

TAULA DE MOBILITAT DE LA GARRIGA

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

Mobilitat amb vehicle privat: circulació i
aparcament

Buidatge de resultats

TALLER TEMÀTIC PER A LA VALIDACIÓ DE PROPOSTES TÈCNIQUES

Mobilitat amb vehicle privat: circulació i aparcament

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 amb vehicle privat: circulació i aparcament.

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 tercera de les dinàmiques participatives esmentades**, on es va generar un debat ciutadà entorn la *mobilitat amb vehicle privat: circulació i aparcament*, 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: 10/11/2021

HORA D'INICI: 19:30 h

DURADA: 2 hores

DINAMITZACIÓ: Neòpolis. Consultoria Sociopolítica, S.L.

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

NOMBRE DE PARTICIPANTS: 18

ÀMBIT DE DEBAT: Mobilitat amb vehicle privat: circulació i aparcaments



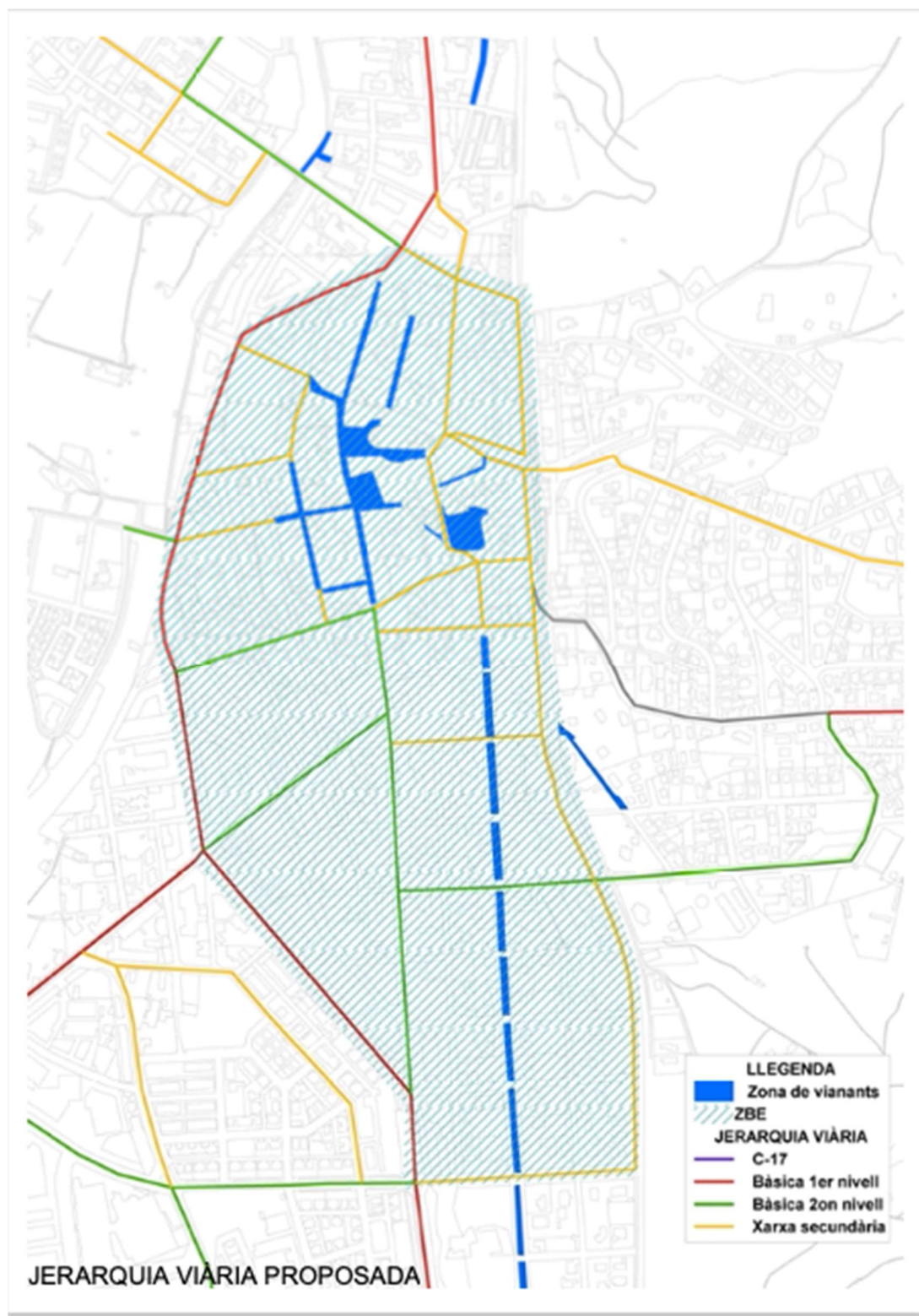
Ponència informativa inicial. A càrrec de Ramon Estrada, d'EPIM (10/11/2021)

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 relacionades amb la mobilitat amb vehicle privat, traslladessin reflexions, valoracions, matisos, suggeriments i advertències en relació als plantejaments exposats.

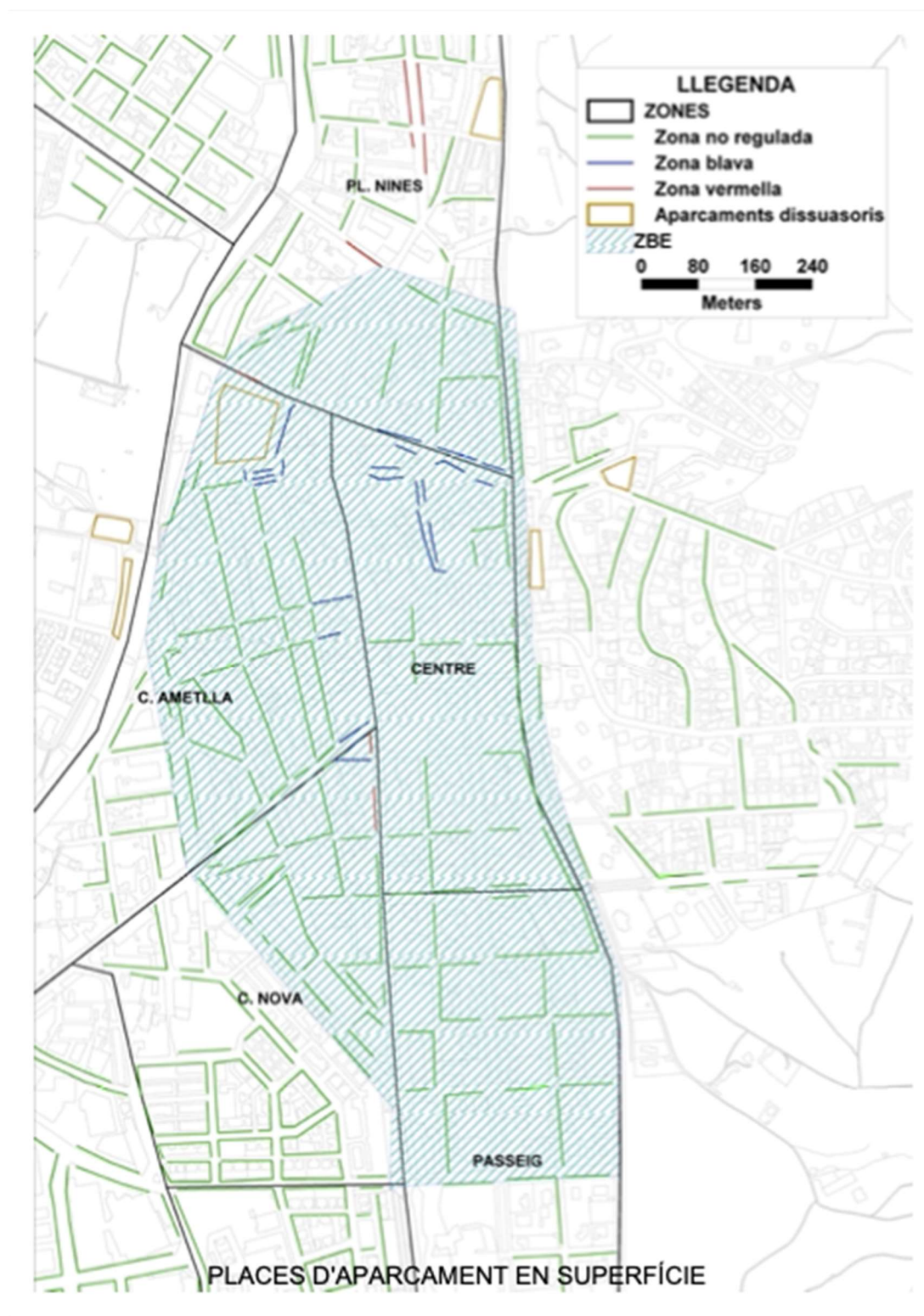
Informació:

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
 - Un pla de futur a debatre amb actuacions vinculades a la mobilitat amb vehicle privat
- Una còpia impresa per persona del pla de futur a debatre.
- Dos plànols municipals: un, amb informació sobre una proposta de jerarquia viària futura i de zona de baixes emissions, l'altre amb informació sobre zones d'aparcament.



Plànol entregat als grups de treball (jerarquia viària proposada + ZBE)



Plànol entregat als grups de treball (zones d'aparcament)

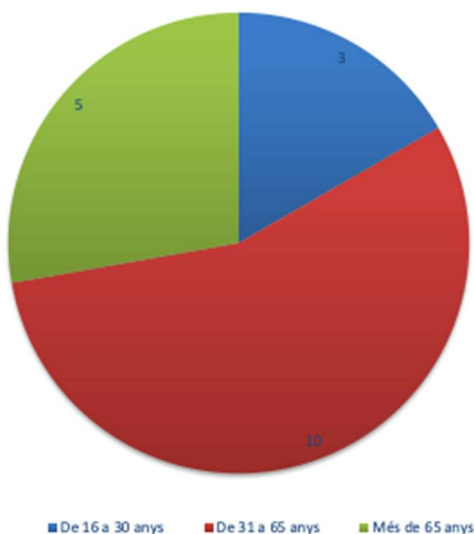
Perfil dels Participants:

- 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 38,88% de dones i un 61,12% d'homes) que es van distribuir en 4 petits grups de debat.

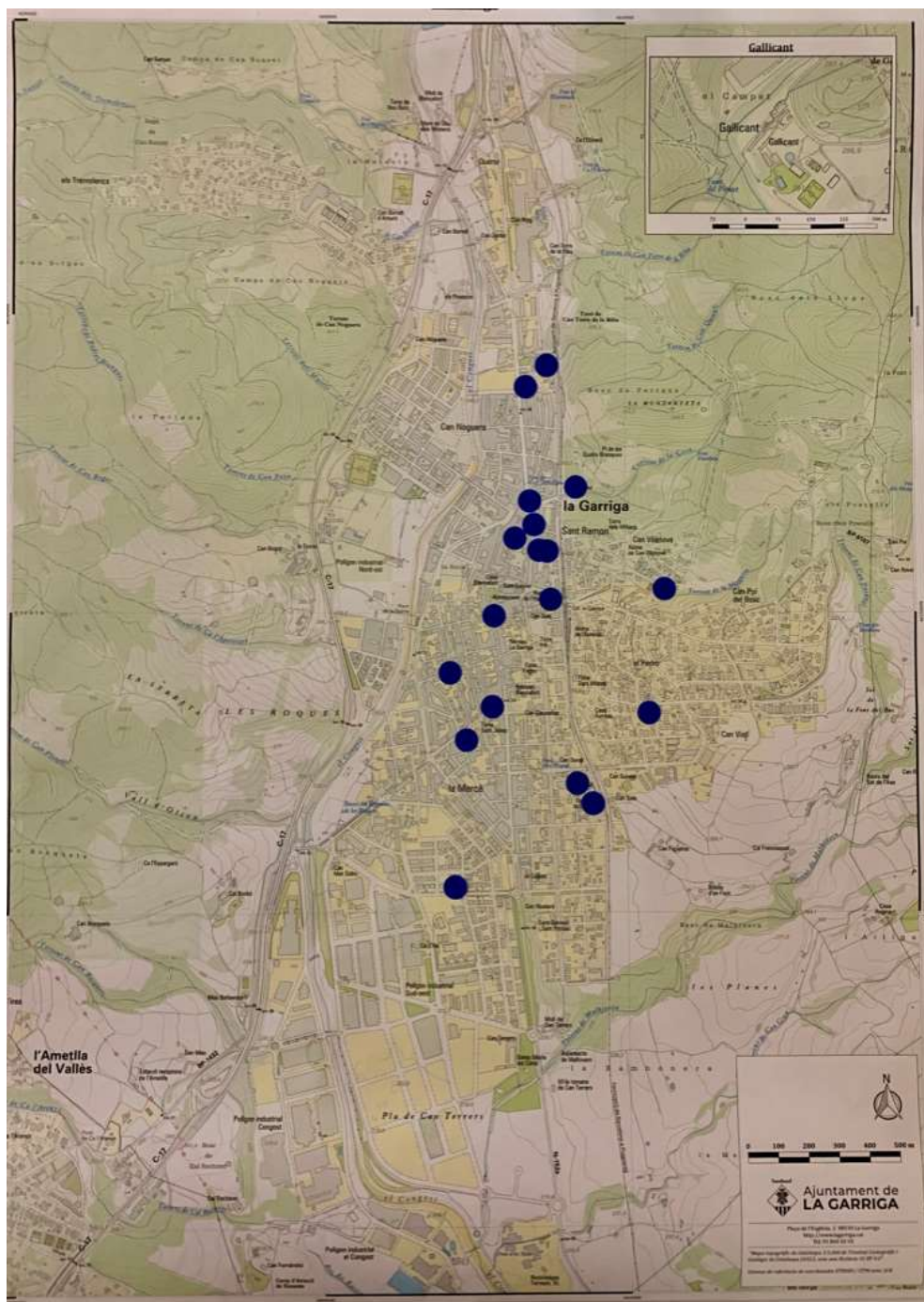


- Pel que fa a l'**edat** de les persones assistents la majoria eren del grup d'edat comprès entre els 31 i els 65 anys (56%). Els veïns i veïnes majors de 65 anys van suposar un 28% de l'assistència, i els joves de 16 a 30 anys un 17%.

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) vinculades a la mobilitat amb vehicle privat.

3.1.- JERARQUIA VIÀRIA PROPOSADA

3.1.1.- Informació de partida:

1. JERARQUIA VIÀRIA PROPOSADA

Es proposa una jerarquitització viària que diferencia:

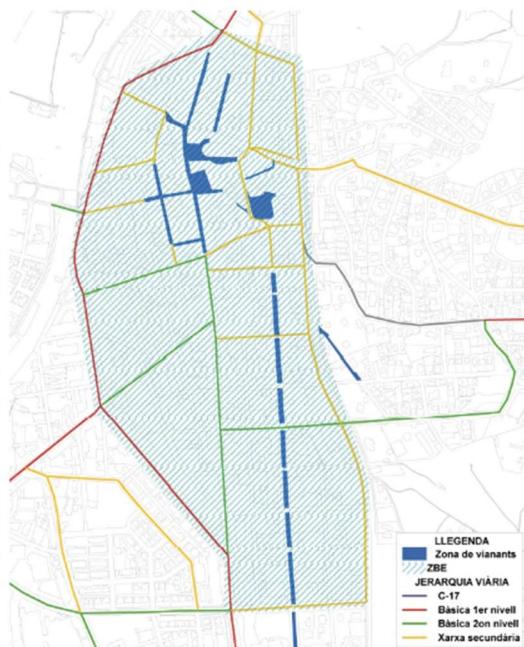
-Zona de Baixes Emissions (ZBE) i zona de vianants: espais on la mobilitat activa tindrà prioritat, excepte en les vies bàsiques i secundàries.

-Xarxa bàsica de 1er nivell: vies de comunicació interurbanes. El pes de la circulació és elevat i cal que la mobilitat activa estigui segregada

-Xarxa bàsica de 2on nivell: vies que enllacen les vies interurbanes amb les vies secundàries o veïnals. Cal que estiguin segregades

-Xarxa secundària: vies "d'estar" més que "de passar", on la mobilitat activa hauria d'estar al mateix nivell d'importància que la circulació de vehicles

-Xarxa veïnal: carrers no pintats on s'haurien d'adequar i dissenyar al pas de la mobilitat activa més que la de vehicles.



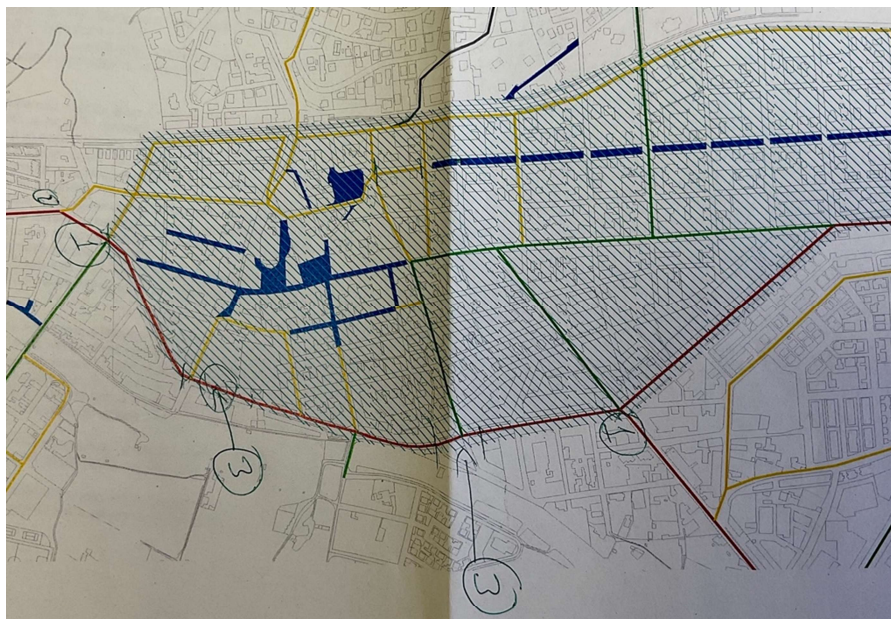
3.1.2.- Aportacions ciutadanes

VALORACIONS GENERALS

- Els grups expressen estar d'acord, en general, amb la proposta de jerarquia viària proposada.
- Es considera que les solucions presentades són positives i que la jerarquitització està ben plantejada.

ZONES DE BAIXES EMISSIONS I ZONES DE VIANANTS

- Ampliar la ZBE (mobilitat activa prioritària) a les zones escolars: escoles Puiggraciós i Tagamanent i institut Blancafort.
- Falta definir l'accés a la ZBE des dels barris externs, per exemple Can Noguera o Can Illa. En aquest barris no s'ha definit.
- Cal restringir l'accés al centre amb cotxe sense raó justificada.
- A La Sínia i centre d'excursionisme, plataforma elevada per tal de pacificar la zona.
- Zona del Passeig: caldria implementar mesures mitjançant jardineres per impedir el pas en determinats carrers que el creuen.
- Ampliació de voreres al Carrer Calàbria, entre Forn del Sol i Can Santa Digna (*veure plànol 1-2-3*).





XARXA BÀSICA

- Es planteja restringir el pas vehicles pesats pel pont de la Carretera de l'Ametlla.
- Potenciar que l'accés a les zones de més enllà de la via es faci per l'Avinguda de la Generalitat i el Passeig, a més de l'accés per la Sati i el Carrer Cardedeu.
- Es planteja que la zona de primer nivell de la Carretera de l'Ametlla a Forn del Sol es passi a xarxa bàsica de segon nivell.

3.2.- ZONA DE BAIXES EMISSIONS

3.2.1.- Informació de partida:

2. 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.

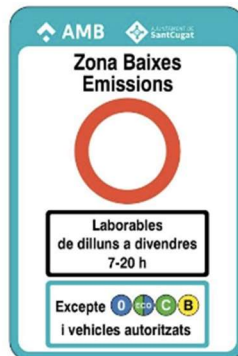
Que suposa:

- 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 ciclables,
- La limitació de l'estacionament en calçada, la regulació i la tarificació 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

3.2.2.- Aportacions ciutadanes

VALORACIONS GENERALS

- En general, la majoria de participants està d'acord amb la proposta de creació d'una Zona de Baixes Emissions.

DISSENS: Un dels grups matisa que la ZBE “no la contempen com a tal amb la reducció de trànsit. Al mercat dels dissabtes accedeixen grans camions i furgonetes al centre”.

- Es considera que la implementació de la ZBE s'ha de fer de forma progressiva i gradual.
- Es considera que les solucions presentades són positives i que la jerarquitització està ben plantejada.

SOBRE LA DELIMITACIÓ I L'ACCÉS A L'ÀREA

- Preveure, també, la creació de ZBE específiques al voltant dels centres educatius.
- És important adaptar de forma prèvia tots els accessos.
- DISSENS: Algunes persones participants consideren que l'etiqueta de la DGT suposa una jerarquitització classista, i que calen altres criteris de restricció de moviments. Altres hi estan a favor. Amb tot, no existeix acord sobre com gestionar el control d'accés.

GESTIÓ DE LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES I CIRCULACIÓ DE VEHICLES CONTAMINANTS

- Gestionar la càrrega i descàrrega a la ZBE amb horaris molt més restringits.
- Afavorir el canvi de vehicles amb mesures per potenciar els vehicles no contaminants:
 - Punts de càrrega (el que hi ha no funciona i té càrrega mínima).
 - Oferta de zones d'aparcament de zona blava amb bonificació per a vehicles no contaminants.

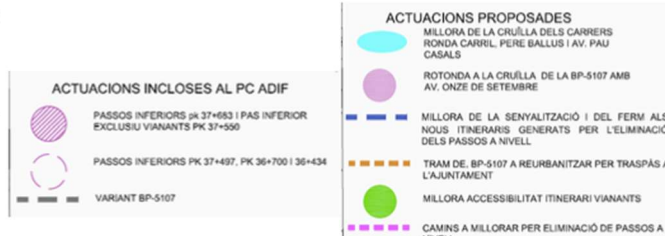
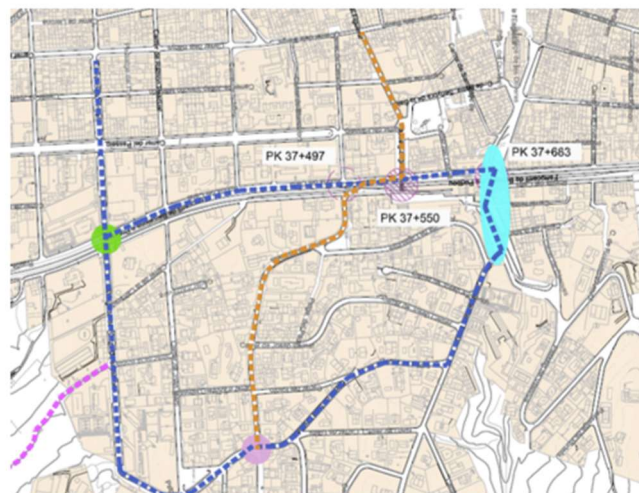
3.3.- PROJECTE DE SUPRESSÓ DEL PAS A NIVELL

3.3.1.- Informació de partida:

3. PROJECTE DE SUPRESSIÓ PASSOS A NIVELL

El projecte preveu:

- Eliminació passos a nivell.
- Nou pas inferior vianants
- Ampliació pas inferior
- Reurbanització de la BP-5107, entre l'Av. Onze de Setembre i el final d'aquest, millorant els itineraris de vianants.
- Millora del ferm
- Millora de la senyalització
- Rotonda a la cruïlla BP-5107 amb l'Av. Onze de Setembre
- Millora de l'accessibilitat al pas inferior de vianants de l'Av. Onze de Setembre.
- Millora de la cruïlla dels carrers Pere Ballús, Ronda Carril i Av. Pau Casals
- Camins a millorar per l'eliminació de passos a nivell



3.3.2.- Aportacions ciutadanes

SOBRE LA SUPRESSIÓ DEL PAS A NIVELL I LA MOBILITAT ENTORN ELS CENTRES EDUCATIUS

- Cal tenir molt en compte que les alternatives a la Carretera de Samalús de baixada impacten amb un increment de trànsit a les zones escolars de Puiggraciós i Tagamanent.
- En horari escolar caldria tallar el trànsit als cotxes a l'entorn de les escoles:
 - El pas a l'Escola Puiggraciós caldria tallar-lo al pas a nivell.
 - El pas a l'escola Tagamanent i a l'Institut caldria tallar-lo a la cruïlla amb el Passeig.
 - La solució seria el pas soterrat pel Carrer Canigó.

SOBRE L'AMPLIACIÓ DE VORERES DEL C/ FIGUERÀ I LA MODIFICACIÓ D'ITINERARI D'ENTRADA AL CENTRE

- S'està d'acord amb l'ampliació de voreres al Carrer Figuerà, i convertir-lo en sentit únic (de Banys a Plaça del Silenci).
- Es planteja que al Carrer Banys, fins la cruïlla a l'alçada del balneari Blancafort passi a ser de prioritat invertida.
- Es recolza l'opció de treure cotxes del voltant de l'Església: Passeig dels Til·lers i Can Xic han de ser de prioritat per a vianants.
- Es planteja la possibilitat de treure una línia d'aparcament a Nostra Senyora de la Salut.
- Pel que fa a les alternatives per substituir l'itinerari d'entrada al centre:
 - Un dels grups de debat es posiciona a favor de l'opció del Carrer Caselles.
 - En canvi, un altre grup recolza l'opció Mina, per tal de treure al màxim els cotxes del centre.
 - La resta de grups (x2) no es posiciona al respecte.

ALTRES APORTACIONS: TEMORS I DUBTES

- Tallar el pas a nivell suposa eliminar l'accés a un punt d'esbarjo clau. Cal solucionar-ho per tal que vianants i bicicletes puguin passar. El pas per sota del bosc (privat) s'hauria de garantir. Caldria lluitar per un pas soterrat.



- Cal solucionar el pas de bicicletes. No es veu gens clara l'opció de l'ascensor. Es considera que la solució hauria de ser una rampa o un carril bici que creui les vies.
- Es trasllada el temor i repercussions que el projecte generarà a El Passeig, on es pensa que s'incrementarà el trànsit.
- Preocupa el pas de trànsit pesat en trams conflictius.
- Es traslladen dubtes respecte el Carrer Viñals amb els camions al Carrer Banys.
- Es traslladen dubtes respecte el pas sota la via del Carrer Figueras per donar accés al barri i no només a l'Estació.

3.4.- RE-ORDENACIÓ DE L'OFERTA D'APARCAMENT

3.4.1.- Informació de partida:

4. RE-ORDENACIÓ DE L'OFERTA D'APARCAMENT

Es proposa introduir criteris de gestió de la mobilitat en la regulació de l'aparcament :

- La zona blava s'ubicarà en:
 - Itineraris naturals d'accés al centre
 - Al mateix centre en carrers amb bones voreres (p.ex: Nostra Sra. Salut hauria de reduir un cordó).
 - A l'entorn immediat del centre quan hi hagi algun accés no cobert amb aparcament i doni accés a carrers amb molta activitat comercial.

- Es recomana incrementar lleugerament el preu de la zona blava (0,6€/) per finançar accions a favor de la mobilitat activa

- La zona vermella (dita zona taronja o amb disc horari a la major part de municipis) cal ubicar-la en carrers comercials de barri més allunyats del centre.



Amb la introducció dels criteris esmentats anteriorment es proposa:

1. Suprimir la zona blava de l'entorn de l'església (Ptge. Vic: 10 places i Pg. Til·lers:17 places) i Pere Fuster: 7 places. En total: 34 places. La supressió seria efectiva si es realitzen els projectes de plataforma única a l'entorn de l'església. Si s'optés per ampliar les voreres de l'entorn de l'església es reduirien menys places.

2. Introduir 30 - 40 places de zona blava a l'aparcament de la Sínia, que permetrien cobrir el dèficit de les places suprimides anteriorment

3. Transformar de vermelles a blaves les places del C. Banys (15 places), Torrent de la Sínia (5 places) i C. Can Noguera (7 places), ja que es considera que formen part de l'entorn immediat del centre comercial i estan al costat de places blaves.

3.4.2.- Aportacions ciutadanes

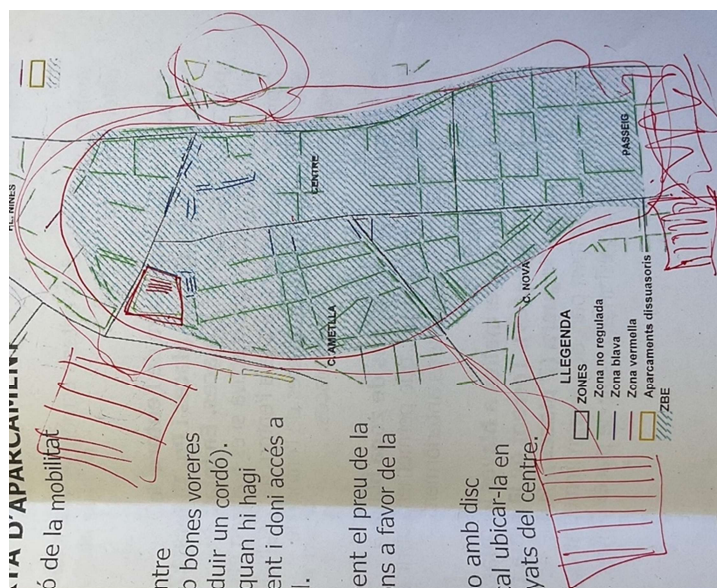
SOBRE L'APARCAMENT AL CENTRE I A L'ENTORN

- Cal garantir places d'aparcament al centre, com ara, però destinades de forma prioritària a la mobilitat reduïda.
- Garantir places d'aparcament prop del centre (davant gasolinera Fontserre).
- Calen moltes més places fixes d'aparcament a la perifèria del nucli urbà, i ben comunicats arquitectònicament (per exemple: aparcament Roques més gran).

SOBRE L'APARCAMENT REGULAT

- Un dels grups expressa estar d'acord amb l'opció d'incrementar el preu de la zona blava.
- Es planteja estendre la zona blava.
- Es proposa reduir la zona vermella a 30 minuts.
- Les zones vermelles no s'han de concentrar en una mateixa zona, sinó que cal repartir-les estratègicament a d'altres carrers per donar accés a comerços.
- Zones vermelles prop del centre, i zones de càrrega i descàrrega adreçades també a particulars per a compres / recollides ràpides.
- La Sínia: es considera que no pot ser un aparcament dissuasiu, sinó que s'hi ha de garantir la rotació de vehicles a través de zona blava i vermella.

Un dels grups de debat dibuixa al plànol possibles idees en relació a la re-ordenació de l'oferta d'aparcament:



REFLEXIONS DE CARÀCTER GENERAL

Un dels grups trasllada dues aportacions complementàries, més enllà de l'objecte de debat específic de la sessió. Són les següents:

*Esdevé clau que des de l'Ajuntament es vetlli pel compliment de les normatives existents. Es posen d'exemple com molts vehicles no respecten les franges grogues pintades als carrers Pere Fuster i Sant Francesc, per a delimitar l'espai dels vianants. Calen més controls policials i mesures.

*Es reclama un debat de la Taula de Mobilitat centrada en el transport públic. Durant els tallers s'ha debatut sobre la mobilitat activa, amb bicicleta i amb vehicle privat, però no s'ha generat cap deliberació entorn el transport públic a la Garriga.