



**Fundació Sant Cugat**

# Territori i creixement de Sant Cugat: present i futur

LLUÍS LLERENA I JOAN BARBA  
*Relators*

## La mobilitat a Sant Cugat

*1a sessió dels debats 2001*

### Programa

La ciutat sostenible ha de garantir que, quan es plantegen canvis que afecten a l'accessibilitat i a la mobilitat, no es generin conflictes entre els diferents agents implicats: vianants, residents, comerciants, automobilistes... ara per ara hi ha molt a parlar.

*Dia 16 de gener de 2001*

*Lloc: CASA DE CULTURA*

*Hora: 20 h.*

Participaran:

- **ALBERT DE PABLO**, *arquitecte-urbanista, membre de l'equip que va fer un estudi de mobilitat al municipi l'any 95*
- **JORDI FARRÈS**, *regidor de mobilitat de l'Ajuntament de Sant Cugat*
- **JAUME SABAT**, *representant del comerç de Sant Cugat*
- **EULÀLIA PICAS**, *membre del Grup de Territori del Fòrum ciutadà per a l'Agenda 21 de S.C. participant a la comissió de mobilitat.*

Moderador: **JOSEP MARIA SORIA**, *periodista*

---

La Fundació Sant Cugat ha organitzat un cicle de 4 taules rodones sobre temes relacionats amb el territori. Aquest cicle es va iniciar el passat dimarts 16 de gener a la casa de Cultura amb la sessió dedicada al tema de la mobilitat. Unes cent persones van assistir a aquesta sessió que va permetre posar de relleu un seguit d'actuacions i objectius força contrastats des de les diverses posicions..

El debat va comptar amb la participació de quatre ponents i va ser moderat Josep M<sup>e</sup> Sòria, periodista. Presentem un recull de les intervencions i un resum agrupat per temes de les aportacions del assistents.

### Resum ponències

**Albert de Pablo**, arquitecte-urbanista va resaltar: El referent polític que ha de guiar qualsevol actuació municipal ha de ser la carta d'Aalborg que va ser subscripta per l'Ajuntament.

La ciutat ha de permetre la coexistència dels usos diversos (vianants, cotxes, comerç, habitatge) pacíficament. No es tracta de segregar usos i impedir la seva coexistència. Existeix suficient sòl qualificat en el planejament per resoldre correctament la vialitat. S'ha de treballar a partir d'allò que tenim. Es tracta de posar ordre i no de grans inversions. L'actuació prioritària a l'estació és fer la connexió del c/ Safareig amb Rambla Ribatallada perquè permetria que no passés cap cotxe per l'estació i la pacificació (no peatonalització) del trànsit.

**Eulàlia Picas** representant del Forum Ciutadà Agenda 21 va demanar la redacció d'un pla de mobilitat sostenible sobre els principis: Caminar o auto-desplaçar-se és un dret. El cotxe és un privilegi. La majoria de viatges es fan a peu (i sobretot la part més feble de la societat: nens, gent

gran, dones...). Cal donar prioritat al vianant. L'actual excés d'ús del cotxe és insostenible ambientalment. Cal un model de ciutat compacta i diversa, que no obligui a desplaçament.

Per assolir-ho cal aconseguir els objectius següents:

- Reducció de la mobilitat obligada / - Recuperar l'espai públic / - Prioritzar el transport públic i els itineraris per a bicis i vianants. / - Disminuir la contaminació acústica i ambiental. / - Millorar la seguretat i la mobilitat del vianant. / - Profund respecte per als veïns i veïnes dels carrers

La gestió municipal es valora negativament perquè el model de ciutat que tenim accentua els problemes de mobilitat i només s'ha pensat en termes de cotxe privat. / - Vianalitzar desplaça els problemes a altres punts / - No s'ha treballat la disciplina vial / - Falta informació als ciutadans, / - Cal una voluntat d'educació als usuaris del cotxe que no hi es / - No es coneix cap estudi sobre transport públic o carril bici, i no es veu millora / - No s'han creat aparcaments disuasoris. / - No s'ha explicat quin model es persegueix. El ciutadà no ha pogut participar. El consell de mobilitat només s'ha reunit un cop i amb una informació insuficient.

**Jaume Sabat** en representació del comerç de Sant Cugat: va considerar que els ciutadans i els comerciants tenen temor als canvis. Sant Cugat Comerç està d'acord amb peatonalitzar i vol aparcaments al centre. Altres ciutats que ja ho han fet s'ha generat una renovació del comerç.

L'Ajuntament els atenta, els escolta però les decisions ja han estat preses abans.

Demanen el parking dels 4 Cantons i el del Monestir, el que hi ha al darrera no és pràctic.

Demana flexibilitat en l'execució: tall de carrers, regulació càrrega i descàrrega, etc.

**Jordi Farrés** (regidor també de mobilitat):

- L'Ajuntament té un Pla de mobilitat / -El vianant ha de ser el prioritari en determinats punts de centralitats. Els serveis han d'estar disposats per estar al servei del ciutadà.

- S'ha de caminar. / - S'ha de potenciar l'ús de la bici.

- Té el Projecte d'augmentar les centralitats. Estació, Monestir, Rambla del Cellar, Centre Cultural, La Floresta. L'Eix Vertebrador (dóna l'oportunitat de compensar la manca de centralitat de molts barris de Sant Cugat). L'Eix Vertebrador tindrà 1/3 de vivendes, 1/3 d'espais lliures i 1/3 de terciari. / -Cal replantejar també Valldoreix i Mira-sol.

- L'Ajuntament té un Projecte per l'estació: la vianalització amb un gran aparcament de 300 places, el pas de cotxes subterrani i la perllongació del carrer Safareig.

- Té un projecte d'Anella de circumvalació i accés al centre (velocitats mitjes baixes), amb aparcaments disuasoris; a dins de l'anella, inversió de prioritat (prioritat per als vianants)

- Infraestructures que es projecten:

- Aparcament als 4 Cantons de 120 places ja adjudicat

- Rambla del Cellar: aparcament per 400 places, nova centralitat amb edificis importants (ajuntament, hotel, edificis d'entitats...)

- Tancament de la ronda sud i debat sobre la preservació de Torre Negra

- L'Ajuntament té un pla de carrils bici, ja s'ha adjudicat la primera fase.

- El transport públic s'ha de potenciar./ - La integració tarifària és important / Nova estació a la conjunció dels FGC amb RENFE amb intercanviador (costa molt convèncer a RENFE) / - bus urbà: remodelació amb llençadores cap a les estacions de FGC, disminuir freqüències, disminuir el preu mitjà / - finançament: corresponsabilització dels agents (Ministeri, promotors urbanístics, INCASOL...)

- L'important es tenir projectes i l'Ajuntament els té, els diners s'obtindran amb imaginació.

## Debat

Els assistents van expressar les seves crítiques, opinions i suggeriments que hem agrupat per temes:

### Comentaris al model general

- Els tècnics i els polítics li donen massa importància a l'anatomia de les ciutats (les obres) i poca a la gestió i a la participació social organitzada, nomès cal veure les partides pressupostàries. Es presta poca atenció als fluxes de les ciutats. La ciutat que es va planificar a finals dels 80 i que s'ha construït com Coll Favà i Torreblanca tenia prou elements (anatomia) per solucionar els problemes de mobilitat.
- Abans de ser "comercial", la ciutat ha de ser "vivable". Cal compaginar el comerç i la gent que hi viu. Cal evitar un "centre comercial a l'aire lliure" peatonalitzat es preferible una major complexitat amb usos diversos no excluyents que no vol dir que no estiguin organitzats i convenientment dimensionats i regulades les relacions entre ells.
- Cal administrar els recursos que hi ha, no externalitzar les decisions.
- El model de ciutat de Sant Cugat ha creat problemes de mobilitat
- Caldria fer aparcaments disuasoris per evitar que els cotxes accedissin al centre.
- Les previsions de l'ajuntament implicaràn una gran inversió. Seria millor trobar solucions més senzilles.
- No hi ha model de ciutat / Proposta: canviar l'objectiu de "mobilitat" pel de "habitabilitat"
- Està tot dit? per què vianantització del centre i no de la perifèria?
- Hi ha una confusió entre mitjans i objectius, No és el mateix mobilitat que accessibilitat.
- L'Eix Vertebrador fomentarà més el vehicle privat i provocarà el colapse en el sistema de mobilitat

### Crítiques a les actuacions de l'ajuntament

- Les darreres actuacions han provocat un augment del trànsit en bastants punts.
- L'ajuntament només ha pretès solucionar els problemes des d'el punt de vista del cotxe.
- Les darreres actuacions han traslladat el colapse de cotxes d'uns carrers a uns altres.
- Les darreres actuacions han creat vies ràpides perilloses (ex: c/ Àngel Guimerà)
- Molts cotxes aparquen a les voreres amb total impunitat.
- No hi ha hagut millores respecte als vianants, les bicis o el transport públic.
- No hi ha un model de ciutat i no s'ha explicat
- No hi un pla de mobilitat global ni de com afectaran els nous creixaments que de no corregir la línia actual colapsarà tot el centre.

### Manca informació per part de l'ajuntament

- Caldria fer una campanya d'educació dels usuaris del cotxe.
- Manca informació sobre si hi ha estudis de transport públic, bicis o vianants.
- No s'ha explicat cap a on anem, quin model global es proposa.
- No hi ha un pla de mobilitat o no s'ha explicat.
- No s'ha escoltat la veu del ciutadà: només s'ha fet 1 reunió del Consell de Mobilitat, en la que només es va explicar l'estudi del RACC, no es va donar informació escrita, ni es va facilitar el

l·listat d'entitats amb adreces i telèfons. / No hi ha diàleg, per tant no es persegueix l'objectiu de la mobilitat.

- En la peatonalització del centre no s'ha tingut en compte els veïns que hi viuen, no s'ha obert un diàleg

- Falta participació als Consells de Districte i caldria fer un "Consell de Districte del Centre"

- Primer cal explicar i debatre i després actuar, però aquí s'ha fet al revès.

### **Propostes concretes**

- Proposta de mantenir intacta la riera de Can Vullpalleres (no com a la riera de Can Ferrussons, que la van atravesar amb un vial i ara els veïns es queixen de l'excés de cotxes i velocitat)

- L'accés a l'estació és molt dolent, proposen un pas de zebra directe

- Proposen un pas de vianant amb semàfor a l'avinguda Can Ganxet

- No cal un aparcament al monestir ja que ja n'hi ha un just darrera, i poc utilitzat.

- Plà d'aparcaments

Que cadascú en tregui les seves conclusions.

---