

Informe de la sessió de participació MOBILITAT INCLUSIVA , EQUITATIVA I SEGURA



PMU de Sant Boi de Llobregat

Informe sessió 31 de maig



Diputació
Barcelona

#DibaOberta



AJUNTAMENT DE
SANT BOI DE LLOBREGAT

 **indic**
INICIATIVES I DINÀMIQUES COMUNITÀRIES

SinOb
Mobilitat

1- PRESENTACIÓ

L'Ajuntament de Sant Boi del Llobregat, 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 de la ciutadania de Sant Boi del Llobregat potenciant la reflexió entorn l'estat actual de la mobilitat al municipi i generant propostes per millorar-la.

El procés de treball s'ha plantejat de manera que es facilités la informació necessària a les persones participants per assolir el coneixement més ampli possible sobre un tema complex com és la mobilitat. En aquesta línia, les sessions de participació s'han realitzat després de realitzar una explicació bàsica dels principals components que ha de contemplar el PMUS de Sant Boi del Llobregat.

En el marc d'aquest procés el passat 31 de maig es va dur a terme una sessió participativa per tractar la Mobilitat inclusiva , equitativa i segura.

Aquest document recull els resultats d'aquesta sessió.



2- ORGANITZACIÓ DE LA JORNADA

La jornada es va estructurar de la manera següent:

- 18.00h. **Benvinguda i presentació** de la sessió a càrrec de Daniel Martinez, regidor de participació de l'Ajuntament de **Sant Boi**.
- 18.10h. **Presentació de les idees clau i dels reptes del PMU** pel que fa a la Mobilitat inclusiva, equitativa i segura a càrrec de Mariona Mauri, tècnica de SINOBI Mobilitat
- 18.30h. **Debat** sobre els diferents eixos de reflexió.
- 20.00h **Agraïment i cloenda**.

Dinàmica de debat

En un primer moment es va fer un primer exercici de presentació dels participants i activació on es va demanar que cada participant triés una imatge que expliqués com és Sant Boi des del punt de vista de la Mobilitat inclusiva, equitativa i segura.

Una vegada es van compartir els resultats es va plantejar un segon moment de treball per formular propostes que permetin desenvolupar els reptes que planteja el PMUS en l'àmbit de la Mobilitat inclusiva, equitativa i segura a través de diferents objectius:

- Assegurar l'accessibilitat a les xarxes de mobilitat.
- Implantar plans d'accés a les escoles de proximitat en modes actius acondicionar i ordenar els entorns dels equipaments i espais públics.
- Aconseguir una ciutat amb desplaçaments segurs (Visió zero accidents).
- Fer una xarxa ciclable segura i equipada.
- Tenir un servei de transport públic urbà eficient i per tota la ciutadania.
- Millorar la convivència entre els diferents sistemes de mobilitat.
- Tractar la problemàtica deguda a la mobilitat en patinet.
- Incorporar la perspectiva de gènere: una visió inclusiva en el nou model de mobilitat.

3- RESULTATS DE LA SESSIÓ

3.1 La mobilitat en una imatge

L'objectiu d'aquets exercici era explicar en una imatge com és Sant Boi des del punt de vista de la Mobilitat inclusiva, equitativa i segura.



- Es destaca la idea de que a Sant Boi predomina molt el cotxe respecte els vianants, i que són els vehicles els que ocupen la majoria de l'espai públic.
- Aquest predomini dels cotxes provoca alguns col·lapses en punts i hores concretes.
- S'assenyala que poca gent va en bicicleta.
- Que el transport públic no és molt eficient perquè dona moltes voltes
- Es considera que hi ha molts espais i zones de la ciutat poc accessibles amb persones de mobilitat reduïda.
- Però a més, l'incivisme de la gent, que deixa els mobles i els trastos al carrer el lloc, dia i hora que no toca, provoca que les persones amb mobilitat reduïda tinguin més dificultats per desplaçar-se pel municipi.

3. 2 Propostes per desenvolupar els reptes que planteja el PMUS:

Assegurar l'accessibilitat a les xarxes de mobilitat

- S'observa que el concepte d'accessibilitat és un concepte molt ampli i es pot abordar des de diferents concepcions: des de l'accessibilitat en sentit ampli en tant que possibilitat de connexions, itineraris i diferents modes de transport en les diferents zones de Sant Boi, fins a una idea d'accessibilitat als diferents espais públics per persones amb diferents graus de mobilitat. En aquest sentit es destaca que Sant Boi no és un municipi fàcil, per l'orografia, per la configuració d'alguns carrers, etc.
- S'apunta que hi ha força llocs que no compleixen les normatives d'accessibilitat. Hi ha passos de vianants que no tenen el *rebaix* i per tant no són accessibles i en algunes voreres els problemes d'accessibilitat venen provocats pel mobiliari urbà o per l'arbrat. En aquest sentit, **es proposa que en alguns carrers l'arbrat es podria ubicar a la zona d'aparcament per millorar l'accessibilitat a les voreres.**
- En altres casos les dificultats d'accessibilitat són provocades per l'incivisme de les persones. Per exemple, les voreres de la zona industrial sovint estan ocupats pels vehicles de les empreses i tampoc es respecten els aparcaments reservats per a persones amb mobilitat reduïda. L'incivisme també es reflecteix a l'hora de deixar els mobles o trastos que la gent no vol en el lloc, dia i hora que no toca. En aquest sentit, **es proposa que es podria deixar un espai al costat dels contenidors per deixar els mobles i no ocupar les voreres.**
- Amb relació a la connectivitat amb la xarxa de transport públic, s'assenyala que de les dues estacions de ferrocarril que té Sant Boi, una queda molt allunyada de tot (Moli Nou -Cooperativa), i l'altre està una mica més ben connectada amb la xarxa de busos (Sant Boi).
- La convivència entre els vehicles motoritzats i la bicicleta no és fàcil, es destaca la problemàtica en sentits contraris i **es proposa segregar els carrils sempre que sigui possible ja que la circulació per carrers pacificats actualment no és segura.**
- Amb relació a la mobilitat en bicicleta, també es diferencia entre les zones més planes de Sant Boi i les de muntanya on les pendents fan difícil anar en bicicleta, si bé s'observa que **les bicicletes elèctriques poden ser una bona solució.**

Implantar plans d'accés a les escoles de proximitat en modes actius

- Es destaca que totes les escoles haurien de tenir plans d'accés a l'escola perquè gairebé totes presenten dificultats: Santo Tomás, Salesians, Joan Bardina, etc. **La presència de la policia local a l'hora de l'entrada i la sortida dels infants també ajudaria a la bona gestió d'aquest moment clau del dia.**
- Una altra mesura és realitzar campanyes entre els infants i les famílies per no utilitzar tant el cotxe per portar els infants a l'escola.

Però més enllà de les campanyes de sensibilització cal realitzar accions per **incentivar que els infants vagin amb altres modes de transport que no sigui el cotxe: pacificar carrers i entorns escolars, disposar d'aparcaments segurs de bicicleta a les escoles, disposar d'agents cívics al transport públic, etc.** En aquest sentit, s'observa que alguns autobusos abans de la pandèmia anaven molt plens en les hores d'entrada i sortida de les escoles, però amb la pandèmia s'ha reduït el seu ús.

- També cal prendre mesures perquè els vehicles mal estacionats no ocupin la calçada provocant els problemes de mobilitat a les entrades i sortides de les escoles. En aquest sentit, es considera que no s'ha de castigar l'ús, però sí l'abús del cotxe, ja que hi ha moltes famílies que no poden evitar portar els infants amb cotxes, però moltes altres sí que ho podrien evitar. I **prendre mesures que incideixin en els comportaments familiars: tancar determinades zones a la circulació a l'hora d'entrada i la sortida de les escoles, habilitar zones d'aparcament properes però no davant la mateixa porta, per exemple pàrquing de l'Escola Benviure, etc.**

Acondicionar i ordenar els entorns dels equipaments i espais públics

- S'observa que hi ha equipaments públics que no tenen un bon accés, i alguns es troben allunyats de les zones més cèntriques que concentren més població. Per exemple, s'assenyalen alguns exemples:
 - El mateix Ajuntament quedà en un extrem de la ciutat.
 - El Pau Gasol està ubicat a una zona on no hi ha un bon accés amb transport públic, ni tampoc té un bon aparcament per poder aparcar amb cotxe.
 - El Tennis, sí que té un bon aparcament de cotxes però en canvi no queda ben comunicat amb transport públic.
 - El Casal de Marianao, tampoc està ben comunicat amb transport públic, tot i que el 74 passa a prop. A més l'entorn del Casal tampoc està ben arranjat per fomentar l'accés a peu. Quan s'han realitzat mesures, com pacificar la carretera del Bori per darrera la Llar de Sant Josep, els cotxes ho han utilitzat per aparcar. A més, el fet que no estigui ben il·luminat provoca una sensació d'inseguretat quan és fosc que fa que no s'utilitzi tant com seria desitjable.
 - El CAP Montclar té un mal accés a peu pel carrer Pi Maragall, i tot i que té un aparcament aquest és només per al personal sanitari.
- Per contra altres equipaments sí que tenen una bona accessibilitat, com per exemple:
 - La Biblioteca, tot i que hi ha una bona pujada per la Ronda Sant Ramón, el 78 facilita accedir amb transport públic.

Aconseguir una ciutat amb desplaçaments segurs (Visió zero accidents):

- S'assenyalen alguns punts conflictius com ara:
 - La rotonda de la zona de la Parellada d'accés a Cornellà, davant el poliesportiu de la Parellada.
 - El pas de vianants de la nova **Plaça de la República** perquè obliga a aturar-se sempre. El mateix autobús para 10 metres abans per facilitar els vehicles que venen per l'altre costat perquè el gir és perillós. **Caldria canviar de lloc el semàfor i fer parar els vehicles abans.**
 - Necessitat de **semaforitzar el gir de Montclar** perquè és un gir que presenta força dificultats per baixar pel carrer Montmany.
 - Al carrer Frederic Mompou els vehicles acceleren per passar el semàfor i això el fa perillós. També **caldria col·locar un pas de vianants al carrer Frederic Mompou a l'alçada de la farmàcia i el Mercadona** perquè per allà creuen molts vianants de manera natural, i no van fins el pas de vianants que hi ha 100 metres més a munt.
 - La **cruïlla del carrer Lluís Pascual Roca i el carrer Mossèn Jacint Verdaguer cal estudiar-la i millorar-la perquè els autobusos no tenen prou espai per passar.** Caldria repicar la vorera per facilitar el pas.
 - Finalment, **el carrer Joan Bardina, caldria fer-lo de plataforma única** per donar prioritat als vianants, si bé s'observa que és un carrer pel que passen molts cotxes de manera inevitable perquè és l'únic carrer de sortida de Sant Boi pels veïns i veïnes del casc antic.

Fer una xarxa ciclable segura i equipada:

- **Cal connectar tota la xarxa de carrils bici de Sant Boi**, i no es pot considerar que les vies 30 siguin carrers segurs per conviure les persones que van amb bicicleta i la resta de vehicles, perquè les velocitats a les que circulen són molt superiors a les permeses.
- Segons la normativa viària els carrers pacificats de plataforma única el bus, el cotxe i la bicicleta no poden circular a més de 20Km/h, no 30km/h, i això no ho respecta ningú.
- Per a que la convivència entre la bicicleta i la resta de vehicles sigui segura **cal realitzar una major pacificació dels carrers**, com la pacificació realitzada al carrer Lluís Pascual Roca, que es considera que està molt bé.
- Tampoc és factible conviure els carrils bus i les bicicletes, tot i que en general els autobusos respecten molt les persones en bicicleta. **Cal segregat els carrils bici dels busos per facilitar desplaçaments segurs en bicicleta.**
- Es proposa que sobre tot en **carrers que són de pujada la bicicleta estigui segregada perquè a l'anar més lents** la sensació d'inseguretat és superior atès que els cotxes s'impacienten.

Per exemple, es proposa fer un **carril bicicleta al carrer Mossèn Jacint Verdaguer** traient l'aparcament de 5 cotxes que ara hi ha. També es proposa **fer un carril bici al carrer Eusebi Güell**.

Tenir un servei de transport públic urbà eficient i per tota la ciutadania:

- S'observa que els autobusos en general estan en molt mal estat (el vehicle, les rodes, la tapisseria, etc.). També s'apunta que els autobusos urbans només tenen plataforma baixa en mig vehicle, i moure's pel bus no és viable per algunes persones amb mobilitat reduïda perquè no hi ha massa espai per dintre. També és molt difícil utilitzar els autobusos amb cotxets infantils. Caldria **disposar de vehicles amb plataforma baixa integrada**.
- Les rotondes i els reductors de velocitat per reduir la velocitat estan pensats per als cotxes però per als autobusos i els vianants no són una bona solució. **S'hauria d'evitar que en les vies per on passin autobusos hi hagi reductors de velocitat**.
- **Caldria repensar tota la xarxa de transport públic de Sant Boi:**
 - Manca una línia de bus circular per Sant Boi.
 - Tots els autobusos passen pel carrer Lluís Pascual Roca i en canvi per altres zones de Sant Boi no passen. En aquest sentit, ja s'ha canviat el 72, però encara **faltaria canviar el 74 i el 76**.
- Caldria **millorar alguns carrers per millorar el pas dels autobusos**, com per exemple, el carrer Pi i Margall o el carrer Eusebi Güell, per millorar la seguretat de tothom. Una possible solució seria **treure la filera d'aparcaments per facilitar el pas dels autobusos**.
- Els horaris també s'haurien de repensar, perquè els últims surten a les 22:00 i es considera que això és molt d'hora. Com a mínim **caldria disposar d'horaris especials quan hi hagin festes o dies assenyalats**.
- Caldria **millorar alguna parada, especialment la de l'Hospital, de manera que sigui una parada de pas** (i no de regulació). Actualment es la darrera parada de moltes línies i provoca una caravana de busos que ocupen molt espai, de manera que fins i tot dificulten el pas de les ambulàncies.
- Finalment, caldria potenciar les dues estacions de ferrocarril de Sant Boi, en especial **la del Molí Nou – Ciutat Cooperativa amb una millor connexió amb la xarxa d'autobusos**.

Millorar la convivència entre els diferents sistemes de mobilitat

- Cal **disposar de carrils bici segregats de la resta de vehicles** perquè si no la mobilitat en bicicleta no és segura.
- Cal **fer respectar les normes de circulació**.

- Tot i que ha millorat una mica , cal **millorar els temps semafòrics del pas de vianants de la C-245** perquè els vianants tinguin més temps per passar i vagin amb polsador.
- A la zona de l'Hospital de Sant Boi finalitzen 4 línies d'autobús i això provoca que ocupin molt d'espai i generin molèsties en aquella zona.
- També hi ha **problemes de circulació al carrer Maria Girona i el carrer Josep Torres i Bages com a sortida de Sant Boi que connecta amb la xarxa de l'entorn, i això també afecta a les línies de bus.**

Tractar la problemàtica deguda a la mobilitat en patinet

- Es valora fonamental la **necessitat de realitzar una feina de sensibilització viària a les persones usuàries del patinet, però també de bicicletes i altres mitjans.**
- Les persones grans actualment senten molta inseguretats a l'hora d'anar per les voreres degut a la irrupció dels patinets elèctrics, i la normativa prohibeix que vagin per la vorera, però moltes persones usuàries no ho respecten. Per això és **tant necessari fer molta pedagogia.**
- També és important **disposar de carrils bicicleta**, perquè els patinets sí que poden anar per els carrils bici, i probablement els utilitzarien més que no pas la calçada on també se senten insegurs.
- Finalment, **cal explicar que en carrers de vianants els patinets han de circular a 10 Km/h perquè els vianants tenen prioritat.**

Incorporar la perspectiva de gènere: una visió inclusiva en el nou model de mobilitat:

- **Cal incorporar el bus a demanda amb una capacitat per a unes 10-15 persones.** Actualment ja hi ha aplicacions de mòbil que ho permetrien implementar. Això podria facilitar que més persones l'utilitzessin en la mesura que és un sistema que dona més seguretat. En aquests casos, es busquen punts amb molta visibilitat per donar més seguretat. Aquests autobusos podrien funcionar tant en horari nocturn com diürn.

