

## **TAULA DE MOBILITAT DE SITGES**

### **TALLERS PARTICIPATIUS TEMÀTICS VINCULATS AL PLA DE MOBILITAT URBANA**

Impuls de la mobilitat amb bicicleta,  
VMP i transport col·lectiu  
(22/03/2022)

*Buidatge de resultats*

---

## TALLER TEMÀTIC PER ENRIQUIR PROPOSTES TÈCNIQUES

### Mobilitat amb bicicleta, VMP i transport col·lectiu

#### 1.- INTRODUCCIÓ

L'Ajuntament de Sitges, a través de la Taula de Mobilitat, ha iniciat la dinamització i anàlisi d'un procés participatiu amb veïns i veïnes del municipi emmarcat dins el procés d'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana .

Després d'una primera fase de treball tècnic per a l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana (que a partir d'una diagnosi exhaustiva de la mobilitat al municipi ha definit una sèrie d'objectius i ha plantejat una proposta inicial de propostes de futur) s'ha iniciat un procés participatiu estructurat a través de la celebració de tres tallers participatius de caràcter sectorial:

- 15/03/2022: Taller participatiu per debatre propostes tècniques vinculades amb la mobilitat activa a peu
- 22/03/2022: Taller participatiu per debatre propostes tècniques vinculades amb la mobilitat amb bicicleta, VMP i transport públic
- 29/03/2022: Taller participatiu per debatre propostes tècniques vinculades amb la mobilitat amb vehicle privat a motor

Les aportacions recollides als debats seran analitzades i serviran per a complementar i enriquir la definició de continguts propositius del Pla de Mobilitat Urbana de Sitges.

Tot seguit es presenta un **buidatge dels resultats obtinguts durant la segona de les dinàmiques participatives esmentades**, on es va generar un debat ciutadà entorn l'impuls de la MOBILITAT AMB BICICLETA, VMP I TRANSPORT COL·LECTIU, a partir de la informació de diagnosi i de propostes tècniques en clau de futur plantejades per l'equip extern encarregat d'elaborar l'estudi (EPIM. Estudis projectes i mobilitat).

## 2.- INFORMACIÓ BÀSICA DE LA SESSIÓ

### TALLER 1

**DATA:** 22/03/2022

**HORA D'INICI:** 19:00 h

**DURADA:** 2 hores

**DINAMITZACIÓ:** Neòpolis. Consultoria Sociopolítica, S.L.

**PRESENTACIÓ DE LA DIAGNOSI I LES PROPOSTES:** Ramon Estrada. EPIM

**NOMBRE DE PARTICPANTS:** 18

**ÀMBIT DE DEBAT:** Impuls de la mobilitat amb bicicleta, VMP i transport col·lectiu



Debat en petits grups per a la recollida d'aportacions ciutadanes

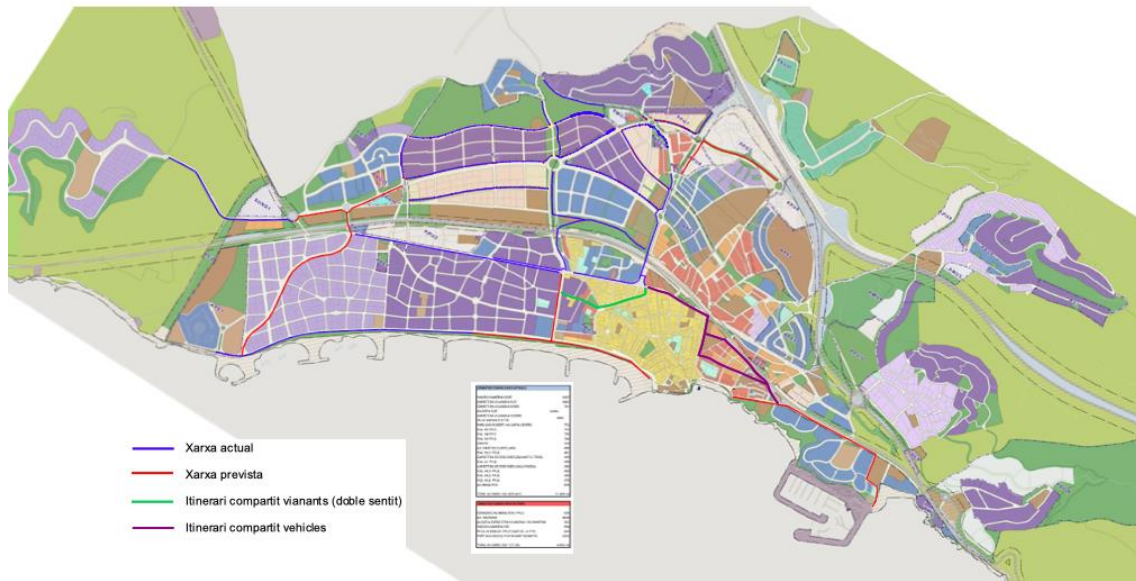
Durant el taller participatiu es va plantejar als veïns i veïnes assistents que, a partir de la informació de diagnosi i de la descripció d'objectius i de 3 propostes en clau de futur per a l'impuls de la mobilitat amb bicicleta, VMP i transport col·lectiu, traslladessin reflexions, valoracions, matisos, suggerències i advertències en relació als plantejaments exposats.

Val a dir que l'assistència al taller requeria d'inscripció prèvia i que l'aforament màxim era de 20 persones per motius de seguretat vinculades amb a Covid-19.

### **Informació:**

En el taller es va garantir el dret a estar informats de les persones assistents a la dinàmica, i es van facilitar i fonamentar les aportacions ciutadanes a través de:

- Una ponència inicial (a càrrec d'EPIM) on es va presentar:
  - Els resultats de la diagnosi del Pla de Mobilitat en relació a:
    - Bicycletes i Vehicls de Mobilitat Personal (VMP)
    - Transport col·lectiu
  - Una descripció d'objectius del PMUS i actuacions
  - Objectius de la Taula de Mobilitat
  - Un pla de futur a debatre per a l'impuls de la mobilitat amb bicicleta, VMP i transport col·lectiu.
- Una còpia impresa per persona del pla de futur a debatre.
- Dos plànols municipals amb informació vinculada amb la mobilitat amb bicicleta (xarxa bici) i transport públic (servei urbà de Sitges).



Plànols entregats als grups de treball (DIN-A2)



### Perfil dels Participants:

- Al taller (que requeria d'inscripció prèvia per motius de seguretat vinculats a la COVID-19) hi van assistir un total de **18 veïns i veïnes** (un 55,5% de dones i un 45,5% d'homes) que es van distribuir en 4 petits grups de debat d'entre 4 i 5 persones cada un.



### 3.- BUIDATGE DE RESULTATS

Tot seguit es recullen les aportacions consensuades per cada grup de debat, per cada una de les propostes tècniques de futur (3) per a l'impuls de la mobilitat amb bicicleta, VMP i transport col·lectiu:

#### 3.1.- AMPLIACIÓ I CONDICIONAMENT DE LA XARXA BICI I VMP

##### 3.1.1.- Informació de partida:

#### 1. AMPLIACIÓ I CONDICIONAMENT DE LA XARXA BICI I VMP

-En els carrers de la xarxa bàsica per a vehicles s'hauria d'afavorir un itinerari ciclable segregat.

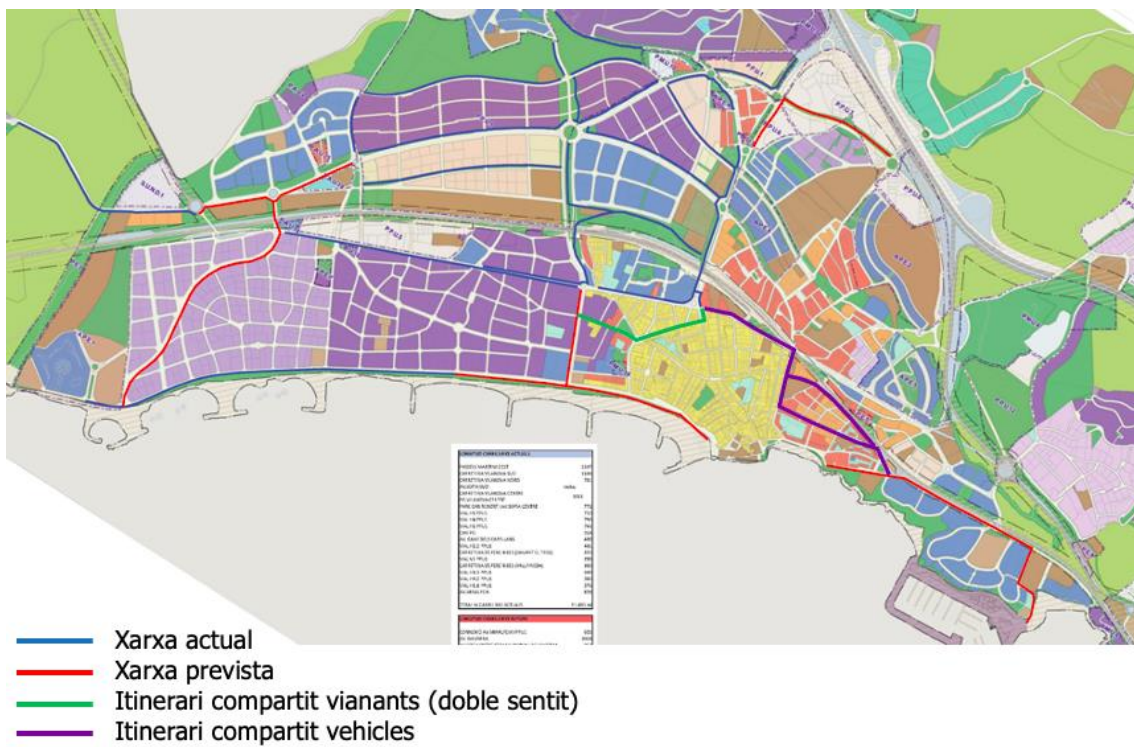
-Els itineraris compartits amb vehicles han de ser carrers on es realitzin actuacions en favor de la bicicleta (senyalització horitzontal, adaptació de cruïlles, velocitat màxima 20 Km/h.

-Els itineraris compartits amb vehicles que passin per carrers senyalitzats com a residencials o de prioritat invertida (de plataforma única) les bicicletes haurien de poder circular en tots dos sentits.

-Bicicletes i VMP no podran circular per l'illa de vianants, excepte en carrers senyalitzats (no principals per a vianants)

- S'està estudiant la implantació d'una xarxa interurbana de carrils bicis per connectar-se amb Vilanova i la Geltrú Sant Pere de Ribes







### 3.1.2.- Aportacions ciutadanes

#### Sobre l'ampliació i millora de la xarxa ciclable

- Pel que fa a la connexió entre la part oest amb la part est:
  - Un dels grups de debat considera que es pot evitar el pas pel nucli urbà antic per a la connexió del carril bici. Des de l'Avinguda Sofia, Avinguda Vilanova, Passeig Vilafranca, Avinguda de les Flors.
  - Un altre dels grups considera que, enlloc d'anar pel Carrer d'Espalter (hi ha bars, trànsit de vianants, serveis de salut, etc.) es podria fer de sentit de pujada pel Carrer de la Bassa Rodona i Carrer Europa per connectar amb el Passeig Vilanova, i de baixada pel Carrer Muntaner. Derivar cap a l'Avinguda Sofia, o fer doble sentit el Carrer de la Bassa-Rodona.
  - Un altre grup planteja l'opció de regular amb horaris l'accés amb bicicleta al nucli. Per exemple, que s'hi pogués circular de les 22 h a les 10 h (moments amb poca afluència de vianants), i amb advertiments que prohibeixin superar els 10 km/h en aquesta zona.
- Connexió del carril bici de l'Avinguda Camí dels Capellans, Passeig Vilafranca i Avinguda de les Flors.
- Crear una zona semi-pacificada i de reducció de trànsit motoritzat a l'Avinguda Vilanova, des de Can Perico fins el Vinyet, i aprofitar la infraestructura per implementar carrils bici en calçada.
- Recorregut en bicicleta des del centre fins al polígon Mas Albà, i continuïtat fins el Camí de la Fita i el Parc del Garraf.
- Ampliació del carril bici fins a Sant Pere de Ribes (Rocamar), i Vilanova.
- Xarxa bici entre Sant Pere, Roquetes i Sitges: carril bici entre Santa Bàrbara i Ribes i entre Vinyet / Càmping i Roquetes.
  
- Comunicar Urbanització Montgavina amb Llevantina i l'Aiguadolç amb un carril bici paral·lel. La C-31, al costat de la vinya (*veure plànol -3-*).
- Carrils bici i millorar paviment entre el Carrer de Ca l'Antoniet i Mas Albà (zona industrial) (*veure plànol -4-*).
- Carril bici a la Carretera de la costa per Poble Sec: cal treure algun aparcament i pacificar la carretera (*veure plànol -5-*).

- Connexió entre Llevantina i polígon, admetent circular en bicicleta en les dues direccions (veure plànol -6-).
- Connexió amb bicicleta per Pompeu Fabra. De fet, la mobilitat sostenible pel que fa a la zona est de Sitges no està ben resolta (veure plànol -7-).
- Carril bici des del Camí d'ela Fita fins a Mas Albà (veure plànol -8-).
- Carril bici Llevantina – Quint Mar a Escola Agnès (veure plànol -9-).



#### Connectivitat amb altres municipis i urbanitzacions

- Ruta dins a Vilanova per camí dels colls i Miralpeix.
- Ruta fins a Ribes per la riera (acondicionar).
- S'ha de millorar la connexió des de la Bòvila de Vallpineda, o bé eliminar la senyalització del carril bici antic, ja que hi ha el nou com a recorregut alternatiu.
- Senyalitzar la pujada a Quint Mar.
- Afegir rampes al pont que creua la via del tren a Punta Gaviota, per poder anar a Montgavina.

### Aportacions vinculades amb la necessitat d'incentivar l'ús de la bicicleta

- Planificar i desplegar actuacions d'educació vial adreçades a infants i adolescents.
- A l'entorn del casc antic, generar zones d'aparcaments segurs per a bicicletes (BiciBox).
- En general, garantir la connexió entre els equipaments municipals i la xarxa de carrils bici.
- Habilitar aparcaments per a bicicletes prop dels equipaments públics.
- Necessitat de millorar els carrils bici del Passeig Vilanova i també del Passeig Marítim per tal d'incentivar l'ús de la bicicleta (i de passada desincentivar la circulació per la vorera).
- Restringir la circulació de vehicles privats durant el cap de setmana al Passeig Marítim i Passeig de la Ribera.

### Aspectes vinculats amb la mobilitat amb bicicleta: senyalitzacions i seguretat

- Sobre senyalitzacions:
  - Senyalitzacions a la calçada quan sigui via ciclable, i a la vorera senyals de prohibit al pas de bicicletes quan existeixi una via ciclable alternativa.
  - Afegir a la senyalització la iconografia dels patinets.
  - Al Passeig Marítim indicar amb una fletxa dins del cartell ja existent on es troba el carril bici. Cal garantir el pas de les bicicletes pel lloc on els hi pertoca (*veure plànol -4-*).
- Sobre mobilitat i seguretat:
  - Instal·lació de semàfors intel·ligents (freqüència adequada).
  - Obrir carrer Creu de Ribes donat que hi deriven tots els vehicles que venen de Ribes i obrint aquest carrer es podria congestionar i fer-lo més segur (*veure plànol -1-*).
  - A la Plana Est, davant la parada de bus: aparquen motocicletes + carril bici + vianants. Aquest nivell d'usos genera risc d'accidents (*veure plànol -5-*).



#### ALTRES APORTACIONS VINCULDES AMB LA MOBILITAT AMB BICICLETA I VMP

- Habilitar aparcaments segurs per a bicicletes a l'estació (cara nord i cara sud). Amb càmeres, bici-box, arcs, etc. dins el recinte de l'estació.
- Considerar la mobilitat de les cadires de rodes elèctriques, amb millores a les voreres.
- *(El grup no indica el nom del carrer)* Tenir en compte la conflictivitat i perill d'accidents existent amb la convivència amb els *skaters*.. Alguns baixen en contra direcció a gran velocitat. Es podria solucionar:
  - Habilitant carril de seguretat de baixada.
  - Canviar el sentit del carrer (que sigui descendent).
- Apostar per jornades d'educació vial on, d'entre d'altres, s'aclareixi que les bicicletes elèctriques i els patinets elèctrics (VMP) són vehicles a motor i no poden circular per la vorera.
- Als elements de reducció de velocitat de la calçada, introduir espais lliures per facilitar el pas segur amb bicicleta.



## 3.2.- NOVES FUNCIONALITATS DE LES BICICLETES I VMP

### 3.2.1.- Informació de partida:

#### 2. NOVES FUNCIONALITATS DE LES BICICLETES I VMP

**-Itineraris bici-bus:** és una modalitat sostenible de transport escolar, organitzada i coordinada per les famílies, i amb la participació de la comunitat educativa i municipal.

#### Com funciona?



— Linies  
● Parades

L'AMPA/AFA impulsa i coordina

Les **linies** es defineixen segons les zones on viuen les famílies

Les **famílies** inscriuen els infants a l'APP i estan connectades a través d'un xat

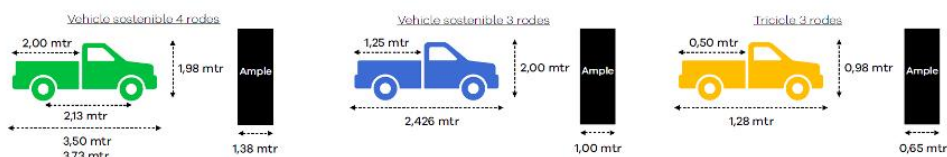
Els **MOTORS** són les persones que acompanyen en el recorregut del Busbici

La resta de vehicles respecten més els ciclistes quan circulen en **grup**

**Osona en bici**

**-Distribució de mercaderies i paqueteria al centre a través de vehicles adaptats.**

Els camions habituals accedirien en un magatzem de la zona industrial i a través de vehicles adaptats es lliurarien les mercaderies en els punts de venda, transformació i particulars, situats en la zona crítica seleccionada de mobilitat restringida de la població de Sitges





### 3.2.2.- Aportacions ciutadanes

#### Sobre el bici-bus

- Un dels grups considera que, si la funció d'aquest tipus d'iniciativa és garantir que els infants i joves es desplacin a l'escola de forma segura n'hi hauria prou amb garantir una xarxa ciclable completa que arribi a tots els equipaments que generen mobilitat obligada (entre d'altres, els centres educatius). A més, cal garantir aparcaments per a bicicletes als entorns escolars.
- Instal·lació de barreres damunt de les voreres per evitar que els vehicles (habitualment motocicletes) estacionin davant dels col·legis (*veure plànol -2-*).
- Habilitar aparcament per a bicicletes davant l'Escola Pia. Tancat, tipus bici-box (*veure plànol -6-*).





### 3.3.- MILLORES A LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

#### 3.3.1.- Informació de partida:

### 3. MILLORES A LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

-Introducció del transport a demanda del transport públic per cobrir les necessitats de les zones més llunyanes al centre i optimitzar els costos i les emissions dels recorreguts fixes. Garraf, Les Botigues i urbanitzacions

-Possibilitats d'establir itineraris restringits a la circulació del vehicle privat (amb excepcions) on es permeti el pas dels autobusos.

-Manca d'expedicions en determinades hores o dies

-Dèficit d'accessibilitat a les parades



### 3.3.2.- Aportacions ciutadanes

#### Millora de la xarxa de transport públic

- Incrementar les línies de bus urbà.
- Ampliació de la cobertura territorial atenent als nous espais urbanitzats.
- Transformació de la línia circular en línies que ofereixin un servei de línia regular.
- Generar un HUB modal. Can Robert: autobusos interurbans, autobusos urbans, aparcaments, taxis turístics, bicicletes i VMP, i generar una connexió per l'Avinguda de les Flors amb Renfe.
- Sol·licitar obertura de l'entrada de l'Avinguda de les flors de l'accés a Renfe.
- Adaptar els autobusos interurbans per tal que es puguin transportar bicicletes i afavorir la intermodalitat.

#### Sobre el transport públic a demanda

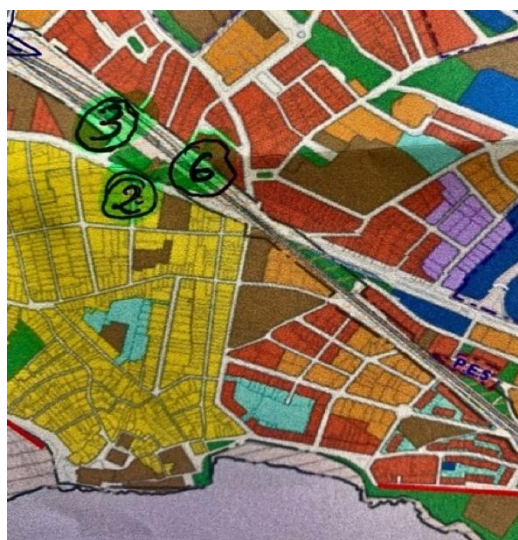
- Des d'una perspectiva general, estudiar una transformació del transport públic urbà a demanda. La freqüència de 30 minuts, combinat amb uns recorreguts excessivament sinuosos fan que l'ús del transport públic sigui ineficient.
- Que el procés de transformació plantegi disposar d'una aplicació específica, amb l'objectiu de garantir un ús eficient del servei de bus a demanda per part de l'usuari, evitant temps d'espera excessius. Alhora, tenir en compte col·lectius no habituats a les tecnologies i que no faran ús de l'aplicació, com la gent gran, amb serveis alternatius com un *call center*.
- Ampliar la xarxa de parades del us a demanda (a urbanitzacions, i reforçades amb aplicació mòbil)
- Afegir una parada de bus a demanda al cementiri.

#### Sobre les parades bus

- Treure la parada d'autobusos de l'estació i habilitar-ne una a Can Robert (carril ample retirant un carril per a cotxes). Posar ascensor i escala al pont, a l'alçada del pas de vianants (C/ Floreal) per facilitar accés directe a l'andana.
- Adequació de la totalitat de les parades de la xarxa urbana, atenent a criteris bàsics d'accessibilitat.



- Incorporació de mobiliari urbà a les parades (marquesines, màquines expenedores, etc.)
- Es planteja la necessitat de disposar d'una parada de bus al mig de la urbanització Montgavina, i traslladar l'actual.
- En relació als panells informatius de les parades:
  - Caldria que els cartells de les parades que indiquen l'hora de pas estiguin connectats a temps real amb el bus. Es tracta de garantir la transmissió d'informació fiable (exemple: qui es desplaça amb bus per anar a la feina no hauria de patir problemes perquè el bus no passa quan toca: "no estem parlant de retards de 5 minuts").
  - Els panells de les parades d'autobús han de servir per oferir informació de la línia, no per posar-hi anuncis immobiliaris.
- Evitar que coincideixin tots els autobusos al mateix temps (*veure plànol -3-*).



### Horaris

- Actualment els autobusos no poden complir amb l'horari ja que el recorregut és molt llarg, i en moltes ocasions es salten un viatge per intentar recuperar l'horari.
- Cal ampliar els horaris: "L'hora que acaben el servei és penosa".
- Cal ampliació dels horaris i de les freqüències de pas.
- Adaptar els horaris i sincronitzar-los amb les demandes més substancials (sortida de les escoles, enllaços amb tren de rodalies garantint que s'arriba cinc minuts abans a l'estació i es surt 5 minuts després de l'horari del tren, etc.)