

TAULA DE MOBILITAT DE LA GARRIGA

TALLER PARTICIPATIU TEMÀTIC PER A LA VALIDACIÓ DE PROPOSTES TÈCNIQUES DE FUTUR

Impuls a la Mobilitat Activa: Bicicletes i
Vehicles de Mobilitat Personal (VMP)

Buidatge de resultats

TALLER TEMÀTIC PER A LA VALIDACIÓ DE PROPOSTES TÈCNIQUES

Mobilitat Activa: Bicicletes i Vehicles de Mobilitat Personal

1.- INTRODUCCIÓ

L'Ajuntament de la Garriga, 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 d'un Pla de Mobilitat Urbana .

Després d'una primera fase de treball tècnic per a l'elaboració del Pla de Mobilitat (a partir de la qual s'ha elaborat una diagnosi exhaustiva de la mobilitat al municipi, s'han definit una sèrie d'objectius i s'ha plantejat una proposta inicial de propostes de futur) s'ha iniciat un procés participatiu que, durant l'any 2021, ha previst la celebració de tres tallers participatius de caràcter sectorial:

- 29/06/2021: Taller participatiu per debatre propostes tècniques vinculades amb la Mobilitat Activa: a peu
- 06/10/2021: Taller participatiu per debatre propostes tècniques vinculades amb la Mobilitat Activa: bicicleta i vehicles de mobilitat personal
- 10/11/2021: Taller participatiu per debatre propostes tècniques vinculades amb la Mobilitat Motoritzada.

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

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 activa en bicicleta i vehicles de mobilitat personal* (VMP), 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 2

DATA: 6/11/2021

HORA D'INICI: 19:30 h

DURADA: 2:15 hores

DINAMITZACIÓ: Neòpolis. Consultoria Sociopolítica, S.L.

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

NOMBRE DE PARTICIPANTS: 18

ÀMBIT DE DEBAT: Impuls de la Mobilitat Activa: en bicicleta i VMP



Dinamització i anàlisi: Gerard Quiñones Macià (@gerardneopolis) - NEÒPOLIS

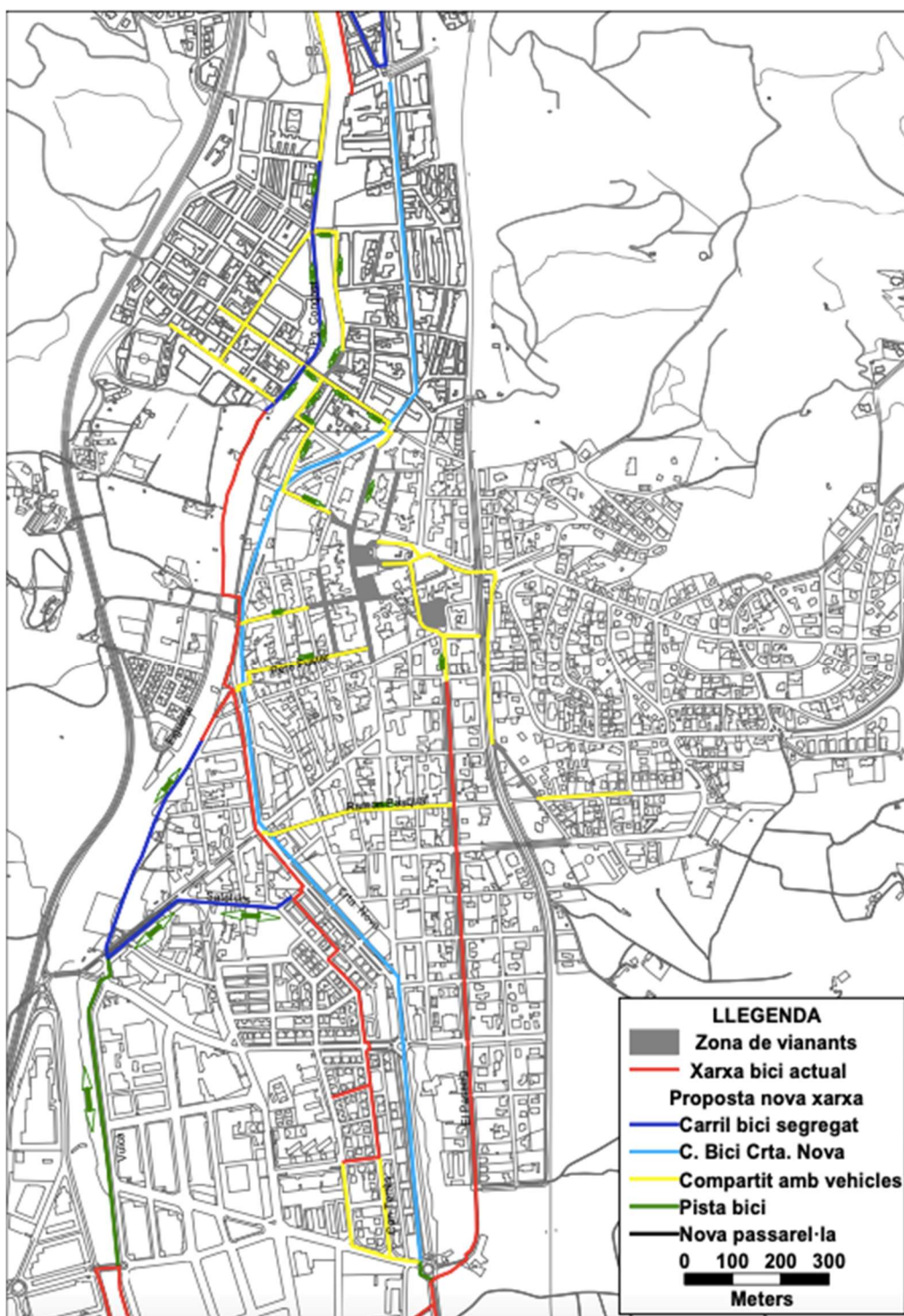
DATA: octubre de 2021

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 en bicicleta i VMP, traslladessin reflexions, valoracions, matisos, suggeriments i advertències en relació als plantejaments exposats.

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
 - Balanç de les actuacions de l'estudi de mobilitat
 - Objectius a assolir a la xarxa de bicicletes
 - Un pla de futur a debatre per a l'impuls de la mobilitat activa en bicicleta i VMP
- Una còpia impresa per persona del pla de futur a debatre.
- Dos plànols municipals amb informació sobre la xarxa-bici proposada



Plànol entregat als grups de treball (DIN-A3)

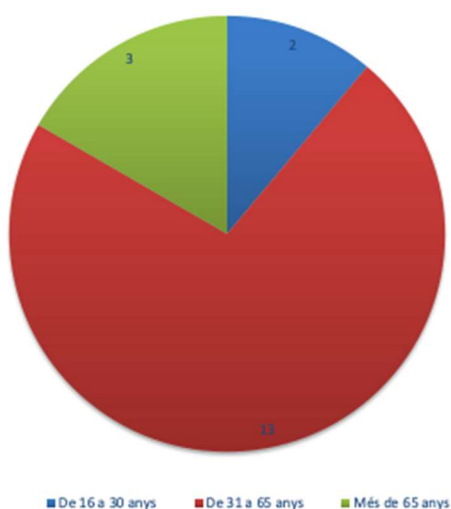
Perfil dels Participants:

- 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 44,44% de dones i un 55,56% d'homes) que es van distribuir en 4 petits grups de debat.

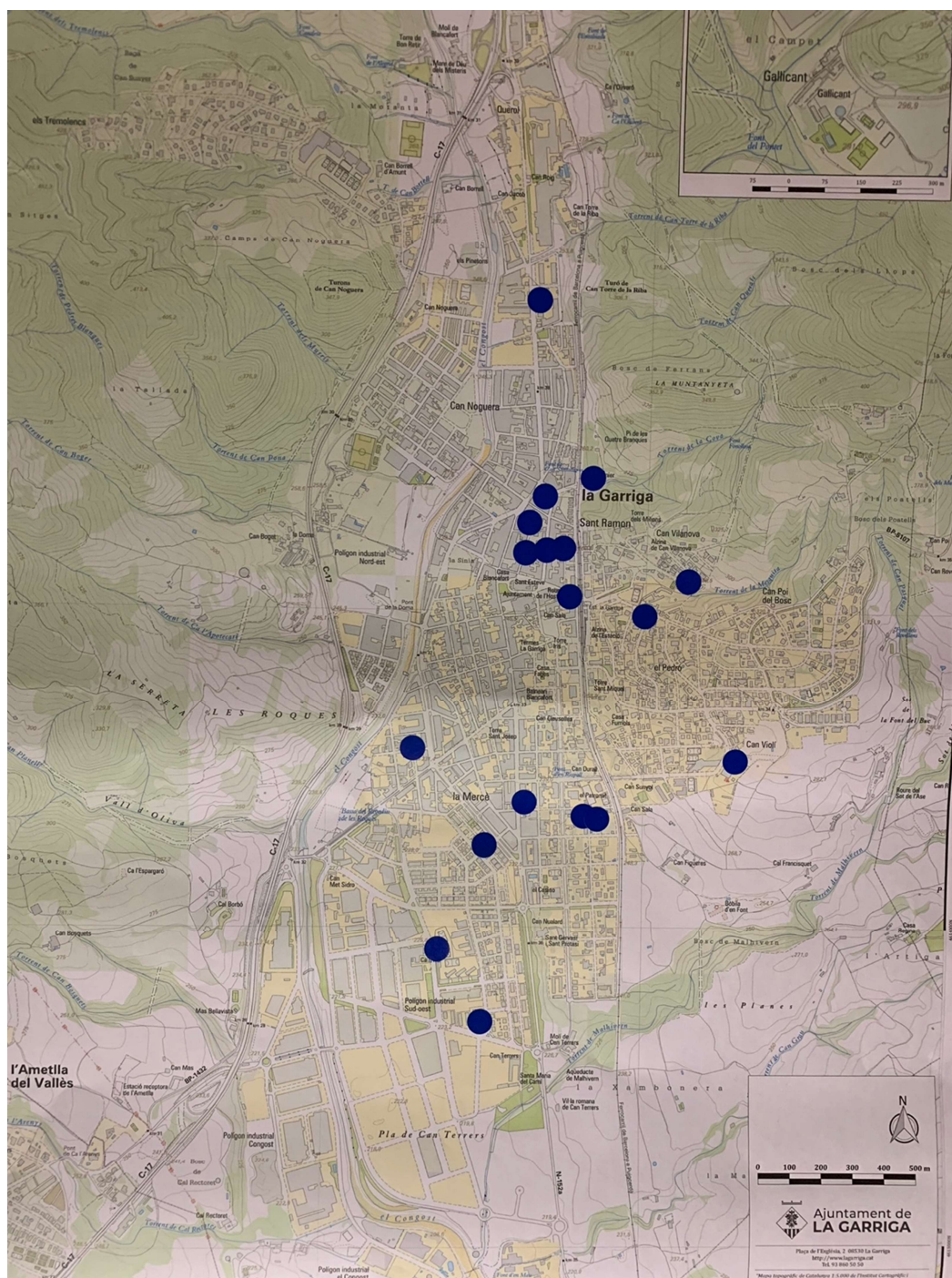


- Pel que fa a l'**edat** de les persones assistents la majoria eren del grup d'edat comprès entre els 31 i els 65 anys (72%). Els veïns i veïnes majors de 65 anys van suposar un 17% de l'assistència, i els joves de 16 a 30 anys només un 11%.

Edat de les persones participants



- Finalment, pel que fa a la **procedència** (lloc de residència) de les persones assistents val a dir que es va comptar amb una participació força repartida arreu del municipi, com es pot observar al següent plànol:



3.- BUIDATGE DE RESULTATS

Tot seguit es recullen les aportacions consensuades pels grups de debat, per cada una de les propostes tècniques de futur (4) per a l'impuls de la mobilitat activa en bicicleta i VMP.

3.1.- AMPLIACIÓ I CONDICIONAMENT DE LA XARXA BICI

3.1.1.- Informació de partida:

1. AMPLIACIÓ I CONDICIONAMENT DE LA XARXA BICI

-En els carrers de la xarxa bàsica per a vehicles s'hauria d'afavorir un itinerari ciclable segregat. Una reforma de la Carretera Nova hauria d'incorporar dos carrils bici segregats i unidireccionals

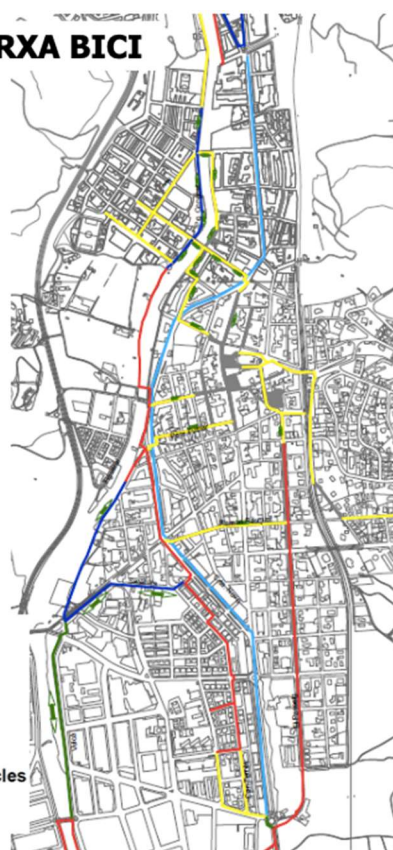
-Els itineraris compartits amb vehicles han de ser carrers on es realitzin actuacions en favor de la bicicleta (senyalització horitzontal, adaptació de cruïlles, velocitat màxima 20 Km/h.

-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.

-Podran circular per l'illa de vianants amb condicions especials.



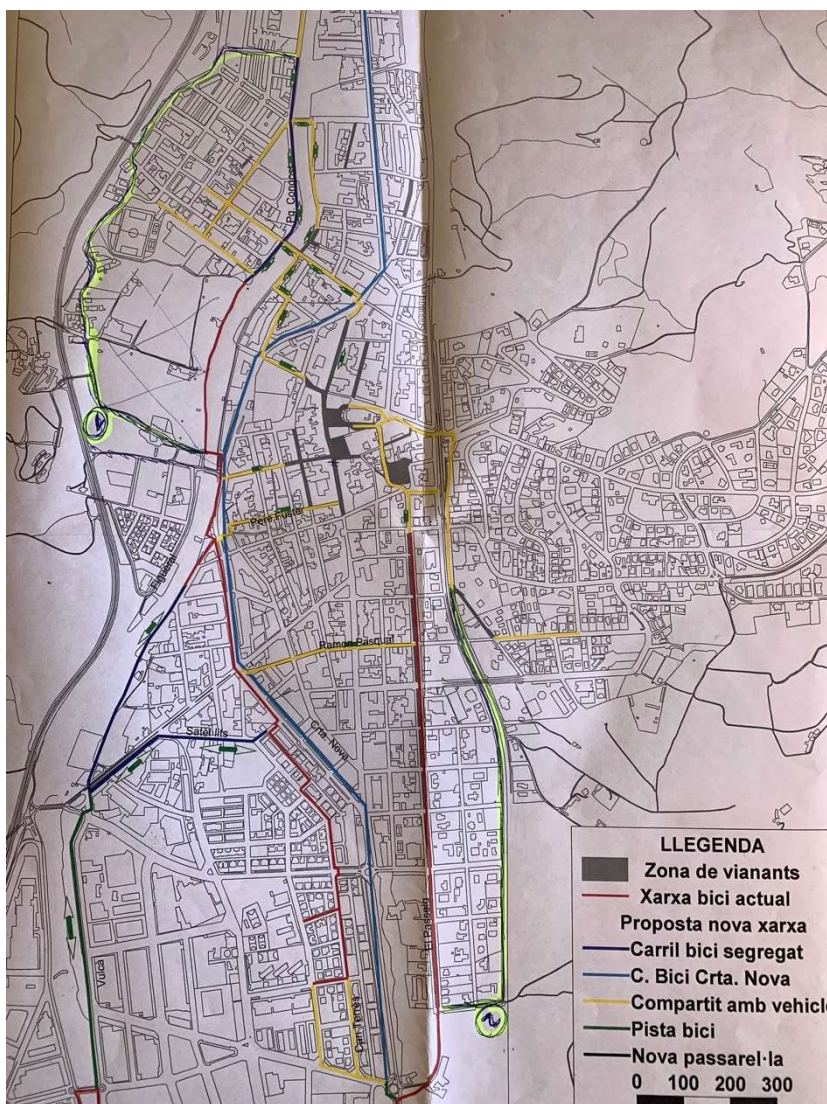
- LLEGENDA**
- Zona de vianants
 - Xarxa bici actual
 - Proposta nova xarxa
 - Carril bici segregat
 - C. Bici Crta. Nova
 - Compartit amb vehicles
 - Pista bici
 - Nova passarel·la



3.1.2.- Aportacions ciutadanes

XARXA-BICI: AMPLIACIÓ I CONNEXIONS

- Es considera molt important el fet de donar continuïtat a la xarxa ciclable i s'està molt d'acord amb que els carrers de la xarxa bàsica per a vehicles s'afavoreixi un itinerari ciclable segregat.
- Cal que les ampliacions garanteixin seguretat (especialment a la zona centre).
- En relació a l'augment de la xarxa ciclable: connexió amb l'Ametlla del Vallès, a la zona de Can Violí, a Can Poi (per arribar al Pavelló -pista núm.1- i a l'Escola Puiggraciós.), i fins la zona del Consorci del Moble (xarxa segura).
- Connexió carrer Riera: treure cotxes i connectar amb carrer Horts fins el carril bici de la Carretera Nova (ara contra direcció).
- Vetllar per la interconnexió entre totes les vies ciclables.
- Es planteja pas de bicicletes en sentit nord, aprofitant via de servei (amb zones 20 km/h a les entrades d'aparcament d'habitatges).
- Esdevé imprescindible la nova passarel·la de Can Tamayo.
- Garantir l'existència de carrils ciclables per arribar a tots els centres educatius del municipi. S'ha de poder arribar en bicicleta a l'Escola Puiggraciós i a l'Institut Blacafort.
- En relació a la creació de rutes per afavorir l'accés amb bicicleta a les escoles un grup en planteja dues (*veure plànol -1- i -2-*).

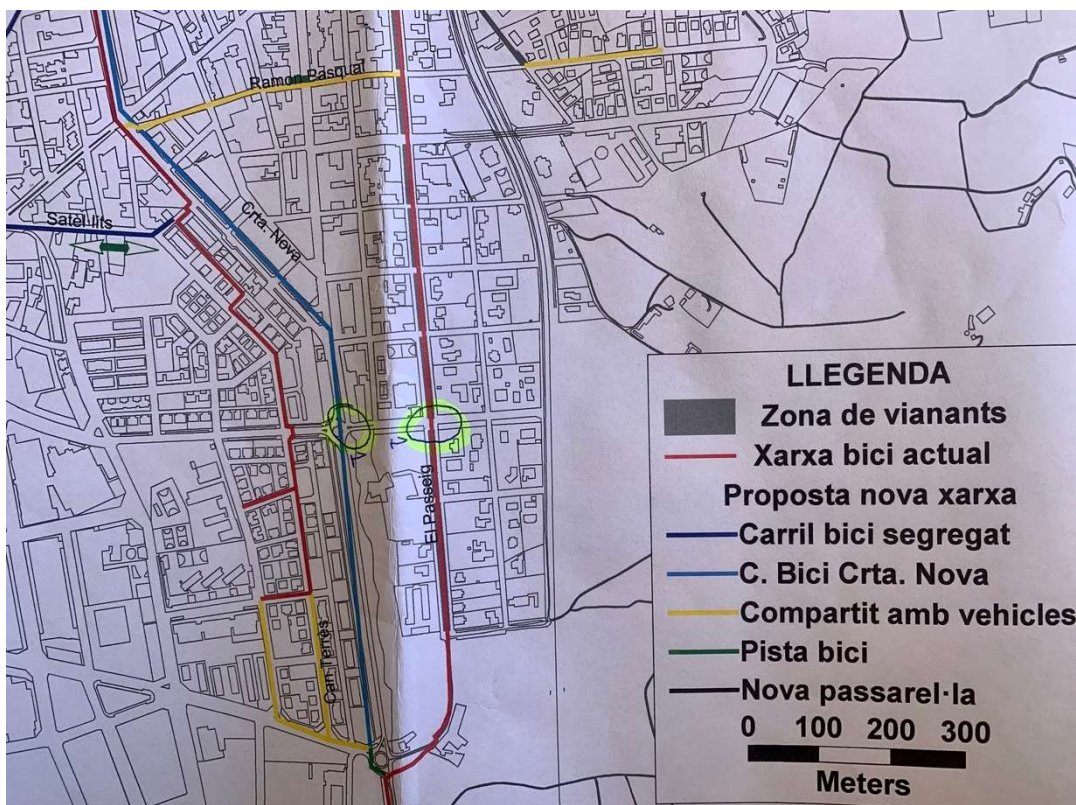


SOBRE LA REVISIÓ I EL CONDICIONAMENT DE LA XARXA BICI EXISTENT

- Es considera imprescindible revisar les vies ciclables existents per tal d'assegurar que estiguin en bon estat.
- Millorar la senyalització dels carrils bici.
- Reforma de la Carretera Nova: es recolza la proposta d'incorporar dos carrils bici segregats i unidireccionals. Alhora, caldria ampliar voreres (Pont del barri de les Roques i Safareig: hi ha conflictes entre vianants i bicicletes), i canviar la banda de carril bici i àrea de vianants.

SOBRE ELS ITINERARIS COMPARTITS

- Actualment, si hi ha trànsit es té poca sensació de seguretat. Per exemple, a la zona del Passeig amb el carrer Guifré, i a la Carretera Nova amb el carrer Guifré (veure plànol -1-). No n'hi ha prou amb la senyalització ja que no es respecta. Quan es comparteix vial amb vehicles cal garantir la implementació del límit de velocitat a 20Km/h.



- En la mateixa línia un altre grup considera que als itineraris compartits, a part de la senyalització horitzontal, s'hi haurien de fer actuacions per tal de reduir la velocitat dels vehicles a motor i incrementar la seguretat dels i les ciclistes.
- Entre la Carretera Nova i el Passeig hi hauria d'haver algun carrer més d'itinerari compartit (el de la Cabanya, per exemple)

PARAL·LELAMENT, FACILITAR I PROMOURE L'ÚS DE LA BICICLETA

Malgrat que en alguns casos es tracta de qüestions que es traslladen de forma transversal durant el debat, es reiteren certs aspectes que es consideren bàsics i paral·lels a la ampliació i condicionament de la xarxa bici de la Garriga:

- Garantir seguretat:
 - Cal voluntat política per traslladar ordres explícites a la Policia Local per tal que es compleixin les normes (multes).
 - Protecció de les zones de vianants, i marcar bé les zones de prioritat invertida.
- Habilitar aparcaments prop dels comerços, on poder desar la bicicleta i efectuar compres.
- Promocionar les bicis elèctriques, per facilitar l'ús de la bicicleta en zones de desnivells.
- Donar exemple, promovent que personal de l'ajuntament (com la policia) es desplaci en bicicleta.

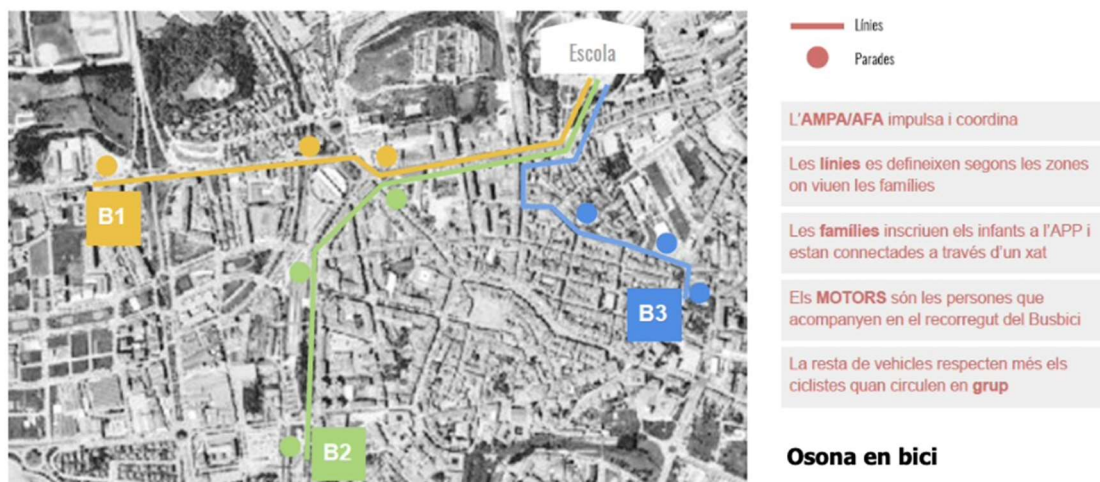
3.2.- NOVES FUNCIONALITATS DE LES BICICLETES I VMP

3.2.1.- Informació de partida:

-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.

A La Garriga es podria adaptar molt bé en diverses escoles

Com funciona?



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

Els baixos temps de recorregut per accedir a la major part d'habitatges del municipi des del centre poden fer competitiu aquest mode de transport i reduir desplaçaments interns amb cotxe



3.2.2.- Aportacions ciutadanes

ITINERARIS BICI-BUS

Tos els grups es declaren absolutament partidaris d'implementar i ampliar aquesta modalitat sostenible de transport escolar. Es traslladen les següents aportacions al respecte:

- Partint de l'experiència actual es considera que caldria treballar per exportar la mesura a la resta de centres educatius de primària quan abans millor.
- Esdevé clau no fer recaure tot el pes de la iniciativa a les AMPA. Cal implicar a d'altres actors / figures externes: agents cívics, policia, assessors professionals, voluntariat, etc.
- Caldria limitar el pas de vehicles als itineraris de bici-bus escolar.

En definitiva, es considera una iniciativa molt interessant i pedagògica que requereix ineludiblement del suport de l'Ajuntament: per definir la xarxa, per garantir seguretat, per disposar d'assessorament professional, etc.

DISTRIBUCIÓ DE MERCADERIES I PAQUETERIA

- Es traslladen certs dubtes sobre la viabilitat d'aquesta proposta. Es considera una bona idea però es dubta si seria viable per motius de demografia local. Cal, doncs, estudiar-ne bé la seva viabilitat *a priori*.
- Tots els grups consideren interessant la distribució de menjar preparat a domicili a través de vehicles adaptats i sostenibles. Amb la paqueteria, en canvi, un dels grups trasllada dubtes.
- En tot cas, es considera que:
 - Caldria garantir l'ús de vehicles lleugers, sostenibles i que compleixin les normes de circulació.
 - Es planteja la necessitat d'interlocutar amb associacions de comerciants, per propiciar i facilitar l'entrega a domicili amb vehicles sostenibles a la Garriga.
 - Es podrien habilitar punts d'entrega i recollida a l'espai públic (prenent d'exemple iniciatives d'altres ciutats).
 - Promoure un espai logístic per rebre mercaderies a la part del polígon, per facilitar el transport local sostenible.

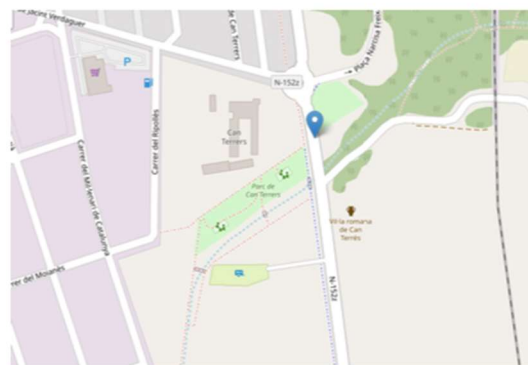
3.3.- AMPLIACIÓ DELS APARCAMENTS SEGURS

3.3.1.- Informació de partida:

3. AMPLIACIÓ DELS APARCAMENTS SEGURS

Es proposen nous espais on instal·lar
aparcaments segurs per a bicicletes com
poden ser:

- Al costat del camp de futbol
- Parc de Can Terrers
- Aparcament de La Sínia



Granollers ha instal·lat 9 mòduls segurs on
poden aparcar 5 bicicletes



3.3.2.- Aportacions ciutadanes

Al marge de les aportacions específiques relacionades amb l'ampliació d'aparcaments segurs a la Garriga, les persones participants traslladen una reflexió general estretament relacionada amb la proposta:

- La instal·lació de nous aparcaments segurs esdevé clau en tant que una de les moltes accions que cal promoure en paral·lel per tal de facilitar i promoure l'ús de la bicicleta al municipi. La seguretat a l'hora d'aparcar-la és un factor important que, d'entre d'altres accions, pot ajudar a promoure el seu ús en major mesura que actualment.
- Alhora, però, un dels grups qüestiona la seva viabilitat a curt-mig termini donat que l'aparcament segur ja existent està infrautilitzat, malgrat la idoneïtat de la seva ubicació.

SOBRE LA UBICACIÓ DE NOUS APARCAMENTS SEGURS

- L'aparcament de La Sínia es considera una ubicació imprescindible.
- També esdevé clau instal·lar-ne a la zona esportiva (al camp de futbol però també a la zona de les piscines).
- Les escoles i instituts també s'identifiquen com a ubicacions importants on instal·lar nous aparcaments segurs (no només per a bicis, sinó també per a patinets. A centres de Primària i Secundària. Caldria que s'instal·lin a l'interior, i de forma adaptada a cada centre. No requereix una gran inversió, però sí és important escollir una bona ubicació i garantir mesures de control / vigilància (Ex. Conserge amb clau.)
- Es proposa instal·lar-ne a equipaments culturals i polivalents en general.
- En general, caldria seleccionar ubicacions òptimes prop de rutes de bicicleta i de zones comercials, així com a diferents punts del voltant del centre (per exemple, darrera el campanar, on faria poca nosa i es reduiria l'impacte visual).

SOBRE LA TIPOLIGIA D'APARCAMENTS SEGURS

- L'exemple de l'aparcament segur de Granollers es valora positivament (més agradable visualment que el de l'estació).



- En tot cas, es considera que fora bo explorar diferents models abans d'instal·lar-los.

SOBRE LA GESTIÓ DELS APARCAMENTS SEGURS

- Estudiar la possibilitat de limitar la durada de l'estacionament, en funció de la ubicació. Al de l'estació, per exemple, és lògic poder desar la bici tot el dia, però a les zones comercials caldria establir un temps molt més limitat per garantir rotacions i disponibilitat.
- Preveure a les normatives locals la obligatorietat d'instal·lar aparcaments segurs per a bicicletes als habitatges de nova construcció.

3.4.- ALTRES PROPOSTES

3.4.1.- Informació de partida:

4. ALTRES PROPOSTES

- Millora de les connexions interurbanes cap al nord del municipi
- Distintiu Edificis / comerços amics de la bici
- Cessió de bicicletes elèctriques a persones treballadores i estudiants
- Formació a infants per circular de forma segura.



3.4.2.- Aportacions ciutadanes

PROMOCIÓ I REGULACIÓ DE LA CONVIVÈNCIA A L'ESPAI PÚBLIC

- Cal garantir que les normes de circulació es compleixen.
- Garantir l'existència d'una regulació / ordenança que ordeni la circulació amb diferents modalitats de mitjans de transport a l'espai públic. Es tracta de reduir la percepció de "descontrol" que es té actualment.
- Revisar, qüestionari i aplicar normes i establir possibles sancions relacionades amb la circulació. En especial es considera que calen mesures per a regular la circulació amb patinets (diferenciar entre patinets elèctrics i patinets infantils.)
- Definir accions i estratègies adaptades (sancions i altres mesures) per reduir la velocitat dels vehicles a motor.
- Potenciar i adaptar rutes escolars, a peu i en bicicleta.

IMPULSAR I PROMOURE LA MOBILITAT SOSTENIBLE

- Evitar excés de cotxes als entorns escolars. Cal limitar l'accés de vehicles a motor, com a mínim, durant les entrades i sortides als centres educatius.
- Convertir el Passeig en una via pacificada.
- Promoure inscripcions d'usuaris de bicicletes al registre estatal: facilitaria denúncies en cas de robatori, permet evitar la compra de bicicletes robades, etc. (BICIREGISTRO).
- Promoure distintius edificis / comerços amics de la bici.

SOBRE L'ACCESSIBILITAT I LA NECESSITAT D'ALTRES MILLORES

- En general, promoure revisions de la xarxa ciclable existent per garantir seguretat.
- Alerta amb els separadors dels carrils segregats. Seria millor optar per pivots continus i evitar separadors que puguin generar situacions de perillositat.
- Tenir molt en compte les PMR a nivell d'accessibilitat.

FORMACIÓ I PEDAGODIA

- Accions de formació adreçades a infants no només per circular de forma segura amb bicicleta sinó també per ensenyar “ a no anar amb cotxe”.
 - Prendre de referència experiències d'altres municipis en qüestions de pedagogia ciutadana. Es posa d'exemple Palamós, on s'estan fent pintades als passos de vianants amb advertències “*stop – esquerra – dreta*”. Es podrien iniciar experiències d'aquest tipus a les zones escolars.
-

REFLEXIÓ FIAL DE CARÀCTER GENERAL

Un dels grups fa una valoració general de les accions plantejades. En tot cas es considera que caldria una sensibilització i promoció de l'ús de la bicicleta amb la ciutadania, abans d'implementar segons quines mesures. Per exemple, fer un canvi de la mobilitat o circuits de bici que afecti a curt termini el trànsit rodat pot significar un problema per a la mobilitat del cotxe i/o trànsit, i un recurs infrautilitzat per la bici. Per tant, caldria una implantació progressiva acompanyada de promoció (per ex, el tema dels circuits escolars amb bici).