



Ajuntament de
Castellar del Vallès



Diputació
Barcelona

PROCÉS PARTICIPATIU DEL PLA DE MOBILITAT DE CASTELLAR DEL VALLÈS

Document de retorn de resultats

Maig 2011

Realitzat per:



Rambla Guipúscoa, 77-79, Bx. 1^o 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:

Manel Gil

Lidia Daza

Sandra Hereter

Suport tècnic en mobilitat:

Eduard Casan

Joana Rodríguez



Direcció facultativa:



Ajuntament de
Castellar del Vallès

Amb el suport de:



1. INTRODUCCIÓ

La participació ciutadana és un mecanisme que permet implicar a la ciutadania en el procés de presa de decisions de les polítiques locals. L'objectiu del desenvolupament de processos participatius, és establir les condicions òptimes que permetin generar un debat informat, a partir del qual sigui possible identificar posicionaments i elaborar conjuntament suggeriments que, com una aportació més, puguin ser valorats per tal d'enriquir el resultat final.

En tot cas, però, cal tenir en compte que la decisió final recau en els responsables polítics, els quals han estat escollits per la ciutadania per tal de gestionar els afers públics en defensa del bé comú, i són, per tant, els agents que estan legitimats per a decidir.

De tota manera, en el moment en què finalitza un procés de participació, és un exercici de responsabilitat explicar a la ciutadania quin ha estat el destí del resultat del treball desenvolupat durant el procés participatiu. En aquest sentit, el **retorn a la ciutadania** esdevé un exercici de màxima importància per tal que la participació ciutadana tingui sentit i pugui esdevenir una nova forma de gestionar els afers públics.

En aquest cas, el retorn del procés a la ciutadania incorpora els següents aspectes, per tal d'explicar quin ha estat el destí dels diferents suggeriments generats principalment en la sessió de debat i proposta de mesures celebrada el 21 de febrer de 2011:

- Un recull quantitatiu del nombre i percentatge de propostes incorporades i desestimades
- Una relació de les propostes generades a partir del procés participatiu que han estat validades tècnicament i per tant s'han incorporat al PMU, ja sigui de manera total o parcial.
- Una relació motivada d'aquells suggeriments i/o noves propostes que han estat generades per la ciutadania i que no han estat validades tècnicament i per tant, no han estat incorporades al PMU.

2. GRAU D'INCORPORACIÓ DE LES PROPOSTES

El procés participatiu desenvolupat a Castellar del Vallès en el marc de la redacció del Pla de Mobilitat Urbana, en la seva fase de proposta de mesures, ha desenvolupat com a principal espai participatiu presencial la celebració d'un taller obert a la ciutadania. Durant la realització del mateix, els participants han debatut la proposta tècnica presentada per l'equip tècnic de GRECCAT, empresa responsable de la redacció del PMU.

Fruit del debat s'han validat les propostes presentades, recollint diferents aportacions i matisacions. Al mateix temps, el debat ciutadà també ha permès generar un total de 28 noves propostes.

El conjunt d'aquests suggeriments i aportacions ha estat valorat tècnicament pels professionals responsables de la redacció del PMU. Com a resultat d'aquesta valoració **s'han incorporat al redactat del PMU un total de 15 aportacions, el que suposa un 53,6% del total**. D'aquestes 12 propostes (42,9% del total) s'han incorporat íntegrament, tal i com han estat formulades, mentre que 3 propostes s'han incorporat parcialment (10,7% del total). La resta de suggeriments, un total de 13 aportacions, que suposen un 46,4% del total, han estat desestimades per diferents motivacions, que s'expliquen posteriorment.

Grau d'incorporació	Nombre de propostes	Percentatge
Totalment incorporada	12 propostes	42,9%
Parcialment incorporada	3 propostes	10,7%
No incorporada	13 propostes	46,4%
TOTAL	28 propostes	100,0

El següent gràfic reflecteix el grau d'incorporació de les propostes generades:

Grau d'incorporació de les propostes generades (en %)



Base: 28 propostes.

3. DETALL DEL DESTÍ DE LES PROPOSTES

A continuació es relaciona el conjunt de propostes elaborades pels participants a la sessió de debat, segons cinc àmbits: Mobilitat a peu; Mobilitat en bicicleta; Mobilitat en transport col·lectiu; Mobilitat en vehicle motoritzat i Aparcament. Per a cada una d'elles s'incorpora el detall de si la proposta ha estat incorporada o no al document final del PMU. En els casos en què existeix una recomanació tècnica concreta sobre la proposta, ha estat també incorporada.

AMBIT 1: MOBILITAT A PEU

MOBILITAT A PEU			
Àmbit d'actuació	Proposta	Grau d'incorporació	Motivacions de caràcter tècnic
Ampliació de la xarxa de carrers amb prioritat invertida al centre urbà de Castellar del Vallès	P.1.1. Com alternativa a transformar el carrer Anselm Clavé de prioritat invertida es planteja estudiar la possibilitat d'intervenir en el Passeig ampliant voreres, eliminant aparcament i fent un carril bici que connecti amb l'espai Tolrà	Proposta no incorporada	Desestimada tècnicament. Les voreres d'aquest vial ja presenten una amplada accessible i, a més a més, les actuacions del PMU sobre les transformacions a plataforma única de carrers no pretenen actuar sobre la xarxa principal urbana.
	P.1.2. Es proposa afegir el C/ Romaní, com a via de prioritat invertida, donat que l'únic trànsit existent és dels veïns que entren i treuen els seus vehicles.	Proposta no incorporada	Desestimada tècnicament. El carrer Romaní és un carrer amb una forta pendent i aïllat d'altres carrers pacífics. No es considera un motiu suficient el fet de ser un vial d'entrada de veïns exclusivament, per tal de d'implantar plataforma única.
	P.1.3. Es recull la proposta de construcció d'un pont peatonal i ciclable al torrent de Canyelles, que serviria com a accés de connexió entre Airesol C i el nucli antic.	Proposta no incorporada	Desestimat tècnicament pels següents motius: - Ja existeix un itinerari que uneix Airesol C amb el nucli del municipi. - La inversió econòmica per arranjar aquest camí és elevada i per tant, es prioritzen altres actuacions que puguin tenir una repercussió més important pel municipi.

Àmbit d'actuació	Proposta	Grau d'incorporació	Motivacions de caràcter tècnic
Creació de zones 30: Noves propostes	P.2.1. Es recull la proposta d'incloure en la categoria de zona 30 els carrers de Sant Llorenç i Bonavista.	Proposta parcialment incorporada	S'ha incorporat a zona 30 el tram del carrer Sant Llorenç comprès entre els vials Baixada de Palau i Canyelles. A la resta de carrer, així com el carrer Bonavista, es durà a terme l'eixamplament de les voreres.
	P.2.2. Valorar la possibilitat de fer una experiència pilot amb el tancament a la circulació de trànsit rodat en algun dels carrers de la zona que es proposa com a zona 30, potser a prop del CAP o de l'escoles (<i>proposta individual no consensuada</i>)	Proposta no incorporada	Desestimat tècnicament. Es considera suficient l'actuació de zona 30 i per tant innecessari el tancament d'aquests carrers a la circulació de vehicles per assolir els objectius establerts amb l'actuació original.
	P.2.3. Donar tractament de zona 30 a l'àmbit del Pla (entre els carrers Josep M Sert i Trias de Bes).	Proposta incorporada	Incorporat

Ampliació de la xarxa de carrers per a vianants al centre urbà de Castellar del Vallès	P.3.1. Convertir en carrers per a vianants la part inicial del Carrer Barcelona i també el Carrer Anselm Clavé fins a l'Avinguda Sant Esteve.	Proposta no incorporada	Desestimat. No es considera convenient el tancament a la circulació general pel carrer Anselm Clavé, donat que aquest tram no presenta unes característiques comercials importants. No obstant, es proposa com a carrer de prioritat invertida (prioritat per als vianants però amb circulació de vehicles).
	P.3.2.a. Fer que el carrer Dr. Rovira sigui exclusivament per a vianants (<i>proposta individual no consensuada</i>)	Proposta no incorporada	Desestimat tècnicament. La conversió d'aquest carrer a prioritat per a vianants, no només depèn de la conversió del carrer pel caràcter comercial de la zona o la tipologia de carrer, sinó que a més a més, són un conjunt de característiques les que fan decidir el pas a plataforma única. El pas a plataforma única d'aquest carrer queda aïllat de la resta de propostes i per tant, no és un carrer apropiat per establir aquesta tipologia de via.
	P.3.2.b Fer que al carrer Dr. Rovira es retirin elements de les voreres que dificulten el trànsit dels vianants.		Desestimat tècnicament. Ja existeix una actuació que preveu la supressió de barreres arquitectòniques (P5) i que té en compte els elements urbans que redueixen l'ample útil de les voreres. En aquest cas, la ubicació d'aquets elements al carrer Dr. Rovira no afecta l'ample útil mínim.

Àmbit d'actuació	Proposta	Grau d'incorporació	Motivacions de caràcter tècnic
Eixamplament i/o construcció de voreres	P.4.1. Eixamplar voreres a la carretera de Sabadell	Proposta incorporada	L'ampliació de les voreres queda reflectida en la proposta de P-12 de tractament de la carretera B-124 entre la ronda de Tolosa i l'IES Castellar del Document II "Programa d'Actuacions". En aquesta transformació urbanística ja es preveu una ampliació de les voreres.
Instal·lació de nous passos de vianants	P.7.1. Estudiar la possibilitat d'ubicar un nou pas de vianants a la Plaça del Mestre Anyé, donat que no existeix cap, i per tant no es pot crear al mig de la plaça.	Proposta incorporada	Incorporat
Millora urbanística del carrer de la Menta i de la Sajolida (Airesol C)	P.10.1. Unir totes les urbanitzacions amb el nucli. Es considera necessari recuperar la servitud de pas del camí que passa pel carrer de la Menta i de la Sajolida i estudiar la possibilitat d'allargar aquesta via fins a Airesol D, creant un accés de vianants	Proposta parcialment incorporada	Es proposa una millora urbanística entre els carrers Menta i Sajolida per millorar la connexió entre Airesol C i el nucli. Altres actuacions de vianants per unir el nucli amb les urbanitzacions no es consideren oportunes degut a l'important inversió econòmica que representen. Es creu oportú prioritzar altres actuacions que tinguin major repercussió pel municipi.

AMBIT 2: MOBILITAT EN BICICLETA

MOBILITAT EN BICICLETA			
Àmbit d'actuació	Proposta	Grau d'incorporació	Motivacions de caràcter tècnic
Creació d'una xarxa bàsica d'itineraris ciclables urbans	B.1.1. Estudiar, d'acord amb el traçat d'eixos principals i secundaris proposat, la possibilitat d'ampliar els itineraris ciclables fins als IES i a les pistes d'atletisme pel carrer Països Baixos.	Proposta incorporada	Incorporat
	B.1.2. Connectar Can Carner amb els IES i el centre amb un itinerari ciclable.	Proposta parcialment incorporada	S'incorpora una proposta de creació d'un carril bici bidireccional al carrer Anselm Clavé per a la connexió amb bicicleta entre L'IES Castellar i el centre del municipi.
	B.1.3. Impartir cursos de circulació en bicicleta per als més joves. Es considera important educar al jovent a l'hora de circular correctament i de forma segura amb la bicicleta.	Proposta incorporada	Incorporat
	B.1.4. Convertir el carrer Barcelona en un eix bàsic de la xarxa de bicicletes, amb la creació d'una carril bici de doble direcció que permeti connectar el centre de la vila amb la zona de passeig i dels instituts. El carrer Prat de la Riba també s'hauria d'afegir a la xarxa d'itineraris ciclables	Proposta no incorporada	Desestimat tècnicament. Actualment, la creació de l'àmbit 30, dels eixos ciclables del carrer Montcada i Illes Balears i dels diferents carrers de prioritat invertida i de vianants són actuacions importants i prioritàries pel municipi i que alhora garanteixen la connectivitat en bicicleta No obstant, en posteriors revisions del PMU, aquestes actuacions poden estar presents dins de les propostes de mobilitat en bicicleta del municipi.
	B.1.5. Cercar un recorregut addicional per connectar en bicicleta el nucli del municipi amb l'espai Tolrà.	Proposta no incorporada	Desestimat tècnicament. Ja s'ha incorporat un carril bici bidireccional al carrer Anselm Clavé.
Altres propostes en relació a la bicicleta	B.4. Establir un servei de "bicing", com l'existent a Barcelona o a altres grans ciutats, per a Castellar del Vallès (<i>proposta individual no consensuada</i>)	Proposta no incorporada	Desestimat tècnicament. No hi ha una demanda suficient, ni actualment es disposa d'una xarxa ciclable suficient per poder implantar aquest tipus de servei.
	B.5. Senyalitzar de manera adequada l'accés des de la trama urbana cap el circuit de BTT i també en sentit invers.	Proposta incorporada	Incorporat

AMBIT 3: MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU

MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU			
Àmbit d'actuació	Proposta	Grau d'incorporació	Motivacions de caràcter tècnic
Altres propostes en relació al transport públic	T.5. Es planteja una proposta secundada pel grup en el sentit de realitzar un estudi dels hàbits de mobilitat i d'expectatives de mobilitat de la demanda, per tal d'adaptar el servei i fer-lo atractiu als usuaris.	Proposta incorporada	Aquesta proposta ja estava incorporada en l'actuació T1 "Actuacions a les línies d'autobús urbà" del Document II "Programa d'Actuacions".
	T.6. Una altra mesura que s'apunta per reduir l'impacte en la mobilitat de l'entrada i sortida d'alumnes de les escoles i instituts, es promoure que l'entrada als centres escolars del municipi es pugui realitzar en hores diferents en els diferents centres, de manera que no es concentri en el mateix moment a tots els centres.	Proposta no incorporada	Desestimat tècnicament. La modificació de l'horari d'entrada als centres escolars és molt difícil. Hi han altres mesures que poden ajudar a minimitzar la càrrega de vehicles en hores puntuals. L'objectiu de les actuacions del PMU és reduir les intensitats de vehicles pel municipi, on les actuacions proposades aniran dirigides a fomentar modes de transport més sostenibles (peu, bicicleta, transport públic).
	T.7. Un dels participants demana que l'administració municipal reclami a les empreses concessionàries de serveis de transport (de caràcter interurbà) que adoptin sistemes que permetin dur la bicicleta. En aquest sentit es comenta que n'hi ha de senzills i de fàcil implementació, com per exemple baques o plataformes a la part darrera dels autobusos. D'aquesta manera la gent que utilitza el transport públic per anar a altres viles, podria continuar el seu trajecte posterior a la vila de destí en bicicleta. També es demana fer gestions perquè en hores vall, de poca afluència de passatgers, l'usuari/a pugui pujar la bicicleta a l'autobús.	Proposta no incorporada	Desestimat tècnicament. Aquests sistemes encara no han estat implantats al nostre país ja que la demanda de transport en bicicleta és molt baixa. No obstant, les competències sobre el transport interurbà del municipi són de la Generalitat de Catalunya, factor que encara fa més difícil l'acceptació d'aquesta proposta.
	T.8. En darrer terme, es considera necessari mantenir la parada d'autobús existent davant de la Sony i ubicar un semàfor amb polsador per facilitar el pas de vianants.	Proposta incorporada	En el projecte de desdoblament de la B-124 es preveu crear una rotonda en aquest punt que permetrà plantejar la recuperació de les parades. Fins aleshores, amb la rotonda actualment en construcció s'habilitaran dues parades amb accessos segurs a menys de 300 metres.

AMBIT 4: MOBILITAT EN VEHICLE MOTORITZAT

MOBILITAT EN VEHICLE MOTORITZAT			
Àmbit d'actuació	Proposta	Grau d'incorporació	Motivacions de caràcter tècnic
Pla de sentits únics, prioritant a les urbanitzacions i Can Carner	V.1.1. Estudiar la implantació d'un canvi de sentit del carrer que va al repetidor (carrer Alzina-carrer Arbrells).	Proposta no incorporada	Desestimat tècnicament. No es cospa cap millora que pugui motivar el dur a terme un canvi de sentit. En tot cas, aquests dos carrers són carrers bidireccionals, i els trams finals dels mateixos no disposen de sortida i per tant han de continuar sent bidireccionals.
	V.1.2. Pel que fa a les intervencions en el Sector D, es considera més adient deixar el carrer Vallès de doble sentit o bé canviar-lo en sentit contrari al proposat, és a dir fer que tingui sentit de pujada, perquè de baixada els cotxes s'acceleren molt i pot comportar problemes de seguretat vial.	Proposta incorporada	Incorporat
	V.1.3. Canvi de sentit del carrer Joan Oliver a Can Carner.	Proposta incorporada	Incorporat
V-3 Creació d'un nou vial a ponent que comenci a la B-124, a l'alçada de l'accés d'Airesol C	V.3.1 Realitzar un estudi previ que analitzi la possibilitat d'altres alternatives de traçat i que permeti aplicar la solució més sostenible i amb menor impacte ambiental i ecològic.	Proposta incorporada	Previ a qualsevol projecte constructiu, es realitza un estudi informatiu on es tracten les possibles alternatives del traçat i del projecte.
Altres noves propostes	V.4. Construcció d'un nou vial al nord del municipi que uneixi l'Era Petasques i Fonts Calents amb la conseqüent construcció de dues rotondes de distribució en aquest dos punts, a més de salvar el torrent de Canyelles amb un pont d'edificat paisatgística (un pont urbanitzat amb vegetació, dotat de voreres amb carril bici i un vial de doble sentit de circulació rodada)	Proposta no incorporada	Desestimat tècnicament. Es considera que l'itinerari de ponent, ja sigui per traçat (és un traçat més lineal), per recorregut (va a parar a la ronda Turuguet) com per cost econòmic, és el recorregut més apropiat per fer un vial que descongioni el centre urbà del municipi.

AMBIT 5: APARCAMENT

APARCAMENT			
Àmbit d'actuació	Proposta	Grau d'incorporació	Motivacions de caràcter tècnic
Altres noves propostes	E-7 Aplicar mesures com la zona verda, que afavoreixen l'aparcament dels veïns.	Proposta incorporada	En la proposta E3 del document II "Programa d'Actuacions", ja es proposa un sistema de gestió de l'estacionament en via pública al voltant de la futura estació de tren.