

## **ACTA DE LA TAULA DE MOBILITAT CELEBRADA EL DIA 13 DE DESEMBRE DE 2010, A LES 19:00 h AL MIRADOR.**

### **Convidats:**

Susana Aladro (Diputació de Barcelona); Eduard Casán i Joana Rodríguez (Enginyeria GRECCAT); Manel Gil, Ruth González i Sandra Hereter (consultora EDAS)

### **Assistents:**

Antoni Comas, Albert Margineda, Desirée Faro, Marc Monràs (Plataforma Tren Castellar Centre). Llorenç Martí (avv de Can Carner), Miquel Lluelles (avv de Sant Feliu del Racó). Milós Garcia (escola Emili-Carles Tolrà), Noelia Fuentes (escola Sant Esteve), Roser Palomar (escola Joan Blanquer). Pepe Casajuana (Cap del Parc de bombers voluntaris de Castellar), Luís Lacuey i Valentí Vives (UTE Fomento i Rubatec – concessionària de la recollida d'escombraries i la neteja viària), Núria Corominas (Moventis – concessionària del transport públic). Joan Anton Juárez (ACC), Jordi Núñez (Cambra de Comerç de Sabadell), Conxi Gil (ASEMCA). Joan Torres Hosta, Rosa Massot, Daniel David Ràmia, Carles Giralt, Manuel Cubero, Jesús Calabria (ciutadans a títol particular). Josep Rosales Fuentes (Ciutadans); Xavier Garcia (IC-EV); Martí Llobet, Xavi Arderius, Marc Serrà (L'Altraveu); Oriol Papell (ERC). Jordi Carcolé (Regidor de Transport i Mobilitat), Aleix Canalís (Regidor de Via Pública, Territori i Medi Ambient), Antònia Pérez Ballonga (Regidora d'educació), Pepe González (Regidor de Presidència i projectes). Jordi Domingo (Gerent de l'àrea de territori), Sebastià Vivas (Gerent de l'ajuntament), Joan Alonso (Cap de la Policia Local), Imma Brualla (Arquitecta municipal. Cap del dept. de Projectes), Pilar Córdoba Blázquez (Tècnica de medi ambient), Marina Muntada (Cap del dept. de Medi Ambient, mobilitat i protecció civil)

S'excusa la Sra. Encarna Santos (Dismòbil)

Jordi Carcolé dóna la benvinguda als assistents i presenta la sessió que s'inicia a la Sala d'Actes del Mirador.

Susana Aladro explica els motius que han portat a la redacció del Pla de Mobilitat Urbana i explica els passos que s'han seguit fins ara i els que vindran a continuació.

Manel Gil explica amb el suport d'una presentació les diferents fases del procés participatiu, la dinàmica i els objectius de la participació presencial d'aquesta sessió.

Jordi Carcolé afegeix que hi ha obert un altre procés participatiu a la web.

Eduard Casán explica que l'objectiu d'aquesta sessió per a l'enginyeria redactora és validar que en la diagnosi s'han tingut en compte tots els aspectes i vessants de la mobilitat al nostre municipi, de manera que es consideri una bona base per a plantejar els objectius i les actuacions de cara al futur. Afegeix que la vigència dels plans de mobilitat és de sis anys, motiu pel qual en una propera fase, faran propostes en un escenari tendencial a aquest horitzó, i a un termini més llarg de dotze anys. Tot seguit exposa amb el suport d'una presentació, el calendari de les tasques realitzades des de l'inici, al març del 2010, i desenvolupa de manera resumida els resultats de la diagnosi que han realitzat:

- la 52% de la mobilitat generada és interna. L'externa, es realitza principalment amb Sabadell, Terrassa i Barcelona. L'índex de motorització és més alt que la mitja comarcal, i l'índex d'autocontenció més baix.
- La qualitat i les característiques de la mobilitat a peu. Els carrers del centre del nucli urbà són els que tenen un percentatge més alt de voreres adaptades correctament. A les urbanitzacions només hi ha un 4% dels quals de vianants del municipi i a més, hi ha força carrers amb pendents inadequades.

- Les característiques de la mobilitat en bicicleta. No existeix una xarxa ciclable, tot i que sí que hi ha itineraris en sòl rústec. Hi ha oferta d'aparcament de bicicletes en equipaments públics i demanda d'ús de la bicicleta.
- Les característiques de la mobilitat en transport públic. Hi ha una bona cobertura del transport col·lectiu a tota la població. En percentatge d'usuaris, gran part del servei el presta la línia C1, de Castellar a Sabadell. Hi ha moltes parades indicades amb pal, tot i que les més utilitzades estan equipades amb marquesines.
- Les característiques de la mobilitat en vehicle privat. Hi ha un dèficit evident d'infraestructures de comunicació amb la resta del territori. Els vials que suporten més volum de trànsit intern són la carretera de Sabadell i la ronda Tolosa-Llevant. El tram més conflictiu és de l'entrada de la carretera de Sant Llorenç i Terrassa fins la cruïlla amb el carrer del Dr. Pujol.
- Pel que fa a l'estacionament, hi ha prop de 25.000 places d'aparcament al municipi entre públic i privat. La única zona que presenta un dèficit d'estacionament és la compresa entre els carrers Pedrissos, Euskadi, Jaume I, Barcelona, St. Esteve, i Dr. Rovira. La rotació a la zona blava és bona i l'aparcament soterrat està infrautilitzat.
- L'índex d'accidents és molt baix, tal com s'ha estudiat al recentment elaborat Pla local de seguretat viària.
- Dins la diagnosi ambiental es calcula que es compleixin uns paràmetres determinats pel Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana, en l'estat actual i en l'escenari tendencial de l'horitzó a sis anys.
- L'accessibilitat als polígons industrials es considera bona pel fet que té continuïtat amb la trama urbana amb un bon nivell d'urbanització, que té cobertura en transport públic i que no té problemes d'estacionament. Es constata el baix grau de permeabilitat de la B124.
- L'escenari tendencial a sis anys es calcula amb la previsió que tots els creixements industrials i residencials hauran estat executats, que el perllongament dels ferrocarrils haurà arribat a la Plaça Espanya, que hi haurà un park & ride a Can Llonch, que s'haurà millorat el traçat de la C1415a en direcció a Sentmenat, i que la B124 s'haurà desdoblada i equipada amb un carril bici adjacent. A nivell intern es preveu que s'haurà executat la implantació de les zones 30, la construcció de les tres noves rotondes a la ronda de Tolosa i Llevant, i l'adaptació dels guials de vianants que presenten deficiències.
- A llarg termini es preveu que ja s'haurà executat la ronda Vallès i que el perllongament dels ferrocarrils arribarà a Castellar.
- En aquest escenari es preveu que la capacitat de les vies serà adequada amb l'excepció del tram de la carretera de Sant Llorenç i Sabadell que ja presenta problemes actualment.

A continuació s'obre un torn de paraules per aclarir dubtes relatius a l'exposició.

Marc Monràs demana quin grau d'incorporació podran tenir les propostes que es puguin formular si avui encara no es poden fer.

Manel Gil respon que al febre es farà una sessió de treball amb més temps on es podrà fer un debat a partir de les propostes que formuli l'enginyeria i recorda que a més també es podran enviar aportacions per correu electrònic.

Es recorda que el correu electrònic de contacte és [territori@castellarvalles.cat](mailto:territori@castellarvalles.cat)

Eduard Casán aclareix que la sessió d'avui els és necessària per validar la seva feina, el que han detectat amb els seus treballs. Avui a més, es definiran els objectius que permetran configurar els escenaris futurs. La segona sessió haurà de recollir i treballar sobre les propostes que han d'intentar aconseguir els objectius que s'hauran marcat.

Xavi Arderius demana que s'aclareixi en quin escenari tendencial es recull l'arribada del tren i el carril bici a Sabadell.

Eduard Casán li respon que el tren es preveu que arribi a llarg termini i que en canvi el desdoblament de la B124 i el carril bici en un primer horitzó a sis anys.

Joan Torres demana si el desdoblament previst per a la B124 només arribarà al pont del riu Ripoll; considera que en aquest cas no servirà per res.

Pepe González respon que és possible que ja hi hagi feta la connexió amb la C58.

Joan Torres demana a l'equip redactor si s'han preguntat perquè hi ha saturació d'aparcament a la zona 7 del cens. Ell considera que es deu a l'expulsió de cotxes cap al perímetre de la zona blava.

Aleix Canalís reconeix que pot haver-hi en aquest motiu una part del problema però que cal tenir en compte que és una zona on hi ha molts habitatges construïts als anys 60 i 70 que no tenien previsió d'aparcament.

Eduard Casán exposa com a opinió personal, després d'haver vingut moltes vegades durant tot aquest any, que aquí a Castellar no és difícil d'aparcar.

Juan Antón Juárez pregunta quin àmbit inclou aquesta zona considerada com a deficitària i si es calcula tenint en compte l'aparcament privat i el públic, perquè depenent de com s'hagi considerat, pot incloure un gran aparcament privat situat al carrer límit de la zona que amagaria un dèficit encara més gran.

Eduard Casán explica que quan agrupes per zones pot passar que just hi hagi molt aparcament a la zona del costat que es considera deficitària i que precisament per això, no esdevingui un problema real. De totes maneres si no s'hagués fet l'esforç de calcular l'oferta i la demanda d'aparcament per zones, el conjunt del nucli urbà resultaria satisfactori i no s'hauria detectat aquest dèficit.

Marc Monràs demana si Sant Feliu del Racó i la urbanització del Racó s'han considerat com un tot, ja que considera que al nucli antic de Sant Feliu hi ha un dèficit molt gran però que d'altra banda hi ha molta permissivitat en l'aparcament inadequat.

Eduard Casán explica que s'ha considerat com un tot.

Aleix Canalís afegeix que si s'hagués calculat per separat probablement també sortirà positiu perquè hi ha la zona del Serrat a l'entrada que té una capacitat d'aparcament suficient per absorbir l'oferta.

Marc Monràs reconeix que aquesta zona està a pocs minuts del centre i que és perfectament vàlida, però insisteix en que la permissivitat afavoreix que no s'utilitzi més i que la gent aparqui sobre les voreres, davant dels seus guals, etc.

Rosa Massot demana si s'ha calculat el trànsit de la B124 ja que considera que quan s'hagi desdoblada es previsible que s'hi facin moltes cues.

Eduard Casán diu que els índex d'intensitat de trànsit són públics, i que està mesurat entre 30.000 i 33.000 vehicles/dia.

Jordi Carcolé respon que el desdoblament tindrà sentit quan enllaci amb la C58 però que és millor realitzar-lo abans que no esperar a que es puguin executar les obres en la seva totalitat.

Eduard Casán respecte al mateix tema afegeix que és una carretera que per la seva tipologia està al límit de la seva saturació.

Xavi Arderius pregunta si s'ha tingut en compte l'increment produït per l'entrada en funcionament de Can Bages i si s'ha estudiat l'accessibilitat a les parades d'autobús.

Eduard Casán explica que al 10% de l'increment de la mobilitat en un horitzó de sis anys s'hi arriba tenint en compte el pitjor dels escenaris, és a dir, amb el polígon de Can Bages al 100% de funcionament, i les zones pendents de desenvolupament amb els habitatges construïts.

En el resum no s'ha explicat però s'ha calculat un índex d'accessibilitat per a cadascuna de les parades.

Martí Llobet planteja on tindrà lloc el Pla director de la bicicleta, el compromís per a la redacció del qual es va aprovar per ple a principis de legislatura. Afegeix que pel que fa a aquest mode de transport la diagnosi es pot validar perquè es constata que no hi ha res.

Jordi Carcolé respon que en la prioritització dels objectius que es fan en aquesta sessió es pot definir el seu grau de prioritat pel nostre municipi.

Eduard Casán exposa que l'enginyeria redactora té propostes pensades però que és molt necessari veure quines prioritats surten de la sessió d'avui, i intentar donar resposta als objectius que s'estableixin.

Jordi Carcolé afegeix que en funció de com es defineixi el Pla de mobilitat, i a partir d'aquest, es podrà desenvolupar el Pla director de la bicicleta.

Pepe González pregunta com es desenvoluparà la jornada del febrer.

Manel Gil exposa que el debat s'ha de plantejar a partir de les propostes de GRECCAT perquè és necessari tenir un punt de partida per guiar la discussió, i que caldrà tenir més temps per discutir-les a fons, com a mínim tres hores.

A continuació Manel Gil explica que els tallers de participació es portaran a terme a diferents sales del Mirador, on ens dividirem en tres grups, i que al final es farà un plenari per posar en comú les conclusions de cada grup.

Durant aproximadament 30 minuts en grups, es discuteixen i validen els diferents apartats de la diagnosi, i es voten els objectius que es consideren més importants.

Finalment al plenari realitzat a la sala Valls Areny, el dinamitzador de cada grup presenta les aportacions que fetes, i es posa en comú el resultat de les votacions efectuades:

Promoure la utilització del transport públic	19
Millorar l'accessibilitat i la seguretat, per afavorir la mobilitat dels vianants	13
Promoure l'increment de l'ús segur de la bicicleta	13
Fomentar l'ús racional del cotxe	12
Aplicar mesures que permetin millorar la seguretat viària	10
Difondre entre la ciutadania els valors de la mobilitat sostenible i segura	10
Controlar i fer disminuir els nivells de contam. acústica i atmosfèrica dels vehicles	9
Adequar l'oferta d'aparcaments a les necessitats de cada zona	8
Millorar l'accés als polígs. ind. amb modes de transport diferents al vehicle privat	7
Crear i fomentar la utilització d'aparcaments de dissuasió a les àrees perimetrals	5
Garantir la distribució de mercaderies reduint l'impacte sobre la resta d'usuaris	2

La sessió de la taula de mobilitat s'acaba a les 21:45 h.