

III.- ANÀLISI DE LA MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

1.- OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC

Per analitzar la mobilitat d'aquest mode de transport s'ha distingit entre el ferroviari i el de superfície, i en aquest últim es tracta independentment l'urbà i l'interurbà.

1.1.- Transport urbà

A/ Cobertura del territori i freqüència

El transport urbà de Sitges actualment consta de 3 línies d'autobús, tot i que fins aproximadament fa dos mesos tan sols n'hi havia dues.

Aquestes tres línies cobreixen pràcticament tot el municipi de Sitges, la primera que és la **Línia A**, comença el seu recorregut a l'estació de RENFE i cobreix els barris de Poble Sec, Pins Vens, Mas Alba, La Bòvila i Vallpineda.

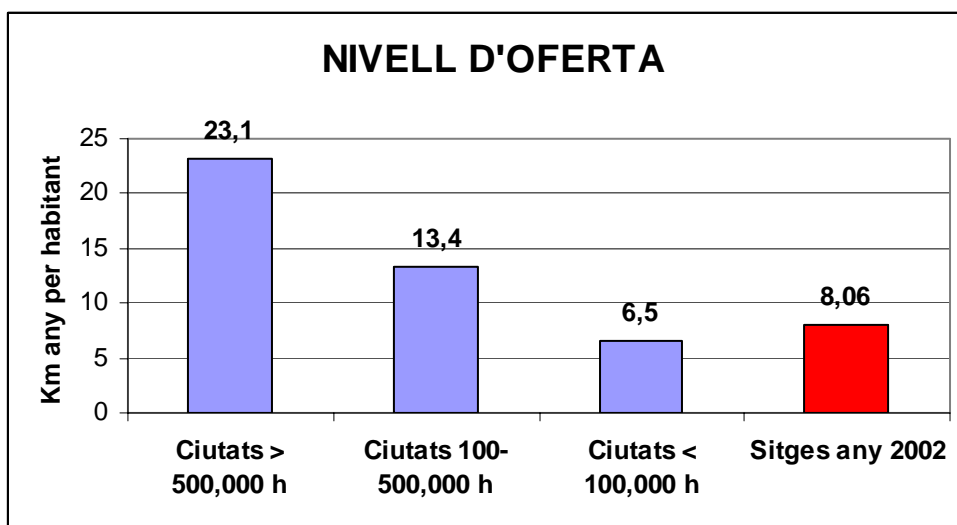
La **Línia B**, inicia el seu recorregut a l'Oficina de Turisme, al centre comercial Oasis, i dóna servei als barris de Sínia Morera, Sant Crispí, La Granja, Cases del Sord, Can Pei, Terramar i el Vinyet.

Finalment la **Línia C**, comença el seu itinerari a l'estació de RENFE i cobreix les zones d'Aiguadolç, la Llevantina, Quint Mar, Els Molins i les Cases Noves.

L'horari d'aquestes tres línies és de 8h del matí fins a 21h del vespre els dies feiners, amb una freqüència de pas de cada 30 minuts, els dissabtes i festius l'horari d'aquestes línies és de 9:30h del matí fins a 21h del vespre i la cadència és també de cada 30 minuts.

B/ Quilòmetres de servei

Segons DGPT, l'any 2002 les tres línies d'autobús de Sitges tenien un itinerari de 33,20 quilòmetres diaris i el total de viatges que van realitzar els autobusos urbans de Sitges van suposar **160.445** quilometres a l'any. Aquestes xifres suposen **8,06 Km any/habitant**, situant-se per sobre de la mitjana d'altres poblacions de característiques similars.



Font: "Butlletí de Transports nº 19" de la Generalitat de Catalunya.

Les dades fan referència a ciutats catalanes amb servei urbà d'autobús (2002).

1.2.- Transport interurbà

Pel què fa a l'oferta de transport interurbà la majoria de les línies provenen de Vilanova i la Geltrú o Tarragona i tenen com a destinació Barcelona, concretament la Ronda Universitat. Aquesta línia efectua la parada a Sitges davant del Centre Comercial Oasis; el servei comença a les 5h i 55 minuts del matí, a Sitges, i finalitza a les 20 h i 30 minuts del vespre, a Sitges, amb una freqüència de pas d'una hora. Cal destacar que hi ha excepcions d'aquesta cadència a les primeres hores del matí, ja que el segon i tercer autobús passen a les 6h i 50 minuts i a les 7h i 40 minuts. Pel què fa al sentit contrari és a dir des de Barcelona fins a Vilanova o Tarragona l'hora d'inici del servei és a les

7h i 20 minuts i finalitza el servei a les 23h i 20 minuts de la nit. La freqüència de pas és d'una hora també.

Les principals parades d'aquests autobusos interurbans s'efectuen a Barcelona Ronda Universitat, Bellvitge, el Prat de Llobregat, Aeroport del Prat, Castelldefels, Sant Pere de Ribes, Sitges, Rocamar, el Mas d'en Serra, Les Roquetes i Vilanova i la Geltrú a l'estació d'autobusos i al Molí.

Des de Sant Pere de Ribes fins a l'estació de Renfe de Sitges hi ha també una línia d'autobús que funciona des de les 06h i 40 minuts del matí fins a les 22h i 15 minuts amb una freqüència de pas de 20 minuts.

D'altra banda, hi ha alguns autobusos que continuen el seu itinerari fins a Tarragona, aquests també surten de Barcelona i a partir de Vilanova i la Geltrú paren a Cubelles, Cunit, Segur de Calafell, Calafell (platja), Calafell, el Vendrell i Tarragona.

1.3.- RENFE

A/ Servei de Rodalies

L'estació de RENFE de Sitges forma part de la línia de Rodalies de Barcelona a Vilanova, i els Regionals de Tarragona, Ulldecona i Tortosa que és la línia de Catalunya que suporta un trànsit més intens i variat de trens. Aquesta línia enllaça la capital catalana amb el País Valencià i tot l'arc mediterrani. Per aquest motiu la cadència de trens que circulen per aquesta línia és molt elevat, així com també la franja horària que és molt àmplia. Concretament el primer tren que passa per Sitges en direcció Barcelona ho fa a les 04:49h del matí i el darrer a les 22:26h de la nit, al llarg del dia circulen **74 trens** per l'estació de Sitges en direcció Barcelona. Pel què fa al sentit contrari, és a dir, els trens que van de Barcelona en direcció Tarragona, el primer que passa per Sitges ho fa a

les 06:15h del matí i l'últim de la nit passa per Sitges a les 00:06h. En aquest sentit en total paren a Sitges **70 trens**.

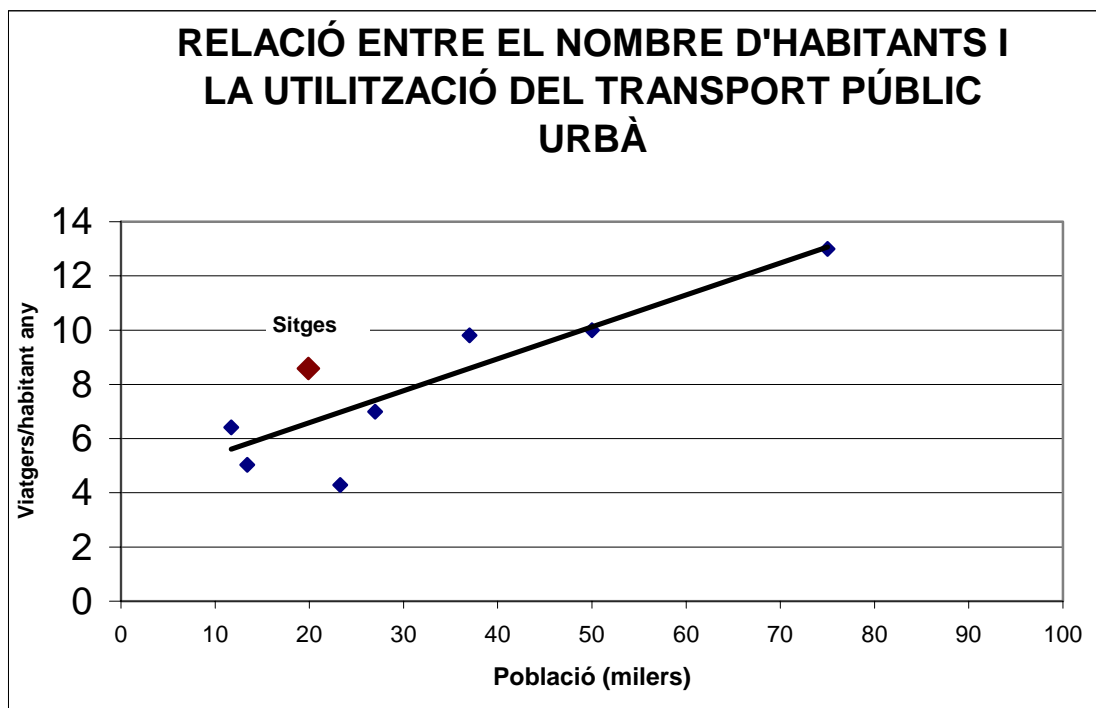
Pel què fa a la cadència és molt variada, ja que a primera i última hora del dia els trens passen més esglaonadament, tot i que no superen els 45 minuts i en canvi en hores punta en algun cas hi ha un tren cada 5 o 6 minuts, per exemple entre les 08:06h i les 08:19h paren a l'estació de Sitges tres trens en direcció Barcelona i dos en direcció Tarragona.

La durada del trajecte entre Sitges i Barcelona estació de Sants és d'entre 30' i 34', en canvi des de l'estació de Sants de Barcelona fins a Sitges és d'entre 27' i 35', cal afegir que hi ha un **parell de trens especials (CIVIS)** que tarden 26' a realitzar aquest trajecte.

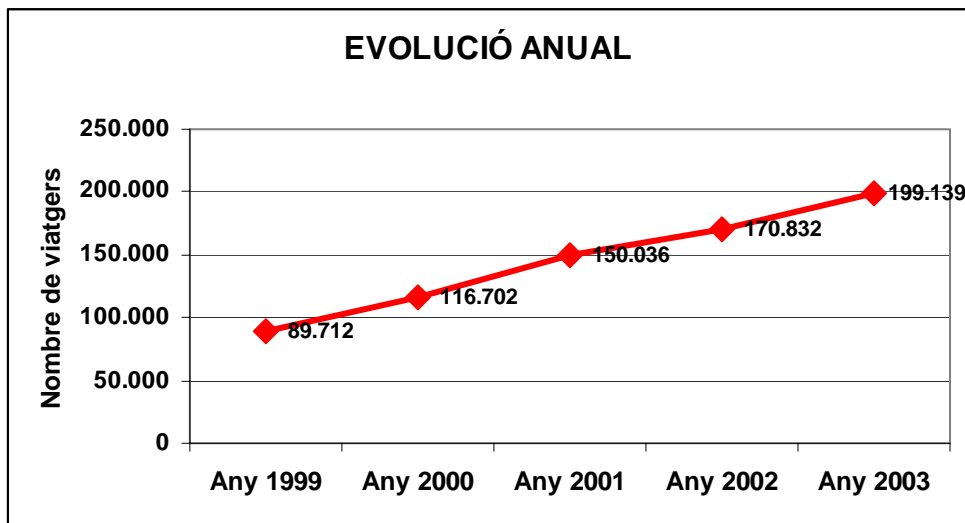
2.- DEMANDA DE TRANSPORT PÚBLIC

2.1.- Transport urbà

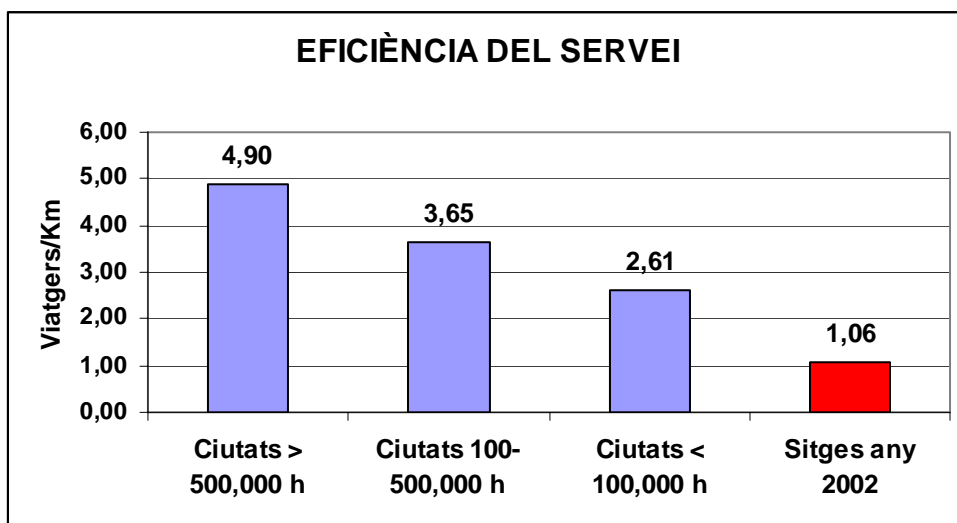
El servei de transport públic urbà de Sitges va registrar l'any 2.002 un total de **170.832 viatgers**, xifra que suposa un rati de 8,59 viatgers/habitant i any que si es compara amb poblacions de mida similar obtenim que hi ha una utilització del transport públic urbà, fins i tot superior a poblacions amb un nombre d'habitants superior a Sitges.



S'observa una evolució creixent i constant de la demanda (entre 20.000 i 30.000 viatgers/any), havent-se duplicat en els darrers 4 anys.



Si relacionem el nombre de viatgers amb el nombre de quilòmetres realitzats s'obté un rati de **1,06 viatgers/Km**, un rati que es situa bastant per sota de l'obtingut de mitjana a poblacions de mida similar. Fet que es justifica per l'amplia oferta que fa que l'eficiència del servei es situï lleugerament per sota de la registrada a altres poblacions.



*Font: "Butlletí de Transports nº 19" de la Generalitat de Catalunya.
Les dades es refereixen a ciutats catalanes amb servei urbà d'autobús (2002)*

IV.- ANÀLISI DE LA SITUACIÓ DE L'ESTACIONAMENT

1.- OFERTA D'APARCAMENT

L'àmbit d'estudi d'aparcament és el comprés per les zones internes que queden per sota la línia ferroviària. S'han comptabilitzat més de **7.500 places d'aparcament**, de les quals **el 49%** es localitzen **fora de la calçada (garatges i guals de veïns bàsicament)**.

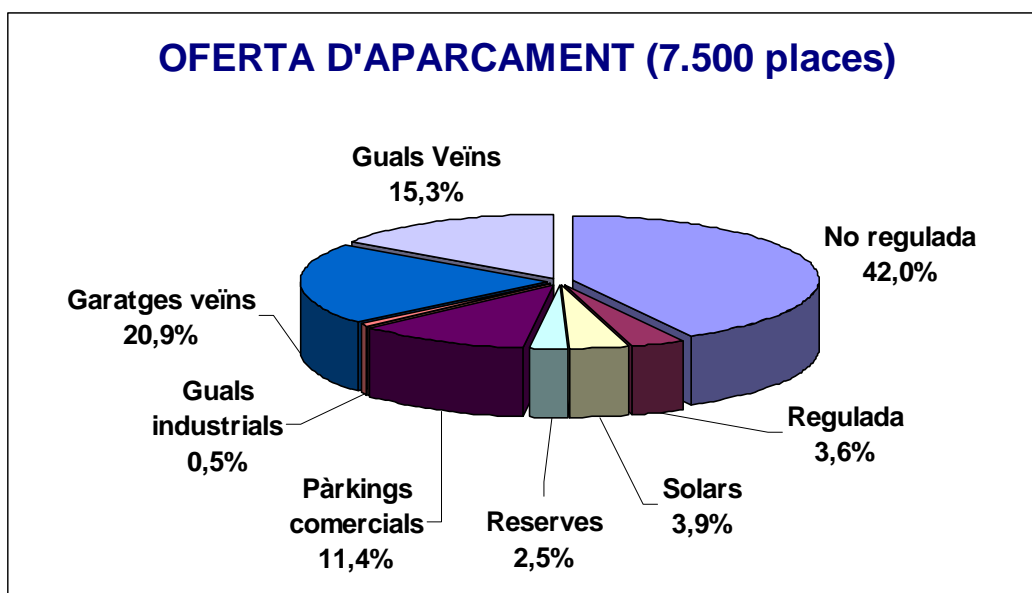
OFERTA D'APARCAMENT EN CALÇADA

ZONA	Zona no	Zona	C/D	Solars	Minusv.	Reserv.	TOTAL
	regulada	Regulada					
1	48	26	4	0	1	24	103
2	0	92	14	0	5	0	111
3	97	36	11	0	7	25	176
4	319	64	3	7	2	23	418
5	176	0	20	35	5	29	265
6	173	48	3	250	0	1	475
12	192	0	0	0	0	0	192
13	292	0	0	0	0	0	292
14	172	0	0	0	0	0	172
17	337	0	0	0	2	0	339
18	139	0	0	0	0	1	140
19	653	0	0	0	4	1	658
20	571	0	0	0	0	0	571
TOTAL	3.169	266	55	292	26	104	3.912

OFERTA D'APARCAMENT FORA DE CALÇADA

ZONA	Pàrkings Público	Pàrkings Reservats	Guals industrials	Garatges Veïns	Guals Veïns	TOTAL FORA CALÇADA
1	150	0	18	76	34	278
2	0	0	0	46	4	50
3	410	0	8	117	66	601
4	0	0	0	39	88	127
5	300	30	9	130	164	633
6	0	0	0	591	34	625
12	0	0	0	187	52	239
13	0	0	0	129	140	269
14	0	0	0	94	58	152
17	0	16	0	113	134	263
18	0	0	0	44	58	102
19	0	16	0	0	140	156
20	0	35	0	10	186	231
TOTAL	860	97	35	1.576	1.158	3.726

El gràfic següent mostra la composició en percentatges de l'oferta actual d'aparcament tant a la calçada com fora d'ella. Les places comptabilitzades com a reserves de 24h es refereixen a reserves per motos, hotels, farmàcies, entre altres tipologies trobades. El 0,3% de les places són per minusvàlids i el 0,7% són places de càrrega i descàrrega. Destaca la oferta en solars (7,5% del total de la oferta en calçada), bàsicament el del Can Pericó. En aquest espai hi ha tantes places com d'oferta regulada (zona blava) a tot el centre del municipi.



Al plànol 8 es recull gràficament l'inventari d'aparcament de la zona Centre.

A/ Oferta Residencial

L'oferta destinada a cobrir les necessitats d'aparcament de la demanda residencial contempla la totalitat de l'existent a la zona, exceptuant les places en calçada reservades 24 hores, els guals industrials i els pàrkings reservats.

Els majors volums d'oferta es registren a les zones 3, 5, 6, 19 i 20. De la zona 3 i 5, al nucli antic, cal subratllar la bona oferta de pàrkings públics existents que fa que l'oferta residencial es situí per sobre de les 60 places/Ha.. A les zones del Vinyet(19) i Terramar(20), la gran oferta a calçada es deu a la tipologia de carrer ample amb aparcament als dos costats. Pel contrari, l'oferta fora de la calçada es reduïda, ja que es tracta d'una zona de molt baixa densitat de població on predominen els habitatges unifamiliars, això si, tots amb aparcament propi.

OFERTA D'APARCAMENT RESIDENCIAL

ZONA	Fora		TOTAL	Places/ Ha	% Fora Calçada
	Calçada	calçada			
1	78	260	338	56	76,9%
2	106	50	156	24	32,1%
3	144	593	737	66	80,5%
4	393	127	520	47	24,4%
5	231	594	825	68	72,0%
6	474	625	1.099	143	56,9%
12	192	239	431	62	55,5%
13	292	269	561	50	48,0%
14	172	152	324	38	46,9%
17	337	247	584	48	42,3%
18	139	102	241	31	42,3%
19	653	140	793	47	17,7%
20	571	196	767	35	25,6%
TOTAL	2.558	3.594	5.816	42	62%

L'oferta mitjana fora de la calçada és del **62%**, encara que hi ha notables diferències entre les diferents zones analitzades. Així, a les zones 1, 3 i 5 del nucli antic, l'oferta de places fora de la calçada és superior al 70% degut a la presència de pàrkings. Per contra, la zona 2, també del nucli antic, ofereix només un 32% de les places fora de la calçada

B/ Oferta Forana

L'àmbit d'anàlisi de la demanda forana es limita a el nucli central de població (zones 1, 2 ,3, 4, 5 i 6). En aquest àmbit, durant el període diürn, el forà pot utilitzar la següent oferta d'estacionament.

- **Zona no regulada i solars. El forà comparteix amb el resident la utilització de 3.169 places no regulades i 292 places en solars.**

- **Zona Blava**

El nombre de places comptabilitzades és de 266, tot i que en un principi van ésser més. Així, al Pg. Marítim es van suprimir a data del 31 de maig de 2004 les places situades a l'entorn de la Fragata. A més, les d'obres, de construcció de l'Av. Sofia comporten la supressió de l'oferta de zona blava d'aquest carrer.

A continuació s'exposen les característiques del sistema de regulació a les diferents zones dividides segons el Plec de Prescripcions Tècniques del Contracte de Gestió i Explotació del Servei Públic d'Estacionament de Vehicles a la Via Pública.

TARIFES	Zona 1 PG. MARÍTIM	Zona 2 ZONA COMERCIAL	Zona 3 PLATJA DE SANT SEBASTIÀ
15 min	0,2	0,2	0,2
32 min	0,65	0,65	0,65
48 min	0,75	0,75	0,75
60 min	1	1	0,95
90 min	1,4	1,4	1,4
3 h	2,75		2,75
6 h	5,45		5,45
Residents	1,35	1,35	1,35
Màxim temps estacionament		90 min	
Horari *	10 a 14 16 a 20	10 a 14 16 a 20	10 a 14 16 a 20

* Horari subjecte a restriccions segons època de l'any

Els horaris de la zona blava varien anualment en funció de les necessitats de cada zona i pateixen restriccions:

- **zona 1 (Pg. Marítim).** L'estacionament és regulat de l'1 de maig al dia 30 de setembre, durant tots els caps de setmana i dies festius de l'any i als períodes nadalenc (del 23 de desembre al 7 de gener) i de Setmana Santa.
 - **A la zona comercial** es regula l'estacionament entre l'1 de maig i el 30 de setembre de 10 a 14 i de 16 a 20, i des de l'11 de novembre fins el 30 d'abril l'horari és:
 1. De dilluns a dijous de 8 a 14
 2. Divendres i dissabtes de 8 a 14 i de 16 a 20
 3. Període nadalenc del 23 de desembre al 7 de gener i de Setmana Santa del divendres de dolors al dilluns de Pasqua, horari de 10 a 14 i de 16 a 20
 - **A la zona 3** de la platja de Sant Sebastià la regulació es dona entre l'1 de maig i el 30 de setembre, durant tots els caps de setmana de l'any i els dies festius i als períodes de Nadal i Setmana Santa ja comentats.
- **Zones de càrrega i descàrrega**

Aquest tipus d'oferta està destinada a una part de la demanda forana, aquella que realitza operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies. A l'àmbit d'estudi s'han comptabilitzat 55 places d'aquesta tipologia.

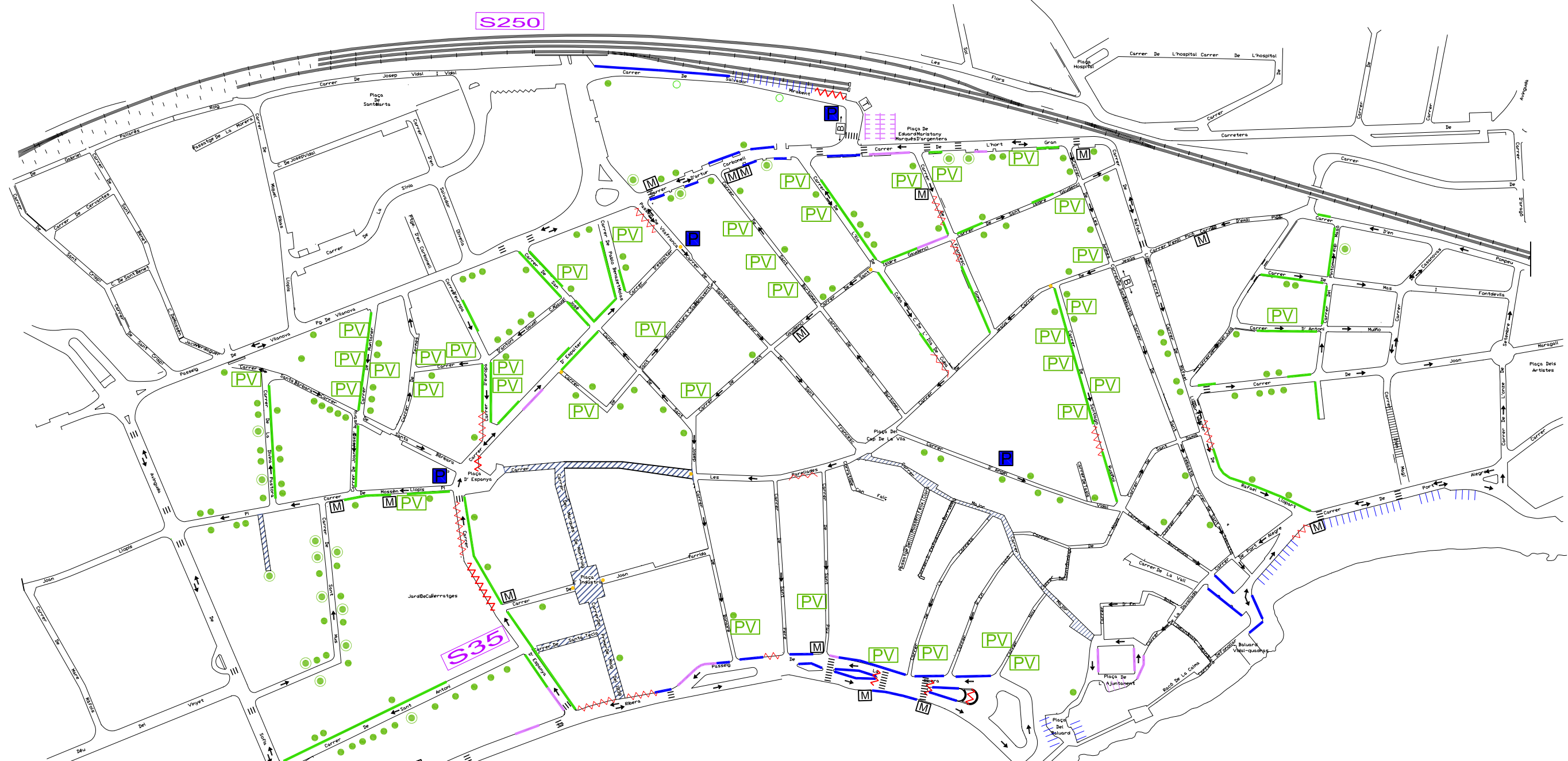
Tot i això, **si quan s'analitza l'oferta residencial, una plaça d'aparcament equival a un vehicle de resident satisfet**, en el tractament de la demanda forana, donada la utilització al llarg del dia d'una plaça per més d'un vehicle, caldrà establir noves equivalències en base a la rotació òptima de cada tipus de plaça. Així, es consideren els següents **índexs de rotació**:

- **Places no regulades/solars** : 2,5 vehicles/plaça, índex obtingut a les rotacions de matrícules efectuades a l'àmbit d'estudi.
- **Places regulades: 8 vehicles/plaça.** Es tracta d'un índex òptim per aquesta tipologia de places.
- **Pàrkings públics: 5 vehicles/plaça a rotació.** Es tracta també d'un índex òptim. A més és l'índex obtingut a alguns dels aparcaments que arriben a la plena ocupació com el de Jornet.

Així, l'oferta d'estacionament actual al centre de la població permet donar resposta a les expectatives d'aparcament de més de 5.500 vehicles forans.

OFERTA FORANA

ZONA	<30'	30'-2h.	2h.-4h	> 4h.	TOTAL	Places/ Ha
1	117	326	62	46	551	91
2	276	276	0	0	552	86
3	210	755	156	108	1.228	110
4	231	492	137	170	1.029	92
5	109	620	173	152	1.054	86
6	195	533	178	220	1.126	146
TOTAL	1138	3002	705	695	5540	102



	LLIURE CORDÓ
	ZONA BLAVA CORDÓ
	ZONA BLAVA BATERIA
	CÀRREGA I DESCÀRREGA
	ALTRES RESERVES (RESERVA OFICIAL, POLICIA, HOTEL,...)
	RESERVA BUS
	RESERVA TAXI
	RESERVA MINUSVÀLID
	GUAL DE VEÏNS AMB PLACA
	GUAL INDUSTRIAL
	GUAL DE VEÏNS SENSE PLACA
	ZONA VIANANT
	SOLAR
	ESCALES
	PILONES
	PARKING PÚBLIC



2.- DEMANDA I DÈFICIT RESIDENCIAL

Amb les dades de la població resident al municipi de Sitges per seccions censals i amb la motorització mitjana del municipi, s'ha obtingut el nombre de turismes existents a l'àmbit d'estudi analitzat (4.000). La motorització és de 397 turismes/1.000 habitants, inferior a la mitjana catalana (436 turismes/1.000 hab.), segons dades de l'anuari Social d'Espanya de l'any 2002 de la Fundació la Caixa.

DADES SOCIOECONÒMIQUES

ZONA	Superfície (Ha)	Població (habitants)	Densitat (Hab./Ha)	TURISMES*
1	6,05	1381	228	548
2	6,41	538	84	214
3	11,2	921	82	366
4	11,15	1012	91	402
5	12,2	2806	230	1114
6	7,69	1905	248	756
12	6,9	116	17	46
13	11,16	192	17	76
14	8,42	150	18	60
17	12,21	217	18	86
18	7,68	138	18	55
19	16,88	316	19	125
20	21,76	415	19	165
TOTAL	140	10.107	72	4.012

*Dades obtingudes a partir de la motorització mitjana del municipi

La diferència entre els turismes censats i l'oferta residencial calculada al primer capítol, ens permet definir el **dèficit d'estacionament teòric** corresponent a cadascuna de les zones analitzades. Tot i això, la divisió zonal de vegades emmascara falses situacions de dèficit, ja que no és el mateix una zona amb dèficit envoltada per altres on existeix un important superàvit de places, que rodejada per altres on també hi ha dèficit. Així, en el conjunt del poble podria existir superàvit degut a un excés de places en llocs massa llunyans per a ésser utilitzats pels veïns de zones deficitàries.

Per aquest motiu, el dèficit teòric inicial s'ha ponderat en funció del següent paràmetre:

- **Índex de contacte** amb les zones immediates. Aquest índex distribueix les places de superàvit que poden ser ofertades per una zona, entre les zones del seu entorn immediat proporcionalment al nivell de contacte amb cadascuna d'elles.

En termes generals s'observa una situació d'equilibri. Només s'observa un lleuger dèficit residencial de només 96 places, localitzades a les zones 1 i 2.

En termes generals, s'observa una bona dotació d'aparcament fora de la calçada. Així, només un 10% (410 vehicles) es veuen obligats a estacionar al carrer. No obstant, en alguna zona com la 2 (part central del Nucli Antic) o la 4 (barri platja de Sant Sebastià) la cobertura és baixa, inferior al 35%, obligats els residents d'aquesta a estacionar en zones veïnes.

DÈFICIT RESIDENCIAL

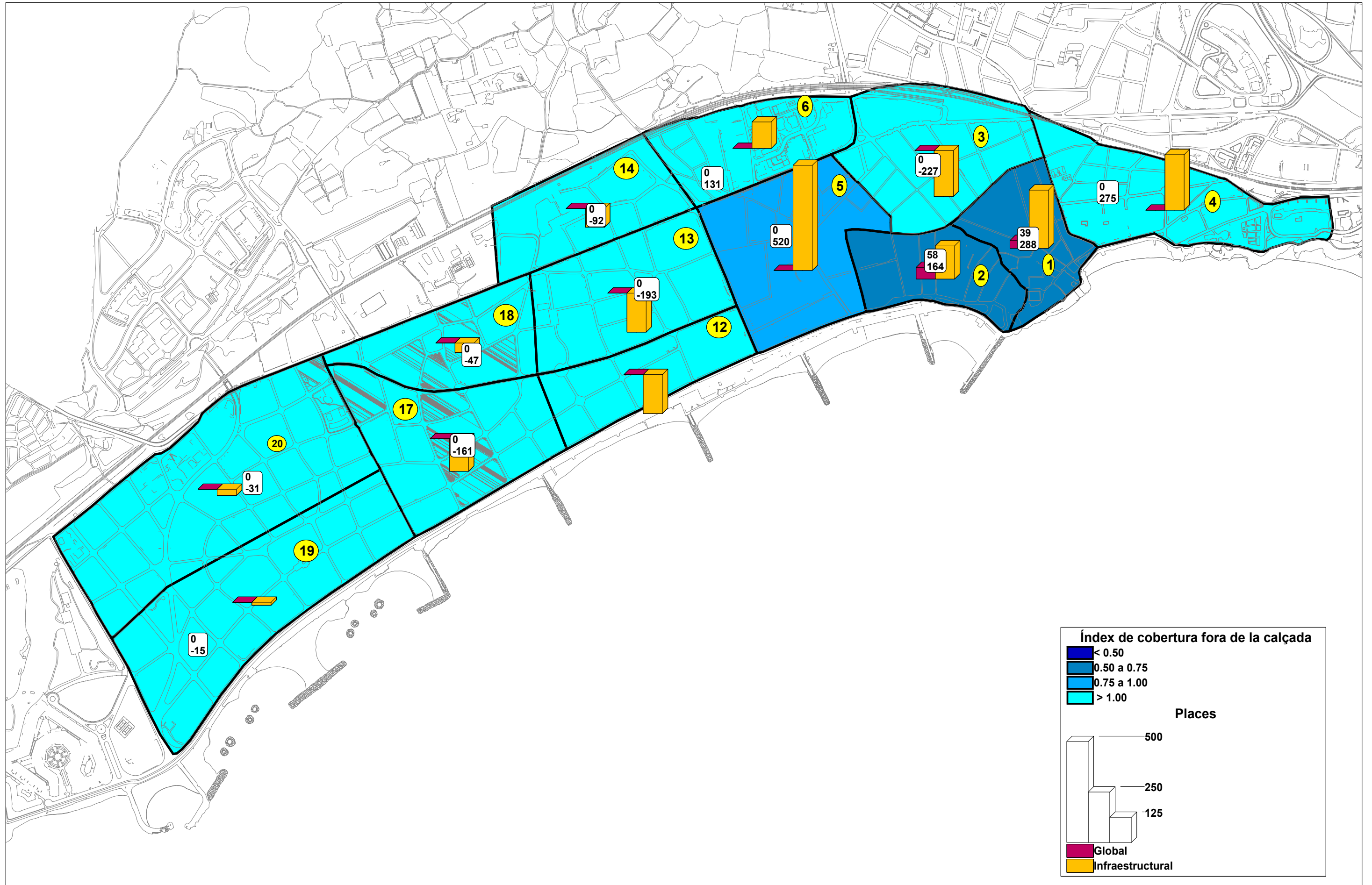
ZONA	DÈFICIT GLOBAL (1)			I.Cobertura	DÈFICIT INFRAESTRUCTURAL (2)		IPEC (3)
	Inicial	Final	(PI/Ha)		Places	I.Cobertura	
1	210	39	6	0,62	288	0,47	3,70
2	58	58	9	0,73	164	0,23	1,54
3	-371	0	0	2,02	-227	1,62	-1,58
4	-118	0	0	1,29	275	0,32	0,70
5	283	0	0	0,75	520	0,53	2,19
6	-343	0	0	1,45	131	0,83	0,28
12	-385	0	0	9,36	-193	5,19	-1,00
13	-485	0	0	7,36	-193	3,53	-0,66
14	-264	0	0	5,44	-92	2,55	-0,54
17	-498	0	0	6,78	-161	2,87	-0,48
18	-186	0	0	4,40	-47	1,86	-0,34
19	-668	0	0	6,32	-15	1,12	-0,02
20	-602	0	0	4,66	-31	1,19	-0,05
TOTAL	-2.100	96	1	1,45	418	0,90	0,16

(1)Turismes que no disposen de plaça d'aparcament

(2)Turismes que no disposen de plaça d'aparcament fora de la calçada

(3)Relació entre els turismes que no disposen de plaça de pàrquing i l'oferta en calçada

Al plànol 9 es pot observar gràficament el dèficit residencial global i estructural.



3.- DEMANDA I DÉFICIT FORÀ D'APARCAMENT

A/ Utilització de l'oferta d'estacionament

De forma global, només s'ocupa un 54% de l'oferta de places no regulades existent durant el període diürn i un 94% de la zona blava. S'observa com la zona blava presenta una utilització força elevada fet que denota la importància estratègica de les places escollides per ser regulades.

L'oferta de places no regulades presenta una ocupació variable depenent de la zona que es miri. Així, les zones de la part central del poble (1, 2, 3, 4, 5 i 6) presenten una ocupació de l'aparcament no regulat de pràcticament el 100%, amb una significativa indisciplina d'estacionament a l'entorn. Pel contrari, les zones més allunyades del centre (El Vinyet) tenen ocupacions per sota del 50% i fan baixar la mitjana global d'ocupació d'aquesta tipologia de plaça.

A les zones de la part central del poble, a més, també és on s'ha registrat més indisciplina d'estacionament. Especialment elevada és la indisciplina d'estacionament a la zona 1.

OCUPACIÓ I IL-LEGALITAT DIÛRNA

ZONA	legals no regulada		legal regulada		Vehicles il.legals		Total	
	Nombre	ocupació	Nombre	ocupació	Nombre	ocupació	Nombre	Ocupació
1	47	98%	23	88%	22	30%	92	124%
2	0	0%	90	98%	11	12%	101	110%
3	95	98%	32	89%	20	15%	147	111%
4	305	96%	60	94%	52	14%	417	109%
5	170	97%	6	100%	20	11%	196	108%
6	162	94%	46	96%	34	15%	242	110%
12	164	85%	0	0%	27	14%	191	99%
13	236	81%	0	0%	28	10%	264	90%
14	142	83%	0	0%	9	5%	151	88%
17	138	41%	0	0%	22	7%	160	47%
18	59	42%	0	0%	21	15%	80	58%
19	149	23%	0	0%	3	0,5%	152	23%
20	51	9%	0	0%	3	1%	54	9%
TOTAL	1.718	54%	257	94%	266	8%	2.193	64%

A les il·legalitats causades pels vehicles, que figuren a la taula, cal comptabilitzar el nombre de motocicletes que envaïen les voreres o la calçada. Aquest nombre s'eleva fins a 182 de les quals un 85% les vam trobar a la zona central del poble. Al plànol nº 10 es pot veure l'ocupació diürna.

En concret, dels inventaris d'indisciplina realitzats destaquem els següents punts:

- **c. Sant Joan.** Carrer del Nucli Antic amb accés restringit, on sovint trobem indisciplina d'estacionament. Aquest cas es dona en altres carrers del Nucli Antic, dificultant la circulació dels vianants. Altres exemples són el c. Sant Gaudenci, on s'ha detectat il·legalitats en vorera donada l'amplada de la calçada i estretor dels vorals, o el c. Jesús on l'operació de càrrega i descàrrega obstaculitza el pas de vianants.



c. Sant Joan



c. Sant Gaudenci



c. Jesús

- **Motocicletes mal estacionades:** Al nucli antic, s'han localitzat a l'entorn del c. 1r de Maig, al Pg. de la Ribera, a l'Av. Sofia o a l'entorn de l'estació, a l'Av. Artur Carbonell. A la zona de la platja de Sant Sebastià moltes d'aquestes indisciplines viàries s'han trobat al c. Joan Maragall i al c. Port Alegre.



Motos a la vorera del c. Joan Maragall



Motos impedit l'accés a l'estació de Renfe

- **Pg. de la Ribera:** En aquest passeig s'ha trobat diferent tipus de indisciplines als passos de vianants, a les reserves de motocicletes o en les cantonades que estan reservades per la càrrega i descàrrega.



Indisciplina viària a una reserves de motos Estacionament al pas de vianants

- **Av. Artur Carbonell:** L'excessiva amplada dels carrils d'aquesta avinguda provoca nombroses parades dels vehicles en doble fila destorbant la normalitat de la circulació.



Indisciplina viària en carril de circulació

- **c. Sant Antoni:** La inexistent ordenació d'aquest solar del c. Sant Antoni provoca nombroses indisciplines en vorera dificultant l'accés dels vianants.

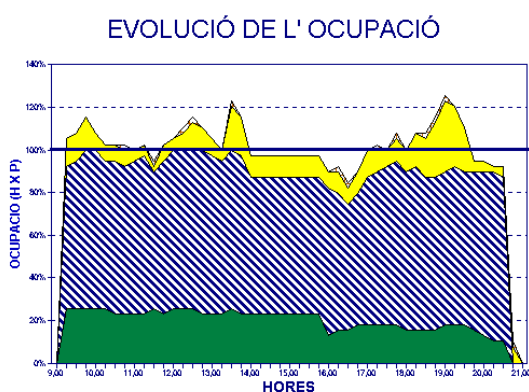


Il·legalitat en vorera

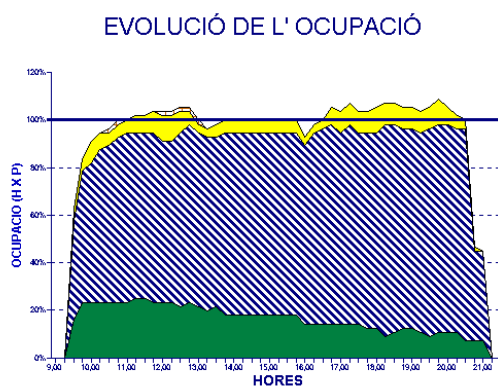
Al plànol núm. 10 es pot observar la ocupació diürna per cada zona.

Utilització de la zona regulada

Com a mitjana, **s'ocupa el 92% de les hores x plaça ofertades a la zona blava**, sense pràcticament diferències entre les distintes zones analitzades. Al voltant d'un 90% al Pg. de la Ribera i a l'oficina de informació del c. Sínia Morera. A la platja de Sant Sebastià el percentatge d'ocupació de les hores x plaça és del 97,1%.



Oficina de informació, c. Sínia Morera

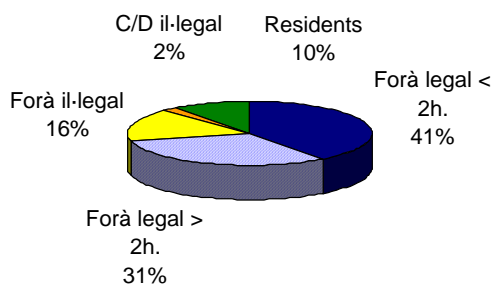


Pg. de la Ribera

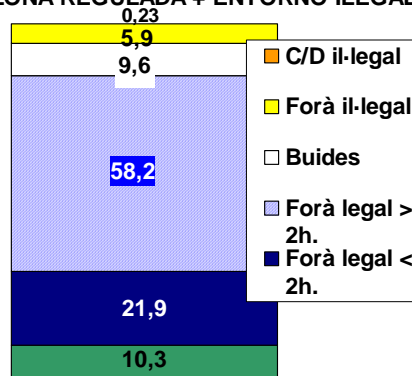
Cal indicar que al voltant del 36% dels usuaris que estacionen a la zona blava ho fan per un període superior a les 2 hores, ocupant aproximadament el 58%

de les hores x plaça. Aquest fet fa que l'índex de rotació sigui relativament baix, amb **3,3 vehicles/plaça** (la mitjana a una ciutat tipus catalana es situa en 6,78 vehicles/plaça i l'índex òptim es situa en 8 vehicles/plaça). Tot i això, cal indicar que tant a la zona del Passeig com de la Platja de San Sebastià la màxima durada d'estacionament és de 6h., i per tant, fins a cert punt és normal que l'índex de rotació sigui més baix. Tot i això, inclòs al c. Sínia Morera, on la durada d'estacionament està limitada a 90', l'índex de rotació no arriba als 4 vehicles/plaça.

% USUARIOS ZONA REGULADA + ENTORNO ILEGAL

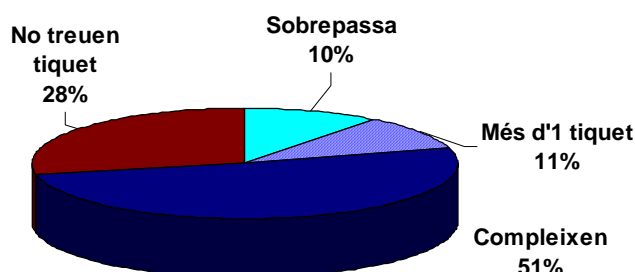


% H X P ZONA REGULADA + ENTORNO ILEGAL

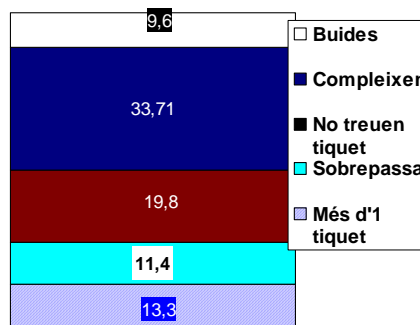


El compliment en relació al pagament és acceptable, ja que només el **28% dels usuaris no treu tiquet, ocupant un 20% de les hores x plaça ofertes**. La mitjana a una ciutat catalana es situa en el 40%.

% USUARIOS ZONA REGULADA



% H X P ZONA REGULADA

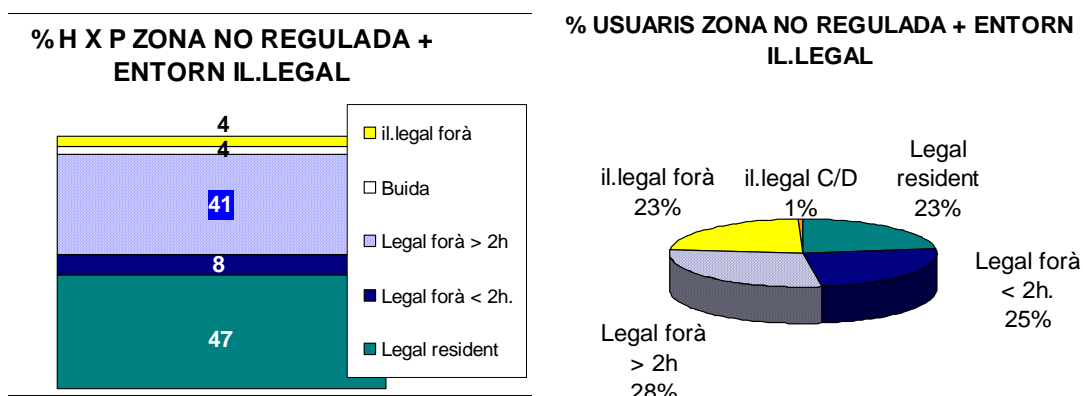


S'observa també una significativa indisciplina d'estacionament a l'entorn de la zona blava, limitada únicament per les possibilitats físiques. A la zona blava del

c. Port Alegre i del Pg. de la Ribera, el tipus de il·legalitat que s'ha registrat en més ocasions és l'estacionament en cantonades. Al c. Sínia Morera, a la oficina de informació, la indisciplina més important és l'ús de les reserves de l'entorn així com l'ús de la parada d'autobús.

Utilització de la zona no regulada

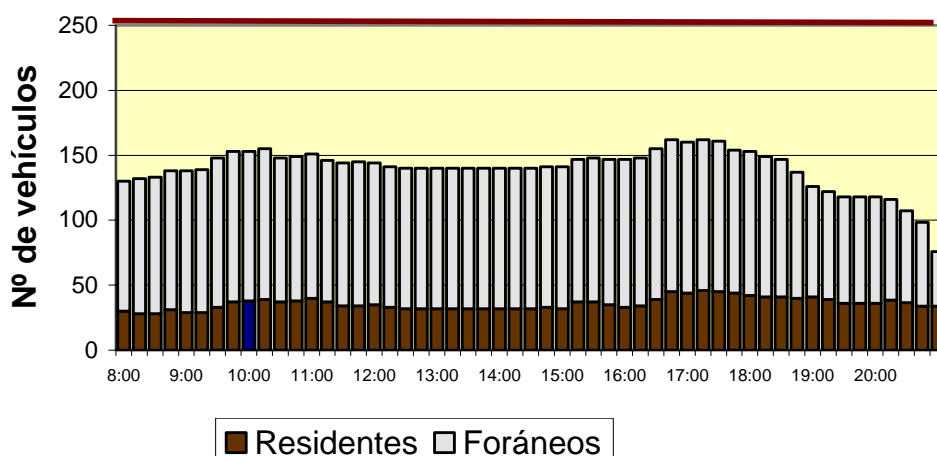
De les rotacions efectuades al Centre del municipi s'observa una ocupació propera al 100%. L'ocupació del resident es relativament baixa, situant-se en el 24% de les hores x plaça ofertes (la mitjana a una ciutat tipus catalana és del 37%). Pel que fa a la demanda forana, l'ocupació mitjana és del 49%, situant-se l'índex de rotació en 1,9 vehicles/plaça, també baix i motivat per les presències de les llargues durades d'estacionament (el 41% de les hores x plaça estan ocupades per usuaris que estacionen per un període superior a les 2h.).



Utilització del solar de Can Pericó

Tot i la plena ocupació de l'oferta d'estacionament en calçada a la zona central de la ciutat, el solar perimetral de Can Pericó no arriba a la plena ocupació en cap moment a un dia feiner del període estival. Aquest espai és ocupat bàsicament per usuaris que van a treballar o l'estació, ja que el 80% estaciona per un període superior a las 4h, situant-se la durada mitjana en 7h.55'.

EVOLUCIÓ DE LA OCUPACIÓ



Utilització dels pàrkings públics

En un dia feiner d'estiu tampoc s'ocupen plenament els pàrkings públics, exceptuant el de Jornet, però en aquest cas degut a la seva escassa capacitat i la seva situació cèntrica..

	Capacitat		Vehicles/dia	Índex de rotació	Plena ocupació
	Total	Rotació + Abonats			
Pl. Espanya	300	150	228	1,52	No
Mercat- Estació	350	350	246	0,70	No
Jornet	60	35	189	5,41	Si
Angel Vidal	150	75	107	1,42	No

B/ Demanda Forana

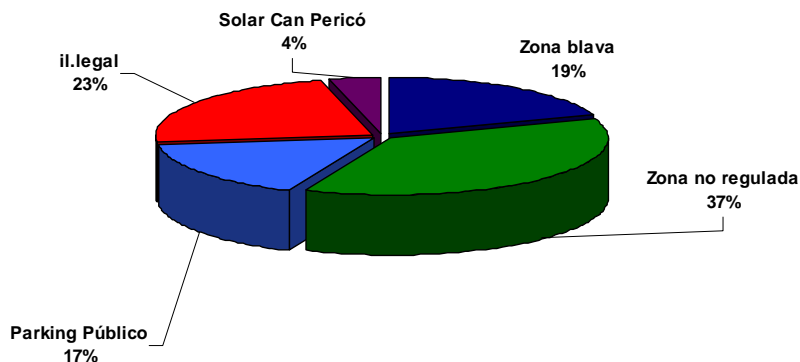
Es considera com a demanda forana aquells vehicles no comercials que tenen com a destinació l'àmbit d'estudi analitzat, amb un motiu de viatge diferent al

residencial. Per a calcular la demanda forana que estaciona en calçada s'han utilitzat els índexs de rotació obtinguts a les rotacions de matrícules, ponderats per a cadascuna de les zones en funció dels nivells d'ocupació i d'indisciplina deduïts de l'inventari d'ocupació i il·legalitat realitzats.

Tipus d'estacionament	Nombre de plazas	Índex de rotació	Distribució per durades d'estacionament								TOTAL.
			< 30'		30'-2h.		2h.-4h.		> 4h.		
			Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	
ZONA 1											
Zona blava	26	1,85	2	4%	16	33%	8	17%	22	46%	48
No regulada/solar	48	2,27	4	4%	65	60%	22	20%	17	16%	109
Parking Público	150	0,71	14	13%	72	67%	13	12%	9	8%	107
il.legal		1,93	64	45%	57	40%	21	15%	0	0%	143
TOTAL			85	21%	210	52%	64	16%	48	12%	407
ZONA 2											
Zona blava	92	3,10	23	8%	131	46%	80	28%	51	18%	285
No regulada/solar			0		0		0		0		0
Parking Público											
il.legal		0,78	29	41%	13	18%	23	32%	6	9%	72
TOTAL			52	15%	144	40%	103	29%	58	16%	357
ZONA 3											
Zona blava	36	3,28	17	14%	51	43%	31	26%	20	17%	118
Zona no regulada	97	1,74	15	9%	54	32%	37	22%	62	37%	169
Parking Público	410	1,06	57	13%	291	67%	52	12%	35	8%	435
il.legal		0,98	124	95%	4	3%	0	0%	3	2%	130
TOTAL			212	25%	400	47%	120	14%	120	14%	852
ZONA 4											
Zona blava	64	4,14	13	5%	148	56%	74	28%	29	11%	265
Zona no regulada	326	2,27	30	4%	444	60%	148	20%	118	16%	740
Parking Público											
il.legal		0,87	142	42%	105	31%	91	27%	0	0%	338
TOTAL			185	14%	697	52%	313	23%	148	11%	1343
ZONA 5											
Zona blava	0	3,10	0	8%	0	46%	0	28%	0	18%	0
Zona no regulada	211	1,74	33	9%	117	32%	81	22%	136	37%	367
Parking Público	300	0,76	14	6%	157	69%	43	19%	14	6%	228
il.legal		0,62	60	46%	60	46%	10	8%	0	0%	130
TOTAL			107	15%	335	46%	134	19%	150	21%	725
ZONA 6											
Zona blava	48	3,46	33	20%	66	40%	40	24%	27	16%	166
Zona no regulada	173	1,74	27	9%	96	32%	66	22%	111	37%	301
Parking Público											
il.legal		1,00	139	63%	57	26%	24	11%	0	0%	221
Solar Can Pericó	250	0,73	5	3%	22	12%	9	5%	146	80%	182
TOTAL			205	24%	242	28%	139	16%	284	33%	870
Zona blava	266	3,32	88	10%	413	47%	233	26%	149	17%	882
Zona no regulada	855	1,97	109	6%	777	46%	354	21%	446	26%	1686
Parking Público	860	0,90	84	11%	520	68%	108	14%	57	7%	770
il.legal		0,92	558	54%	296	29%	170	16%	9	1%	1034
Solar Can Pericó	250	0,73	5	3%	22	12%	9	5%	146	80%	182
TOTAL			845	19%	2028	45%	874	19%	806	18%	4554

Així, en un dia feiner del mes de juny, al conjunt de l'àmbit estacionen més de **4.500 vehicles de forans**, superant-se els 100 vehicles/ha a les zones 4 i 6, zones on hi ha més oferta en calçada. Cal indicar que més d'un 40% d'aquesta demanda estaciona de forma legal en espais gratuïts d'estacionament i que un 23% ho fa de forma il·legal.

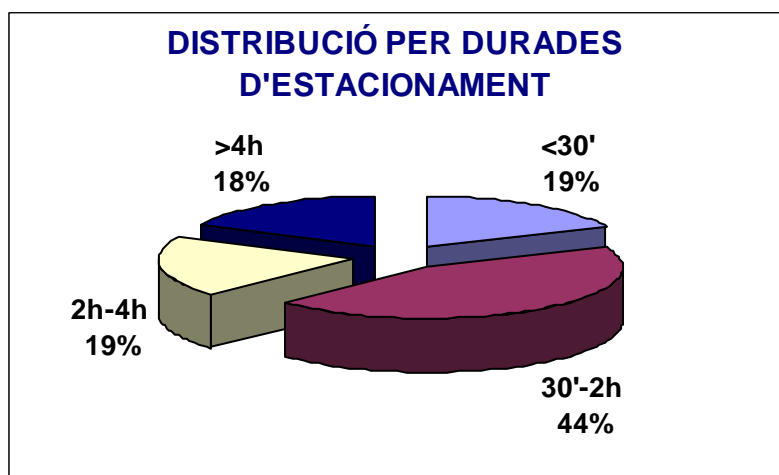
LLOC D'ESTACIONAMENT



DEMANDA FORANA

ZONA	< 30'		30' - 2h.		2h.-4h		> 4h.		TOTAL	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	Veh./Ha
1	85	21%	210	52%	64	16%	48	12%	407	67
2	52	15%	144	40%	103	29%	58	16%	357	56
3	212	25%	400	47%	120	14%	120	14%	852	76
4	185	14%	697	52%	313	23%	148	11%	1.343	120
5	108	15%	343	46%	140	19%	153	21%	744	61
6	205	24%	242	28%	139	16%	284	33%	870	113
TOTAL	846	19%	2037	45%	880	19%	810	18%	4.572	82

L'elevat pes dels motius oci i treball es veu corroborat pel fet que el 37% dels usuaris estaciona per un període superior a les 2h.



Al plànol nº 11 s'indica gràficament la distribució de la demanda forana.

C/ Dèficit forà

Per determinar el **dèficit d'estacionament de la demanda forana** es compara l'oferta forana en places equivalents amb la demanda forana distribuïda per durades d'estacionament.

Si analitzem el dèficit en funció de la durada d'estacionament, obtenim un dèficit significatiu **de molt curtes durades d'estacionament (<30')** a les **zones 1, 2 i 4** que es podria pal·liar mitjançant l'ampliació de la zona blava.

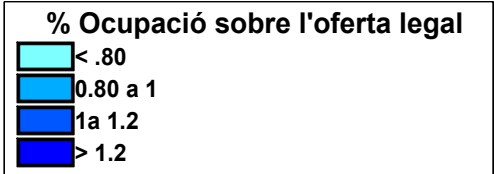
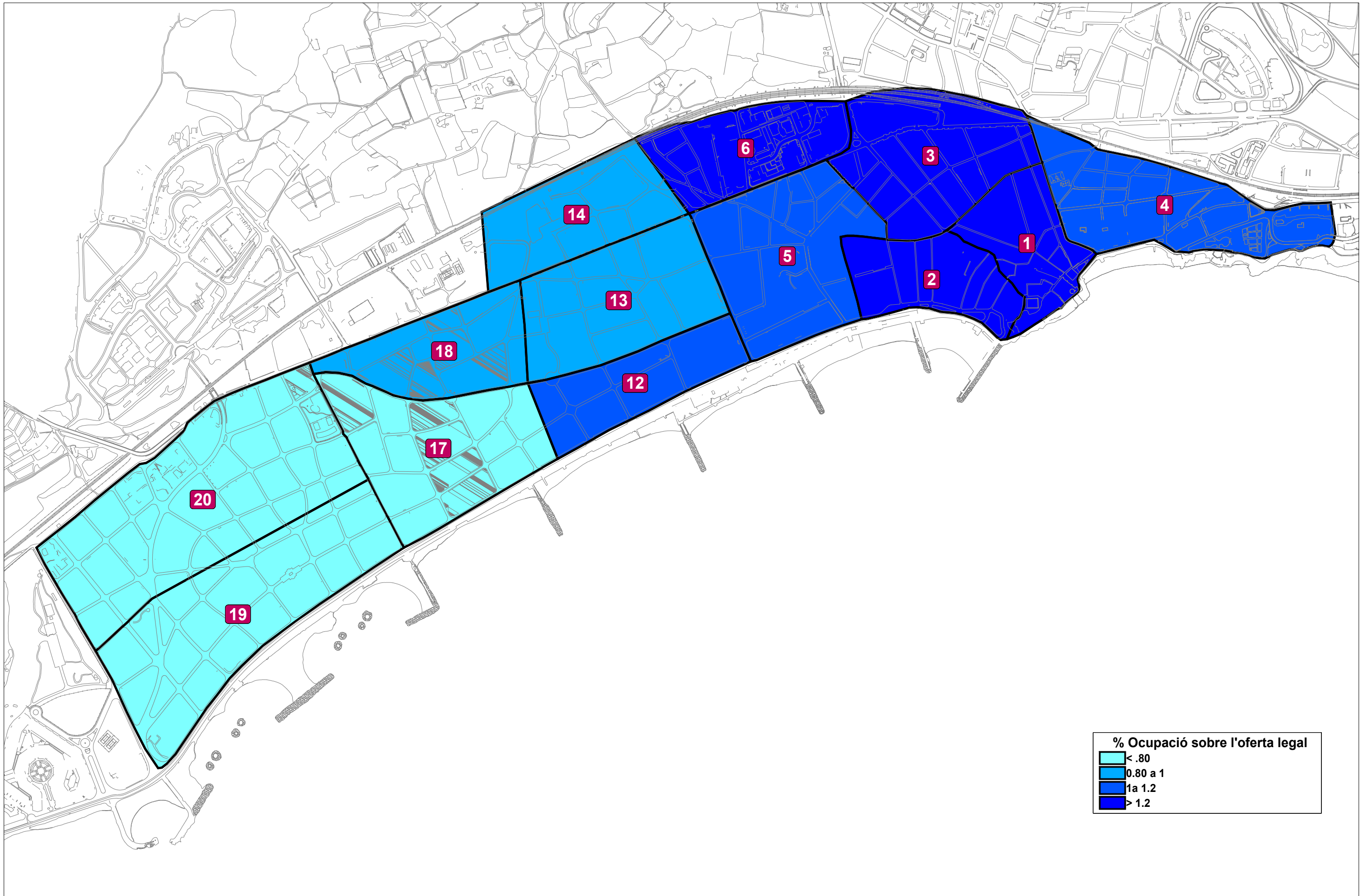
Pel que fa a les mitges durades d'estacionament (30'-2h), s'observa un dèficit significatiu a les zones 2 i 4, zones que no disposen d'oferta de pàrking públic.

Pel que fa a les llargues durades d'estacionament, s'observa un dèficit significatiu a la zona 6. Als usuaris d'aquesta zona se'ls hauria de desviar cap a altres zones del poble més perifèriques on la pressió sobre l'estacionament fos menor.

DÈFICIT FORÀ

ZONA	<30'		30'-2h		2h'-4h		> 4h	
		Final		Final		Final		Final
1	-32	0	-116	0	2	0	2	0
2	-224	0	-132	0	103	86	58	58
3	2	0	-355	0	-36	0	12	12
4	-46	0	205	176	177	177	-22	0
5	-1	0	-277	0	-33	0	1	0
6	10	0	-291	0	-38	0	64	58
TOTAL	-292	0	-965	176	175	262	115	128

Al plànol núm. 12 s'observa la distribució del dèficit forà.



Ajuntament de Sitges

REF. INFORMÀTICA:
Ocupacio Diurna.lay

DATA:
DESEMBRE 2004

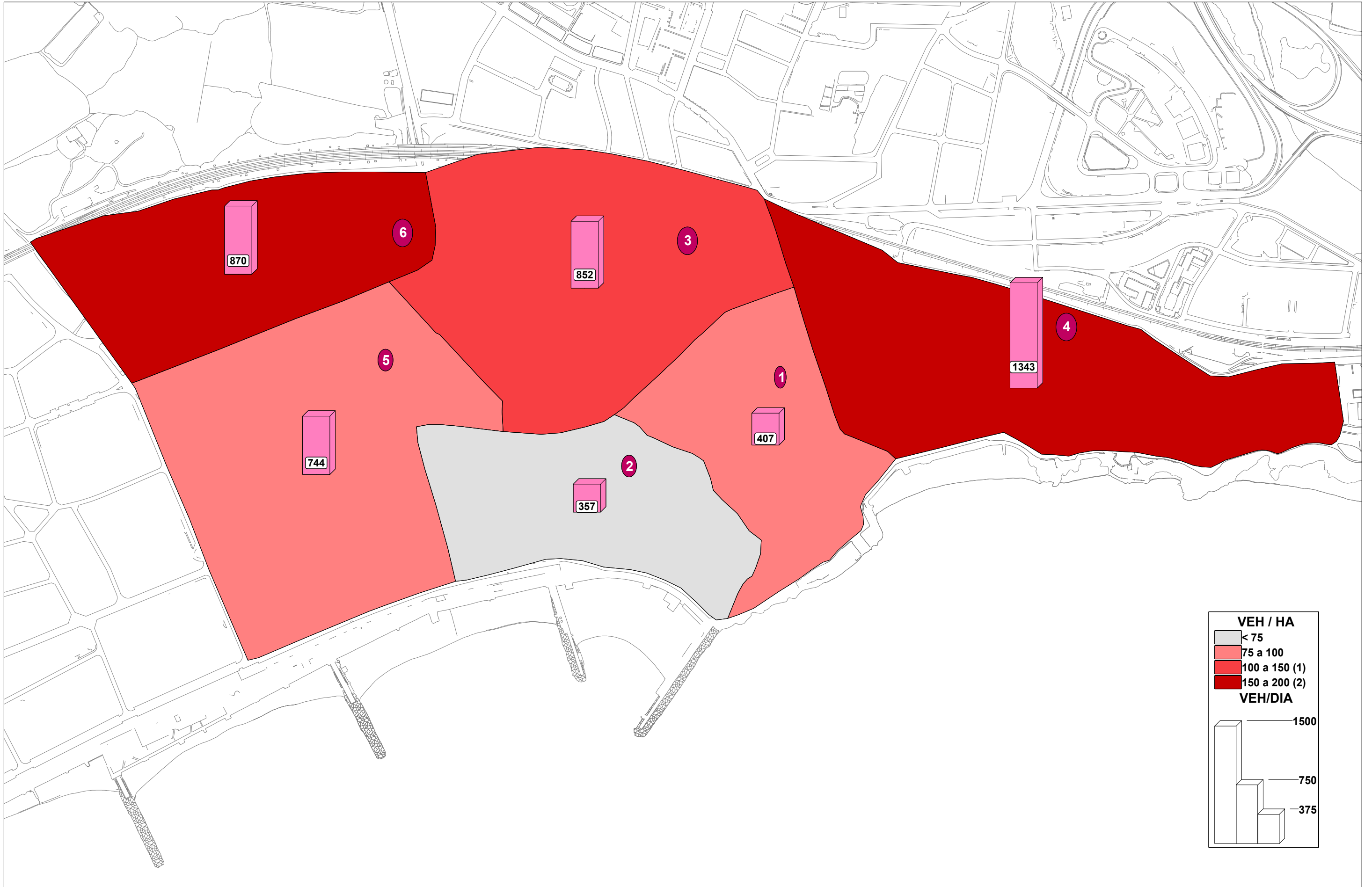
ESCALA:
S/E



TÍTOL DE PLÀNOL:
OCUPACIÓ DIURNA



Nº PLÀNOL:
10

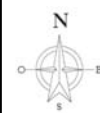


Ajuntament de Sitges

REF. INFORMÀTICA:
Demanda Forana.lay

DATA:
DESEMBRE 2004

ESCALA:
S/E



TÍTOL DE PLÀNOL:
DEMANDA FORANA



Nº PLÀNOL:
11

