Ajuntament
Sant Pere de Ribes

Diputació
Barcelona

PROCÉS PARTICIPATIU
DEL PLA DE MOBILITAT URBANA
SOSTENIBLE DE SANT PERE DE RIBES

FASE DE DIAGNOSI

Informe de resultats i aportacions
de la sessions de presentació i debat
de la diagnosi de mobilitat

Març 2019

Realitzat per:

edas
espai d'anàlisi social
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:
Blanca Fariña
Carmen Garrido
Eva Sánchez

Amb el suport tècnic en mobilitat de:

Assessoria d'Infraestructures i Mobilitat

Direcció facultativa:

Ajuntament
Sant Pere de Ribes

Amb el suport de:

Diputació
Barcelona

Índex

Índex 3

1. Introducció 5

2. Aspectes metodològics..... 7

3. Resultat del debat als grups 13

4. Avaluació de la sessió..... 36

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 6 anys posteriors a la seva aprovació.

Més enllà de les consideracions legals, ha de constituir-se com una eina útil per a la reflexió compartida entre l'administració i la ciutadania en el procés de planificació de les accions necessàries per a fer més sostenible la mobilitat del municipi en l'àmbit social, ambiental i econòmic. 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 la ciutadania 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 Sant Pere de Ribes incorpora el disseny i implementació d'un procés de participació ciutadana que es desenvolupa de manera paral·lela als diferents moments de la seva redacció.

Aquest document recull els resultats obtinguts a la dues sessions de presentació i debat de la diagnosi sobre mobilitat. Aquest ha estat un dels mecanismes de participació directa posat a l'abast dels ciutadans i ciutadanes de Sant Pere de Ribes en la fase de formulació de la diagnosi de mobilitat del municipi.

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

- Introducció
- Presentació dels aspectes metodològics de la sessió
- Presentació dels resultats del debat en els grups de treball en relació a la diagnosi
- Valoració de la sessió

2. Aspectes metodològics

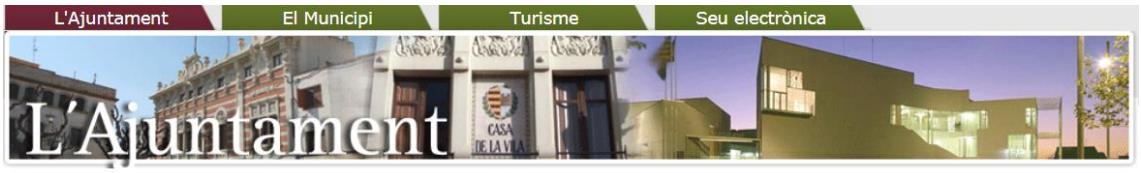
2.1. DIFUSIÓ, CONVOCATÒRIA I ASSISTÈNCIA REGISTRADA

El procés participatiu s'ha estructurat en dues sessions, una a cadascun dels nuclis principals del municipi: Ribes i Les Roquetes. La sessió de Ribes es va celebrar el dia 25 de febrer i la de Les Roquetes el 27 de febrer, dos dies després.

La celebració de les sessions de presentació i debat de la diagnosi sobre mobilitat ha comptat amb una difusió prèvia a la celebració de la mateixa, que s'ha articulat a través dels següents mecanismes:

- Dedicació d'un espai específic a la portada del web municipal sobre la convocatòria de les dues sessions informatives i participatives http://www.santperederibes.cat/web/guest

- Dedicació d'un espai de les notícies al web municipal sobre la convocatòria de les dues sessions informatives i participatives http://www.santperederibes.cat/ajuntament/premsa-i-comunicacio/noticies?p_p_id=ASPRNewsPortlet_WAR_sprnewsportlet&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-2&p_p_col_pos=1&p_p_col_count=2&_ASPRNewsPortlet_WAR_sprnewsportlet_id=1310876



- Abigail Garrido, l'alcaldessa
- Organització municipal
- Anuncis i edictes
- Atenció ciutadana
- Informació econòmica
- Informació urbanística
- Normativa municipal
- Premsa i comunicació
- Pla de Reactivació Municipal
- PAM
- Participacio Ciutadana
  - Notícies
  - Actualitat informativa de l'Ajuntament
  - Imatge corporativa
  - Butlletí municipal
  - Xarxes socials
  - Campanyes publicitàries

Notícies

A més de les notícies, podeu consultar la selecció de vídeos relacionats amb la gestió muncipal i intervencions de membres del Consistori a **Actualitat informativa de l'Ajuntament**, així com altres notícies de Sant Pere de Ribes a **canalblau.alacarta.cat.**

19-02-2019 « Tornar

L'AJUNTAMENT ORGANITZA 2 SESSIONS PÚBLIQUES PER DEBATRE EL PLA DE MOBILITAT URBANA I SOSTENIBLE

El Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible definirà les estratègies mobilitat durant els propers 6 anys.

L'Ajuntament de Sant Pere de Ribes inicia un nou procés de participació ciutadana, aquesta vegada per parlar de la mobilitat al municipi. Dins els treballs d'elaboració del **Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible** (PMUS) que el Consistori està duent a terme amb el suport de la Diputació de Barcelona, i que actualment es troba en la fase d'anàlisi i diagnòstic, s'han previst dues sessions públiques, una a Ribes i l'altra a Roquetes, per abordar conjuntament amb la ciutadania i agents socials la redacció i aplicació d'un document marc en aquest àmbit. Seran el proper **dilluns 25**, a Ribes, a la **sala Josep Lluís Palacios de la Casa de la Vila**, i el **dimecres 27**, a Roquetes, a la **sala polivalent de les dependències municipals de la Vinya d'en Petaca**. En ambdós casos, les trobades s'iniciaran **a les 19 h**, amb una durada prevista de dues hores.

Fes una cerca per:

Data inicial

Data final

Interes

Descripcio

Cerca

- En paral·lel, dedicació d'un espai específic al web municipal on s'explica què és el PMUS i quins objectius té http://www.santperederibes.cat/pla-mobilitat

- Agenda municipal
- Arxiu municipal
- Comerç
- Cooperació Internacional
- Cultura i joventut
- Diversitat i ciutadania
- Dona
- Educació
- Empresa
- Entitats
- Esports
- Formació i Treball
- Gent gran
- Habitatge
- Medi ambient i residus
- Mediació
- Mercats i fires
- Policia Local
- Salut i Consum

Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible

L'Ajuntament de Sant Pere de Ribes està promovent, amb el suport de la Diputació de Barcelona, els treballs d'elaboració del **Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible** (PMUS) del municipi.

El PMUS és un document que permet la planificació de la mobilitat urbana, partint d'una anàlisi de la situació actual, per establir posteriorment els principis, objectius i línies d'actuació que permetin millorar la mobilitat a curt, mitjà i llarg termini.

Per aquest motiu **us convidem a participar en les sessions de debat que tindran lloc, de 19h a 21h, el dia 25 de febrer a la sala Josep Lluís Palacios de la Casa de la Vila (Ribes) i el 27 de febrer a la sala polivalent de l'edifici institucional de la Vinya d'en Petaca (Les Roquetes)**. La finalitat de les mateixes serà donar a conèixer la situació actual de la mobilitat en el municipi, els estudis de què disposem i recollir el posicionament de les persones assistents respecte la informació presentada, copsant informació que permeti complementar-la.

Aquest espai de participació presencial es complementarà amb d'altres de caràcter virtual, tant per la consulta d'informació com per al recull d'aportacions. Disposeu així de l'adreça de correu electrònic **mobilitat@santperederibes.cat** per fer-nos arribar els vostres comentaris, propostes i suggeriments.

Què és el PMUS?

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) és una eina bàsica per a les administracions locals a l'hora de planificar de manera integrada les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis.

El seu caràcter transversal també fa que les aportacions del PMUS contribueixin a la millora del medi ambient, de l'entorn urbanístic i del nivell socioeconòmic dels municipis.

L'elaboració del PMUS esdevé obligada per la Llei 9/2003 de mobilitat per a tots aquells municipis que de més de 50.000 habitants, capitals de comarca i aquells que estiguin obligats a prestar servei de transport urbà. A més a més, segons el Pla Director de la Regió Metropolitana (PDM), també estan obligats aquells municipis de més de 20.000 habitants.

- Com a part de la difusió del procés participatiu, l'Ajuntament ha creat el disseny d'una imatge gràfica específica que ha permès la difusió en format paper (cartells)

Com a resultat d'aquest esforç de difusió, s'ha assolit l'assistència d'una cinquantena de persones durant les dues sessions participatives.

2.2. ORDRE DEL DIA DE LA SESSIONS

La sessió de Ribes s'ha celebrat el dia 25 de febrer de 2019 a la Sala Josep Lluís Palacios de la Casa de la Vila, entre les 19:00h i les 21:00h, amb el següent ordre del dia:

18:50h Recepció assistents.

19:00h Presentació institucional i tècnica de la sessió. Ajuntament de Sant Pere de Ribes.
19:15h Presentació de la diagnosi del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, a càrrec de l'empresa redactora, AIM.
19:35h Tallers de participació per a la resolució de dubtes, la validació de la diagnosi i la recollida d'informació que permeti complementar la diagnosi, a càrrec de l'empresa EDAS.
20:45h Plenària de resum de les aportacions fetes a cada taller, a càrrec de l'empresa EDAS.
21:00h Cloenda de la sessió.

La sessió de Les Roquetes s'ha celebrat el dia 27 de febrer de 2019 a la Sala Polivalent de la Vinya d'en Petaca, entre les 19:00h i les 21:00h, amb el següent ordre del dia:

18:50h Recepció assistents.

19:00h Presentació institucional i tècnica de la sessió. Ajuntament de Sant Pere de Ribes.
19:15h Presentació de la diagnosi del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, a càrrec de l'empresa redactora, AIM.
19:35h Tallers de participació per a la resolució de dubtes, la validació de la diagnosi i la recollida d'informació que permeti complementar la diagnosi, a càrrec de l'empresa EDAS.
20:45h Plenària de resum de les aportacions fetes a cada taller, a càrrec de l'empresa EDAS.
21:00h Cloenda de la sessió.

2.3. CONTINGUT I ORGANITZACIÓ DEL DEBAT

Les sessions han tingut dues parts principals, amb el següent objectiu:

a) En primer lloc, han estat un mecanisme per difondre els resultats de l'estudi de diagnosi de la mobilitat de Sant Pere de Ribes. La presentació ha estat realitzada a les dues sessions per tècnics de l'empresa AIM, en un plenari inicial.
b) En segon lloc, s'ha organitzat una dinàmica de treball en grups amb les persones assistents a les dues sessions, per tal de recollir el seu posicionament respecte la informació facilitada sobre la diagnosi de mobilitat. Els aspectes de la mobilitat que s'han treballat són els següents:
    a. Mobilitat a peu.
    b. Mobilitat en bicicleta.
    c. Mobilitat en transport públic.
    d. Mobilitat en vehicle privat.
    e. Aparcament.

La vessant deliberativa de les sessions ha tingut la següent estructura:

1. Distribució de les persones assistents en grups de 10-12 persones, de manera aleatòria, gràcies a una marca de color que hi havia al full de l'ordre del dia previst, distribuït a les persones assistents a la recepció de les mateixes. Cadascun dels grups de treball va ser dinamitzat i conduït per personal de l'equip d'EDAS i es va comptar amb suport tècnic de l'equip redactor per resoldre dubtes sobre la diagnosi.
2. Resolució de dubtes sobre l'exposició de la diagnosi.
3. Distribució d'un full amb els principals elements destacats de la diagnosi. Seguidament, de manera ordenada, es va donar la paraula a les persones participants per recollir la seva valoració sobre aquests elements destacats de la diagnosi, intentant establir si les participants es mostraven d'acord amb els mateixos. Això es va fer per a cada un dels àmbits de la mobilitat a tractar.

4. Un cop finalitzat el treball en els grups es va demanar que s'omplís el full d'avaluació i es va convidar a les persones participants a passar a la sala de plenari.
5. Plenari de posada en comú dels aspectes sorgits durant el debat.
6. Cloenda.

3. Resultat del debat als grups

En aquest apartat es presenten per separat les aportacions realitzades durant les sessions desenvolupades al nucli de Ribes i Les Roquetes, agrupades en àmbits temàtics. La dinàmica del debat no ha cercat construir un consens del discurs dins dels grups, sinó que s'ha permès que el debat fluís en una pluja d'idees, donat que l'objectiu era ampliar informació sobre la diagnosi de mobilitat. Així doncs, en general es relaten aportacions particulars realitzades per alguna de les persones participants, a no ser que s'indiqui el contrari.

En general, els participants s'han mostrat d'acord amb els resultats presentats respecte la diagnosi de mobilitat del municipi. Tot i així, durant el debat en els grups s'han pogut plantejar alguns matisos, dubtes i aportacions que confirmen, complementen i enriqueixen les dades aportades tècnicament. Seguidament s'exposen els principals aspectes destacats en cada un dels àmbits temàtics treballats durant la sessió, dins de cada un dels grups de treball.

3.1. APORTACIONS A LA DIAGNOSI DE MOBILITAT EN EL NUCLI DE RIBES

NUCLI DE RIBES - GRUP DE TREBALL BLAU

El debat al grup s'ha iniciat amb l'exposició, per part de les persones participants, de situacions concretes que es donen en el dia a dia del municipi, especialment en relació a la mobilitat amb vehicle privat i en transport col·lectiu.

Posteriorment el debat s'ha pogut canalitzar de manera que s'han recollit múltiples aportacions sobre els diferents modes de mobilitat.

AMBIT 1: MOBILITAT A PEU
En relació a la mobilitat dels vianants s'ha considerat: **Peatonalització** Hi ha queixes sobre les terrasses dels bars perquè les cadires i les taules envaeixen l'espai pel bon trànsit dels vianants. S'assenyala que al carrer de la Torreta hi havia una proposta de plataforma única, però encara no s'ha començat el projecte.

Passos de vianants

No s'identifiquen zones on caldria ubicar passos de vianants o fer accessibles els existents.

Voreres

Es manifesta que les voreres de la zona central del nucli de Ribes són estretes, ja sigui perquè són antigues o perquè han estat malmeses pels escocells dels arbres. Com a exemples es destaquen els carrers de Sant Pau, Ensenyament, de Torreta, Sitges, Carbonell i Grau i el carrer Major.

Imatge: Google Maps, carrer Sant Pau

Imatge: Google Maps, carrer Carbonell i Grau

AMBIT 2: MOBILITAT EN BICICLETA

Les persones usuàries de bicicleta consideren que caldria augmentar la xarxa de vies per a ciclistes, principalment per connectar el nucli de Ribes amb Sitges, el nucli de Ribes amb el de Les Roquetes i, aquest, amb Vilanova i la Geltrú. Aquesta xarxa també hauria de permetre la circulació de vianants.

Imatge: Google Maps, sortida del nucli de Ribes direcció Les Roquetes, on hi ha un primer tram del carril bici ja construït.

S'assenyala la necessitat d'ubicar aparcaments de bicicletes a les parades d'autobús, a l'hospital i a carrers i places transitades com Plaça Catalunya, carrer del Cardenal, carrer Comerç, carrer Nou, carrer Margarida Xirgu i Plaça de l'Església.

AMBIT 3: MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU

Les persones participants al grup identifiquen que hi ha necessitat de transport intraurbà, especialment per a gent amb mobilitat reduïda, com la gent gran que ha de moure's dins del municipi. Es planteja una possible ruta que passi pels diferents serveis que podrien ser necessaris per una persona amb mobilitat reduïda: CAP – Poliesportiu – Palou alt – Palou baix – Parellades – Can Puig – Plaça de l'Església – Piscines.

Respecte a la mobilitat interurbana i urbana, entre els diferents nuclis de Sant Pere de Ribes, es detecta una manca de freqüència els dies festius, tant els busos que van a Les Roquetes, Vilanova i la Geltrú i Sitges, que passen cada hora, com pels que van a Barcelona, que passen cada dues hores. Es fa èmfasi especialment els dies de Nadal i Cap d'Any, indicant que els busos aquests dies són pràcticament inexistents.

Es detecta una manca d'informació sobre la freqüència de pas dels busos nocturns.

Es critica que s'hagi de pagar dues zones de transport urbà (TMB) per utilitzar el bus que va de Ribes a Vilanova i la Geltrú.

No es destaquen aspectes sobre l'estat i l'accessibilitat de les parades i dels vehicles de transport col·lectiu.

AMBIT 4: MOBILITAT EN VEHICLE MOTORITZAT

En relació a la mobilitat en transport privat, es destaquen els següents aspectes:

- Dificultat per transitar per carrers per als vianants, com carrer Comerç o carrer Nou, per la quantitat de persones que transiten a peu el carrer. Això és encara més difícil si es surt des d'un pàrquing. Es proposa que al carrer Nou, en direcció a carrer Ensenyament, es faci un canvi de direcció per poder sortir amb el vehicle privat amb més facilitat.
- Tota la zona assenyalada al mapa de color negre és de doble direcció, encara que són carrers on hi ha vehicles estacionats a les dues bandes. Es proposa que es faci un circuit d'una sola direcció a tota la zona.

AMBIT 5: APARCAMENT
S'assenyala que, si bé històricament hi havia places d'aparcament suficients al nucli de Ribes, actualment existeixen dificultats per aparcar, sobretot al centre de la vila.

ALTRES QÜESTIONS

Una de les dificultats de les vianants que s'ha destacat al grup de treball és que a les places principals del nucli, com la Plaça Marcet i la de l'Església, hi ha problemes de convivència entre veïnat, vianants i menors que juguen a pilota, afegit a l'absència de figures paternes que posin límits. Aquest és un dels temes que més crispació ha generat dins del grup blau.

En aquest sentit, es demana especialment que es posin cartells prohibitius de jocs de pilota, bicis i patinets, perquè ho consideren un perill per les persones que transiten les places. Els punts més conflictius són el carrer Nou, el carrer Comerç, la Plaça Marcer i el carrer Major.

D'altra banda, hi ha diversitat d'opinions sobre si s'hauria de restringir el trànsit de vehicles privats al centre de la vila, deixant accedir només a veïnat i comerciants.

NUCLI DE RIBES - GRUP DE TREBALL VERD

El debat al grup s'ha iniciat amb l'exposició, per part de les persones participants, de situacions concretes que es donen en el dia a dia del municipi, especialment en relació a la mobilitat amb vehicle privat, l'estat de la via pública (que dificulta la mobilitat a peu) i l'aparcament.

Posteriorment el debat s'ha pogut canalitzar de manera que s'han recollit múltiples aportacions sobre els diferents modes de mobilitat.

AMBIT 1: MOBILITAT A PEU
Peatonalització Hi ha cert consens sobre que són necessàries més zones per als vianants a la vila. En aquest sentit, es destaca que és important tenir zones per passejar, però que aquests espais no han de ser la totalitat del municipi, sinó que han d'estar delimitades. Es critiquen les jardineres que hi ha a alguns carrers com Lluís Companys perquè són

excessivament grans.

També s'assenyala que a alguns carrers hi ha arbres que s'han de podar perquè superen l'amplada de la vorera.

Voreres

Les persones participants assenyalen que hi ha zones del nucli de Ribes on les voreres són estretes i dificulten la mobilitat a peu, especialment al centre històric i al nord-est del carrer Sitges. Són exemples l'entorn de la Plaça Font, carrer Pere Carbonell i Grau, carrer Pi, carrer Olivella, carrer Milana, carrer Cristòfol Mestres, carrer Palou, carrer Major i carrer Emili Giralt.

Imatge: Google Maps, carrer Pi

Imatge: Google Maps, carrer Olivella

D'altra banda, s'assenyala que a alguns carrers hi ha voreres que s'han ampliat excessivament sense un criteri clar i sense necessitat per fer-ho. És el cas de carrer Lluís Companys, entre Carrer Jaume Balmes i carrer Miguel de Cervantes.

Imatge: Google Maps, carrer Lluís Companys

AMBIT 2: MOBILITAT EN BICICLETA

Les persones usuàries de bicicleta consideren que caldria augmentar la xarxa de vies per a ciclistes, principalment per connectar el nucli de Ribes amb Sitges, el nucli de Ribes amb el de Les Roquetes i, aquest, amb Vilanova i la Geltrú.

D'altra banda, es destaca que hi ha carrers que no necessiten carril bici, sinó que les bicicletes han de circular per la mateixa via que la resta de vehicles.

AMBIT 3: MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU

S'assenyala que el transport públic als serveis sanitaris, el CAP i l'hospital Sant Camil, és insuficient.

Respecte el transport públic, també s'indica que s'hauria d'ampliar la freqüència de pas, en general, perquè hi ha demanda.

AMBIT 4: MOBILITAT EN VEHICLE MOTORITZAT

Les persones participants indiquen alguns carrers que, encara que són estrets, són de doble direcció. Per tant, haurien de ser direcció única. Com a exemples, carrer Lluís Companys i carrer Pep Ventura.

Imatge: Google Maps, carrer Pep Ventura

Hi ha zones del municipi on hi ha falta de visibilitat a l'hora de circular en vehicle. Per exemple, a Can Puig i a la confluència de carrer Miguel de Cervantes amb carrer Mare de Deu de Montserrat.

Imatge: Google Maps, carrer Miguel de Cervantes amb carrer Mare de Deu de Montserrat

Al carrer de l'Ensenyament teòricament els vehicles privats no poden accedir, però no es respecta.

AMBIT 5: APARCAMENT

Les persones participants reclamen que s'han reduït les places d'aparcament gratuïtes al centre de la vila, a la zona densa, i que han d'anar a les afores a aparcar. S'assenyala que això és a causa de l'augment de les places d'aparcament de ciclomotors, de les reservades a persones amb discapacitat i, principalment, per la reducció d'espai disponible per l'ampliació de les terrasses dels bars. Hi ha preocupació sobre que aquest procés finalitzi en la implementació de zones blaves i/o verdes.

S'indica que demogràficament el nucli de Ribes no ha crescut tant com per haver-hi problemes d'aparcament.

A la zona de l'INS Can Puig hi ha indisciplina d'aparcament, generant un conflicte al veïnat.
S'assenyala com a possible solució fer aparcaments dissuasius a les entrades de Ribes perquè la gent que ve de fora no aparqui al centre de la vila, a la zona més densa.

Guals

Les persones participants afirmen que els guals afecten els passos de vianants, en general, sense especificar una zona concreta del nucli.

NUCLI DE RIBES - GRUP DE TREBALL VERMELL

El debat al grup s'ha iniciat amb l'exposició, per part de les persones participants, de situacions concretes que es donen en el dia a dia del municipi, especialment en relació a la mobilitat amb vehicle privat i l'estat de la via pública, que dificulta la mobilitat a peu.

Posteriorment el debat s'ha pogut canalitzar de manera que s'han recollit múltiples aportacions sobre els diferents modes de mobilitat:

AMBIT 1: MOBILITAT A PEU

Peatonalització

Les terrasses dels bars ocupen bona part de les zones per a vianants i les voreres, obligant al veïnat a haver de baixar de la vorera. Entre el carrer Comerç i el carrer Sant Pere hi ha el bar La Tronera, que té una terrassa que suposa un perill per la circulació.

Voreres

S'assenyala que al carrer Balmes hi ha un segment de la vorera que està malmès i és perillós.
S'indica que al costat de la riera no hi ha voreres i que són necessàries.
Les voreres del carrer Major són estretes. El veïnat s'ha queixat i l'Ajuntament ha indicat que no pot actuar perquè aquestes voreres són de la Diputació de Barcelona. També son estretes les de carrer Pi.

Imatge: Google Maps, carrer Major

A carrer Lluís Companys, des de Plaça Catalunya fins al carrer Coma i Solà, l'Ajuntament ha ampliat la vorera però ha deixat un esglaó a una alçada diferent, on la gent ensopega, cau i es fa mal.

Imatge: Google Maps, Plaça Catalunya.

S'assenyala que caldria habilitar les voreres que encara no ho estan per a gent gran i persones amb mobilitat reduïda.

AMBIT 2: MOBILITAT EN BICICLETA

S'assenyala que el carril bici que hi ha a l'entrada de l'hospital Sant Camil no s'utilitza perquè és feixuc seguir-lo i la gent prefereix circular per la carretera.

A la zona de Santa Bàrbara s'hauria de fer un carril bici que arribés fins a Sitges.

Des de la parada d'autobús de la zona de Els Patos fins a la rotonda de l'autopista és una zona perillosa, tant per a vianants, com per a ciclistes i pel propi autobús. S'hauria de fer un estudi per veure com millorar la zona.

A la urbanització Can Lloses-Can Marcer hi ha un carril bici que finalitza a l'entrada del Parc Natural del Garraf. S'assenyala que no té massa sentit.

AMBIT 3: MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU

Les persones participants indiquen que s'ha d'augmentar la freqüència de pas del bus nocturn, així com del diürn els diumenges i festius.

La urbanització Mas Alba té connexió amb Sitges, però no amb Sant Pere de Ribes.

El bus interurbà que va des de Sant Pere de Ribes a Vilanova i la Geltrú triga pràcticament 40 minuts perquè la ruta fa molta volta. S'hauria de crear una ruta més directa. A més a més, has de pagar dues zones (TMB). S'assenyala que és injust i és un desequilibri territorial, sent municipis de la mateixa comarca.

AMBIT 4: MOBILITAT EN VEHICLE MOTORITZAT

A la carretera de Sitges, on està la Casa Ametller, els cotxes aparquen a la vorera i dificulten la circulació de vianants.

Al carrer Miguel de Cervantes amb carrer Montserrat hi ha un stop, a la banda de Miguel de Cervantes. Hauria d'estar pels vehicles que venen de carrer Montserrat perquè tenen menys visibilitat.

Hi ha carrers que són de doble sentit, on els vehicles aparquen a les dues bandes i dificulten el pas. Un exemple és el carrer Ildefons Cerdà.

S'haurien d'instal·lar miralls a les cantonades dels carrers que surten a les vies principals del nucli de Ribes, per millorar la visibilitat.

AMBIT 5: APARCAMENT

No es respecten les places d'aparcament per a persones amb discapacitat que hi ha a la plaça de l'Església.

Al carrer Ildefons Cerdà, el dia que hi ha mercat, no es pot aparcar i el veïnat ha de treure els seus vehicles abans de les 6 del matí. Proposen poder utilitzar el jardí intern dels edificis per poder aparcar (a l'alçada de la plaça Joan Fuster).

Una altra demanda és fer una zona de càrrega i descàrrega al costat de Mobles Ribes. També hi ha necessitat al carrer Major.

ALTRES QÜESTIONS

Al carrer Nou, que és per a vianants, hi ha menors que juguen amb pilota i és un perill per la gent que camina pel carrer, així com pels vehicles que hi circulen.

La il·luminació dels carrers és insuficient.

3.2. APORTACIONS A LA DIAGNOSI DE MOBILITAT EN EL NUCLI DE LES ROQUETES

NUCLI DE LES ROQUETES - GRUP DE TREBALL VERD

El debat al grup s'ha iniciat amb l'exposició, per part de les persones participants, de situacions concretes que es donen en el dia a dia del municipi, especialment en relació a la mobilitat amb vehicle privat, l'aparcament i l'estat de la via pública, que dificulta la mobilitat a peu.

Posteriorment el debat s'ha pogut canalitzar de manera que s'han recollit múltiples aportacions sobre els diferents modes de mobilitat.

AMBIT 1: MOBILITAT A PEU

Voreres

Es valora que l'Ajuntament ha treballat els darrers anys en ampliar voreres, però que encara queda treball per fer. Hi ha voreres que encara són estretes, sobretot a la part alta del nucli de Les Roquetes. Per exemple, el carrer Doctor Fleming.

Imatge: Google Maps, carrer Doctor Fleming

S'indica que hi ha voreres que rellisquen quan plou. Un exemple són les del carrer Montcaro.

Al carrer Murillo amb carrer Manuel de Falla hi ha un pal que dificulta la visibilitat, és perillós.

Al carrer d'Antoni Gaudí amb carrer Murillo els vehicles aparquen sobre la vorera i dificulten la circulació dels vianants.

A carrer Eugeni d'Ors amb avinguda Catalunya hi ha una part de la vorera molt forta, que sobresurt,

i un autobús ha tingut un accident al tocar amb una de les rodes. La vorera està així des de fa poc temps perquè va ser reformada i ampliada, dificultant les maniobres dels vehicles. El veïnat considera que és perillós.

AMBIT 2: MOBILITAT EN BICICLETA

Es va valorar, en general, que la mobilitat en bicicleta a tot el nucli és difícil ja que pràcticament sempre han de circular per les mateixes vies que els vehicles motoritzats.

AMBIT 3: MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU

S'assenyala que la urbanització Mas d'En Serra no té accés al transport públic i que el veïnat ha de baixar al centre del poble per accedir-hi. Proposa que una de les tres línies interurbanes faci parada a algun punt de la urbanització.

AMBIT 4: MOBILITAT EN VEHICLE MOTORITZAT

A avinguda Mas d'En Serra amb carrer de Sagunt hi ha una rasa des de fa temps i és perillosa per la circulació dels vehicles.

Imatge: Google Maps, carrer de Sagunt

Al carrer Ermengardis amb carrer Federico García Lorca s'ha fet un canvi de direcció i actualment només hi ha un sentit per entrar al carrer. El veïnat ha de fer una volta, arribant a Vilanova i la Geltrú, per entrar al seu carrer (han d'anar fins a carrer Agricultura). Una veïna explica que ja ha presentat una queixa escrita, acompanyada de signatures d'altres veïns i veïnes.

En aquest sentit, també s'assenyala que als carrers que envolten la plaça Hernan Cortés hi ha un problema similar i que en algunes ocasions es veuen obligades a circular uns metres en direcció contrària per passatge Einstein.

El carrer Montcaro és direcció única, de pujada, i carrer Matagalls és de doble sentit encara que és més estret, sumat als vehicles que hi ha aparcats. Si venen vehicles des d'avinguda Montseny es forma un embús i han d'esperar a que passin la resta.

Al final de carrer Matagalls, amb carrer Puig de la Mola, hi ha un stop però no hi ha visibilitat. És perillós i el veïnat demana instal·lar un mirall.

Imatge: Google Maps, carrer Matagalls

A l'entrada de la Urbanització Els Cards venint des de Sitges els vehicles que venen des de Sitges han de cedir el pas. S'indica que hi ha arbrat que no deixa veure el senyal. És perillós i el veïnat demana una solució.

A la rambla del Garraf també hi ha algunes senyals verticals que estan poc visibles per l'arbrat.

Al carrer de Juan Sebastián Elcano amb carrer Miguel Àngel els vehicles aparquen a les dues voreres i, sumat a que han instal·lat uns contenidors, el gir és molt difícil.

Alguns veïns i veïnes consideren que a l'encreuament de carrer Eugeni d'Ors amb carrer Miquel Servet, on hi ha una senyal de cedir el pas, hi hauria d'haver un stop.

AMBIT 5: APARCAMENT

Hi ha queixes del carrer Cid Campeador perquè abans hi havia una zona de càrrega i descàrrega que permetia aturar un moment a les famílies que portaven els seus fills i filles a una escola d'anglès que hi ha a aquest carrer.

Els carrers on s'ha prohibit aparcar a una de les dues voreres generen crítiques. Són exemples carrer Doctor Fleming, Pau Claris i Federico García Lorca. Els beneficis només es reverteixen sobre el veïnat que viu al costat on està prohibit aparcar, perquè s'estalvien haver de pagar els guals. Aquest punt genera consens dins del grup.

El veïnat es queixa que s'han habilitat zones àmplies d'aparcament de ciclomotors però que aquestes places no s'utilitzen. Els conductors de ciclomotor aparquen a les places de cotxes o directament a la vorera, dificultant el pas dels vianants. Aquest punt genera un consens generalitzat.

NUCLI DE LES ROQUETES - GRUP DE TREBALL VERMELL

El debat al grup s'ha iniciat amb l'exposició, per part de les persones participants, de situacions concretes que es donen en el dia a dia del municipi, especialment en relació a la mobilitat amb vehicle privat i la situació de l'aparcament.

Posteriorment el debat s'ha pogut canalitzar de manera que s'han recollit múltiples aportacions sobre els diferents modes de mobilitat.

AMBIT 1: MOBILITAT A PEU

En relació a la mobilitat dels vianants es considera:

Voreres

S'assenyala que el carrer Ermengardis té les voreres estretes, d'uns 70cm, que no compleix la normativa.

Imatge: Google Maps, carrer Ermengardis

Al carrer Murillo, des del número 1 fins l'11, la vorera s'està enfonsant i està fent malbé els murs dels habitatges. També s'hauria d'asfaltar el carrer.

En general, s'assenyala que s'ha de fer un poble accessible per tothom, reduint les barreres arquitectòniques existents.

Es proposa que, des del carrer Murillo, s'obri un accés directe a Vilanova i la Geltrú, superant la riera.

AMBIT 2: MOBILITAT EN BICICLETA

El carril bici que va des de la ronda de la Masia Nova, avinguda del Montseny i carrer Agricultura hauria de tenir continuïtat amb la rambla del Garraf fins a Vilanova i la Geltrú.

També s'hauria d'enllaçar Puigmoltó amb Les Roquetes, amb un carril bici i un camí per a vianants.

Un dels motius pels que la ciutadania no utilitza la bicicleta dins del municipi és per la falta d'aparcaments. S'haurien d'instal·lar a les pistes de Sant Agustí i al Centre Cívic.

AMBIT 3: MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU

Les tarifes per anar en transport públic haurien de ser les mateixes per a Sitges i Vilanova i la Geltrú.

S'hauria d'ampliar la freqüència de pas de l'autobús que va a l'hospital Sant Camil, sobretot els caps de setmana i els dies laborables al matí i a la nit.

Es proposa que des de Les Roquetes es faci un autobús llançadora gratuït que vagi fins la platja, tal i com es fa a Vilanova i la Geltrú.

AMBIT 4: MOBILITAT EN VEHICLE MOTORITZAT

S'han d'instal·lar miralls per la falta de visibilitat a carrer Jacinto Benavente amb carrer Santiago Rusiñol i a carrer Federico García Lorca amb carrer Jacint Verdaguer.

Al carrer Ermengardis amb carrer Federico García Lorca s'ha fet un canvi de direcció i actualment només hi ha un sentit per entrar al carrer. El veïnat ha de fer una volta, arribant a Vilanova i la Geltrú, per entrar al seu carrer (han d'anar fins a carrer Agricultura).

Al carrer Bell Lloc, entre carrer Magallanes i carrer Agricultura, encara que és de doble sentit la gent aparca el seu vehicle a les dues voreres. S'hauria de posar d'un sol sentit de circulació.

Imatge: Google Maps, carrer Bell Lloc

Al carrer Doctor Fleming hi ha dues bandes rugoses inclinades.

Enfront de l'institut Xaloc hi ha dos passos elevats excessivament alts, fan malbé els vehicles. També s'han de revisar els que hi ha de camí a l'hospital Sant Camil i els de la rambla del Garraf.

El veïnat de carrer Murillo ha de fer molta volta per accedir als seus garatges privats i això causa indisciplina en la circulació.

AMBIT 5: APARCAMENT

Es registren situacions d'indisciplina en l'aparcament al carrer Jacinto Benavente.

Imatge: Google Maps, carrer Jacinto Benavente

Al carrer Mas d'En Serra, a la zona comercial, no hi ha suficient zona de càrrega i descàrrega i els camions i vehicles comercials aturen en doble filera, dificultant la circulació.

Les Roquetes és una zona molt densa i amb poc aparcament, s'hauria d'estudiar la implementació de la zona blava, pagant el veïnat un preu simbòlic.

Es proposa que l'aparcament de l'hospital Sant Camil sigui gratuït. Hi ha consens en aquesta proposta dins del grup.

Al costat de la plaça Hernan Cortés es farà un nou teatre i l'empresa encarregada no ha estat informada de les dificultats d'aparcament que té la zona. S'hauria d'haver contemplat dins del projecte.

3.3. SÍNTESI DE RESULTATS DELS GRUPS DE DEBAT

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

AMBIT 1: MOBILITAT A PEU

Peatonalització

Al nucli de Ribes es manifesta, en general, que les terrasses dels bars envaeixen la via pública i dificulten la bona circulació dels vianants. També s'assenyala que part de l'arbrat i de les jardineres que hi ha al nucli s'han de reduir perquè redueixen l'espai disponible que hi ha, ja sigui per a vianants o per la circulació de vehicles.

Hi ha cert consens sobre que són necessàries més zones per als vianants a la vila, sempre definint-les i delimitant-les per respectar la resta d'usos de l'espai públic.

Passos de vianants

S'ha valorat, en general, que s'han d'adaptar els passos de vianants que encara no ho estan per a persones amb mobilitat reduïda.

Voreres

S'ha manifestat que moltes de les voreres dels carrers del municipi són estretes i no compleixen amb la normativa vigent. Això és present sobretot al nucli de Ribes i a la part alta de Les Roquetes. També s'ha destacat que, en general, l'estat de les voreres és deficient i, en determinats casos, perillós.

D'altra banda, algunes de les voreres que s'han reformat i ampliat s'han fet sense criteri, a zones que no són excessivament transitades (en el cas de Ribes); o s'han reformat i s'han creat o mantingut elements perillosos per la circulació dels vehicles.

Es recullen queixes en relació a les terrasses dels bars que ocupen bona part de les zones per a vianants i les voreres, obligant al veïnat a haver de baixar de la vorera.

AMBIT 2: MOBILITAT EN BICICLETA

Hi ha consens sobre que s'ha de connectar el nucli de Ribes amb el de Les Roquetes i, en paral·lel, connectar el municipi amb Vilanova i la Geltrú i Sitges. També s'ha valorat que les urbanitzacions tinguin accés a aquesta xarxa de carril bici.

AMBIT 3: MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU

Hi ha demanda de transport intraurbà, especialment per a gent amb mobilitat reduïda, per moure's dins de Sant Pere de Ribes i arribar als serveis sanitaris.

D'altra banda, també hi ha importants demandes de mobilitat interurbana, amb Sitges i Vilanova i la Geltrú, i de mobilitat urbana, amb Barcelona. En aquest sentit, es detecta una manca de freqüència de pas els caps de setmana, festius i nocturns.

Hi ha consens sobre el rebuig a pagar dues zones de transport urbà per anar a Vilanova i la Geltrú, qüestió que depèn de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB).

No es destaquen aspectes sobre l'estat i l'accessibilitat de les parades i dels vehicles de transport col·lectiu.

AMBIT 4: MOBILITAT EN VEHICLE MOTORITZAT

S'han detectat carrers de doble direcció estrets que, sumat als vehicles aparcats, dificulten la bona circulació. Aquesta qüestió és present als dos nuclis principals, Ribes i Les Roquetes.

Es valora que hi ha encreuaments tancats amb dèficits de visibilitat. Es proposa instal·lar miralls per evitar accidents.

S'ha assenyalat l'estat deficient d'alguns dels carrers del municipi, en els que hi ha forats que són perillosos pels vehicles.

A alguns carrers del nucli de Les Roquetes recentment s'ha canviat la direcció i això ha generat dificultats pel veïnat per accedir amb facilitat al seu carrer amb el vehicle privat. Es proposa fer un altre canvi de direcció per revertir la problemàtica.

AMBIT 5: APARCAMENT

Els problemes d'aparcament són presents als dos nuclis densos del municipi, sobretot a Les Roquetes. Aquest és l'àmbit que més queixes, suggeriments i propostes ha presentat.

Al nucli de Ribes s'ha valorat que aparcar al centre és difícil i identifiquen com a causes els aparcaments de ciclomotors, de les places reservades per a persones amb mobilitat reduïda i, principalment, per la reducció de l'espai disponible per l'ampliació de les terrasses dels bars. En aquest sentit, hi ha consens sobre la indisciplina de les persones que utilitzen ciclomotor perquè no utilitzen les places reservades, sinó que aparquen sobre les voreres i a les places de cotxes.

S'indica que demogràficament el nucli de Ribes no ha crescut tant com per haver-hi problemes d'aparcament, qüestió que sí ha experimentat el nucli de Les Roquetes.

S'assenyala com a possible solució fer aparcaments dissuasius a les entrades de Ribes.

Al nucli de Les Roquetes hi ha queixes sobre els carrers en els que s'ha prohibit aparcar només a una de les voreres perquè els beneficiats només són els veïns i veïnes d'aquesta banda, que s'estalvien pagar el gual.

Es demana fer zones de càrrega i descàrrega a les zones més comercials del municipi, per evitar que s'aturi en doble filera.

Es proposa que l'aparcament de l'hospital Sant Camil sigui gratuït.

Al costat de la plaça Hernan Cortés es farà un nou teatre i l'empresa encarregada no ha estat informada de les dificultats d'aparcament que té la zona. Es valora que s'hauria d'haver contemplat dins del projecte.

4. Avaluació de les sessions

Tot mecanisme participatiu representa un procés educatiu en el que els agents implicats posen en pràctica una nova forma de treballar i relacionar-se per tal de construir conjuntament. Aquesta vessant educativa del procés suposa també, entre d'altres aspectes, un aprenentatge continu sobre la manera d'organitzar i conduir el procés per assolir els objectius marcats prèviament. Per aquesta raó copsar la percepció dels participants mitjançant mecanismes d'avaluació de les sessions deliberatives és un dels mecanismes que permeten recollir indicadors de la seva qualitat i així implementar millores en els processos participatius. L'objectiu de l'avaluació és doncs, identificar aspectes de millora en les dinàmiques desenvolupades.

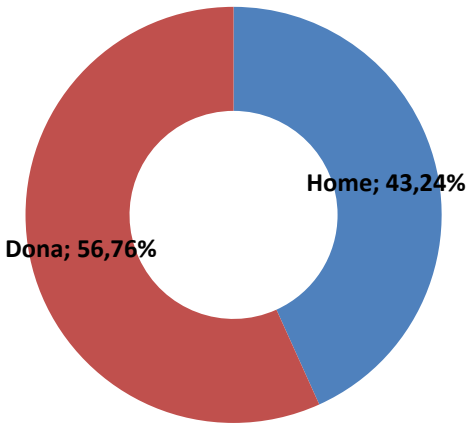
Amb aquesta intenció s'ha dissenyat un qüestionari que, complimentat voluntàriament per les persones participants a l'acabament del taller ens permet avaluar diferents aspectes del mateix.

PERFIL DELS PARTICIPANTS

S'han recollit les valoracions d'un total de 41 persones, tant representants d'entitats del municipi, com també persones que han assistit a títol individual.

Sexe

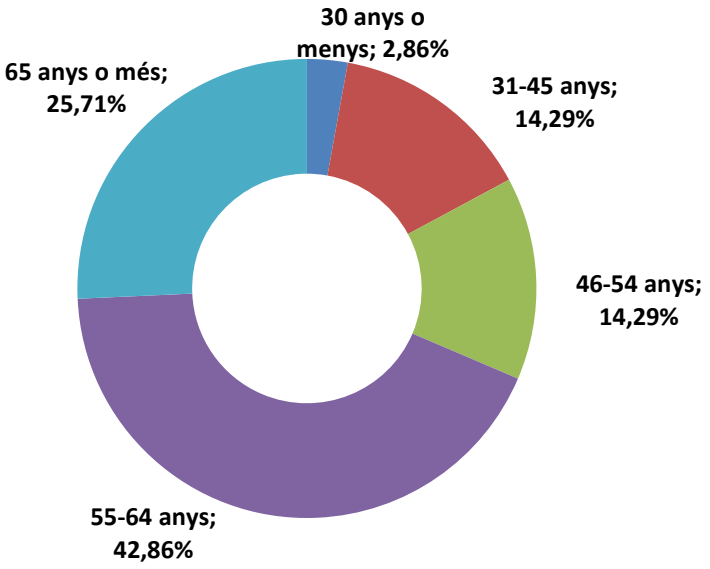
El 56,76% de les persones que han participat a les sessions de treball i han fet la valoració de les mateixes són dones, mentre que el 43,24% han estat homes.



Base: 37 persones

Edat

En relació a l'edat de les persones que han omplert el qüestionari d'avaluació, la mitjana d'edat ha estat de 55 anys, en una forquilla que va des dels 27 fins els 78 anys.



Base: 35 persones

Pertinència a entitats

El 27,19% de les persones participants són representants del teixit associatiu de Sant Pere de Ribes.

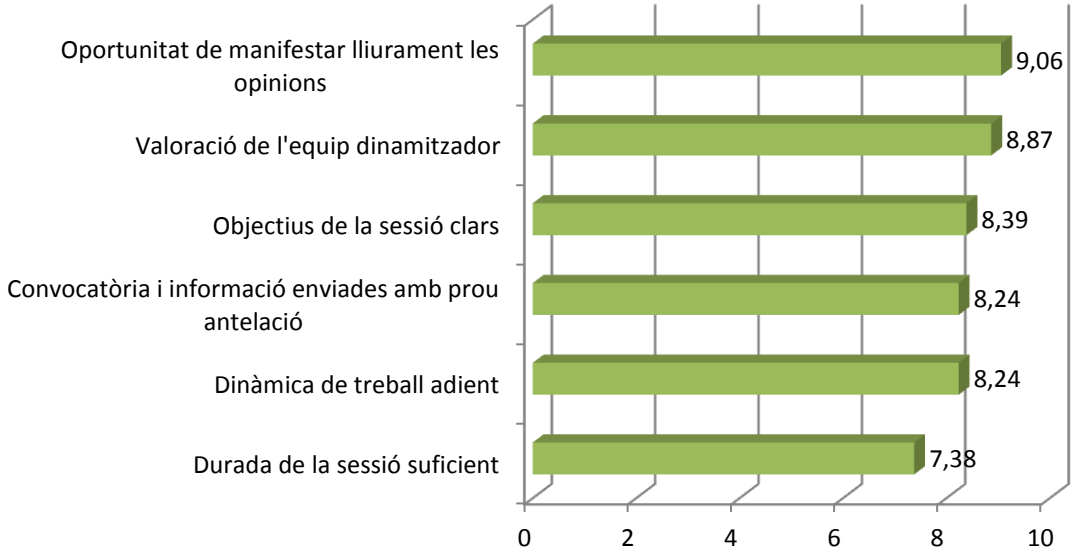
VALORACIONS DELS PARTICIPANTS

Grau de satisfacció global

La valoració global de les persones participants en relació amb el fet d'haver pres part en els taller deliberatius ha estat positiva, assolint una nota mitjana de 8,53 punts sobre 10 punts possibles.

Valoracions mitjanes

El següent gràfic recull les valoracions mitjanes assolides per cada un dels aspectes avaluats pels participants en una escala compresa entre 0 i 10 punts:



Base: 38 respostes

Totes les mitjanes de les variables avaluades han assolit resultants que superen els 7 punts en l'escala compresa entre 0 i 10 punts. La puntuació més baixa ha estat la valoració de la durada de la sessió de treball, que ha assolit una nota mitjana de 7,38 punts.

L'aspecte que ha rebut una millor valoració ha estat l'oportunitat de manifestar lliurament les opinions, assolint una nota mitjana de 9,06 punts. En segon lloc apareix la valoració de l'equip dinamitzador, i la claredat dels objectius de la sessió en tercer lloc.