

# CARRER MIQUEL RICOMÀ GRANOLLERS

Vallès Oriental

**Transformació d'una  
via convencional en un  
"carrer per conviure"  
(prova pilot a cost zero)**

Del 15 al 25 de setembre de 2011, l'Ajuntament de Granollers va realitzar una prova pilot al carrer Miquel de Ricomà, una via amb voreres estretes, un cordó d'aparcament i un sentit de circulació.

La prova va consistir en realitzar un nou disseny de l'espai perquè la via deixés temporalment de servir de forma prioritària per al desplaçament (de cotxes, vianants o bicicletes) per convertir-se en un espai que fomentés la convivència i el contacte ciutadà (joc d'infants, trobada de veïns o la mera contemplació).

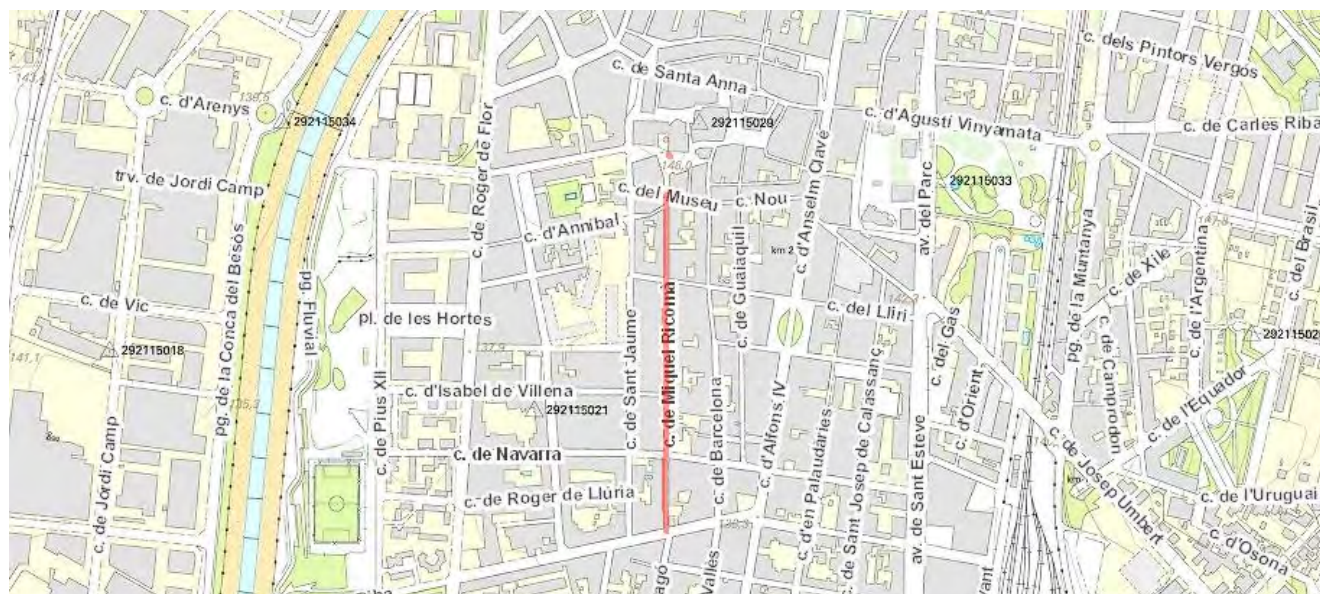
L'actuació no pot comparar-se amb les experiències de transformació dels centres històrics en espais per a vianants i d'activitat comercial, ja que mentre aquestes darreres comptaven des del seu plantejament amb una gran massa potencial d'usuaris (cosa que garantia en gran mesura el seu èxit), en aquest cas l'ús de l'espai que es pretenia promoure era totalment inexistent o, si més no, latent.



*Imatges del carrer abans i durant la prova pilot*

# TERRITORI, URBANISME I MOBILITAT

- La ciutat de Granollers està situada a la plana del Vallès i ha anat creixent al voltant dels marges del riu Congost, que travessa la ciutat de nord a sud. Forma part d'un sistema urbà que inclou els seus municipis veïns (Canovelles, Les Franqueses del Vallès i La Roca del Vallès), amb una població total de 102.000 habitants, gairebé 60.000 dels quals corresponen a Granollers.
- La ciutat es distribueix en sentit nord-sud seguint l'antic camí Ral (carretera Palou – Corró d'Avall), reservant una gran extensió que es considera sòl no urbanitzable. Aquest és un tret molt significatiu del municipi, que vol conservar unes terres d'origen agrari i aconseguir una ciutat més compacta en lloc d'edificar i augmentar la trama urbana.
- Per aquest motiu, el nucli urbà és compacte –3,5 km de llarg per 1 km d'amplada–, cosa que permet que una persona sense dificultats de mobilitat pugui fer la major part dels seus desplaçaments a peu o en bicicleta.
- Segons el Pla de Mobilitat Urbana de Granollers, el carrer Ricomà no forma part de la xarxa viària bàsica, motiu pel qual ha estat possible desincentivar el trànsit de pas per aquest vial per mitjà de la instal·lació de mobiliari urbà.



Ubicació del carrer Miquel Ricomà  
Font: Institut Cartogràfic de Catalunya

# CONSIDERACIONS PRÈVIES

Aquesta prova pilot s'ha impulsat arran de les següents reflexions i premisses:

## Expansió de les àrees per a vianants més enllà del nucli històric

Una vegada els nuclis històrics i medievals han estat convertits en àrees de vianants a la majoria de pobles i ciutats catalanes, és necessària la reflexió sobre la resta de la trama urbana. Si bé la ciutat no pot convertir-se en exclusiva per a vianants tampoc seria idoni mantenir la situació actual, on el cotxe és omnipresent.

## Carrers versus carreteres

Els carrers no són únicament un suport infraestructural per a la mobilitat (com ho són les carreteres), sinó que també han de ser el suport per a altres funcions pròpiament urbanes. Per tant, la planificació de la mobilitat urbana no pot apropiarse íntegrament de l'espai entre façana i façana per desplaçar persones i mercaderies; contràriament, ha de cercar la compatibilitat amb la resta d'activitats urbanes, evitant que en resultin expulsades.

## Carrers-passadís versus carrers-habitació

Als habitatges s'ha maximitzat l'espai destinat a habitacions (allà on passen coses) i minimitzat l'espai destinat a passadissos. En canvi, als pobles i ciutats succeeix just al contrari: l'espai públic es caracteritza per destinar-se fonamentalment a espais per a passar i arribar als llocs (independentment del mitjà de transport utilitzat), i són pocs els espais on passen coses; principalment, parcs i places.

Cal reconèixer que a les trames urbanes actuals els parcs i les places són una excepció que generalment es troba a diverses cantonades de casa. Per aquest motiu, es redueixen enormement les possibilitats que moltes funcions urbanes es desenvolupin, atès que el seu lloc natural per excel·lència no és lluny d'on hom viu, sinó davant mateix de la porta de casa, tal i com succeïa antigament. Per tant, per recuperar i potenciar aquestes activitats és necessari possibilitar que se segueixin realitzant al seu lloc natural. I per a tal efecte, primerament cal aconseguir que els carrers no expulsin a la gent –obligant que hi estiguin de pas–, sinó que l'acullin i la convidin a romandre-hi. És, en aquest sentit, que cal convertir els carrers en quelcom més semblant a una habitació que a un passadís.

## EXPERIÈNCIES LOCALS DE MOBILITAT SOSTENIBLE

4

### Del cotxe com a amfitrió al cotxe com a convidat

Cal que el disseny urbà deixi d'atorgar al cotxe el paper d'amfitrió per atorgar-li la condició de mer convidat, que s'ha d'adaptar a la naturalesa de l'espai urbà (i no de manera viceversa, com ha succeït). Aquest nou paper s'ha de subratllar, sobretot, en carrers que no formin part de la xarxa viària bàsica.

### Canviar les regles del joc, amortitzant el taulell de joc existent

Les transformacions esmentades només poden ser factibles si s'aconsegueixen realitzar sense obres ni necessitat de grans pressupostos. És en aquest sentit que esdevé cabdal concebre els canvis a través de modificacions en la gestió del viari amb actuacions de pintura i mobiliari urbà sobre la calçada. En d'altres paraules, no és necessari modificar el taulell de joc (els carrers en sí mateixos), sinó que la transformació de l'ús dels carrers pot ser molt significativa únicament a través de canviar les regles del joc que regeixen a la infraestructura heretada.



*La mobilitat de vianants i ciclistes realitzant-se per tota la secció del carrer, en convivència amb altres funcions urbanes com el joc o la trobada de veïns al portal.*

# DESCRIPCIÓ DE L'ACTUACIÓ

A continuació es descriuen les mesures impulsades, però cal dir abans que els diferents elements de mobiliari urbà que s'esmenten van ser reaprofitats després d'haver-se fet servir abans en altres punts del municipi, evitant així la compra de mobiliari nou.

Com a pas previ, cal apuntar que des de l'Ajuntament es va treballar amb la comunitat de veïns per conèixer la seva opinió i sensibilitat envers una mesura d'aquest tipus. En aquest sentit, i donat el seu interès pels temes que tenen a veure amb la mobilitat, l'actuació es va dissenyar conjuntament.

## Mesura 1

SUPRESSIÓ DEL CORDÓ D'APARCAMENT  
EXISTENT

## Mesura 2

TANCAMENT DEL CARRER AL TRÀNSIT DE PAS

Per a tal efecte, es van col·locar dues peces circulars de formigó a la calçada tot trencant la continuïtat del carrer i transformant-lo en dos culs de sac. D'aquesta manera, els únics vehicles interessats en entrar al carrer eren els dels veïns i els de distribució de mercaderies. Les dues peces es van ubicar separades perquè convidessin a seure o a enfilars'hi per saltar d'una a l'altra.



### Mesura 3

#### INSTAL·LACIÓ DE JARDINERES I BANCS

L'objectiu de les jardineres és que els vehicles es veiessin forçats a fer una ziga-zaga i, per tant, a moderar la seva velocitat.



### Mesura 4

#### EMPLAÇAMENT DE TERRASSES A LES CALÇADES

Es va donar permís als tres negocis de restauració que hi ha al carrer.



### Mesura 5

#### UBICACIÓ DE JOCS INFANTILS AL TERRA DEL CARRER

Els jocs van ser dibuixats pels propis veïns del carrer i van consistir en la xarranca i el tres en ratlla.



### Mesura 6

#### SENYALITZACIÓ DEL CARRER

En ambdós extrems del carrer es va instal·lar el senyal de carrer residencial, S-28, i el de calçada sense sortida o cul de sac, S-15a. Addicionalment, en tractar-se d'una prova pilot, també s'hi van afegir els senyals d'estacionament prohibit, R-308 (que no és necessària perquè la senyal S-28 ja conté aquesta prohibició), i el de circulació prohibida excepte veïns, R-100. Si bé aquest últim senyal és propi de carrers de vianants (i contradictòria amb la senyal S-28 i l'actuació realitzada), es va considerar que evitaria confusions durant la prova pilot.



## ELS RESULTATS

Després de les primeres anàlisis ja algunes consideracions:

- Es va observar un ús continuat de l'espai durant les tardes, esdevenint així un veritable espai d'estada. Atès que el carrer Ricomà és un carrer de pas per a molts vianants, la funció estada i la funció de pas de vianants van ser del tot compatibles.

L'ús convivencial del carrer es va constatar sobretot a través de la trobada de veïns (a les portes dels habitatges i als bancs) i l'esbarjo dels infants. En aquest sentit, cal remarcar que l'activitat infantil es va promoure no tant de la mà dels jocs pintats a terra, sinó pel fet que els nens i nenes van passar les tardes al carrer amb bicis, patinets, tricicles i pilotes. Es tracta, per tant, d'un ús radicalment diferent del carrer a l'habitual.

Diferents veïns van manifestar que,

- durant aquests dies de prova pilot, van conèixer i conversar amb d'altres veïns del mateix carrer. Subratllaven, sobretot, que la transformació del carrer els va permetre no haver-se d'estar tancats a casa o anar a les aglomerades places existents.

- Des de la perspectiva de la mobilitat, és evident que la transformació va millorar molt significativament la mobilitat a peu i en bici, tant en termes de confort com de seguretat i accessibilitat.

En relació als vehicles motoritzats, no es van detectar problemes ni pel que fa a l'accés als garatges ni al trànsit de la zona, que va haver de passar per carrers principals destinats al trànsit de pas.

- Quant a l'impacte sobre les diferents activitats ubicades al carrer (botigues, restaurants, habitatges), manca encara una avaluació.

## LES CONCLUSIONS

L'experiència ha posat de manifest quatre aspectes fonamentals:

- Una clara demostració de la incidència del disseny urbà a l'hora d'aconseguir que els carrers no "expulsin" a la gent cap a l'interior dels seus habitatges, a parcs i places llunyanes, a activitats extraescolars, etc., sinó que aconseguixin acollir-la i fixar-la.

La prova pilot ha aconseguit en molts pocs dies que el carrer no restés buit tot fent palesa la necessitat de les persones de disposar d'espais de convivència de gran proximitat i quotidianitat. En concret, l'experiència ha permès tornar visible i real una necessitat social que les ciutats actuals obliguen a mantenir latent.

- Una mostra del potencial de les mesures de baix cost econòmic (en aquest cas, de cost zero atès que s'ha reaprofitat mobiliari de propietat municipal) per transformar l'ús del carrer. De fet, la veritable transformació no seria una hipotètica futura remodelació urbanística per estrenar un nou paviment (en plataforma única, per exemple),

sinó que els canvis realitzats (eliminant l'aparcament, dissuadint el trànsit de pas i ubicant mobiliari urbà) constituïrien la veritable transformació.

- L'inici d'un debat veïnal sobre com i per a qui han de ser els carrers. Aquest debat no ha de ser tècnic (ja que, si fos així, probablement no s'hauria pogut executar ni tan sols la prova pilot), ni econòmic (com s'ha dit al punt anterior), sinó eminentment conceptual.
- En l'actual context, on les actuacions que modifiquen el paper del cotxe a la ciutat són sovint polèmiques, comptar amb un cert suport veïnal que recolzi els objectius de l'actuació és fonamental. Identificar aquests suports i treballar conjuntament és condició indispensable per assegurar l'èxit de les iniciatives.

### CONTACTE

**Ricard Caussà**

Servei de mobilitat  
Ajuntament de Granollers  
93 842 66 06  
[rcaussa@ajuntament.granollers.cat](mailto:rcaussa@ajuntament.granollers.cat)

En definitiva, actuacions com aquesta obren el debat sobre què podem fer més enllà de les àrees de vianants centrals i comercials, a qualsevol barri dels nostres pobles i ciutats.

L'objectiu és cercar actuacions que transformin no només l'aspecte dels carrers, sinó, i sobretot, l'ús que en fan els propis residents. No es tracta, doncs, d'actuacions que busquin atraure grans volums de persones, sinó que facin dels propis veïns els protagonistes d'aquests canvis en l'ús dels carrers.