PROCÉS PARTICIPATIU DEL PLA DE MOBILITAT DE VILANOVA I LA GELTRÚ

Informe de resultats del taller participatiu sobre les propostes del PMUS

Març 2015

Diputació Barcelona

AJUNTAMENT DE Vilanova i la Geltrú

Realitzat per:

edas
espai d'anàlisi social

Rambla Guipúscoa, 77-79, Bx.1ª 08020 Barcelona
Tel: 93 278 19 82 Web: www.edas.cat

Direcció tècnica del procés i redacció de l'informe:
Manel Gil López

Dinamització dels grups de treball i buidament de resultats:
Ricard Álvarez.
Joana Conill.
Manel Gil López.
Marta Vall-llovera.

Suport tècnic en mobilitat:

Martí Roscadell

aim assessoria d'infraestructures i mobilitat

Direcció facultativa i suport tècnic:

Diputació Barcelona

AJUNTAMENT DE Vilanova i la Geltrú

Índex

ÍNDEX 2

1. INTRODUCCIÓ 4

2. ORGANITZACIÓ DE LA SESSIÓ 6

3. SÍNTESI DE RESULTATS DEL DEBAT 12

4. AVALUACIÓ DEL TALLER 39

5. PERSONES PARTICIPANTS AL PROCÉS PARTICIPATIU 43

1. Introducció

La Guia bàsica per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana elaborada pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, estableix els continguts i els processos bàsics que han de donar forma a aquests elements de planificació.

Entre els mateixos, recull la necessitat d'implicar els ciutadans en la planificació de la mobilitat, a través de fórmules participatives que permetin incorporar els seus punts de vista i implicar-se en la presa de decisions. En aquest sentit, l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Vilanova i la Geltrú ha incorporat el disseny i implementació d'un procés de participació ciutadana que s'ha estat desenvolupat de manera paral·lela als diferents moments de la seva redacció.

Aquest document recull els resultats obtinguts a la *Sessió de debat de les propostes de mesures del PMUS*, que ha tingut lloc el dia 7 de febrer de 2015 al Centre Cívic Sant Joan de Vilanova i la Geltrú. Aquest ha estat el principal mecanisme de participació directa posat a l'abast dels ciutadans i ciutadanes de Vilanova i la Geltrú en la fase de debat i proposta de mesures a incorporar al futur pla de mobilitat.

El contingut del debat desenvolupat durant la sessió de treball ha estat el conjunt de propostes que l'equip redactor del PMUS, l'empresa AIM, ha presentat per tal de generar una mobilitat segura i sostenible al municipi en els propers sis anys.

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

- Introducció
- Presentació dels aspectes metodològics de la sessió
- Presentació dels principals resultats del debat en els grups de treball
- Presentació de la valoració de la sessió

2. Organització de la sessió

DIFUSIÓ, CONVOCATÒRIA I ASSISTÈNCIA REGISTRADA

La celebració de la *Sessió de debat de propostes de mesures del PMUS de Vilanova i la Geltrú* ha estat difosa a través dels mitjans de comunicació a l'abast de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, així com els elaborats de manera expressa per al procés:

- El Twitter del procés participatiu @PMUSVilanova
- El bloc informatiu del procés, accessible
- Pàgina web municipal
- Facebook
- Twitter de l'Ajuntament
- Notícies a Canal Blau
- Notícies a altres mitjans de comunicació locals i comarcals

La convocatòria s'ha adreçat de manera genèrica a tota la població de la vila, tot i que ha estat reforçada amb la invitació personalitzada a les entitats del teixit associatiu del municipi i als representants dels principals agents que tenen relació amb la mobilitat al municipi: gestors del transport públic, taxistes i col·lectius d'usuaris/es.

L'assistència registrada als grups de treball ha estat de **25 participants**.

ORDRE DEL DIA DE LA SESSIÓ

La sessió ha tingut lloc el dia 7 de febrer de 2015 a les dependències del Centre Cívic Sant Joan, amb el següent ordre del dia:

09:30 h (15')	Rebuda dels assistents
09:45 (5')	Presentació institucional
09:50h (30')	Presentació de les propostes de mesures
10:20h (10')	Presentació de la dinàmica a desenvolupar durant la jornada
10:30 h (120')	Debat de les propostes de mesures
12:30h (30')	Posada en comú
13:00h	Tancament de la jornada

DESENVOLUPAMENT DE LA SESSIÓ

L'objectiu de la sessió 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 del PMUS de Vilanova i la Geltrú, abans de prendre la decisió sobre les mateixes.

La sessió ha tingut un marcat caràcter deliberatiu. Després de la recepció dels participants, s'ha fet una breu introducció a les propostes de mesures per la millora de la mobilitat, realitzada pel Sr. Martí Roscadell de l'empresa redactora AIM. Seguidament s'ha procedit a distribuir els participants en quatre grups de treball, cada un d'ells conduit per un/a facilitador/a de l'empresa EDAS.

Durant el desenvolupament del treball en els grups s'ha comptat amb el suport tècnic, en qüestions relacionades amb les propostes de mobilitat, del personal tècnic de l'equip de AIM i del personal tècnic municipal. També s'ha comptat amb la presència de personal tècnic de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local de la Diputació de Barcelona que dóna suport al desenvolupament del PMUS. El seu ajut ha estat imprescindible per tal d'aclarir alguns conceptes i resoldre dubtes en relació a les propostes de mesures presentades.

La dinàmica de treball desenvolupada a cada grup s'ha centrat en presentar i debatre les estratègies concretes i solucions que es plantegen en cada àmbit d'actuació, recollint les esmenes i suggeriments que es poguessin presentar. Els àmbits i temes sobre els quals s'ha centrat el debat han estat:

- Mobilitat a peu
- Mobilitat en bicicleta
- Mobilitat en transport públic
- Mobilitat en vehicle privat (inclou jerarquització viària, aparcament i mercaderies)

Altres aspectes com la seguretat viària o les mesures ambientals han estat tractats de manera transversal en tots els blocs.

A cada un dels grups hi havia la previsió de tractar totes les temàtiques durant el debat. Per tal d'assegurar que tots els temes es tractaven en el conjunt del taller, a cada un dels grups s'ha començat el debat per un àmbit d'actuació diferent, com indica el següent quadre:

Color	Seqüència de temes a treballar
	Mobilitat en vehicle privat i aparcament Mobilitat a peu Mobilitat en bicicleta Mobilitat en transport públic
	Mobilitat a peu Mobilitat en bicicleta Mobilitat en transport públic Mobilitat en vehicle privat i aparcament
	Mobilitat en transport públic Mobilitat en vehicle privat i aparcament Mobilitat a peu Mobilitat en bicicleta
	Mobilitat en bicicleta Mobilitat en transport públic Mobilitat en vehicle privat i aparcament Mobilitat a peu

Per tal de centrar el debat i facilitar la comprensió de les diferents propostes s'ha comptat amb el suport gràfic de **plànols temàtics** que recollien les diferents propostes.

Seguidament, de manera ordenada s'ha donat la paraula als participants per recollir el seu parer sobre cada una de les propostes d'actuació, així com possibles esmenes o propostes alternatives.

El moment deliberatiu ha finalitzat amb la realització d'un **plenari final** en el qual una persona representant de cada grup ha explicat les idees fonamentals tractades als diferents grups amb el suport de el/la dinamitzador/a, presentant els diferents plànols sobre els quals s'ha treballat.

3. Síntesi de resultats del debat

En aquest apartat es realitza un recull de les aportacions realitzades en els quatre grups de treball, aplegades en àmbits temàtics, i per a cada una de les propostes inicials.
En general, els participants han mostrat un elevat grau d'acord en bona part de les propostes de mesures presentades per l'equip redactor del PMUS.

En aquest apartat es recullen principalment els dubtes, matisacions i les noves aportacions que s'han plantejat durant el debat als grups. Aquestes es presenten organitzades en àmbits temàtics i en relació a les propostes de mesura, diferenciant en quin grup de treball s'han recollit.

ÀMBIT 1: MOBILITAT A PEU

El debat de la mobilitat a peu ha permès comprovar que les persones participants en els quatre grups de treball es mostren en general d'acord amb l'objectiu general del PMUS, de facilitar els desplaçaments a peu i assegurar l'espai exclusiu per a vianants, i també amb les propostes de mesures presentades.

En el Grup Taronja i el Grup Blau, aquest discurs també ha estat recollit en el debat relacionat amb la bicicleta, en el qual es recollia la preocupació per crear espais fora de les voreres per a la bicicleta.

En el Grup Blau, es recull el parer generalitzat que a les voreres dels carrers de Vilanova els cal una revisió i reparació per la quantitat de panots esquerdats, forats, afectacions per arrels d'arbres, etc...que provoquen caigudes i risc, especialment per la gent gran o amb dificultats de mobilitat.

En el Grup Verd, també s'han recollit valoracions que van més enllà de l'àmbit del PMUS, com és la demanda que es millori la il·luminació dels carrers del centre de la ciutat, aspecte que es considera que podria ser un incentiu per al comerç, tot i que també es recullen veus que manifesten que això suposaria un augment de la contaminació lumínica.

A continuació es recullen alguns comentaris realitzats sobre algunes de les propostes, així com propostes complementàries a les presentades per l'equip redactor:

P1)) Millora de l'amplada útil dels eixos bàsics per a vianants

Diversos ciutadans participants en el Grup Vermell es manifesten especialment satisfets amb una zona pintada de blau a la calçada que s'ha habilitat per a que hi

circulin vianants al carrer del Forn del Vidre entre Narcís Monturiol i l'avinguda Víctor Balaguer.

Altres noves propostes

- En el Grup Vermell es planteja que a tots els carrers de la zona de Ribes Roges la vorera és molt estreta, el que dificulta la circulació de les persones que van amb cadira de rodes, amb cotxets, carros, o fins i tot portant un paraigües. Es considera que caldria treure'n tot el mobiliari urbà o fins i tot convertir alguns carrers en plataforma única.

P2)) Adaptació dels passos de vianants existents

Altres noves propostes

- Les persones que han participat al Grup Vermell manifesten que a la zona de Ribes Roges els passos de vianants ja estan adaptats però, tot i així, a l'estiu hi ha cotxes que hi aparquen al damunt. Es proposa pintar una línia groga en aquests passos de vianants perquè quedi més clar que està prohibit aparcar-hi.

P3)) Creació de nous passos de vianants

Altres noves propostes

- En el Grup Vermell es recull la recomanació que a la ronda d'Europa es creïn nous passos de vianants, doncs es considera que actualment hi manquen.
- En el Grup Verd es recull la demanda d'un nou pas de vianants a l'Avinguda d'Eduard Toldrà, a l'alçada del carrer del Duc d'Ahumada, com es mostra a la imatge.

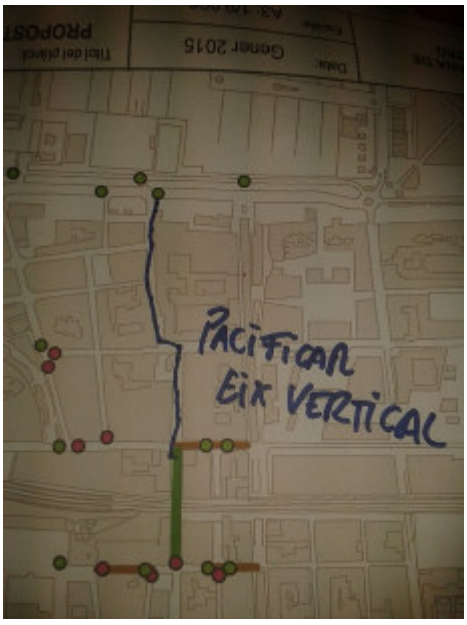
P4)) Creació de més zones de pacificació per a vianants

En el Grup Vermell es recull especial satisfacció amb les zones de Vilanova pacificades mitjançant la plataforma única.

En el Grup Blau es recull el parer que les zones proposades per a crear noves zones de pacificació són de carrers molt estrets i amb poca vorera, en els quals es fa necessari guanyar espai per als vianants, de manera que manifesten el seu acord específic amb questes propostes.

Altres noves propostes

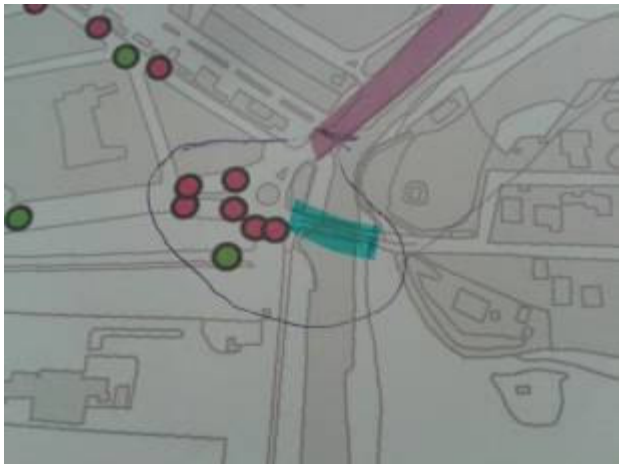
- En el Grup Blau es recull la demanda d'una pacificació general dels carrers Llibertat i Àncora, tot i que es recull el matís que potser no caldria que fossin carrers d'accés exclusiu per a vianants.
- En el Grup Verd es recull el parer que a la Rambla els creuaments amb els carrers en els que circulen vehicles a motor són punts perillosos i que caldria aplicar-hi mesures de pacificació per disminuir aquest perill.
- En el Grup Taronja es recull una proposta de pacificació de l'eix composat pels carrers de la Llibertat i del Gas, fins el port, que ha estat incorporada a l'apartat de vehicle a motor i jerarquització viaria.



P8)) Millora de la mobilitat en modes no motoritzats entre el nucli urbà i l'est del municipi

Altres noves propostes

- En el Grup Vermell es recull una nova aportació en aquest àmbit: A la cruïlla de Joan Oliver hi ha un pont per accedir a la platja del Far. Es considera que aquest és molt estret, de manera que afecta a la convivència entre vianants, vehicles a motor i bicicletes. Es proposa que es porti a terme un eixamplament, o fer-ne un altre de paral·lel exclusivament per vianants.



- Una altra demanda que es recull en aquest àmbit, realitzada al Grup Verd, és la creació d'un voral per a vianants a la zona entre el Far i el Xalet del Nin

- En el Grup Verd també s'han recollit noves propostes en relació a la necessitat de crear camins "rurals", tant en la zona est del municipi, com en d'altres. En

aquest sentit es recull la demanda d'habilitar un camí cap a Cubelles, un altre cap a Sitges i un altre cap a Vilafranca, que travessi l'extraradi i que sigui el començament de rutes a peu cap a llocs de natura propers a la població.

P10)) Augment de la senyalització per a invidents

Altres noves propostes

- Les persones que ha participat al Grup Vermell comenten que hauria d'haver-hi un paviment especialment senyalitzat per a persones invidents (actualment un paviment així només es troba a l'estació). Si aquesta mesura es portés a terme, per exemple, a la Rambla, caldria eliminar-ne tots els obstacles del mig del pas.

P11)) Execució de camins escolars

Les persones participants al Grup Blau destaquen aquest punt com a molt encertat per a la promoció d'una visió general pedagògica envers l'adopció d'hàbits sostenibles de mobilitat.

Altres noves propostes

- En el Grup Verd es recull el parer, sobretot per part d'un grup de mares i pares d'infants petits, que totes les voreres de la ciutat haurien de tenir rampes per accedir-hi els vianants en els passos de vianants. En tot cas consideren que si s'hagués de prioritzar aquesta mesura, com a mínim s'hauria de prioritzar la seva implantació a les voreres dels camins escolars.

Altres aspectes tractats durant el debat als grups

En el Grup Verd es recull un debat sobre l'existència de passos soterrats i sobre quin és el millor model per a la mobilitat dels vianants. Es parla de tres exemples concrets:

- Es considera que el pas sota via de la rambla Samà és el millor per facilitar la convivència entre bicis i vianants. A més és l'únic pont que no s'inunda, de manera que es posa com a exemple de bon pont.
- En relació al pas del carrer de la Llibertat, es considera que tenia una pendent massa pronunciada.
- En relació al pas de la Rambla, les persones participants al grup manifesten que es col·lapsa, per l'elevada confluència de vianants i bicicletes.

ÀMBIT 2: MOBILITAT EN BICICLETA

El posicionament general dels grups en relació a les propostes de mesures de la mobilitat en bicicleta reflecteix acord amb les mateixes, sobretot en relació a la voluntat de tancar la xarxa actual, i prioritzar la seguretat dels usuaris i dels vianants, tot i que també apareixen alguns matisos com podem observar a continuació:

B1)) Campanyes de promoció de l'ús de la bicicleta

Els integrants del Grup Taronja es mostren d'acord amb la proposta de fomentar l'ús de la bicicleta mitjançant campanyes, però consideren que aquestes han d'anar acompanyades de mesures que augmentin la seguretat davant dels robatoris de bicicletes. Per aquesta raó, es recomana la presa de mesures antirobatori, com per exemple, el sistema de Bicibox, o altres mesures que evitin els robatoris de bicicletes.

Les persones participants al Grup Blau també destaquen la problemàtica dels robatoris de bicicletes. En relació a la retirada de l'aparcament de bicicletes a la estació perquè no era viable es recull la proposta de valorar la instal·lació d'un Bicibox. També es recull la proposta instal·lar una càmera de seguretat a l'Estació per tal de dissuadir dels robatoris.

B2)) Creació de vies segregades per a la bicicleta

En relació a aquest aspecte, en el Grup Taronja es valora en major mesura que les vies segregades per a la bicicleta s'hauria de fer majoritàriament a la calçada.

B3)) Creació de nous itineraris senyalitzats en calçada per a la bicicleta

En el Grup taronja s'ha tractat de manera àmplia la qüestió de la bicicleta. En relació als punts B2 i B3, es recull un elevat acord en relació al plantejament general de les propostes. Es considera necessari que la bicicleta disposi d'un espai propi, fora de la vorera, en aquelles vies en que això sigui possible. Com a exemple es cita les avingudes de Francesc Macià, Samà i Europa, com a vies en les quals es considera que la bicicleta podria disposar de vies segregades i senyalitzades en calçada.

En relació a la proposta general d'ampliació de la xarxa de bicicleta, es considera adient la voluntat de completar la xarxa actual, tancant-la de manera que totes les vies estiguin connectades i tinguin una destinació clara. De tota manera, el detall d'algunes de les propostes porta a recollir matisacions i posicionaments alternatius:

a) La proposta de reforma global de l'eix que uneix la vila amb el Càmping Vilanova Park, permet obrir un debat sobre si es possible analitzar altres alternatives per a la bicicleta (i els vianants) que adreci de manera més directa cap el nucli i la platja,

donat que es considera que el traçat actual porta a confusió les persones usuàries, que molt sovint no són del municipi. En aquest sentit, es planteja si seria possible obrir un vial segons mostra la següent imatge que unís el càmping amb el nucli pel carrer del Fraig i el carrer de la Talaia, i que fos continuïtat del que es proposa ampliar i que ve des de l'avinguda de Rocacrespa.

b) En relació a la proposta d'actuació i ampliació de la xarxa per a bicicletes a l'alçada del carrer de Josep Coroleu, es manifesta que aquí existeix un pas sota la via del tren en el qual els usuaris de la bicicleta han de compartir l'espai dels vianants, el que provoca en ocasions conflictes i petits accidents. Per aquesta raó es proposa inicialment que si s'amplia la xarxa ciclable per aquesta via , caldria implementar mesures que evitessin el perill que comporta la convivència dels vianants i la bicicleta, com per exemple fer passos independents per a cada mode de mobilitat. Tècnicament s'apunta que aquesta actuació no seria factible que es pogués dur a terme en el termini temporal del PMUS, i els participants proposen que en aquest cas es senyalitzi correctament la via de ciclistes i es desviï el trànsit de la bicicleta per la rambla de Salvador Samà.

c) En relació a la proposta d'actuació a llarg termini en la zona de l'Ortoll, es recullen diferents posicionaments durant el debat. En els grups Blaus i Taronja es conclou que el vial que dibuixa l'equip redactor com a possible proposta de futur hauria de ser un espai exclusiu per a vianants i bicicletes.

B4)) Ampliació de la xarxa de convivència vianant–ciclista

El conflicte de la convivència entre ciclistes i vianants és un problema de difícil solució sobretot a la zona centre, on hi ha molta incidència de vianants i ciclistes i es produeixen atropellaments, hi ha usuaris de la bicicleta que circulen a velocitat excessiva, etc. En aquest sentit es recullen aportacions (Grup Blau) en la línia de limitar la convivència de tots dos modes de mobilitat, evitant l'accés de la bicicleta a l'espai del vianant, sobretot a la zona de la Rambla Principal des de l'Església fins a l'Estació.

Al Grup Taronja es manifesta la voluntat que es facin actuacions que cerquin prioritzar l'espai propi per a la bicicleta a la calçada, no a la vorera, amb els vianants.

Les persones participants al Grup Verd manifesten que per evitar els conflictes entre vianants i bicicletes, sobretot a la Rambla, es podria senyalitzar al terra un carril per bicicletes per tal que aquestes tinguin un lloc per on anar sense molestar als vianants. En aquest grup també es recullen propostes de sancions per a usuaris de la bicicleta per un mal ús de la mateixa, com per exemple anar a massa velocitat per les zones pacificades.

Per altra banda, En el Grup Blau es considera necessari que s'implantin maneres efectives de comunicar i sensibilitzar sobre la prioritat del vianant a les àrees pacificades. En aquest sentit, es recull la valoració que seran molt útils la matriculació de bicicletes i els cursos de conducció.

B6)) Millora de les condicions de seguretat i comoditat de les vies ciclistes

Al Grup Vermell es recull la participació de professionals del taxi, els quals destaquen l'existència d'una problemàtica derivada de la convivència entre ciclistes i vianants: Al carril bici que passa des del carrer de Jaume Balmes a l'avinguda de l'Exposició hi ha fins a tres mútues. Els cotxes o taxis que porten o recullen persones en aquests centres de salut s'aturen al carril bici, obligant els ciclistes a baixar de la bici per poder continuar amb el seu camí. Es considera que caldria trobar una solució a aquest problema i es recull la proposta:

Altres noves propostes

- Incorporar obstacles físics que delimitin el carril bici de la zona de cotxes amb l'objectiu que els cotxes no envaeixin indegudament el carril bici.

B7)) Pla de millora de la senyalització d'itineraris per a bicicletes

En el Grup Verd es recull la valoració positiva d'aquesta proposta per tal d'establir quin és l'espai del vianant i el ciclista, i així evitar els conflictes que es produeixen en alguns trams entre uns i altres.

B9)) Execució d'un itinerari de connexió amb Cubelles

Altres noves propostes

- En relació a aquest punt al Grup Verd es recull la recomanació de executar un altre itinerari similar que connecti amb Sitges.
- Al Grup Blau, en relació a l'execució d'aquesta connexió entre Vilanova i Cubelles, es proposa valorar alternatives al traçat proposat ja que s'observa que pel tram de roques seria molt costós i difícil. Una altra possible connexió seria per Sta. Llúcia (més fàcil i econòmic), tot i que comportaria haver de resoldre el problema de pas per la via del tren. En aquest sentit es considera que a la Masia Soler es podria incorporar un semàfor per a facilitar l'accés.

AMBIT 3: MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU

En relació al transport públic tots els grups han debatut àmpliament tot i que en alguns dels grups es recull la valoració que és un servei poc utilitzat per les persones integrants dels mateixos. En el Grup Verd es manifesta descontentament respecte el servei, i s'apunta sobretot a la manca d'informació sobre el trajecte i a la baixa freqüència de pas, com a causes del poc us que en fan. En el Grup Blau també es recull la percepció que un dels principals problemes de l'oferta del servei de transport públic a Vilanova són els temps d'espera dels usuaris per accedir al servei.

A continuació es recullen alguns comentaris realitzats sobre algunes de les propostes, així com propostes complementàries a les presentades per l'equip redactor:

TP1)) Modificació del recorregut del bus urbà

Possiblement és una de les propostes de mesura que ha despertat un major debat durant la sessió de treball.

En el Grup Vermell s'han recollit les següents aportacions:

Com a premissa general, les persones integrants d'aquest grup de treball consideren que qualsevol traçat hauria de vetllar perquè tots els equipaments públics de la població tinguin a prop una parada de bus. A partir d'aquest aspecte es constata que la proposta de modificació de les línies de bus que té més bona rebuda per part dels ciutadans és la que incorpora una cinquena línia. Tot i això, s'apunta com a condició el manteniment del pressupost actual destinat al transport col·lectiu, de manera que no es veiés afectat per la implantació d'aquesta nova línia.

També es plantegen alguns dubtes al respecte d'aquesta alternativa amb 5 línies:

- Es manifesta que no s'acaba de veure com a positiu que la línia que surt del càmping no vagi directament a la platja.

- La zona d'encreuament entre l'avinguda de Francesc Macià i el carrer de Josep Llanza és una zona de vianants molt concorreguda, sobretot els dissabtes de mercat. Es considera que aquest fet dificultaria el pas de l'autobús. En aquest sentit, es considera que per facilitar l'accés del bus a aquests vials caldria plantejar-se formats de bus més petits (com ara un bus de barri).

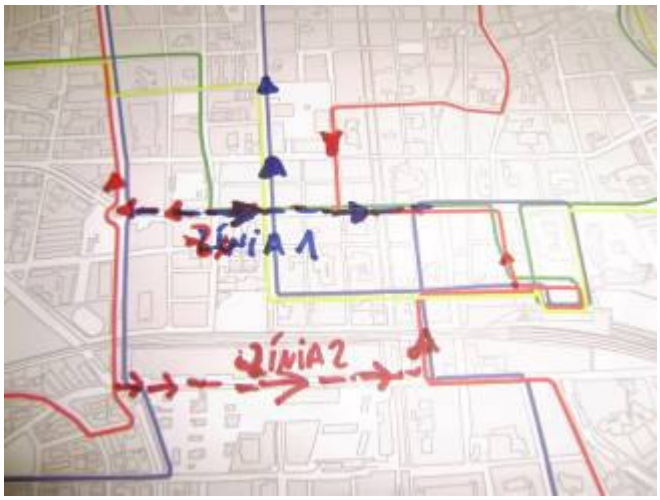
- Els professionals del taxi presents en el grup exposen la possibilitat d'establir una col·laboració amb la xarxa de busos per tal d'oferir un servei a un preu acordat que apropi els ciutadans als equipaments que puguin quedar més lluny de les parades de bus, com podrien ser els jutjats o l'hospital, si finalment es dugués a terme la proposta de mantenir la xarxa de busos amb 4 línies.

En el Grup Taronja s'han recollit les següents aportacions:

- En relació a les propostes alternatives de recorregut de l'autobús i de la possibilitat de crear una nova línia 5, no es recull un posicionament clar a favor d'una proposta en concret. Es considera que si bé, les alternatives donen solució a algunes de les problemàtiques plantejades, no acaben de ser "perfectes" perquè o bé continuen fent que el recorregut sigui llarg (nova alternativa de 4 línies), o bé obliguen a realitzar transbord si es vol accedir a la zona més propera a la platja (nova alternativa de 5 línies).

- En canvi, es recull una nova proposta que a priori sembla que podria ser incorporada en totes dues alternatives, i que es realitza amb la intenció que pugui oferir una solució més completa. Des de la consideració que l'estació de ferrocarril és un punt de centralitat de la xarxa de transport públic, sent origen i final de molts desplaçaments bona part, la proposta consistiria en modificar el traçat de recorregut de les línies 1 i 2, establint un "traçat en vuit" que fes que l'autobús passés dues vegades per la zona de l'estació de ferrocarril en cada trajecte (anada i tornada). D'aquesta manera, es considera que el trajecte des dels extrems de les línies fins a l'estació de Renfe, es veuria reduït, perquè no obligaria a passar per la zona de la platja, i també milloraria la connectivitat de l'estació amb la platja. S'apunta que

aquesta modificació dels trajectes, es podria realitzar en totes dues alternatives plantejades.



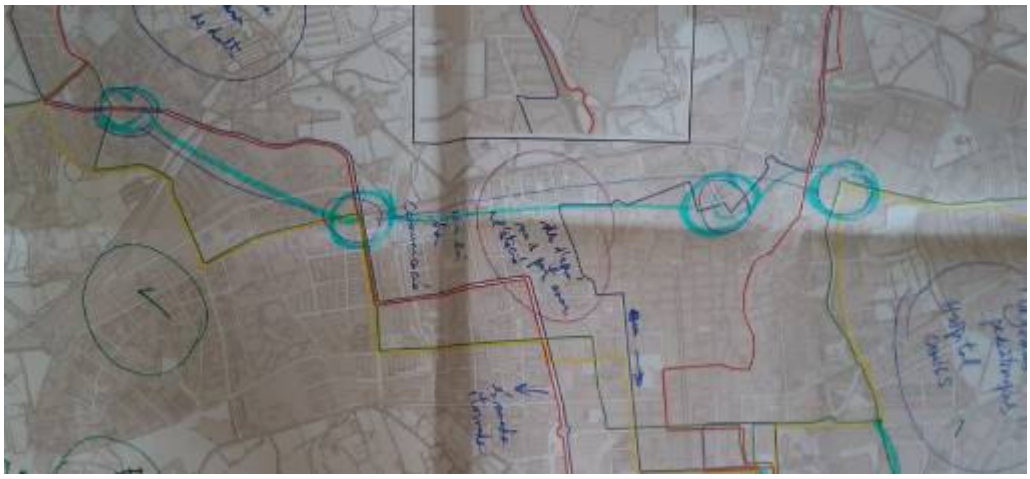
- La proposta de reducció dels trajectes, tot i que és llargament debatuda, finalment és acceptada, tenint en compte que afecten a molt poques persones i el benefici és per al conjunt de la ciutadania. De tota manera, es planteja analitzar la possibilitat que en aquesta zona que deixa de tenir servei directe es puguin ubicar **parades a demanda**, que puguin ser utilitzades puntualment.

En el Grup Blau s'han recollit les següents aportacions:
Respecte a les alternatives de traçat, els integrants del grup manifesten desconeixement dels avantatges i inconvenients de l'actual xarxa de servei de transport públic urbà, conseqüència del baix ús que en fan d'aquest mitjà de transport. Es consulta a la persona representant del servei, donat es considera que la seva valoració és important.
De manera majoritària el grup opina que la millor opció és la alternativa de cinc línies, tot i que manifesten que al no ser persones usuàries habituals del servei poden ser altres persones les més indicades per a opinar.
La L5 genera alguns dubtes perquè passa per trams de vianants (carrer de Francesc Macià i carrer del Correu) que alentiria molt el pas del bus. També s'observa que es tenen dubtes sobre la capacitat del paviment de suportar el pes dels vehicles.
Per altra banda, es valora molt positivament l'aposta de la nova proposta de fer confluir totes les línies a l'Estació i de "apropar-les" per a generar més sentit d'anada i tornada.

En el Grup Verd s'han recollit les següents valoracions respecte les alternatives presentades:

- Sobre la proposta de la línia lila, 26.2, no agrada que el seu recorregut no arribi al càmping.

- Tampoc agrada que suposi un únic pas d'entrada al barri de mar, es percep com a un aïllament del barri de mar. Prefereixen el recorregut actual que permet l'entrada al Barri de mar per dos punts diferents i amb dos recorreguts diferents.
- S'insisteix en que el sistema està dissenyat per potenciar el transbord entre línies a la estació central, però no acaba de convèncer el sistema de transbord. Argumenten dificultats per transbordar, per exemple falta de practicitat quan l'usuari va a la platja molt carregat. En resum, el transbord no és reconegut com un hàbit i mostren reticències envers ell.
- Es troba a faltar una línia que faci un recorregut horitzontal, donat que no existeix cap recorregut que vaig per la ronda Ibèrica i cal fer massa transbords per assolir aquesta connexió.



- És parla del cas que les urgències pediàtriques es fan a l'Hospital de Camils i que no hi ha cap bus que faci aquest recorregut en horari extens.
- Hi ha consens en que el recorregut i les freqüències dels busos siguin diferents durant la temporada d'estiu donat que es considera que caldria potenciar-se el seu ús per accedir a la zona de platja.
- Una altra proposta que es planteja durant el debat per assegurar i augmentar el servei directe a la platja seria la d'ampliar el recorregut de la línia 3, tal i com es mostra a la següent imatge.

- A mode de conclusió, les persones integrants del grup Verd consideren que seria millor l'alternativa que apareix al plànol 26.1 (amb quatre línies) però amb la incorporació de la línia 5 que apareix a la proposta 26.2.

TP2)) Millora de les freqüències

Altres noves propostes

- En el Grup Taronja es recull la demanda que l'autobús pugui tenir prioritat semafòrica per tal de guanyar temps en els recorreguts.

TP3)) Ampliació dels horaris de servei

En el Grup Vermell es recull la valoració que és insuficient l'horari del servei que ofereix la actual línia 2, donat que a partir de les 21h ja no passa pel càmping.

TP7)) Millora de l'espai de l'estació d'autobusos i la pl. d'Eduard Maristany

En el Grup Verd es recull el **posicionament contrari** a aquesta proposta. Es remarca que l'estació està perfecta i que no li cal cap millora. Es manifesta que seria preferible que el pressupost destinat a aquesta intervenció es pugui destinar a altres actuacions.

TP8)) Millora de la informació

Durant el debat en el Grup Verd es fa palès que la informació sobre el servei d'autobusos no arriba de manera eficient a una part de la població. Durant la sessió es produeixen molts intercanvis d'informació entre els assistents i en ocasions es fan reclamacions sobre el servei que ja estan ofertes.

TP9)) Bus a la demanda a les urbanitzacions periurbanes

En el Grup Blau es recull la valoració que en cas que s'opti per la proposta de bus a demanda a les urbanitzacions periurbanes es creu convenient explicar i informar a les persones afectades, tenint en compte que el servei a la demanda té una sèrie d'inconvenients.

TP10)) Assolir les millores previstes en el transport públic de connexió.

En el Grup Verd es manifesta la necessitat de resoldre els horaris de transbord, donat que es denuncia que existeix manca de coordinació entre el transport públic de connexió i transport urbà.

En general, es vincula la demanda de més freqüència al greu problema que els horaris dels busos urbans i busos interurbans estan desfasats. D'aquesta manera es considera que resulta difícil fer transbord entre un bus urbà i un bus interurbà perquè el temps d'espera entre un i altre és massa llarg. Algú apunta que hi ha algunes hores que estan molt ben connectades, però altres veus remarquen que no és així en tot moment. Es conclou amb la formulació de la següent proposta:

- Coordinar horaris del bus urbà i el bus interurbà perquè el transbord entre uns i altres sigui efectiu i útil.

En relació a aquest tema també apareix la dificultat de fer connexió entre bus i tren, i remarquen que es un problema de falta de coordinació d'horaris. S'apunta que el bus agafa la gent que ve del tren de Sant Vicenç però no així amb altres procedències.

Altres aspectes tractats durant el debat als grups han estat:

Altres noves propostes

En el Grup Taronja es recullen les següents dues propostes:

- Demanda d'anàlisi del grau de cobertura de l'accés a polígons industrials amb transport públic.
- Es recull la proposta de allargar el recorregut de les línies 3 i 4 en l'inici/final, de manera que aquest estigui situat a la plaça dels Ocells.

En el Grup Verd es debat també sobre la qüestió dels **busos ecològics**. En aquest sentit es mostra interès en saber més sobre l'ús i l'eficiència dels busos ecològics. Una de les persones assistents disposa de coneixements tècnics sobre la gestió de la xarxa de servei de transport públic urbà, i exposa que una de les problemàtiques d'aquest tipus de vehicles és el seu elevat cost. Pel moment, no sembla una solució eficient en relació al seu cost. Però algunes veus expressen que en tot cas si que caldria que la flota de vehicles de l'Ajuntament fossin elèctrics.

En el Grup Verd també es dedica una part del temps del debat a tractar la qüestió de **l'accés als autobusos amb cotxets de nadons**. En el grup es conta amb la presència d'una persona que treballa en la xarxa d'autobusos i permet resoldre dubtes relacionats amb aspectes tècnics de caire legal i logístic. Per llei, el sistema d'ús d'un bus amb un infant i un cotxet és el següent: el cotxet ha d'anar plegat, i la mare o el pare han de portar en braços a l'infant. D'aquesta manera el nen va protegit durant el trajecte. Ara bé, s'identifica un buit legat. Tot i que el cotxet no pugui pujar desplegat al bus, es manifesta que a Vilanova els deixen pujar. S'apunta que això depèn exclusivament de la "bona voluntat" del personal d'autobusos. Ara bé, en cas que el personal de l'autobús deixi el seu lloc de treball (el seient del conductor) per assistir a la persona que en un moment pot demanar ajuda, aleshores això pot suposar un greu perjudici per a ell/a en cas que passés alguna cosa. Per tant, és un tema delicat per totes les parts que no té una solució legal clara.
És cert que hi ha unes rampes als autobusos, però estan pensades per a les persones amb discapacitats que afecten a la seva mobilitat, no per als cotxets. I en cas que el conductor "per bona voluntat" decideixi abaixar la rampa per a que les mares o pares puguin pujar amb més comoditat el cotxet a l'autobús en cap cas pot assistir donat que fent-ho abandona el seu lloc de treball. De manera, que legalment ni abaixar la rampa ni assistir a l'usuari amb cotxet esta emparat legalment.

ÀMBIT 4: MOBILITAT EN VEHICLES A MOTOR

El debat en relació als vehicles a motor i la jerarquització viària ha servit en els grups Verd i Blau per tractar qüestions relacionades amb la mobilitat a la zona propera al mar (passeig Marítim i barris adjacents). Aquestes qüestions han estat també tractades per la resta de grups en relació a altres temàtiques, com per exemple, el debat de les propostes de xarxa per a bicicletes. En general es constata que no hi ha un posicionament homogeni, tot i que si que es recull la voluntat d'evitar que la façana marítima sigui considerada una xarxa viària primària de manera permanent. En aquest sentit es recull el parer que la problemàtica d'aquest àmbit és estacional i que cal actuar en aquesta clau per trobar solucions a curt termini.

En el Grup Verd es manifesta l'existència de posicionaments divergents per tal de cercar solucions a la problemàtica que es genera en aquest àmbit, sobretot en l'època estiuenca, per l'elevada afluència de vehicles a motor. Per una banda, aquelles persones que expressen que al front marítim no hi haurien de passar els cotxes, i que aquests haurien de passar per una segona o tercera línia de mar, i aquelles persones que diuen que això aniria en detriment dels veïns de la segona o tercera línia de mar, i també dels comerços de primera línia de mar, i que en tot cas el que cal fer es pacificar i millorar el sistema d'aparcament. Per altra banda, també es recullen posicionaments que demanen tenir en compte als veïns d'aquestes segona i tercera línia que veurien afectat el seu entorn, i també es considera que cal tenir en compte l'afectació que es pot produir sobre els comerços de la zona.

Majoritàriament es considera que cal reduir l'afluència de cotxes a la primera línia de mar. En aquest sentit es proposa de reduir les places d'aparcament per obligar a cercar-lo en altres llocs. Es considera necessari que es potenciï l'accés a la platja amb altres modes de transport alternatius al vehicle a motor.

En el Grup Taronja també es recullen diferents posicionaments envers aquesta qüestió. Per un banda es recull el plantejament que seria necessari realitzar alguna actuació que donés solució a la problemàtica dels embussos que es generen en la zona de la platja durant l'estiu, donat que si Vilanova és una ciutat que vol potenciar la seva activitat econòmica turística, cal potenciar la platja i els seus voltants. En aquest sentit, es planteja que caldria estudiar alternatives i solucions que fossin de caire estacional, donat que la problemàtica també ho és. D'aquesta manera, la possibilitat d'obrir un vial asfaltat a l'Ortoll no es consideraria com una solució adequada, a més de l'impacte que tindria aquesta a l'espai

natural. Es planteja que si s'obrís un pas a l'Ortoll seria recomanable que fos per a vianants i bicicletes, no per a vehicles a motor.

En relació a què fer amb els vehicles a motor es recull un posicionament que defensa que caldria "educar" els usuaris de la platja i fomentar altres maneres d'accedir-hi, que no pas amb el cotxe. En aquest sentit, es planteja la possibilitat d'accedir mitjançant un servei de trenet llançadora cap a la platja.

Altres alternatives que es proposen serien:

- Crear dos aparcaments de temporada, no permanents, a banda i banda del passeig Marítim, un a la zona del port i un altre a l'alçada del final del passeig, que junt amb els existents, poguessin absorbir els vehicles que accedeixen.

- Una altra alternativa, més a llarg termini, seria la possibilitat d'obrir un vial accessible per a vehicles a motor en ubicacions més properes a Cubelles i que no suposessin tant d'impacte sobre l'Ortoll, com per exemple comunicar el passeig de Ribes Roges amb la ronda d'Amèrica (veure foto).

El debat en el Grup Blau apunta posicionaments i solucions similars a les recollides en el Grup Taronja. En general es constata que l'Ortoll ha estat històricament una àrea que genera "debat i controvèrsia": una part important de la ciutadania i entitats s'oposen a la seva urbanització. En el Grup Blau es proposa que es valorin alternatives a obrir un vial a llarg termini i s'esperi – en paral·lel – al resultat dels treballs sobre planejament urbanístic general de Vilanova (en curs); es valora que seria més coherent. Una altra cosa seria obrir un vial temporal exclusiu per bicicletes i a peu en aquest àmbit.

Però també es recull un posicionament en el sentit que facilitar la circulació de vehicles per un vial "pacificat" solucionaria el problema d'accessibilitat i tancament del "cercle". En tot cas, es proposa que en cas que es tiri endavant amb el projecte és important prendre mesures per a que no es converteixi en vial principal.
El perill amb la solució d'obertura del vial també és que aquest model potenciï la idea de ronda Litoral del Front Marítim, així seria impossible gaudir d'un Front atractiu i que respongui a les necessitats de pacificació i prioritització "model passeig" a peu que es desitja.

Per una altra banda i per tal d'evitar el "cul de sac" que es genera a la zona a l'estiu, es considera que seria preferible actuar amb mesures i polítiques d'aparcament (creació d'un espai d'aparcament a l'extrem de la zona urbanitzada i potenciar aparcaments soterrats que ara s'infrautilitzen). En aquest sentit es constata dèficit d'aparcaments gratuïts i es considera que amb la implementació d'una zona verda es pot "enviar" un missatge clar de que en aquella zona només està destinada a l'aparcament dels veïns i així solucionar el problema que cada any tenim a l'estiu.

Per últim, es considera molt important la manera de comunicar i els objectius a que responen les actuacions planificades. En la mesura que es comuniqui amb claredat i coherència serà més fàcil trobar una solució de consens: importància del debat i diàleg constructiu.

En relació a les propostes de mesures aportades per l'equip redactor pel que fa a l'àmbit del vehicle a motor s'han recollit els següents comentaris:

V1)) Nova jerarquització viària

En el Grup Taronja es recull acord respecte a aquesta proposta de jerarquització que aposta per potenciar usos alternatius als del vehicle privat motoritzat a la ciutat, dissuadint les persones usuàries i promovent anar a peu, en bicicleta i en transport urbà. Tot i això es recullen matisacions en alguns aspectes particulars sobre els quals consideren que caldria fer propostes d'actuació per millorar la mobilitat:

- En relació a l'eix que conformen les avingudes, d'Eduard Toldrà, rambla de l'Exposició, es manifesta que antigament era un eix que et permetia creuar la ciutat en poc temps i que actualment això no es possible donat que es generen embussos a causa del gir permès en direcció a l'estació pel carrer Unió, sobretot en les ocasions que aquest gir és efectuat per autobusos. Per tal de corregir aquesta situació es proposa una modificació en la proposta de canvi de sentit de l'avinguda del Garraf, rambla del Castell i carrer del Codonyat. Es considera que l'avinguda Garraf hauria de tenir sentit Cubelles tal i com es proposa, però que hauria de mantenir aquest sentit fins a l'avinguda de Víctor Balaguer, per permetre l'accés a l'estació de Renfe.

  Una altra possibilitat que s'apunta per donar solució a aquesta situació que dificulta la mobilitat en vehicle privat, seria que l'autobús pogués tenir prioritat semafòrica per realitzar el gir cap a l'estació de Renfe, mitjançant un comandament disponible per als conductors.

En el Grup Vermell el canvi de sentit del carrer Codonyat i avinguda del Garraf ha estat un dels temes més polèmics durant la sessió de treball, i s'han proposat solucions alternatives. Per una banda els veïns l'han considerar un canvi positiu que afavoriria la pacificació de la zona. Però per altra banda els representants dels taxistes han manifestat el seu desacord amb aquesta proposta.

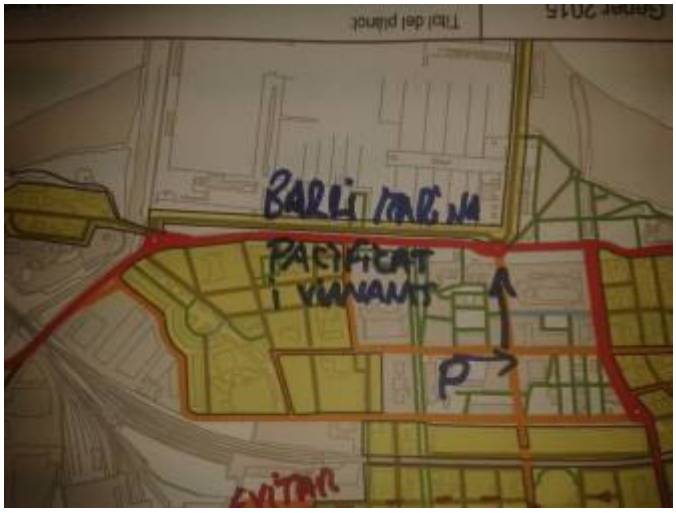
Diverses persones del grup (inclosos els taxistes) dubten si la rambla de l'Exposició tindrà la capacitat d'assumir el volum de trànsit que es generaria amb aquesta actuació. Els taxistes argumenten que a prop de la rotonda existent a l'avinguda de Jaume Balmes amb Josep Coroleu, ja hi ha diversos semàfors que provoquen que el trànsit al llarg de tota aquesta rambla no sigui del tot fluid; a vegades, arribant a la rambla de

l'exposició expliquen que arriben a estar aturats 10 minuts sense poder avançar a causa de la congestió de trànsit.

Un veí proposa l'alternativa d'allargar el canvi de sentit de l'avinguda del Garraf fins al seu encreuament amb l'avinguda del Penedès (o fins i tot allargar el canvi de sentit fins a la rotonda). De tal manera que els cotxes que vinguessin des de la rotonda de la dreta i volguessin anar cap a l'oest de la ciutat haurien d'agafar directament la sortida de l'avinguda d'Eduard Toldrà.

En el Grup Taronja s'ha comentat també la necessitat de millorar la mobilitat de la zona de la Marina. En aquest sentit s'ha recollit la valoració que l'aparcament de la Mediterrània està mal senyalitzat i que l'orientació de sortida dificulta la mobilitat, perquè carrega de vehicles la zona.

- En aquest sentit, es proposa reorientar la sortida d'aquest aparcament segons mostra la imatge.



- Aquesta proposta es complementa amb la recollida a l'àmbit de vianants, en el sentit de pacificar l'eix composat pels carrers de la Llibertat i del Gas, fins el port.

V2)) Creació de zones pacificades

En el Grup Blau s'ha valorat molt positivament i en general agradaria qualsevol increment en la qualitat i quantitat de zones de pacificació.

- Es suggereix que també es contempli la peatonalització del carrer del Gas, o bé alternativa pel carrer de Balears.

S'observa que el carrer de la Immaculada Concepció – entre el carrer del Gas i el carrer de Balears - és molt estret per absorbir trànsit prioritari. El tema de la quantitat de vehicles aparcats als carrers estrets es proposa que es millori amb mesures de reducció ó eliminació de places d'aparcament (per exemple que s'aparqui en només un dels costats del carrer).

V3)) Millores en les zones pacificades actuals

En el Grup Blau en general s'observa que les millores a zona 30 podria estudiar-se més alt grau de pacificació: més zona 20 que 30, o bé accés exclusiu per veïns i comerços.

V4)) Canvis de sentits de circulació en vials unidireccionals

En el Grup Blau es comenta i considera molt bona idea pacificar amb el canvi de sentit de carrers proposat. A més es proposa:

- Es proposa reformular l'encreuament del carrer del Codonyat – carrer de la Unió: que sigui un punt de confluència de les dues direccions gestionat per semàfors.
- Es proposa valorar que el carrer de Francesc Macià i el carrer de l'Aigua siguin carrers de sentits oposats (complementaris).

V8)) Gestió intel·ligent dels semàfors de la travessera

En el Grup Blau es considera que a la cruïlla del carrer de Lepant i el carrer de Sant Onofre existeix manca de visibilitat tot i que hi ha una senyal de Stop amb el conseqüent risc d'accidents.

- Es proposa un semàfor, eliminar una plaça d'aparcament o bé un mirall.

Es comenta que la manca de visibilitat als encreuaments és un problema generalitzat.

V9)) Instal·lar panells informatius de situació a l'entrada dels polígons industrials

El Grup Blau valora aquesta com una mesura molt necessària i

- es proposa que també seria important senyalitzar accessos a les principals platges *(es recull el comentari que l'any passat hi havia moltes persones que venien de fora de Vilanova buscant la Platja dels Gossos, donant voltes per la zona urbana)*.

V11)) Execució de noves rotondes

- En el Grup Vermell la proposta de rotonda al carrer del Pare Garí agrada bastant, tot i que es planteja la possibilitat de substituir-la per una altra davant d'urgències (marcada amb bolígraf blau) o simplement executar ambdues rotondes. La ubicació de la segona rotonda davant d'urgències no acaba de quedar clar si seria millor ubicar-la davant d'urgències o un carrer més enllà, al carrer del Raval de la Pastera, (marcada amb subratllador blau clar).

El Grup Blau valora positivament les rotondes projectades perquè resoldran actuals dificultats de trànsit i es proposa també contemplar la possibilitat d'incorporar 2 més:

- A l'entrada de Santa Llúcia (rotonda o nova incorporació)
- A l'entrada a Ibersol (Platja Llarga): es dubta sobre la limitació d'espai.

V12)) Estudi de viabilitat per a l'execució d'una rotonda a la cruïlla de la Rambla Exposició amb av. Eduard Toldrà

- El Grup Vermell dibuixà una alternativa a la rotonda, en obligar els cotxes a anar cap a la dreta de tal manera que haurien de continuar el seu camí per on s'indica amb les fletxes blaves i accedirien a una rotonda ja existent.

Altres aspectes tractats durant el debat als grups han estat:

En el Grup Blau considera necessari que es tingui en consideració l'existència de carrers en "terra de ningú" en la zona limítrofa dels termes municipals de Vilanova i Cubelles, en els quals l'asfalt està molt deteriorat i es proposa s'agilitzin les gestions per buscar un acord entre els 2 municipis per tal d'arranjar-los.

ÀMBIT 5: APARCAMENT

AP1)) Redistribució de places d'aparcament en la via pública

- El Grup Vermell proposa habilitar aparcaments al costat de la via de tren entre el carrer de Josep Coroleu i la rambla de la Pau (*zona marcada amb subratllador rosa).*

- Aquestes persones comenten que a la ronda de la Mar Mediterrània caldria repensar les places d'aparcament que hi ha actualment. Tal com veiem a la imatge, es considera que caldria eliminar les places d'aparcament a la zona marcada en blau, donat que es tracta d'un pas estret on actualment han de passar-hi vianants, bicicletes, cotxes i transport. Per altra banda es proposa habilitar aparcaments a tota la zona marcada en rosa.

AP3)) Millora de la senyalització d'aparcaments fora de la calçada

- En aquest sentit els integrants del Grup Vermell consideren que caldria millorar la senyalització del pàrquing que hi ha darrere la guingueta Miramar.
- En el Grup Verd el debat d'aquest àmbit apareix estretament lligat al tema de propostes de vehicles i sobretot vinculats a com gestionar els vehicles al front marítim. Es considera que cal millorar la senyalització però també la informació de la ubicació dels aparcaments en llocs físics com a les entrades dels comerços i dels establiments, i sobretot a l'entrada de Vilafranca. Es recull la valoració que cal potenciar el pàrquing del mercat.
- Es considera que la qüestió del front marítim passa per reforçar el pàrquing de la Mediterrània. En aquest punt hi ha consens. Cal reforçar aquest pàrquing, i sobretot és vincula el reforçament a que cal informar sobre la seva existència.

Altres aspectes tractats durant el debat als grups han estat:

En el Grup Verd es valora el fet que qui té cotxe i el vol utilitzar ha de pagar, és a dir, les mesures de pagament estan ben vistes. Es parla durant una estona de la necessitat de pagar el pàrquing a la platja. Ara bé, també apareix la veu que manifesta que les persones que van a dinar als establiments valoren el fet d'arribar en cotxe, i que això pot anar en detriment del comerç.

Altres noves propostes

- També es recull la proposta de construir una zona de pàrquing als solars buits de la Pirelli.

Al Grup Taronja, representants del barri proper a l'estació de Renfe manifesten que l'oferta d'aparcament destinat a persones que utilitzen el ferrocarril és inferior a la demanda, de manera que això afecta a l'oferta d'aparcament per als veïns i veïnes de la zona.

- En aquest sentit es proposa el foment d'iniciatives que permetin regular l'aparcament i promoguin la rotació, i fins i tot mesures com l'aplicació de la zona verda per facilitar l'aparcament a les persones residents al barri.

4. Avaluació del taller

Tot mecanisme participatiu és un procés en el qual els agents implicats aprenen noves maneres de treballar i relacionar-se per tal de construir quelcom conjuntament. Aquesta vessant educativa del procés suposa també, entre d'altres aspectes, un aprenentatge continu sobre la manera d'organitzar i conduir el procés per assolir els objectius marcats prèviament. Per aquesta raó copsar la percepció dels participants mitjançant mecanismes d'avaluació del procés és un dels elements que cal tenir en compte per recollir indicis de la seva qualitat.

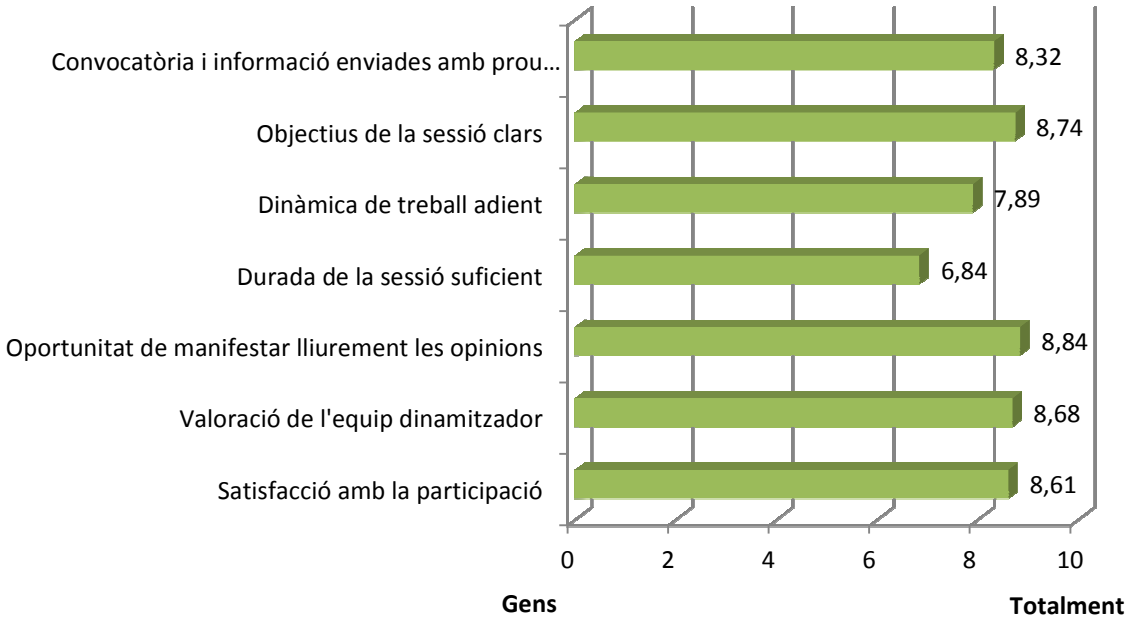
L'objectiu de l'avaluació és identificar aspectes de millora en les dinàmiques desenvolupades en aquests processos de participació. Amb aquesta intenció s'ha dissenyat un qüestionari, que complimentat voluntàriament pels participants a l'acabament del taller ciutadà, ens ha permès avaluar diferents aspectes del procés.

VALORACIONS DELS PARTICIPANTS

En conjunt, la valoració recollida entre els participants a la jornada de participació reflecteix una elevada satisfacció dels mateixos, sent la **satisfacció global mitjana de 8,61 punts** sobre 10 punts possibles.

En el següent gràfic és possible observar quines han estat les mitjanes assolides respecte cada un dels aspectes avaluats, i es comprova que totes les valoracions superen el 6 punts. La puntuació més elevada l'assoleix el fet que tothom ha tingut **oportunitat per manifestar les seves opinions**, i el aspecte que ha assolit una menor valoració ha estat la **durada de la sessió**, donat que es considerat que el temps dedicat al debat podria ser més extens a causa de l'extensió dels temes.

Valoracions dels participants (mitjana)



Base: 19 participants

Entre els aspectes a millorar s'han recollit les següents aportacions:

- Es considera que caldria ampliar el nombre de col·lectius presents en els debats: policia, conductors d'ambulàncies, professionals de missatgeria, i altres
- Crear grups de debat temàtics, donat que hi ha molta informació a debatre.
- Millorar la informació prèvia de les propostes tècniques abans de fer els debats participatius.
- Augmentar el temps de debat, realitzant més sessions.

També s'han recollit les següents idees que o bé no s'han manifestat durant el debat, o bé alguna persona participant ha volgut que quedés registrada:

- Prohibir circulació bicicletes per voreres (R. Sarrià, F. Macià, Coroleu) a partir de 10-11 anys. Limitar velocitat.
- Pla mobilitat específic del estiu
- Cruïlla C/Tarragona, Josep Coroleu Abat Escarré posar pilones.
- Fomentar la Formación/Educación Viaria y de los Objetivos del Proyecto (antes, durante y después del mismo)
- Afegir Bicibox (Estació Tren), enllaç Cubelles

- En relació a l'Ortoll, clarificar l'actuació proposada
- Realitzar un altre estudi de la rotonda Vilanova-Cubelles amb Camí de Santa Llúcia.
- Caldria solucionar el tema de les caques de gos al carrer, per exemple multant a qui no recull i considerar iniciatives que hi ha com uns vehicles especials de recollida de caques.
- Cal arreglar els forats que hi ha a molts carrers.

5. Persones participants al procés participatiu

En aquest punt es relacionen les persones que han pres part a les sessions participatives realitzades durant el desenvolupament del procés participatiu:

- *Sessió de diagnosi sobre mobilitat: Itineraris ciutadans,* celebrada el dia 14 de Juny de 2014
- *Sessió de debat de propostes de mesures*, celebrada el dia 7 de Febrer de 2015

SUSANA	ALARDO
PILAR	ALONSO
CARSTEN BUSK	ANDERSEN
LOURDES	ANDRÉS
ÀNGELS	ARREGUI
XAVIER	ARROJO
EVA	ARRONIS
ERNEST	AZNAR
JUAN PABLO	BAIG
REYES	BLANCO
JORDI	BURGUET
CARLA	CANAL
GRISELDA	CASTELLO
XAVIER	CISA
CARLES	CONDE
TON	DALMAU
FERMIN	DE LA PINTA
MAR	DE LA PINTA
ALICIA	DE VILAR
MIGUEL ÀNGEL	EGEA
MARTA	ELIAS
DOLORS	FARRERAS
ELISA	FERRET
ROSA MARIA	FIGUERAS
BÀRBARA	FLAQUER
ESTELA	GONZALEZ
JOSEP	GORDILLO
ESTHER	GUASCH
RITA	HARTOMA
SIMON	HAYES
SUSANA	HERNANDEZ
JOSEP CARLES	HERRERO
MIGUEL ANGEL	IGLESIAS
GERARD	LLOBET
JOSEP	LLOPIS
LOURDES	LOPEZ
DORA	LOREN
OCTAVIO	LORENTE

LUIS	LUENGO
ROSA	LUQUE
ALBA	MANSILLA
JOAN	MARTI
DAMIAN	MARTIN
ALBERT	MERCADER
ÒSCAR	MERCADER
NARCÍS	MUELA
PABLO	MUNICIO
ANTONIO	MUÑOZ
MARIA	OLIVELLA
PERE	ORTOLL
BEATRIZ	PARDO
MANUEL	PEREZ
KAREN	ROCABADO
JOSE ANTONIO	ROMAN
SÍLVIA	RUIZ
ORACIO	SACCO
JOSE MANUEL	SANCHEZ
NÚRIA	SERVET
EVA	SOLICHERO
CARLES	SURIÀ
SUSANA	VILLAGRASA
DEBORAH	ZIMMERMAN
DORA (AAVV)	
EMILIANO (CIUTAT COMTAL S.A.)	

Des d'aquestes línies volem agrair la seva participació a totes aquestes persones. De la mateixa manera, agraïm la seva participació a totes les persones i entitats que han participat en el procés a través d'altres vies (qüestionari en paper, qüestionari online, bloc del procés, Twitter) facilitant-nos la seva opinió i fent difusió del mateix. Gràcies a totes elles!