

TAULA DE MOBILITAT DE SITGES

TALLERS PARTICIPATIUS TEMÀTICS VINCULATS AL PLA DE MOBILITAT URBANA

Mobilitat amb vehicle privat a motor
(29/03/2022)

Buidatge de resultats

TALLER TEMÀTIC PER ENRIQUIR PROPOSTES TÈCNIQUES

Mobilitat amb vehicle privat a motor

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 tercera de les dinàmiques participatives esmentades**, on es va generar un debat ciutadà entorn la MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT, 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: 29/03/2022

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: Mobilitat amb vehicle privat a motor



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

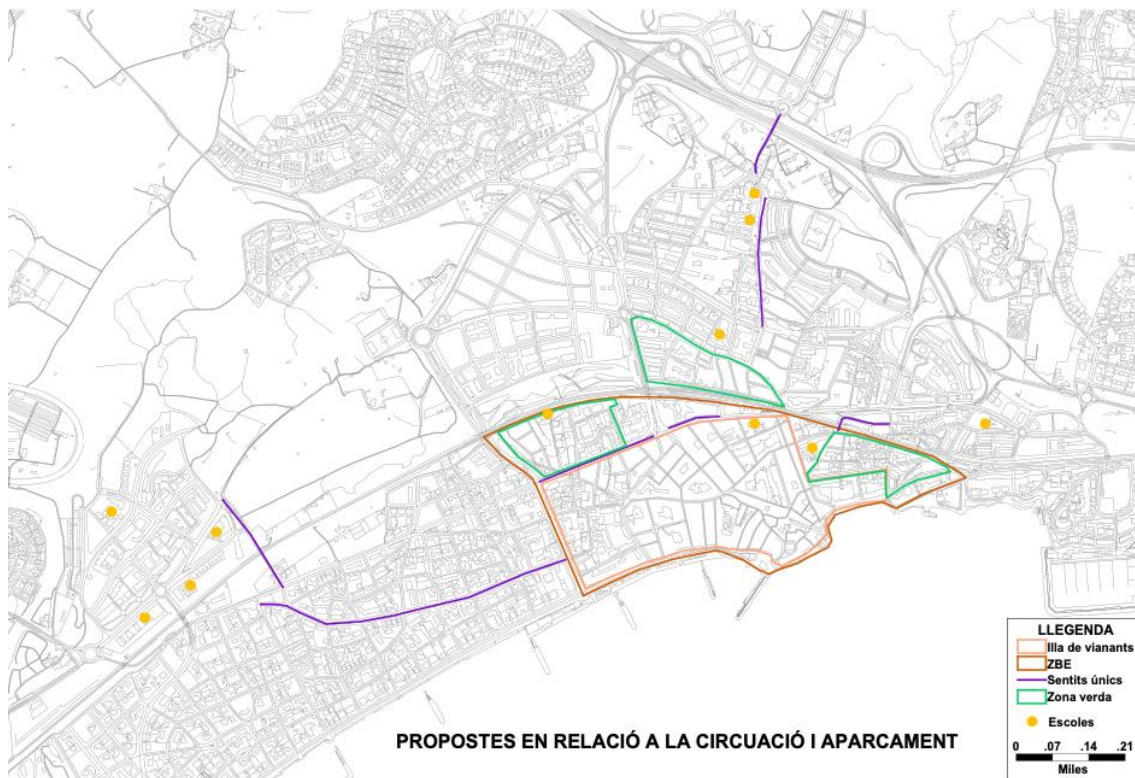
Durant el taller participatiu es va plantejar als veïns i veïnes assistents que, a partir de la informació de diagnosi i de la descripció d'objectius i de 3 propostes en clau de futur vinculades a la mobilitat amb vehicle privat a motor, traslladessin reflexions, valoracions, matisos, suggerències i 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 la mobilitat amb vehicle privat
 - Una descripció d'objectius del PMUS
 - Actualització del programa d'actuacions
 - Balanç de les actuacions de l'estudi de mobilitat
 - Objectius a assolir
 - Un pla de futur amb propostes relacionades amb la mobilitat amb vehicle privat a debatre
- Una còpia impresa per persona del pla de futur amb actuacions a debatre.
- Un plànol municipal amb propostes en relació a la circulació i l'aparcament



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 (3) relacionades amb la mobilitat amb vehicle privat a motor:

3.1.- IMPLANTACIÓ D'UNA ZONA DE BAIXES EMISSIONS

3.1.1.- Informació de partida:

1. ZONA DE BAIXES EMISSIONS

És una àrea delimitada per una administració pública que, en exercici de les seves competències, restringeix progressivament l'accés, la circulació i l'estacionament de vehicles per millorar la qualitat de l'aire i reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

Els objectius a l'àmbit han de ser:

- Assolir una reducció en l'ús de el vehicle privat (més contaminant) i
- Reformar l'espai públic per avançar cap a una mobilitat més sostenible.

Que suposa:

- Restringir la circulació de vehicles més contaminants
- Millora de la xarxa de transport públic i park and ride,
- La implementació de carrils reservats per al transport públic de superfície,
- L'increment de les vies ciclabes,
- La limitació de l'estacionament en calçada, la regulació i la tarifació de l'estacionament,
- Actuacions dirigides a reduir la velocitat de circulació i,
- La gestió sostenible de la distribució urbana de mercaderies.

Pot ser un àmbit com el del mapa o entorns més reduïts (casc antic, escoles, etc.)



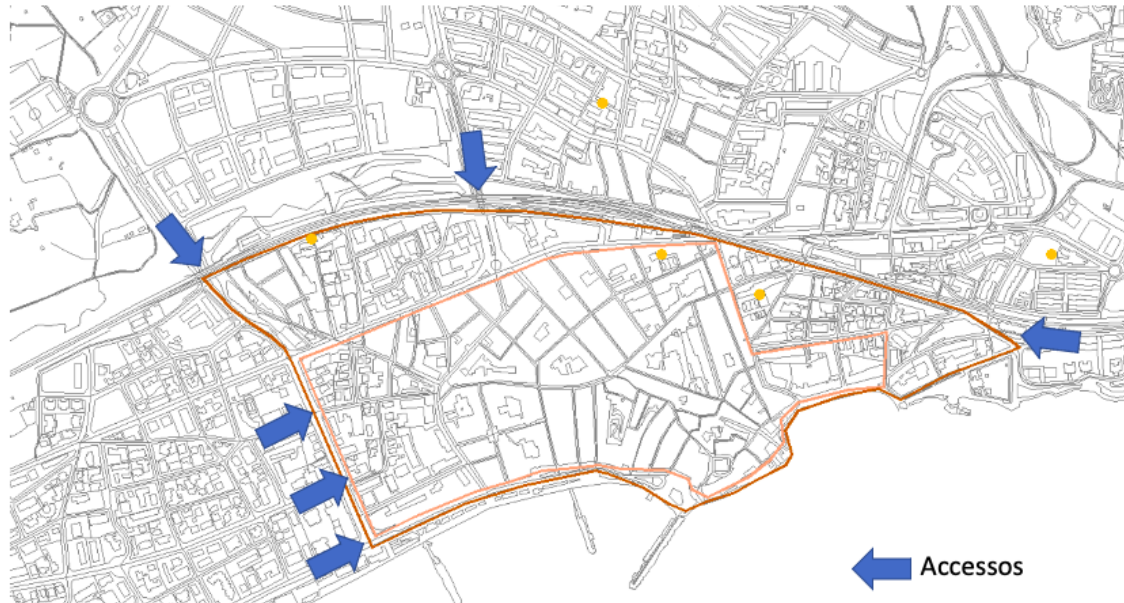
El control d'accés a la ZBE es pot realitzar amb càmeres als accessos, però també amb càmeres instal·lades a cotxes policials



S'ha de contemplar senyalització fixe i també de variable per l'existència d'episodis de contaminació

POSIBILITATS D'ÀMBIT D'IMPLANTACIÓ D'UNA ZBE:

1. CENTRE AMPLIAT



2. CARRERS ENTORN D'UNA ESCOLA (Veure plànol general la localització de les escoles)

3.1.2.- Aportacions ciutadanes

Reflexions de caràcter general

- De forma majoritària es valora positivament la implantació d'una ZBE, d'entre d'altres perquè eliminarà la presència de vehicles de càrrega i descàrrega vells i contaminants.
- La implantació ha d'anar acompanyada ineludiblement d'una millora del transport públic (per exemple, millorar els panells informatius dels diferents recorreguts i horaris, millora de les parades, freqüències adients, etc.)
- El procés d'implantació d'una ZBE ha de tenir en compte que Sitges és un municipi amb molts nuclis disseminats. Aquest fet suposa que els nivells de contaminació no siguin molt elevats i que en la majoria d'ocasions els residents vagin a la zona centre amb cotxe de forma puntual.

Aportacions relacionades amb els límits de la Zona de Baixes Emissions

Es recullen aportacions diverses pel que fa als límits de la ZBE:

- El nucli ha d'estar dins la ZBE.
- Es valora positivament el perímetre des del Passeig Vilanova i Artur Carbonell.
- Límits amb la via de RENFE i Avinguda Sofia. Fins i tot valorar una possible ampliació cap al nord amb l'objectiu d'incloure-hi les zones més densificades.
- Estudiar una zona de baixes emissions a tot el centre de Sitges (a partir dels accessos de la C-32, Passeig de Vilanova, C-31).

Sobre la gestió de la Zona de Baixes Emissions

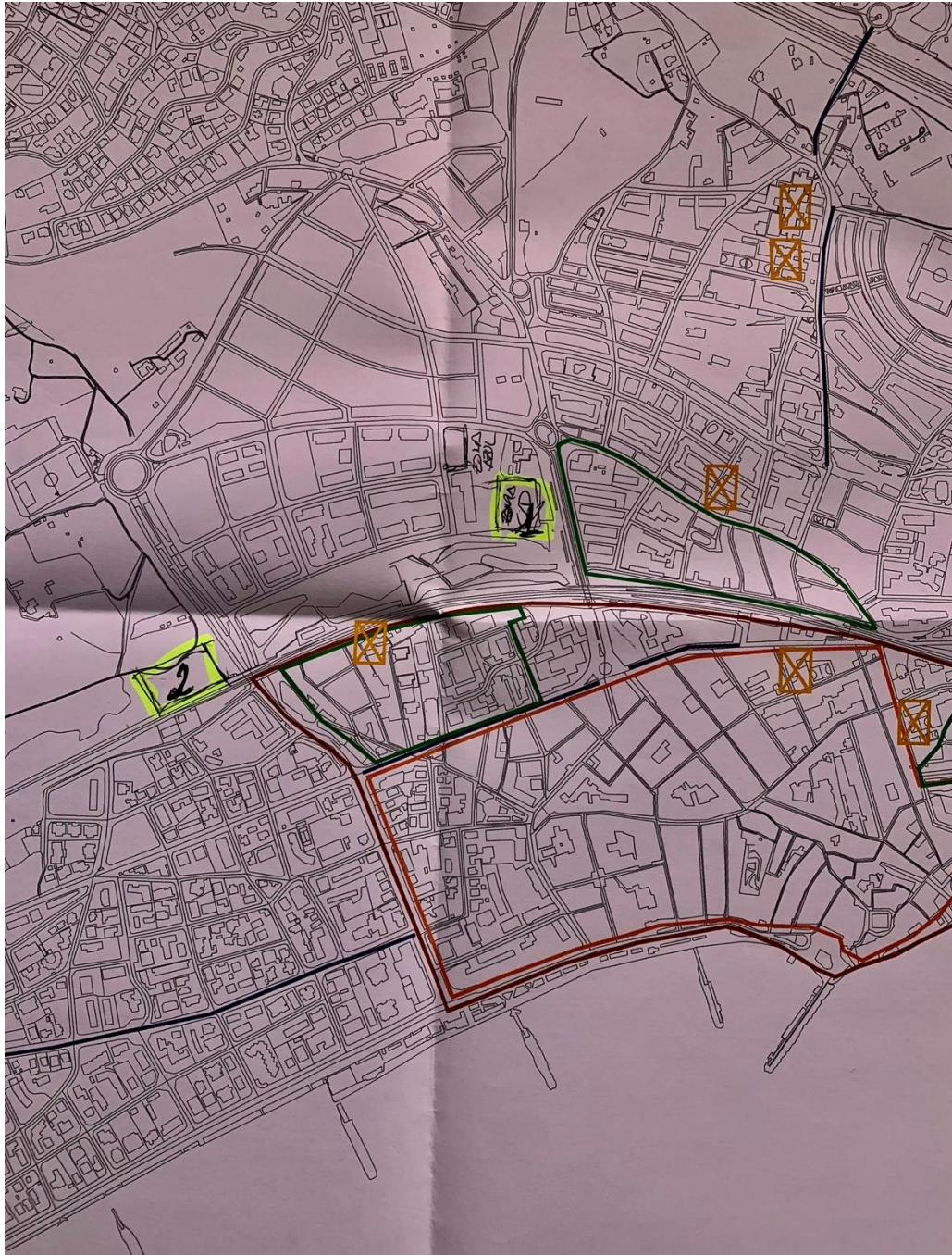
- Cal estudiar bé les excepcions a concedir. Establir horaris d'accés per tal que es vagi convertit tot en zona de prioritat per a vianants.
- Regulació de l'accés de vehicles a través de càmeres de control per evitar que n'entrin de no autoritzats. I panells informatius clars i ben ubicats.
- Fixar un període de transició, per facilitar el canvi de cotxe a residents que disposin de vehicles antics. Valorar l'opció d'oferir ajudes.

Estacionaments i Zona de Baixes Emissions

- Avinguda Sofia amb pàrquing públic. Seria una frontera natural per a la Zona de Baixes Emissions.
- A baix a la Fragata no cal zona blava. És espai per a descarrega de persones i mercaderies.

Mesures per a la reducció de la contaminació

- Instal·lar més punts de càrrega per a vehicles elèctrics. Només n'hi ha 5 a hores d'ara. Alhora, vigilar abusos d'usuaris que hi aparquen permanentment aprofitant que és gratuït.
- Mesurar les emissions de soroll i retirar especialment les motocicletes més sorolloses. (o multes més fortes).
- Crear una zona de càrrega i descàrrega a Can Robert i distribuir les mercaderies al centre del poble amb vehicles elèctrics. També una zona al camp d'entrenament de rugbi antic (*veure plànol -1 i 2-*).



3.2.- REVISIÓ DELS CRITERIS D'ACCÉS A L'ILLA DE VIANANTS I CÍD

3.2.1.- Informació de partida:

2. REVISIÓ DELS CRITERIS D'ACCÉS A L'ILLA DE VIANANTS I CÀRREGA I DESCÀRREGA

-A l'interior de l'illa de vianants no hi hauria d'haver oferta d'aparcament a la calçada

-Es proposa reduir l'horari de circulació permesa dins l'illa de vianants (màxim fins les 10h).

-A partir del nou sistema de distribució de mercaderies amb vehicles sostenibles, es considera necessari eliminar les zones de càrrega i descàrrega de carrers com Illa de Cuba, Francesc Gumà, Santiago Russinyol, etc.

-De forma coordinada amb la Zona de Baixes Emissions caldria instal·lar càmeres de vídeo que controlin l'accés i vehicles acreditats.

-Creació de punts de recollida de mercaderies (taquilles) en aparcaments o estació de tren.

-Altres accions



COM PODRIA SER L'ACCÉS?



3.2.2.- Aportacions ciutadanes

Sobre controls d'accés i pacificacions

- Accessos controlats per càmeres.
- A les zones de vianants els titulars d'aparcaments haurien de disposar d'un comandament per poder-hi accedir. Instal·lació de pilones automàtiques per evitar el pas de la resta de vehicles.
- Passeig Vilafranca: tram fins al Carrer Sant Francesc per a vianants, només accés al Pàrquing Jornet, i amb cartell a l'entrada del carrer que avisi quan està ple.
- Prohibir circulació de bicicletes a zones on no està permesa circulació de vehicles.
- Accés de cotxes al parc natural, per Mas Albà, no pel Camí de la Fita.
- En relació als aparcaments:
 - Eliminar places per a motos al Carrer Francesc Gumà Illa de Cuba, i traslladar-los a la plaça del davant dels Escolapis. Així es podria fer zona per a vianants.
 - Eliminar aparcaments del Carrer Santiago Rossinyol i convertir-lo en zona de vianants.
 - On hi ha la Policia, les places d'estacionament per a minusvàlids no les controla ningú.

Sobre mercaderies i illes de vianants

- La limitació horària de CiD s'entén com un primer pas per a l'eliminació d'elles mercaderies amb camions.
- Generar una transició cap a vehicles elèctrics i bicicletes de càrrega.
- Eliminació de zones de càrrega i descàrrega al centre històric.
- Instal·lació de bústies de mercaderies a tots els aparcaments públics. Estudiar implantació a supermercats de fora del centre i també al Mercat Municipal.

Illa de vianants i circulació de vehicles

- Velocitat invertida. Als llocs amb molts passos de vianants velocitats molt baixes (10 km/h, per exemple) (Baix Passeig Camí capellans).
- Els cotxes que entrin a illa de vianants no han de poder aparcar.

- A carrers estrets (com Sant Crispí o Floreal), treure la circulació de vehicles.

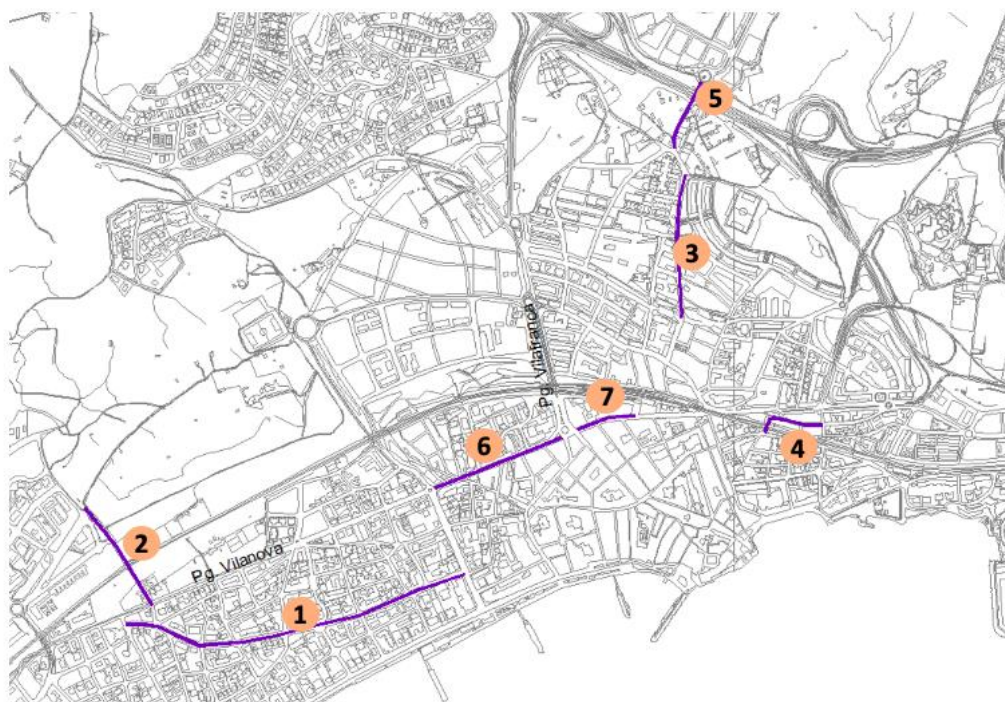
Altres reflexions

- Implantació d'aparcaments dissuasius com a municipis de la costa italiana. Es tracta d'habilitar places d'estacionament gratuïtes a les entrades de la vila i d'establir una xarxa d'autobusos gratuïts per accedir al centre del poble.
- Tenir en compte que si es tanca la circulació desapareixen places d'aparcament. En aquest sentit el comerç de proximitat es pot veure molt afectat. *Amazon* t'ho porta a casa i incrementa el trànsit.
- Escoles i bus urbà: fer coincidir horaris amb entrades i sortida escoles i abaratir el preu.
- Ampliar voreres al Passeig de Vilafranca.
- Voreres a l'alçada d'Hisenda: il·les quan hi ha un carrer per marcar bé la preferència del vianant.

3.3.- CREACIÓ DE SENTITS ÚNICS

3.3.1.- Informació de partida:

3. CREACIÓ DE SENTITS ÚNICS





La conversió en sentit únic permet guanyar amb seguretat viària i guanyar l'espai reduït per ampliar l'espai per modes més sostenibles:

1. Av. Mare de Déu de Vinyet. La direcció única permet mantenir l'aparcament en ambdós costats i crear un carril bici. Si es suprimeix un cordó d'aparcament, es podrien ampliar les voreres i convertir la via en un espai de passeig per la ciutat.

2. Jaume Figueras. Les voreres estretes o inexistents podrien millorar-se si es converteix aquesta via en sentit únic de baixada. No es consideren afectacions rellevants en el vehicle privat.

3. Camí de la Fita, entre Pins Vens i Passeig de Ronda. Es proposa deixar aquest tram en sentit ascendent per tal de millorar les voreres en aquest tram. L'autobús de baixada podria circular per Samuel Barrachina.




4. Sant Honorat, entre Aragó i Pompeu Fabra. Aquest canvi permetria ampliar les voreres del pont que passa per sota les vies de tren que són extremadament estretes. El sentit de la direcció única es proposa en sentit nord, però es recomana realitzar una consulta entre els veïns, ja que l'alternativa del recorregut en vehicle privat són més complicades que ens casos anteriors.

5. Pruelles. Amb el nou accés de la C32 es pot reduir un sentit de circulació per construir voreres

6. Pg. Vilanova entre Pg. Vilafranca i Av. Sofia per la creació d'una rambla d'accés restringit una vegada realitzada la connexió de Camí de capellans i R. Dalmases i d'acord amb l'actuació d'Artur Carbonell.

7. A. Carbonell. Es proposa convertir en sentit únic ascendent aquest carrer per tal de reduir els moviments entorn l'estació de ferrocarril i que generen conflicte en l'accés dels autobusos a la parada. Veure acció detallada



-  Sentit de circulació
-  Ampliar vorera
-  Parada busos

- Conversió sentit únic d'entrada del carrer A. Carbonell
- Supressió del carril d'accés al pàrquing al c. S. Mirabent
- Reducció de moviments a la cruïlla A. Carbonell – S. Mirabent
- Trasllat d'una parada d'autobús a A. Carbonell.
- Anteriors estudis recomanen aquesta opció direccional
- Supressió zona blava A. Carbonell (només reserves i zona C/D)

3.3.2.- Aportacions ciutadanes

Sobre els sentits únics de circulació

Tot seguit es presenten les aportacions recollides, segons grups de debat:

Grup de debat 1:

- Obrir el Carrer de la Creu de Ribes al sector de Santa Bàrbara en direcció cap a mar per evitar col·lapsar el Passeig de Vilafranca. S'evitarien possibles accidents per la densitat d'aquesta via.
- Camí de la Fita: un sol sentit ascendent amb carril bici i voreres més amples.
- Si Artur Carbonell es fa d'un sol sentit direcció Barcelona, el Carrer Sant honorat també ha de ser d'un sol sentit direcció Barcelona.

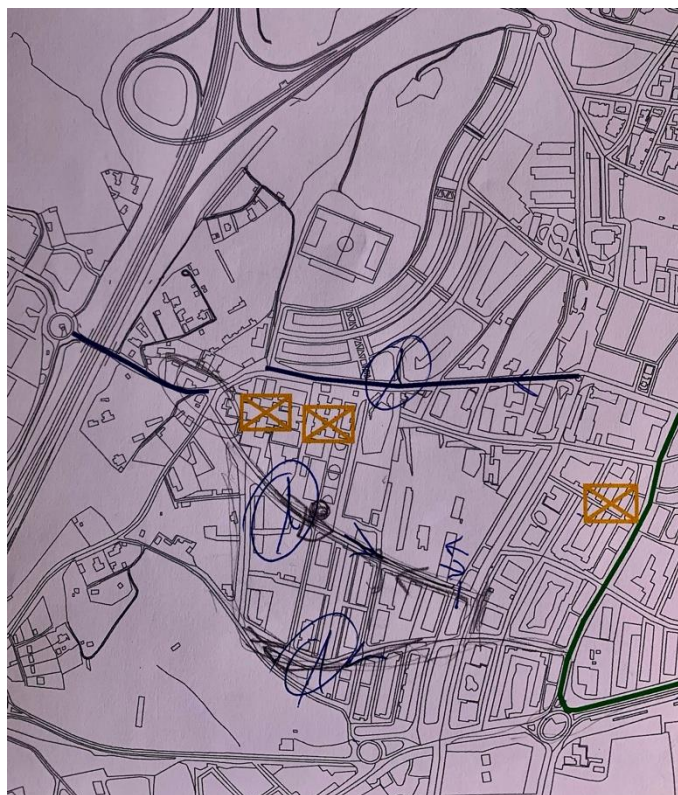
Grup de debat 2:

- Av. Mare de Déu de Vinyet: d'acord en direcció santuari.
- Jaume Figueras: D'acord en sentit nord.
- Camí de la Fita, entre Pins Vens i Passeig de Ronda: d'acord, però caldria un estudi de les possibles vies de retorn, i potser, afinar els altres carrers amb canvis de sentit.
- Sant Honorat, entre Aragó i Pompeu Fabra: en contra del sentit únic per manca d'opcions respecte el sentit eliminat.
- Pruelles: No es considera necessari ni convenient.
- Pg. Vilanova entre Pg. Vilafranca i Av. Sofia per la creació d'una rambla d'accés restringit una vegada realitzada la connexió de Camí de capellans i R. Dalmasas i d'acord amb l'actuació d'Artur Carbonell: d'acord, però estudiant accés a l'Oasis des de l'est i també les implicacions de l'increment de trànsit del carrer de l'Oasis que va cap a l'oest al costat de la via de la RENFE.
- A. Carbonell: d'acord amb el concepte, però sembla molt problemàtic a la zona de taxis i autobusos:
 - Tots els vehicles que venen de l'est es sumaran als vehicles actuals just al davant de les parades de bus i taxis
 - Tots els vehicles destinats al pàrquing del mercat (amb capacitat de 300 places aproximadament) han de passar obligatòriament per la parada de bus i taxi.

- Accés a la zona de mercaderies del mercat (camions grans, furgonetes, etc.) han de passar per la parada de bus i taxi.
- Recomanació: mantenir ambdós sentits actuals al Carrer S.Mirabent.

Grup de debat 3:

- Quan s'implementin sentits únics cal garantir que sempre estiguin ben senyalitzats, deixant molt clar al conductor on es dirigeix (exemple: Barcelona AP-7, pàrquings, etc.)
- Sentit de direcció doble per a bicicletes: ben senyalitzat poden anar en doble direcció en quasi tots els carrers de sentit únic.
- DISSENS: Una part del grup està a favor d'ampliar els sentits únics de direcció, però una altra part hi està en contra a l'Avinguda del Vinyet i al Jaume Figueras.
- DISSENS: Una part del grup està a favor de crear places d'aparcament a l'espai alliberat de l'Avinguda Vilanova, i una altra part hi està en contra.
- El carrer de l'*Skate Park* millor fer-lo de baixada en coherència amb el sentit únic de pujada del Camí de la Fita (*veure plànol -1-*).



Grup de debat 4:

- Si s'habiliten sentits únics és important que les bicicletes puguin circular en dues direccions donat que, si no, van en contra sentit o per damunt les voreres.
- La circulació de bicicletes als carrers que s'habilitin amb sentit únic hauria de ser prioritari respecte la ubicació de places d'aparcament per a cotxes.
- Al camí de la Fita i cap al Mas Albà caldria permetre la circulació de bicicletes en els dos sentits. En cas contrari es queden sense alternativa.
- Carrer Sant Honrat: posar un semàfor per sota del pont (i deixar doble sentit. Ampliació de voreres.
- Les bicicletes no les pot utilitzar tothom (forma física, edat, etc.). Cal ser conscients que no s'ha de prioritzar de forma excessiva l'ús de la bicicleta (el percentatge d'usuaris no és massa alt)

3.4.- ALTRES

La deliberació entorn les propostes vinculades amb el vehicle privat generen aportacions més enllà de les propostes posades a debat (especialment sobre aparcaments, d'entre d'altres). Són les següents:

APARCAMENT:

- A la zona de l'Oasis no hi ha lloc per aparcar motocicletes. És un espai amb molts serveis i estaria bé habilitar places per aparcar motos on hi havia els contenidors, Salvador Mirabent o Plaça Santa Marta, traient places de cotxes.
- Més zones verdes d'aparcament. Especialment al Vinyet i Terramar.
- Millorar el Passeig Vilanova, per a cotxes, bicis i vianants. Ara l'aparcament és incontrolat.
- Incrementar aparcaments dissuasius tipus Can Robert:
 - Estudiar la zona de Can Pei i zona oest.
 - Un altre podria anar a l'est. Per exemple, a la zona del parc aquàtic.
- Zones blaves i verdes:
 - No cal separar les zones ni pintar ratlles al carrer. Altres ciutats arreu del món controlen l'aparcament regulat segons la matrícula.
 - Els vehicles aparquen al mateix lloc (carrer) i si és visitant paga una tarifa més cara i els residents més barata.
 - Totes les places són per a residents o visitants. Es paga amb aplicació mòbil, la qual cosa redueix costos de manteniment (i pintura).
 - Només cal que les senyals indiquin les tarifes.
 - Pagament amb aplicació i tarifes especials (gratuïtes?) per a vehicles elèctrics.

ACCESSIBILITAT:

- Garantir que es millori el paviment de les voreres. Estan en molt mal estat i dificulten la mobilitat, especialment de PMR. Exemple: A la Zona Vinyet la mobilitat amb cadires de rodes és fatal.

REGULACIÓ DEL TRÀNIST

- Instal·lar semàfors del S.XXI, amb més freqüència de pas i evitant que quedin en verd massa temps per tal de poder regular millor la velocitat reduïda.

SEGURETAT VIAL

- Mes educació viària a les escoles.
- Incrementar el control per radar de velocitats a les urbanitzacions. Alhora, instal·lar elements físics de limitació de velocitat.

TRANSPORT PÚBLIC

- Les línies actuals de transport local són massa llargues. Cal canviar a més rutes amb trajectes més curts i amb menys desviacions. Cal tenir en compte que els recorreguts llargs porten als usuaris a optar pel vehicle privat.
- Estudiar l'eliminació de parades si no hi ha demanda. Opció de bus a demanda.