



TAULA DE MOBILITAT DE SITGES

TALLERS PARTICIPATIUS TEMÀTICS VINCULATS AL PLA DE MOBILITAT URBANA

Impuls de la mobilitat activa a peu
(15/03/2022)

Buidatge de resultats

TALLER TEMÀTIC PER ENRIQUIR PROPOSTES TÈCNIQUES

Mobilitat Activa

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 primera de les dinàmiques participatives esmentades**, on es va generar un debat ciutadà entorn l'impuls de la MOBILITAT ACTIVA. A PEU, 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: 15/03/2022

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: 16

ÀMBIT DE DEBAT: Impuls de la Mobilitat Activa



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

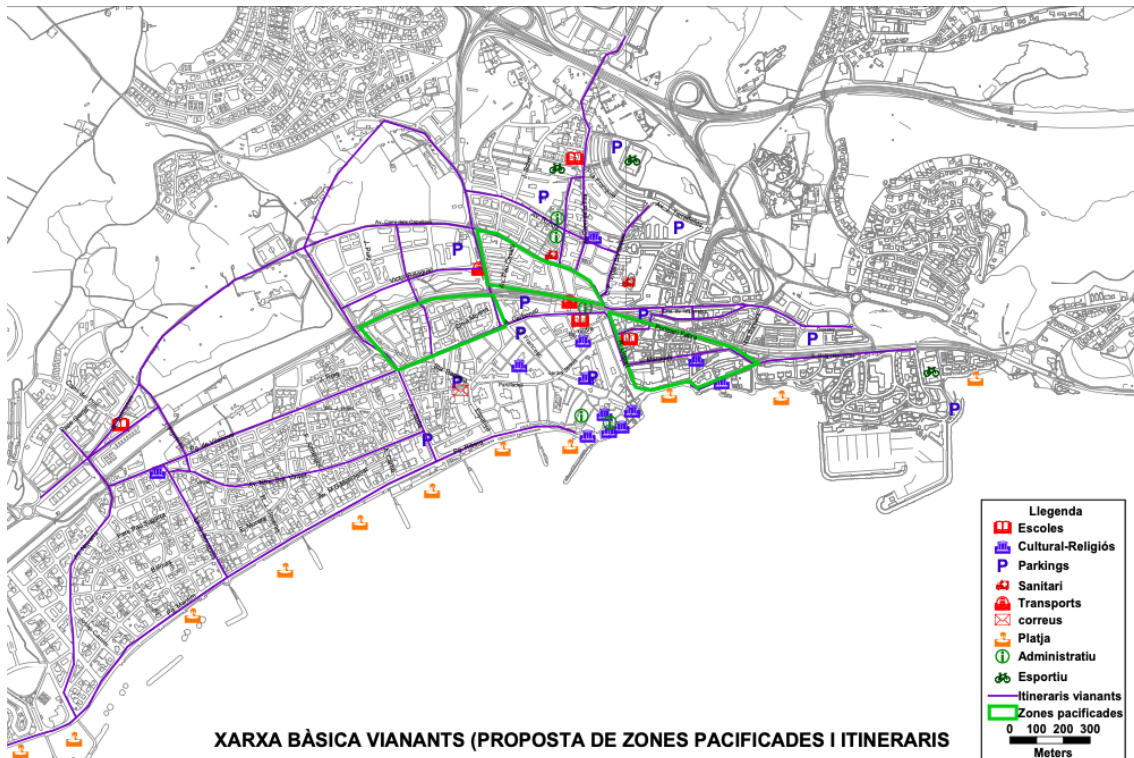
Durant el taller participatiu es va plantejar als veïns i veïnes assistents que, a partir de la informació de diagnosi i de la descripció d'objectius i de 4 propostes en clau de futur per a l'impuls de la mobilitat activa, traslladessin reflexions, valoracions, matisos, suggerències i advertències en 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
 - Una descripció d'objectius
 - Una actualització del programa d'actuacions
 - Una descripció de la tipologia d'accions possibles a aplicar a la xarxa de vianants
 - Un pla de futur a debatre per a l'impuls de la mobilitat activa.
- Una còpia impresa per persona del pla de futur a debatre.
- Plànol municipal amb informació vinculada amb la mobilitat a peu al municipi (proposta d'itineraris i de zones pacificades).



Plànol entregat 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 **16 veïns i veïnes** (un 50% de dones i un 50% d'homes) que es van distribuir en 4 petits grups de debat de 4 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 (4) per a l'impuls de la mobilitat activa:

3.1.- CREACIÓ D'ÀMBITS PACIFICATS

3.1.1.- Informació de partida:

1. CREACIÓ D'ÀMBITS PACIFICATS

Es proposa:

-Ampliar el perímetre de l'illa de vianants per tal d'afavorir els desplaçaments a peu i en bicicleta.

-Creació de zones pacificades al Poble Sec, Sant Sebastià i Oasis.

-Es proposa que en aquests àmbits:

- El vianant continuï sent prioritari a l'illa de vianants i que aquesta pugui ser ampliada
- La mobilitat activa (vianant i bici) sigui la prioritària a la resta de carrers de l'àmbit.

-Implicacions d'aquesta definició:

- Senyalització 20
- En carrers amb voreres inferiors a 0,9m d'amplada es proposa suprimir l'aparcament. Això pot suposar pèrdua de places
- Revisar els criteris d'accessibilitat a l'illa de vianants i qui ha de ser resident
- Delimitació d'àmbits del PMU o d'altres (possible zona de baixes emissions, restricció de circulació de vehicles mitjançant càmeres a la ZBE)



3.1.2.- Aportacions ciutadanes

APORTACIONS DE CARÀCTER GENERAL RESPECTE LA CREACIÓ D'ÀMBITS PACIFICATS

Sobre el concepte “pacificat”

- Entendre el concepte “pacificació” des d'una mirada integral en relació a tot tipus de contaminació (Emissions, Co2, contaminació acústica, etc.).
- Entendre el concepte “pacificar” com l'exercici de tenir cura del medi ambient i vetllar per la reducció de tot tipus de contaminació.

Necessitat d'intervencions derivades

- La pacificació no és una situació per si mateixa, aïllada. Comporta elements de complexitat com les terrasses, el soroll, gentrificació que cal tenir en compte i gestionar a través de mesures alternatives / derivades.
- Tenir en compte els drets de les persones que viuen a àmbits pacificats. Evitar desplaçar els veïns i veïnes.
- Cal preveure l'ampliació i creació d'aparcaments dissuasius. (amb aplicació de taxa turística / abonament per a residents).
- Alhora, és necessari habilitar transport des dels aparcaments dissuasius, especialment per atendre necessitats de situacions de mobilitat reduïda o extraordinàries.

Àmbits pacificats, usos de l'espai públic i convivència

- La implementació d'àmbits pacificats ha de tenir en compte que pacificació no és sinònim de posar terrasses:
 - Evitar privatització de l'espai públic pensant en la convivència (n pensar només en usos econòmics del àmbits pacificats).
 - Garantir compliment d'ordenances
 - Revisar la concessió de terrasses derivada de la Covid-19.
- Més enllà de la pèrdua de protagonisme dels cotxes, les pacificacions també han de tenir en compte els usos de l'espai públic que s'hi generaran i prioritzar de forma clara l'accessibilitat dels vianants i la convivència i tranquil·litat a la zona.

Sobre l'accessibilitat als àmbits pacificats

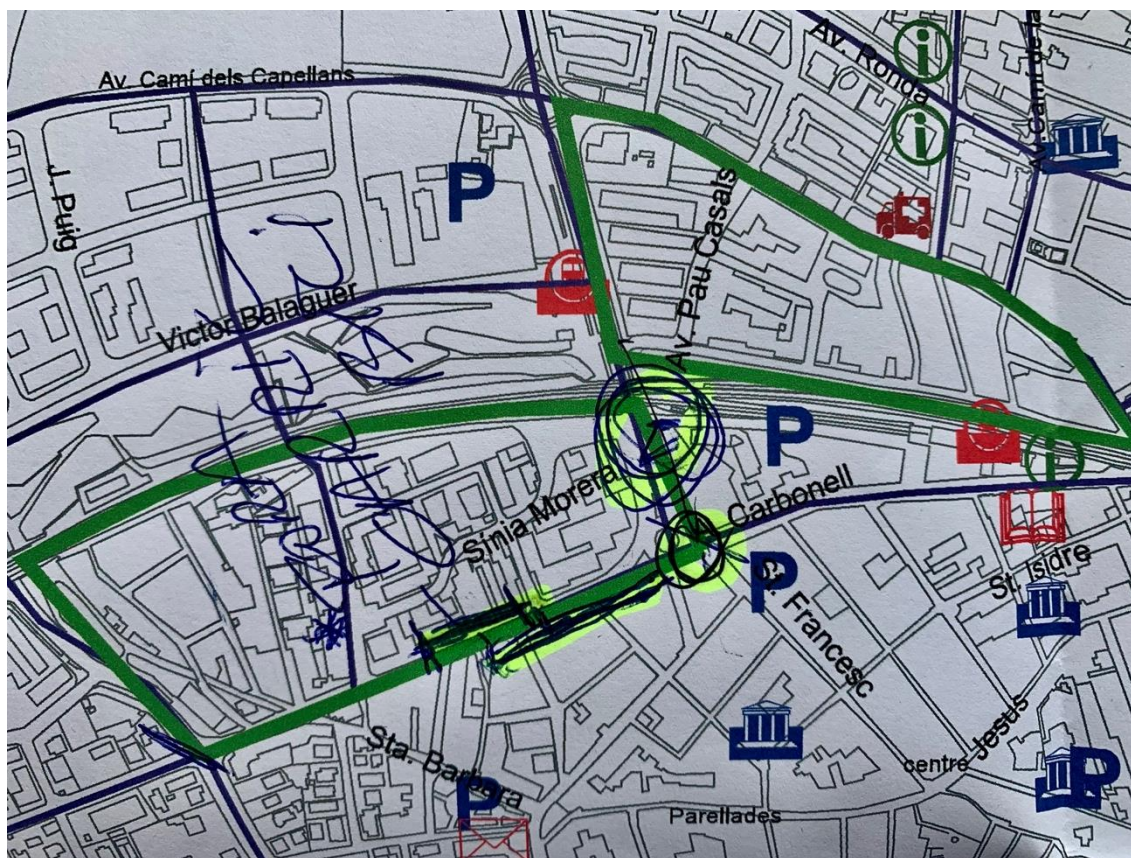
- Instal·lació de càmeres lectores per tal de gestionar l'accés a àmbits pacificats de vehicles de residents.
- Garantir la circulació de cotxes vinculada a l'accés a equipaments i altres. I assegurar l'entrada i sortida de serveis i emergències.
- Establir horari per a la distribució de mercaderies (de 08 h a 10 h, per exemple).
- En general, garantir la no existència d'obstacles per facilitar l'accessibilitat de vianants en tant que protagonistes. (en particular, al Passeig de Vilanova).
- Imprescindible la reducció / control dels VMP (patinets) als àmbits pacificats. Tendeixen a comportar-se com vianants i generen situacions d'inseguretat per als vianants:
 - Els atropellaments d'aquest tipus de vehicles afecten de forma especial a les persones grans

Àmbits pacificats i alternatives de mobilitat urbana

- Es considera que el servei públic d'autobusos és deficient en freqüències i recorreguts. Si no es millora no serà fàcil promoure una disminució de l'ús del vehicle privat i potenciar zones pacificades

ÀMBITS DE PACIFICACIÓ

- Pacificació del Passeig Marítim sencer.
- El Passeig de la Ribera hauria d'estar lliure de cotxes. Eliminar zones blaves.
- La Plaça de Santa Marta (Oasis) és un caos per als vianants. A hores d'ara "tot és pels vehicles".
- El Passeig de Vilanova (entre l'Avinguda Sofia i el Passeig de Vilafranca té un carril bici que no deixa espai per passar als vianants. S'hauria de modificar.
(veure plànol -1-)



PACIFICACIÓ DEL CENTRE

- Es proposa la necessitat d'elaborar un informe sobre seguretat i emergències de l'àmbit pacificat del centre de la vila, per part de la Policia Local de Sitges.
- Garantir la mobilitat als residents del centre.

ALTRES ASPECTES RELACIONATS AMB LA PACIFICACIÓ I LA MOBILITAT A PEU

- A menys de 8 metres d'un pas de vianants no hi hauria d'haver cap obstacle que redueixi la visibilitat de vianants i conductors (aplicar la llei).
- Garantir bona il·luminació als passos de vianants per garantir la seva seguretat.
- Els carrers del voltant de l'Ermita del Vinyet són intransitables per als vianants.
- El carri bici del Passeig Marítim no s'utilitza per ningú. Alguna senyal de prohibit passar pel passeig de vianants.

3.2.- ITINERARIS DE CONNEXIÓ CAP ALS BARRIS

3.2.1.- Informació de partida:

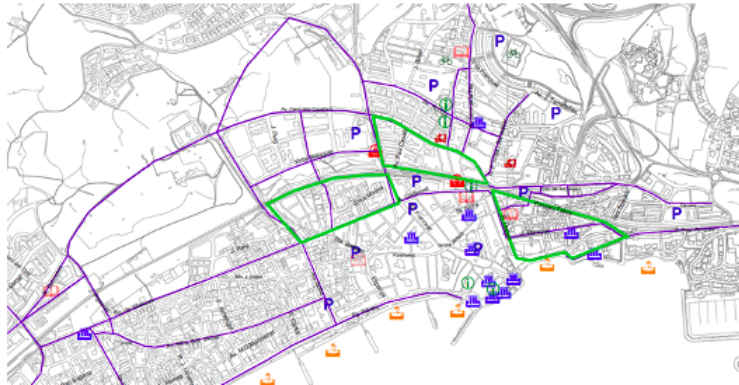
2. ITINERARIS DE CONNEXIÓ CAP ALS BARRIS

Es proposa la millora d'itineraris a peu des de barris o zones allunyades cap al nucli:

1. Montgavina – centre: a partir de la construcció de noves voreres, millora de la il·luminació i adaptació d'un camí per darrera la gasolinera situada a la C31 que connectaria amb Montgavina. L'itinerari, també permetria millorar l'accessibilitat de la urbanització Llevantina amb el centre. Caldria introduir senyalització per a vianants i bicicletes des de la C31 cap al centre

2. Millora de la connexió de Can Pei i Terramar amb el centre a partir de l'ampliació de voreres i carril bici a Av. Mare de Deu del Vinyet.

3. Itinerari de connexió amb P.I. Mas Alba



3.2.2.- Aportacions ciutadanes

REFLEXIÓ GENERAL

- Més enllà de pensar amb les connexions “dels barris cap al centre” també cal pensar en les “connexions entre els barris”. No tots els usos i desplaçaments són de caràcter comercial. No tots els trajectes / usuaris van a consumir al centre.

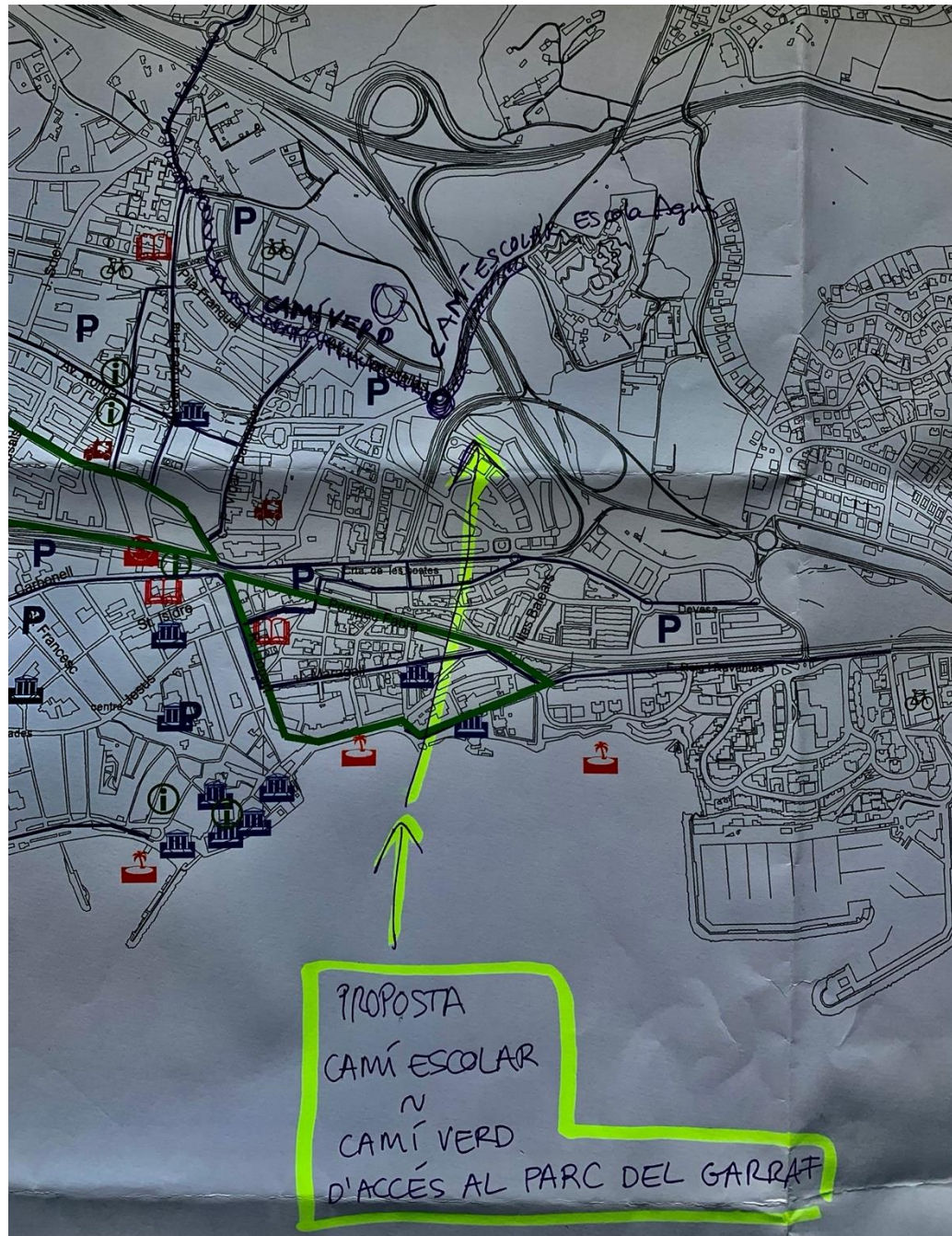
APORTACIONS ESPECÍFIQUES SOBRE ITINERARIS DE CONNEXIÓ

- S'ha de millorar l'itinerari de vianants des de l'Institut Benaprès fins al polígon Mas Alba.
- Incloure millora dels itineraris de connexió entre barris de les Botigues i poble de Garraf.
- Millorar la connectivitat i accés a l'Escola Pública Agnès.
- Millorar la connectivitat entre la zona esportiva Poble-Sec Pins Vens cap a la C-31.
- Continuïtat del carril-bici Passeig de Vilanova amb Can Pei.
- Garantir accés al tanatori Pruelles.
- Reductors de velocitat a les urbanitzacions.
- Itineraris a solucionar (*veure plànol -1, 2, 3, 4, 5-*): Llevantina – Montgavina / Llevantina – Cases Noves / Pruelles / Davant escola Pia / Rocamar.



PROPOSTA ESPECÍFICA

- Es planteja una proposta de camí escolar / camí verd d'accés al Parc del Garraf (veure plànol)



3.3.- ENTORNS ESCOLARS

3.3.1.- Informació de partida:

3. ENTORNS ESCOLARS

- Millora de les voreres als itineraris (mínim 1,5m i 3,5m davant l'entrada a l'escola: atri).
- Baranes reixades als atris
- Itineraris adaptats segons el Codi d'accessibilitat (guals, passos, escocells, voreres, etc.)
- Augment de la seguretat a les cruïlles (alçament de cruïlles, canvis direccionals, simplificar moviments a les cruïlles, etc.)
- Senyalització (lluminosa)



3.3.2.- Aportacions ciutadanes

REFLEXIÓ GENERAL I DUBTE

- Un dels grups expressa estar molt d'acord amb la proposta de pacificació dels entorns escolars.
- Un altre grup de debat expressa un dubte específic al respecte:
 - Com s'aplicarà l'ampliació de voreres d'accés i itineraris al voltant de l'Escola Barrachina. Rafael Llapart? Emili Picó?

APORTACIONS GENERALS

- És necessària una reducció de la velocitat dels vehicles a l'entorn de les escoles.
- Tallar o modificar itineraris durant 30 minuts al matí i a la tarda coincidint amb les entrades i sortides a les escoles.
- Plantejar camins escolars.

APORTACIONS ESPECÍFIQUES

- Escola Agnès:
 - Camí escolar. Es pot valorar habilitar millores des de la rotonda de Josep Tarradellas pel camí del Mas d'en Puig. Tot podria enllaçar amb Josep Tarradellas per fer un "passadís verd" que enllacés amb el Parc Natural.
- Escola Pia:
 - Es posa de manifest l'existència d'una problemàtica clara amb els cotxes.
 - Cal solució d'emergència, tipus campanya "petó i adéu", i que la policia ho reguli.
- Escola Barrachina. Es planteja una zona dissuasiva d'aparcament.
- Camí de la Fita: A hores d'ara, dos carrils i places d'aparcament a banda i banda. Caldria dedicar més secció a vianants i bicicletes.
- Pàrquing de Sant Honorat / pont. Aplicar el "petó i adéu".

3.4.- MOBILITAT DE GÈNERE

3.4.1.- Informació de partida:

4. MOBILITAT DE GÈNERE

- La seguretat condiona molt la mobilitat de les dones. Es necessari augmentar la seguretat d'espais poc il·luminats, carrers estrets (Carretera Nova i altres espais) i altres espais que es puguin identificar
- Revisió i adequació d'aquells entorns utilitzats per dones a la nit, com entorns hospitalaris i laborals amb treballadores amb horaris nocturns i amb mancances d'accessibilitat, de transport públic, il·luminació deficient, sense voreres, etc.



3.4.2.- Aportacions ciutadanes

REFLEXIÓ GENERAL

- La perspectiva de gènere és transversal. S'hauria d'enfocar, no només des de l'àmbit de la seguretat personal, sinó també aplicar a tot el Pla de Mobilitat Urbana de Sitges pel que fa als usos de l'espai públic i dels vehicles.

APORTACIONS ESPECÍFIQUES VINCULADES AMB LA MOBILITAT I EL GÈNERE

- Millorar la il·luminació del barri de la Plana i la vigilància així com de la Plaça Santa Marta (quan entres a l'Oasis passant pel parc).
- Pas sota la via al barri de la Plana. El túnel està ben il·luminat però després, a les escales, hi ha massa foscor. Percepció de perill que caldria reduir a través de millores d'il·luminació (també estudiar opció d'instal·lar càmeres).
- En general, les parades d'autobús haurien d'estar més ben il·luminades.
- Garantir bona il·luminació als itineraris que connecten amb les urbanitzacions.
- Millorar percepció de seguretat a certs punts i passos interiors: Can Robert, cases Noves, davant del cementiri, etc.

ALTRES APORTACIONS (Gent gran i circulació de vehicles)

- Gent Gran. Més enllà de la variable de gènere, la planificació de la mobilitat també ha de tenir en compte altres variables, com l'edat:
 - Tenir en compte que és més difícil per les persones grans utilitzar els nus vehicles de transport (patinets, *skate*, bicicleta, etc.), així com la seva vulnerabilitat pel que fa a riscos d'atropellament d'aquest tipus de vehicles, que tenen més víctimes entre la gent gran.
 - Garantir zones de descans (bancs, per exemple) a itineraris llargs.

- Circulació de vehicles:
 - Planificar l'urbanisme en general u la mobilitat urbana en particular evitant velocitats excessives dels cotxes: vies amb menys carrils, vies més sinuoses i menys rectes, etc.
 - Repensar la circulació / sentits de direcció dels cotxes al carrer J. Soler i voltants, on baixen molts joves amb *skate*.