

TALLER PARTICIPATIU PMUS SITGES 2015

1.1. Aspectes metodològics

1.1.1. 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 articulada a través dels següents mecanismes:

- Elaboració del espai web amb la informació del procés: <http://www.sitges.cat/>
- Anunci del procés al full informatiu municipal.
- Enviament per correu electrònic, d'invitació per participar.
- Seguiment telefònic a les entitats del municipi.
- Incidència en xarxes socials municipals, Facebook i Twitter.

1.1.2. 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 de diferents adreces de correu electrònic accessibles a l'espai web del procés: mobilitat@sitges.cat, plamobilitat@sitges.cat, participacio@sitges.cat

Mapa del web | Índex alfabètic | Cerca al web | Directori

La institució | L'Ajuntament t'informa | Tràmits | Sitges tema a tema | Sobre la Vila

Ets a: [Inici](#) > [Sitges tema a tema](#) > Mobilitat

Mobilitat

Notícies | Agenda | Tràmits | Directori

Destacats:

Pla de Mobilitat Urbana de Sitges

- Vols més carrils bici?
- On haurien d'anar aquests carrils?
- S'han de vianalitzar carrers?
- Falten zones blaves?
- Cal fer zones de resident?
- La freqüència de bus és l'òptima?

> Diagnosi del Pla de Mobilitat Urbana de Sitges (pdf)
> Fes les teves aportacions a través de mobilitat@sitges.cat / plamobilitat@sitges.cat / participacio@sitges.cat

Altres destacats:

En aquest espai també ha estat accessible diferent informació sobre el procés i sobre el PMUS.

1.1.3. Sessions deliberatives realitzades

El debat ciutadà de les propostes de mesures del PMUS de Sitges s'ha organitzat mitjançant la celebració d'una sessió deliberativa, adreçada a un sector de la població i del teixit associatiu del municipi, però també obertes a la participació de ciutadania a títol individual. La sessió s'ha dut a terme a l'Edifici Miramar el dia 14 de Juny en horari de 18:45h a 21:15h.

Col·lectiu convidat	Persones assistents
Representants d'entitats socials	5 persones (3 entitats socioculturals)
Professionals del transport	2 persones (1 associació de taxis de Sitges)
Associacions de veïns	4 persones (4 entitats)
Regidors en l'oposició	4 persones (4 grups polítics en l'oposició)
Ciutadania no organitzada	9 persones
Associacions empresarials	3 persones (2 entitats empresarials, i 1 empresari)
TOTAL	27 persones

1.1.4. Sessions deliberatives realitzades

El debat ciutadà de les propostes de mesures del PMUS de Sitges s'ha organitzat mitjançant la celebració d'una sessió deliberativa, adreçada a un sector de l

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 7 persones per tal de recollir percepcions sobre les propostes exposades i amb el suport de plànols de proposta,
3. conclusions del debat.

El taller deliberatiu s'ha desenvolupat seguint el següent ordre del dia

18:30 h (15') Rebuda dels assistents

18:45 (5') Presentació institucional de la sessió

18:50 (5') Presentació dinàmica de treball i distribució de participants en grups de treball

- 18:55 (25') Presentació dels resultats de la diagnosi i de les propostes de mesures
- 19:20 h (100') Debat de les propostes de mesures
- 21:00h (15') Posada en comú de les conclusions del debat
- 21:15h 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. Pacificació del trànsit-zona 30
2. Xarxa de bicicletes
3. Tancament del casc antic i re-ordenació de l'entorn de l'estació
4. Protecció de l'estacionament residencial i modificació de la zona blava
5. Remodelació del sistema de càrrega i descàrrega

Les intervencions de totes les persones participants han estat recollides per la persona facilitadora del debat. Així mateix, el tècnic de l'empresa redactora ha estat present a la sessió per a la resolució de possibles 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 dinamitzador/a ha explicat de manera resumida els principals aspectes del debat al seu grup.

1.2. Debat de les propostes del PMUS

En aquest apartat es realitza un recull de les aportacions realitzades durant el debat durant la sessió deliberativa. En general les aportacions han estat consensuades en tots els grups, excepte en aquells casos en que s'assenyala l'existència de diferents posicionaments.

APORTACIONS DEL GRUP VERMELL

1) Pacificació del trànsit- Zona 30

En aquest àmbit l'única aportació realitzada ha estat la de qüestionar l'efectivitat de les zones 30. Segons això, en el debat s'ha recollit la valoració que no són efectives perquè es considera que no són respectades pels conductors.

2) Xarxa de bicicletes

Les propostes realitzades pel grup en aquest àmbit han estat les següents:

- Es manifesta que en aquests moments hi ha molts trams de carril bici per les voreres, i que la seva confluència amb els vianants suposa un seriós perill per a aquests. Les bicicletes sempre han d'anar per la calçada i compartir espai amb el cotxe.
- Caldria realitzar més campanyes d'educació als ciclistes perquè no circulin per les voreres i respectin els senyals.
- Els ciclistes han de cedir el pas i no ho fan perquè no està ben pintada la senyalització a terra.
- S'observa un alt índex de robatori de bicicletes i per això es demana que per incentivar el seu ús és necessari uns aparcaments de bicicletes segurs.

3) Tancament del casc antic i re-ordenació de l'entorn de l'estació

- Els participants manifesten que les vies del tren suposen una barrera arquitectònica per al municipi que dificulta la seva interconnexió. S'exposa que hi ha un projecte per aprofitar el pas de RENFE on estan ubicades les màquines validadores dels bitllets de tren, per allargar el túnel fins al carrer de dalt, de Salvador Miravent a Avinguda de les Flors, i posar les màquines validadores a la zona de l'andana. Aquesta solució permetria tenir un pas subterrani per accedir al centre de Sitges.



Imatge: Google Maps

- S'observa inviable a la zona del mercat, la confluència de la parada d'autobús, els taxis, el pas de bicis, vianants i vehicles privats. Les propostes que sorgeixen d'aquest debat són:

o La parada de taxis hauria d'estar a l'estació de tren i no al mercat. Allà hi ha més espai i és el lloc natural.

o Es proposa que hi hagi un controlador del temps de parada dels autobusos a l'origen i final. Es manifesta que els autobusos passen molt ràpid per les parades urbanes i que en canvi, estan estacionats a l'origen i final del trajecte més temps del previst i que els conductors s'hi estan allà descansant i parlant amb els companys.

o Incorporar un polsador a la cantonada del Passeig Vilafranca amb Artur Carbonell. En aquesta confluència es generen grans embussos perquè constantment passen vianants i no hi ha prou espai/ temps perquè puguin travessar els vehicles amb fluïdesa.



imatge: Google Maps

4) Protecció de l'estacionament residencial i modificació de la zona blava

- Es manifesta que en comptes de les zones blaves que estan previstes s'han de fer zones verdes per als residents.
- En canvi, a la zona de l'aquàtic fer una zona d'aparcament dissuasiu per als vehicles que van cap al centre.
- Les persones amb mobilitat reduïda o diversitat funcional han de poder accedir al centre del poble sense barreres.
- Es manifesta que cal reduir el trànsit al centre i que les càmeres de vídeo han de funcionar com a control. Només s'ha de permetre el pas als taxis.

5) Remodelació del sistema de càrrega i descàrrega

- La zona més conflictiva s'observa al Museu romàntic, on s'amunteguen els camions d'alt tonatge i coincideix en que els locals als que han de subministrar no estan oberts. Aquesta situació genera retencions i aglomeracions del trànsit amb un augment del soroll ja que els conductors toquen el clàxon. Per a solucionar aquesta qüestió es planteja la creació d'un centre de mercaderies a les Cruelles on anirien els camions a descarregar i seria responsabilitat dels industrials anar a buscar a les mercaderies amb vehicles més petits i accessibles a la zona centre. Així, es manifesta que cal un canvi de mentalitat entre els industrials perquè busquin la manera que la càrrega i descàrrega de mercaderies comporti el menor impacte possible en la zona centre. Sovint els locals estan tancats quan arriben els camions amb les mercaderies. Altres molèsties que generen és la dificultat que suposen

per als veïns perquè no poden accedir als pàrquings privats, és el cas del carrer Santiago Rossinyol. Per això, les propostes són:

- o Contractació de personal que s'ocupi de recollir les mercaderies en el punt en que està el local, quan coincideixi amb un horari en que aquest estigui tancat.
- o Negociar amb els negocis els horaris de càrrega i descàrrega.
- o Limitar l'entrada al centre de camions amb un tonatge màxim d'entre 2.500 i 3.500 tones.
- o Major control de la policia dels estacionaments industrials en aquesta zona.
- S'observa una problemàtica en la càrrega i descàrrega d'usuaris del taxi en la zona centre. Les terrasses dels bars ocupen els dos sentits de la marxa de la calçada el que impedeix que els taxis hi puguin transitar i que persones grans amb mobilitat reduïda hagin de desplaçar-se a carrers com el de St. Francesc. El carrers més problemàtics són Sant Bonaventura i Passeig de la Rivera. En aquest sentit la proposta és:

- o Modificar el Pla d'usos i que les terrasses només es disposin a una de les bandes de la calçada.

6) Altres qüestions sorgides del debat són:

- Fomentar un canvi de la senyalització perquè actualment estan en mal estat i algunes, fins i tot, són contradictòries.
- Revisió dels guals, ja que es considera que la majoria estan caducats.
- Es manifesta que els passos alçats no estan segons normativa. Així, a la normativa de l'ordre ministerial del EFOM 3053/2008 descriu com han de ser els passos alçats per als vianants i les bandes. A Sitges aquests passos i bandes estan molt més elevats del que marca la reglamentació. Es considera que en aquests moments són obstacles a la via pública que generen problemes tant als vehicles com a les persones que circulen en ells, es manifesta que s'han documentat casos de despreniments de retina. Per tant, es demana que s'haurien d'adequar a la normativa vigent.
- Els participants exposen que a l'Avinguda Balmins les voreres llisquen molt, són molt antigues i hi ha molt de perill de caigudes. Es planteja treure-les i fer com al carrer Parellades, és a dir, sense voreres.



Imatge: EDAS,SL

APORTACIONS DEL GRUP VERD

1) Pacificació del trànsit- Zona 30

- A la zona residencial del Poble Nou es proposa estudiar una ampliació de l'àrea zona 30 proposada.
- Es planteja la qüestió de l'amplada de les voreres per a vianants a Sitges, entre les que un percentatge molt elevat tenen amplades inferiors a 1,5m. Les propostes en aquest sentit són:

-Hauria de ser prioritària la seva ampliació, en especial a la zona Centre.



Imatge: Google Maps

- Es proposa que es podria agafar com exemple de bona pràctica i model a seguir la intervenció al carrer Jesús.
- Un altre problema greu, que es considera d'actuació prioritària, és el de l'accessibilitat de les voreres per a persones amb mobilitat reduïda. Es considera que seria convenient que els passos de vianants fossin accessibles.
- D'altra banda cal destacar, especialment a la zona de l'Avinguda Navarra, la gran quantitat de voreres en mal estat com a conseqüència del creixement de les arrels dels arbres que, combinada amb la manca de manteniment de les plantes de jardí per part de molts veïns, dificulta i de vegades impedeix totalment el desplaçament dels vianants.
- S'observa que molts dels passos de vianants no tenen bona visibilitat perquè la pintura s'ha anat degradant, en aquest sentit es proposa:
 - o Abordar a nivell de vila una millora i manteniment general del passos de vianants.
 - o Repintar i estudiar si es podrien il·luminar, ja que a la nit es guanyaria en visibilitat.

o Manteniment i poda de l'arbrat pròxim als passos que en ocasions obstaculitza la visibilitat.

• Punts i localitzacions concrets sobre els que s'han fet observacions:

o Carrer St. Muç i àrea immediata: es proposa estudiar la inclusió d'aquesta àrea a la zona d'intervenció – zona 30 (Oasis). En aquest punt trobem un carrer molt estret, cantonada amb el carrer Mossèn Llopis, que sumat al difícil gir que fan els vehicles, a la cantonada del carrer Muntaner, i els vehicles aparcats sobre la vorera, provoquen un punt molt conflictiu. Es proposa estudiar-lo per a fer una proposta que pacifiqui aquesta situació. En aquest sentit, s'apunten possibles actuacions:

i. establir alguns aparcaments de zona blava per estacionaments de temps limitat, ara no n'hi ha;

ii. implantació de plataforma única;

iii. prohibició de l'aparcament en aquesta zona, excepte alguna plaça per a vehicles de Correus.

• Pont dels ocells (Cases Noves): en aquest punt les voreres són força elevades, estretes i amb baranes que limiten el pas de vianants en ambdós sentits. Així, que no poden passar un cotxet i una persona al mateix temps, el que suposa un conflicte. Tot i que no té una solució fàcil, ja que a més de ser una zona sensible pel tema riuades, suposa un cost econòmic elevat. Es planteja com a possibilitat l'eliminació d'un dels sentits per afegir-lo en una banda, el que permetria ampliar una vorera i fer-la de dos sentits.

• Es pregunta per quin motiu no s'ha estudiat la implantació de la zona 30 a Aiguadolç i es proposa que es faci aquest estudi. En aquesta zona hi ha molts cotxes aparcats a les voreres com a conseqüència de l'activitat del camp de futbol, durant tot el dia i de la celebració d'esdeveniments, congressos, etc.

• A l'Avinguda Vinyet els vehicles circulen a velocitats elevades. Es proposa estudiar si es podrien fer, o convertir, algun passos de zebra en passos elevats.

• Es proposa estudiar la discontinuïtat viària que existeix a la Carretera de Sant Pere cantonada amb el carrer Josep Vidal, on està l'oficina de turisme. Es detecta que és un punt on existeix conflictivitat dels usos de la via entre vianants, vehicles, bicis, etc.

2) Xarxa de bicicletes

Respecte al carril bici proposat al Passeig Marítim trobem posicionaments diferents entre els participants:

• Una persona expressa la seva preferència per preservar el nivell del passeig, per tan incorporant en elevació el carril bici que està previst.

• Una altra persona proposa mantenir el cordó d'aparcament que estava previst eliminar i "senyalitzar amb pintura" un carril bici a sobre del passeig.

• Els problemes de la convivència vianants/ciclistes al Passeig Marítim fonamentalment es produeixen a la temporada d'estiu, en que es combinen l'alta ocupació de la via amb velocitats que en ocasions són massa altes. Cal fer una aposta per la pedagogia i que les mesures que es decideixin emprendre vagin orientades a consolidar la zona com un espai de "passeig", per a gaudir, més que no pas una via de comunicació/desplaçaments.

- Es valora molt positivament qualsevol actuació encaminada a la connexió vial per a bicicletes i vianants amb Vilanova i La Geltrú. Respecte a la connexió en direcció Port Ginesta es valora com a molt complicada.
- També es vol destacar que seria interessant estudiar les millores en les connexions amb Ribes i Vallpineda. En el cas de Ribes la connexió actualment arriba fins a Santa Bàrbara i a partir d'allà anar en bici o caminant es converteix en un autèntic risc d'accident i amb alt grau de perillositat. Es proposa que, entre d'altres, es facin actuacions adreçades a la reducció de la velocitat dels vehicles.
- La connexió en bicicleta amb l'estació es valora molt negativament tal i com està actualment en l'accés pel carrer Artur Carbonell, ja que és un carril bici de doble sentit.
- Es proposa que s'aposti per una ampliació estratègica dels estacionaments per a bicicletes. Hi ha molts robatoris i es podrien contemplar tant l'opció de Bicibox, com la d'instal·lació d'aparcaments de bicicleta en diferents punts de la vila, prioritàriament a la Plaça Pou Vedre, l'estació, les platges i els equipaments públics.
- Al carrer Espalter existeix un carril bici compartit amb vianants en el que hi ha uns blocs de ciment al mig del carril. Aquests es van posar per evitar l'estacionament de vehicles, donat el perill de riudes. Es proposa estudiar solucions alternatives a aquests blocs de ciment, com per exemple: mesures de drenatge del paviment, etc. La vorera en aquest punt és molt incòmode per als vianants, per tant, es proposa un redisseny total del carrer Espalter.



imatge:

Google Maps

- Sobre la mesura de prohibir la circulació de segways i altres vehicles similars pel carril bici sorgeix el dubte de per on podria ser possible la seva circulació, sense que s'arribi a cap alternativa.

3) Tancament del casc antic i re-ordenació de l'entorn de l'estació

En aquest àmbit les actuacions proposades són:

- Respecte a la solució de sensors es considera una bona solució si no hi ha més alternativa; en principi el grup està d'acord en que seria més adequada una restricció total del trànsit (exceptuant vehicles d'emergències i potser la possibilitat d'alguna plaça d'aparcament per a discapacitat). També es valora que seria convenient ampliar aquesta zona dibuixada fins a arribar a la Av. Sofia.

- A Bassa Rodona es proposa fer-la de vianants. Tanmateix, una part de les persones del grup exposa que cal tenir en compte l'accessibilitat a l'aparcament soterrat.
- S'identifica com a zona conflictiva l'encreuament dels carrers Mossèn Llopis i St. Muç. Aquest és un carrer d'un únic sentit, tot i que hi ha un tram en que els vehicles circulen en contra direcció per estalviar-se donar la volta, el que ha provocat alguns accidents. Es proposa racionalitzar la zona, potser també cal repensar-la a partir d'una futura peatonalització. És una zona de carrers molt estrets on el tema de la càrrega i descàrrega provoca també moltes situacions de conflicte i dificultat. Una de les persones participants proposa com a solució global el model de la vila francesa d'Avinyó en que s'han habilitat varis aparcaments dissuasius que disposen de "llançadores" (transport públic) que amb elevada i continua oferta cobreixen el desplaçament fins a la zona centre de la vila.



Imatge: Google

Maps

- En cas que s'hagués de prioritzar algunes actuacions es consideren més urgents les intervencions a la zona on s'ubiquen la majoria dels hotels, que, a més, és la zona on es percep es concentren molts dels problemes ocasionats per la càrrega i descàrrega. Cal tenir en compte que s'absorbeix molt trànsit de vianants –especialment de turistes – al voltant de punts d'interès clau com els de les cases del indians. Es proposa com a solució a mig termini la seva peatonalització.
- Un altre punt que es detecta com a perillós és la cantonada del carrer Sant Josep (on hi ha una pizzeria) en que sovint les motocicletes de repartiment surten sense gaire visibilitat i a molta velocitat, provocant situacions de perill.
- En quant a les actuacions previstes a l'entorn de l'estació existeix en el grup un acord unànim sobre la conveniència de la seva aplicació.

4) Protecció de l'estacionament residencial i modificació de la zona blava

- Es proposa contemplar que en les noves ordenacions sobre estacionament les persones residents paguin el mateix o una mica menys del que paguen actualment (per exemple actualment en zona platja 2€ dia).
- Les persones participants manifesten que al Pàrquing d'Aiguadolç calen moltes millores pel que fa a la senyalització. A més, des de fa temps s'ha detectat el problema que moltes autocaravanes aparquen per temps indefinit (s'instal·len) i no són sancionades tot i que estan incomplint les normatives sobre estacionament.

- En l'actualitat, la zona blava pròxima a l'Estació / Mercat és més cara que la zona blava del Passeig / Platja i en el grup s'exposa que no s'entenen els motius. En aquest sentit es proposa unificar aquestes tarifes.
- En el cas que es mantinguin les mesures de manteniment i/o reformulació de la zona blava, es proposa preservar i ampliar les mesures de bonificació als residents. Tot i això, la proposta que més consens genera en el grup és la de la supressió de la zona blava i explorar altres mesures alternatives.

5) Remodelació del sistema de càrrega i descàrrega

- Aquesta qüestió s'observa com un greu problema de difícil solució, tot i que es manifesta que es pot començar fent molta pedagogia per anar trobant solucions creatives que satisfacin a totes les parts implicades, a l'hora que vetllin per l'objectiu de pacificar i peatonalitzar el màxim el centre històric.



Imatge: EDAS SL

APORTACIONS DEL GRUP BLAU

1) Xarxa de bicicletes

- Aquest àmbit és el que ha creat més debat entre els participants que han manifestat la necessitat de fer més campanyes perquè la població agafi més la bici, el que acabaria amb molts dels problemes de trànsit que ocasiona la circulació rodada i l'aparcament de cotxes i motos.
- Les persones participants manifesten la necessitat de connectar els carrils bici al llarg del municipi, especialment:
 - o La connexió dels barris de la Llevantina, Aiguadolç i Montgavina.
 - o Connectar el carril bici amb Vilanova i la Geltrú i Sant Pere de Ribes.
- Es manifesta l'interès de posar punts de càrrega per bicicletes i motos elèctriques a la zona de l'estació del bus, donat el creixement del seu ús.

- S'observa un alt índex de robatoris de bicicletes i per això es demana posar un sistema per protegir les que estiguin aparcades a l'estació, com per exemple, un servei de vigilància, de policia o personal privat d'una empresa de vigilància.

2) Tancament del casc antic i re-ordenació de l'entorn de l'estació

- A l'entorn de l'estació s'observa un dèficit d'estacionament que cal replantejar-se per donar sortida a la demanda real que genera l'estació i per tant, preveure més estacionament.
- No s'està d'acord en suprimir l'aparcament de cotxes al carrer Rossinyol ja existent, no es considera conflictiu dintre del que és el centre del poble.



Imatge: Google

Maps

3) Protecció de l'estacionament residencial i modificació de la zona blava

- Durant el debat les persones del grup han manifestat la seva contrarietat perquè no s'han incorporat en el PMUS propostes per als barris d'Aiguadolç, Can Pei i Pins Vents. Especialment, en el cas d'Aiguadolç, perquè ja fa 4 anys que demanen la implantació d'una zona verda d'estacionament.
- Es manifesta que cal controlar durant tot l'any l'estacionament al voltant de l'hotel Melià, en el què l'activitat és molt elevada durant tot l'any i no només en temporada alta, pel que requereix un tractament específic.
- Els residents del municipi haurien de tenir una tarifa especial per la zona blava del passeig marítim.
- Així mateix, es manifesta la manca d'aparcament de motos i especialment al carrer Espalter.

4) Remodelació del sistema de càrrega i descàrrega

Els participants coincideixen en que la zona més conflictiva del municipi és la zona centre, ja que la majoria dels locals als que s'ha de subministrar mercaderia sovint no estan oberts. Aquesta situació genera molts problemes de trànsit. Per solucionar aquesta situació es planteja:

- No reduir l'horari de distribució de mercaderies al centre del poble en temporada alta, només fins les 10h, tal i com proposa l'Ajuntament. Hi ha establiments que no obren fins les 11h.
- Es planteja necessari que l'Ajuntament parli amb les empreses del sector de distribució de hostaleria (ADISCAT) per concretar el horari i el temps de càrrega i descàrrega i arribar a acords.
- La zona de càrrega i descàrrega només ha de servir per aquest afer, per tant, l'Ajuntament ha de controlar-la perquè s'utilitzi per aquest servei i no per a altres.

5) Altres qüestions sorgides del debat són:

En relació al servei d'autobús urbà es plantegen les següents consideracions:

- S'observa que a la zona de Poble Sec la línia està mal traçada i és insuficient per les necessitats de mobilitat dels veïns.
- Les tres línies de circumval·lació existents tenen una freqüència de pas que es considera baixa. S'observa que el temps d'espera dels autobusos en l'origen/final, al mercat, és de al voltant uns 7 minuts. En canvi, l'espera en les parades a les urbanitzacions arriba habitualment als 25 minuts. En aquest sentit, els manifestants no entenen aquesta diferència entre l'espera de l'autobús a la parada del mercat, que és on té l'origen i el final i les parades a les urbanitzacions. Per tant, es manifesta la necessitat de revisar els itineraris de les 3 línies d'autobusos.
- Es manifesta que no hi ha coordinació entre els horaris dels trens de Renfe amb els del bus urbà, i per tant caldria modificar els horaris dels autobusos urbans perquè permetin als usuaris de tren i autobús utilitzar-los amb la mínima espera possible.
- S'exposa que el servei d'autobús és deficitari i que en aquest sentit, l'Ajuntament hauria de buscar finançament i suport per part dels hotels instal·lats a Sitges.



Imatge: EDAS SL

1.3. Síntesi dels 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 de la proposta de mesures. La major part d'elles són en bona mesura compartides per bona part de les participants en el conjunt de sessions realitzades.

Pacificació del trànsit-Zona 30

Les principals qüestions sorgides del debat tenen a veure amb:

- Les reduïdes dimensions de moltes voreres del municipi que dificulten el pas dels vianants en dos sentits.
- La manca d'adaptació de les voreres a les necessitats de les persones amb mobilitat reduïda.
- Manca de respecte a les zones 30 del municipi i la necessitat d'ampliar-la a altres barris de Sitges, més enllà del centre pròpiament dit.
- Millora de la visibilitat de molts dels passos de vianants existents a la vila, pel que cal més manteniment d'aquests.

Xarxa de bicicletes

Les principals qüestions sorgides del debat tenen a veure amb:

- La dificultat de la convivència de la bicicleta amb el vianant, quan aquests estan en el mateix espai.
- Més activitats pedagògiques entre els usuaris de la bici.
- La valoració positiva de l'ampliació del carril bici i l'augment de la seva connectivitat també amb Vilanova i la Geltrú i St. Pere de Ribes.
- Les dificultats que suposa la seguretat de les bicicletes i per tant, esdevé prioritari per augmentar el seu ús, millorar l'aparcament segur.

Tancament del casc antic i re-ordenació de l'entorn de l'estació

Les principals qüestions sorgides del debat tenen a veure amb:

- Bona acollida de la posada de sensors i activació de les càmeres de vigilància del tràfic a la zona centre.
- Conflictivitat d'algunes zones com Mossèn Llopis i St. Muç, les Cases dels Indians, etc., pel que es planteja la possibilitat d'ampliar els carrers de vianants.
- Dur a terme el projecte de la connexió soterrània amb Salvador Miravent i reduir l'impacte barrera de les vies del tren.

Protecció de l'estacionament residencial i modificació de la zona blava

Les principals qüestions sorgides del debat tenen a veure amb:

- Millora de l'aparcament als residents, a través de bonificacions o zones verdes.

- Millorar la senyalització al municipi.
- Racionalitzar i unificar els preus de les zones blaves.

Remodelació del sistema de càrrega i descàrrega

Les principals qüestions sorgides del debat tenen a veure amb:

- Reduir l'horari de càrrega i descàrrega al centre.
- Habilitar una central de càrrega i descàrrega fora del centre on els camions hi puguin accedir.
- Negociar amb el comerciants i industrials els horaris de càrrega i descàrrega.
- Ampliar la vigilància en els punts més conflictius.