



Ajuntament
de Santa Coloma
de Gramenet

TALLERS DE DEBAT DE LES PROPOSTES D'ACTUACIÓ DEL PMUS DE SANTA COLOMA DE GRAMENET

Document resum

Realitzat per:



Rambla Guipúscoa, 77-79, Bx.1ª 08020 Barcelona
Tel: 93 278 19 82 Web: www.edas.cat

Direcció tècnica del procés i redacció de l'informe:

Manel Gil

Dinamització dels grups de treball i buidament de resultats:

Ricard Álvarez

Manel Gil

Marta Vall-llovera

Direcció facultativa i suport tècnic:



Ajuntament
de Santa Coloma
de Gramenet

Amb el suport de:



Índex

Índex.....	2
1. Introducció	4
2. Aspectes metodològics.....	6
3. Síntesi de resultats.....	10

1. Introducció

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, és el document bàsic per a la planificació de les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis i com a tal, ha de consensuar i definir les estratègies i accions a desenvolupar en els propers 6 anys.

Més enllà de les consideracions legals ha de constituir-se com una eina útil per a la reflexió compartida de l'administració i la ciutadania i la planificació de les accions necessàries per a fer més sostenible social, ambiental i econòmicament, la mobilitat del municipi. En aquest sentit, la *Guia bàsica per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana* elaborada pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, estableix els continguts i els processos bàsics que han de donar forma a aquests elements de planificació.

Entre els mateixos, recull la necessitat d'implicar els ciutadans en la planificació de la mobilitat, a través de fórmules participatives que permetin incorporar els seus punts de vista i implicar-se en la presa de decisions. En aquest sentit, l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Santa Coloma de Gramenet ha incorporat el disseny i implementació d'un procés de participació ciutadana que s'ha estat desenvolupat de manera paral·lela als diferents moments de la seva redacció, tant en la Fase de Diagnosi, com en la Fase de Proposta de Mesures.

Aquest document recull els resultats obtinguts durant les sessions de debat de les propostes de mesures del PMUS, que s'han desenvolupat durant el mes de Novembre de 2015 al Centre Cívic del Riu. El tallers deliberatius han estat el principal mecanisme de participació directa posat a l'abast dels ciutadans i ciutadanes i de les entitats de Santa Coloma de Gramenet en la fase de debat i proposta de mesures a incorporar al futur pla de mobilitat.

El contingut del debat desenvolupat durant les sessions deliberatives ha estat el conjunt de propostes que l'equip redactor del PMUS, l'empresa CINESI, ha presentat junt amb el Serveis Tècnics de l'Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet per tal de generar una mobilitat segura i sostenible al municipi en els propers sis anys.

El document que teniu a les mans, s'estructura en cinc blocs:

- Introducció
- Presentació dels aspectes metodològics de les sessions deliberatives
- Presentació del resultat del debat en els grups de treball desenvolupats a cada sessió
- Presentació d'una síntesi de resultats amb els principals aspectes destacats al conjunt de sessions deliberatives
- Presentació de les valoracions de les sessions de debat

2. Aspectes metodològics

2.1. PLA DE COMUNICACIÓ DEL PROCÉS

El procés de debat de les mesures d'actuació del PMUS ha comptat amb una difusió prèvia a la celebració de les sessions de debat, que s'ha articulat a través dels següents mecanismes:

- Elaboració del espai web amb la informació del procés i l'espai per fer aportacions: www.gramanet.cat/pmu
- Anunci del procés al full informatiu.
- Enviament, correu postal i electrònic, de invitació de la Sra. Alcaldessa per participar.
- Reunió per informar del procés a les tècniques de dinamització al territori i a les regidories de districte per demanar col·laboració.
- Incidència en xarxes socials, Facebook i Twitter.

2.2. PARTICIPACIÓ ONLINE

El procés participatiu desenvolupat ha ofert la possibilitat que la ciutadania pogués informar-se i fer arribar la seva opinió i suggeriments a través d'un espai web. En el mateix s'ha registrat un total de 200 consultes.

2.3. SESSIONS DELIBERATIVES REALITZADES

El debat ciutadà de les propostes de mesures del PMUS de Santa Coloma de Gramenet s'ha organitzat mitjançant la celebració de sis sessions informatives i deliberatives, cada una d'elles adreçades a un sector de la població i del teixit associatiu del municipi, però també obertes a la participació de ciutadania a títol individual. Les sessions s'han dut a terme al Centre Cívic del Riu en horari de 18:30h a 21:00h.

Les entitats i persones cridades a participar i que han assistit són les següents:

Data	Col·lectiu convidat	Persones assistents
3/11	Personal tècnic municipal	24 persones (17 tècnics municipals, 3 ciutadans i 4 organització)
10/11	Persones i entitats amb discapacitats funcionals i Entitats esportives	26 persones (18 persones d'entitats, 4 ciutadans i 4 organització)
12/11	Associacions de comerciants	11 persones (8 persones d'entitats i 3 organització)
17/11	Coordinadora de grups de Dones	16 persones (12 dones d'entitats i 4 organització)
19/11	FAVGRAM Federació Associació Veïns de Santa Coloma de Gramenet	26 persones (19 persones d'entitats, 3 ciutadans i 4 organització)
26/11	Professionals i usuaris del transport	20 persones (14 persones d'entitats, 2 ciutadans i 4 organització)
Total		123 persones

També es va convocar una sessió específica adreçada a les entitats de la Plataforma Serra Marina que va ser suspesa per falta de quòrum, degut a que coincidia en calendari amb un esdeveniment de l'entitat. Com alternativa es va oferir la realització de la sessió en una altra data, però finalment no es va arribar a dur a terme.

2.4. CONTINGUT I ORGANITZACIÓ DEL DEBAT

L'objectiu de les sessions de debat ha estat conèixer el posicionament de la ciutadania envers les propostes de mesures plantejades per l'equip redactor a cada un dels àmbits de mobilitat del PMUS. Segons això, les sessions han tingut la següent estructura;

1. presentació tècnica de les principals actuacions proposades,
2. debat en grups d'aproximadament 10 persones per tal de recollir percepcions sobre les propostes exposades i amb el suport de plànols de proposta
3. conclusions del debat.

Tots els tallers deliberatius s'han desenvolupat seguint el següent ordre del dia

18:20 h (15')	Rebuda dels assistents
18:35 (5')	Presentació institucional de la sessió
18:40 (15')	Presentació dels resultats de la diagnosi participada i de les propostes de mesures
18:55 (5')	Presentació dinàmica de treball i distribució de participants en grups de treball
19:00 h (100')	Debat de les propostes de mesures
20:40h (20')	Posada en comú de les conclusions del debat
21:00h	Tancament de la sessió

A cada un dels grups, s'ha iniciat el treball amb una dinàmica de presentació, per seguidament i de manera ordenada donar la paraula a les persones participants a fi de recollir el seu parer sobre cada una de les propostes d'actuació, així com possibles esmenes o propostes alternatives. A cada grup s'han tractat les propostes de cada un dels modes de mobilitat, amb el suport de plànols que recollien gràficament les propostes de mesures:

1. Propostes de la xarxa bàsica per a vianants
2. Propostes de jerarquització de la xarxa viària i d'aparcaments
3. Propostes d'oferta de transport públic
4. Propostes de la xarxa per a bicicletes

Les intervencions de totes les persones participants han estat recollides per la persona facilitadora del debat. Així mateix, a cada grup s'ha comptat amb la presència de tècnics municipals per a la resolució de dubtes relatius a la mobilitat i les propostes tècniques. Un cop finalitzat el treball en grups, s'ha realitzat un plenari final en el què cada moderador/a ha explicat de manera resumida els principals aspectes del debat al seu grup.

3. Síntesi de resultats

En aquest apartat es presenten de manera resumida els principals posicionaments i idees força desenvolupats per les persones participants durant les sessions de debat. La major part d'elles són en bona mesura compartides per bona part de les participants en el conjunt de sessions realitzades.

1. Propostes de jerarquitzaçió viària, xarxa bàsica per a vehicles i aparcament

En relació a la proposta de superilles com a model d'estructura urbana del futur del municipi, la major part de les persones participants a totes les sessions deliberatives han manifestat el seu suport a la proposta. Es considera que, almenys idealment, és una proposta atractiva que pot ajudar a millorar la transformació de Santa Coloma en ciutat residencial i fer-la més atractiva.

Malgrat aquest posicionament positiu envers el model, es plantegen diferents dubtes al voltant de la seva implementació, així com propostes per tal de fer-la viable:

- Es recull preocupació per si el model a implementar serà com el que existeix a la zona centre (Mercat Segarra), perquè aquest és molt limitador de l'accés en vehicle privat, i en general no s'estaria d'acord amb un model similar.
- En relació al traçat de les superilles es qüestiona la necessitat de generar superilles a les zones que són bàsicament residencials i en les quals el trànsit és majoritàriament dels veïns, i hi ha un trànsit de pas reduït. Es planteja si és convenient implantar aquest model a tota Santa Coloma, especialment a llocs amb carrers estrets, amb manca d'accessibilitat, en els quals el trànsit motoritzat és reduït.
- També es recull el parer que hi ha algunes superilles que són excessivament grans en comparació amb la resta, per exemple les número 14 o 18.
- Es plantegen dubtes sobre la convivència pacífica dels diferents modes de transport en un mateix espai. Aquesta vessant de la proposta genera dubtes de la seva aplicabilitat sense augmentar la perillositat i l'accidentalitat.
- La proposta de concentrar el trànsit rodat per unes determinades vies, genera el dubte de si suposarà un col·lapse de les vies principals. També es recull la preocupació perquè pugui suposar un augment de la contaminació atmosfèrica i acústica en aquells carrers considerats com a xarxa viària principal i secundària, amb les conseqüents molèsties per al veïnat. Es recullen propostes d'implementar mesures per controlar la velocitat a les vies principals i evitar la segona línia d'aparcament, per evitar el seu col·lapse.

- Es considera que caldrà cercar solucions a la problemàtica de l'aparcament que es preveu que pugui veure's reduït amb les mesures proposades que suposin una pèrdua de places d'aparcament en superfície. En aquest sentit es plantegen propostes:
 - o cercar un sistema que assegurí a les persones residents la possibilitat d'aparcament, principalment que no sigui de pagament.
 - o Manteniment de places d'aparcament per a persones amb discapacitat funcional, i també per als professionals de serveis
 - o Augmentar l'oferta d'aparcament per a motos en calçada, perquè aquestes mesures provocaran un augment del parc de motocicletes, donat que la població substituirà cotxes per motos
 - o Provisió d'aparcaments dissuasius a la perifèria de la ciutat.

- També es recull la preocupació per no reduir els espais de càrrega i descàrrega, tot i que en general es considera que cal que aquesta estigui regulada, limitada de manera horària i amb uns horaris que no destorbin al veïnat.

- Es considera que modificar hàbits és difícil i es recomana que la implantació del model sigui progressiva, per tal que tothom tingui temps d'adaptar-s'hi. En aquest sentit es recomana millorar la comunicació als veïns i veïnes de la implantació de noves mesures, les millores i les novetats, per tal de maximitzar el seu impacte i minimitzar les incomoditats.

2. Propostes per a vianants

- Les persones participants manifesten majoritàriament el seu acord amb eliminar de la via pública elements que dificultin la mobilitat dels vianants. En el cas de l'eliminació de les pilones es considera que caldria implementar mesures per evitar la potencial indisciplina en l'estacionament que es pugui generar si desapareixen: fer campanyes de civisme per tal de conscienciar per evitar aquesta pràctica, acompanyada d'accions coercitives (multes).
- També es planteja que la supressió de les pilones pot generar sensació d'inseguretat en els vianants a determinats carrers estrets, si es manté el pas de vehicles, i per tant es reclama fer encara més visible la prioritat dels vianants sobre els vehicles.
- Es reclama que a la ciutat no existeix cap itinerari amb accessibilitat adaptada per a persones amb diversitat funcional en matèria de mobilitat, no només per la quantitat d'elements que contenen les voreres sinó també per una manca de planificació integral. Sobretot els barris de la perifèria es senten descuidats en relació a l'accessibilitat als carrers.
- Es considera molt important que l'Ajuntament actuï amb rigor per tal de fer complir la normativa que regula els permisos d'ocupació d'espai públic (terrasses de bars i restauració). Es recullen testimonis d'ocupació de la via pública més enllà dels límits establerts, el que dificulta la mobilitat dels vianants.
- S'ha expressat la demanda d'ampliar el temps de pas per a vianants en determinats semàfors. També s'han recollit demandes per millorar el seu manteniment.
- Es recull la proposta que tots els passos de zebra per a vianants es facin en ressalt, i la necessitat de fer accessibles els que no ho són. Preocupa la manca de manteniment d'aquests tipus de passos en els quals sovint hi ha forats que són una dificultat afegida.
- Sobre el projecte de camins escolars es recull acord general respecte que les actuacions poden ajudar a pacificar les àrees pròximes als centres escolars, i també es veuen positivament com a actuació que suma per fer entorns comercials més atractius i amables. Es proposa que es valorin més mesures per a reduir velocitat a prop de les escoles; per exemple passos elevats...
- En relació a quina àrea de Santa Coloma s'hauria de prioritzar la ubicació de noves escales mecàniques hi ha diferents posicionaments. Tot i així, es pot concloure que per prendre una decisió al respecte cal analitzar diferents factors: densitat poblacional, edat de la població, presència d'equipaments atractors de mobilitat, grau de pendent. Com a alternativa a les

escales mecàniques es recull la proposta de valorar la possibilitat de col·locar ascensors i també d'ampliar el servei d'autobusos.

- Es recull la proposta de fer un accés per a vianants i bicicletes al Polígon Industrial del Bosc Llarg. Existeix un camí que s'ha generat de manera espontània al marge de la carretera de La Roca, i almenys caldria fer una actuació per a millorar-lo.

3. Propostes per a bicicletes

El model plantejat en relació a la implantació de la bicicleta com a mode de transport es considera majoritàriament adient pels condicionats estructurals de la ciutat, que no permeten disposar d'una xarxa de bicicleta segregada.

Tot i així, la proposta de convivència a la calçada de cotxe-vianant-bicicleta, amb prioritat de vianants i bicicleta, planteja dubtes en relació a un potencial augment de la inseguretat i l'accidentalitat entre vianants i usuaris de la bicicleta. Es considera que per dur a terme aquesta proposta caldria enfortir la convivència dels diferents usuaris, deixant clar que el vianant té la prioritat sobre la resta de modes de mobilitat, fer campanyes per a treballar l'incivisme i disposar mitjans per a millores en la senyalització. Els dubtes es generalitzen sobretot en el cas del doble sentit de circulació de la bicicleta en la calçada en determinades vies. S'apunta que caldrà veure la seva implantació per poder valorar-lo millor i per tant es proposa fer inicialment alguna prova pilot.

La convivència de diferents modes de mobilitat es planteja com a complexa, sobretot perquè s'identifica una actitud incívica en algunes persones, sobretot una part de les persones usuàries de la bici que no respecten els drets dels vianants. Per tal d'evitar l'incivisme es planteja:

- Eliminar els carrils bici segregats a la vorera
- Desenvolupar campanyes informatives i educatives.
- Implementar mesures de millora de la senyalització, especialment la horitzontal, tant als vials a dins de les superilles, com als carrils bici existents, sobretot al riu.
- Dur a terme mesures de supervisió, vigilància i sancions. Es considera important fer complir la normativa de circulació d'aquests vehicles: timbre, llums, casc, etc...
- Establir un registre municipal de bicicletes

En relació a la bicicleta es recullen algunes demandes:

- Arranjar i condicionar aquelles instal·lacions ja existents.
- Necessitat de millorar la connexió en bicicleta amb els municipis de l'entorn proper, integrant el sistema Bicing, o creant una xarxa per a bicicleta compartida i millorant els accessos en bicicleta als ponts que connecten amb Barcelona (Potosí i Llorenç Serra).
- Creació de la figura de l'agent de mobilitat.
- Ampliació dels horaris d'obertura d'accés al riu.
- Proposta de limitar la velocitat al carril bici del riu, i també posar senyalitzacions per cedir el pas a vianants en el pas dels col·lectors.

- Es proposa estudiar la possibilitat de fer un pont més sobre el riu, només per a bicicletes i vianants, a l'alçada de Ferrolan – Trinitat.
- Actuacions per millorar la mobilitat de les bicicletes a l'Av. Salzereda
- Incrementar els aparcaments per a bicicletes, sobretot a prop d'equipaments i espais comercials.
- Es proposa millorar la connectivitat del carril bici a l'alçada de la fabrica de Cacaolat amb el carril bici del riu.
- Ubicació d'aparcaments tipus Bicibox a punts d'intercanvi modal.
- De la mateixa manera que en el cas dels vianants, es proposa millorar l'accés al Polígon Industrial del Bosc Llarg, o bé mitjançant la creació d'un camí paral·lel a la carretera o bé ampliant el carril bici del riu, i fent-hi un accés.

4. Propostes per al transport públic

El debat de la possibilitat de traslladar l'autobús de l'Av. Generalitat i concentrar-lo a l'Av. Santa Coloma finalitza en tots els grups amb una àmplia majoria de persones que consideren que no s'hauria de modificar la situació actual. El pas de l'autobús per l'Av. Santa Coloma generaria diferents inconvenients:

- Pèrdua de connectivitat amb el metro
- Es preveu saturació d'una via que passaria a ser via principal i en canvi només disposaria d'un carril per al vehicle privat.

Altres demandes en relació al transport públic són:

- S'apunta el fet que el traçat de les línies 81, 83 i 30 no facilita l'accés dels veïns de la zona. Es recull la demanda de modificar els trajectes permetent accedir en autobús fins al final del Carrer Garcilaso de la Vega, passant per l'Av. Ramón Berenguer IV.
- En relació al transport públic es recull la proposta d'estudiar la possibilitat que s'habiliti un servei de bus-llançadora des del metro Singuerlín cap als barris de la muntanya.
- Respecte el transport públic es reclama una millora en la connectivitat en autobús amb altres municipis de l'entorn.
- Es proposa ampliar el nombre de marquesines i que aquestes disposin de llum i/o digitalitzar la informació de les línies perquè sigui visible durant la nit.
- També es recull la demanda d'ampliar les parades amb plataformes d'accés.
- Es recull la demanda d'un servei directe de bus a Can Ruti.