

EL 9 NOU

El Departament de Territori i Sostenibilitat ha analitzat el trànsit de la ronda Sud de Granollers en un estudi que s'ha presentat aquesta setmana. Les dades registrades no marxen gaire de la percepció que tenien els veïns de l'Assemblea Integradora de la Ronda i Sud de Granollers o de la que pot copsar qual-sevol vallesà que circuli per aquesta via. Impacta la congestió que passen, cada dia feiner, 24.600 vehicles pel tram central entre els dos sentits i que d'aquests, uns 1.600 siguin camions. O que

Trànsit insostenible a la ronda Sud

dels 24.600 vehicles, més de la meitat (12.800), fan tot el recorregut del tram urbà des del Coll de la Manya fins passat el pont per sota de la via del tren. O que el 30% dels cotxes i camions que hi circulin ho facin de pas, un percentatge carregós pel que significa en termes de contaminació atmosfèrica i sorolls.

Un volum de trànsit tan gran a dins d'una ciutat com Granollers ha d'impulsar accions concretes de les administracions per buscar, si més no, amorosir-lo a curt termini. En aquest sentit, la Generalitat, que és la gestora de la via, ja ha anunciat la prohibició de circular pel tram urbà de la ronda Sud

als camions amb mercaderies perilloses i el Servei Català de Trànsit ja ho està aplicant a les rutes recomanades als transportistes. També cal valorar la posada en marxa dels nous semàfors a les cruïlles dels carrers Pla de Baix i Mare de Déu de Montserrat i l'Ajuntament ha confirmat el començament d'obres per fer

passos elevats a tres cruïlles del carrer Marie Curie.

Però quan encara no han passat dues setmanes del greu episodi de contaminació que va portar de bracet el darrer anticicló –Granollers va passar sis dies per sobre del límit permès de partícules en suspensió (PM10)–, l'amansiment de la ronda Sud continua reclamant mesures estructurals per evitar el 30% del trànsit de pas, com la gratuïtat del peatge de l'AP-7 [el final de la concessió serà en tres anys], o un pla de mobilitat específic per als polígons del Coll de la Manya i la Font del Ràdium.

La nova mobilitat



Miquel Turné

Delegat del Vallès del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya

En les mateixes condicions, on aniria a viure? En un pis reformat al centre de la ciutat sense aparcament, però amb tots els serveis al meu voltant, o en un de reformat als afores on hagi d'agafar el cotxe tot el dia per accedir als serveis?

Sembla una pregunta transcendent, però fins fa poc, en l'urbanisme no es podia plantejar, ja que totes les construccions d'obra nova o de reforma estaven obligades a vincular-se a un aparcament privat, independentment de la seva ubicació. Però la societat comença a demanar altres models d'habitatge per adaptar-se a noves tipologies familiars i

estils de vida, que no troben lloc als models actuals, i potser no tots ells necessiten un aparcament de vehicle privat. I la tendència per als propers anys sembla que anirà a més.

En grans ciutats d'Europa, moltes persones ja han decidit prescindir del vehicle personal. El cotxe privat vist com un element de prestigi el segle passat, actualment s'ha convertit en un element quotidià però no imprescindible. La tecnologia, la proximitat, les alternatives de transport individuals i col·lectives han donat lloc a noves formes de mobilitat, que aniran en augment en els anys futurs. I molts ajuntaments ho han entès així, i han deixat de pensar en el vehicle privat com a element generador de les ciutats, i han prioritzat l'espai públic com a espai de relació entre les persones.

L'Ajuntament de Granollers, prenent l'experiència del darrer Pla General, i aplicant les idees dels

successius plans de mobilitat i de pacificació del centre urbà, ha flexibilitzat les demandes d'aparcament privat a les reformes que s'executin al centre. Sense l'obligació de vincular un aparcament a l'obra pretén incentivar la rehabilitació del centre urbà en diversos vessants, com ara aconseguir que

El gran repte de rehabilitar al centre de Granollers serà mesclar les tipologies actuals amb noves formes d'habitar que no existeixen ara mateix

les plantes pis dels comerços es puguin rehabilitar i no quedin desocupades. Els usos d'habitatge al centre no suposen despesa extra per al consistori, ja que els equipaments ciutadans ja estan construïts, les instal·lacions estan a la porta i els transports col·lectius són a la cantonada. Sense cap mena de dubte és millor aprofitar la trama consolidada que desenvolupar noves trames urbanes, contenint els límits de la ciutat i permetent preservar i incorporar el medi natural pel gaudi de tota la ciutadania.

El gran repte en aquestes rehabilitacions serà mesclar les tipologies actuals amb noves formes d'habitar que no existeixen ara mateix a la ciutat construïda, incloure noves mobilitats urbanes més sostenibles que consolidin els plans de pacificació i mobilitat, i en la recuperació de l'espai públic amable per a la ciutadania. La solució a la mobilitat de llarga distància ens l'han de donar els transports col·lectius o la tecnologia aplicada als vehicles compartits.

La flexibilització de les normes ha de permetre una ciutat més adaptada a les demandes actuals, i donar resposta a totes les situacions i ser capaç d'adaptar-se a les necessitats futures. L'objectiu ha de ser repensar la ciutat des de les persones i no des del vehicle privat. Aquesta és la línia de treball.

**FES-TE
SUBSCRIPTOR
D'EL 9 NOU**



**I GAUDEIX DELS
AVANTATGES DE SER
D'el9club**

**TRUCA AL
93 889 49 49
SUBSCRIPCIONS**