

Anàlisi funcional d'extensió d'eixos amb prioritat de vianants al nucli antic de Sant Cugat del Vallès

INFORME DE SÍNTESI

12 / 11 / 2025

- 01** Context, Objectius i Criteris
- 02** Anàlisi de les xarxes de mobilitat
- 03** Anàlisi d'impactes en la demanda
- 04** Conclusions de l'anàlisi
- 05** Alternatives
- 06** Procés d'implementació
- 07** Consideracions finals

01

CONTEXT, OBJECTIUS I CRITERIS

01 Context, Objectius i Criteris / Àmbit d'avaluació



01 Context, Objectius i Criteris / Context

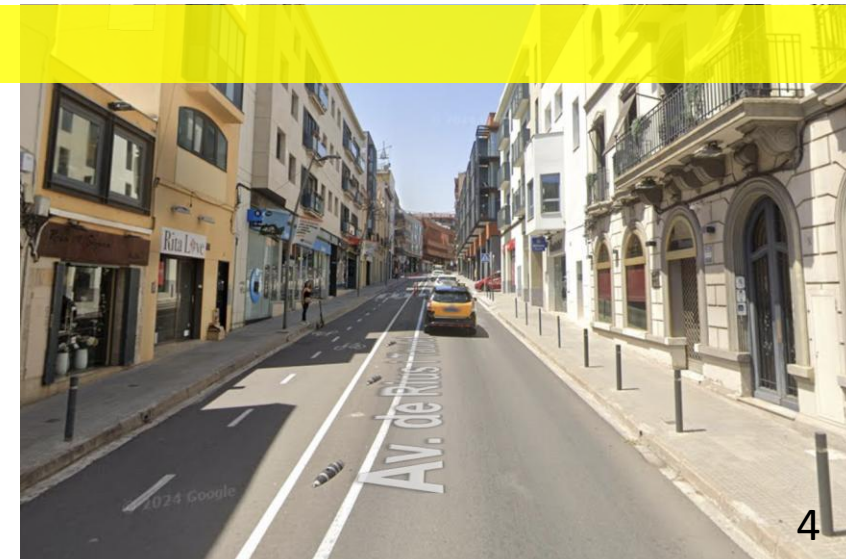
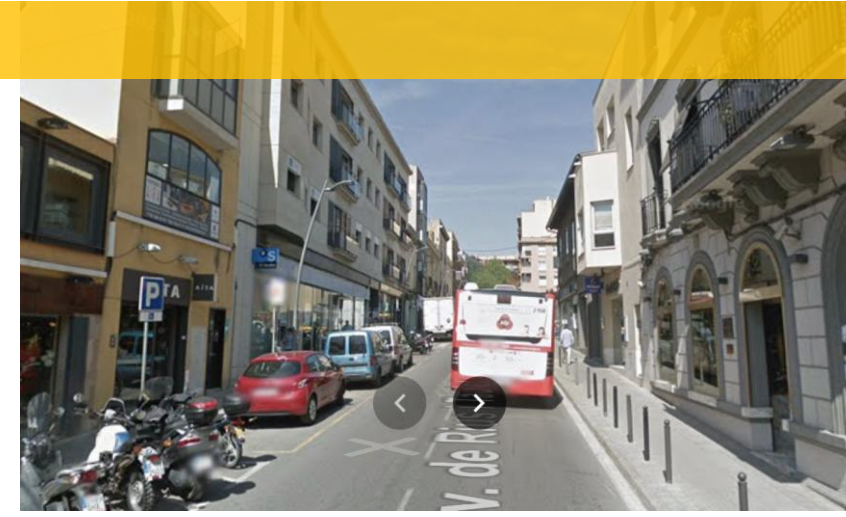
Av. de Gràcia

C. Francesc Moragas

Av. Rius i Taulet

2014

2024



Els **objectius** de l'estudi han estat:

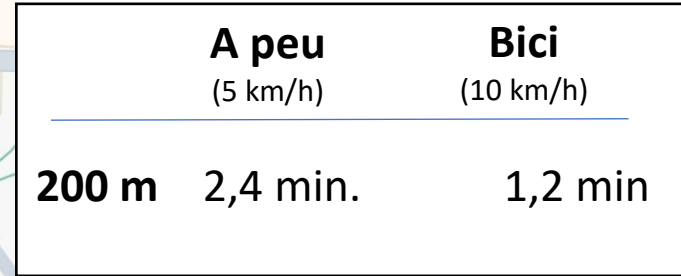
- 1 Identificar la oferta i la demanda (hàbits d'ús) al voltant d'aquest eix viari
- 2 Definir els criteris bàsics de la proposta de transformació i beneficis
- 3 Identificar l'impacte sobre els usuaris i usos urbans afectats
- 4 Preveure alternatives i un procés d'implementació (fases)
- 5 Proposta bàsica de comunicació

Els **criteris** de planificació i implementació han estat:

1. Incrementar l'accessibilitat per a vianants al centre de Sant Cugat
2. Minimitzar l'impacte del vehicle motoritzat però sense afectar l'accessibilitat al comerç i serveis bàsics per als ciutadans
3. Preveure necessitats de persones amb mobilitat reduïda
4. Proporcionar alternatives a aquells modes que vegin minoritzada la seva accessibilitat
5. Preveure una comunicació als usuaris adequada

02

ANÀLISI DE LES XARXES DE MOBILITAT



02 Anàlisi de les xarxes de mobilitat / Xarxa Bus

L1 Mira-sol - Nucli - Torrent de Ferrussons	L2 Nucli Urbà - Colomer - Turó de Can Mates	L3 Les Planes - La Floresta - FGC Sant Cugat
L4 La Floresta (Bus Barri)	L5 Les Planes (Bus Barri)	L7 Rbla. Celler - Volpelleres - Can Sant Joan - Centre Comercial - Hospital General
L8 Nucli Urbà - ESADE - Torrent de Ferrussons	L9 Rambla Celler - Volpelleres - Centre Comercial	L11 Mira-sol - Turó de Can Mates
 TAD: Can Barata - FGC Volpelleres - CAP Turó de Can Mates	 TAD: Can Cortés - Can Borrull	 TAD: Can Trabal - Buscarons - Pg. del Caqui
R9 Llançadora Rambla Celler - ZEM La Guinardera	Park and Ride Llançadora Avinguda Roquetes - Centre	 Recàrrega de títols de transport urbà

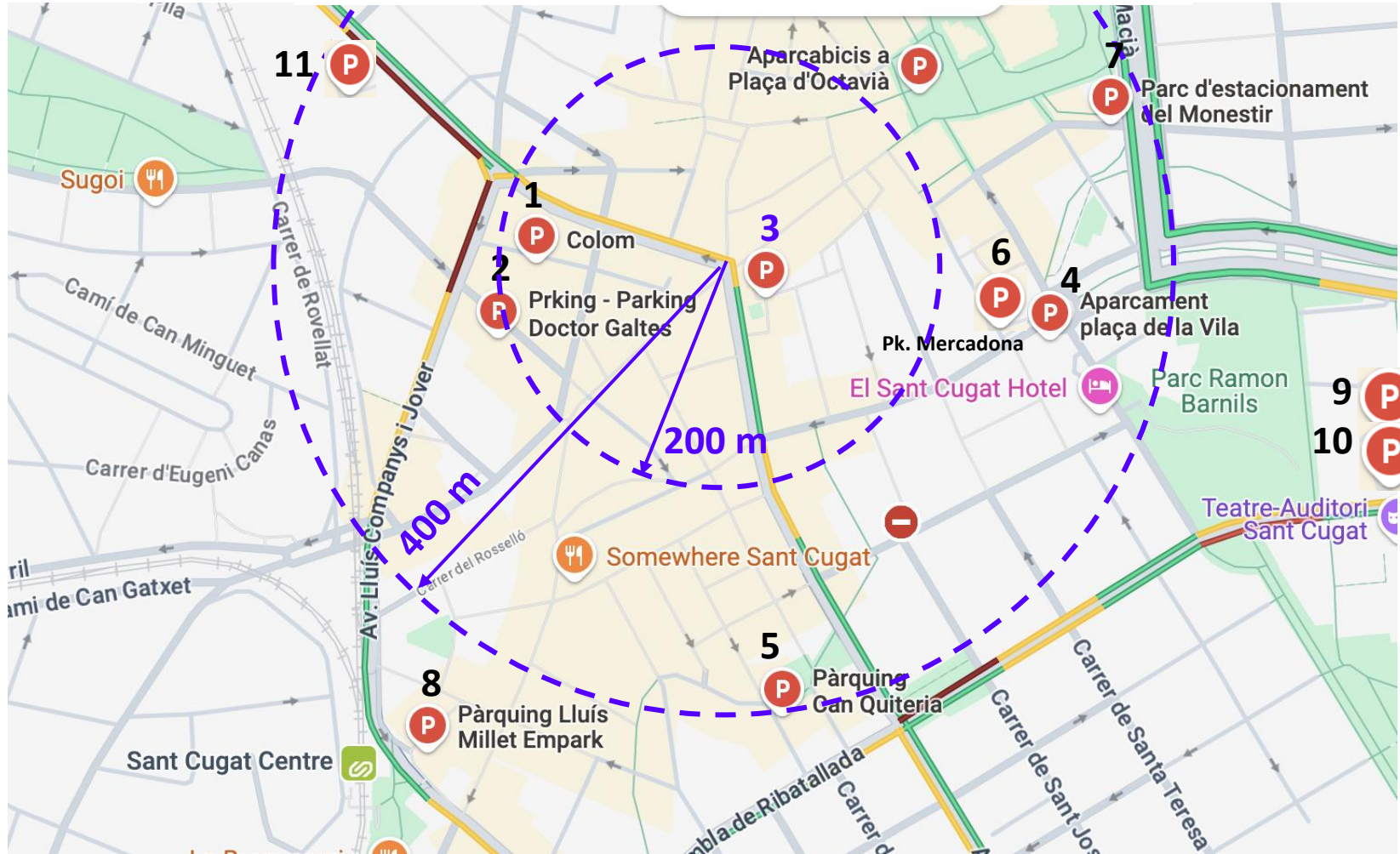
<https://santcugat.cat/web/autobus>



La única parada a l'eix C/ Moragas – Rius i Taulet se situa un cop passada la Rambla Celler, pocs metres abans de l'entrada del pàrking Quatre Cantons.

02 Anàlisi de les xarxes de mobilitat / Pàrquings públics

ESTACIONAMENTS PÚBLICS I ACCESSIBILITAT A PEU



-  **1** Pk. Colom
-  **2** Pk. Dr. Galtés
-  **3** **Pk. Quatre Cantons**
-  **4** Pk. Plaça Vila
-  **5** Pk. Can Quiteria
-  **6** Pk. Mercadona
-  **7** Monestir
-  **8** P. Lluís Millet
-  **9** Torreblanca (subt.)
-  **10** Torreblanca (mercat-ZB)
-  **11** 1 Pk. Consum

CONCLUSIONS OFERTA D'ESTACIONAMENTS PÚBLICS

- Excepte l'estacionament públic de Quatre Cantons i la sortida de l'estacionament de Mercadona, la resta no requereixen la circulació pel carrer Fr. Moragas. També els estacionaments de Quatre Cantons i Colom requereixen per a la sortida un tram de Rius i Taulet fins a l'encreuament amb Lluís Companys.
- Els estacionaments públics situats a l'àmbit del centre de Sant Cugat es troben de Mitjana a **5,6 min** a peu de la Plaça Quatre Cantons
- El pàrquing **de Quatre Cantons**, tot i la seva centralitat, té una ocupació baixa, i l'estància mitjana també és la més baixa (3h per vehicle), la qual permetria suposar una alta rotació. Però no és el cas, vist que és el de menor demanda global.

02 Anàlisi de les xarxes de mobilitat / Càrrega-Descàrrega



- Hi ha poc estacionament de càrrega/descàrrega i sovint esta ocupat per vehicles

03

ANÀLISI DELS IMPACTES EN LA DEMANDA

03 Anàlisi dels impactes en la demanda / Vehicles motoritzats

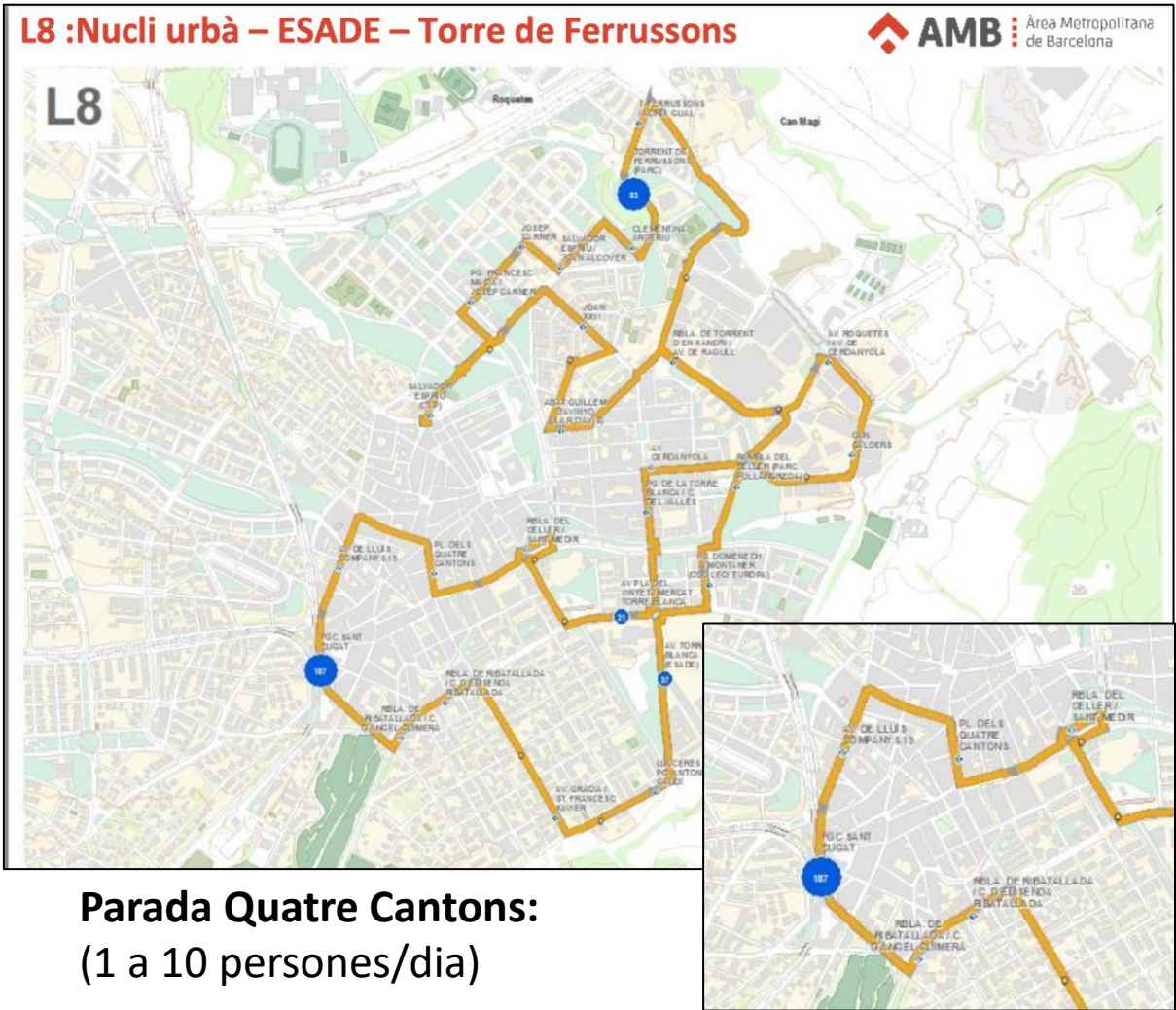
2020

	IMD	Trànsit al centre	Trànsit de pas
Rambla Celler	4.600	42% (1.386)	58% (1.914)
c/ Moragas	8.690	49% (2.254)	51% (2.346)
TOTAL IMD	7.900	3.640	4.260
IM Hora Punta 2020	790	364	426

2025

IM Hora Punta 2025			
Rambla Celler	350		58% (203)
c/ Moragas	580		51% (296)
	930	431	499

PUJADES /DIA (anada o tornada)	
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
7	7
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12
13	13
14	14
15	15
16	16
17	17
18	18
19	19
20	20
21	21
22	22
23	23
24	24
25	25
26	26
27	27
28	28
29	29
30	30
31	31
32	32
33	33
34	34
35	35
36	36
37	37
38	38
39	39
40	40
41	41
42	42
43	43
44	44
45	45
46	46
47	47
48	48
49	49
50	50
51	51
52	52
53	53
54	54
55	55
56	56
57	57
58	58
59	59
60	60
61	61
62	62
63	63
64	64
65	65
66	66
67	67
68	68
69	69
70	70
71	71
72	72
73	73
74	74
75	75
76	76
77	77
78	78
79	79
80	80
81	81
82	82
83	83
84	84
85	85
86	86
87	87
88	88
89	89
90	90
91	91
92	92
93	93
94	94
95	95
96	96
97	97
98	98
99	99
100	100



	Q.Cantons	R.Celler
L1	31.	33
L2A	11	158
L2B	11	110
L3	6	10
L8	(1 a 10)	(1 a 10)
	60 pers./dia	310 pers./dia

Conclusions específiques

La demanda general del bus urbà és baixa (850 persones al dia la de més demanda)

- La demanda de la xarxa de bus es molt baixa en general: la parada de Quatre Cantons registra tan sols pujades 60 persones al dia. El trasllat d'aquesta parada uns quants metres no suposaria un impacte social important.
- Per contra, la parada de Rambla Celler en registra 310 persones/ dia si que representa un punt neuràlgic d'intercanvi i concentració de línies.

03 Anàlisi dels impactes en la demanda / Càrrega-Descàrrega

Entre un 8% (F. Moragas) i un 10% (Rambla Celler) dels vehicles que circulen corresponen a camions. En hora punta uns 68 per F. Moragas; 51 per R. Celler

F. Moragas

Etiquetas de fila	Automóviles	Camiones	<3 o (en blan	Total	
2025	40754	3018	7509	51281	
28-ene	2159	147	495	2801	6,8%
29-ene	6173	537	1174	7884	8,7%
30-ene	6250	549	1165	7964	8,8%
31-ene	6812	528	1198	8538	7,8%
1-feb	6119	282	928	7329	4,6% Dissabte
2-feb	3504	99	737	4340	2,8%
3-feb	5913	482	1110	7505	8,2%
4-feb	3824	394	702	4920	#####
Total	40754	3018	7509	51281	

R. Celler

Etiquetas de	Automóviles	Camiones	<3 o (en blan	Total	
2025	22038	2077	4567	28682	
28-ene	1194	92	205	1491	7,7%
29-ene	3264	383	594	4241	11,7%
30-ene	3399	375	678	4452	11,0%
31-ene	3637	368	685	4690	10,1%
1-feb	3399	177	531	4107	5,2% Dissabt
2-feb	1907	61	833	2801	3,2%
3-feb	3135	351	622	4108	11,2%
4-feb	2103	270	419	2792	12,8%
Total	22038	2077	4567	28682	

04 CONCLUSIONS DE L'ANÀLISI

Vehicles motoritzats privats (motos i cotxes)

S'estima que el 2025 en **hora punta** uns **499 vehicles** corresponen a **trànsit de pas**, mentre que uns **431** tenen com a destinació el centre (residència o compres/gestions). A partir d'aquest resultat es considera el següent:

- **El trànsit de pas** pot ser reconduït per itineraris alternatius de circumval·lació que cal analitzar i valorar la seva capacitat en el cas de dirigir aquest vehicles.
- **Els vehicles dirigits al centre**, en especial els no residents que vinguin a fer gestions, poden ser dirigits al estacionaments públics, que actualment estan bastant infrautilitzats.

Servei de busos

- El servei de bus urbà presenta una configuració radial més que no pas una estructura de xarxa, que a més de poc comprensible, resulta molt poc competitiva en relació al vehicle privat: baixa freqüència, recorreguts llargs i baixa velocitat comercial.
Moltes de les línies utilitzen l'eix Moragas-Rius i Taulet, però també Rambla Celler com a vies de pas, atès que tan sols compta amb una parada de bus.
- Pels motius anteriors, la demanda de la xarxa de bus és molt baixa en general: la parada de Quatre Cantons registra tan sols pujades 60 persones al dia. El trasllat d'aquesta parada uns quants metres no suposaria un impacte social important. Per contra, la parada de la rotonda de Rambla Celler en registra una de les demandes més altes del municipi per ser un punt d'alta concentració de línies (310 persones/ dia).
- Les línies interurbanes també utilitzen l'eix central, bé com a via de pas o bé com a part de recorregut de retorn al voltant del centre.
- L'eliminació de l'eix central requeriria una nova definició del sistema de busos a totes les línies analitzades. Uns pocs pocs canvis però del viari permetrien definir un itinerari perimetral per on dirigir les línies sense grans canvis, o reconfigurar el servei amb una estructura més en xarxa.

Comerciants

- L'espai disponible de càrrega i descàrrega és escàs, i requereix un millor sistema de gestió del temps i vigilància de la indisciplina per part de conductors de vehicles.

Estacionaments

- Hi ha una certa distribució d'estacionaments públics situats en l'àmbit del centre amb una mitjana de **5,6 min** a peu de la Plaça Quatre Cantons.
- El seu grau d'ocupació és relativament baix. A banda de suposar que existeix un certa capacitat romanent per acollir persones que vagin al centre, indica també que un reforç sobre la seva localització i capacitat en temps real milloraria el servei als usuaris i el seu rendiment d'ús.
- Hi ha també una capacitat d'estacionaments de Zona Blava situats a l'àmbit del centre de Sant Cugat també els dissabtes, la qual cosa també constitueix un romanent a potenciar.
- La demanda del pàrquing de Quatre Cantons, malgrat la seva centralitat és, en termes relatius baixa i suposa en hora punta una circulació de 44 vehicles/hora (menys d'un per minut).

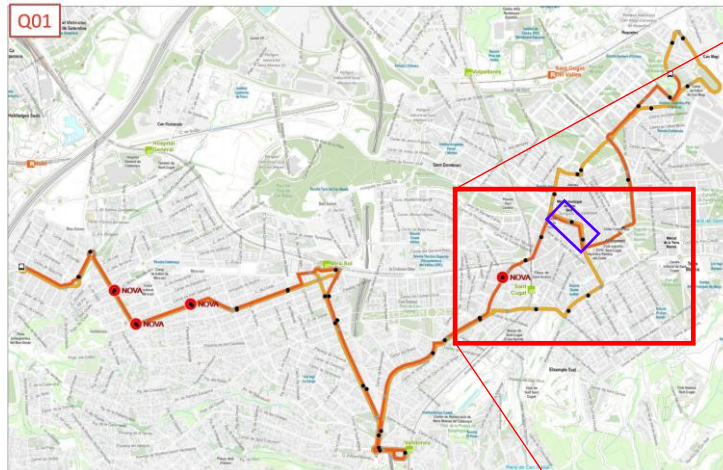
05 ALTERNATIVES

Les conclusions obtingudes en l'anàlisi de les xarxes de mobilitat fan concloure que el pas de les línies de bus i la seva configuració representa un punt essencial a considerar en el possible procés de vianantització.

Els servei actual de busos utilitza l'eix Gràcia- Moragas- Rius i Taulet, però també Rambla Celler com a via de pas, però també de part del retorn al voltant de la zona central, de tal manera que cal pensar a redefinir els itineraris de bus en el cas d'eliminar el tram de l'eix central. En aquest sentit es planteja **definir un perímetre de circumval·lació a la zona central, pensant sobre tot en el bus**, i avaluar els canvis necessaris i els impactes que generaria.

Per tal de poder permetre els moviments que fa el transport públic, en cas d'eliminar com a punt de pas l'eix a avaluar les opcions, s'analitzen en primer lloc els itineraris que fan les línies de bus en l'actualitat, i les seccions viàries que utilitzen, per a comprovar si disposen de doble sentit de circulació.

A continuació s'analitzen algunes alternatives d'ús d'aquest perímetre, i els impactes i beneficis a cada cas.

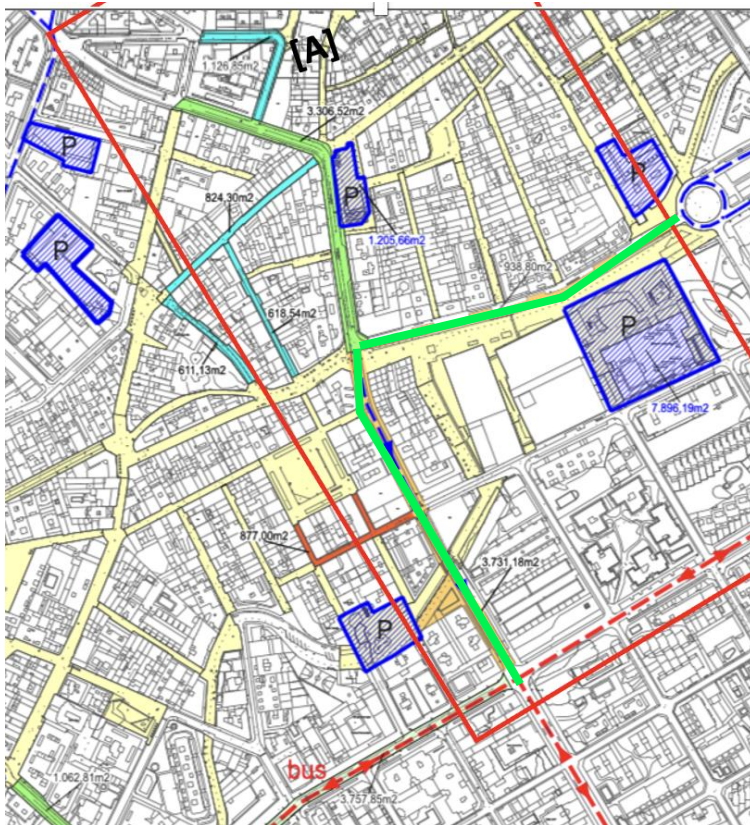


Transformació cap a anella perimetral de bus

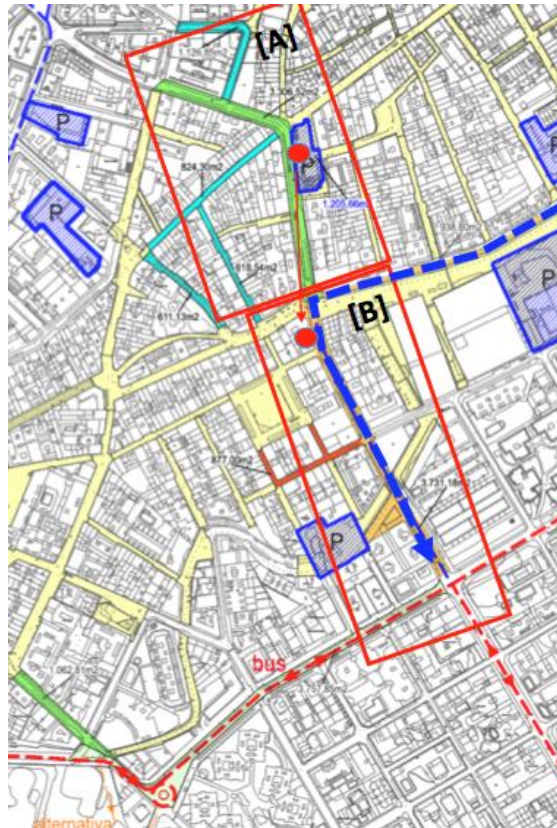


05 Alternatives

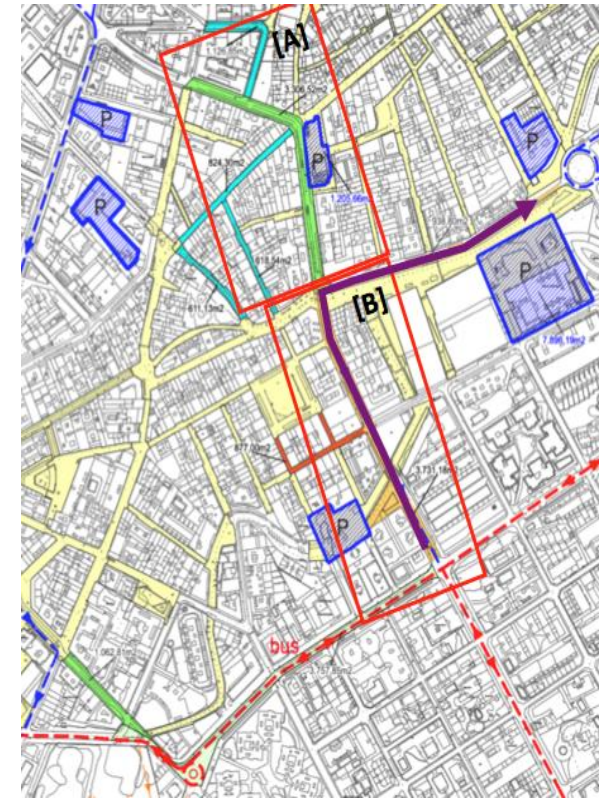
ALTERNATIVA 1: Vianantització completa de tot l'eix Rius i Taulet – Moragas - Av. de Gràcia fins a Ribatallada. Suposaria també incloure Rambla Celler.



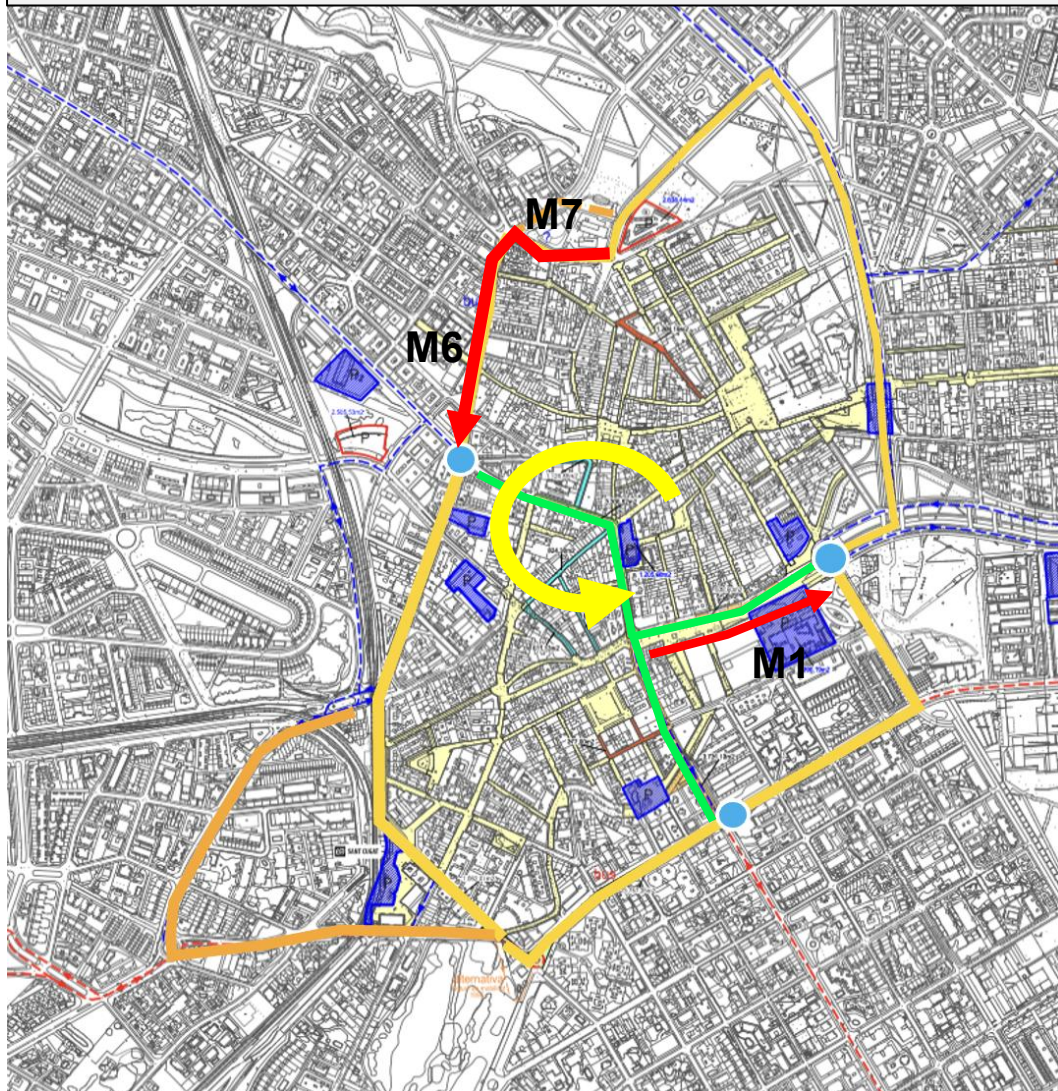
ALTERNATIVA 2: Vianantització parcial (calçada única) de Moragas-Rius i Taulet. Eix Gràcia-Moragas R. Celler circulable per busos en **sentit horari**.



ALTERNATIVA 3: Vianantització parcial (calçada única) de Moragas-Rius i Taulet. Eix Gràcia-Moragas R. Celler circulable per busos en **sentit antihorari**.



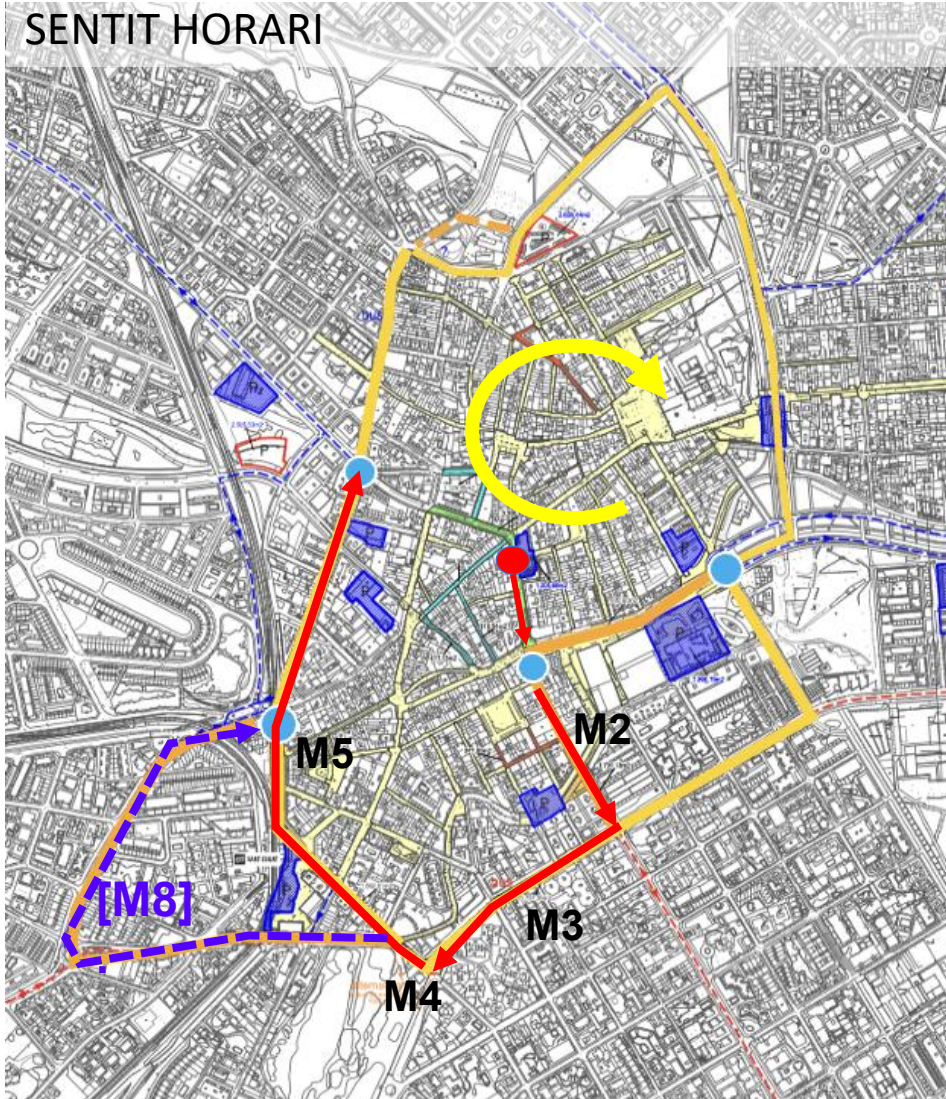
ALTERNATIVA 1: Modificacions



- L'alternativa de tancament (controlat) de tot l'àmbit mantenint el sentit (antihorari) perimetral dels fluxos majoritaris del servei de bus implica:
 - Traslladar les parades de bus de Quatre Cantons fins a Ribatallada o Rius i Taulet/ Ll.Companys
 - Canvi de sentit a c/ de la Mina i Passeig Sant Magí. **[M6][M7]**
 - Canvi de sentit de Rambla Celler **[M1]** tot i que sobre calçada única.
- Posar sistemes de control dels vehicles permesos a Gràcia-Moragas amb sortida per Rius i Taulet o Moragas Celler.
- El tram de la xarxa segregada s'integrarà en el paviment únic de la vianantització, tot i que es pot mantenir senyalitzada una certa segregació al formar part d'un eix supramunicipal.

ALTERNATIVA 2.1: Modificacions

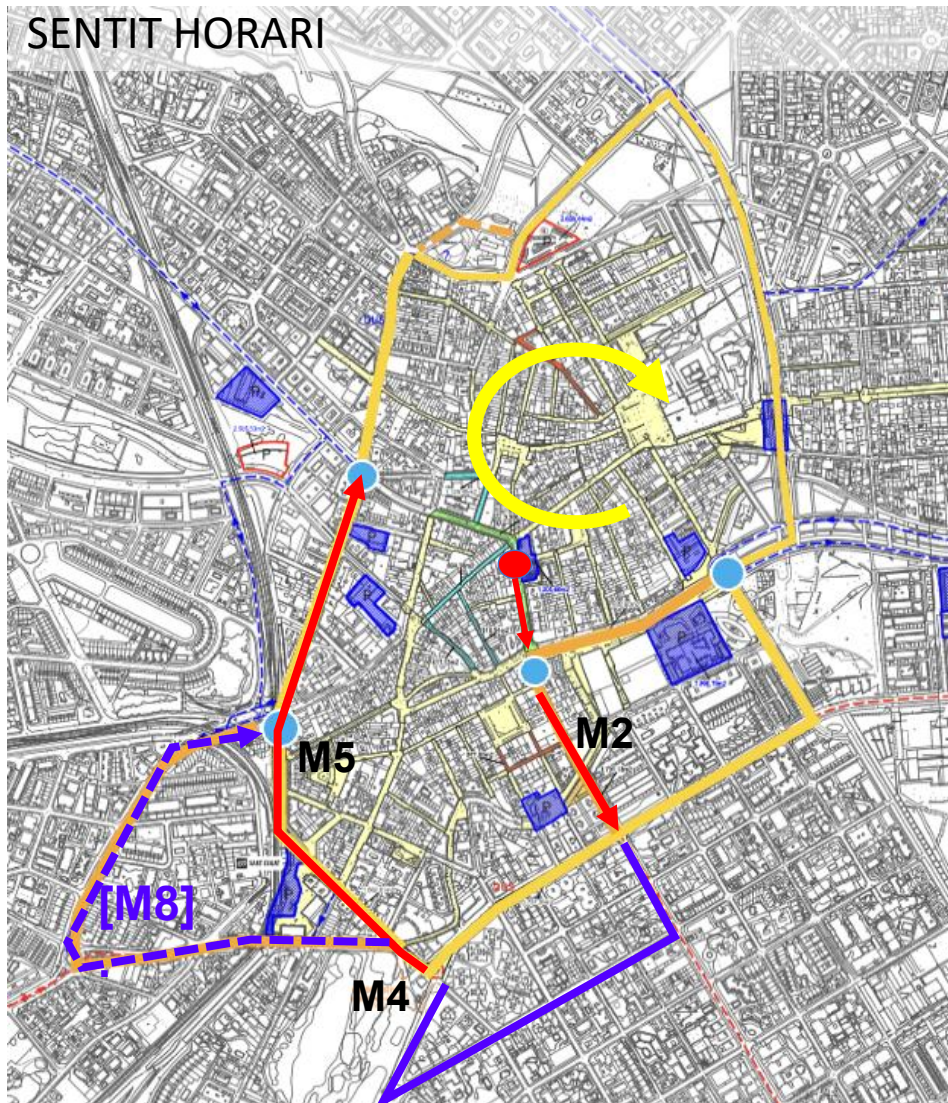
SENTIT HORARI



- L'alternativa 2.1 fa que calgui utilitzar l'anella de busos en sentit horari, de tal manera que:
 - Únicament cal moure la parada de Quatre Cantons uns 150 m fins a Moragas al gir de R. Celler.
 - Cal canviar el sentit a c/ Moragas **[M2]**, Ribatallada **[M3]**; A. Guimerà **[M4]**; Lluís Companys **[M5]**, tot i que amb possibilitat d'evitar part de Lluís Companys si circulació per Safareig-Olabarria i Enllaç **[M8]**.
- Posar sistemes de control dels vehicles permesos a R. Celler amb sortida per Rius i Taulet o Moragas.
- El tram de carril bici de Moragas-Gràcia caldrà canviar-lo de costat (o fer-lo compatible) per tal de poder fer circular i posar parada de bus en costat dret segons sentit de circulació. La resta serà integrat en el paviment únic de la vianantització.
- Incrementar l'espai de C/D a Moragas i R. Celler ja que no podran entrar vehicles privats que no vagin a residència o a pàrking Q.Cantons.

ALTERNATIVA 2.2: Modificacions

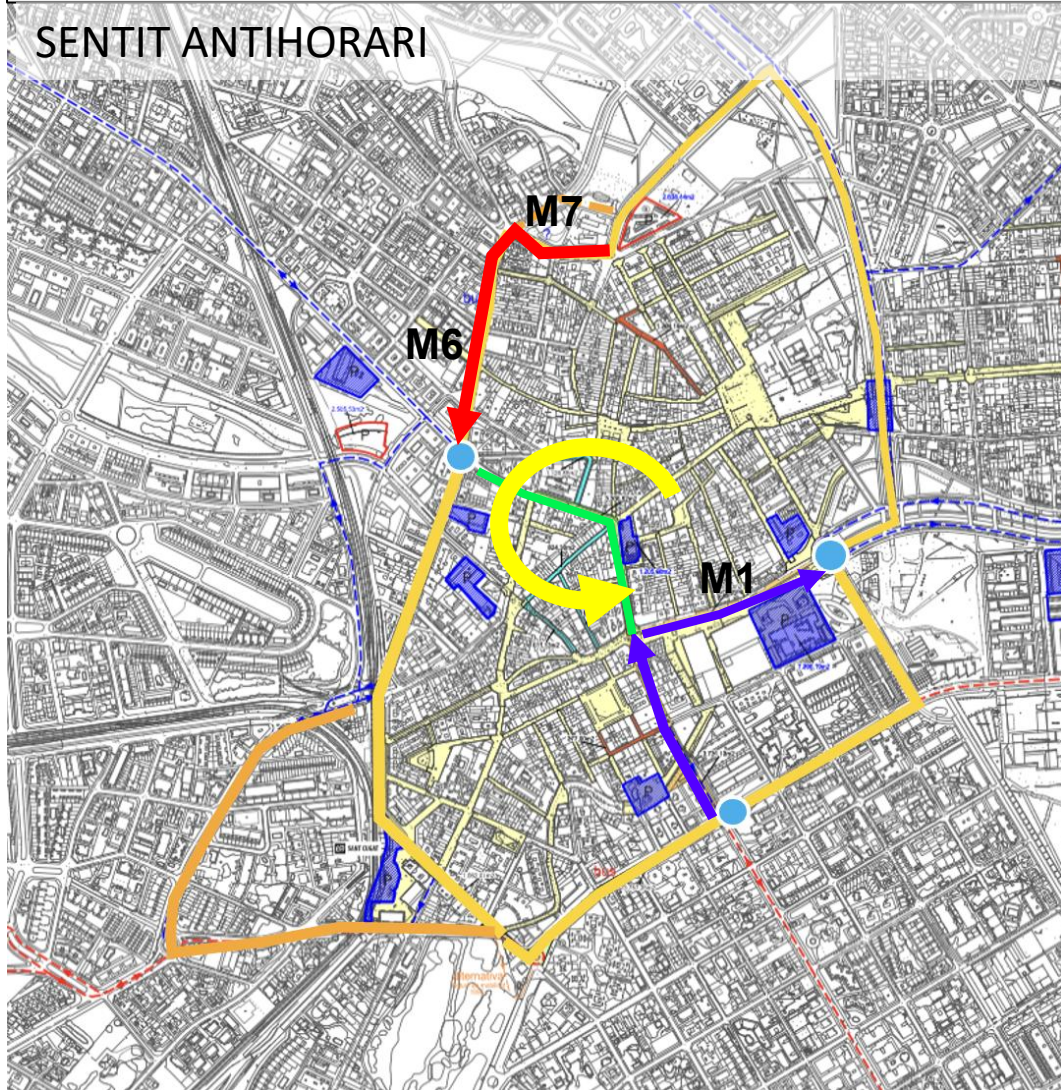
SENTIT HORARI



- L'alternativa 2.2 fa que calgui utilitzar l'anella de busos en sentit horari, de tal manera que:
 - Únicament cal moure la parada de bus de Quatre Cantons uns 150 m fins a Moragas al gir de R. Celler.
 - Cal canviar el sentit a c/ Moragas **[M2]**, A. Guimerà **[M4]**; Lluís Companys **[M5]**, tot i que amb possibilitat d'evitar part de Lluís Companys si circulació per Safareig-Olabarria i Enllaç **[M8]**.
- Posar sistemes de control dels vehicles permesos a R. Celler amb sortida per Rius i Taulet o Moragas.
- El tram de carril bici de Moragas-Gràcia caldrà canviar-lo de costat (o fer-lo compatible) per tal de poder fer circular i posar parada de bus en costat dret segons sentit de circulació. La resta serà integrat en el paviment únic de la vianantització.
- Incrementar l'espai de C/D a Moragas i R. Celler ja que no podran entrar vehicles privats que no a la residència o a pàrking Q.Cantons.

ALTERNATIVA 3: Modificacions

SENTIT ANTIHORARI



- L'alternativa 3 fa que calgui utilitzar l'anella de busos en sentit antihorari, de tal manera que:
 - Únicament cal moure la parada de bus de Quatre Cantons uns 150 m fins a Moragas al gir de R. Cellera.
 - Canvi de sentit a c/ de la Mina i Passeig Sant Magí. **[M6][M7]**
 - Canvi de sentit de Rambla Cellera **[M1]**.
- Posar sistemes de control dels vehicles permesos a Moragas amb sortida per Rius i Taulet o R.Cellera.
- El tram de carril bici de Moragas-Gràcia es pot mantenir i integrar-lo en calçada única al tram corresponent.
- Cal vigilar que el radi de gir a l'encreuament de Moragas amb R. Cellera sigui possible per als busos.
- Incrementar l'espai de C/D a Moragas i R. Cellera ja que no podran entrar vehicles privats que no vagin a residència o a pàrking Q.Cantons.
- Possible trasllat de motos a Moragas a R.Cellera.

06

PROCÉS D'IMPLEMENTACIÓ

0

1 Reforçar uns itineraris que facin la funció de circumval·lació al centre

2 Senyalització fixa / dinàmica d'estacionaments públics

3 Modificació dels itineraris de bus

4 Ampliació zones càrrega / descàrrega (gestió horària)

5 Sistemes tecnològics de control d'accés (control de matrícula)

Pla de comunicació i seguiment; Pla de gestió

06 Procés d'implementació / Itineraris alternatius

1 Reforçar uns itineraris que facin la funció de circumval·lació



07 CONCLUSIONS FINALS

- Sant Cugat compta ja amb una llarga experiència transformadora del centre cap a un viari prioritari per a vianants que es pot considerar positiva en termes de qualitat de vida (reducció d'impacte acústic i emissions), promoció de la mobilitat sostenible però també de dinamisme econòmic.
- L'eix Av. de Gràcia - carrer Francesc Moragas - Av. Rius i Taulet, que travessa aquest centre, en l'actualitat és més utilitzat com trànsit de pas que com a destinació, de manera que la transformació a una tipologia viària de prioritat per a vianants, com el seu entorn, comporta un cert sentit d'homogeneïtzació. A més, ja s'ha anat transformant fins a perdre l'estacionament en calçada (que acostuma a ser un dels principals arguments de discussió social).
- El trànsit de pas per l'eix central redueix la distància per a creuar el nucli històric, però en temps de circulació resulta, a l'actualitat, similar quan se circula per rutes laterals alternatives.
- L'eix analitzat acull un ús intensiu com a via de pas de línies de transport públic de bus, malgrat que la demanda de la parada que hi està ubicada és limitada. La xarxa en si es percep com a complicada i poc eficient, motiu que porta a la baixa demanda global. Aquest projecte pot ser una oportunitat per a impulsar un canvi de model.

- L'avaluació dels fluxos de vehicles, de l'oferta i demanda de l'estacionament públic, del servei de bus, i de la càrrega i descàrrega en aquest eix i a la Rambla Cellera, porta a valorar diferents alternatives d'actuació per tal de compatibilitzar l'accessibilitat al centre amb els diferents modes de transport, però eliminant ja la funció com a trànsit de pas.
- Es valora que l'opció d'habilitar una anella viària perimetral que envolti l'àmbit urbà actualment amb prioritat per als vianants permetria restringir significativament la circulació pel tram central de l'eix de Quatre Cantons. Al mateix temps, aquesta anella permetria definir un corredor de transport públic en un sentit horari o antihorari, per tal d'oferir un servei de bus amb millors prestacions per a la ciutat i més entenedor des de la perspectiva dels usuaris. En primera aproximació, s'han identificat tres alternatives de traçat per a la configuració d'aquesta anella. Es considera que l'ALTERNATIVA 3 és la que ofereix un millor equilibri entre pros i contres al servei dels objectius de mobilitat als quals aspira Sant Cugat.

- Per als conductors de vehicles motoritzats que actualment utilitzen l'eix de Quatre Cantons com a itinerari de pas, es constata que l'anella de circumval·lació pel costat est ofereix un temps de recorregut relativament similar entre els seus extrems. Aquest itinerari alternatiu podria ser prioritzat amb senyalització vertical d'orientació que faciliti la presa de decisions dels conductors, sobretot els que no són residents ni hi transiten habitualment.
- Per aquells conductors que busquin anar al centre, es proposa una senyalització d'orientació als estacionaments públics subterranis o de superfície, que a més sigui dinàmica (amb informació de capacitat en temps real) ja que acostumen a estar infrautilitzats i es desconeix la seva ubicació.
- Un pla de comunicació abans de l'inici de la posada en marxa des les mesures i de seguiment resulta fonamental per a dur a terme el procés amb un bon grau d'acceptació per part de la població resident a Sant Cugat.

RACC

**Mobility
Club**

GRÀCIES!