



Pla de mobilitat urbana sostenible de Sant Joan

Propostes de millora

Propostes de millora

Una vegada completada la fase de diagnosi, la següent passa és determinar quines actuacions són recomanables per tal de millorar els problemes detectats en el sistema de mobilitat actual de Sant Joan. Així, aquest apartat pretén oferir una sèrie de solucions que tenen com a principal objectiu fomentar un nou concepte de mobilitat, on el paper dels modes de transport alternatius sigui més actiu en el repartiment modal dels desplaçaments locals. D'aquesta manera, les propostes van no només encaminades a millorar la fluïdesa del trànsit i a reduir la congestió d'alguns sectors, sinó que també contempen la promoció dels desplaçaments a peu i en bicicleta, és a dir, de modes de transport que no depenguin del consum de combustibles fòssils i que, per tant, siguin més sensibles a la protecció del medi ambient.

En concret, els principals grans camp d'acció de les mesures de millora plantejades al present Pla són els següents:

Reordenació de la circulació al centre del nucli

Creació i regulació d'una zona de càrrega i descàrrega de mercaderies

Xarxa de camins escolars segurs

Xarxa d'aparcaments específics per a bicicletes

1. Introducció
2. Dades generals
3. Diagnosi de la mobilitat
4. Conclusions generals
5. **Propostes de millora**
6. Planificació
7. Estimació econòmica

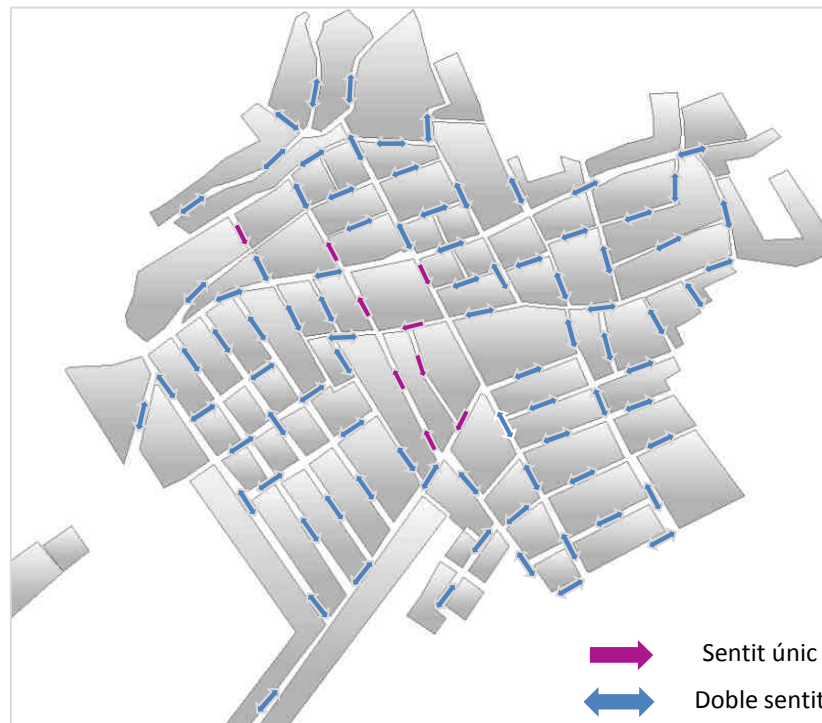
Reordenació de la circulació al centre del nucli

Tot i que en general el sistema circulatori de Sant Joan funciona de manera correcta, s'han detectat problemes puntuals de congestió a diferents punts del casc urbà. Un dels carrers més transitats és el carrer de Petra, el qual permet l'estacionament a ambdós costats de la via. Aquest carrer, segons dades obtingudes a partir de l'estudi d'aforaments de trànsit, registra uns volums aproximats de 70 vehicles/hora. Aquesta situació, juntament amb la possibilitat d'estacionar i l'escassa amplària del carrer en alguns trams, provoca importants problemes de congestió, amb els costos econòmics, socials i ambientals que aquest fet implica.



Carrer de Petra

Règim circulatori actual



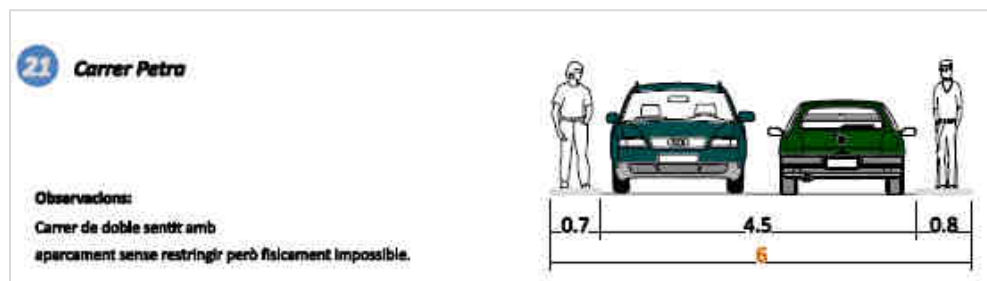
1. Introducció
2. Dades generals
3. Diagnosi de la mobilitat
4. Conclusions generals
5. **Propostes de millora**
 - Reordenació de la circulació al centre del nucli
 - Creació i regulació d'una zona de càrrega i descàrrega
 - Xarxa de camins escolars segurs
 - Xarxa d'aparcaments específics per a bicicletes
6. Planificació
7. Estimació econòmica

Reordenació de la circulació al centre del nucli

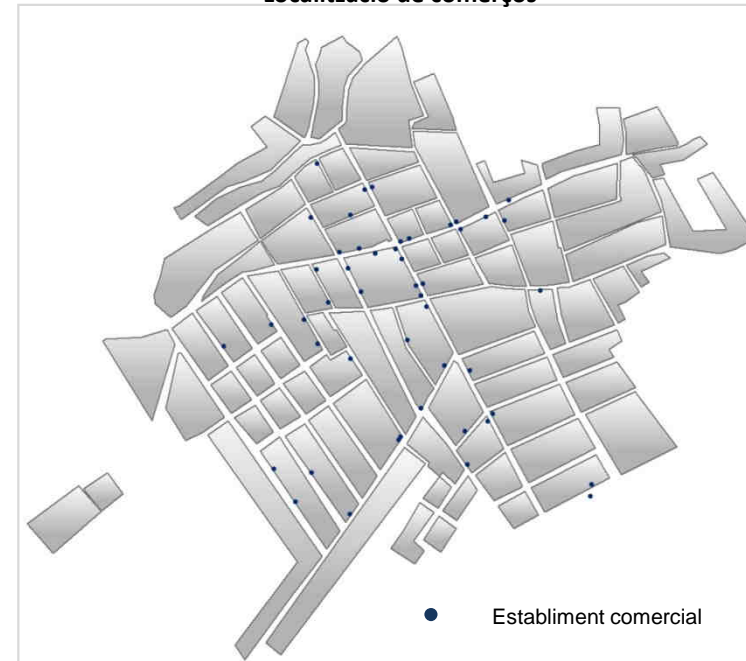
A més, aquesta situació es veu agreujada per la important presència de comerços en aquest sector del poble (carrers adjacents com el de Jaume i Noguera i el carrer Major), fet que implica que sigui una de les zones principals en termes d'atracció de fluxos de mobilitat, siguin a peu o en vehicle privat. Aquesta coexistència entre el vianant i el cotxe s'agreuja a causa de la reduïda dimensió de les seves voreres, les quals no superen els 80 centímetres d'amplària (veure perfil transversal inferior).

Finalment, aquesta distribució zonal dels comerços motiva la duta a terme d'accions de càrrega i descàrrega en aquesta zona, sobretot a l'hipermercat ubicat al carrer de Petra, complicant encara més la circulació.

Perfil transversal del carrer de Petra



Localització de comerços



1. Introducció
2. Dades generals
3. Diagnosi de la mobilitat
4. Conclusions generals
5. **Propostes de millora**
 - Reordenació de la circulació al centre del nucli
 - Creació i regulació d'una zona de càrrega i descàrrega
 - Xarxa de camins escolars segurs
 - Xarxa d'aparcaments específics per a bicicletes
6. Planificació
7. Estimació econòmica

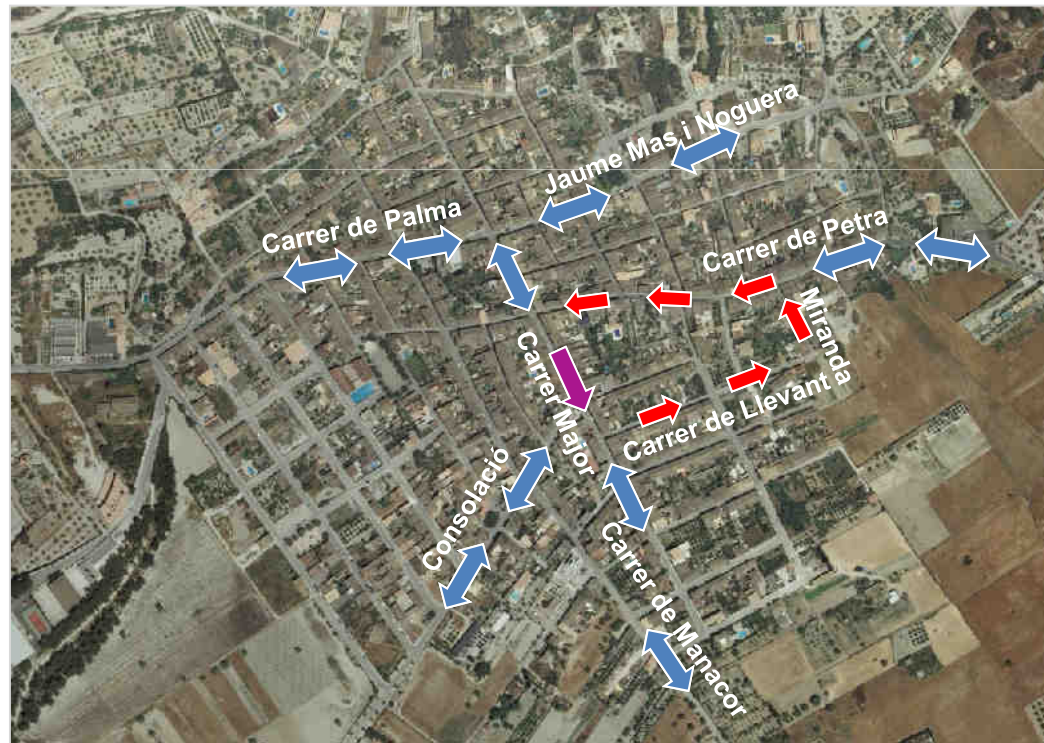
Reordenació de la circulació al centre del nucli

A causa de la situació descrita, resulta necessari plantejar una reforma interior que afavoreixi una circulació més fluida i ordenada. L'objectiu d'aquesta ordenació és reduir el volum de trànsit i, d'aquesta manera, incrementar la superfície d'espai públic per a l'ús dels vianants. En resum, la reforma circulatòria motivarà un augment de la seguretat viària i del confort dels desplaçaments a peu.

La reforma serà zonal, afectant al quadrant central oriental del centre urbà. Es proposa limitar a únic sentit de circulació el carrer de Petra en el seu tram comprès entre el carrer de Miranda i la seva confluència amb el carrer Major (veure mapa de la dreta).

Una vegada s'ha modificat aquest sentit de circulació, s'ha d'oferir una alternativa viable i ràpida als vehicles que vulguin sortir de Sant Joan en direcció a Petra. Així, es proposa convertir el carrer de Llevant i de Miranda en vies d'un únic sentit.

Règim circulatori proposat



1. Introducció
2. Dades generals
3. Diagnosi de la mobilitat
4. Conclusions generals
5. **Propostes de millora**
 - Reordenació de la circulació al centre del nucli
 - Creació i regulació d'una zona de càrrega i descàrrega
 - Xarxa de camins escolars segurs
 - Xarxa d'aparcaments específics per a bicicletes
6. Planificació
7. Estimació econòmica

Reordenació de la circulació al centre del nucli

Amb aquesta mesura, la situació recurrent de congestió al carrer de Petra quedaria en gran part resolta. A més, es garanteix un circuit alternatiu a aquells vehicles que vulguin sortir de Sant Joan. La idea subjacent és la creació d'un bucle entrada- sortida, que sigui dinàmic, ràpid i viable en termes de capacitat física. Així, prèviament a la definició de la proposta, s'han analitzat els aspectes tècnics i físics dels carrers de Llevant i de Miranda (amplària mitjana del carrer, voreres, estacionament de vehicles, capacitat de la via i radis de gir).



Carrer de Llevant



Carrer de Miranda

1. Introducció
2. Dades generals
3. Diagnosi de la mobilitat
4. Conclusions generals
5. **Propostes de millora**
 - Reordenació de la circulació al centre del nucli
 - Creació i regulació d'una zona de càrrega i descàrrega
 - Xarxa de camins escolars segurs
 - Xarxa d'aparcaments específics per a bicicletes
6. Planificació
7. Estimació econòmica

Creació i regulació d'una zona de càrrega i descàrrega de mercaderies

La generació de trànsit de mercaderies depèn en bona part de l'oferta de serveis comercials existent a un espai determinat. Així, amb la contínua terciarització del teixit productiu, aquesta tipologia de trànsit ha anat progressant de manera accelerada fins a convertir-se, a dia d'avui, en un problema creixent. Sant Joan, tot i ser un nucli urbà de dimensions reduïdes, no escapa a aquesta problemàtica, la qual es veu reflectida de manera clara en el dia a dia.

Actualment, hi ha un únic punt habilitat a la càrrega i descàrrega en tot el poble, situat a la cruïlla entre el carrer de Palma i el carrer Major. Per altra banda, tal i com s'ha esmentat anteriorment, al carrer de Petra hi ha un hipermercat, el qual precisa d'un espai específic per als seus proveïdors.

Per tant, producte de les necessitats existents, es proposa la creació d'una zona habilitada per a la càrrega i descàrrega devora l'hipermercat, aconsellant-se una longitud mínima de 10 metres.

Zones de càrrega/descàrrega



1. Introducció
2. Dades generals
3. Diagnosi de la mobilitat
4. Conclusions generals
5. **Propostes de millora**
 - Reordenació de la circulació al centre del nucli
 - **Creació i regulació d'una zona de càrrega i descàrrega**
 - Xarxa de camins escolars segurs
 - Xarxa d'aparcaments específics per a bicicletes
6. Planificació
7. Estimació econòmica

Creació i regulació d'una zona de càrrega i descàrrega de mercaderies

Proposta d'implantació



Finalment, un darrer aspecte a tenir en compte és la necessitat de regular aquesta activitat. L'organisme competent en la matèria és l'administració local, és a dir, el propi Ajuntament. Es proposa que des del consistori de Sant Joan s'impulsi una ordenança municipal reguladora de la càrrega i descàrrega, en termes de temps d'operació (normalment un màxim de 30 minuts) i limitació horària per dur a terme l'acció. Seguint el model d'altres pobles i ciutats, l'horari de servei que s'adjunta es pot considerar apropiat per al cas de Sant Joan:

Zona	Dia feiner	Dissabte
Carrer Major	8:30-13:30h	8:30-13:30
Carrer de Petra	16-18:30	

1. Introducció
2. Dades generals
3. Diagnosi de la mobilitat
4. Conclusions generals
5. **Propostes de millora**
 - Reordenació de la circulació al centre del nucli
 - **Creació i regulació d'una zona de càrrega i descàrrega**
 - Xarxa de camins escolars segurs
 - Xarxa d'aparcaments específics per a bicicletes
6. Planificació
7. Estimació econòmica

Xarxa de camins escolars segurs

El camí escolar es tracta d'una iniciativa que pretén promoure i facilitar que els infants es desplacin a l'escola a peu i de manera autònoma. Tot i que tradicionalment es feia de manera natural, es tracta d'una pràctica que durant els darrers anys ha anat desapareixent, donant pas a un domini de l'accés a l'escola en cotxe, perdent-se d'aquesta manera les interrelacions socials entre els infants en favor de l'individualisme.

Aquesta proposta és important atès que ajuda a recuperar el caràcter cívic del carrer, a més d'inculcar als infants el concepte de mobilitat i sostenibilitat. Per tant, el camí escolar no només s'ha d'entendre com una alternativa per desplaçar-se de manera ecològica a l'escola, sinó també com una eina educativa, de foment d'una nova cultura de la mobilitat.



Logotip promocional del
camí escolar a Sant Sebastià

Els beneficis són múltiples, destacant-ne els següents:












- Recuperació del carrer com a espai de convivència i socialització.
- Rehabilitació i millora dels eixos per on passa el camí escolar, ja que precisaran d'unes condicions de seguretat, continuïtat i comoditat bàsiques.
- Interpretació del carrer com un espai didàctic, on el nin aprèn des d'infant els valors de la mobilitat sostenible.
- Aprendre i dur a la pràctica les normes de seguretat vial.

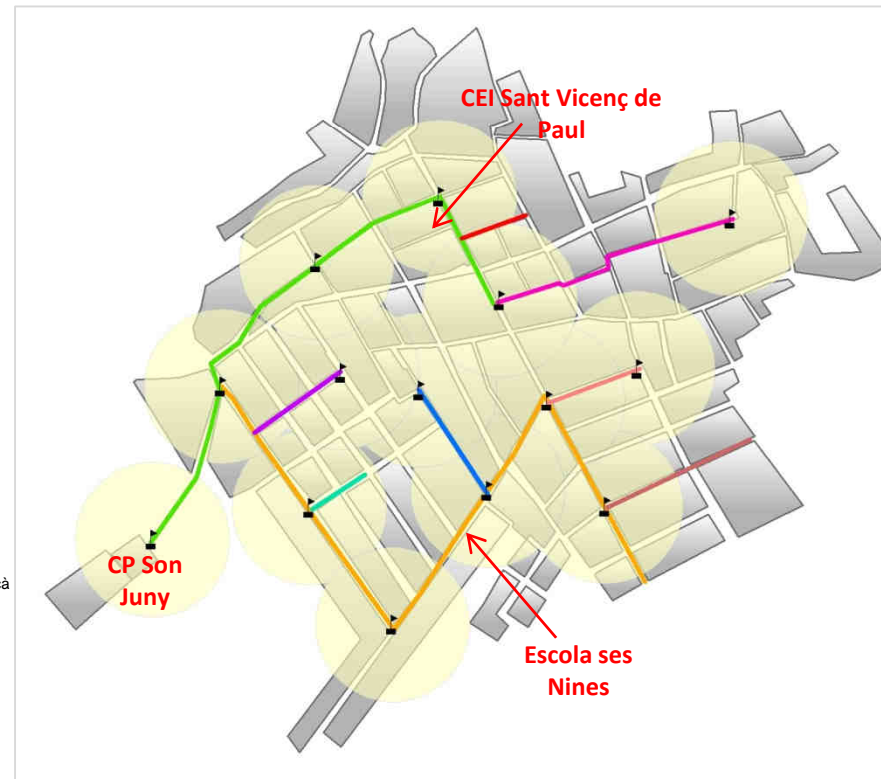
1. Introducció
2. Dades generals
3. Diagnosi de la mobilitat
4. Conclusions generals
5. **Propostes de millora**
 - Reordenació de la circulació al centre del nucli
 - Creació i regulació d'una zona de càrrega i descàrrega
 - **Xarxa de camins escolars segurs**
 - Xarxa d'aparcaments específics per a bicicletes
6. Planificació
7. Estimació econòmica

Xarxa de camins escolars segurs

En funció de les característiques físiques i funcionals dels carrers que configuren la trama urbana de Sant Joan, s'ha concretat una xarxa d'itineraris de camins escolars. Juntament a l'itinerari, s'ha proposat tot un conjunt de "parades" distribuïdes al llarg del nucli, les quals seran el punt de "pujada" o "davallada" al grup d'infants que es dirigeixi o torni de l'escola, tenint d'aquesta manera un horari de pas assignat. És a dir, el camí escolar, juntament amb les parades, funciona com un vertader servei de transport públic, com un "bus a peu". Com a darrera observació, s'aconsella incorporar pares o mares perquè acompanyin als infants durant el recorregut (poden ser membres de l'AMPA), o bé professors/monitors/voluntaris del Consell Escolar local.

Tal i com s'aprecia al mapa de la dreta, la xarxa gira entorn a dos eixos troncats estructurants, els quals són el punt de confluència amb tota una sèrie de ramals zonals que tracten de cobrir el màxim d'espai urbà. Amb la finalitat de donar cobertura a tot el nucli, s'han projectat 14 parades. Els cercles de color groc indiquen l'àrea que es pot recórrer a peu en un temps de dos minuts prenent la parada com a punt d'origen.

-  parades escolars
-  Eix troncal Nord
-  Eix troncal Sud
-  Ramal del carrer Consistori
-  Ramal del carrer Francesca Joan i Bauçà
-  Ramal del carrer Molins
-  Ramal del carrer Progrés
-  Ramal del carrer Raval
-  Ramal del carrer Sant Joan
-  Ramal del carrer Lluna
-  parades escolars_Buffer



1. Introducció
2. Dades generals
3. Diagnosi de la mobilitat
4. Conclusions generals
5. **Propostes de millora**
 - Reordenació de la circulació al centre del nucli
 - Creació i regulació d'una zona de càrrega i descàrrega
 - **Xarxa de camins escolars segurs**
 - Xarxa d'aparcaments específics per a bicicletes
6. Planificació
7. Estimació econòmica

Xarxa d'aparcaments específics per a bicicletes

Les facilitats actuals a la mobilitat en bicicleta són pràcticament inexistentes. S'ha considerat que la primera passa per promoure aquest mode de desplaçament és la implantació d'una xarxa d'aparcaments específics per a bicicletes, que se situin de manera estratègica al llarg del nucli, prestant especial atenció a la localització d'equipaments educatius i esportius.

L'aparcament per a bicicletes suposa l'únic suport que permet estacionar el vehicle de manera segura i còmoda. A més, s'ha de garantir la seva visibilitat al públic en general per, d'aquesta manera, motivar el seu coneixement i ús i, al mateix temps, dissuadir potencials actes vandàlics.

Tenint en compte els factors anteriors, es planteja definir un total de 8 àrees destinades a l'aparcament de bicicletes. Cada àrea comptarà amb un nombre determinat d'unitats/ suports físics d'aparcament, cada una de les quals amb una capacitat d'estacionament de 2 bicicletes.



1. Introducció
2. Dades generals
3. Diagnosi de la mobilitat
4. Conclusions generals
5. **Propostes de millora**
 - Reordenació de la circulació al centre del nucli
 - Creació i regulació d'una zona de càrrega i descàrrega
 - Xarxa de camins escolars segurs
 - **Xarxa d'aparcaments específics per a bicicletes**
6. Planificació
7. Estimació econòmica

Xarxa d'aparcaments específics per a bicicletes

Un dels suports físics més emprats és el model de la “U” invertida. Es tracta d'un format que permet instal·lar-se individualment. Pel que fa a la seva capacitat, deixant una distància entre els dos suports de 0,8 metres es pot emprar per estacionar dues bicicletes. A més, es tracta d'un model econòmic i sòlid.

En referència al repartiment de les places d'aparcament, es proposa la següent distribució geogràfica:

	Punt de localització	Unitats	Places
1	Ajuntament	3	6
2	Església	2	4
3	Plaça Constitució	2	4
4	Biblioteca	5	10
5	Centre de Salut	2	4
6	CP Son Juny	8	16
7	Poliesportiu	8	16
8	Santurari Consolació	3	6
Total		33	66



En síntesi, es proposa crear un total de 66 places per a l'estacionament de bicicletes, en base a l'adquisició de 33 suports del model “U” invertida. Aquesta projecció és essencialment conservadora, essent possible ampliar l'oferta en funció de l'èxit de les mesures implantades en matèria de promoció de la bicicleta.

1. Introducció
2. Dades generals
3. Diagnosi de la mobilitat
4. Conclusions generals
5. **Propostes de millora**
 - Reordenació de la circulació al centre del nucli
 - Creació i regulació d'una zona de càrrega i descàrrega
 - Xarxa de camins escolars segurs
 - **Xarxa d'aparcaments específics per a bicicletes**
6. Planificació
7. Estimació econòmica