

PEAE Garraf · Sessió de treball · Mobilitat

Lloc: Zoom

Data: dimarts 10 de novembre a les 13h

Durada: 68 minuts

Participants:

- Xavier Oller - Arquitecte · HO Partners Arquitectura
- Juan Pablo Naya - Arquitecte · Servei de Projectes i Obres d'Espai Urbà · Regidoria de Mobilitat Sostenible · Ajuntament de Vilanova
- Beatriz Zaplana - Tècnica de Mobilitat · Serveis Viaris · Ajuntament de Vilanova
- Josep Vidal - representant de l'Associació de Taxistes de Sant Pere de Ribes
- Isidre Also - NODE Garraf
- Judit Garrido - NODE Garraf

[**Isidre Also**]: A NODE Garraf tenim l'encàrrec de realitzar el Pla Estratègic de la Comarca. La iniciativa prové del [Pacte per l'Ocupació del Garraf](#) tutelat pel Consell Comarcal del Garraf.

La crisi provocada per la covid-19 ha accelerat la redacció d'aquest pla. Ara estem en el procés participatiu, de recollida d'opinions. S'ha volgut fer un document molt polifònic, escoltant moltes veus de professionals i experts. A mitjans de desembre s'acabarà aquesta etapa del Pla i està previst que al maig es faci la presentació de l'esborrany.

El web plaestrategic.cat recull totes les aportacions i trobades, amb els participants i fotografies corresponents. Abans de publicar, us demanarem que ens valideu la transcripció.

Reflexió: Quins són els problemes i bondats de la mobilitat urbana, interurbana i de connexió amb les comarques veïnes?

[**Xavier Oller**]: Per la meua feina necessito immediatesa en els trajectes, per això em veig obligat a fer ús del meu vehicle particular. **Des del meu punt de vista, la mobilitat comarcal no està malament.** I per sortir de la comarca i anar a Barcelona, un peatge de 7€ em compensa l'estalvi de temps des del vessant professional.

[**Josep Vidal**]: Les meves aportacions les faig en nom del col·lectiu de taxistes de Vilanova i de Sant Pere de Ribes. Estem desplegant el **projecte de prestació conjunta**, que és una mesura que arriba per resoldre situacions que fins a dia d'avui no faciliten l'operativitat del servei. Consisteix en guanyar en eficiència a l'estar tots els taxis connectats a l'hora en tota la comarca.

En pocs dies es posarà en funcionament la nova centraleta, tot i que encara no s'han resolt alguns problemes inherents al sistema del taxi. Pràcticament tota la comarca s'adhereix a aquest nou servei global de prestacions. L'única excepció és Sitges, on el col·lectiu de taxistes no s'hi ha volgut adherir.

Pel que fa al **transport públic col·lectiu, de Cubelles cap al sud és nefast**. Els autobusos presten un servei horrorós: no respecten horaris. Des del meu punt de vista, el bus és el que recull més passatgers i el servei no és gens bo. **Tampoc són eficients les rutes que fan entre els municipis de la comarca** ja que tots els trajectes han de passar per Vilanova.

El peatge a nivell d'usuari particular és desorbitat. En el taxi aquest cost el facturem al client i per això no ens afecta, però a nivell particular és excessiu.

[Juan Pablo Naya]: Quan vivia i treballava a Barcelona utilitzava bicicleta, i gairebé no tocava el cotxe. **Fora de Barcelona és gairebé impossible moure't en transport públic**.

Alliberar espai dels nuclis de la ciutat per a l'activitat econòmica és imprescindible, i per això cal potenciar el transport públic (bus) i bicicleta.

Quant als trens, és una llàstima que s'hagi perdut la via de regionals per culpa de la posada en marxa de l'AVE. Ara paren molts menys **trens regionals** a Vilanova que abans. A Renfe també s'ha de reclamar que els trens que venen del sud parin tots al Prat, i que hi hagi una llançadora a l'aeroport en bus; no cal infraestructura. Això és una reorganització del servei. **La competitivitat s'aconseguirà fent que els trens parin al Prat i no tant traient peatges**.

El projecte de l'Orbital suposa una despesa desorbitada, ja que està planejat que el 60% del seu recorregut sigui soterrat. En lloc d'aquesta obra faraònica, s'ha de poder organitzar un servei que funcioni Sant Vicenç de Calders - El Vendrell - Vilafranca tot aprofitant les infraestructures vigents. **El tren és una bona base de mobilitat, i amb l'eix de Sant Vicenç de Calders i l'aeroport es pot oferir una molt bona connexió cap a l'exterior del Garraf**.

La C15 és un dispendi en el sentit que és bona en general, però presenta punts febles que no la fan eficient. Això és una bona notícia, perquè les grans inversions en infraestructures ja estan fetes, i només són necessàries petites intervencions.

El transport públic interurbà no està gestionat i això repercuteix en la qualitat del servei. No hi ha un ens que gestioni tots els sistemes de bus, funcionen de forma estanca, sense comunicació. És això tan evident que els autobusos interurbans tenen un conflicte amb els urbans de Vilanova.

Holanda és un exemple d'activitat econòmica pròspera i els seus residents majoritàriament es mouen en bicicleta. Allà connecten nuclis a 18 km de distància; aquí un carril de 5 km ja es veu excessiu. La bicicleta és el mitjà de transport que dóna un rendiment econòmic més important fins al punt que és l'únic que retorna diners a l'administració pública. El Garraf té nuclis distants a 7 km; són itineraris que es poden fer perfectament en bicicleta.

Visc a Barcelona. Sóc usuari a diari del tren i ho combino amb la bici. **No trobo que el tren sigui car pel que fa als clients fidelitzats**. Reconec, però, que la integració de tarifes no és del tot bona perquè les bonificacions de tarifes es troben centralitzades a Barcelona i la seva Àrea Metropolitana.

Vilanova no necessitava una C15 de 4 carrils, amb una de 2 carrils amb autobusos directes entre nuclis hauria estat molt més eficient. Ens hem gastat els recursos en formigó i no hi ha diners per als busos.

Cal que les administracions públiques pensin en **mobilitat en clau autonòmica**. Cal evitar que es torni a produir el que va passar amb la línia L9 de metro, que és una gran inversió per a una àrea que ja estava molt ben dotada de mobilitat. Si el cost d'aquesta línia s'hagués repartit per millorar el transport públic de la resta del país, hi hauria hagut una millor mobilitat.

[**Beatriz Zaplana**]: S'ha de facilitar la distribució de mercaderies de l'última milla. Per això s'ha de repensar en l'espai que cal perquè es faci el repartiment a comerços i particular. Això requerirà canvis en els hàbits. És complicat però **s'ha de treballar en com estructurem la mobilitat per tal de facilitar l'activitat econòmica**.

[**Xavier Oller**]: Al Garraf hi ha un bon potencial d'activitat econòmica. No parlo de realitats. Segons quines activitats s'hi vulguin instal·lar necessiten una quantitat de sòl excessiu, i de vegades el tipus d'activitat no és el més adequat. Hem de ser selectius.

[**Josep Vidal**]: Vilanova és el nucli més potent en activitat econòmica. Els directius de les empreses que estan ubicades a Vilanova i Sant Pere de Ribes viuen a Sitges; per tant, les connexions a la comarca són importants. Sitges ha incrementat moltíssim la població, i tot això afectarà a la comarca. **Hi haurà una necessitat de mobilitat en transport públic i també un increment de vehicles particulars.** Els estrangers venen a viure al Garraf per la proximitat a Barcelona. La connexió Garraf - Barcelona és molt bona, malgrat el cost del peatge. Per això -des del meu punt de vista- és tan important l'autobús. El tren també ho és, però en un segon pla.

[**Xavier Oller**]: A Vilanova cal que es desenvolupi la part de l'Eixample Nord. Com diu el Juan Pablo Naya, el secret està en el disseny de les coses. Un dels grans potencials de la comarca és el **desenvolupament del sòl de l'Eixample Nord; com a mínim, el sòl d'activitat econòmica**. Ens convé atraure inversions de fora. S'ha de reprendre el projecte de ciutat, el projecte de comarca. Cal aquest consum de 50 hectàrees de sòl.

[**Juan Pablo Naya**]: Vull fer un apunt sobre el tema de consum de sòl. Jo he cregut en el desenvolupament de l'Eixample Nord fins al 2008. **El potencial de Vilanova no només està dins la mateixa ciutat, sinó també en les infraestructures properes, com són el mateix port, o Vilafranca i el Vendrell.** La ciutat té altres zones desenvolupades que no estan consolidades, o com a màxim estan amb un 50% d'ocupació. Fins i tot els polígons d'activitat econòmica tenen molta oferta. Una cosa diferent és que la mida de les parcel·les sigui l'adequat ja que estan estructurats en molta superfície per a vials i parcel·les reduïdes. Això fa perdre oportunitats d'inversió. La necessitat del solar industrial i logístic és de 10 mil metres quadrats, i al Garraf no existeix aquesta oferta. L'equilibri és difícil de trobar: si es desenvolupa massa sòl pot anar en contra del desenvolupament.

[**Xavier Oller**]: El desenvolupament de l'Eixample Nord el plantejo només des del vessant d'activitat econòmica, no del residencial. Aquesta és la meva reivindicació. Crec que actualment i per aquesta causa estem perdent oportunitats d'inversió a la comarca.

[**Isidre Also**]: Agraieixo l'assistència de tots vosaltres. Ha estat molt profitós. Us convido a que feu les aportacions que creieu convenient a partir del document de transcripció que us trametrem. També podeu consultar la resta de sessions participatives al web plaestrategic.cat