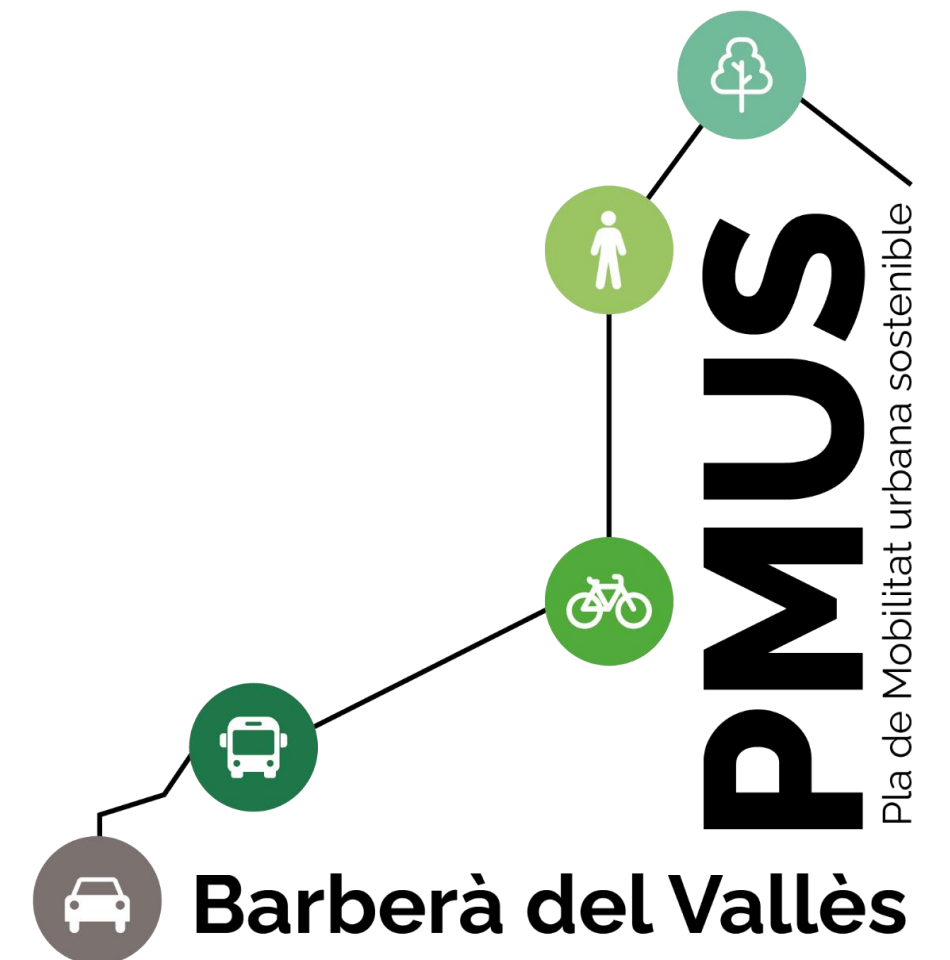


Informe de resultats del taller de debat amb empreses dels PAE

Maig 2026





CRÈDITS

DIRECCIÓ FACULTATIVA



Diputació de Barcelona
Àrea d'Infraestructures i Territori
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat
Servei de Planificació, Innovació i Suport Municipal
Unitat de Mobilitat i Seguretat Viària

Carmelo Rivero
Cap de la Unitat de Mobilitat i Seguretat Viària



Àrea de territori i Medi Ambient

Salvador Girvent Casas
Cap de la secció d'Urbanisme i Medi Ambient

Elisenda Tortajada i Flores
Tècnica de Mobilitat de l'Àrea de Territori i Medi Ambient

EQUIP REDACTOR



Rambla Guipúscoa, 77-79, Bx.1ª 08020 Barcelona
Tel: 93 278 19 82 Web: www.edas.cat

Direcció tècnica del procés i redacció de l'informe:
Manel Gil

Dinamització dels grups de treball i buidament de resultats:
Manel Gil
Xavier Tercero



INDEX

1. INTRODUCCIÓ 2

2. METODOLOGIA I ORGANITZACIÓ DE LA SESSIÓ 3

3. RESULTATS DEL DEBAT 4

3.1. Accés a peu 4

3.2. Accés en transport públic 5

3.3. Accés en bicicleta 6

3.4. Accés en vehicle 6

4. CONCLUSIONS 7

5. AVALUACIÓ DE LA SESSIÓ 8

1. INTRODUCCIÓ

La Guia bàsica per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana elaborada pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, estableix els continguts i els processos bàsics que han de donar forma als Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (en endavant PMUS). Entre els mateixos, recull la necessitat d'implicar la ciutadania en la planificació de la mobilitat, a través de fórmules participatives que permetin incorporar els seus punts de vista i implicar-se en la presa de decisions. En aquest sentit, l'elaboració del PMUS de Barberà del Vallès incorpora el disseny i implementació d'un procés de participació ciutadana que es desenvolupa de manera paral·lela als diferents moments de la seva redacció tècnica.

El procés de participació que acompanya la realització dels treball tècnics del PMUS de Barberà del Vallès, durant la fase de definició del Pla d'acció, s'ha concretat en dues sessions informatives i de debat sobre la proposta tècnica. Aquest document recull els moments i resultats de la sessió adreçada a la participació de representants de les empreses dels quatre polígons d'activitat econòmica (PAE) del municipi: Sta. Maria, Can Salvatella, Santiga i Zona Nord.

Quin tractament es fa dels resultats de la participació?

La participació ciutadana i **els seus resultats són de caràcter consultiu** per diversos motius, principalment:

- En el cas dels governs locals, l'ordenament jurídic vigent estableix que la potestat de la presa de decisions recau en el Ple i el Govern.
- Per altra banda, la ciutadania és plural i planteja propostes diverses, que poden ser contradictòries entre elles.
- Les aportacions que es puguin recollir poden no ser viables tècnicament o no ser competència municipal.
- La presa de decisions és competència del ple municipal, el qual haurà d'aprovar la redacció definitiva del PMUS.

Per aquests motius, és necessari que les aportacions de la ciutadania que siguin recollides mitjançant els mecanismes participatius, passin per una validació tècnica, sobre la seva viabilitat, i també política que prioritza el bé comú.

Tenint això en compte, la finalitat del procés participatiu és enriquir i complementar la tasca de les professionals tècniques i la presa de decisions en el disseny d'una política pública, amb les

aportacions que la ciutadania implicada pugui fer des del seu coneixement dels aspectes de la vida quotidiana.

Així doncs, **els resultats de la participació han de ser analitzats i valorats tècnicament per determinar la seva viabilitat i la seva alineació amb els objectius i directrius generals del PMUS, a fi de determinar si poden ser incorporats a la seva redacció definitiva**. En tot cas, el procés de participació tindrà en compte dur a terme un retorn de resultats a la ciutadania, en el qual s'ha d'explicar de manera motivada el destí de les aportacions realitzades prèviament.

El document que teniu a les mans, s'estructura en els següents blocs:

- Introducció
- Metodologia i organització de la sessió
- Resultats de la sessió de debat
- Annexos

2. METODOLOGIA I ORGANITZACIÓ DE LA SESSIÓ

Objectiu

L'objectiu de la sessió de debat amb empreses dels polígons d'activitat econòmica (PAE) ha estat fer una presentació dels principals resultats de l'estudi de diagnosi de la mobilitat i de les línies estratègiques del Pla d'actuació, i en un segon moment realitzar una dinàmica deliberativa facilitada per identificar elements de millora i propostes d'actuació que permetin facilitar l'accés als diferents PAE en relació amb les següents temàtiques:

- Accés a peu
- Accés amb bici i patinet
- Accés en transport públic
- Accessos en vehicle pesant

Estructura de la sessió

La sessió de debat ha tingut lloc el dia 07/05/2026, entre les 9:30h i les 11:30h a la Sala Celler - Torre d'en Gorgs de Barberà del Vallès, i s'ha desenvolupat segons la següent estructura, amb una part introductòria d'exposició tècnica i una de debat facilitat, entre les persones participants

- Recepció assistents.
- Benvinguda institucional - Ajuntament de Barberà del Vallès, Carles Ortiz i Guarch, quart tinent d'Alcaldia
- Explicació de la finalitat i estructura de la sessió – EDAS
- Exposició tècnica - Presentació de les conclusions de la diagnosi – BUCHANAN CONSULTORES
- Distribució de grups de treball i debat – EDAS
- Posada en comú– EDAS

Convocatòria i assistència

La convocatòria a la sessió s'ha realitzat a través de canals de comunicació municipals, mitjançant comunicació per xarxes socials, correu electrònic, cartelleria i difusió a través del web municipal.

L'assistència registrada a la sessió ha estat de 15 persones, representants d'empreses dels diferents PAE, així com de diferents associacions empresarials i institucions públiques de l'àmbit local i comarcal. D'aquestes persones, 7 han estat dones i 8 han estat homes.

Han participat representants de les següents empreses i institucions:

AEPSAN
AlfaTorres SA
AISA Barberà
Associació Polígons Santa Maria i Santiga
Cambra de Comerç
Consell Comarcal del Vallès Occidental
FCC Medio Ambiente SAU
Finanzauto SAU
Industrias Plásticas Triana SA
KAO Corporation
Marina Textil
Scavini SL
Tade SL
Teknics Sabadell

Continguts i dinàmica de treball deliberatiu

La part deliberativa del taller s'ha organitzat en un grup de treball amb presència de totes les participants. El grup ha estat facilitat i conduït pels tècnics externs de participació, disposant les participants al voltant d'una taula on s'ha comptat amb el suport de plànols en format DIN A1 amb la planta del municipi i dels PAE, on s'identificaven diferents elements de la mobilitat quotidiana.

La dinàmica de treball conduïda per la persona facilitadora, amb el suport d'una persona relatora, s'ha basat en el plantejament de diferents preguntes en clau de diagnosi i plantejament de propostes que han estat dibuixades sobre els plànols, que haurien de permetre resoldre les problemàtiques plantejades, vetllant per garantir la participació de totes les persones.

Les temàtiques i qüestions plantejades han estat les següents:

1. Debat i recull de propostes pel que fa a la millora de l'accés a peu
Quines mesures caldria aplicar per millorar l'accessibilitat?
Quins itineraris per arribar a peu caldria millorar? Com?
Voreres més amples que afavoreixen el pas de tots els col·lectius. A on?
Quines mesures caldria aplicar per incrementar la seguretat dels vianants?
Posar més passos de vianants accessibles. A on?
Punts de millora de la senyalització (vianants, vehicles). A on?
2. Debat i recull de propostes pel que fa a la millora de l'accés en bicicleta
Quines mesures caldria aplicar per millorar l'accés al PAE en bicicleta?
Quins itineraris caldria crear o ampliar per accedir en bicicleta? Priorització (3, 6 i +6 anys)
Esteu disposats a facilitar l'aparcament de bicicletes i VMP a dins de les empreses?
Estarien disposats a facilitar la recàrrega de vehicles elèctrics?
3. Debat i recull de propostes pel que fa a la millora de l'accés en bicicleta
Quines mesures caldria aplicar per millorar l'accés al PAE en transport públic?
Ampliar horaris de servei. Quina seria la franja horària a prioritzar?
Veuen necessari fer una llançadora de l'estació als polígons? Seria útil? A on caldria posar parades?
Estarien disposats a participar en la creació d'un servei d'autobús compartit entre empreses amb col·laboració públic-privada?
4. Debat i recull de propostes pel que fa als accessos en vehicle pesant i aparcament
Quines mesures caldria aplicar per millorar l'accés al PAE dels vehicles pesants?
Seria factible posar horaris d'accés en camió a les naus?
Hi ha carrers on es podria restringir l'accés a camions, o fer d'un sol sentit?

Valoració de la sessió

La valoració de la sessió s'ha realitzat mitjançant un qüestionari distribuït a les persones participants en finalitzar aquesta.

3. RESULTATS DEL DEBAT

3.1. Accés a peu

S'inicia el debat preguntant a les empreses que estan presents si disposen de Pla de Desplaçament d'Empresa. De totes les presents, només una (KAO) assenyala que tenen fet un estudi previ.

3.1.1. Quines mesures caldria aplicar per millorar l'accessibilitat?

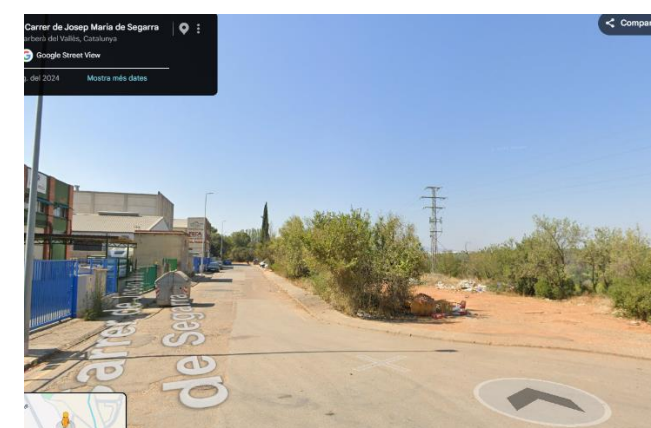
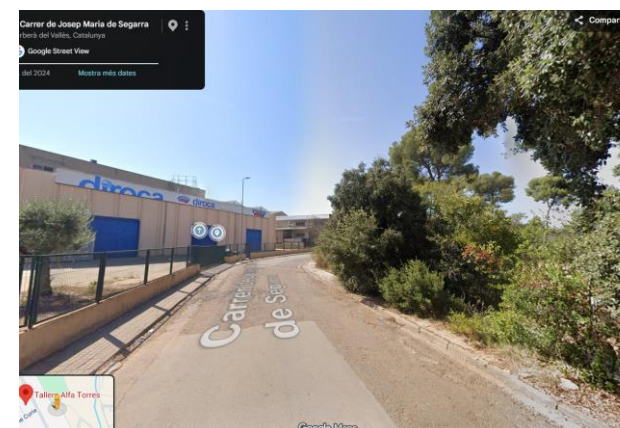
Es recull una bona valoració de les millores d'accessibilitat fetes al Carrer Watt amb la Ronda de Santa Maria. Es destaca, però que aquesta intervenció no té continuïtat en altres carrers del PAE, com per exemple el **carrer Josep Maria de Segarra**, que presenta problemes en la pavimentació del ferm i també d'accessibilitat a les voreres.

També s'assenyala que hi ha una zona de bosc darrera de l'institut Folch i Torres on es fan abocaments i hi ha falta de neteja.

La representant d'una entitat empresarial assenyala que en alguna ocasió les empreses han manifestat la necessitat de **generar camins segurs**, especialment per facilitar l'accés a peu en hores nocturnes, millorant la il·luminació

Per garantir aquesta continuïtat cap a la resta del PAE i fer que l'itinerari a peu sigui accessible i més amable, es proposa continuar l'actuació de manera prioritària en aquest carrer per fer l'accés al PAE més transitable per als vianants:

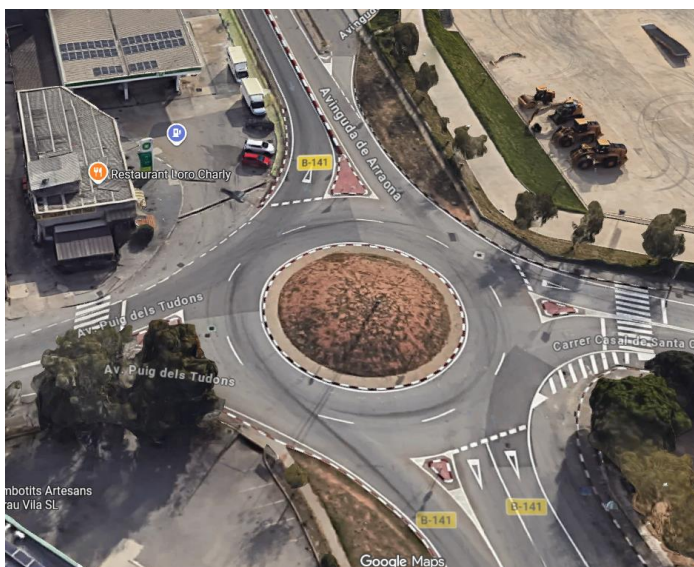
- Millorar l'accessibilitat.
- Refer el paviment de les voreres.
- Eliminar la zona d'abocaments i fer camí segur



Imatges: c. Josep Maria de Segarra (Google Maps)

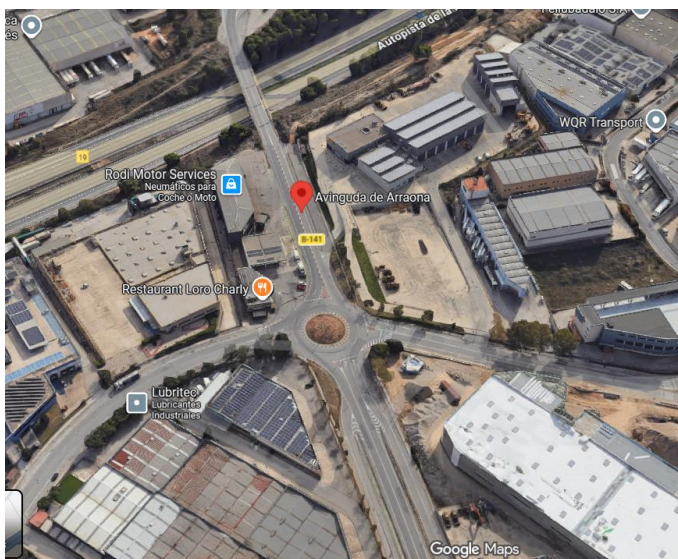
3.1.2. Quines mesures caldria aplicar per incrementar la seguretat dels vianants?

Al PAE Santiga s'identifica un punt perillós de pas per a les persones vianants i que són treballadores de les empreses del Polígon Santiga. Aquest punt es troba a l'avinguda de Arraona en confluència amb l'avinguda del Puig dels Tudons. En aquest punt existeix una rotonda que disposa de dos passos de vianants paral·lels al sentit de la marxa de l'avinguda de Arraona, però no n'hi ha per travessar-la.



Imatges: (Google Maps)

Per altra banda, la mateixa avinguda de Arraona té una mitjana divisòria, el que no permet creuar-la en cap lloc. I es donen situacions de persones que han de creuar per anar a restaurants i bars i que ho fan saltant la tanca divisòria. Per tot plegat es sol·licita disposar nous passos de vianants a la rotonda i valora la possibilitat de disposar un pas de vianants elevat.



Imatges: (Google Maps)

Es sol·licita que en general es facin nous passos de vianants a tots els polígons de Barberà per millorar la seguretat dels vianants, doncs són espais amb una elevada presència de vehicles, que en moltes ocasions circulen amb excés de velocitat.

3.2. Accés en transport públic

Aquest és un punt important del debat. Les empreses manifesten que la mobilitat i la logística són fonamentals per l'activitat empresarial, donat que té múltiples efectes. En aquest sentit, les dificultats d'accés des de l'estació de Renfe als PAE, especialment els més allunyats, és motiu de preocupació perquè molts processos de selecció de personal es veuen truncats per aquestes dificultats, que fan que el trasllat fins al lloc de feina suposi un temps inassumible per a persones que no disposen de vehicle propi.

En aquest sentit, es manifesta la necessitat de poder assegurar els accessos als PAE des de l'estació amb diferents actuacions coordinades i que permetin disposar de diferents alternatives modals, per poder utilitzar-les de manera indistinta segons les circumstàncies climàtiques o del transit: creació de carrils bici segurs, implantació d'un sistema públic de bici amb bicicletes elèctriques, impuls d'una línia de bus a demanda,...

3.2.1. Ampliar horaris i freqüència de servei.

Es manifesta que el servei de bus que arriba als PAE té una insuficient cobertura, i els horaris de pas no estan coordinats amb els horaris d'entrada i sortida dels torns de treball més habituals, de manera que en els moments de més demanda, el servei i la seva freqüència és insuficient.

S'apunta que habitualment els horaris habituals dels torns demanaria augmentar la freqüència en els següents trams horaris:

- De 5h a 7.30h.
- De 13h a 15h.
- De 16h a 18h.

De tota manera hi ha empreses que donen flexibilitat en l'entrada i sortida, i també cal tenir en compte la possibilitat de teletreball, de manera que es considera necessari disposar de dades exactes que es poden assolir mitjançant la realització d'una enquesta a les empreses, per tal d'ajustar els horaris del transport públic a les necessitats de les empreses treballadores.

3.2.2. Servei de bus llançadora de l'estació als polígons.

Es manifesta que no és eficient implantar una línia d'autobús que tingui un servei permanent com una línia urbana per accedir als centres de treball des de l'estació. Les empreses el que necessiten és un servei actiu en determinats moments, coincidents amb els horaris d'entrada i sortida a la feina.

Totes les persones assistents manifesten el seu acord en que seria positiu **crear un sistema de busos llançadora que connecti l'estació de la Renfe i busos interurbans amb els PAE**, fent un recorregut circular, amb hubs connectors i a distància accessibles des dels centres de treball i que permeti casar l'oferta amb la demanda quan aquesta es produeix.

També manifesten el seu acord en explorar la possibilitat que aquest servei pugui ser un servei compartit entre empreses creat mitjançant un conveni de **col·laboració públic-privada**.

3.2.3. Altres qüestions esmentades

Per altra banda, en clau de diagnosi i de millora de la infraestructura, es manifesta que moltes de les parades d'autobús no disposen de marquesines i són tant sols pals, sense oferir comoditat a les persones usuàries. Es proposa que aquestes parades puguin disposar de marquesines per facilitar el seu ús, incorporant sistemes d'informació en temps real.

També es recull la proposta de posar en marxa l'estació de tren de Rodalies que està abandonada al Baricentro.

3.3. Accés en bicicleta

3.3.1 Quins itineraris caldria crear o ampliar per accedir en bicicleta?

En relació a la bicicleta, en clau de diagnosi es destaca que actualment els carrils bici del municipi tenen poca continuïtat, el que no facilita l'accés als centres de treball des de l'estació. Pel que fa als carrils bici existents als PAE, es destaca que sovint estan envaïts per camions abandonats, i també es valora que fins fa poc no eren prou segurs, especialment en horaris amb foscor ambiental, per la presència de camions en circulació, sobretot al l'existència a l'avinguda del Castell de Barberà, al Polígon Santiga.

Des de la perspectiva de les empreses es planteja que caldria incorporar la bicicleta en la planificació d'un **model integral de modes de mobilitat sostenibles que facilitin l'accés des de l'estació de Renfe als diferents centres de treball**.

Pel que fa a carrils bici, els participants proposen que s'habiliti un carril bici que sigui segur per connectar el nucli urbà amb els PAE. En concret es proposa millorar el carril bici existent a l'avinguda del Castell de Barberà.

Es recull la proposta que l'Ajuntament treballi amb l'Àrea metropolitana de Barcelona (AMB) la possibilitat d'implantar un **sistema de bicig a la ciutat**, connectat amb els municipis de l'entorn, que disposi d'estacions de bicicleta a l'estació de la RENFE, en equipaments del municipi i en els polígons.

Pel que fa a la possibilitat d'oferir facilitats a les persones treballadores per accedir als centres de treball en bicicleta i vehicles de mobilitat personal (VMP) assenyalen que és una pràctica habitual que habilitin espais específics a les instal·lacions per aparcar bicicletes i patinets elèctrics, on poden carregar els vehicles en cas de ser elèctrics.

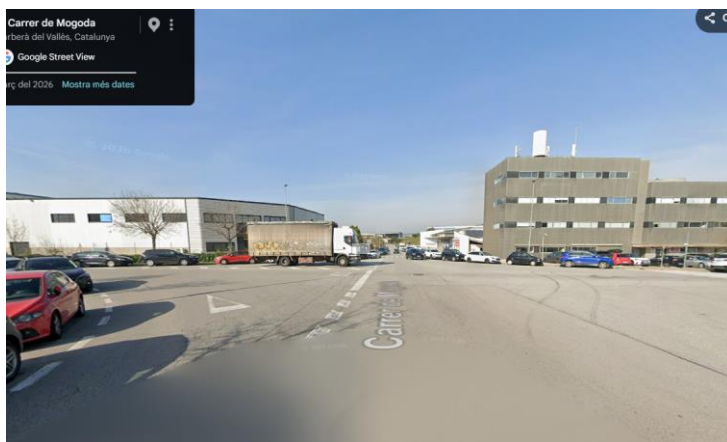
3.4. Accés en vehicle

El debat en aquest punt es centra en la presència de camions pesants als PAE i les seves empreses, com a apart de la seva activitat. Aquesta presència en alguns termes pot generar la demanda de solució respecte determinades necessitats, però també poden generar problemàtiques per la seva presència no regulada en alguns punts.

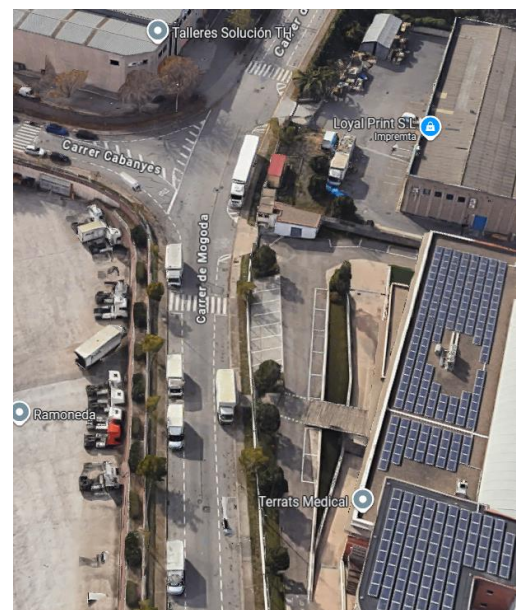
Per una banda, les empreses del polígon Santa Maria, que és el més proper al nucli urbà, manifesten que disposa de carrers més estrets que la resta de PAE de Barberà del Vallès, i a més són carrers que estan urbanitzats en clau més urbana amb la potencial presència d'elements a la via pública, com poden ser arbres, fanals i mobiliari urbà, que ocasionalment poden interferir en les maniobres que els camions han de fer per accedir a les instal·lacions de les empreses. En aquest sentit, es sol·licita a l'Ajuntament que pugui donar solució en aquells casos que algun element de la via pública pugui interferir en aquestes maniobres, retirant-los.

Pel que fa a situacions problemàtiques que la presència de camions a les vies dels PAE ocasionen es destaquen les següents:

- Es comenta que en el Polígon Can Salvatella s'hauria de controlar l'excés de velocitat dels vehicles (turismes i camions) pels seus carrers.
- També es comenta que en el Polígon Can Salvatella hi ha diferents punts, especialment a l'alçada de l'avinguda Salvatella i el c. Mogoda, on hi ha camions abandonats i en desús, que generen problemes de visibilitat a les vies i potencial perill d'accidents.



Imatges: (Google Maps)



- Aquesta situació esdevé pel fet que hi ha camions que venen de lluny i han de fer les càrregues descàrregues a naus dels PAE, però que arriben quan les empreses estan tancades. En aquesta situació els camioners han d'esperar a l'obertura de les naus i sovint aparquen en els carrers propers. En aquest sentit es planteja la necessitat de fer aparcaments específics per a camions. En concret es proposa que en el Polígon Can Salvatella (davant l'Ecopark) s'habiliti un aparcament de camions pesants amb serveis (WC i vestuaris amb dutxa).
- Les empreses no veuen factible establir uns horaris específics per accedir als PAE en camió, però si que consideren que caldria promoure una ordenació de l'aparcament d'aquests vehicles en els PAE..
- En darrer terme, en relació amb l'accés en vehicle a motor per part de vehicles al municipi i als PAE, el representant de la Cambra de Comerç explica que estan treballant amb la Generalitat de Catalunya per poder fer un accés directe amb la C58, la B30 i l'AP7. Aquesta actuació permetrà resoldre part dels problemes de saturació de vehicles que hi ha actualment a la rotonda d'accés i sortida amb vehicle del carrer Arquímedes.

4. CONCLUSIONS

A partir del contingut del taller deliberatiu amb empreses dels polígons d'activitat econòmica de Barberà del Vallès, es poden extreure unes conclusions clares, estructurades en clau de diagnosi estratègica i orientació a l'acció:

1. Necessitat de trobar equilibri entre la mobilitat sostenible i l'activitat econòmica empresarial

El debat no planteja una oposició entre mobilitat sostenible i activitat empresarial, sinó la necessitat d'integrar-les, amb solucions pragmàtiques, facilitadores i adaptades a la realitat productiva dels polígons.. Els patrons de mobilitat que ofereix el sistema actual (especialment transport públic) no resol les necessitats reals de les empreses i les persones treballadores. Aquesta desconexió impacta directament en aspectes com la productivitat o la capacitat de captació de talent i en la competitivitat dels polígons, especialment per a perfils sense vehicle privat.

2. Centralitat de la connexió amb l'estació ferroviària

La connexió entre l'estació de Rodalies i els PAE emergeix com el principal coll d'ampolla del sistema. Les empreses coincideixen en la necessitat d'un model multimodal eficient (bus llançadora, bicicleta segura, opcions a demanda) que permeti cobrir aquest tram de manera flexible i adaptada als horaris laborals.

3. Infraestructura per a vianants insuficient i poc segura

Tot i algunes actuacions puntuals ben valorades, la xarxa d'itineraris a peu presenta discontinuïtats, dèficits de manteniment i problemes de seguretat (especialment en horari nocturn i en punts conflictius com rotondes o vies amb mitjanes). Això limita l'ús del mode a peu fins i tot en distàncies potencialment assumibles.

4. Potencial de la bicicleta condicionat per la manca de continuïtat i seguretat

La bicicleta es percep com una alternativa viable, però actualment infrautilitzada per la manca de xarxa connectada i segura. Les empreses mostren predisposició a facilitar infraestructures internes (aparcament, recàrrega), fet que obre una oportunitat clara si es resol la connexió externa amb garanties.

5. Transport públic a millorar en cobertura i freqüència

El servei actual no respon als horaris dels torns laborals, amb dèficits especialment en franges crítiques. Es reforça la idea que cal passar d'un model estàndard a un sistema més flexible i orientat a la demanda (llançadores, col·laboració públic-privada, ajustos basats en dades reals).

6. Problemes de convivència amb el vehicle pesant

La presència de camions és estructural però genera conflictes: velocitat, estacionament indegut, problemes de maniobrabilitat i seguretat. La manca d'espais específics per a l'estacionament de camions apareix com un dels principals factors explicatius.

7. Necessitat d'ordenació i infraestructures específiques per a la logística

Més que restringir l'activitat, les empreses reclamen ordenar-la: aparcaments dedicats per a camions amb serveis, millora d'accessos viaris i resolució de punts negres. Això permetria reduir impactes negatius sense afectar l'activitat econòmica.

8. Baix nivell d'implantació de plans de mobilitat d'empresa

La manca de Plans de Desplaçament a les empreses indica un marge important per impulsar estratègies de mobilitat corporativa com a eina complementària a les polítiques públiques.

9. Disponibilitat del teixit empresarial a col·laborar

Les empreses mostren una actitud proactiva, especialment en fórmules de col·laboració públic-privada (busos compartits, serveis a demanda, infraestructures internes). Aquesta predisposició és un actiu clau per a la implementació de solucions.

Tot i valorar positivament els espais de participació, emergeix una certa frustració per la manca de concreció històrica. El missatge és clar: cal passar del diagnòstic a la implementació visible d'actuacions.

5. AVALUACIÓ DE LA SESSIÓ

L'objectiu de l'avaluació és identificar aspectes de millora en les dinàmiques desenvolupades en els processos de participació. Amb aquesta intenció s'ha dissenyat un qüestionari, que complimentat voluntàriament per les participants en finalitzar el taller ciutadà, ens ha permès avaluar diferents aspectes del procés.

En conjunt, la valoració recollida entre els participants a la jornada de participació reflecteix una **valoració global de 9,29 punts** sobre 10 punts possibles.

En el següent gràfic es representen les notes mitjanes assolides respecte cada un dels aspectes avaluats. Es pot comprovar que tots els aspectes valorats assoleixen notes superiors als 8 punts sobre 10.

