

MOBILITAT I SOSTENIBILITAT

Ponència presentada en el sí de la jornada sobre Mobilitat i Sostenibilitat de l'Agenda 21, a Sant Cugat, el 13 de setembre de 2001 (Aula Magna del Conservatori Victòria dels Àngels)

Miquel Llevat
Enginyer de Camins, Canals i Ports.

Quan ara fa uns pocs dies se'm va demanar que preparés una ponència sobre mobilitat sostenible en el sí de l'Agenda 21 local, el primer que vaig recordar es que ja vàrem tenir ocasió de parlar-ne en el marc del primer Congrés de la Ciutat. Efectivament, llavors la Fundació Sant Cugat va dedicar una sessió, el 30 d'octubre del 1998, a la Ciutat i el territori i a la mobilitat i sostenibilitat en el nostre municipi. Com sigui que observo a la sala algunes persones que llavors eren al teatre de La Unió, em disculparan pel que de reiterativa per a ells tingui la curta exposició que segueix.

També tinc que dir, que l'exposició s'inicia des d'un cert desencís. Llegint en detall el conveni subscrit entre l'Ajuntament i la Generalitat per a l'establiment de l'agenda 21, no hem sabut trobar-hi cap projecte concret en l'àmbit de la mobilitat. I això tot i que el conveni manifesta expressament la voluntat de que l'agenda 21 sigui eminentment pràctica. Això vull pensar que, possiblement, no deriva de que en el moment de la signatura del Conveni, el mes de març passat, no n'hi haguessin d'actuacions previstes, sinó de que potser no estan o estaven encara prou madures per a ser recollides.

Com a tercer comentari previ, aquestes notes us arriben –perquè així ha estat decidit pels organitzadors- abans de conèixer la diagnosi, que ens serà exposada a continuació. Això té el risc de que algunes de les premisses utilitzades esdevinguin immediatament obsoletes, però presenta l'avantatge de no obligar-nos a treure conclusions forçosament vinculades a la mateixa. Diguem que ens podem basar en dades conegudes i en els sentit comú.

Des d'aquesta triple precaució de partida, aquesta breu intervenció només pretén aportar alguns elements de reflexió per al debat posterior, que es el que realment ha d'enriquir la sessió i el que s'escau amb l'esperit de la Carta d'Aalborg.

Recordant allò que dèiem ara fa tres anys, permeteu-me que em fixi en tres idees :

1r. **Sant Cugat ha crescut més, més ràpid i més tard** que el conjunt de les poblacions de Catalunya i, en particular, que la majoria de ciutats similars de l'Àrea Metropolitana de Barcelona..

Aquest creixement s'ha produït en posar-se en valor alguns vectors relatius a la seva immillorable situació geogràfica i a les seves comunicacions.

Tot i que ja es manifesten a finals del segle dinou, és entre els anys 70 i 90 del segle vint quan les autopistes, de lliure accés o de petge, pressionen de forma definitiva per al creixement poblacional.

2n. Com es podria considerar lògic després d'aquest creixement tardà i de la piràmide poblacional, **la taxa de motorització es més alta que la mitjana.**

I l'ús dels mitjans de transport públic és heterogeni. En les relacions externes al municipi, només les relacions servides pel Metro del Vallés tenen quotes significatives. Els viatges a Barcelona, més del 50% es fan en tren, el que representa un valor importantíssim. En els corredors de Rubí, Terrassa o Sabadell, aquesta xifra està sempre per sobre del 35%. Fora d'aquest arcs, només la relació amb Cerdanyola presenta alguna quota notable. Més enllà, **la manca d'una oferta estructurada impossibilita cap participació rellevant.**

A nivell intern, i amb el risc de posar sobre la taula una obvietat discutible, diríem que **l'ús del transport públic urbà queda restringit a la població captiva que l'utilitza per a cobrir les seves necessitats de mobilitat obligada.** Tot i disposar d'una xarxa de transport local relativament densa, el seu paper es troba encara en el marc de la marginalitat.

3r. Tot plegat, amb un **centre històric pressionat i saturat per les necessitats de mobilitat** sorgides del creixement de la ciutat i que esgota, un darrera de l'altra, tot els recursos successivament posats el pràctica per a millorar-ne la situació.

I amb una **estructura ciutadana monocèntrica que agreuja aquesta saturació** i, sobretot, dificulta l'existència d'uns moviment interns coberts amb mitjans pocs onerosos en espai, combustible o temps.

Si donem per bons aquests posicionaments , podríem posar sobre la taula algunes reflexions, amb vocació de constituir elements de discussió.

En primer lloc, **LA CONSECUCIÓ DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE PASSA PER CONSIDERAR-LA PLENAMENT EN L'ÀMBIT DEL PLANEJAMENT.**

Sovint, quan s'afronta una actuació urbanística, es tenen en compte, de forma automàtica, els usos, la ocupació del sol, les necessitats d'abastament, alguns –que no tots- els serveis públics. En alguns casos, es considera un estudi de la capacitat del vials, encara que sovint es tracta d'aproximacions qualitatives i de línies sobre paper.

Només excepcionalment s'entra a fons en estudiar d'on i a on va o a on volem que vagi la població que ha d'ocupar aquest sol, com es desplaça i quines infraestructures i mitjans necessita per a fer-ho.

Tenint en compte que els desplaçaments poden estudiar-se perfectament i que, majoritàriament, responen a models coneguts i parametritzables, **no ens podem sorprendre quan, com a conseqüència d'un determinat procés urbanitzador o de creixement, apareixen situacions no desitjades.** Simplement, ens correspon reconèixer la incompetència col·lectiva.

Això es més greu quan, per la lògica del propi planejament, **les actuacions en elements significatius de la mobilitat (vials, sistemes de transport...) tenen períodes de maduració lents,** el qual aboca a anar al darrera de successives crisi, de solució impossible si el planejament no contempla la mobilitat amb totes les seves conseqüències.

I contemplar-lo implica afrontar els estudis, les seves conseqüències i els costos que se'n deriven. Si no es així, no ens podem sorprendre de la saturació de la carretera de Rubí, de la rotonda del Chic, del lamentable accés en transport públic al complex del Centre Comercial Sant Cugat o de tants altres conflictes urbans o periurbans que sorgeixen quan la mobilitat, a més de no sostenible, esdevé inestable.

En els darrers anys, jo he notat a faltar aquest anàlisi en pràcticament totes les iniciatives de creixement urbà de la nostra ciutat. Ja fa molt de temps, en el marc del Polígon d'Augusta Park va haver-hi una iniciativa en aquest sentit, que va fracassar quan les conseqüències econòmiques que es deduïen d'allò que, tossudament, s'ha esdevingut després, varen fer desistir de la idea d'integrar el cost del transport sostenible en el preu del sol a urbanitzar. I ara, en algunes noves iniciatives –Vullpalleres- sorgeixen de nou propostes que plantegen tenir en compte la mobilitat en el disseny de les solucions urbanístiques: és important que no es quedin a mig camí.

En segon lloc, el **MONOCENTRISME DE SANT CUGAT CAL RECONÈIXER-LO COM UN OBSTACLE A L'ESTABLIMENT D'UNA LÒGICA SOSTENIBLE DE DESPLAÇAMENTS.** Mentre tot basculi sobre un centre històric inadaptat, serà molt difícil atacar correctament els problemes de mobilitat interior i guanyar quotes importants en els medis públics de desplaçament cap a l'exterior.

Val a dir, però, que la ciutat pot i ha de treure partit de les potencialitats pendents en aquest sentit. Ha de fomentar la creació de barris autosuficients i de zones de serveis que descarreguin els nuclis saturats o que, si més no, n'eviti que augmentin la seva saturació.

A més, s'ha de recordar que les **ACTUACIONS EN VIALITAT I ADREÇADES AL VEHICLE PRIVAT HAN D'ENFOCAR-SE DES DE LA PERSPECTIVA DELS SEUS EFECTES A LLARG TERMINI SOBRE LA MOBILITAT.** La pregunta que ens hem de fer és si les actuacions a les que ens referim –nous vials, aparcaments centrals, itineraris de cintura centrals- només volen millorar el que tenim, però consolidant-ho, o bé canviar-ho a mig termini.

Voldria, un cop més, retornar a les conseqüències de les successives operacions de circulació que hem viscut a Sant Cugat en els darrers 15 anys i que, des del meu punt de vista, han fet crisi un cop darrera l'altre perquè no han fet sinó incentivar, fins a la saturació, la utilització del vehicle privat.

Com a quart tema de debat, suggeriria el fet de que **SANT CUGAT DISPOSA D'UNA XARXA DE TRANSPORT COL·LECTIU AMB MOLTES POTENCIALITATS PER UTILITZAR A BAIX COST**, a més de facilitats evident per a l'expansió –si més no en el centre- de l'ús de les dues rodes.

No hem de deixar d'esmentar la línia de rodalies que hauria d'unir ja des de fa temps Martorell amb Sant Cugat i l'Autònoma per arribar a Barcelona per la Sagrera utilitzant vies que fa trenta anys que existeixen; la creació de l'estació intermodal de l'Hospital General per a connectar aquesta línia amb el Metro del Vallés; les accions adreçades a que aquest Metro del Vallés esdevingui un col·lector també del trànsit interior amb la construcció dels aparcaments pendents i l'ampliació dels existents i, en paral·lel, les **modificacions de la xarxa urbana d'autobusos que potencii la freqüència tot i amb transbordaments modals en el marc d'una política comercial i d'instal·lacions adequada que, suportant-se en la recentment creada integració tarifària –encara poc coneguda-, porti al transport públic local al lloc que li correspon.**

Cal tenir en compte que **els canvis significatius pel que fa a la mobilitat no coneixen d'actuacions tendencials.** Només les actuacions estructurants canvien a millor o a pitjor la participació dels diferents modes en els desplaçaments i/o generen un flux sensible de desplaçaments nous.

Per tant, a tall de conclusió, ens caldria recordar allò que diu la carta d'Aalborg el 1994:

“...ens hem d'esforçar per millorar l'accessibilitat i per mantenir el benestar i els estils de vida urbana, tot reduint el transport. Sabem que perquè una ciutat sigui sostenible, es indispensable reduir la mobilitat forçada i deixar de fomentar l'ús innecessari del vehicle motoritzat. Donarem preferència als mitjans de transport respectuosos amb el medi ambient (en particular els desplaçaments a peu, en bicicleta o mitjançant els transports públics) i situarem el centre dels nostres esforços de planificació en la combinació d'aquests mitjans. Els diversos mitjans de transport urbans motoritzats han de tenir la funció subsidiària de facilitar l'accés als serveis locals i de mantenir l'activitat econòmica de les ciutats”.

Als qui correspongui, els diríem –i presumiblement creiem que n'estan convençuts- que cal preveure i realitzar ràpidament accions que permetin trencar amb les tendències actuals, i que cal fer-ho des de l'avaluació en termes d'economia social i utilitzant indicadors de sostenibilitat. I que algunes d'aquestes actuacions són més senzilles i a l'abast del que ens sembla.

Promovent –jo diria liderat- des del mon local, la recerca conjunta d'oportunitats de finançament i cooperació, tal i com s'esmenta a la declaració de Manresa. I presentant-ho tot plegat contundentment i sense por als ciutadans.

Moltes gràcies.