

Procés de participació per l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Castellar del Vallès

Informe de la sessió de propostes amb la Taula de Mobilitat

4 de juny de 2024



1- PRESENTACIÓ

L'Ajuntament de Castellar del Vallès, amb el suport de la Diputació de Barcelona, està impulsant l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS). El Pla de Mobilitat es configura com l'eina de treball per definir el model i les estratègies de mobilitat del municipi, tot establint uns criteris de mobilitat compartits.

La voluntat és desenvolupar el projecte fomentant la implicació activa dels agents socials del municipi, que potenciï la reflexió entorn l'estat actual de la mobilitat al municipi i afavoreixi la generació de propostes per millorar-la. Per aquest motiu, l'Ajuntament, seguint el model impulsat des de la Diputació de Barcelona, inclou el Programa de participació del PMUS per incorporar els agents socials del municipi.

Les respostes de cada col·lectiu per millorar la situació actual poden ser molt diverses, a vegades complementàries i no sempre coincidents, fins i tot contradictòries, per la qual cosa l'elaboració del Pla de Mobilitat amb participació persegueix el debat d'arguments i l'assoliment d'un consens entre els agents implicats, amb l'acceptació d'uns principis i objectius comuns que, pretenen afavorir un correcte desenvolupament social i econòmic de la ciutat, millorant la situació actual. Una de les característiques dels processos de participació és el seu caràcter pedagògic, ja que facilita la informació necessària a les persones participants per assolir el coneixement més ampli possible sobre un tema complex com és la mobilitat.

En aquest marc el passat 4 de juny va tenir lloc una sessió participativa en el marc de la Taula de Mobilitat del municipi amb un doble objectiu:

1. Explicar els elements clau de la proposta tècnica del PMUS
2. Recollir aportacions per part dels membres de la Taula de Mobilitat

A continuació es recullen les aportacions realitzades durant la sessió.

2- METODOLOGIA

La sessió es va iniciar amb l'explicació per part de l'equip redactor de les propostes del PMUS pel que fa a la mobilitat de vianants i bicicletes, transport públic i vehicle privat respectivament a càrrec de Henar Martin , tècnica de l'empresa Alomon, responsable de redactar el Pla.

Tot seguit es van organitzar grups reduïts per tal de facilitar la participació de les persones assistents que van debatre en grups i posteriorment van compartir les seves aportacions



3- RESULTATS DE LA SESSIÓ

A continuació es recullen les aportacions realitzades tenint en compte els 8 àmbits de propostes proposats:

1. CONSOLIDAR L'ILLA DEL CENTRE, RECUPERACIÓ I RENATURALITZACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC

1.1 DEFINICIÓ DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS

1.2 RENATURALITZACIÓ I PACIFICACIÓ DE L'EIX PASSEIG-SENTMENAT COM A CARRER VERD

1.3 PACIFICACIÓ I MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT A L'AV SANT ESTEVE

1.4 DEFINICIÓ D'ÀREES RESIDENCIALS

1.5 REDISSENY DE LA ZONA BLAVA

1.6 ESTUDI ECONÒMIC DE L'APARCAMENT DE LA PLAÇA MAJOR

- **Acord en el plantejament general de pacificar el nucli històric.**

Hi ha molt acord en la línia de consolidar l'illa del centre pacificant i ampliant els carrers del centre com a zona 30. Però es destaca la necessitat de fer respectar aquestes senyals perquè hi ha molts vehicles que no respecten la velocitat màxima. Això és especialment delicat quan es vol promoure la coexistència dels cotxes amb les bicicletes.

- **Promoure el respecte a les normatives.**

S'observa, que el fet de disposar de voreres amples provoca que algunes bicicletes i patinets vagin per la vorera generant un risc pels vianants. Cal respectar les zones de pas de cada mode de desplaçament, i a les bicicletes i els patinets els correspon anar per la calçada.

- **Pacificar l'eix passeig-Sentmenat com a carrer verd.**

Es valora clau pacificar i reduir el trànsit de l'eix passeig-Sentmenat perquè actualment encara circulen massa vehicles, i per tant, cal incidir en com reduir el pas de vehicles per aquest eix.

- **Millora de les voreres del casc antic i dels carrers amb plataforma única.**

S'assenyala que el casc antic presenta alguns carrers amb voreres molt estretes i en mal estat que dificulten molt el pas de les persones que van a peu, especialment de les persones amb mobilitat reduïda.

Per altra banda, els carrers que en el seu dia es van millorar i es van fer de plataforma única no tenen ben resolt el desguàs perquè es generen basals d'aigua i inundacions als baixos de les botigues i les cases.

- **Elaborar un pla específic de mobilitat per Sant Feliu del Racó.**

Es destaca que la urbanització de Sant Feliu del Racó és una urbanització que no té voreres accessibles, ni disposa de passos de vianants. Cal repensar tota la mobilitat de la urbanització.

- **Ampliar la zona de baixes emissions.**

Finalment, hi ha la proposta d'ampliar la zona de baixes emissions proposada. En concret es considera que es podria ampliar de l'illa de vianants com recull la proposta tècnica a tot el municipi, exceptuant la carretera i les rondes de Castellar del Vallès.

2. FOMENTAR LA MOBILITAT DE VIANANTS ACTIVA I ACCESSIBLE

2.1 PLA D'ITINERARIS DE VIANANTS ACCESIBLES (IPA)

2.2 ADAPTACIÓ I PROMOCIÓ DEL PLA METROMINUT

2.3 CONNEXIÓ DE VIANANTS AMB LES URBANITZACIONS

- **Incentivar la mobilitat activa garantint l'accés a les persones amb mobilitat reduïda.**

Hi ha un gran acord en la proposta tècnica del PMUS amb relació a incentivar la mobilitat activa de les persones de Castellar del Vallès, per això es valora fonamentalment garantir l'accessibilitat dels carrers a les persones amb mobilitat reduïda.

- **Redissenyar el camí a peu de les urbanitzacions al nucli urbà.**

Es proposa habilitar un itinerari a peu de les urbanitzacions al nucli urbà que passi per darrera de l'Airesols i connecti amb les urbanitzacions per la part de darrera. S'observa que és un camí més "natural" d'accés i que ja està fet en bona mesura, només hi ha una petita part que caldria parlar amb un propietari perquè passa per una zona privada.

3. IMPULSAR LA MOBILITAT CICLISTA MITJANÇANT LA CREACIÓ I SENYALITZACIÓ DE LA INFRAESTRUCTURA

3.1 AMPLIACIÓ I DEFINICIÓ DE LA XARXA DE VIES CICLISTES

3.2 SENYALITZACIÓ I MANTENIMENT DE LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA

- **Senyalitzar millor els itineraris de bicicleta.**

S'apunta que és important senyalitzar amb pictogrames de bicicleta els carrers de zona 30 amb pictogrames de bicicleta a la calçada per "mentalitzar" als conductors de vehicles atès que en aquestes els ciclistes i els vehicles comparteixen la mateixa calçada.

4. ADAPTAR EL TRANSPORT PÚBLIC A LES NECESSITATS DELS USUARIS/ES

4.1 ESTUDI DE DEMANDA DE PER AL MILLORA DEL TRANSPORT PÚBLIC

4.2 SOL·LICITUT DE MILLORA I ADAPTACIÓ DELS SERVEIS DE LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC INTERURBÀ

4.3 SOL·LICITUT A LA GENERALITAT DE REDEFINICIÓ ZONA TARIFÀRIA

- **Fer un estudi de demanda una vegada es disposi de la infraestructura de bus ràpid.**

S'apunta que l'estudi de demanda del bus ràpid no té sentit fer-lo fins que es disposi de la infraestructura per poder fer el bus ràpid.

- **Promoure el transport a demanda per a les urbanitzacions i per a les persones amb mobilitat reduïda.**

Per facilitar l'ús del transport públic es proposa promoure el transport a demanda per a la zona de les urbanitzacions i per a les persones amb mobilitat reduïda.

- **Promoure les bonificacions del transport públic per a les persones grans.**

Per promoure l'ús del transport públic de les persones grans es proposa promoure les bonificacions del transport públic amb la "targeta rosa" que ja funciona a altres municipis. *(En aquest punt, s'observa tècnicament que l'Ajuntament no és titular del transport públic, i per tant no pot crear títols de transport socials com sí que poden fer municipis amb transport urbà propi. Per aquest motiu es compren títols propis del concessionari que s'intercanvien per una targeta utilitzada amb els usuaris d'aquesta franja d'edat o persones amb mobilitat reduïda (hi*

ha la targeta rosa i la taronja). En tot cas es tracta d'un sistema antic de banda magnètica que estan a punt de desaparèixer amb el nou suport de la TMobilitat.)

- **Reduir el període de la modificació de la zona tarifària.**

Tot i que s'està d'acord amb la proposta de modificar la zona tarifària, s'assenyala que cal reduir el seu termini d'implementació, i realitzar-la de manera immediata.

- **Augmentar la capacitat dels autobusos en les hores punta.**

S'apunta que actualment hi ha molts autobusos que en hora punta van plens i això provoca que ja no parin a les parades, i les persones que estan esperant acaben fent tard, a l'escola o a la feina. Caldria ampliar la capacitat o augmentar la freqüència de pas en les hores punta, perquè els veïns i veïnes de les urbanitzacions de Can Carner i Can Oliver en les hores punta ja no tenen lloc per pujar.

5. IMPLANTAR NOVES INFRAESTRUCTURES PER MILLORAR EL TRANSPORT PÚBLIC

5.1 PLA DE SERVEIS I INFRAESTRUCTURES D'INTERCONNEXIÓ MUNICIPAL

5.2 MILLORA DE L'ACCESIBILITAT A LES PARADES I ELS ITINERARIS

5.3 POSADA EN MARXA DE PARADES D'AUTOBUS INTEL·LIGENTS

- **Tenir present la possible arribada del tren.**

Es comenta que s'hauria de tenir en compte la possible arribada del tren a Castellar del Vallès. *(Però tècnicament, s'apunta que tenint en compte el termini de vigència del PMUS no es considera possible l'arribada del tren en aquest període de 6-12 anys).*

- **Pensar itineraris de penetració des de les parades dels autobusos als polígons industrials.**

Cal estudiar i habilitar itineraris a peu des de les parades dels autobusos fins als polígons per facilitar l'ús del transport públic dels treballadors i treballadores que van als polígons.

- **Reubicació d'una parada d'autobús.**

S'assenyala un punt crític d'una parada d'autobús ubicada a la carretera de Sabadell direcció Sabadell perquè en el lloc que està pot provocar un xoc frontal amb els vehicles que venen de cara.

- **Reordenar la rotonda d'entrada a Castellar del Vallès.**

Cal reordenar la rotonda d'entrada a l'institut, davant l'institut, perquè actualment amb la grandària actual genera problemes de circulació dels autobusos que poden provocar accidents. *(S'apunta tècnicament que ja està prevista la modificació d'aquesta rotonda però s'està esperant a disposar del pressupost per refer-la).*

- **Millorar la informació de les línies i els horaris dels busos.**

S'observa que en general hi ha manca d'informació de les línies d'autobusos, especialment el de la línia de Sentmenat que molta gent desconeix. Però a més, es desconeixen els horaris. A més hi ha molts retards que al no tenir "parades intel·ligents" no es pot informar en temps real del temps d'espera estimat. Tot això provoca que els transbords provoquin moltes pèrdues de temps.

6. REORDENACIÓ XARXA VIÀRIA I ESTACIONAMENT PER REDUIR TRÀNSIT DE PAS AL NUCLI URBÀ

6.1 JERARQUITZACIÓ DEL VIARI

6.2 REORDENACIÓ DELS FLUXOS VIARIS

6.3 REORDENACIÓ DE LES INTERSECCIONS CONFLICTIVES

6.4 XARXA D'APARCAMENTS DISSUASIUS

6.5 ACTUALITZACIÓ DEL PLA DE SENYALITZACIÓ URBANA

- **Reduir el trànsit del Passeig - carretera del Sentmenat.**

Cal reduir el trànsit de vehicles del passeig i "forçar" a que els vehicles vagin per l'itinerari que volem que vagin per accedir a la carretera de Sentmenat.

- **Promocionar el pas de vehicles per les rondes sense "abusar".**

S'observa que tot i que hi ha acord en treure en la mesura del possible la circulació del centre del casc urbà, també s'ha d'anar en compte de no generar més molèsties als veïns i veïnes pròxims als carrers que s'ofereixen com alternativa de pas.

- **Tenir present que hi ha carrers del nucli urbà que requereixen de doble sentit de circulació tot i ser molt estrets.**

S'apunta, que carrers, com per exemple, el carrer Sant Iscle, per accedir als pàrquings, els veïns requereixen que tinguin doble sentit de circulació, si no és així, no podrien entrar i sortir.

7. CONDICIONAMENT DE L'ESTACIONAMENT EN SUPERFÍCIE, CONTROL DE PLAQUES REGULADES I PROMOCIÓ DE PUNTS DE RECÀRREGA

7.1 CONDICIONAMENT I REORDENACIÓ DE L'ESTACIONAMENT EN SUPERFÍCIE

7.2 CONTROL DE L'ÚS DE LES PLAQUES DE CÀRREGA I DESCÀRREGA

7.3 DOTACIÓ DE PUNTS DE RECÀRREGA DE VEHICLES ELÈCTRIC EN APARCAMENTS DE SUPERFÍCIE

8. INFORMAR, PROMOCIONAR, EDUCAR I SENSIBILITZAR SOVRE LA MOBILITAT SOSTENIBLES A DIFERENTS ESCALES

8.1 CAMPANYA DE COMUNICACIÓ PER A LA SENSIBILITZACIÓ I PROMOCIÓ DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE

8.2 FORMACIÓ EN MATÈRIA DE MOBILITAT SOSTENIBLE ALS TÈCNICS COMPETENTS DE L'AJUNTAMENT

8.3 INTEGRACIÓ DE CASTELLAR DEL VALLÈS A LA XARXA DE CIUTATS QUE CAMINEN

- **Fer pedagogia als mitjans de comunicació locals sobre la mobilitat en bicicleta i els Vehicles de Mobilitat Personal (VMP).**

S'observa que és molt necessari promoure l'ús de la bicicleta, però també vetllar pel seu bon ús, per això es proposa fer campanyes de comunicació als mitjans de comunicació locals. Cal controlar, fer campanyes i sancionar, si cal, per evitar l'incivisme en l'ús dels VMP.

9. ALTRES

- **Redacció d'un Pla específic per al polígon industrial.**

Es destaca que és necessari realitzar un estudi específic de la mobilitat vinculada als polígons industrials. Aquest és un tema que va més enllà del Pla de Mobilitat Urbana, però cal tenir molt present la mobilitat que els polígons generen i requereixen. En aquest sentit, s'alerta de la ubicació d'una nova plataforma logística que encara generarà més trànsit de vehicles.

- **Garantir l'accés a les indústries per a la Festa Major.**

S'observa que per la Festa Major hi ha accessos a les indústries que queden restringits, com per exemple, a l'empresa Celo. *(Però des de la policia local s'apunta que això sempre es parla amb els propietaris i se'ls ofereix alguna alternativa d'accés viable durant aquells dies).*

4- PARTICIPANTS

- Dolors Ruiz
- Joan Juni
- Raul Poyato
- Sergi Llobet
- Pepe Leiva
- Aleix Canalís
- Joan Creus
- Anna Margalef
- Armand Martinez
- Imma Brualla
- Guillem Sanz
- Marina Muntada
- Montse Vilanova
- Natàlia Ferrer
- Pere Puig
- Carles Pinillos
- Guillem Rocabert
- Marià Marin
- Rubén Peñalver
- Francesc Gamisans
- Alex Portolès