



Ajuntament de  
Castellar del Vallès

## **DIAPOSITIVA 1**

Bon dia a tothom,

Em van demanar, per aquesta jornada, que expliqués o exemplifiqués l'experiència de Castellar del Vallès pel que fa a la mobilitat i aparcaments en la zona pròpiament comercial del nostre municipi.

Primer de tot però, abans de passar a explicar la nostra experiència, voldria fer 5 cèntims sobre el municipi, ja que pot tenir connotacions diferents segons la ubicació territorial i les característiques del poble en qüestió, no és el mateix una capital de comarca, o un poble mitjà, o un poblet petit.

## **DIAPOSITIVA 2**

Castellar del Vallès, està situat a la part més nord e la comarca del Vallès occidental, situat en un triangle singular. En una punta del triangle , a 8 km. i en línea recta hi ha Sabadell , una de les capitals de la nostra comarca, de prop de 200 mil habitants i un gran pol magnètic d'atracció per a la gent de Castellar, i a l'altra punta del triangle, més o menys a la mateixa distància hi ha Terrassa,l'altra capital, però amb una carretera antiga i plena de corbes i per tant hi tenim menys relació, a causa de l'accessibilitat. Castellar es situa a la punta nord d'aquest triangle, a tocar amb l'espai d'especial protecció que és el Parc Natural de Sant Llorenç.

Altres poblacions que ens limiten al nord i a l'oest, són Sant Llorenç Savall i Sentmenat. Finalment dir, que les principals vies de comunicació amb la resta de la comarca, són les que he dit, la carretera de Sabadell, B-124 i la de Terrassa, C-14-15. No n'hi ha més, per vehicle privat o amb bus interurbà. I tampoc disposem de ferrocarrils.

## **DIAPOSITIVA 3**

El municipi té actualment uns 23 mil habitants, i el creixement de població més fort de població va ser en els anys 60, amb la immigració procedent d'altres punts de l'Estat Espanyol. L'altre període de

creixement va ser entre el 2001 al 2005, amb una migració important procedent de la comarca del Vallès occidental, en especial de Sabadell.

#### **DIAPOSITIVA 4**

La morfologia del poble de Castellar és la seva extensió de nord a sud, al llarg del riu Ripoll, i seguint la carretera B-124, coneguda com a la carretera de Prats, i la carretera de Sentmenat. Per sort, la contenció i la limitació d'aquest creixement ha estat, entre altres coses, per l'orografia del terreny, és a dir, per la banda oest i sud tenim el Riu Ripoll i el torrent profund de Ribatallada, i per la banda est, la zona agrícola del Colobrers ( on en part s'hi volia fer el zoo de Barcelona), i pel nord, el Parc Natural de Sant Llorenç de 1100 m d'alçada, que distingeix a la comarca, i la muntanya del Puig de la Creu de 600 mts d'alçada.

Castellar, té una extensió molt gran de territori, prop de 44,7 km<sup>2</sup>, dels quals, a on es concentra la part residencial és només en un 20%, la resta de territori , el 80% està protegit.

#### **DIAPOSITIVA 5**

Així doncs, en aquesta punta nord del triangle de la comarca i en aquest 20 % del nostre territori, hi tenim 9500 habitatges, dels quals aproximadament la meitat són pisos i l'altra meitat són cases , i el nombre de cotxes del 2012, ull a la xifra !!, són 16.561. un promig de 1,7, és a dir, 2 cotxes per casa.

Dit tot això, ja veieu que és un poble que fins fa poc, majoritàriament , la gent de Castellar es movia sempre amb cotxe per fer qualsevol cosa, perquè en el fons li era més fàcil per si acabava anant a comprar a Sabadell, o als equipaments comercials del polígon industrial. Aparcar al centre de Castellar, era enormement complicat.

Quins canvis han passat per canviar aquesta dinàmica de mobilitat ?

Els enumero:

#### **DIAPOSITIVA 6**



Ajuntament de  
Castellar del Vallès

## 1.- aprovació de normativa que regula tot allò que pot afectar o repercutir a la zona central més comercial del 2003-2012

- El 2003-2004 s'aprova el Programa d'orientació comercial, que feia un estudi detallat del sector del comerç de Castellar, i de les seves necessitats. En aquest estudi definia quin era el veritable centre comercial a impulsar

- El 2004, l'Ajuntament, vistes totes les determinacions d'aquest estudi, va modificar el seu pla general d'ordenació urbanística, per regular la implantació de l'ús comercial al centre més comercial de la vila. En aquesta modificació, entre altres coses, definia quin era el perímetre d'aquest centre comercial, regulava la implantació de les oficines bancàries i immobiliàries dins aquest perímetre comercial. La nova normativa obligava a que les oficines bancàries o immobiliàries de nova creació no s'instal·lessin a les plantes baixes, sinó en altres plantes del bloc de pisos o en altres zones de Castellar. Amb aquesta mesura s'evitava que el centre quedés desert a partir de les 3 de la tarda, i que s'incentivés l'ús comercial i de restauració en aquesta zona. Fins aquest moment, hi havia molt comerç dispers a diferents carrers del municipi, i no es gaudia d'una concentració en pocs carrers. Una altra de les mesures era l'obligació que tots els pisos de nova construcció o de gran transformació disposés de locals comercials a les plantes baixes.

- El 2006, l'Ajuntament va aprovar una altra modificació puntual de les normes urbanístiques del Pla general d'ordenació urbanística . Aquesta nova modificació regulava les reserves d'aparcament en edificis, obligant que dins del perímetre del centre més comercial, definit en el poec, les noves construccions de més de tres pisos, hi hagués l'obligació de disposar d'una plaça d'aparcament per habitatge, i en el cas que fos tècnicament impossible construir aquest aparcament, obligava a vincular les places d'aparcaments d'aquests nous pisos amb altres places d'aparcament sobrees d'altres edificis colindants o propers dins de la mateixa zona comercial

-L'última normativa aprovada, en referència a determinacions que regulen l'aspecte comercial, és la Tuc, aprovada el 2012 . Aquesta normativa del plànol de la trama urbana consolidada, defineix els límits del municipi on es poden instal·lar grans centres comercials, i així evitar, que hi hagi zones comercials aïllades del nucli urbà.

## **DIAPOSITIVA 7**

2.- intervencions urbanístiques. És a dir, l'obra de carrer i de construcció de nous equipaments a la zona més cèntrica comercial del municipi, del 2006 al 2010.

### **Canvi de carrers dins diapositiva 7**

La zona o el perímetre més comercial del municipi té bàsicament tres vies principals (*Passeig i Ctra Sentmenat, Av.St.esteve i clavé*), i una desena de vies secundàries.

### **DIAPOSITIVA 8 (canvi de foto dins la mateixa diapositiva)**

Aquesta zona comercial està situada just a sota o a tocar del nucli antic. Els carrers d'aquest nucli antic, al peu de la muntanya del Puig de la Creu, durant els anys 90 es van urbanitzar com a carrers de plataforma única i alguns amb prioritat de vianants, i disposen de molt poques places d'aparcament. A més, molts dels veïns que hi viuen no tenen places d'aparcament o garatge .

### **DIAPOSITIVA 9 (4 fotos)**

A mesura que deixem els carrers del nucli antic, passem ja a l'esplanada on hi ha aquesta zona de concentració més comercial. Hi ha ubicat l'Ajuntament, el mercat municipal totalment nou , del 2008, el supermercat també del 2008, l'edifici del Mirador del 2009, un equipament cultural per a teatre i música, més antic però integrat també amb aquest nou edifici del Mirador, i completa aquests equipaments del centre, una plaça urbanitzada el 2008.

La via principal de Sentmenat a Sabadell travessa aquest centre de la plaça major urbanitzada des del 2007-2008, i a més hi ha un aparcament soterrat de prop de 300 places d'aparcaments per a veïns de la zona, per a clients, per a la càrrega i descàrrega de comerciants, i pels usuaris dels equipaments culturals de la zona central. Aquest aparcament es va posar en funcionament el 2008



## **DIAPPOSITIVA 10 (2 fotos)**

A més, cal afegir que hi ha 2 carrers tradicionalment comercials que són totalment peatonals des del 2008 i connecten directament amb aquesta plaça major. La peatonalització d'aquests dos carrers venia a potenciar el caràcter central i comercial d'aquesta zona, i es van urbanitzar aprofitant el Puosc d'aquell any.

El canvi substancial com heu pogut detectar amb el calendari que he anat detallant, ha estat el de tota la transformació urbanística, és a dir d'obres, del centre més comercial que s'ha anat gestant des de molt abans del 2007 i que va finalitzar el 2010, aproximadament.

Cal dir però, que si bé el resultat d'aquesta transformació és positiva pel municipi i pel comerç perquè potencia i dona una forta centralitat a aquesta zona, també es va patir amb una resposta veïnal moderada mentre duraven les obres i s'implantava el procés de peatonalització. La informació inicial als veïns i residents del projecte de centre i de peatonalització es va rebre amb reticències, ja que l'eliminació dels cotxes, o el canvi de mobilitat d'aquesta zona feia pensar inicialment que tindria una repercussió negativa en aquests carrers i en la seva mobilitat. Per aquest motiu, la implantació i les obres de peatonalització es va fer només en un primer tram dels dos carrers, per poder comprovar el seu funcionament. Es va acordar que si el funcionament era bo per comerciants i pels veïns residents, s'ampliaria la zona peatonal als altres trams del carrer. El resultat va ser positiu per a tothom, i l'ampliació de zona peatonal s'ha realitzat, però parcialment, és a dir, sense realitzar obra urbanitzadora, i es tanca només els dissabtes, que és el dia més comercial.

## **DIAPPOSITIVA 11 (2 fotos)**

3.- Gestió de la mobilitat : aparcament soterrat i zones blaves.

Es evident, per nosaltres, que part de l'èxit de la transformació del centre més comercial del municipi ha estat en part, gràcies a l'oferta d'aparcaments, prou important, dins del mateix centre. És a dir, posar a disposició prop de 300 places d'aparcament soterrat, a un preu simbòlic i fomentat alhora pel comerç del centre.

## **DIAPOSITIVA 12 (2 Plànols i foto zona blava)**

A més d'aquestes places d'aparcament soterrat, cal afegir, que inicialment hi havia un centenar de places de zona blava repartides en 4 o 5 carrers, que controlava i gestionava el mateix operador que tenia la concessió de l'aparcament soterrat. Més endavant, el 2008 , es va ampliar aquesta zona blava a tots els carrers que conformaven el centre comercial. Actualment hi ha 13 carrers centrals amb zona blava que incorporen un total de 308 places.

## **DIAPOSITIVA 13**

La resta de carrers mes allunyats, les places d'aparcament són lliures, i moltes d'elles estan senyalitzades en bateria i a l'inrevés, és a dir, s'aparca de cul. Molts dels carrers secundaris i colindants a aquest centre, estan senyalitzats també com a Zona 30.

## **DIAPOSITIVA 14 (3 fotos)**

### 4.-L'evolució dels aparcaments en el centre.

Anys abans de la transformació urbanística del centre, existia un solar a la plaça major sense asfaltar per aparcar uns 50 cotxes i poder anar al mercat o a les botigues. Més endavant, a petició dels comerciants, a causa de la falta de mobilitat i rotació d'aquests vehicles es va instaurar el primer aparcament de zona blava en aquest mateix solar . No obstant, a la resta de carrers amb aparcaments lliures , tenien una rotació nul.la i per tant, sempre estaven ocupats .

Amb l'extensió de la zona blava a tots els carrers del centre, les places d'aparcament es van alliberar totalment, i des d'aquell moment, l'oferta i disponibilitat d'aparcament és total, sigui al carrer o a l'aparcament soterrat.

La mobilitat del trànsit rodat en aquesta zona comercial del centre està pensada de tal manera perquè afavoreixi la penetració amb vehicle al centre i accedir també als carrers amb zona blava, o a l'entrada a l'aparcament soterrat.

Aquesta mobilitat, ahora, evita la circulació per carrers secundaris , peatonals o de prioritat invertida, que disposen, a més, de poques



Ajuntament de  
Castellar del Vallès

places d'aparcament, per tant, són carrers perquè hi circulin principalment els residents o usuaris d'equipaments.

Per exemple, els veïns dels diferents eixamples de Castellar, que estan fora d'aquest perímetre del centre més comercial de Castellar, disposen de diverses vies d'entrada al centre, que passen pel carrers principals que tenen zona blava i com a punt final és l'entrada a l'aparcament soterrat, situat a banda i banda de l'eix principal que travessa aquesta zona, la Ctra Sentmenat.

## **DIAPPOSITIVA 15 (2 fotos)**

### Preus i tarifes

La gestió dels aparcaments, com he dit abans, és una concessió de l'empresa que té el pàrking, i l'Ajuntament aprova el sistema de tarifes.

A partir del 2008 es va establir un nou model de tarifes econòmiques de zona blava, que volia afavorir la rotació sense que repercutís en l'augment de tarifes. Els primers 30 minuts d'aparcament eren gratuïts, i existia aquesta modalitat a les màquines expenedores de tiquets. Passats els 30 minuts gratuïts, calia pagar la tarifa corresponent.

Actualment, però, després d'uns anys d'experiència amb aquesta fórmula, s'ha comprovat que existia cert abús el programa de 30 minuts gratuïts, i per tant, s'ha dissenyat una nova modalitat de pagament de la zona blava. Es tracta d'una tarifa mínima i obligatòria pels usuaris de la zona blava de 0,20 cts, que correspon a 15 minuts, però se'ls obsequia o afegeix a aquests 15 minuts, amb 30 minuts més per a tots els vehicles que estan donats d'alta al padró fiscal vigent. Per identificar aquests vehicles i que el propi vigilant atorgui els 30 minuts gratuïts, han d'anar identificats amb l' adhesiu que l'Ajuntament ha facilitat a tots els vehicles empadronats. La tarifa és de 0,98€/hora.

## **DIAPPOSITIVA 16**

### **I AVUI DIA QUE PASSA ?**

La realitat d'avui dia, emmarcada en aquesta situació socioeconòmica tan complicada, és que molts del comerços del centre s'han quedat buits, alguns dels quals oficines bancàries que s'havien instal·lat al



centre just abans de l'aplicació de la normativa municipal del 2004 que restringia la seva instal·lació al centre en planta baixa. Ara alguns d'aquests locals buits han baixat el preu de lloguer i s'omplen amb nous comerços o comerços ja existent que estaven situats en altres carrers més allunyats del centre. El trasllat és prou fàcil, ja que l'Ajuntament eximeix de taxa d'obertura i a més els lloguers han baixat molt. Per aquest motiu, els comerços prefereixen estar al centre, pel mateix preu o fins i tot més baix, ja que els dona millors opcions de viabilitat.

Pel que fa a la gestió de l'aparcament, cal dir , que el 2009 l'empresa que ho gestionava va fer concurs de creditors, i fins a dia d'avui , la gestió l'ha fet l'Ajuntament a través de la contractació d'una empresa fins a resoldre el concurs. La gestió econòmica des del 2009 era deficitària, però a partir del nou concurs que s'ha preparat aquest any, pretén ajustar els costos i garantir l'equilibri pressupostari. Cal dir, que el supermercat que està situat en el mercat municipal, Mercadona, adquireix un volum molt important de tiquets de l'aparcament per regalar als seus clients, la qual cosa contribueix a aquest equilibri del servei.

Així doncs, crec que la valoració de tot aquest procés iniciat des del 2003 fins a l'actualitat, malgrat totes les dificultats, ha estat positiu per un municipi que compta amb 23 mil habitants i una xarxa comercial petita i modesta, en comparació amb la d'una ciutat més gran que la nostra, i amb més massa crítica de ciutadans i clients.

### **FOTOS RESUM (DE LA 17 A LA 30)**

Moltes gràcies per la seva atenció.