ	OFERTA FEINERS	OFERTA DISSABTES I FESTIUS
Sant Celoni	49+47	31+29
Gualba	12+12	12+10
Riells i Viabrea - Breda	12+12	12+10
Hostalric	12+12	12+10

Font: RENFE

Els serveis de Rodalies de RENFE formen part del sistema tarifari integrat de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), la qual braça un total de 296 municipis i es divideixen en sis corones i diferents sectors tarifaris. Les tarifes dels bitllets i abonaments depenen del nombre de zones tarifaries per les que es passi per tal de completar el desplaçament.



ZONA TARIFARIA	MUNICIPIS INCLOSOS
4G	Gualba, Riells i Viabrea, Sant Celoni i Santa Maria de Palautordera
5G	Hostalric
5H	Tordera
6G	Maçanet de la Selva i Massanes

Font: ATM

A continuació es mostren les tarifes actuals de diferents bitllets i abonaments del servei de rodalies, en tant que el cost del bitllet conforma un aspecte que pot condicionar de manera rellevant l'elecció del tren com a mitjà de transport:



Nombre de zones del trajecte	Bitllet senzill	Bonotren 10 viatges	Abonament Mensual	Abonament Trimestral
1 Zona	2,20 €	9,20 €	34,55 €	124,50 €
2 Zones	2,55 €	14,70 €	41,25 €	140,70 €
3 Zones	3,50 €	21,75 €	63,60 €	200,20 €
4 Zones	4,20 €	28,25 €	78,25 €	238,00 €
5 Zones	5,00 €	34,35 €	94,55 €	281,30 €
6 Zones	6,30 €	42,90 €	113,30 €	336,90 €

Font: Rodalies de Catalunya

Per la seva posició, es considera que l'estació de Riells i Viabrea també dona servei als municipis veïns de Breda, Arbúcies i Sant Feliu de Buixalleu, cobrint a una població de servei de 15.000 habitants (25.000 de fluctuant). No obstant això, l'Ajuntament de Riells i Viabrea té coneixement que, almenys una part dels seus habitants, opten per desplaçar-se fins a Sant Celoni (a 8,6 km aproximadament del municipi) per agafar el tren, bàsicament per la millor oferta en termes de freqüència. A tal efecte, en el marc de l'elaboració del present Pla, s'ha dut a terme una enquesta als usuaris de l'estació de tren de Sant Celoni per tal de poder corroborar el flux de potencials



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

usuaris de l'estació de Riells i Viabrea que efectivament opten per desplaçar-se fins a Sant Celoni per agafar el tren. Els resultats complets de l'enquesta es poden consultar a l'Annex I. *Enquesta als usuaris de l'estació de Sant Celoni*, dels quals es conclou que els usuaris de l'estació de Sant Celoni són majoritàriament habitants del propi municipi (61,14% del total d'enquestats) tot i que també en fan ús part dels habitants de:

MUNICIPI	PERCENTATGE USUARIS (%)
Gualba	4,7
Riells i Viabrea	3,1
Breda	3,1
Hostalric	2,1
Arbúcies	1,1

Font: Lavola

Hom pot considerar que a l'hora d'escollir la seva opció de transport, l'usuari té en compte els següents factors:

- **Freqüència d'expedicions**, atenent a aquest factor, l'estació de Riells i Viabrea així com les de Gualba i Hostalric presenten desavantatges clars respecte les estacions de Sant Celoni i Maçanet Massanes. L'increment de la freqüència de trens a l'estació de Riells i Viabrea és una reivindicació històrica en l'àmbit territorial.
- **Proximitat de l'estació**, tant en termes de distància com de temps. En aquest sentit, cal destacar que en vehicle privat i des de la xarxa viària principal, l'accessibilitat a l'estació de Riells i Viabrea és pràcticament immediata (1 minut des del trencant de la carretera C-35, amb carril específic per fer el gir a l'esquerra en el sentit Sant – Celoni – nord).

Per aquest factor, s'ha analitzat comparativament la proximitat des de diversos municipis de l'entorn a les estacions de referència (no s'han considerat els municipis que es troben a un radi aproximat de més de 20 minuts en cotxe de l'estació de Riells i Viabrea):

MUNICIPI – NUCLI DE POBLACIÓ	MUNICIPI AMB ESTACIÓ	DISTÀNCIA RIELLS APROX. (KM)	TEMPS RIELLS APROX. (MIN)	DISTÀNCIA S.CELONI APROX. (KM)	TEMPS S.CELONI APROX. (MIN)	DISTÀNCIA MAÇANET APROX. (KM)	TEMPS MAÇANET APROX. (MIN)
Breda	No	3,7	6	12,1	17	16,2	20
St. Feliu de Buixalleu	No	13,8	18	22,5	27	16,6	22
Arbúcies	No	15,2	18	28,0	28	22,1	24
Fogars de Montclús	No	14,8	18	7,0	11	27,1	31
Gualba	Sí	10,3	19	12,0	21	22,7	30
Campins	No	15,4	20	7,6	13	27,7	32
Sta. M. de Palautordera	Sí	15,4	17	7,0	11	29,1	27
Vallgorguina	No	15,3	16	6,9	9	28,9	25
Tordera	Sí	16,9	17	27,7	26	13,4	17

MUNICIPI – NUCLI DE POBLACIÓ	MUNICIPI AMB ESTACIÓ	DISTÀNCIA RIELLS APROX. (KM)	TEMPS RIELLS APROX. (MIN)	DISTÀNCIA S.CELONI APROX. (KM)	TEMPS S.CELONI APROX. (MIN)	DISTÀNCIA MAÇANET APROX. (KM)	TEMPS MAÇANET APROX. (MIN)
Fogars de la Selva	No	11,8	12	22,6	20	9,5	13
Hostalric	Sí	6,1	8	14,8	17	7,6	12

Font: Lavola a partir de Google Maps

- **Facilitat per la intermodalitat**, principalment mitjançant la disponibilitat d'aparcament i la coordinació horària amb autobús.

Amb el treball de camp realitzat, s'ha pogut constatar que l'aparcament per a cotxes de l'estació de Sant Celoni presenta un grau d'ocupació molt elevat i a l'entorn de l'estació tampoc hi ha disponibilitat suficient, de manera que és freqüent observar vehicles circulant per buscar aparcament. Per contra, ja s'ha indicat que l'ocupació de l'aparcament per a cotxes de l'estació de Riells es troba molt per sota de la seva capacitat.

D'altra banda, cal tenir en compte que l'estació de Riells i Viabrea és punt de parada de línia d'autobús interurbà, tot i que amb una coordinació horària i una freqüència menors que en el cas de l'estació de Sant Celoni.

- **Tarifa del bitllet**, per a desplaçaments en sentit sud (Barcelona – Aeroport), l'estació de Riells i Viabrea es veu afavorida pel fet d'estar inclosa en la mateixa zona tarifària que l'estació de Sant Celoni. Aquí cal tenir en compte que hi ha municipis que tenen com a estacions més properes les d'Hostalric o bé Tordera, tot i ser assumible el trajecte fins a Riells i Viabrea, que podrien tenir en compte el factor econòmic en la seva decisió.

Atenent a aquests aspectes, es considera que l'estació de Riells i Viabrea té potencial per captar usuaris de tren, tant d'habitants del propi municipi com de municipis de l'entorn, que actualment utilitzen l'estació de Sant Celoni, identificant-se la freqüència d'expedicions com el factor clarament limitant en la presa de la decisió (Veure apartat 2.4).

A més a més, a banda dels usuaris del tren en termes de mobilitat obligada, cal tenir en compte que l'espai del Montseny esdevé un pol atractor de visitants, els quals es concentren principalment en caps de setmana. En relació amb aquesta mobilitat de lleure, cal posar de manifest que en el projecte *Estudi de viabilitat de l'extensió del transport públic a la Reserva de la Biosfera del Montseny*, una de les accions previstes era reforçar el paper de l'estació de Riells com a porta d'entrada a l'espai natural.

Riells i Viabrea compta amb una estació de tren de molt recent construcció, amb disponibilitat d'aparcament per a cotxes i bicicletes i amb una bona accessibilitat des de la xarxa viària.

S'identifica un nivell d'utilització molt millorable de l'estació de tren. Es considera que té potencial per captar usuaris de tren, tant d'habitants del propi municipi com de municipis de l'entorn, que actualment utilitzen l'estació de Sant Celoni, identificant-se la freqüència d'expedicions com el factor clarament limitant en la presa de la decisió.





## 2.2.6 XARXA PER A MODES NO MOTORITZATS

El municipi presenta una mobilitat quotidiana dominada pel vehicle privat i aquest fet deriva, en gran part, de l'absència d'una xarxa funcional per als desplaçaments quotidians en modes no motoritzats, fet estretament vinculat a la tipologia de creixement urbanístic que ha seguit el municipi.

No obstant això, existeixen nombroses rutes i itineraris que recorren pel terme municipal, els quals prenen rellevància, sobretot, com a recursos per a l'aproximació i descoberta del territori i, per tant, no tant en el pla de la mobilitat quotidiana. Segons les dades facilitades pel Consell Comarcal de la Selva, en el conjunt del municipi hi ha gairebé 277,22 km de camins, tot i que únicament 24,67 km han estat inventariats. Dels camins inventariats, la major part són camins rurals de diverses característiques.

### 2.2.6.1 VIA CICLISTA BREDÀ – RIELLS I VIABREA

Actualment al municipi no hi ha Vies Verdes, itineraris de BTT, ni una xarxa ni cap tram de carrils per a bicicletes. No obstant això, el Departament de Territori i Sostenibilitat, la Diputació de Girona i el Consorci de les Vies Verdes de Girona (CVVGI) estan impulsant de manera coordinada l'ampliació de la xarxa de vies ciclistes a les comarques gironines, per potenciar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport sostenible, tant per a la mobilitat quotidiana com per a usos turístics, esportius o de lleure, i com a eina de desenvolupament econòmic del territori.

L'aposta es concreta en la promoció de sis actuacions en l'àmbit de les comarques gironines, que sumen un total de 77,1 quilòmetres nous i gairebé 20 milions d'euros d'inversió. Precisament, una de les actuacions contemplades correspon a la **via ciclista entre Bredà i l'estació de tren de Riells-Viabrea**, la qual permetrà habilitar un nou tram de 2,5 quilòmetres paral·lel a la carretera GI-552 pel seu marge dret. L'actuació, que compta amb una inversió de 660.000€, permetrà la connexió segura entre aquests dos punts i suposarà l'adaptació de la cruïlla entre les carreteres GI-552 i GIV-5523, d'accés a l'estació.

**Resta pendent d'execució, tot i que ja està planificada, una via ciclista que unirà Bredà amb l'estació de tren de Riells i Viabrea, fet que podrà afavorir els desplaçaments no motoritzats entre aquests dos punts.**

### 2.2.6.2 RECORREGUT DE LA TOURDERA

Es tracta d'un projecte de "Ruta de la Tordera i riera d'Arbúcies" nascut amb la voluntat de dinamitzar els recursos naturals, culturals i immaterials vinculats al riu Tordera i la seva conca mitjançant la vinculació del senderisme i el cicloturisme al voltant del curs fluvial.

Actualment, hi ha 11 municipis que ja compten amb trams actius de l'itinerari, conformant un total de 114 km de trams actius i plenament senyalitzats. Dels 7 municipis que manquen, ja es disposa dels projectes executius i es preveu iniciar, en breus, el procediment de licitació de les actuacions.



Font: Web Tourdera

En el cas concret de Riells i Viabrea, es té constància de 2 trams, ambdós en projecte i, per tant, pendents d'executar-se:

- Riells i Viabrea – La Batllòria
- Riells i Viabrea – Breda

Cal destacar com a element molt favorable el fet que està prevista la connexió de la ruta amb l'estació de tren de Riells i Viabrea. No es disposa de dades oficials de la freqüentació i usabilitat d'aquest itinerari.

**Riells i Viabrea serà punt de pas de l'itinerari de la Tourdera, un projecte supramunicipal que pretén fomentar la descoberta a peu i en bicicleta de l'entorn de la Tordera. Es considera d'interès garantir una correcta accessibilitat des de l'estació de tren.**



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

## 2.3 ECONOMIA

### 2.3.1 MACROINDICADORS

No es disposa de dades d'àmbit municipal pel que fa al Producte Interior Brut<sup>4</sup> (indicador macroeconòmic que permet aproximar el volum global d'activitat econòmica d'un territori) ni de la Renda Familiar Disponible Bruta<sup>5</sup> (indicador del nivell adquisitiu i de vida dels habitants d'un municipi). Es presenten, en aquest cas, les dades de la comarca i del global de Catalunya:

INDICADOR	LA SELVA	CATALUNYA
PIB per habitant (milers d'euros). Any 2015	24,2	30,2
PIB per habitant (índex Catalunya=100). Any 2015	83,5	100,0
RBD per habitant (milers d'euros). Any 2015	13,3	16,8
RBD per habitant (índex Catalunya=100). Any 2015	79,2	100,0

Font: IDESCAT

Un altre indicador de riquesa del que sí que es disposa la dada municipal és la Base imposable per declarant<sup>6</sup>, el qual permet aproximar el nivell d'ingressos global. Es presenten seguidament les darreres dades disponibles (2016), en què s'observen valors similars als de la resta de la comarca però substancialment inferiors als globals de Catalunya:

INDICADOR	RIELLS I VIABREA	LA SELVA	CATALUNYA
Base imposable general per declarant	20.117	18.761	23.074
Quota resultant de l'autoliquidació per declarant	4.516	4.475	6.327

Font: IDESCAT

<sup>4</sup> El PIB correspon a la producció total de béns i serveis de l'economia, menys el total de consum intermedis, més l'IVA que grava els productes i més els impostos lligats a la importació. Aquest és un indicador de l'activitat productiva d'una economia. En aquest cas, els valors corresponen al PIB a preus de mercat

<sup>5</sup> La renda familiar disponible bruta (RFB) és la macromagnitud que mesura els ingressos de què disposen els residents d'un territori per destinar-los al consum o a l'estalvi. Aquesta renda no només depèn dels ingressos de les famílies directament vinculats a la retribució per la seva aportació a l'activitat productiva (remuneració d'assalariats i excedent brut d'explotació), sinó que també està influïda per l'activitat de l'Administració pública mitjançant els impostos i les prestacions socials.

<sup>6</sup> Base imposable: Consisteix en l'import format pel total de rendiments obtinguts pel contribuent durant el període impositiu. Inclou principalment, els rendiments del treball, el capital immobiliari i mobiliari, els rendiments empresarials i professionals i les variacions patrimonials. Els declarants de la base imposable són aquells que tenen una base imposable no nul·la.



### 2.3.2 TEIXIT EMPRESARIAL

En data setembre de 2018, Riells i Viabrea comptava amb 73 comptes de cotització (paràmetre força equivalent al nombre d'empreses existents) que ocupaven a un total de 736 treballadors/es. A aquest valor cal sumar-hi 297 treballadors afiliats al règim especial de treballadors autònoms.

Per grans sectors aquests treballadors (agrupant règim general i règim d'autònoms a la Seguretat Social) es distribueixen:

- 8 persones treballen a l'agricultura (2,90%).
- 478 treballen a la indústria (26,36%).
- 120 treballen a la construcció (6,53%).
- 427 treballen al sector serveis (64,21%).

La taula següent mostra el recompte actual d'empreses (tercer trimestre de 2018) per sectors d'activitat i la seva variació anual i respecte l'any 2014. En base a aquesta informació, els valors actuals mostren diferències destacables respecte la situació de 2014, essent destacable el rebrot de la construcció però una lleugera pèrdua en la resta de sectors d'activitat.

SECTOR D'ACTIVITAT	TOTAL EMPRESES	PES PER SECTORS	VARIACIÓ ANUAL	VARIACIÓ 2014-2018
Agricultura	0	0,00%	ND	ND
Indústria	16	21,92%	-5,88%	-5,88%
Construcció	13	17,81%	0,00%	30,00%
Serveis	44	60,27%	-8,33%	-15,38%
Total	73	100,00%	-6,41%	-7,59%

Font: XIFRA

En els apartats que segueixen s'analitzen individualment els principals sectors d'activitat econòmica del municipi de Riells i Viabrea.

**El sector dels serveis és protagonista tant en termes d'ocupació com de teixit empresarial. No obstant això, cal remarcar el pes del sector industrial.**

### 2.3.3 ACTIVITAT INDUSTRIAL

Tal i com s'ha indicat en l'apartat anterior, l'activitat industrial té un paper rellevant en l'economia del municipi, tant pel que fa a ocupació de la població resident com pel que fa al teixit empresarial que vertebrem.

A una escala territorial de més abast, Riells i Viabrea es situa en un corredor d'activitat econòmica, principalment industrial, conformat per diversos municipis del Baix Montseny al llarg



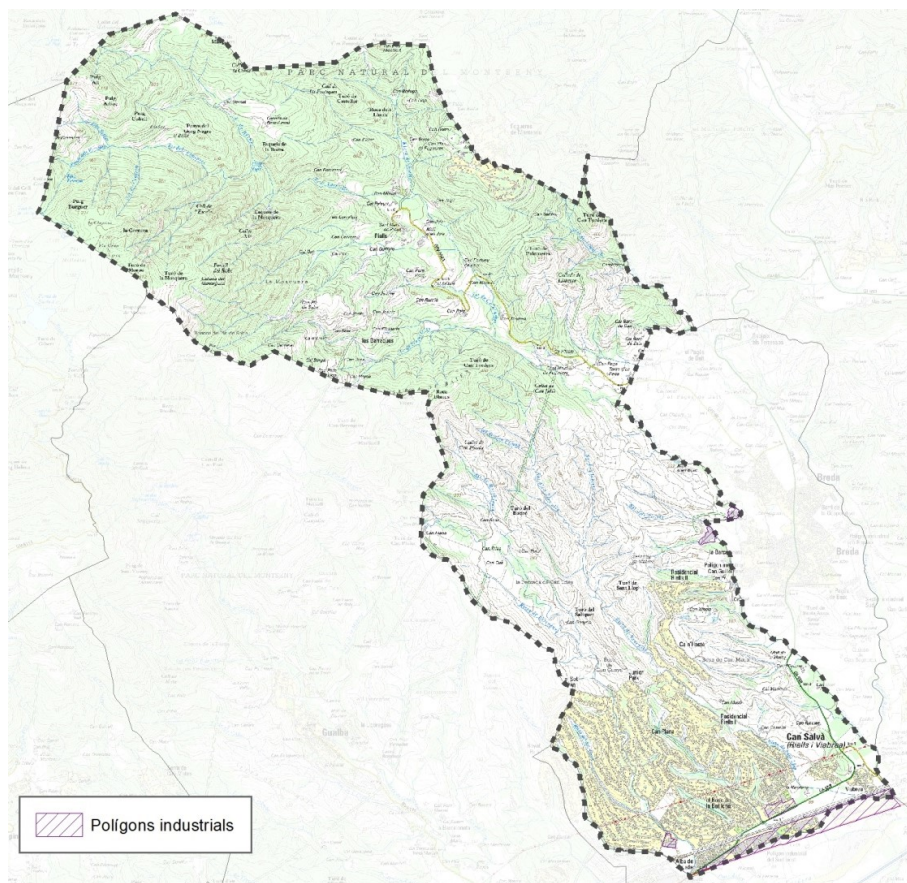
## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

de la C-35, que aglutina més de 66 sectors d'activitat econòmic, a banda d'aquells pendents d'urbanitzar o en altres situacions menys avançades respecte al planejament urbanístic.

Segons les bases cartogràfiques de l'ICGC Riells i Viabrea compta amb 5 polígons industrials amb les següents característiques:

CODI	NOM	PERIMETRE	SUPERFICIE
466214	s/n Riells i Viabrea 3	602,1	1,6
466101	s/n Riells i Viabrea 2	848,3	3,34
466215	s/n Riells i Viabrea 4	418,96	1,14
466103	s/n Riells i Viabrea 1	484,94	1,33
466104	Polígon Industrial del sud-oest	4400,07	31,57



Font: Lavola a partir de les bases cartogràfiques de l'ICGC



Tot i que existeixen indústries aïllades en el territori municipal (sector de Can Salvà, Residencial Riells II i nucli de Riells de Montseny), en el marc del present estudi s'ha pogut constatar que l'únic sector industrial efectiu al municipi correspon el polígon industrial del sud-oest, situat al llarg de la carretera C-35 però separat del nucli urbà per la línia ferroviària. La delimitació del polígon industrial és compartida amb el municipi veí de Sant Celoni.

A continuació es detallen les principals característiques d'aquest polígon d'activitat econòmica :

CODI SIPAE	466104
NOM DEL PAE	Polígon Industrial del sud-oest
MUNICIPI	Riells i Viabrea
PERÍMETRE	1535
SUPERFÍCIE	9.68
ANY CREACIÓ	1991
NOMBRE D'EMPRESES	48
OCUPABILITAT %	8
ACTIVITAT	50% Activitats industrials genèriques 20% Activitats logístiques 20% Fusta i fabricació de mobles 10% Activitats de serveis

Font: Sistema d'informació sobre polígons industrials de la Diputació de Girona

Si bé no es disposa d'informació exhaustiva sobre les activitats industrials implantades en aquest polígon, convé destacar l'existència de l'empresa Sanofi Synthelabo, SA, del sector de la indústria química, per la rellevant ocupació que genera (més de 200 treballadors). Aquesta activitat ocupa un total de 50.222m<sup>2</sup>, amb una superfície construïda de 19.652m<sup>2</sup>. De la seva activitat (producció de productes farmacèutics), se n'exporta aproximadament el 70% de la producció.



Font: Google Maps

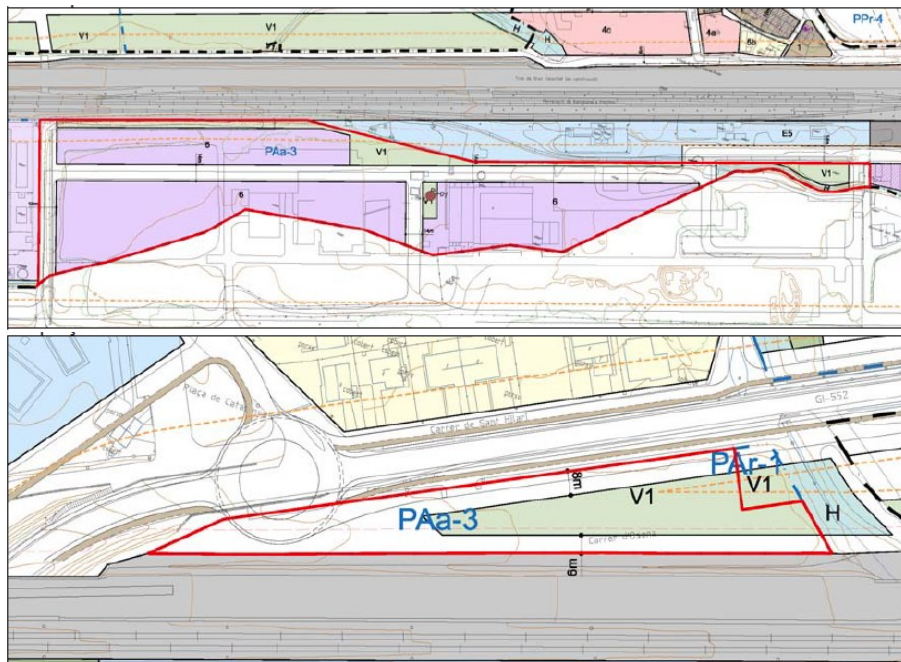
A banda de les activitats industrials ja implantades, cal tenir en compte que el planejament urbanístic del municipi va delimitar un sector industrial (PAa-3. Plemen), el qual l'Ajuntament ha manifestat conveniència i oportunitat per desenvolupar a curt termini.



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

Es tracta d'un polígon discontinu que engloba el desenvolupament industrial del sud-est del municipi i una petita part de l'entorn expropiat per ADIF per a la construcció de la via del TGV. En la taula següent es resumeixen les característiques de l'aprofitament urbanístic previst en aquest àmbit:



SUPERFÍCIE TOTAL SECTOR	5,0216 ha
SOSTRE MÀXIM ACTIVITATS	29.859 m <sup>2</sup> st
SUPERFÍCIE MÀXIMA D'APROFITAMENT PRIVAT	59,45% (indústria entre mitgeres)
CESSIONS ZONES VERDES	12,33%
CESSIONS SISTEMA VIARI I APARCAMENTS	28,23%

Font: POUM de Riells i Viabrea

El sector secundari sosté un paper notable en l'economia municipal, especialment en termes d'ocupació i teixit empresarial.

Destaca la concentració de l'activitat industrial a l'eix de la C-35, en continuïtat amb els teixits industrials d'altres municipis.

Es preveu el desenvolupament d'un dels sectors de creixement industrial previstos en el planejament vigent.



### 2.3.4 ACTIVITAT TURÍSTICA I DE LLEURE

El municipi compta amb diversos espais i elements que li confereixen un atractiu turístic rellevant, especialment enfocat cap a una tipologia turística relacionada amb la natura, el lleure o el patrimoni cultural.

Cal tenir en compte que com a serveis o activitats complementaris al turisme, el municipi compta amb una oferta força reduïda que es concreta en:

- 2 hotels (amb 43 places totals)
- 5 habitatges turístics
- 3 restaurants

Existeix una quantitat rellevant d'elements d'interès (patrimoni natural i cultural) que constitueixen recursos actuals o potencials d'atracció turística.

S'identifica una manca de serveis complementaris a l'activitat turística (restaurants i/o allotjaments).

Seguidament s'analitzen de manera individualitzada els diferents atractius turístics del municipi, alguns dels quals ja s'han tractat en apartats precedents des d'un altre enfocament:

#### 2.3.4.1 PARC NATURAL DEL MONTSENY

Tal i com ja s'ha indicat anteriorment, una part del terme municipal queda compresa dins de la delimitació del Parc Natural del Montseny. Concretament, el 60% del terme s'integra en el Parc Natural del Montseny i en la seva zona d'influència. Per la seva ubicació geogràfica i els atractius naturals, patrimonials i culturals que presenta, el Montseny és un espai d'elevada utilització social i que rep un gran nombre de visitants.

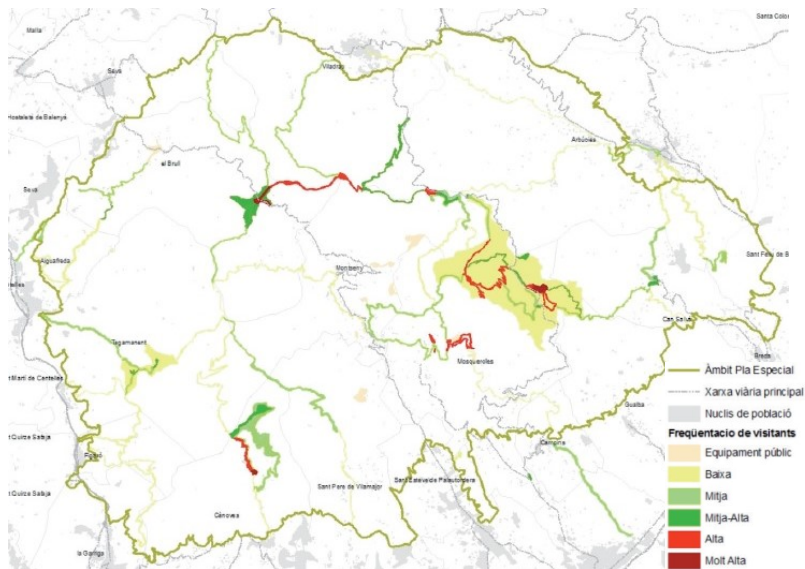
De les dades de freqüentació de què disposa el Parc (derivades del recompte d'usuaris que fan ús dels punts d'informació o que són atesos pel personal dels equipaments així com dels comptatges de vehicles estacionats en aparcaments del parc), se n'extreu que la majoria dels usuaris hi accedeixen en cap de setmana, a excepció dels escolars que són el principal grup de visitants entre setmana. Pel que fa a la distribució anual dels visitants, la tardor és l'època de màxima freqüentació, especialment en època de castanyes i bolets (setembre - novembre) així com finals de primavera (maig i juny). També s'observen episodis d'alta freqüentació quan es produeixen nevades.

Una altra dada d'interès és la localització dels punts o zones on es concentra la major part d'afluència de visitants, estudi que deriva també de les dades de freqüentació disponibles (cal assumir el fet de que en certes zones no hi ha recomptes d'usuaris per la manca d'equipaments i zona d'estacionament, de manera que els valors obtinguts poden ser esbiaixats de la realitat).



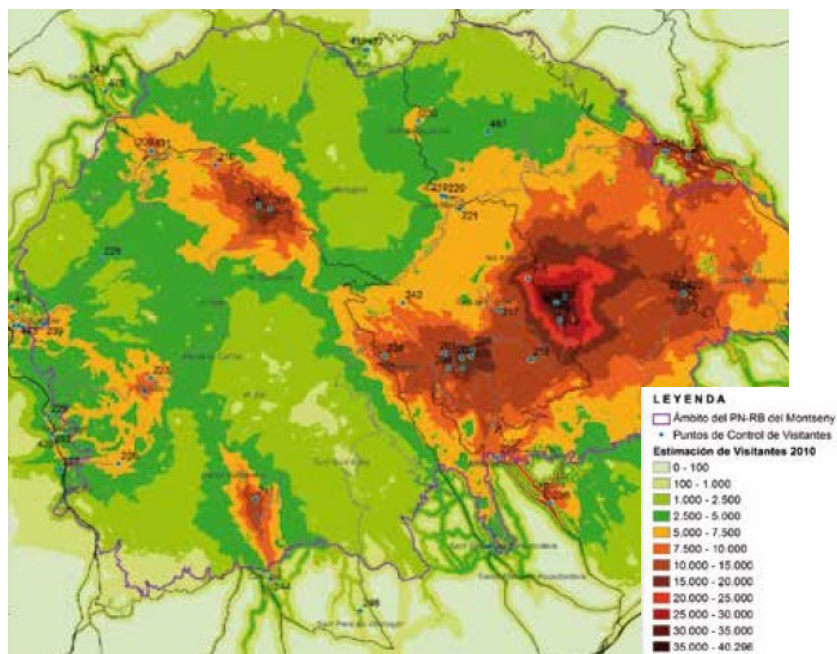
## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola



Font: "Pla de conservació del Montseny", 2014. Parc Natural del Montseny.

És evident, doncs, l'existència de determinats *hot spots* de freqüentació de visitants, fet que pot posar en compromís el manteniment de determinats valors ambientals que han motivat precisament la protecció de l'espai





En el cas concret de Riells i Viabrea, cal recordar el fet que representa l'única porta d'entrada directa al Montseny gironí, tant per carretera com per ferrocarril. Des de Riells es pot connectar amb diversos itineraris i punts d'interès del Parc i es considera que la seva potenciació com a zona d'accés al Parc permetria descongestionar altres àrees o espais on la freqüentació pot generar incompatibilitats amb la preservació del patrimoni natural i cultural.

D'entre els equipaments amb què compta el Parc al terme de Riells, cal destacar el Punt d'Informació de Riells de Montseny. En aquest punt s'hi pot trobar informació general del parc i publicacions. El punt obre els dissabtes, diumenges i festius de 10 a 14h, tot i que roman tancat des del 21 de desembre al 18 de març.

Les dades de la darrera Memòria de gestió del Parc publicada (2016) recullen els següents resultats de visitants en aquest equipament:

GEN	FEB	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OCT	NOV	DES
0	0	559	612	729	968	901	656	665	955	0	0

Font: Memòria de gestió del Parc (2016)

En total, unes 6.045 persones van fer ús d'aquest equipament en l'any analitzat. Al llarg de l'any, els usuaris dels equipaments d'ús social del Parc Natural van ser 169.915.

També s'identifica l'entorn de Sant Martí de Riells com a àrea d'aparcament sense adequar en la seva totalitat. El Parc també publica dades de freqüentació provinents de les observacions dels informadors (segons recompte sistemàtic dels vehicles estacionats en les diferents àrees d'aparcament i segons usuaris atesos). Les dades de l'aparcament de Riells es mostren a continuació, essent un resum dels totals anuals (2016) recollits per cada tipus de vehicle en les diferents franges horàries:

COTXES				MOTOS				AUTOCARS / AUTOBUSOS			
9-10	11-12	13-14	14-15	9-10	11-12	13-14	14-15	9-10	11-12	13-14	14-15
473	2.334	-	2.172	2	31	-	6	0	0	0	0

Font: Memòria de gestió del Parc (2016)



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

El Parc Natural del Montseny compta amb diversos instruments i eines de planificació i gestió. A continuació es recullen accions identificades com a necessàries en aquests document que afecten al municipi de Riells i Viabrea:

OBJECTIU	LÍNIA D'ACCIÓ	ACCIONS
<b>Pla d'acció de la Reserva de la Biosfera del Montseny</b>		
Incidir en la millora de la qualitat de vida de la població de la Reserva i el seu entorn, mitjançant la col·laboració amb els ajuntaments en la millora de les infraestructures i en la prestació de serveis bàsics a la població.	Millorar el servei de transport públic i la mobilitat.	Millora de la comunicació amb transport públic dels nuclis urbans amb les estacions de tren: Campins, Fogars de Montclús, Gualba, Breda, Riells, Montseny, Sant Esteve i Santa Maria de Palautordera, Seva, El Brull.
Desenvolupar un model d'ús públic compatible amb la preservació dels valors naturals i culturals de la Reserva, mitjançant la oferta pública d'equipaments i serveis i la concertació amb l'oferta turística privada.	Manteniment i millora dels equipaments i serveis públics.	Millora d'equipaments als nuclis urbans: Can Bellit (Aiguafreda), estació de Riells, la Corbadura (Arbúcies), Ca'n Luna (La Garriga).
<b>Pla d'ús públic del Parc Natural del Montseny</b>		
Incrementar l'oferta d'itineraris senyalitzats i interpretatius, de baixa dificultat i de curta durada a la zona preferent d'ús públic.	Itineraris senyalitzats i recomanats	Increment de l'oferta d'itineraris senyalitzats interpretatius a la zona preferent d'ús públic.
Augmentar l'oferta de transport públic col·lectiu per afavorir l'accés als diversos col·lectius de visitants.	Transport públic	Estudi de viabilitat d'alternatives de transport públic col·lectiu per accedir al Parc (serveis combinats tren+ carretera des de les estacions de tren situades a l'entorn del Parc).
Garantir una adequada coordinació en els dispositius d'informació i una actualització continuada dels continguts i missatges dels processos informatius per tal d'afavorir, en cada moment, l'adequada distribució dels fluxos de visitació.	Informació	Revisió de la distribució dels informadors per donar servei a totes les àrees d'ús públic d'especial atenció (Riells de Montseny)



El municipi té part del seu terme municipal dins del Parc del Montseny, el qual conforma un espai amb una gran capacitat d'atracció de visitants.

L'afluència de visitants al Montseny tendeix a concentrar-se en determinats caps de setmana de l'any i en alguns espais en què la hiperfrequentació pot comprometre el manteniment del patrimoni natural i cultural.

L'àmbit de Riells i Viabrea conforma l'única porta d'entrada directa al Montseny des de la vessant gironina, tant per carretera com per ferrocarril.

#### 2.3.4.2 PARC NATURAL DEL MONTNEGRE – CORREDOR

Anteriorment també s'ha fet esment de la proximitat i relació directa del municipi amb l'espai protegit de la Serra del Montnegre, les estribacions nord-orientals de la qual s'inicien per sota del pas de l'autopista AP-7 pel sud del municipi.

Tot i que constitueix un recurs atractiu de visitants, segons les dades del corresponent Pla d'ús públic, al Parc del Montnegre i el Corredor no es produeix de forma generalitzada una afluència massiva i desordenada d'usuaris i no existeixen fenòmens significatius d'hiperfrequentació, com en el cas del Parc Natural del Montseny. De fet, l'afluència major d'aquest Parc Natural es situa a l'àmbit del Corredor, més allunyat de Riells i Viabrea.

Amb tot, es tracta d'un espai de notable interès per a diferents activitats d'ús públic, principalment excursionisme i senderisme així com rutes de BTT, motos i quads. En relació amb això, cal posar en relleu el pas de l'etapa 3 del GR-83, connectant l'estació de tren de Riells amb diferents punts d'interès del Parc (Fuirosos, Santuari de Sant Martí de Montnegre, Coll de la Sala, Pla de Montserrat,...). Aquest itinerari passa per la zona de Rocalba i cal tenir en compte que requereix el creuament a nivell de la carretera C-35 (pK 64 aproximadament) així com el creuament de la Tordera que, en determinats moments de l'any, pot impedir aquesta connexió.



Font: Lavola



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

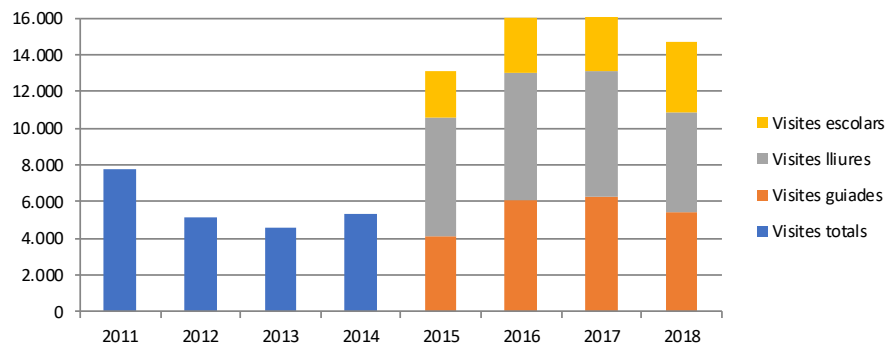
## 2.3.4.3 CASTELL DE MONTSORIU

Es tracta d'un castell gòtic situat al capdamunt del turó del mateix nom, dins del massís del Montseny. El monument és propietat del Consell Comarcal de la Selva però la seva gestió corre a càrrec del Patronat per a la Gestió, Conservació i Millora del Castell de Montsoriu, un òrgan públic constituït pels ajuntaments d'Arbúcies, Breda, Riells i Viabrea i Sant Feliu de Buixallem, l'Associació d'Amics del Castell de Montsoriu, l'antic propietari, la Generalitat de Catalunya, la Diputació de Girona, vocals a títol personal i el mateix Consell Comarcal de la Selva.

L'espai compta amb un aparcament públic, al Coll de Castellar, però cal posar en relleu el fet que fins a l'entrada al castell hi ha un itinerari de 2,8 km que s'ha de fer a peu (entre 30 i 40') ja que no hi ha un accés condicionat per a vehicles motoritzats. Tampoc existeix una connexió en transport públic fins a aquest punt.

Aquelles persones que tinguin una mobilitat reduïda poden sol·licitar l'accés al castell amb vehicle particular enviant un correu electrònic amb una setmana d'antelació a [info@montsoriu.cat](mailto:info@montsoriu.cat). Tot i així, per les característiques del Castell (amb nombrosos esglaons), no es considera una visita recomanable per a persones amb problemes de mobilitat.

Gràcies a la informació proporcionada pel Consell Comarcal de la Selva (Patronat del Castell de Montsoriu), s'ha pogut disposar d'informació detallada de l'evolució de l'afluència de visitants en els darrers anys:



Font: Lavola a partir de les dades del Consell Comarcal de la Selva

S'observa un efecte molt positiu en el nombre de visites a partir de l'any 2015, coincidint amb el moment en què s'ofereixen visites guiades més enllà de la visita lliure que ja es permetia. Les dades disponibles, amb una desagregació mensual permeten identificar els mesos de primavera, juntament amb agost i octubre i novembre com els mesos de major afluència de visitants.

**El Castell de Montsoriu és un element patrimonial que presenta un atractiu creixent en els darrers anys. Cal tenir en compte que existeixen determinades limitacions en termes d'accessibilitat al Castell.**



#### 2.3.4.4 PROJECTE VESCOMTAT DE CABRERA

El vescomtat de Cabrera va ser una de les senyories feudals més importants de Catalunya des del segle XI fins el segle XIX, que s'estenia per la major part de l'actual comarca de la Selva i per algunes àrees del Maresme, el Vallès Oriental i Osona. El Vescomtat ha deixat un ric llegat patrimonial estès per tot el territori amb castells, cases fortes, nuclis antics, monestirs, centres de culte..., i una gran quantitat d'històries, intrigues i traïcions vinculades a una de les nissagues amb més renom de la noblesa catalana i a un personatge clau, que fou Bernat II de Cabrera.

L'operació FEDER "Producte turístic-cultural Vescomtat de Cabrera" està dirigida a estructurar una proposta de caire cultural i turístic al voltant del llegat patrimonial i del relat històric del vescomtat de Cabrera. Aquest projecte està cofinançat pel Fons Europeu de Desenvolupament Regional de la Unió Europea i preveu les actuacions següents:

1. Conceptualització: selecció d'elements clau, definició del relat global i de cada element, imatge de la marca producte.
2. Valorització d'elements de patrimoni material i immaterial: senyalització d'elements i localitzacions, disseny d'itineraris, interpretació virtual.
3. Adequació d'espais interpretatius (inclou un centre d'Interpretació del Vescomtat de Cabrera al castell de Montsoriu, entre d'altres).
4. Integració de l'oferta existent: portal web (promoció i comercialització) del vescomtat de Cabrera i integració de l'oferta ja existent al portal
5. Creació d'oferta complementària: desenvolupament de nous productes, experiències i serveis en col·laboració públic-privada.
6. Màrqueting, promoció i suport a la comercialització: edició de materials gràfics i multimèdia, accions promocionals i de comercialització, incorporació del producte a l'estratègia turística territorial.

En el cas de Riells i Viabrea, s'ha treballat amb una proposta de senyalització dels elements patrimonials del municipi de Riells i Viabrea en el marc del conveni de col·laboració amb el Consell Comarcal de la Selva per al desenvolupament de les accions conjuntes de l'operació Producte turístic-cultural Vescomtat de Cabrera:



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

- Església de Sant Llop de Viabrea
- Església de Sant Martí de Riells



- Torre de Monfort
- Torre d'en Pega



Font: Vescomtat de Cabrera Projecte FEDER

## 2.3.4.5 ESDEVENIMENTS D'INTERÈS

Existeixen tota una sèrie d'esdeveniments que poden tenir interès com a reclam de visitants, els quals es recullen a la taula següent:

FESTA MAJOR DE RIELLS I VIABREA	3, 4, 5 i 6 d'agost	Festa major amb actes diversos.
APLEC DE SANT LLOP	2, 3 de setembre	Aplec i cantada d'havaneres a l'ermita de Sant Llop.
ECOVITA FIRA DEL MEDIAMBIENTAL DEL MONTSENY	27 i 28 d'abril	Té com a objectiu involucrar les poblacions d'aquesta àrea geogràfica a Riells i Viabrea. Els visitants poden interactuar amb productors de proximitat i conèixer l'àmplia oferta de productes de Km 0 del Montseny i rodalies.
FESTA DE SANT MARTÍ	11 i 12 d'octubre	Festa de Sant Martí amb trobades populars, cerimònies i concursos.

Font: Ajuntament de Riells i Viabrea



## 2.4 ESTIMACIÓ DE LA DEMANDA DE MOBILITAT

De la informació recopilada i analitzada en els apartats precedents, s'intueix que existeix una potencialitat molt rellevant per al municipi en termes de demanda de mobilitat a l'àmbit supramunicipal considerat, en tant que s'identifiquen fluxos de desplaçaments que tenen una relació vinculable a Riells i Viabrea i, en concret, desplaçaments que podrien ser absorbits per l'estació de tren del municipi. Es considera rellevant, doncs, dedicar un apartat específic d'aquest document a l'estimació aproximada d'aquesta demanda de mobilitat.

Per a l'estimació de la demanda de mobilitat, s'ha dut a terme un exercici de quantificació dels desplaçaments existents i potencials en l'àmbit territorial, considerant tant la mobilitat ocupacional com la personal.

A continuació es detalla la metodologia emprada així com els resultats obtinguts en cada cas.

### 2.4.1 DEMANDA DE MOBILITAT OBLIGADA

Pel que fa a la mobilitat obligada, és a dir, aquells desplaçaments que venen motivats per l'accés al **lloc de treball o d'estudis**, s'han analitzat les dades socioeconòmiques dels municipis de l'àmbit supramunicipal en què s'insereix Riells i Viabrea (Breda, Sant Feliu de Buixalleu, Arbúcies, Gualba, Tordera, Fogars de la Selva i Hostalric).

Cal tenir en compte que les dades disponibles desagregades a un municipal corresponen al Cens de població i habitatges 2001 de l'INE ("Població ocupada resident" per al cas de mobilitat per raó de treball i "Població que estudia resident" per a la mobilitat per raó d'estudis). Es considera que aquestes dades permeten esbossar una matriu orientativa d'origen – destí de la mobilitat obligada per raons de treball i estudi als municipis considerats. No obstant això, tenint en compte l'antiguitat d'aquestes dades, s'ha procedit a efectuar una correcció tenint en compte la tendència d'evolució demogràfica i de mobilitat espacial de la població observada en els darrers anys en aquest entorn territorial.

A banda d'aquesta demanda ja existent, s'ha considerat escaient incloure en el càlcul la mobilitat associada a l'àmbit industrial que es preveu desenvolupar a curt termini així com la mobilitat associada a part del creixement residencial que resta pendent al municipi, tenint en compte que les projeccions demogràfiques indiquen que Riells i Viabrea es troba en un àmbit supramunicipal pel que es preveu un cert increment de la població.

#### 2.4.1.1 MOBILITAT OBLIGADA PER RAÓ DE TREBALL

Pel que fa a la mobilitat obligada per raó de treball, s'han analitzat les dades corresponents a "Població ocupada resident", les quals es poden traduir a desplaçaments laborals. D'una anàlisi preliminar d'aquestes dades, s'ha identificat que els principals fluxos de mobilitat que podrien tenir com a node l'estació de Riells i Viabrea corresponen a mobilitat laboral generada (persones residents al municipi però ocupades a fora).

En concret, s'ha optat per considerar els desplaçaments que tenen com a direcció Barcelona i el seu àmbit metropolità així com els que tenen com a direcció les principals polaritats urbanes del



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

Vallès Oriental (Granollers, Cardedeu i Llinars del Vallès). A banda cal tenir en compte la correcció exposada a l'apartat precedent pel que fa a evolució demogràfica.

La taula següent recull els valors emprats per als càlculs d'estimació de la demanda:

MOBILITAT PER RAÓ DE TREBALL			
Municipi	Mobilitat generada total	Mobilitat generada cap a àmbit metropolità	Mobilitat generada cap a àmbit Vallès
Arbúcies	522	91	7
Breda	766	85	25
Fogars de la selva	284	46	0
Gualba	334	79	20
Hostalric	922	41	32
Riells i Viabrea	971	190	66
Sant Feliu de Buixalleu	238	43	7
Tordera	2.146	244	14
<b>TOTAL</b>	<b>6.181</b>	<b>818</b>	<b>173</b>

Font: Lavola

Per tal de convertir aquestes dades d'ocupació en termes de mobilitat, és a dir de desplaçaments que l'estació de Riells i Viabrea podria absorbir, s'han assumit les següents premisses:

- La mobilitat ocupacional per raó de treball implica un viatge d'anada i un de tornada al dia. S'han negligit, per falta de dades, els desplaçaments no pendulars. El calendari laboral tipus consta de 220 dies laborables.
- Per al **repartiment modal**, s'han pres en consideració les dades de l'Enquesta de Mobilitat en dia Feiner (EMEF 2017), que inclou part de l'àmbit estudiat dins del Sistema Tarifari Integrat (STI).

S'ha optat per assignar un repartiment modal diferenciat per a la mobilitat de connexió amb l'àmbit metropolità que per a la mobilitat de connexió amb l'àmbit vallesà.

Així mateix, s'ha considerat un repartiment modal de transport públic major en el cas dels desplaçaments de Riells i Viabrea que no pas en els desplaçaments de la resta de municipis, assumint que el fet de comptar amb estació al propi municipi esdevé un factor d'incentiu clar.

En tots els casos, s'ha optat per considerar dos escenaris possibles, un de més conservador en quant a usuaris potencials de l'estació de Riells i Viabrea (Escenari 1) i un altre més optimista en què s'ha valorat una potencial millora del servei prestat que suposaria una major captació d'usuaris potencials i, per tant, un repartiment modal encara més favorable a l'ús del tren com a mode de transport (Escenari 2).

En la taula següent es detallen els percentatges de repartiment modal a favor del transport públic (tren) que s'han emprat en els càlculs:



Repartiment modal considerat	Conurbació de Barcelona		Àmbit Vallès	
	Riells i V.	Resta	Riells i V.	Resta
Transport públic. Escenari 1	50%	40%	10%	8%
Transport públic. Escenari 2	55%	45%	12%	10%

Font: Lavola

Amb tot, la taula següent recull els resultats obtinguts en termes de desplaçaments per raó de treball que podria absorbir l'estació de tren de Riells i Viabrea:

## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

## LAVOIA

Municipi	Origen - destinació <b>Conurbació de Barcelona</b>				Origen - destinació <b>Ambit Vallès</b>			
	Mobilitat generada	% respecte mobilitat generada total	Desplç. en transport públic (Escenari 1)	Desplç. en transport públic (Escenari 2)	Mobilitat generada	% respecte mobilitat generada total	Desplç. en transport públic (Escenari 1)	Desplç. en transport públic (Escenari 2)
Arbúcies	91	17	36	41	91	17	36	41
Breda	85	11	34	38	85	11	34	38
Fogars de la selva	46	16	18	21	46	16	18	21
Gualba	79	24	32	36	79	24	32	36
Hostalric	41	4	16	18	41	4	16	18
Riels i Viabrea	190	20	95	104	190	20	95	104
Sant Feliu de Buixalleu	43	18	17	19	43	18	17	19
Tordera	244	11	97	110	244	11	97	110
<b>TOTAL dia laborable equivalent</b>	<b>818</b>	<b>13</b>	<b>346</b>	<b>387</b>	<b>818</b>	<b>13</b>	<b>346</b>	<b>387</b>

Font: Lavoia





A banda, s'han tingut en compte els potencials desplaçaments que generaria el desenvolupament industrial que l'Ajuntament ha manifestat oportunitat i conveniència de desenvolupar a curt termini. Concretament, s'han considerat les dades de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG d'ara en endavant) elaborat en el marc del POUM de Riells i Viabrea que van calcular que el nombre de desplaçaments generats per aquest àmbit industrial:

Sector	Nombre de desplaçaments ús principal	Nombre de desplaçaments cessions	Nombre de desplaçaments totals
PAa3 - Plemen	1.493	310	1.803

Font: EAMG POUM Riells i Viabrea

S'ha optat per adoptar les ràtios de desplaçament modal que considera l'EAMG per a la mobilitat ocupacional i considerar un altre escenari, igual que en els casos anteriors, lleugerament més favorable pel que fa a la utilització del transport públic:

	Desplaçaments diaris en transport públic (Escenari 1)	Desplaçaments diaris en transport públic (Escenari 2)
Desenvolupament PAa3	180	216

Font: Lavola

#### 2.4.1.2 MOBILITAT OBLIGADA PER RAÓ D'ESTUDIS

S'ha procedit de manera anàloga en el cas de la mobilitat obligada per raó d'estudis.

La taula següent recull els valors emprats per als càlculs d'estimació de la demanda:

MOBILITAT PER RAÓ D'ESTUDIS			
Municipi	Mobilitat generada total	Mobilitat generada cap a àmbit metropolità	Mobilitat generada cap a àmbit Vallès
Arbúcies	132	38	0
Breda	161	46	5
Fogars de la selva	22	8	0
Gualba	42	17	10
Hostalric	133	30	0
Riells i Viabrea	125	36	17
Sant Feliu de Buixalleu	38	6	0
Tordera	336	110	0
<b>TOTAL</b>	<b>989</b>	<b>292</b>	<b>31</b>

Font: Lavola



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

En el cas de la mobilitat per raó d'estudis, s'han assumit les següents premisses:

- La mobilitat obligada per raó d'estudis a l'àmbit estudiat, rarament implica un viatge d'anada i un de tornada al dia. Per tal d'estimar un valor de desplaçaments diaris equivalents, s'ha considerat un calendari acadèmic tipus de 35 setmanes.
- Per al repartiment modal, també s'han pres com a punt de partida les dades de l'EMEF de 2017. No obstant això, s'han revisat a l'alça els valors de repartiment modal tenint en compte que es pot assumir que el col·lectiu dels estudiants té una capacitat d'accés al vehicle privat més reduïda que en el cas de la mobilitat per raó de treball.

Igualment, s'han distingit les connexions amb l'àmbit metropolità respecte les connexions amb l'àmbit vallesà i, al seu torn, s'han diferenciat dos escenaris pel que fa a la quota de repartiment modal per al transport públic, similarmet a l'exposat per a la mobilitat ocupacional per raó de treball.

En la taula següent es detallen els percentatges de repartiment modal a favor del transport públic (tren) que s'han emprat en els càlculs:

Repartiment modal considerat	Conurbació de Barcelona		Àmbit Vallès	
	Riells i V.	Resta	Riells i V.	Resta
Transport públic. Escenari 1	50%	40%	10%	8%
Transport públic. Escenari 2	55%	45%	12%	10%

Font: Lavola

Amb tot, la taula següent recull els resultats obtinguts en termes de desplaçaments per raó d'estudis que podria absorbir l'estació de tren de Riells i Viabrea:

Municipi	Origen - destinació <b>Conurbació de Barcelona</b>				Origen - destinació <b>Ambit Vallès</b>			
	Mobilitat generada	% respecte mobilitat generada total	Desplç. en transport públic (Escenari 1)	Desplç. en transport públic (Escenari 2)	Mobilitat generada	% respecte mobilitat generada total	Desplç. en transport públic (Escenari 1)	Desplç. en transport públic (Escenari 2)
Arbúcies	38	29	19	21	0	0	0	0
Breda	46	28	23	25	5	3	0	1
Fogars de la selva	8	39	4	5	0	0	0	0
Gualba	17	40	8	9	10	23	1	1
Hostalric	30	23	15	17	0	0	0	0
Riells i Vabrea	36	29	22	23	17	13	2	2
Sant Feliu de Buixalleu	6	16	3	3	0	0	0	0
Tordera	110	33	55	61	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>292</b>	<b>29</b>	<b>149</b>	<b>164</b>	<b>31</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>TOTAL dia laborable equivalent</b>	<b>93</b>	<b>29</b>	<b>48</b>	<b>52</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

Font: Lavola





## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

## 2.4.1.3 DEMANDA TOTAL DE MOBILITAT OBLIGADA

Dels càlculs anteriors, se'n desprèn que la demanda total de mobilitat obligada que podria absorbir l'estació de tren de Riells i Viabrea és la següent:

Desplaçaments diaris	Escenari 1	Escenari 2
Mobilitat obligada per treball potencial	361	405
Mobilitat obligada per estudis potencial	49	53
<b>Mobilitat obligada potencial total</b>	<b>409</b>	<b>459</b>
Mobilitat obligada futura per desenvolupament urbanístic	180	216

Font: Lavola

## 2.4.2 DEMANDA DE MOBILITAT PERSONAL

En l'àmbit de la mobilitat personal s'inclouen la resta de desplaçaments que no són ocupacionals i que tenen, per tant, raons molt diverses: metge, visites a amics i familiars, gestions personals, oci, compres,...Per tal de quantificar aquesta mobilitat s'ha treballat a dues escales:

- Estimació de la **mobilitat personal quotidiana**.
- Estimació de la **mobilitat personal per turisme o oci**, associada a les diferents polaritats identificades al municipi de Riells i Viabrea amb capacitat rellevant d'atracció de visitants.

## 2.4.2.1 DEMANDA DE MOBILITAT PERSONAL QUOTIDIANA

Segons l'EMEF de 2017, els desplaçaments per motius personals són majoritaris en els desplaçaments interns mentre que per als desplaçaments de connexió la proporció és pràcticament equilibrada. Concretament, la proporció entre mobilitat obligada i mobilitat personal de l'àmbit de la Selva és de 34 – 66%. No obstant això, considerant que en els municipis estudiats la mobilitat vinculada a aspectes personals té un caràcter més propers, s'ha optat per emprar un factor de conversió més conservador a l'hora de transformar la mobilitat ocupacional calculada en l'apartat anterior a mobilitat personal, assumint que només una tercera part de la mobilitat personal correspon a desplaçaments de llarg recorregut

Amb això, s'ha procedit a convertir el valor obtingut de mobilitat obligada a mobilitat personal:

	Desplaçaments diaris en transport públic (Escenari 1)	Desplaçaments diaris en transport públic (Escenari 2)
Mobilitat obligada total	409	459
Mobilitat personal quotidiana	262	294

Font: Lavola

Cal puntualitzar que aquesta demanda, atenent a les dades i proporcions emprades, s'associa a mobilitat en dia laborable.



#### 2.4.2.2 DEMANDA DE MOBILITAT PERSONAL PER TURISME O OCI

Pel que fa a la mobilitat personal per turisme o oci, tal i com ja s'ha indicat, es consideren les diferents polaritats d'atracció de visitants de què disposa el municipi, és a dir, els reclams turístics amb què compta o als que es pot accedir des del municipi.

No existeix una única referència per a la quantificació d'aquestes demandes de mobilitat i, per tant, en cada cas, s'indica la font que s'ha pres com a referència per a l'estimació:

- **Parc Natural del Montseny**

Per a l'estimació dels visitants del Parc que poden accedir des de Riells i Viabrea, s'ha emprat com a dada de partida el nombre d'usuaris atesos al Punt d'Informació (6.045 usuaris anuals). No obstant, els visitants de l'espai no corresponen directament al nombre d'usuaris registrats en equipaments d'ús públic de l'espai. Segons el *Manual EUROPARC 03. Evaluación del papel que cumplen los equipamientos de uso público en los espacios naturales protegidos*, en espais protegits seria convenient que almenys un 25% dels visitants de l'espai fossin usuaris dels equipaments d'informació, interpretació o educació ambiental de què disposa l'espai. Les aplicacions pràctiques dutes a terme en aquest estudi indiquen que per a equipaments tipus oficina d'informació el percentatge és molt menor, fet pel qual s'ha optat per emprar com a factor de conversió el 10%.

- **Castell de Montsoriu**

En aquest cas, no s'ha fet cap estimació sinó que s'ha considerat la darrera dada d'afluència disponible, exclouent les visites escolars (10.837 visitants anuals).

- **Ruta de la Tourdera**

Tal i com ja s'ha indicat, no es disposa de dades oficials de freqüentació i usabilitat d'aquest itinerari. S'ha optat per prendre com a dada de partida les dades de freqüentació disponibles de la ruta del Carrilet (Olot – Girona)<sup>7</sup>. Segons l'estudi *Impacto económico y social del Programa de Caminos Naturales*, els recomptes automàtics realitzats al Camí natural del Carrilet (2014) donen un aforament anual de 130.776 visites anuals. Tenint en compte que la ruta de la Tourdera al seu pas pel municipi de Riells i Viabrea presenta una bona accessibilitat (de fet, l'estació és un punt de pas d'aquesta ruta) i que ens trobem en un entorn proper a l'àmbit metropolità (densament poblat), s'ha considerat que l'aforament del Carrilet pot ser aproximadament el doble que el que potencialment podria acollir la Tourdera, en tant que el primer presenta un nivell de consolidació i reconeixement social major.

---

<sup>7</sup> Ruta de 54-57 km amb un reduït desnivell (1,5%) que recorre les valls dels rius Fluvià, Brugent i Ter des d'Olot fins a Girona.



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

A banda, per tal d'aproximar els usuaris que l'estació de Riells i Viabrea podria absorbir, s'han assumit les següents premisses:

- En el cas de la mobilitat personal per oci, lleure i turisme s'ha considerat un repartiment modal del 10% (Escenari 1) i del 15% (Escenari 2).
- S'ha considerat que un 80% de d'aquesta mobilitat es concentra en caps de setmanes i dies festius. Es considera un calendari tipus amb 145 dies de cap de setmana i festius.

Amb tot, la demanda de mobilitat turística que podria atraure l'estació de Riells i Viabrea és la que es mostra a la taula següent. Cal tenir en compte que les dades desagregades per reclam turístic es donen en termes anuals i després se'n calcula l'equivalent diari distingint entre dies laborables i dies de cap de setmana i festiu:

Polaritat	Mobilitat generada anual	Desplaçaments en transport públic (Escenari 1)	Desplaçaments en transport públic (Escenari 2)
Parc Natural del Montseny	60.450	2.418	3.627
Castell de Montsoriu	10.837	1.084	1.626
Ruta Tourdera	65.388	6.539	9.808
TOTAL anual	136.675	13.668	20.501
<b>TOTAL cap de setmana i festiu</b>	754	<b>75</b>	<b>113</b>
<b>TOTAL dia laborable</b>	124	<b>12</b>	<b>19</b>

Font: Lavola

## 2.4.2.3 DEMANDA TOTAL DE MOBILITAT PERSONAL

Dels càlculs anteriors, se'n desprèn que la demanda total de mobilitat personal que podria absorbir l'estació de tren de Riells i Viabrea és la següent:

Desplaçaments diaris	Escenari 1	Escenari 2
Mobilitat personal quotidiana potencial	262	294
Mobilitat personal turística/oci potencial	88	132
<b>Mobilitat personal potencial total</b>	<b>350</b>	<b>426</b>

Font: Lavola



### 2.4.3 CONCLUSIONS SOBRE L'ESTIMACIÓ DE LA DEMANDA

Amb tot, de l'agregació de les estimacions realitzades se l'extreu un valor del total d'usuaris potencials que actualment podrien ésser servits per l'estació de Riells i Viabrea:

Escenari 1	Dies laborables	Caps de setmana i dies festius
Mobilitat obligada potencial (treball i estudis)	409	x
Mobilitat personal potencial (quotidiana i turística)	274	141
<b>Mobilitat total</b>	<b>683</b>	<b>141</b>

Escenari 2	Dies laborables	Caps de setmana i dies festius
Mobilitat obligada potencial (treball i estudis)	459	x
Mobilitat personal potencial (quotidiana i turística)	313	186
<b>Mobilitat total</b>	<b>772</b>	<b>186</b>

Font: Lavola

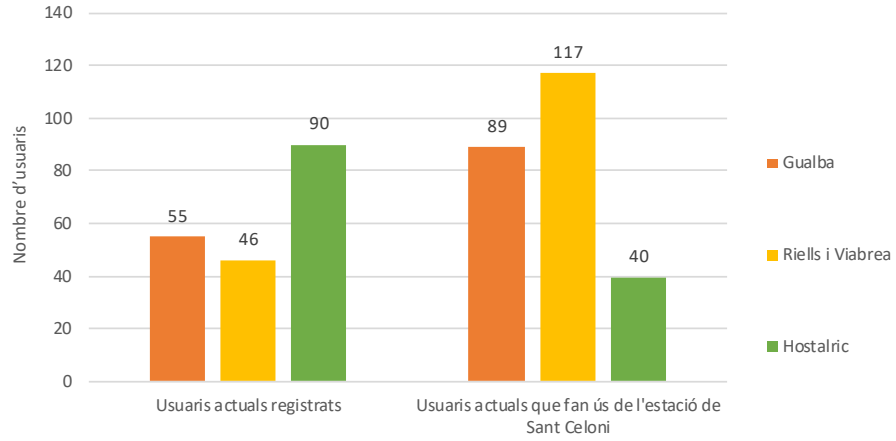
Cal puntualitzar que de la mobilitat personal calculada a l'apartat 2.4.2.1, s'ha considerat que aproximadament una quarta part també es realitza en cap de setmana i dies festius i, per això, s'ha addicionat al còmput total d'aquesta tipologia de dies.

Les dades disponibles d'utilització de l'estació de Riells i Viabrea (veure apartat 2.2.5) mostren que l'estació es troba molt per sota del seu ús potencial. Tal i com s'ha indicat, actualment part dels potencials usuaris de l'estació de Riells i Viabrea opten per fer ús de l'estació de Sant Celoni, principalment per la major freqüència de trens que passen per aquesta estació. Aquesta situació s'ha contrastat amb l'enquesta realitzada als usuaris de l'estació de Sant Celoni, de la qual s'extreu que aproximadament un 14% dels desplaçaments podrien quedar coberts per l'estació de Riells i Viabrea.



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola



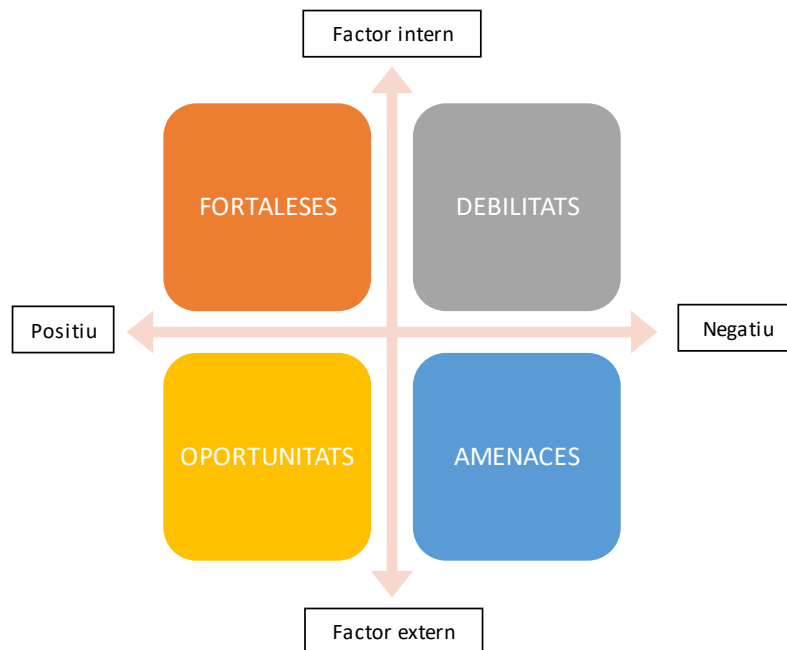
Font: Lavola a partir de les dades del DTES i l'enquesta realitzada a l'estació de Sant Celoni

En concret, la demanda de mobilitat calculada (sense tenir en compte la mobilitat associada al desenvolupament industrial previst en un futur), suposaria un increment del doble de la mobilitat a què actualment s'està donant cobertura.



### 3 DAFO

Per tal d'ordenar i integrar la informació recopilada i analitzada en l'apartat precedent d'una manera que pugui ser útil en la tasca propositiva de dinamització socioeconòmica de municipi, s'ha confeccionat una matriu d'anàlisi, és a dir, una DAFO. Les sigles DAFO fan referència a la identificació dels factors, tant limitadors com positius, d'àmbit intern i extern, que intervenen en el desenvolupament d'un territori.



- **Fortaleses:** factors que suposen un avantatge comparatiu per al territori. Són tendencials, internes i a llarg termini.
- **Debilitats:** factors que suposen un desavantatge comparatiu envers altres territoris. Són tendencials, internes i a llarg termini.
- **Oportunitats:** situacions o dinàmiques de l'entorn que permeten millorar la situació competitiva del territori. Són conjunturals, externes i a curt termini.
- **Amenaces:** situacions o dinàmiques que, si no s'afronten, col·loquen al territori en posició de desavantatge competitiu. Són conjunturals, externes i a curt termini.

Així doncs, a continuació es mostra la **matriu DAFO de Riells i Viabrea**, mantenint l'estructura temàtica emprada per tal demostrar la imatge general de la situació en què es troba el municipi:



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

## ÀMBIT SOCIETAT

## FORTALESES

- La població de Riells i Viabrea no mostra símptomes d'envelliment, tot i que a l'entorn l'estructura demogràfica presenta certa població potencialment dependent.
- El nombre d'habitatges al municipi ha augmentat sostingudament en els darrers anys.
- Riells i Viabrea compta amb una dotació suficient d'equipaments i serveis al ciutadà, els quals es complementen amb l'oferta de Sant Celoni, que sosté un paper com a polaritat territorial.

## DEBILITATS

- El municipi s'ha vist immers en un procés de fort creixement demogràfic que recentment s'ha frenat, donant lloc a un estancament de la població.
- El municipi presenta uns valors d'ocupació laboral comparativament menors als del seu entorn, essent les dones de més de 44 anys les més afectades per l'atur.

## OPORTUNITATS

- La dinàmica de creixement del municipi respon, principalment, a un impuls de les migracions interiors.
- El municipi es localitza en un àmbit supramunicipal per al que es projecta un increment de la població, en un escenari mitjà, d'aproximadament el 4% anual fins 2026.
- La creació de llocs de treball al municipi ha seguit una evolució a l'alça durant els darrers anys.

## AMENACES

- El creixement demogràfic ha estat absorbit principalment amb una primarització de segones residències.
- S'observen unes taxes d'autocontenció i autosuficiència reduïdes pel que fa a la mobilitat laboral.

## ÀMBIT TERRITORI

### FORTALESES

- Una part important del territori queda inclosa en l'àmbit protegit del Montseny per acollir espais i elements d'elevat valor ecològic, paisatgístic i/o patrimonial. Actualment, l'accés al Parc des del municipi de Riells presenta una baixa utilització però cal tenir en compte que conforma una porta d'entrada important al Montseny des de l'àmbit gironí (juntament amb Viladrau).
- La ubicació del municipi es considera estratègica, per ésser equidistant tant a Barcelona com a Girona i per comptar amb una xarxa viària que permet una connectivitat força directa amb infraestructures viàries importants a nivell català.
- El municipi compta amb una estació de tren de molt recent construcció, amb disponibilitat d'aparcament per a cotxes i bicicletes i amb una bona accessibilitat des de la xarxa viària.

### DEBILITATS

- La configuració urbanística derivada d'un creixement irregular en base a urbanitzacions complica la creació d'un nucli urbà funcional.
- La carretera C-35, que esdevé una de les principals vies d'accés al municipi, presenta un trànsit intens de vehicles pesants i un nivell d'accidentalitat rellevant.
- L'oferta de transport públic per carretera és limitada i es redueix molt significativament durant el cap de setmana.
- La intermodalitat entre les línies de transport per carretera i el ferrocarril és molt millorable.
- S'identifica un nivell d'utilització molt millorable de l'estació de tren.

### OPORTUNITATS

- El planejament urbanístic vigent al municipi permet un creixement residencial i d'activitats econòmiques notable i que no s'ha desenvolupat.
- El Parc Natural del Montseny està treballant en accions per a millorar l'accés en transport públic de visitants així com en la diversificació dels punts d'atracció per tal de millorar la sobrefreqüentació de determinats àmbits.
- La Diputació de Girona ha endegat una campanya per potenciar la vessant gironina del Parc.
- L'estació de tren de municipi té potencial per captar usuaris de tren, tant d'habitants del propi municipi com de municipis de l'entorn, que actualment utilitzen l'estació de Sant Celoni.
- Resta pendent d'execució, tot i que ja està planificada, una via ciclista que unirà

### AMENACES

- Existeixen potencials usuaris de l'estació de Riells que actualment estan utilitzant l'estació de Sant Celoni, identificant-se la freqüència d'expedicions com el factor clarament limitant en la presa de la decisió.

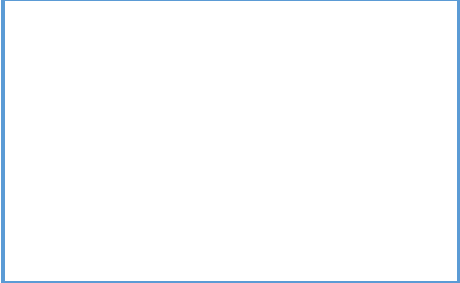


PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

Breda amb l'estació de tren de Riells i Viabrea, fet que podrà afavorir els desplaçaments no motoritzats entre aquests dos punts.

- Riells i Viabrea serà punt de pas de l'itinerari de la Tourdera, un projecte supramunicipal que pretén fomentar la descoberta a peu i en bicicleta de l'entorn de la Tordera.



**ÀMBIT ECONOMIA****FORTALESES**

- El sector secundari sosté un paper notable en l'economia municipal, especialment en termes d'ocupació i teixit empresarial.
- Destaca la concentració de l'activitat industrial a l'eix de la C-35, en continuïtat amb els teixits industrials d'altres municipis.
- Existeix una quantitat rellevant d'elements d'interès (patrimoni natural i cultural) que constitueixen recursos actuals o potencials d'atracció turística i d'activitats d'oci/lleure.
- Celebració d'esdeveniments que esdevenen un atractiu per als locals o visitants i que configuren canals de promoció dels valors o actius del territori.

**DEBILITATS**

- Estructura productiva poc diversificada i dificultats per atreure o generar inversions a la zona.
- La inexistència d'un nucli urbà dificulta la obertura de comerços. Això incrementa les necessitats de mobilitat per adquirir determinats productes.
- S'identifica una mancança de serveis turístics estratègics (restaurants i/o allotjaments).
- Existeixen determinades limitacions en termes d'accessibilitat al Castell de Montsoriu.

**OPORTUNITATS**

- Es preveu el desenvolupament d'un dels sectors de creixement industrial previstos en el planejament vigent.
- El municipi té part del seu terme municipal dins del Parc del Montseny, el qual conforma un espai amb una gran capacitat d'atracció de visitants.
- L'àmbit de Riells i Viabrea conforma l'única porta d'entrada directa al Montseny des de la vessant gironina, tant per carretera com per ferrocarril.
- El Castell de Montsoriu és un element patrimonial que presenta un atractiu creixent en els darrers anys.
- Existeixen diversos productes turístics que s'estan promocionant en l'àmbit supramunicipal (Vescomtat de Cabrera, La Selva, comarca de l'aigua,...).
- S'observa un augment generalitzat de la valorització del paisatge i el patrimoni com a reclams turístics.

**AMENACES**

- L'afluència de visitants al Montseny tendeix a concentrar-se en determinats caps de setmana de l'any i en alguns espais en què la hiperfreqüentació pot comprometre el manteniment del patrimoni natural i cultural.



## 4 PLA DE DINAMITZACIÓ

### 4.1 ESTRATÈGIA I PLA D'ACCIÓ

La proposta de dinamització per al municipi es sustenta fonamentalment en els 4 elements o actius del municipi que s'han identificat com a estratègics per al desenvolupament del municipi en la tasca de diagnosi realitzada i presentada en els apartats precedents:



Atenent a les oportunitats i amenaces que afecten en cadascun d'aquests elements, s'ha confegit una sèrie de propostes d'actuacions que, en alguns dels casos, poden aplicar a més d'un element o actiu estratègic. En qualsevol cas, tal com es veurà a continuació, totes les accions tenen un doble denominador comú: potenciació i aprofitament dels principals recursos amb atractiu turístic i de lleure juntament amb una millora del model de mobilitat.



Les actuacions proposades en el present Pla de dinamització tenen un horitzó temporal d'uns 4 anys (fins a l'any 2022) i, per a cadascuna d'elles, s'ha desenvolupat una fitxa descriptiva per tal d'enfocar-ne la implantació. Les fitxes contenen la següent informació:

NUMERACIÓ DE L'ACCIÓ	TÍTOL DE L'ACCIÓ
OBJECTIU: < >	
DESCRIPCIÓ: < >	
TASQUES: < >	
PRINCIPALS BENEFICIS: < >	
CRONOGRAMA: < >	
PRESSUPOST: < >	
COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS DEL PROPI PLA: < >	
COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS PREVISTES EN ALTRES INSTRUMENTS: < >	



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

**ACCIÓ 1. INCREMENT DE L'OFERTA DE TRENS EN DIA LABORABLE****OBJECTIUS:**

- Promoure l'ús del transport públic en la mobilitat obligada dels habitants de Riells i Viabrea i d'altres municipis de l'entorn.
- Oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en transport privat.

**DESCRIPCIÓ:**

Es proposa sol·licitar al Servei de Transport Ferroviari i per Cable del Departament de Territori i Sostenibilitat (DTES d'ara en endavant) un increment de l'oferta de trens amb parada a l'estació de Riells i Viabrea, aprofitant la demanda de mobilitat obligada potencial que podria captar (veure apartat 2.4).

Es proposa un increment de l'oferta de 5+5 expedicions diàries i en dissabte i festius. En concret es proposa prolongar les següents expedicions (s'indica l'hora de pas de Sant Celoni):

Feiner	Dissabte i festius
EXPEDICIONS SENTIT BARCELONA	EXPEDICIONS SENTIT BARCELONA
5:37 / 9:07 / 11:07 / 15:07 / 19:07	9:37 / 13:37 / 17:37 / 18:37 / 19:37
EXPEDICIONS SENTIT RIELLS	EXPEDICIONS SENTIT RIELLS
7:48 / 13:28 / 16:28 / 17:28 / 19:28	7:58 / 8:58 / 9:58 / 10:58 / 15:58

Atenent a les dades analitzades, es considera escaient que l'increment del nombre d'expedicions per l'estació del municipi es dugui a terme a través del perllongament del recorregut d'algunes expedicions que actualment finalitzen el seu recorregut a Sant Celoni.

També cal tenir en compte que aquesta estació presenta les característiques adequades, com a instal·lació ferroviària, per actuar com a vèrtex final de línia ja que compta amb dues vies mortes amb què es podria fer l'eventual canvi de sentit.

Cal indicar aquí que es tracta d'una reivindicació històrica en l'àmbit territorial.

**TASQUES:**

- T1. Presentar el present Pla de dinamització socioeconòmica de Riells i Viabrea al Servei de Transport Ferroviari i per Cable del DTES per tal que procedixin a analitzar la viabilitat de la proposta d'increment del nombre d'expedicions.
- T2. En cas que es valori positivament T1, planificar l'increment de freqüència de trens.
- T3. Posada en servei de les noves freqüències de trens planificades.
- T4. Comunicació i difusió dels nous horaris.



ACCIÓ 1.	INCREMENT DE L'OFERTA DE TRENS EN DIA LABORABLE
<b>PRINCIPALS BENEFICIS:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Millora del repartiment modal de la mobilitat obligada en favor de modes més sostenibles, bàsicament per l'increment de l'ús del tren com a mitjà de transport en els desplaçaments laborals o per raó d'estudis.</li><li>• Reducció del flux de vehicles que circulen per la C-35 (en part corresponent a usuaris que van a buscar el tren a Sant Celoni) i, per tant, reducció del risc d'accidentalitat en aquesta via.</li><li>• Reducció del nombre d'emissions atmosfèriques i acústiques associades al trànsit rodat.</li></ul>	
<b>CRONOGRAMA:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• T1: curt termini (1r semestre 2019).</li><li>• T2 / T3: mig – llarg termini (pendent de definir i supeditat a la viabilitat del DTES).</li><li>• T4: en funció de les anteriors.</li></ul>	
<b>PRESSUPOST:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• T1 / T4: Cost organitzatiu / tècnic intern de l'Ajuntament de Riells i Viabrea / DTES.</li><li>• T2: Cost organitzatiu / tècnic intern del DTES.</li><li>• T3: ≈ 450.000 € (considerant un cost unitari entorn a 15€/km).</li></ul>	
<b>COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS DEL PROPI PLA:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Acció 2</li><li>• Acció 4</li><li>• Acció 10</li></ul>	
<b>COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS PREVISTES EN ALTRES INSTRUMENTS:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Acció prevista a <a href="#">l'Estudi de viabilitat de l'extensió del transport públic a la Reserva de la Biosfera del Montseny</a> (Proposta 7).</li></ul>	



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

## ACCIÓ 2

## ESTACIÓ DE TREN COM A PUNT DE DINAMITZACIÓ TURÍSTICA

## OBJECTIUS:

- Reforçar l'oferta de serveis i activitats turístiques i de lleure al municipi.
- Potenciar el paper de Riells i Viabrea, i en concret de l'estació, com a punt d'inici o final de rutes o itineraris per l'entorn.
- Promoure l'ús del transport públic en la mobilitat recreativa dels visitants de Riells i Viabrea o el seu entorn.

## DESCRIPCIÓ:

Es proposa apostar per la plurifuncionalitat de l'estació com a equipament d'ús públic, tenint en compte que actualment gran part de l'espai es troba infrautilitzat i que es tracta d'una instal·lació de recent construcció.

A tal efecte, i en consonància amb la voluntat de potenciar el paper de Riells i Viabrea com a porta d'entrada a l'espai del Montseny i del Montnegre, així com de node des d'on accedir a diverses rutes o itineraris d'interès, es considera escaient que l'estació pugui a collir usos que siguin complementaris a les activitats turístiques, d'oci i/o de lleure que es pretenen fomentar.

A priori, es considera que la demanda que podria ser públic d'aquesta proposta es concentra, principalment, en caps de setmana, de manera que es pot valorar l'opció d'optar per serveis discrecionals. Analitzant la oferta existent de serveis al municipi així com la demanda actual i potencial que es preveu en determinats sectors, es proposa valorar la implantació de les següents activitats:

- **Centre d'informació i promoció turística**, aprofitant que el municipi pot actuar com a principal porta d'entrada al Montseny per la banda gironina i també com a punt des d'on accedir al Montnegre. Conformaria un espai on s'oferiria un servei d'informació i atenció turística als visitants que accedissin en tren i que podria acollir, puntualment o de manera més permanent, exposicions o elements de divulgació relacionats el medi natural o similars.
- **Negoci de lloguer de bicicletes o similars**, tenint en compte l'existència de rutes cicloturístiques a l'entorn. Aquest establiment també podria oferir serveis de reparació o adequació de bicicletes per a aquelles persones que accedissin amb la seva pròpia bicicleta. Donada l'orografia del municipi, seria escaient oferir l'opció de bicicletes elèctriques o altres sistemes de mobilitat pensant en col·lectius menys aptes per a l'ús de bicicletes convencionals. Es podria valorar la opció d'oferir servei de préstec de bicicletes o gestió de flotes corporatives, especialment pensat per a la mobilitat laboral d'accés a les zones d'activitat industrial properes a l'estació.
- **Aparcament per a bicicletes** protegit, el qual segurament pren més rellevància per a la mobilitat obligada tot i que la mobilitat personal també se'n pot veure beneficiada. Aquesta actuació permetria reforçar el paper de l'estació com a punt intermodal. Si bé ja existeix un aparcament de bicicletes, aquest és exterior i es considera més adequat, pensant en estacionaments de major durada, optar per tipologies que ofereixin una



ACCIÓ 2	ESTACIÓ DE TREN COM A PUNT DE DINAMITZACIÓ TURÍSTICA
---------	--

protecció raonable enfront de vandalisme, robatori o possibles inclemències del temps. A tal efecte, es proposa situar suports d'aparcament de bicicletes dins l'estació, sota vigilància, o bé implantar altres tipologies segures (consigna, gàbia modular,...).

- **Establiment de restauració**, el qual ja existia a l'antiga estació de tren del municipi. Es considera un servei molt adequat per complementar el turisme de bicicleta o senderisme que es pretén promocionar. Alternativament, valorar l'opció d'instal·lar màquines de *vending*.
- **Establiment de venda de productes km 0**. Espai per a la comercialització en de productes típics del Parc Natural del Montseny o de la comarca de la Selva que fomenti i promoció el consum de recursos agroalimentaris locals: castanyes, conserves, embotits, làctics.. elaborats en un entorn proper, aprofitant l'existència de projectes de dinamització dels productes agroalimentaris a l'entorn.
- **Serveis de caràcter supramunicipal**. Per la seva posició excèntrica dins de la comarca de la Selva, Riells i Viabrea es troba allunyat de determinats serveis públics que es presten a nivell comarcal (policia, jutjats, arxiu comarcal,...). Aprofitant la disponibilitat d'espai a l'estació així com la seva ubicació i bona accessibilitat a nivell viari, es podria valorar la idoneïtat d'instaurar-hi alguna sucursal. Cal tenir en compte que Riells i Viabrea, juntament amb la resta de municipis del Montseny que pertanyen a la comarca de la Selva, no disposen de cap sistema de transport públic per accedir a la capital de comarca, tot i que no es té constància d'una demanda de connexió entre aquests municipis especialment rellevant.

**TASQUES:**

- T1. Presentar el present Pla de dinamització socioeconòmica de Riells i Viabrea a ADIF i el DTES i sol·licitar la cessió d'espais de l'estació per als usos proposats.
- T2. Si s'escau, signar un conveni de cessió d'ús de l'espai entre l'Ajuntament de Riells i Viabrea i ADIF i elaborar un estudi sobre els possibles usos a implantar.
- T3. Presentar el present Pla de dinamització socioeconòmica de Riells i Viabrea al Parc Natural del Montseny i del Montnegre – Corredor.
- T4. Si s'escau, establir un conveni amb productors locals del Montseny / la Selva per a la venda de productes.
- T5. Si s'escau, revisar que el règim municipal d'atorgament de llicències sigui coherent amb les propostes i, en cas que sigui necessari, ajustar-lo.
- T6. Si s'escau, activar el corresponent procediment municipal per licitar els espais cedits.
- T7. Comunicació i difusió de la implantació de l'acció.



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

ACCIÓ 2	ESTACIÓ DE TREN COM A PUNT DE DINAMITZACIÓ TURÍSTICA
<b>PRINCIPALS BENEFICIS:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Increment de l'oferta de serveis complementaris a l'activitat turística i de lleure existents al municipi.</li> <li>• Amortització de la inversió per a la construcció de l'edifici de l'estació, una instal·lació molt recent.</li> </ul>	
<b>CRONOGRAMA:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• T1 / T3: curt termini (1r semestre 2019).</li> <li>• T2 / T4: mig termini (2020).</li> <li>• T5 / T6: mig – llarg termini (pendent de definir i supeditat als acords presos).</li> <li>• T7: en funció de les anteriors.</li> </ul>	
<b>PRESSUPOST:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• T1 / T2 / T3 / T4 / T5 / T7: Cost organitzatiu / tècnic intern de l'Ajuntament de Riells i Viabrea / DTES / ADIF / Parcs Montseny i Montnegre - Corredor.</li> <li>• T6: ≈ 300.000-500.000 €.</li> </ul>	
<b>COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS DEL PROPI PLA:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Acció 1</li> <li>• Acció 3</li> <li>• Acció 5</li> <li>• Acció 6</li> <li>• Acció 9</li> <li>• Acció 10</li> </ul>	
<b>COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS PREVISTES EN ALTRES INSTRUMENTS:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudi per a la implantació d'aparcaments segurs per a bicicletes a les estacions (DTES).</li> <li>• <a href="#">Proparc – Mercat virtual de productors del Montseny.</a></li> <li>• <a href="#">Projecte Localitza.</a></li> </ul>	



ACCIÓ 3	BITLLETS DE TRANSPORT COMBINATS
<b>OBJECTIUS:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Promoure l'ús del transport públic en la mobilitat recreativa dels visitants de Riells i Viabrea o el seu entorn.</li><li>• Reforçar l'oferta de serveis i activitats turístiques i de lleure al municipi.</li><li>• Potenciar el paper de Riells i Viabrea, i en concret de l'estació, com a punt d'inici o final de rutes o itineraris per l'entorn.</li></ul>	
<b>DESCRIPCIÓ:</b> <p>Es proposa posar a la disposició dels diferents usuaris paquets que combinin el tiquet corresponent al desplaçament d'anada i tornada en tren fins a l'estació de Riells i Viabrea amb l'entrada o el tiquet corresponent a algun atractiu turístic al que es pot accedir des del municipi. Els bitllets combinats s'haurien d'oferir a un preu més competitiu que l'adquisició dels dos serveis per separat.</p> <p>Tenint en compte que ja existeix un bitllet combinat per accedir al Parc Natural del Montseny des de Sant Celoni ("De casa al Montseny": tren + autobús), entre d'altres, es proposa considerar:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bitllet combinat tren – Castell de Montsoriu, que inclogui: el bitllet de tren, un servei discrecional d'autobús llançadora fins al Castell de Montsoriu i l'entrada corresponent.</li><li>• Bitllet combinat tren – bicicleta, que inclogui el bitllet de tren i el lloguer d'una bicicleta (veure Acció 2), per tal de poder practicar cicloturisme.</li></ul> <p>Es considera que aquests elements de promoció turística permeten atreure nova demanda de visitants que arribin al municipi amb tren.</p>	
<b>TASQUES:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• T1. Presentar el present Pla de dinamització socioeconòmica de Riells i Viabrea a ADIF i el DTES per tal que procedixin a analitzar la viabilitat de la proposta.</li><li>• T2. Presentar el present Pla de dinamització socioeconòmica de Riells i Viabrea als altres agents implicats (Castell de Montsoriu o eventual empresa de lloguer de bicicletes, a tall d'exemple) per tal que procedixin a analitzar la viabilitat de la proposta.</li><li>• T3. Instar als agents implicats per a què es reunixin i estableixin un conveni per distribuir el cost econòmic i fer un seguiment dels acords presos i de l'estat de la qüestió.</li><li>• T4. Si s'escau, implementació de la oferta de bitllet combinat.</li><li>• T5. Comunicació i difusió dels nous bitllets combinats.</li></ul>	
<b>PRINCIPALS BENEFICIS:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Diversificació dels productes turístics oferts i, per tant, possible increment de la demanda de visitants.</li></ul>	



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

ACCIÓ 3	BITLLETS DE TRANSPORT COMBINATS
<b>CRONOGRAMA:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>T1 / T2: curt termini (2019).</li><li>T3: mig termini (2020).</li><li>T4: mig termini (2020-2021, supeditat les tasques anteriors).</li><li>T5: en funció de les anteriors.</li></ul>	
<b>PRESSUPOST:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>T1 / T2 / T3 / T5: Cost organitzatiu / tècnic intern de l'Ajuntament de Riells i Viabrea / ADIF / DTES / Castell de Montsoriu / altres.</li><li>T4: pendent de definir per part dels agents implicats.</li></ul>	
<b>COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS DEL PROPI PLA:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Acció 1</li><li>Acció 2</li><li>Acció 3</li><li>Acció 8</li><li>Acció 9</li></ul>	
<b>COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS PREVISTES EN ALTRES INSTRUMENTS:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Oferta de Bitllets combinats d'oci i turisme de <a href="#">Rodalies de Catalunya</a></li></ul>	



ACCIÓ 4	MILLORA DE LA CONNEXIÓ AUTOBÚS – TREN
<b>OBJECTIUS:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Promoure l'ús del transport públic en la mobilitat obligada dels habitants de Riells i Viabrea i d'altres municipis de l'entorn.</li><li>• Oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en transport privat.</li></ul>	
<b>DESCRIPCIÓ:</b> <p>Es proposa sol·licitar al DTES la millora i revisió de l'oferta d'autobús interurbà que connecta amb el punt de parada corresponent a l'estació de tren, en el sentit d'oferir una connexió coordinada entre els dos modes de transport.</p> <p>L'acció es fonamenta en el fet que l'autobús interurbà pot esdevenir un element clau per apropar usuaris potencials tant del municipi, que en determinats casos tenen l'estació força allunyada per anar-hi a peu, com d'altres municipis de l'entorn. Un servei d'autobús coordinat amb els horaris de pas dels principals trens conforma un element clau d'intermodalitat i permet captar nous usuaris cap al transport ferroviari a partir d'incrementar la cobertura territorial d'aquest servei d'alta capacitat.</p> <p>L'acció s'enfoca especialment per als desplaçaments entre setmana i es considera que caldria prioritzar la bona coordinació en les hores considerades punta en relació a la mobilitat per accedir al lloc de treball, tenint especialment en compte la relació amb Sant Celoni i Barcelona.</p> <p>En concret, es proposa:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Per a la línia Girona – Sant Celoni (que permet la connexió dels municipis d'Arbúcies i Breda), afegir una nova expedició que permeti la connexió a primera hora del matí amb trens en direcció Barcelona (06:32h o bé 07:16h). Aquests són els dos únics trens que permeten arribar a Barcelona abans de les 9h.</li><li>• Per a la mateixa línia, però en sentit Sant Celoni – Girona, es proposa revisar els horaris de les tres darreres expedicions del dia (16:18h, 18:18h i 20:18h) per coordinar-los amb els trens i assegurar el retorn a casa per la tarda.</li><li>• Estudiar la viabilitat d'implantar un servei regular d'autobús interurbà per als municipis considerats dins l'àmbit d'influència de l'estació que actualment no tenen opció de connexió amb autobús (Sant Feliu de Buixalleu, Gualba, Tordera i Fogars de la Selva).</li></ul>	
<b>TASQUES:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• T1. Presentar el present Pla de dinamització socioeconòmica de Riells i Viabrea a TEISA i al DTES per tal que procedixin a analitzar la viabilitat de la proposta.</li><li>• T2. Si s'escau, revisió dels horaris d'autobús interurbà.</li><li>• T3. Si s'escau, posada en funcionament d'una nova línia d'autobús regular interurbà.</li><li>• T4. Comunicació i difusió de la implantació de l'acció.</li></ul>	



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

ACCIÓ 4	MILLORA DE LA CONNEXIÓ AUTOBÚS – TREN
<b>PRINCIPALS BENEFICIS:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Millora del repartiment modal de la mobilitat obligada en favor de modes més sostenibles, bàsicament per l'increment de l'ús del tren com a mitjà de transport en els desplaçaments laborals o per raó d'estudis.</li> <li>• Reducció del flux de vehicles que circulen per la C-35 (en part corresponent a usuaris que van a buscar el tren a Sant Celoni) i, per tant, reducció del risc d'accidentalitat en aquesta via.</li> <li>• Reducció del nombre d'emissions atmosfèriques i acústiques associades al trànsit rodat.</li> </ul>	
<b>CRONOGRAMA:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• T1: curt termini (2019).</li> <li>• T2: mig termini (2020) i continuat (ajust dels horaris si s'incrementa l'oferta ferroviària o bé canvien els horaris).</li> <li>• T3: mig – llarg termini (2021).</li> <li>• T4: en funció de les anteriors.</li> </ul>	
<b>PRESSUPOST:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• T1 / T4: Cost organitzatiu / tècnic intern de l'Ajuntament de Riells i Viabrea / TEISA / DTES.</li> <li>• T2: l'ajust horari no implica un increment del cost del servei, ans al contrari si s'aconsegueix captar més oferta.</li> <li>• T3: ≈ 3 € km de bus prolongat (prolongació sobre el recorregut actual, per tant cal multiplicar l'increment per les expedicions anuals).</li> </ul>	
<b>COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS DEL PROPI PLA:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Acció 1</li> <li>• Acció 10</li> </ul>	
<b>COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS PREVISTES EN ALTRES INSTRUMENTS:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Acció prevista a l'<a href="#">Estudi de viabilitat de l'extensió del transport públic a la Reserva de la Biosfera del Montseny</a> (Proposta 7).</li> </ul>	



ACCIÓ 5	RIELLS I VIABREA COM A PUNT D'ACCÉS AL PARC NATURAL DEL MONTSENY
<p><b>OBJECTIUS:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Potenciar el paper de Riells i Viabrea com a porta d'entrada al Parc del Montseny.</li><li>• Promoure l'ús del transport públic en la mobilitat recreativa dels visitants de Riells i Viabrea o el seu entorn.</li></ul>	
<p><b>DESCRIPCIÓ:</b></p> <p>Per tal de fomentar l'accés en transport col·lectiu des del municipi, es proposa la implantació d'un autobús llançadora entre l'estació de tren de Riells i Viabrea i el Punt d'Informació de Riells de Montseny, com a punt d'accés al Parc, especialment durant el cap de setmana. Aquest bus ha d'estar coordinat amb els horaris del ferrocarril en aquesta estació per tal de permetre un intercanvi modal adequat.</p> <p>El nombre d'expedicions ha de permetre l'accés al municipi les principals franges horàries del matí i de la tarda, així com la tornada, per tal de garantir l'accés per raons de lleure i oci o de segons residència tant per aquells visitants que passen el dia al municipi, com per aquells per hi estaran tot el cap de setmana (4+4).</p> <p>Seguint l'experiència de Santa Maria de Palautordera, es proposa iniciar aquesta oferta a mode de prova pilot els mesos de major demanda (primavera i octubre) tots els dissabtes, diumenges i festius, i en una segona fase i en funció de la demanda estendre-la la resta de mesos de l'any.</p> <p>Complementàriament, per reforçar el paper de Riells com a porta d'entrada al Montseny, es podria:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Realitzar campanyes publicitàries que indiquin els principals punts d'interès del Parc als quals es pot accedir des de l'estació de Riells i Viabrea.</li><li>• Senyalitzar la connexió en els horaris de la línia R2 Nord, per tal de fer més visual l'accés al parc a través del tren.</li></ul>	
<p><b>TASQUES:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• T1. Presentar el present Pla de dinamització socioeconòmica de Riells i Viabrea al Parc Natural del Montseny i el DTES per tal que procedeixin a analitzar la viabilitat de la proposta.</li><li>• T2. Realització d'una prova pilot d'autobús llançadora durant els caps de setmana dels mesos de major demanda.</li><li>• T3. Si s'escau, implantació d'un nou servei d'autobús llançadora.</li><li>• T4. Campanya de comunicació i difusió.</li></ul>	



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

ACCIÓ 5	RIELLS I VIABREA COM A PUNT D'ACCÉS AL PARC NATURAL DEL MONTSENY
<b>PRINCIPALS BENEFICIS:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Millora del repartiment modal de la mobilitat recreativa en favor de modes més sostenibles, bàsicament per l'increment de l'ús del tren com a mitjà de transports.</li> <li>• Increment del nombre de visitants en tant que s'ofereix una opció de transport completa per a aquelles persones que no disposen de vehicle privat.</li> <li>• Reducció del nombre d'emissions atmosfèriques i acústiques associades al trànsit rodat en un àmbit d'especial sensibilitat ambiental.</li> <li>• Dessaturació de punts d'hiperfrequentació del Parc.</li> </ul>	
<b>CRONOGRAMA:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• T1: (1r semestre 2019).</li> <li>• T2: curt termini (finals de 2019).</li> <li>• T3: mig – llarg termini (pendent de definir i supeditat a la viabilitat prova pilot).</li> <li>• T4: en funció de les anteriors.</li> </ul>	
<b>PRESSUPOST:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• T1: cost organitzatiu / tècnic intern de l'Ajuntament de Riells i Viabrea / DTES / Parc Natural del Montseny.</li> <li>• T2 / T3: 3 € km de bus prolongat (prolongació sobre el recorregut actual, per tant cal multiplicar l'increment per les expedicions anuals).</li> <li>• T4: ≈ 10.000€.</li> </ul>	
<b>COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS DEL PROPI PLA:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Acció 2</li> <li>• Acció 3</li> </ul>	
<b>COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS PREVISTES EN ALTRES INSTRUMENTS:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Acció prevista a <a href="#">l'Estudi de viabilitat de l'extensió del transport públic a la Reserva de la Biosfera del Montseny</a> (Proposta 13).</li> <li>• <a href="#">Accions de regulació de l'accés en vehicle privat dutes a terme pel Parc Natural del Montseny.</a></li> </ul>	



ACCIÓ 6	MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT AL CASTELL DE MONTSORIU
<b>OBJECTIUS:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Promoure el Castell de Montsoriu com a recurs turístic pel seu interès turístic i per ser punt d'origen i destinació de diverses rutes dels municipis veïns.</li></ul>	
<b>DESCRIPCIÓ:</b> <p>L'accessibilitat és clau per aconseguir que el visitant arribi a la seva destinació. Actualment no existeix cap opció de transport públic per arribar al Castell de Montsoriu, únicament accessible en vehicle privat o a peu. A més a més, el darrer tram fins al propi castell (pista forestal) s'ha de fer a peu ja que no existeix un itinerari condicionat per a vehicles que arribi fins al mateix castell. Aquest fet fa que l'accessibilitat al castell no sigui universal ja que no existeix una opció viable per a persones amb mobilitat reduïda i, a banda, pot dissuadir l'accés de visitants de certa edat.</p> <p>A tal efecte, es proposa analitzar la viabilitat i conveniència de dur a terme actuacions per a la millora de l'accessibilitat al Castell:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Implantació d'un servei d'autobús llançadora entre l'estació de tren i l'aparcament del Castell de Montsoriu, especialment en caps de setmana. Caldria garantir, com a mínim, l'existència de 2+2 expedicions (anada i tornada) coordinades amb el tren. Igual que en el cas de l'acció 5, es podria optar per realitzar una prova pilot en èpoques de major demanda per tal d'analitzar la viabilitat de l'actuació i, si s'escau, contemplar altres opcions alternatives.</li><li>Realització d'un projecte d'adequació i millora del tram final d'accés al Castell que pugui ser apte per a ser utilitzat per algun dispositiu de mobilitat. Especialment pensat per a persones d'edat més avançada.</li></ul>	
<b>TASQUES:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>T1. Estudiar conjuntament amb el Patronat del Castell de Montsoriu (principalment el Consell Comarcal de La Selva) la viabilitat de la proposta i establir un conveni per distribuir el cost econòmic de l'acció</li><li>T2. Realització d'una prova pilot d'autobús llançadora durant èpoques de major afluència.</li><li>T3. Si s'escau, posada en funcionament del servei d'autobús llançadora o de solució alternativa.</li><li>T4. Encàrrec, redacció i execució d'un projecte executiu d'adequació i millora del camí.</li><li>T5. Comunicació i difusió de la implantació de l'acció.</li></ul>	
<b>PRINCIPALS BENEFICIS:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Increment del nombre de visitants al Castell de Montsoriu.</li></ul>	



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

ACCIÓ 6	MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT AL CASTELL DE MONTSORIU
<b>CRONOGRAMA:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>T1: curt termini (3r trimestre 2019).</li><li>T2: mig termini (3r trimestre 2020).</li><li>T3: mig – llarg termini (pendent de definir i supeditat a la viabilitat prova pilot).</li><li>T4: mig termini (3r trimestre 2020).</li><li>T5: en funció de les anteriors.</li></ul>	
<b>PRESSUPOST:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>T1 / T5: cost organitzatiu / tècnic intern de l'Ajuntament de Riells i Viabrea / Patronat del Castell de Montsoriu.</li><li>T2 / T3: ≈ 150-200 €/dia (cost diari aproximat d'un servei d'autobús llançadora d'aquestes característiques. Aquest servei es podria fer per mitjà d'un vehicle de 9 places).</li><li>T4: ≈ 25.000 €.</li></ul>	
<b>COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS DEL PROPI PLA:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Acció 2</li><li>Acció 3</li><li>Acció 7</li><li>Acció 8</li></ul>	
<b>COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS PREVISTES EN ALTRES INSTRUMENTS:</b> (-)	



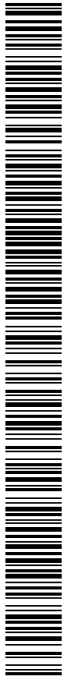
ACCIÓ 7	CASTELL DE MONTSORIU COM A NODE DE SENDERISME
<b>OBJECTIUS:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Promoure el Castell de Montsoriu com a recurs turístic pel seu interès turístic i per ser punt d'origen i destinació de diverses rutes dels municipis veïns.</li></ul>	
<b>DESCRIPCIÓ:</b> <p>Tant per als ciclistes com per als excursionistes el Castell de Montsoriu és un excel·lent destí/origen per a rutes senyalitzades des dels municipis del voltant (Arbúcies, Breda, Riells i Viabrea, Sant Feliu de Buixalleu...).</p> <p>Per tal de poder aprofitar l'atractiu del Castell per a visitants relacionats amb l'àmbit del senderisme o el cicloturisme, es proposen diverses accions:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Edició d'un fulletó turístic amb les diferents rutes que s'inicien, s'acaben o tenen com a punt de pas del Castell de Montsoriu. Aquest fulletó hauria de difondre's, en paper, a diferents punts d'interès per aflluència de potencials visitants (estació de tren, equipaments del Parc, punts d'informació turística dels municipis veïns) però també s'editaria i es difondria digitalment.</li><li>Habilitació d'un espai a la pàgina web del Castell en què es detallin les rutes existents i s'ofereixi la opció de descarregar el track corresponent (o bé enllaçant amb portals com wikiloc o similars).</li><li>Implantació d'elements comunicatius o interpretatius (plafons, panells, tòtems,...) a l'entorn del propi Castell així com a la zona de l'aparcament, que donin informació sobre els punts d'interès propers així com d'elements per senyalitzar i interpretar els camins i senders. Especialment, caldrà implantar senyalització direccional i horitzontal a l'entorn del Castell i a la zona d'aparcament.</li><li>Estudi sobre les noves possibilitats que es poden oferir des del Consell Comarcal de la Selva en relació al manteniment i la promoció d'itineraris de senderisme i cicloturisme.</li></ul> <p>Complementàriament, es proposa habilitar algun punt de descans per als visitants, el qual podria incloure una petita zona de pícnic i estar equipat amb bancs i papereres, tot garantint l'existència d'espais d'ombra.</p>	
<b>TASQUES:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>T1. Instar al Patronat del Castell de Montsoriu a que consideri la viabilitat d'aquesta proposta i per cercar possibles fonts de finançament econòmic.</li><li>T2. Planificació, encàrrec i implementació de les accions comunicatives que es considerin escaients (edició, producció i difusió d'un fulletó, creació de continguts per a la web, edició i instal·lació d'elements comunicatius/interpretatius,...).</li><li>T3. Encàrrec, redacció i execució d'un projecte executiu d'habilitació d'un punt de descans.</li></ul>	



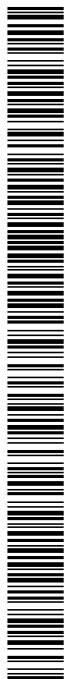
## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

ACCIÓ 7	CASTELL DE MONTSORIU COM A NODE DE SENDERISME
<b>PRINCIPALS BENEFICIS:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Increment del nombre de visitants al Castell de Montsoriu.</li> </ul>	
<b>CRONOGRAMA:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>T1: curt termini (3r-4rt trimestre 2019).</li> <li>T2: mig termini (2020) i continuat.</li> <li>T3: mig – llarg termini (2022).</li> </ul>	
<b>PRESSUPOST:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>T1: cost organitzatiu / tècnic intern de l'Ajuntament de Riells i Viabrea / Patronat del Castell de Montsoriu.</li> <li>T2: en funció de les opcions escollides. Preus orientatius: ≈ 3.000€ edició i producció d'un fullletó, ≈ 1.500 €/unitat per plafó informatiu, ≈ 300 €/unitat per pals de senyalització direccional.</li> <li>T3: ≈ 15.000 €.</li> </ul>	
<b>COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS DEL PROPI PLA:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Acció 2</li> <li>Acció 3</li> <li>Acció 6</li> <li>Acció 8</li> </ul>	
<b>COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS PREVISTES EN ALTRES INSTRUMENTS:</b>	
(-)	



ACCIÓ 8	DINAMITZACIÓ DE LES ACTIVITATS DEL CASTELL DE MONTSORIU
<b>OBJECTIUS:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Promoure el Castell de Montsoriu com a recurs turístic pel seu interès turístic i per ser punt d'origen i destinació de diverses rutes dels municipis veïns.</li></ul>	
<b>DESCRIPCIÓ:</b> <p>Es considera que el punt d'inflexió en termes de nombre de visites al Castell, es va produir amb l'ofertament del servei de visites guiades, que actua com a reclam de nous visitants.</p> <p>De manera complementaria i per mantenir i reforçar el nombre de visites que actualment rep, és clau el fet de donar visibilitat al Castell i els serveis que s'ofereixen. A tal efecte, es proposa la realització d'una campanya de comunicació, impulsada per l'entitat gestora del Castell, que garanteixi el coneixement de la oferta del Castell i que en fomenti el seu ús. Entre d'altres, aquesta campanya podria contemplar:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Accions de comunicació adreçades de forma genèrica a tots els municipis implicats amb diverses actuacions orientades a la sensibilització (insercions publicitàries, formació als agents locals, etc.).</li><li>Accions de difusió (xerrades informatives, participació en jornades turístiques,...) orientades a donar a conèixer la oferta del Castell de Montsoriu a col·lectius específics que poden esdevenir altaveus de difusió i reconeixement de Castell, especialment a agents del món turístic i esportiu.</li><li>Accions de ressò mediàtic, orientades a un públic més general, com ara: anuncis a la premsa, notes de premsa,...</li></ul> <p>Paral·lelament a aquesta tasca de prospecció, cal donar continuïtat a les activitats que ja es duen a terme i valorar la oportunitat d'incorporar nous elements o opcions de visita (diversificació de la oferta al Castell):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Visita lliure amb tecnologia TIC per a diferents públics.</li><li>Joc de pistes en l'àmbit del Castell (tipus <i>geocaching</i>), especialment enfocat a visites familiars.</li><li>Realització d'esdeveniments puntuals: teatre, música o fins i tot alguna jornada periòdica que permeti la identificació del Castell amb una temàtica (jornades sobre patrimoni gòtic, per exemple).</li><li>Cessió/llloguer d'espais per a esdeveniments privats.</li></ul>	



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

ACCIÓ 8	DINAMITZACIÓ DE LES ACTIVITATS DEL CASTELL DE MONTSORIU
<b>TASQUES:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>T1. Instar al Patronat del Castell de Montsoriu a que consideri la viabilitat d'aquesta proposta i que cerqui possibles fonts de finançament econòmic.</li> <li>T2. Encàrrec, disseny i implementació d'una campanya de comunicació amb les accions que es considerin escaients (xerrades informatives, formacions, accions publicitàries,...).</li> <li>T3. Encàrrec d'una assistència tècnica per a la conceptualització i disseny de noves activitats a desenvolupar al Castell de Montsoriu.</li> </ul>	
<b>PRINCIPALS BENEFICIS:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Increment del nombre de visitants al Castell de Montsoriu.</li> </ul>	
<b>CRONOGRAMA:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>T1: curt termini (2019).</li> <li>T2 / T3: mig termini (2020).</li> </ul>	
<b>PRESSUPOST:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>T1: cost organitzatiu / tècnic intern de l'Ajuntament de Riells i Viabrea / Patronat del Castell de Montsoriu.</li> <li>T2: ≈ 6.000€ (preu orientatiu d'una campanya de comunicació).</li> <li>T3: ≈ 10.000€ (preu orientatiu d'una assistència tècnica assimilable, no inclou dinamització de les possibles activitats).</li> </ul>	
<b>COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS DEL PROPI PLA:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Acció 2</li> <li>Acció 3</li> <li>Acció 6</li> <li>Acció 7</li> </ul>	
<b>COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS PREVISTES EN ALTRES INSTRUMENTS:</b>	
(-)	



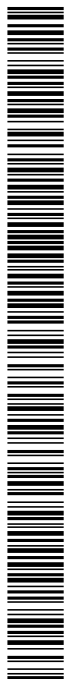
ACCIÓ 9	RAMIFICACIÓ DE LA TOURDERA AL MUNICIPI
<b>OBJECTIUS:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Potenciar el paper de Riells i Viabrea, i en concret de l'estació, com a punt d'inici o final de rutes o itineraris per l'entorn.</li> </ul>	
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	
<p>És clau que quedi garantida la connexió de l'itinerari de la Tourdera amb l'estació de tren, tenint en compte el paper clau que juga l'estació com a punt d'intermodalitat. Així doncs, cal preveure i potenciar l'arribada de possibles usuaris de la Tourdera a l'estació de tren i, per això, cal que estigui correctament senyalitzada la ramificació d'aquest itinerari des de i cap a l'estació de tren.</p> <p>En una segona fase caldria estudiar la prolongació d'aquestes rutes cap a d'altres punts d'interès del municipi (per exemple fins a Sant Martí de Riells).</p>	
<b>TASQUES:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>T1. Designació d'una persona responsable que assumeixi el seguiment i verificació del projecte executiu de la Tourdera al seu pas pel municipi.</li> </ul>	
<b>PRINCIPALS BENEFICIS:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Increment del nombre d'usuaris de la ruta des del municipi.</li> </ul>	
<b>CRONOGRAMA:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>T1: curt termini (supeditat al ritme d'execució del projecte executiu corresponent) i continuat</li> </ul>	
<b>PRESSUPOST:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>T1: cost organitzatiu / tècnic intern de l'Ajuntament de Riells i Viabrea.</li> </ul>	
<b>COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS DEL PROPI PLA:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Acció 2</li> <li>Acció 3</li> <li>Acció 7</li> </ul>	
<b>COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS PREVISTES EN ALTRES INSTRUMENTS:</b>	
(-)	



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

ACCIÓ 10	MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT NO MOTORITZADA A LA ZONA INDUSTRIAL
<p><b>OBJECTIUS:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Promoure l'ús del transport públic en la mobilitat laboral dels treballadors de les zones industrials de Riells i Viabrea.</li> </ul>	
<p><b>DESCRIPCIÓ:</b></p> <p>La creació d'espais per a l'activitat econòmica especialitzats i segregats dels espais urbans residencials ha creat una separació física entre l'espai laboral i els espais on es desenvolupen la resta d'activitats quotidianes. Aquesta separació física i la dispersió pel que fa a la procedència de treballadors, acaba donant lloc a una mobilitat d'accés a aquests llocs de treball àmpliament basada en el vehicle privat.</p> <p>En el cas de Riells i Viabrea ja s'ha fet constar l'existència d'una zona d'ús específicament industrial segregada de la resta del nucli. Tenint en compte la ubicació de l'estació de tren propera a aquesta zona industrial del municipi (15' a peu, aproximadament) i la inexistència d'un transport públic per carretera que els doni servei, es considera escaient potenciar l'accés en tren dels treballadors de les activitats que s'hi implanten. Actualment no existeix un itinerari específic per a desplaçaments no motoritzats i cal tenir en compte que la coexistència de vehicles i vianants en una mateixa via, amb un trànsit elevat com en el cas de la C-35, suposa un problema de seguretat viària.</p> <p>Es proposa l'adequació d'un itinerari per a vianants i bicicletes segur i adaptat que connecti l'estació amb la zona industrial, afavorint la vialitat de l'entorn i permeten una igualtat d'oportunitats de la població que no té capacitat motora. Aquest itinerari podria concebre's com una banda reservada de la calçada amb una amplada mínima de 2,50 m, amb un pas lliure per a vianants que no inferior a 2 m. En la mesura del possible, caldrà garantir que aquest espai es troba separat del trànsit de vehicles amb sistemes de contenció. Caldrà parar especial atenció als creuaments de la C-35.</p> <p>Paral·lelament, caldria instar a les empreses instal·lades al polígon a que implementin mesures de dissuasió del ús del vehicle privat en l'accés al lloc de treball. En el marc de l'empresa existeix la figura del Pla de Desplaçament d'Empresa (PDE), el qual té per aplicar millores en la gestió de la mobilitat d'accés al lloc de treball i també en aquella vinculada la pròpia jornada laboral. Caldria valorar la opció d'implementar bonificacions fiscals que incentivin la redacció d'aquests documents a nivell d'empresa.</p>	
<p><b>TASQUES:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>T1. Encàrrec d'un projecte executiu d'adequació d'un itinerari estació – zona industrial.</li> <li>T2. Realització de les obres.</li> <li>T3. Incorporació de paràmetres de mobilitat sostenible en els futurs desenvolupaments industrials del municipi.</li> <li>T4. Implantació de mesures d'incentiu d'una mobilitat més sostenible: bonificacions en la</li> </ul>	



part municipal de l'IAE per a empreses que realitzin o disposin d'un Pla de Desplaçaments d'Empresa (PDE) i que demostrin la seva aplicació, bonificacions en alguna taxa municipal per empreses que facin el repartiment amb bicicleta o vehicle elèctric.

**PRINCIPALS BENEFICIS:**

- Millora del repartiment modal de la mobilitat obligada en favor de modes més sostenibles, bàsicament per l'increment de l'ús del tren com a mitjà de transport en els desplaçaments laborals o per raó d'estudis.
- Foment de la intermodalitat tren – bicicleta – a peu.
- Reducció del flux de vehicles que circulen per la C-35 (en part corresponent a usuaris que van a buscar el tren a Sant Celoni) i, per tant, reducció del risc d'accidentalitat en aquesta via.

**CRONOGRAMA:**

- T1 / T2: mig – llarg termini (2022 i endavant).
- T3 / T4: curt termini (segon trimestre 2019) i continuat.

**PRESSUPOST:**

- T1 / T2: ≈ 100.000-200.000€
- T3 / T4: cost organitzatiu / tècnic intern de l'Ajuntament de Riells i Viabrea.

**COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS DEL PROPI PLA:**

- Acció 1
- Acció 2

**COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS PREVISTES EN ALTRES INSTRUMENTS:**

- Pla de sostenibilitat de les àrees industrials del Consell Comarcal de la Selva



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

## ACCIÓ 11

## CENTRE D'INTERPRETACIÓ MOSSÈN PERE RIBOT

## OBJECTIUS:

- Potenciar el paper de Riells i Viabrea com a porta d'entrada al Parc del Montseny.
- Reforçar l'oferta de serveis i activitats turístiques i de lleure al municipi.

## DESCRIPCIÓ:

Mossèn Pere Ribot va deixar una empremta molt gran al municipi de Riells i Viabrea, com a personatge lligat a la defensa de la cultura catalana durant l'etapa del franquisme. S'associa l'ermita de Sant Martí de Riells a la seva figura, en tant que va ser rector d'aquesta parròquia durant molts anys. Donada la rellevància d'aquest personatge i la seva relació tant amb el Montseny com amb l'església catalana, es proposa la creació d'un Centre d'interpretació Mossèn Pere Ribot com a equipament relacionat amb l'estudi, la gestió i la difusió del patrimoni cultural immaterial del Montseny i també com a homenatge a la tasca i llegat del personatge.



En línia amb l'estratègia comarcal d'apostar pel binomi turisme – cultura, es considera que aquest centre podria:

- Integrar l'actual Punt d'Informació del Parc.
- Recollir un fons documental sobre l'autor i d'altres autors/es similars.
- Acollir exposicions temporals o permanents amb reculls fotogràfics o documentals sobre temàtiques relacionades amb l'autor o l'entorn (exemple: [Construir el paisatge. Arquitectura tradicional i paisatge a Catalunya](#)).
- Oferir activitats de descoberta de l'ermita i també del Parc (visites, rutes,...).

## TASQUES:

- T1. Presentar el present Pla de dinamització socioeconòmica de Riells i Viabrea a la Direcció General de Cultura Popular i Associacionisme Cultural (DGCPAC) i el Bisbat de Girona per a què valorin la viabilitat de la proposta.
- T2. Instar als agents implicats a que es reuneixin, cerquin possibles fonts de finançament (Diputació de Girona, Consell Comarcal de la Selva, Fons europeus FEDER,...) i estableixin un conveni per distribuir el cost econòmic. Fer un seguiment dels acords presos i de l'estat de la qüestió.
- T3. Si s'escau, encàrrec, redacció i execució d'un projecte executiu per a l'habilitació del Centre d'interpretació Mossèn Pere Ribot.

## PRINCIPALS BENEFICIS:

- Posada en valor d'un element d'interès patrimonial.
- Increment de l'oferta de serveis complementaris a l'activitat turística i de lleure existents al municipi.



ACCIÓ 11	CENTRE D'INTERPRETACIÓ MOSSÈN PERE RIBOT
<b>CRONOGRAMA:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>T1: curt termini (4t trimestre 2019).</li><li>T2: mig – llarg termini (2021).</li><li>T3: mig – llarg termini (pendent de definir i supeditat a les tasques anteriors).</li></ul>	
<b>PRESSUPOST:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>T1 / T2 : Cost organitzatiu / tècnic intern de l'Ajuntament de Riells i Viabrea / Bisbat de Girona / DGCPAC.</li><li>T3 : ≈ 100.000 €</li></ul>	
<b>COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS DEL PROPI PLA:</b> (-)	
<b>COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS PREVISTES EN ALTRES INSTRUMENTS:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Producte turístic-cultural vescomtat de Cabrera.</li></ul>	



## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

ACCIÓ 12	ACCIONS COMPLEMENTARIES
<b>OBJECTIUS:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Complementar l'estratègia de dinamització socioeconòmica del municipi en aspectes que depassen els quatre àmbits temàtics sobre els quals s'ha articular principalment el pla operatiu.</li> </ul>	
<b>DESCRIPCIÓ:</b>	
<p>Aquesta acció agrupa tot un seguit d'actuacions o iniciatives que es considera que podrien complementar la resta d'accions contemplades en el present Pla de dinamització, enfocant-se en aspectes de caràcter més puntual i concret o bé que no fan referència explícita als quatre eixos prioritaris que articulen de manera central el pla d'acció definit però que poden contribuir en el progrés socioeconòmic del municipi.</p> <p>Atenent a la disponibilitat de recursos, econòmics i humans, l'Ajuntament podrà valorar la idoneïtat d'endegar les següents accions complementaries:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Implementació d'una cartera de serveis per a la millora de l'ocupabilitat de les persones aturades: orientació laboral, intermediació laboral i formació, etc.</li> <li>Implementació d'una cartera de serveis per a les empreses que es vulguin implantar al municipi o per a les que ja hi estiguin implantades: atenció i suport a l'empresa, assessorament empresarial, foment de la innovació i R+D, etc.</li> <li>Definició d'una estratègia de manteniment i consolidació de l'activitat química que es desenvolupa al municipi. L'administració ha de poder detectar requeriments que es puguin esdevenir mitjançant l'establiment de mecanismes de contacte i comunicació amb el teixit empresarial (entrevistes, enquestes, correu electrònic,...). Una via que es considera que caldria potenciar de manera específica és la canalització de demandes d'ocupació i formació per fomentar l'autocontenció. Es podria plantejar a una escala supramunicipal, per a les diferents activitats implantades al corredor industrial de la C-35.</li> <li>Promoció de l'ús d'equipaments i instal·lacions municipals per part dels treballadors que no són residents al municipi.</li> <li>Foment de la progressiva transformació urbana orientada a conformar algun itinerari per la zona del nucli on es pugui desenvolupar certa activitat comercial.</li> <li>Assessorament i impuls de mesures per afavorir l'activitat comercial (bonificacions fiscals per a l'obertura de negocis i realització d'obres, ajuts al lloguer de locals comercials,...), en especial d'aquelles que puguin ser complementaries a l'activitat turística (restauració, allotjament,...).</li> <li>Potenciació de l'intercanvi i el contacte del teixit empresarial, especialment en l'àmbit vinculat al turisme (natural, cultural, d'esport,...).</li> </ul>	
<b>TASQUES:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>A definir (en funció de les accions).</li> </ul>	
<b>PRINCIPALS BENEFICIS:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Reforç del benefici socioeconòmic de la resta d'accions plantejades en el present Pla de dinamització.</li> </ul>	

Codi Segur de Verificació: f95c4362-b1ef-4aef-b422-72433e4d995c  
Origen: Administració  
Identificador document original: ES\_L01081000\_2021\_15081513  
Data d'impressió: 10/02/2023 11:22:27  
Pàgina 108 de 113

SIGNATURES  
Cap signatura aplicada



ACCIÓ 12	ACCIONS COMPLEMENTARIES
CRONOGRAMA:	
<ul style="list-style-type: none"><li>A definir (en funció de les accions).</li></ul>	
PRESSUPOST:	
<ul style="list-style-type: none"><li>A definir (en funció de les accions).</li></ul>	
COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS DEL PROPI PLA:	
(-)	
COMPLEMENTARIETAT AMB ACCIONS PREVISTES EN ALTRES INSTRUMENTS:	
(-)	

## PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

## Iavoia

## 4.2 CRONOGRAMA DEL PLA

A continuació es resumeix de forma aproximada el cronograma de les accions proposades indicant els anys previstos per al desenvolupament del pla de dinamització.

	2019				2020				2021				2022			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
1 Increment de l'oferta de trens en dia laborable	T1															
2 Estació de tren com a punt de dinamització turística	T1 / T3				T2 / T4					T5* / T6*						
3 Bitllets de transport combinats	T1 / T2				T3					T4*						
4 Millora de la connexió autobús - Tren	T1				T2					T3						
5 Riells i Viabrea com a punt d'acces al Parc Natural del Montseny	T1			T2						T3*						
6 Millora de l'accessibilitat al Castell de Montsoriu			T1				T2 / T4					T3*				
7 Castell de Montsoriu com a node de senderisme			T1				T2								T3	
8 Dinamització de les activitats del Castell de Montsoriu			T1							T2 / T3						
9 Ramificació de la Tourtera al municipi	T1*															



Codi Segur de Verificació: f95c4362-b1ef-4aef-b422-72433e4d995c  
 Origen: Administració  
 Identificador document original: ES\_L01081000\_2021\_15081513  
 Data d'impressió: 10/02/2023 11:22:27  
 Pàgina 110 de 113

**SIGNATURES**  
 Cap signatura aplicada

	2019				2020				2021				2022			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
10		T3 / T4														T1 / T2
11				T1												
12						T2										T3*
<i>Sense programació temporal</i>																

\* Previsió temporal estimativa, pendent de concretar / superada a factors externs o altres raques



Codi Segur de Verificació: f95c4362-b1ef-4aef-b422-72433e4d995c  
Origen: Administració  
Identificador document original: ES\_L01081000\_2021\_15081513  
Data d'impressió: 10/02/2023 11:22:27  
Pàgina 111 de 113

SIGNATURES  
Cap signatura aplicada



PLA DE DINAMITZACIÓ SOCIOECONÒMICA DE RIELLS I VIABREA

lavola

Codi Segur de Verificació: f95c4362-b1ef-4aef-b422-72433e4d995c  
Origen: Administració  
Identificador document original: ES\_L01081000\_2021\_15081513  
Data d'impressió: 10/02/2023 11:22:27  
Pàgina 112 de 113

**SIGNATURES**  
Cap signatura aplicada



Codi Segur de Verificació: f95c4362-b1ef-4aef-b422-72433e4d995c  
Origen: Administració  
Identificador document original: ES\_L01081000\_2021\_15081513  
Data d'impressió: 10/02/2023 11:22:27  
Pàgina 113 de 113

SIGNATURES  
Cap signatura aplicada



Rbla. Catalunya 6, pl.2, 08007 Barcelona  
Av. de Roma 252, 08560 Manlleu - Barcelona  
Gran Vía 63, 3º dcha, 28013 Madrid

T +34 938 515 055  
info@lavola.com  
www.lavola.com

AJUNTAMENT DE RIELLS I VABREA  
Aquest document és una còpia simple del document electrònic original. Comprovi l'autenticitat del document a  
<https://riellsivabrea.emunicipis.dgigi.cat/OAC/ValidarDoc.jsp> - Utilitzi el 'Codi Segur de Verificació' que apareix a la capçalera.

