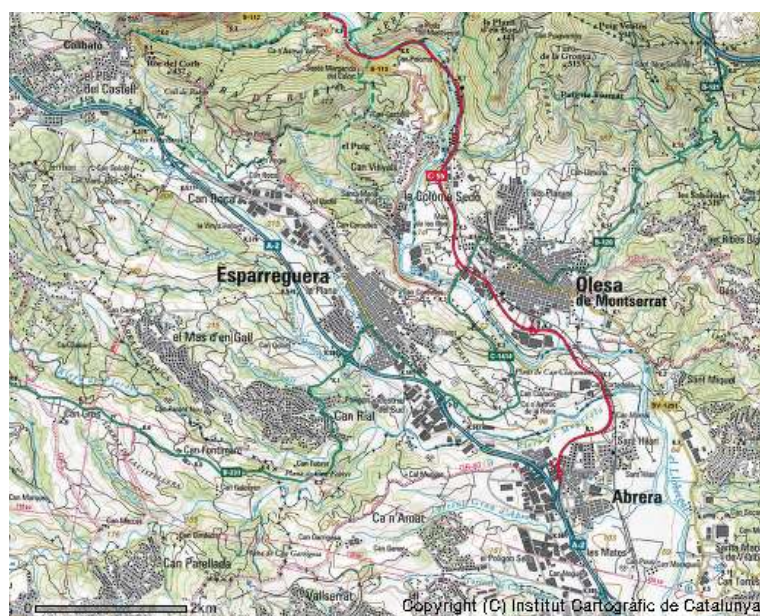


→  
**Actuacions de pacificació del trànsit i de protecció dels desplaçaments a peu**

Esparreguera (Baix Llobregat)

Impuls d'un conjunt d'actuacions destinades a pacificar del trànsit a l'interior del municipi i reduir de la velocitat dels vehicles a motor amb l'objectiu de millorar la seguretat viària i fomentar la mobilitat a peu.



- **Municipi:** Esparreguera (22.100 habitants)
- **Anys de realització:** 2002-2009
- **Agents implicats:** Ajuntament d'Esparreguera, Diputació de Barcelona

## ► Situació de partida

Esparreguera és un municipi de la comarca del Baix Llobregat nord. Té un parc mòbil de 16.745 vehicles i una taxa de motorització de 781 vehicles per mil habitants, dels quals 458 són turismes (val a dir que en aquest parc mòbil estan inclosos tots els remolcs i semiremolcs d'una empresa de transport d'àmbit nacional que te la seva base a Esparreguera).

Resulta evident la gran dependència del vehicle privat en aquest municipi, en part com a conseqüència d'un important creixement de població que treballa fora del municipi i d'una carència històrica de mitjans de transports públics interurbans.

La xarxa viària es caracteritza per configurar una estructura de nivell primari amb molta dependència de l'antiga nacional II (que travessava el nucli urbà) i la carretera B-231, que connecta Esparreguera amb Piera. La primera via va passar a ser via urbana l'any 1990, quan es va transvasar la circulació a la nova autovia A-2. Aquest fet va marcar l'inici d'una nova relació d'Esparreguera amb el trànsit urbà. La transformació de la nacional II en via urbana va permetre recuperar aquest viari com l'eix principal de circulació del poble i va anar configurant tota una xarxa viària vinculada a aquest eix.

Cap l'any 1995 alguns carrers principals del centre de la vila es converteixen en carrers de vianants, iniciant d'aquesta manera unes primeres accions orientades a regular la circulació de vehicles i treure el trànsit del centre de la vila.

Es a partir de l'any 1999 que s'inicien tot un seguit d'accions orientades a pacificar el trànsit i remarcar el paper del vianant com a usuari principal de l'espai viari. A partir d'un estudi de la circulació del centre de la vila, desenvolupat conjuntament per l'Ajuntament i un equip tècnic extern, es comencen accions de transformació de tot el centre de la vila amb canvis de sentits de circulació i de configuració dels primers carrers de prioritat invertida.

Després de les mesures de pacificació del trànsit i foment de la mobilitat a peu impulsades durant els anys noranta al centre de la vila, es va engegar un procés per a transformar l'antiga carretera NII (encara amb un caràcter de via interurbana, amb semàfors, varis carrils de circulació... que marcaven clarament la preeminència del vehicles sobre el vianant) en una via molt més urbana, on el vianant gaudís de una major prioritat front el vehicle. Així es va construir la primera mini rotonda urbana i els primers passos elevats de vianants, eliminant algun del semàfors principals d'aquesta via.

## ► Descripció de l'actuació

Des de l'any 2000 totes les actuacions relacionades amb la mobilitat urbana han estat presidides per un enfocament basat en la protecció del vianant i la pacificació del transit. Així, s'ha continuat treballant en la pacificació del transit a l'NII (amb la construcció d'altra rotonda, més passos elevats de vianants, reducció de carrils de circulació a un per sentit, senyalització horitzontal i vertical a 40,...) i la regulació de l'estacionament (amb la implementació de les primeres 150 places d'estacionament regulat per zona blava).

Aquesta política d'impuls d'un model de mobilitat i accessibilitat més sostenibles s'ha aplicat als diferents barris del municipi amb l'estudi i reforma dels sentits de circulació dels carrers (intentant eliminar els dobles sentits de circulació), amb nova senyalització horitzontal i vertical (instaurant les zones 30 a gairebé tot els carrers de segon nivell del poble), i amb la instal·lació de bandes de limitació de velocitat i de passos elevats de vianants a les zones més necessàries.

De l'any 2005 ençà s'ha anat consolidant aquesta manera de fer fins i tot al barris més allunyats del centre: s'han implantat limitacions de velocitat per sota de 40 km/h a pràcticament tota la població, s'han instal·lat elements de reducció de velocitat, i s'han estudiat situacions específiques (camins escolars, entorns escolars, entorn del mercat municipal...).

Paral·lelament, s'ha anat ampliant la disposició de places de rotació (zona blava) en aquells llocs a on existia més necessitats d'estacionament de curta durada, fins arribar a les actuals 350 places de zona blava, distribuïdes al voltant del centre de la vila. S'han obert també en aquest període tres aparcaments públics de dissuasió (en superfície) amb un total aproximat de 250 places d'estacionament.

A un altre nivell, s'ha aprofitat la elaboració d'un nou pla d'ordenació urbana municipal (POUM) per planificar una ronda sud que descarregarà el trànsit de l'N-II, i aplicar una reordenació urbanística que contempla aspectes de mobilitat.

Està previst també substituir totes les òptiques dels semàfors per led's, transformar algun carrer del centre en plataforma única o zona 30 i pacificar el trànsit en una via interurbana (la carretera B-231) que travessa un barri disseminat d'Esparreguera.

De forma resumida, la xarxa viària en la que s'ha actuat ha estat la següent:

- Carrers de la xarxa bàsica (antiga NII) i el tram inicial de la carretera B-231, amb denominació urbana com av. Francesc Macià, av. Francesc Marimon i ctra. De Piera.
- Carrers de la xarxa secundària: c/ Paraires, c/ Barcelona, passeig del Castell, passeig dels Jocs Olímpics, c/Gorgonçana, Via del Mil·lenari, c/ Beat Domènech Castellet, c/ Bruc, c/ Montserrat i altres.
- Centres d'atracció de vianants: CEIPs, IES, CAPs, Mercat municipal, Illa de Vianants,...
- Carrers de la xarxa terciària, o de circulació interior dels barris: barri de Can Comelles, barri de la Plana, barri Font, barri de Can Rial, barri del Mas d'en Gall, barri del Castell, barri de Can Vinyals, i centre vila.

*Pas elevat i zona 30 al camí escolar de l'institut d'educació secundària*



*Passos elevats al barri de la Plana*



*Illa de vianants*



*Passos elevats al mercat municipal*



*Actuacions a la NII a l'accés al municipi: rotonda i passos elevats*



*Aparcament lliure i zona blava*



*Plataforma elevada i senyalització al camí escolar*



## ► Resultats

Les actuacions realitzades han contribuït a pacificar el trànsit en els indrets on s'ha actuat, si bé encara no es disposa de dades contrastades sobre la reducció real de la velocitat dels vehicles. S'ha constatat, però, una disminució del nombre d'accidents de trànsit, superior al 30% en només tres anys.

	2005	2006	2007	2008
Accidents	171	162	159	129
Ferits	47	58	61	40
Morts	1	0	0	0

Pel que fa a la percepció social, la implantació d'aquestes mesures ha estat en general positiva, tot i la resistència als canvis d'alguns col·lectius. Això no obstant, amb el temps s'ha acabat reconeixent l'efectivitat de moltes de les accions portades a terme: implantació de zona blava, bandes de limitació de velocitat, canvis de sentits de circulació, etc.

En aquest sentit, ha estat fonamental la participació ciutadana, ja que durant els darrers anys s'ha portat a terme un procés permanent de discussió, negociació, justificació i acord de mesures amb els diferents col·lectius afectats: Unió de Botiguers, associacions de veïns, escoles, mercat, ambulatori...

### ►► **Conceptes clau:**

Pacificació del trànsit, seguretat viària, mobilitat a peu, reducció de la velocitat, regulació de l'aparcament

---

## La valoració de l'Ajuntament d'Esparreguera

- *El conjunt d'actuacions portades a terme, en quina estratègia i política de mobilitat local s'emmarquen?*

Ho podríem resumir en una sola frase: *fer un poble per a les persones*. És a dir, prioritzar la utilització de l'espai públic per a usos ciutadans i la mobilitat segura per davant d'usos intensius de circulació i mobilitat motoritzada.

- *Com valora la ciutadania la implantació d'aquest nou model de mobilitat més segura?*

Tot i que no tenim enquestes per afirmar-ho objectivament, crec que la ciutadania valora positivament qualsevol acció que interpreti que va dirigida a millorar la seguretat viària, malgrat que inicialment sempre hi ha posicions escèptics i reticents a aquest tipus d'actuacions.

---

✉@

*Dades de contacte*

**Xavier Duque Segura.**

Regidor de Mobilitat

**Josep Sánchez Cubeles**

Inspector cap de la Policia Local

---