

**PROCÉS PARTICIPATIU EN EL MARC DE LA
REDACCIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE
VILAFRANCA DEL PENEDÈS**

JORNADA CIUTADANA DE REVISIÓ DE LA DIAGNOSI DE MOBILITAT

Informe de resultats

Realitzat per:



Direcció del procés i elaboració informe: Manel Gil López

INDEX

INDEX	2
1. INTRODUCCIÓ	3
2. METODOLOGIA DE LA JORNADA CIUTADANA.....	5
3. PROGRAMA DE LES SESSIONS.....	6
4. ORGANITZACIÓ DE LA SESSIÓ DE DEBAT.....	7
5. SÍNTESI DE RESULTATS DE LA SESSIÓ DE DEBAT SOBRE LA DIAGNOSI.....	8
6. AVALUACIÓ DEL TALLER.....	14
ANNEX	18

1. INTRODUCCIÓ

L'Ajuntament de Vilafranca del Penedès ha impulsat un procés participatiu en el marc de l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana (PMU) del municipi, document bàsic que permetrà desenvolupar les estratègies de mobilitat sostenible del municipi.

La realització del procés participatiu busca incorporar als ciutadans i ciutadanes de la vila en la definició del model de mobilitat de la mateixa, treballant des d'una perspectiva integral de municipi i evitant els discursos particularistes.

Objectius del procés

La posada en marxa d'un procés d'aquestes característiques ha perseguit l'assoliment de diversos objectius:

a) **Informatiu i difusió** del procés i dels seus objectius, així com de tota la informació existent que sobre la mobilitat del municipi s'hagi generat mitjançant els estudis de diagnosi. La informació prèvia esdevé un element imprescindible per tal de prendre part en qualsevol procés participatiu i, per aquesta raó, el procés ha tingut en compte disposar els elements necessaris per tal que qualsevol persona del municipi pogués estar-ne assabentada.

b) **Implicació de la ciutadania**, tant en la validació de la diagnosi com en la proposta de mesures a incorporar en el PMU, per tal que el Pla de Mobilitat sigui fruit de les aportacions d'un important i significatiu nombre d'agents socials.

c) **Promoció de la participació ciutadana**. Darrera dels objectius concrets del procés existeix l'objectiu d'esdevenir una oportunitat per assentar i/o consolidar les bases de la participació democràtica en el futur del municipi. La implicació de tots els individus, col·lectius i agents socials en la definició de la ciutat esdevé una nova manera de generar ciutadania.

Moments del procés

El desenvolupament del procés participatiu es concreta en dos **moments**, en els que s'utilitzaran diferents **mecanismes de participació ciutadana directa**, oberts tant a la participació d'agents polítics, tècnics, econòmics i socials, com a la ciutadania no organitzada:

1. Moment d'obertura: En un primer moment, el procés planteja:

- difondre informació relacionada amb el procés i donar a conèixer els resultats de l'estudi de pre-diagnosi de la mobilitat de la vila, realitzat per l'empresa AIM (Assessoria d'Infraestructures i Mobilitat);
- copsar la percepció de la ciutadania respecte la situació actual de diversos aspectes de la mobilitat del municipi, per tal de complementar l'estudi de diagnosi;
- debatre i consensuar els objectius del model de mobilitat a adoptar pel municipi.

2. Moment de tancament: En aquest segon moment es planteja:

- generar de manera participativa propostes de mesures a incorporar al PMU;
- realitzar un retorn dels resultats a la ciutadania.

Espais participatius del procés

Dins dels diferents moments procés es concreten actuacions i espais participatius. En aquest sentit el present document recull els resultats de la Jornada Ciutadana de revisió de la diagnosi.

2. METODOLOGIA DE LA JORNADA CIUTADANA

La Jornada Ciutadana de revisió de l'estudi de diagnosi ha estat articulada en dues sessions diferents, una de caràcter informatiu i una segona de debat:

- Sessió de difusió del document de Diagnosi de la Mobilitat.

Amb l'objectiu de fer difusió del contingut de la diagnosi de la mobilitat del municipi, aclarir aspectes tècnics al respecte i preparar el debat de la segona sessió de treball, es va celebrar una sessió prèvia el dijous 10 d'Abril a les 19:00h a l'Escorxador.

La celebració d'aquesta primera sessió ha estat oberta al conjunt de la ciutadania, fent-se difusió de la celebració de la mateixa a través de mitjans de comunicació local, de la pàgina web municipal i amb la distribució de tríptics informatius sobre el procés. Al mateix temps han estat convidats els principals agents socials amb una major vinculació i/o experiència en matèria de mobilitat, així com representants d'entitats i associacions rellevants en l'articulació del teixit social i econòmic de la vila.

Durant aquesta sessió l'equip de l'empresa AIM ha realitzat una presentació de la situació actual de la mobilitat a la vila, des de la perspectiva dels següents eixos: Anàlisi territorial; Anàlisi dels desplaçaments; Mobilitat a peu; Mobilitat amb bicicleta; Mobilitat amb transport públic; Mobilitat amb vehicle privat motoritzat; Distribució urbana de mercaderies.

Els participants han pogut accedir posteriorment, a través de l'Oficina d'Atenció al Ciutadà (OAC) i de la pàgina web municipal, a un dossier resum amb els principals resultats d'aquest estudi de la situació de la mobilitat de Vilafranca del Penedès.

- Sessió de revisió de la Diagnosi i consens dels criteris generals del PMU.

La segona sessió ha estat celebrada el dissabte dia 26 d'Abril a l'Escorxador amb els següents objectius:

- **Complementar la diagnosi:** Establir què preocupa subjectivament a la ciutadania respecte a la mobilitat al municipi, recollint percepcions sobre problemàtiques a abordar.
- **Consensuar els criteris generals del PMU,** a partir dels elements transversals destacats en la diagnosi, s'ha fet una presentació dels criteris generals a incorporar pel futur model de mobilitat del municipi. Aquests criteris han estat valorats de manera individual pels participants mitjançant la distribució d'un qüestionari de percepció.

3. PROGRAMA DE LES SESSIONS

Dijous 10 d'Abril de 2008

La sessió de debat va estar antecedida per una sessió informativa amb el següent ordre del dia:

- 19:00h (15') Recepció dels assistents i lliurament de documentació (*EdAS, SLL*)
- 19:15h (10') Presentació institucional del procés i de la sessió. Presentació de l'equip redactor i de l'equip de participació ciutadana. (*Sr. Marcel Esteve, Alcalde de Vilafranca del Penedès, Sr. Josep Colomé, Regidor de Serveis Viaris, Mobilitat i Aparcament i Sra. Teresa Terrades, Regidora de Participació Ciutadana*)
- 19:25h (15') Breu explicació del procés participatiu i documentació carpeta (*EdAS, SLL*)
- 19:40h (35') Presentació dels resultats de l'estudi de Diagnosi de la Mobilitat (*AIM*)
- 20:15h (20') Precs i preguntes (*AIM*)
- 20:35h (10') Explicació de la 2a Jornada participativa (*EdAS, SLL*)
- 20:45h Cloenda de la sessió (*Sr. Josep Colomé, Regidor de Serveis Viaris, Mobilitat i Aparcament*)

Dissabte 26 d'Abril de 2008

La sessió de debat es va desenvolupar segons el següent ordre del dia:

- 10:00 h (15') Rebuda dels assistents (Equip EDAS)
- 10:15h (5') Presentació del Taller (*Sr. Manel Gil, EDAS*)
- 10:25h (130') DEBAT DE LA DIAGNOSI
Treball en grups
Complimentació qüestionari d'avaluació
- 12:35h (10') Pausa
- 12:45h (60') DEBAT DELS CRITERIS GENERALS DEL PMU (Plenari)
Presentació dinàmica (*Sr. Manel Gil, EDAS*)
Presentació criteris generals (*Sr. Jordi Castelló, AIM*)
Debat
Complimentació qüestionari individual
- 13:45h (5') Cloenda de la sessió

4. ORGANITZACIÓ DE LA SESSIÓ DE DEBAT

La sessió de debat del dissabte dia 26 d'Abril ha estat organitzada en dos moments, per tal d'assolir els diferents objectius establerts prèviament:

4.1. DEBAT DE LA DIAGNOSI

Organització del treball

Amb l'objectiu d'establir què preocupa subjectivament a la ciutadania respecte a la mobilitat del municipi, s'ha organitzat una dinàmica de treball en grups. Segons això, els assistents han estat distribuïts de manera aleatòria en diferents grups de treball amb l'objectiu de crear grups heterogenis el que permetés enriquir el debat i contrastar diferents punts de vista. En cada un dels grups s'ha comptat amb la conducció d'un expert en tècniques de dinamització grupal.

Eixos del debat

El treball en els grups ha estat articulats de manera que fos possible recollir les percepcions i aportacions dels participants amb les quals es pugui complementar l'estudi de diagnòsi realitzat per l'empresa AIM. El treball s'ha articulats al voltant de cinc eixos temàtics i en base a dos eixos estructuradors del debat, com il·lustra el següent quadre:

	Mobilitat a peu	Mobilitat amb bicicleta	Mobilitat amb transport públic	Mobilitat amb vehicle privat motoritzat	Distribució urbana de mercaderies
Aspectes ben resolts					
Aspectes a millorar					

Dinàmica de treball

Cada un dels grups ha iniciat el treball en un eix temàtic diferent a la resta de grups, per tal de garantir que en conjunt es poguessin tractar tots els temes, si s'hagués donat el cas que un tema en particular fos molt controvertit i pogués monopolitzar el debat. Dins de cada grup s'ha demanat als assistents que presentessin els seus comentaris i/o aportacions per a

cada un dels àmbits de la pre-diagnosi. El dinamitzador ha procedit a prendre nota en un paperògraf a la vista de tothom, demanant aclariments quan fos necessari i promovent el debat al voltant de cada una de les idees amb la resta d'integrants del grup. A cada grup s'ha disposat d'un mapa de Vilafranca per poder visualitzar més clarament l'espai sobre el qual s'estava parlant.

Per altra banda, per tal de tramitar aquelles demandes necessitades d'un tractament específic i individualitzat s'ha establert un mecanisme per poder ser tramitades en el mateix equipament en el qual s'ha desenvolupat la sessió de debat.

En finalitzar el treball en els grups s'ha distribuït entre els assistents un qüestionari d'avaluació.

4.2 DEBAT DELS CRITERIS GENERALS DEL PMU

Organització del treball i dinàmica desenvolupada

En un segon moment, els participants s'han reunit en plenari. Un representant de l'equip redactor ha realitzat una breu presentació dels criteris generals del futur PMU i s'ha donat pas a la complimentació individual d'un qüestionari per copsar el grau d'acord amb els criteris presentats per l'equip redactor.

5. SÍNTESI DE RESULTATS DE LA SESSIÓ DE DEBAT SOBRE LA DIAGNOSI

En aquest apartat es realitza un recull de les aportacions realitzades en els tres grups de treball, agrupades en àmbits temàtics.

En general, es pot extreure que existeix un elevat consens en les grans qüestions destacades en l'estudi pre-diagnòstic respecte la mobilitat a la vila.

Cal destacar que la perspectiva que ha predominat en el tractament dels diferents àmbits temàtics reflecteix una elevada sensibilitat envers el vianant. Així doncs, són àmpliament

acceptades aquelles mesures que contribueixen a recuperar els seus drets de mobilitat i a prioritzar-los per davant dels altres modes de transport, sobretot en l'àmbit del centre vila.

Un altre element que també s'ha destacat és l'elevada incidència de la manca de civisme i d'educació viària i cívica de la població en la mobilitat de la vila. Un ús indegut de la via pública per part dels diferents usuaris i usuàries dels diferents modes de mobilitat és, en moltes ocasions, la font de dificultats relacionats amb la mobilitat. Davant d'aquestes males pràctiques, per una banda es confia en l'educació i la formació, tot i que acompanyada d'una major pressió sancionadora davant de les infraccions i les conductes incíviques.

Seguidament s'exposen els principals aspectes destacats en cada un dels àmbits temàtics treballats durant la sessió. El conjunt d'aportacions recollides en el debat de cada un dels tres grups de treball constituïts es recullen en un document annex al principal.

1. Mobilitat a peu

En primer lloc, es destaquen com a positives les iniciatives que han donat com a resultat una millora en la mobilitat dels vianants, i totes aquelles actuacions amb les quals es pretén donar prioritat al vianant sobre el vehicle. En aquest sentit s'ha destacat, principalment:

- La implantació del sistema de plataforma única en els carrers de nova construcció i/o rehabilitats recentment (Bisbe Morgada, Poblenou, Rambla, entre d'altres) ha estat una bona opció per ampliar voreres i millorar la mobilitat dels vianants.
- També es valora positivament la millora que ha suposat per als vianants el creuament a la Rambla de Nostra Senyora
- Una altra actuació que es valora positivament és la d'implantar contenidors soterrats, com a mesura per afavorir la mobilitat dels vianants.
- En general, es manifesta un elevat grau d'acord en ampliar la Zona 30 a tot el centre vila, com a mesura per a recuperar espai per als vianants i prioritzar la seva mobilitat respecte altres modes.

La perspectiva de prioritzar al vianant per sobre del vehicle ha marcat el debat en relació a la identificació d'elements sobre els quals cal incidir. Així doncs, s'han recollit principalment discursos que reclamen:

- Millorar els creuaments de vies per facilitar l'accés dels vianants, disposant semàfors, o bé miralls que permetin visualitzar l'arribada/presència de vehicles/vianants, posant bandes sonores que forcin la reducció de la velocitat als conductors i/o millorant la senyalització
- En el mateix sentit, es creu necessari disposar passos amb rampes, passos elevats i bandes sonores en els passos per a vianants, segons la necessitat que es cossi a cada indret.
- Es detecten molts indrets en els quals les voreres són molt estretes i dificulten l'accessibilitat, sobretot de persones amb mobilitat reduïda (persones grans, discapacitats, cotxets de nens,...). En aquest sentit cal ampliar voreres i igualar aquelles en les quals es detecti diferències en les alçades.
- Altres problemes d'accessibilitat en les voreres estan provocats per l'existència de bastides en edificis en construcció o per la invasió de la vorera per elements estranys (portes de garatges, plataformes de descàrrega de camions...).
- Cal estudiar la possibilitat de posar semàfors sonors o diferent tipus de paviment en llocs específics, com a mesures per facilitar la mobilitat dels invidents.
- Cal millorar la il·luminació en algunes cantonades per major seguretat i evitar que la col·locació dels arbres tapi la llum dels fanals.

2. Mobilitat amb bicicleta

En general, es considera que les iniciatives per promocionar l'ús de la bicicleta com a mode de transport han estat tímides i no responen a les necessitats dels usuaris d'aquest mode de transport. Tot i així es valoren positivament l'adopció d'iniciatives com la instal·lació de *Bicebergs*, i el fet que existeixin alguns trams de carril bici amb doble sentit de circulació en la mateixa vorera.

Segons l'opinió cospada en el taller de diagnosi, els vilatans i vilatanes reunits a la sessió de debat consideren que cal implementar diferents mesures si es vol que la bicicleta sigui un mitjà de transport amb entitat en el model de mobilitat futur de la vila. En aquest sentit es manifesta:

- La inexistència a la vila d'un circuit tancat i continuat destinat a la bicicleta dona lloc a que aquest vehicle s'utilitzi poc com a mitjà de transport. També provoca que la bicicleta es vegi obligada a ocupar espais destinats als vianants. Existeixen llocs en els quals no està prou clar a qui està destinada, el que pot donar lloc a conflictes en l'ús de l'espai públic entre bicicletes i vianants. En ocasions (p.ex: Rotonda del Pla del Diable, C/ Sant

Pau) es dóna el cas que el carril bici acaba abruptament i condueix al ciclista a la calçada amb els vehicles a motor.

- En aquest sentit es manifesta que cal fer un circuit per a bicicletes interconnectat, ben senyalitzat, articulat amb la resta de la comarca i complementat amb transport públic. El circuit ciclable hauria de preveure la connexió de les estacions de tren i autobús amb el centre, i d'aquest amb els polígons. També caldria aprofitar els vials secundaris per tal de crear aquest circuit per a bicicletes.
- Caldria millorar els criteris de definició i la senyalització de les zones per a bicicletes, creant vials segregats quan fos possible o almenys senyalitzant adequadament quan no ho fos, millorant el paviment dels carrers i disposant suficients espais per aparcar, sobretot al centre i a prop de serveis i edificis públics.
- En general, es considera que la creació d'un circuit d'aquestes característiques suposaria un factor que ajudaria a promocionar l'ús d'aquest vehicle, i fins i tot faria que gent que abans l'utilitzava, ara tornés a fer-ho.
- També caldria preveure que la bicicleta no ocupés espai destinat als vianants o que pogués arribar a ser un perill per als mateixos.

3. Mobilitat amb transport públic

En relació al transport públic el debat s'ha centrat exclusivament en l'autobús urbà. En relació a aquest tipus de transport es valora positivament l'esforç que ha permès haver augmentat les línies d'autobús disponibles, o altres actuacions com la instal·lació de plataformes d'accés adossades a les voreres, com a sistema adequat per a facilitar l'accés als vehicles. Tot i així, en aquest sentit es manifesta que encara cal fer esforços per millorar l'accessibilitat de tots els ciutadans i ciutadanes als vehicles i al transport públic en general.

Altres aspectes que segons els participants cal millorar en relació al transport públic són:

- Articular el transport públic de la ciutat amb el de la resta de la comarca i província, coordinant-lo amb altres modes de transport.
- Augmentar la freqüència i adaptar els horaris dels autobusos a les necessitats de tota la població. En aquest sentit es reclama la connectivitat amb els polígons industrials i amb la zona esportiva. Per tal d'augmentar la freqüència de pas caldria disposar de més vehicles a totes les línies.
- Integrar les tarifes de transport dels autobusos facilitant transbordaments (línies circulars – línia diagonal)
- En relació als vehicles d'autobús es considera que els actuals són massa grans, el que dificulta la seva mobilitat en carrers estrets.

4. Mobilitat amb vehicle privat motoritzat

En relació a la mobilitat amb vehicle privat, els participants es manifesten d'acord amb aquelles mesures que col·laboren a la pacificació del trànsit i que promouen la prioritització del vianant al nucli urbà davant del cotxe i la moto. En aquest sentit, es manifesta una bona acollida dels aparcaments dissuasius que s'han creat recentment i s'està d'acord amb la creació de zones 30, d'illes de vianants i d'altres mesures que contribueixen a la reducció de la velocitat per part dels vehicles.

Tot i així l'ús del vehicle privat és quelcom generalitzat i cal incidir en la presa de mesures per integrar-lo de la millor manera possible en la mobilitat de la vila. Més encara quan Vilafranca, com a centre de serveis, és un pol d'atracció per a una població de 100.000 persones. L'acumulació de serveis, sobretot al centre de la vila, provoca l'accés de molta gent i de vehicles. Com a solució a llarg termini s'apunta a un canvi de model que significués el trasllat dels serveis a d'altres parts de la vila. A curt termini, es veu necessària la creació de places d'aparcament per tal de donar resposta a la demanda. Tot i així, es considera que caldria potenciar la creació d'aparcaments dissuasius als afores de la vila, ampliar aquells aparcaments ja existents en el nucli i promoure la substitució de places en superfície per d'altres de subterrànies.

També es manifesta la necessitat de prendre altres mesures per tal de millorar el trànsit rodat a l'interior del nucli urbà:

- Caldria tancar el circuit de rondes (circumval·latori) a tot Vilafranca del Penedès, i millorar l'accés a la variant cap a Igualada, per evitar que el trànsit de cotxes que estan de pas arribi a entrar dins del casc urbà.
- Es creu necessària una sincronització dels semàfors per agilitar el trànsit.
- Es recullen aportacions que reflecteixen la necessitat de millorar la disposició del mobiliari urbà en alguns punts, donat que hi ha elements (contenidors, arbrat, miralls a les cruïlles) que per la seva disposició no contribueixen a millorar el trànsit de vehicles i vianants.
- Millorar la senyalització i posar èmfasi en aquelles senyals destinats a reduir la velocitat.
- Fer intervencions a la via com la construcció de rotondes o la col·locació d'elements que obliguin a reduir la velocitat.
- Posar radars fixes a zones conflictives, anunciant-ne llur presència per crear un efecte dissuasiu.
- Controlar la contaminació acústica que es considera excessiva.

5. Distribució urbana de mercaderies

En relació a la distribució de mercaderies a la vila es manifesta com un encert el fet que s'hagi definit un horari restringit de càrrega i descàrrega al centre.

En relació a les zones restringides es manifesta:

- Es registren situacions d'incompliment d'aquest horari i per altra banda, alguns veïns de la zona manifesten l'existència d'alguns problemes derivats del tancament d'alguns carrers i pels criteris actuals que restringeixen l'accés motoritzat a veïns empadronats de la zona del casc antic.
- Necessitat de millorar l'accés a les mateixes de les ambulàncies.
- Per altra banda, cal millorar el manteniment i el funcionament dels pilons per entrar a zones delimitades.

En relació a la distribució de mercaderies també es manifesta:

- L'existència de mals usos de les zones de càrrega/descàrrega i els estacionaments a les voreres, als passos de zebra i en doble filera, per part de vehicles que desenvolupen aquesta tasca.
- Els carrers de vianants de centre vila pateixen les conseqüències del pas de camions que esquerden i trenquen les rajoles del terra.
- Es considera necessària una regulació específica per als estacionaments relacionats amb la distribució i repartiment de les compres a casa i una reserva d'espais per els vehicles que la fan.

6. AVALUACIÓ DEL TALLER

Tot mecanisme participatiu és un procés on els agents implicats han d'aprendre 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.

S'han recollit les valoracions d'un total de 23 participants. D'aquests, el 68,2% es tractava d'homes i un 31,8% de dones.

Pel que fa a l'edat dels participants que han donat resposta al qüestionari d'avaluació, un 18,2% es tractava de persones de com a màxim 30 anys. EL 50,0% es tractava de persones d'entre 31 i 60 anys. En darrer terme, u 31,8% eren persones de més de 60 anys.

Pe que fa a la seva adscripció a entitats i associacions del municipi, un 57,1% dels participants que han donat resposta al qüestionari pertanyen a algun tipus d'entitat de la vila.

Pel que fa a les valoracions recollides, tots els elements avaluats han assolit una elevada apreciació per part dels participants, de manera que cap de les puntuacions mitjanes és inferior als 7,55 punts sobre un total de 10 punts possibles. La següent taula aplega les valoracions mitjanes assolides per cada un dels aspectes avaluats pels participants:

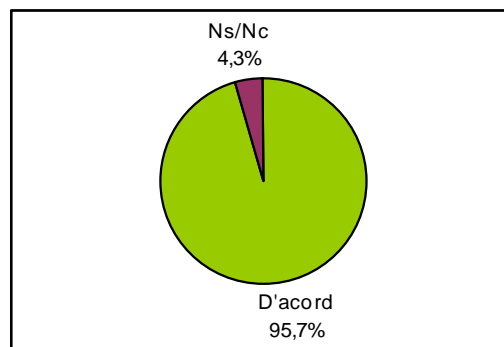
	Valoració de la informació tècnica (sessió dia 10)	Valoració del document resum	Valoració de la dinàmica de grups	Valoració de la durada sessió	Valoració de la possibilitat de manifestar lliurement les idees pròpies	Valoració actuació equip de participació ciutadana	Grau de satisfacció global
Número de respostes	20	23	23	23	22	22	22
Valoració mitjana	7,55	8,04	8,57	8,61	9,18	8,45	8,23

Les valoracions han estat realitzades en una escala compresa entre 0 i 10 punts. Seguidament es mostren les valoracions agrupades en intervals:

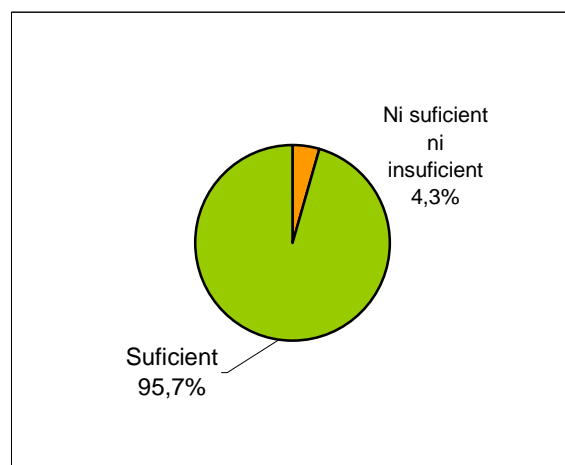
- de 0 punts a 4 punts, nota insuficient.
- 5 punts, nota ni suficient ni insuficient.
- Entre 6 i 10 punts, nota suficient.

A partir d'aquesta classificació, es mostren els resultats obtinguts per a cada element valorat:

Poder manifestar idees lliurement. L'aspecte de la jornada valorat més positivament, amb una mitjana de 9,18 punts sobre 10, ha estat el fet que la dinàmica de la jornada ha permès – pràcticament a tothom, manifestar lliurement les seves idees. Tal i com reflecteix el següent gràfic, un 95,7% dels enquestats han valorat aquest aspecte amb una puntuació igual o superior a 6 punts.

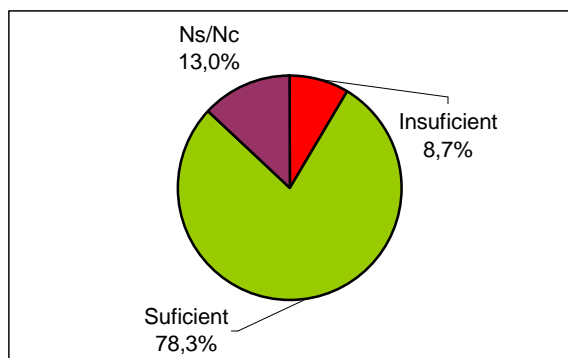


Durada de la sessió de treball. La durada de la jornada ha estat valorada amb una mitjana 8,61 punts. El 95,7% pensa que el temps previst per poder debatre el contingut de la sessió ha estat adient per poder desenvolupar els continguts treballats.

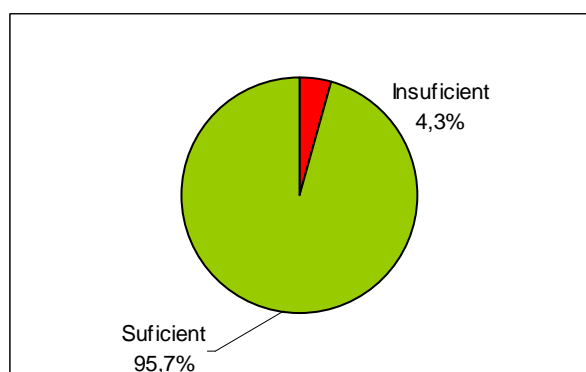


Valoració de la informació tècnica aportada. En aquest apartat s'han valorat dos elements.

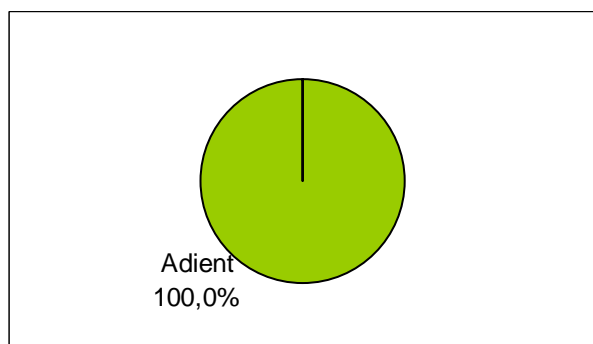
Per una banda, s'ha valorat la **informació oferta en la sessió realitzada el dia 10 d'abril**. La valoració mitjana assolida ha estat de 7,55 punts. En aquest cas hi ha un destacable percentatge d'enquestats que no han valorat aquest aspecte perquè suposadament no van assistir a la primera sessió i desconeixen el seu contingut.



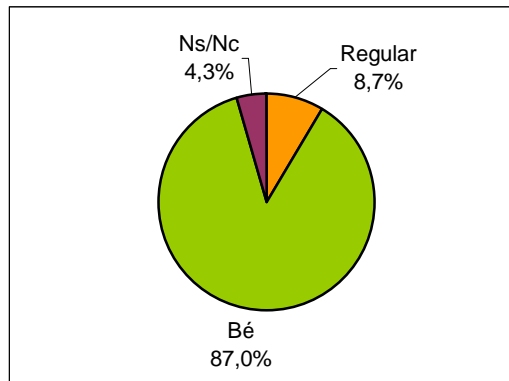
També s'ha demanat el parer dels enquestats respecte al document resum de l'estudi de pre-diagnosi. En relació a aquest element s'ha assolit una nota mitjana de 8,04 punts, i un 95,7% el consideren suficient, amb notes d'almenys sis punts sobre deu.



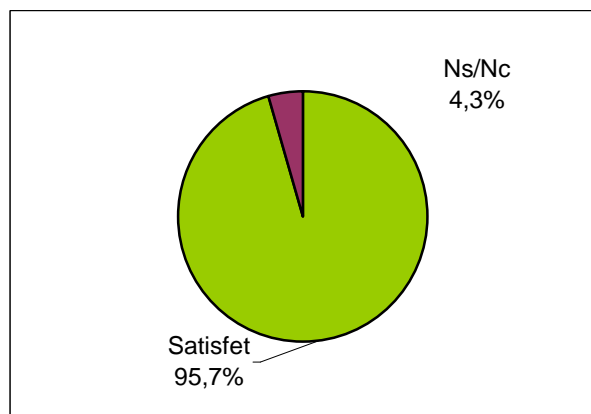
Valoració de la dinàmica de grup. El 100% dels enquestats han considerat que la dinàmica de treball desenvolupada ha estat adequada.



Valoració de l'actuació de l'equip de dinamització. La valoració de l'equip encarregat de dinamitzar la sessió també ha estat positiva, amb una mitjana de 8,45 punts sobre els 10 possibles. El 87,0 % dels enquestats donen una puntuació de 6 a 10 punts.



Grau de satisfacció dels assistents. El grau de satisfacció global amb la participació en la jornada ha assolit una nota mitjana de 8,23 punts sobre 10 possibles. Un 95,7% dels enquestats han valorat aquest element amb notes compreses entre el 6 i els 10 punts.



ANNEX

L'annex recull el total d'aportacions realitzades pels participants en cada un dels grups de treball temàtics organitzats en el taller ciutadà.

PARTICIPANTS

El taller va comptar amb l'assistència d'un total de 27 persones.

Aibar Toro, Olga
Alemany Bosch, Carles
Alonso, Maties
Arnan Muñoz, Montse
Buil i Rovira, Pep
Calaf, Alba
Faz, Ricard
Ferret Julià, Josep
Garcia i Puerta, Sílvia
Girona Girona, Aida
Hill Puig, Margarita
Hoyo Ballesteros, Francisco
Medialdea Guijo, Miquel
Miarons Ràfols, M ^a Roser

Paretas Biarnés, Xavier
Pérez Joan Josep
Piñero Nieto, Eduard
Planas i Figueras, Teresa
Rosell Perelló, Jordi
Ruiz Milà, Aureli ®
Sala Mañé, Josep
Sinyol Onna, Maria
Sogas Mascaró, Fèlix
Sol Albiach, Magí
Suriol Laguna, Jesús
Suriol, Martínez, Borja
Tarrida Busquet, Joan

Mobilitat a peu:

Aspectes ben resolts / positius	
Aspectes a millorar	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Respecte a la mobilitat a peu destaquen problemes d'accessibilitat a diferents punts. Principalment es destaca l'existència d'accessos deficients a dos centres educatius de la vila: la llar d'infants El Patufet i el CEIP Sant Ramon de Penyafort. L'accés a aquests centres amb cotxets de nens es veu dificultat per l'existència de voreres estretes que obliguen a baixar a la calçada, entre d'altres situacions. Per altra banda, els accessos a la resta de centres educatius són correctes. ▪ Es destaca la necessitat de disposar semàfors, o bé miralls que permetin visualitzar l'arribada/presència de vehicles/vianants, en punts de creuament de vies (p.ex: confluència dels carrers St. Hermenegild Clascar amb Carrer Marquès d'Alfarràs). ▪ També es destaca la necessitat de millorar la il·luminació dels carrers (p.ex: C/Ponent, C/ Beneficència) ▪ El xamfrà de Rambla St. Francesc, davant de la Mútua Penedès, caldria que estigués millor finalitzat perquè en la situació actual es generen aglomeracions i complicacions per als desplaçaments dels vianants. Caldria que finalitzés de la mateixa manera que ho fa el xamfrà que està a la mateixa alçada en l'extrem contrari de la rambla. ▪ Es detecten ocasions en què les obres en edificacions envaeixen la vorera impeditint l'accés dels vianants. ▪ Respecte al pas soterrani de l'acabament de la Rambla Nostra Senyora es recull la percepció que és un pas infrautilitzat. ▪ En ocasions, les portes de garatges obertes ocupen excessivament la vorera, amb cert perill per als vianants de topar amb elles. ▪ Es considera necessari finalitzar la conversió en zona per a vianants de tot el casc antic, especialment en zones com les adjacents a la Plaça Lluís Via, o altres carrers com el lateral de la Rambla Sant Francesc. ▪ Existeixen carrers del centre amb una forta pendent (Ex.: C/ Muralla dels Vallets) que dificulten l'accessibilitat, sobretot a les persones grans i en general a les que tenen problemes de mobilitat. En aquest sentit caldria estudiar la possibilitat d'aplicar alternatives com podria ser la implantació d'escales mecàniques.

Mobilitat amb bicicleta:

Aspectes ben resolts / positius	
Aspectes a millorar	<ul style="list-style-type: none">▪ La inexistència a la vila d'un circuit tancat i continuat destinat a la bicicleta dóna lloc a que aquest vehicle s'utilitzi poc com a mitjà de transport.▪ També provoca que la bicicleta es vegi obligada a ocupar espais destinats als vianants. Existeixen llocs en els quals no està prou clar a qui està destinada, el que pot donar lloc a conflictes en l'ús de l'espai públic entre bicicletes i vianants.▪ En ocasions (p.ex: Rotonda del Pla del Diable, C/ Sant Pau) es dóna el cas que el carril bici acaba abruptament i condueix al ciclista a la calçada amb els vehicles a motor.▪ En general, es considera que la creació d'un circuit d'aquestes característiques suposaria un factor que ajudaria a promocionar l'ús d'aquest vehicle, i fins i tot faria que gent que abans l'utilitzava, ara tornés a fer-ho.▪ El circuit ciclable hauria de preveure la connexió de les estacions de tren i autobús amb el centre, i d'aquest amb els polígons. També caldria aprofitar els vials secundaris per tal de crear aquest circuit per a bicicletes.▪ Caldria millorar els criteris de definició i la senyalització de les zones per a bicicletes, creant vials segregats quan fos possible o almenys senyalitzant adequadament quan no ho fos.▪ També caldria preveure que la bicicleta no ocupés espai destinat als vianants o que pogués arribar a ser un perill per als mateixos.

Mobilitat amb transport públic:

Aspectes ben resolts / positius	
Aspectes a millorar	<ul style="list-style-type: none">▪ Per tal d'augmentar la freqüència de pas caldria disposar de més vehicles a totes les línies. En aquest sentit, caldria haver aprofitat els vehicles que recentment han estat substituïts, de manera que la flota d'autobusos seria del doble.▪ Caldria disposar de vehicles més petits adaptats a les característiques dels carrers de la vila i a les necessitats de la gent.▪ Les línies d'autobús actuals són massa llargues. Caldria escurçar-les i fer-ne d'altres.▪ Caldria fer alguna línia de transport públic que connectés els polígons industrials amb els barris.▪ En el transport interurbà caldria ampliar el servei a Barcelona i Tarragona sobretot a les nits de cap de setmana

Mobilitat amb vehicle privat motoritzat:

Aspectes ben resolts / positius	<ul style="list-style-type: none">▪ En general, s'està d'acord amb la implantació de zones 30, tot i que hi ha carrers que estan pensats com a eixos viaris, en els quals no té sentit fer zona 30 (P.Ex: C/Amàlia Soler o C/ Pere III).▪ La construcció d'aparcaments dissuasius.▪ En general es considera que es circula prou bé, tot i que es donen casos puntuals de persones incíviques que utilitzen la via pública més enllà d'allò permès (excés de velocitat de cotxes i motos en algunes vies).
Aspectes a millorar	<ul style="list-style-type: none">▪ L'existència d'usuaris incívics recomana regular i fer complir la normativa pel que fa a la velocitat dels vehicles a les vies del casc urbà. També es recull la necessitat de fer intervencions a la via com la construcció de rotondes (Av. Pla del Diable) o la col·locació d'elements que obliguin a reduir la velocitat (p.ex: C/Sant Pau amb C/ Escorxador, ajudaria a que els vehicles reduïssin la velocitat en arribar al stop)

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Una part del trànsit rodat que arriba al centre de la vila no té aquest àmbit com a destí i fins i tot no té necessitat de passar-hi per arribar al seu destí. <p>Aquesta situació està motivada per diferents circumstàncies, entre les quals s'apunta:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Els embussos que es creen en vies d'accés a la variant cap a Igualada (p.ex: Av. Pelegrina) porten als conductors a cercar vies alternatives per accedir-hi. 2) Vilafranca, com a centre de serveis, és un pol d'atracció per a una població de 100.00 persones. L'acumulació de serveis, sobretot al centre de la vila, provoca l'accés de molta gent i vehicles. Una solució a llarg termini seria un canvi de model que traslladés els serveis a d'altres parts de la vila. A curt termini, es veu necessària la creació de places d'aparcament. Tot i així, es considera que caldria potenciar la creació d'aparcaments dissuasius als afores de la vila, o l'ampliació d'aparcaments ja existents, com per exemple el de Les Clotes, abans que crear nous aparcaments en el centre de la vila, com és el cas del projecte de l'aparcament de la Rambla Nostra Senyora. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es detecten casos puntuals d'invasió de les voreres per part de cotxes en determinats punts els diumenges en el moment que la gent accedeix a establiments de menjar preparat (pollastres a l'ast): C/ Santa Magdalena, Raval de la Font, C/Amàlia Soler. ▪ En la confluència d'alguns carrers es poden identificar situacions de potencial perill d'accident entre vehicles. En concret, en l'accés del C/ Antonio Acedo de Sopetran cap el C/ Espirall tot i que hi ha un mirall per comprovar si circulen vehicles pel C/ Espirall, aquest es mostra insuficient quan es veu limitada la visibilitat per camions o furgonetes que estacionen a prop. L'accés també es veu dificultat per la disposició en aquest tram dels contenidors. ▪ La rotonda de la confluència de l'Avinguda Pelegrina amb la carretera d'Igualada, també presenta problemes de visibilitat en l'accés. Concretament en la carretera d'Igualada existeixen uns arbres que dificulten la visibilitat des de l'Av. Pelegrina quan es vol accedir a la rotonda . ▪ En la mateixa rotonda es comprova l'existència de vehicles que estacionen al seu interior, dificultant el trànsit.
--	---

Distribució urbana de mercaderies:

Aspectes ben resolts / positius	<ul style="list-style-type: none">▪ Haver definit un horari restringit de càrrega/descàrrega al centre
Aspectes a millorar	<ul style="list-style-type: none">▪ Racionalitzar segons necessitats els horaris de les zones de càrrega/descàrrega▪ Hi ha zones de la vila, sobretot a la zona de Poblenou, en les quals alguns camions ocupen els passos de zebra en xamfrans, dificultant el trànsit dels vianants.▪ En ocasions hi ha perill per als vianants durant les operacions de càrrega i descàrrega, sobretot quan els camions utilitzen es seus muntacàrregues, envaint les voreres (P.ex: C(Pere el Gran, supermercat DIA)▪ Els carrers de vianants de centre vila pateixen les conseqüències del pas de camions que esquerden i trenquen les rajoles del terra.▪ La distribució a domicili és una bona iniciativa però necessita que es creïn zones de càrrega i descàrrega a tots els carrers si es vol evitar l'aparcament en doble filera. En aquest sentit, es recull una opinió contrària a la creació de zones de càrrega/descàrrega perquè limiten encara més l'espai disponible per aparcament.▪ Es manifesta la necessitat de crear aparcaments definitius per a camions a la vila.

Mobilitat a peu:

<p>Aspectes ben resolts / positius</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Haver posat plataformes en els carrers de nova construcció (Bisbe Morgada, Poblenou, Rambla, entre altres) ▪ Haver millorat el creuament pels vianants a la Rambla de Nostra Senyora ▪ Haver posat contenidors soterrats
<p>Aspectes a millorar</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Millorar creuaments pels vianants, com el de la cantonada Carretera de Tarragona/Eugeni d'Ors o no es respecta el pas. En aquest cas específic, es proposa posar bandes sonores que forcin la reducció de la velocitat als conductors i/o millorar-ne la senyalització (hi ha arbres que tapen senyals) ▪ Posar passos amb rampes, passos elevats i bandes sonores en els passos per a vianants (segons necessitat de cada indret) ▪ Interconnectar el centre com a zona de vianants ▪ Donar a conèixer millor l'adreça de correu electrònic en la qual es pot informar de voreres mal adaptades, i potenciar el sistema informatiu i de respostes del mateix ▪ Ampliar voreres; per ex., la del C/ General Cortijo ▪ Millorar la connectivitat entre barris; per ex., C/ Barcelona amb el centre ▪ Millorar l'accessibilitat en punts concrets com: Pl./ de l'Oli – Jaume I, ja que a la zona dels contenidors soterrats hi ha un graó i uns pilons que dificulten la mobilitat ▪ Estudiar la possibilitat de posar semàfors sonors o diferent tipus de paviment en llocs específics, com a mesures per facilitar la mobilitat dels invidents (consultar les necessitats d'aquests conciutadans/es)

Mobilitat amb bicicleta:

Aspectes ben resolts / positius	<ul style="list-style-type: none">▪ Haver posar <i>Bicebergs</i>
Aspectes a millorar	<ul style="list-style-type: none">▪ Millorar el paviment dels carrers▪ Millorar els criteris de definició i la senyalització de les zones 30; per ex., posant senyals a terra/paviment, semàfors de bicicletes (del tipus que fan que cotxes i bicicletes arrenquin en diferents moments), entre altres▪ Diferenciar espais per a bicicletes i per a vianants▪ Convertir una de les zones d'aparcament de l'Avinguda de Tarragona en carril bici▪ Augmentar el nombre d'aparcaments per a bicicletes al centre▪ Fer un circuit per a bicicletes interconnectat, ben senyalitzat, articulat amb la resta de la comarca i complementat amb transport públic; així mateix, informant-ne a la ciutadania▪ Posar <i>Bicebergs</i> a la Zona Esportiva i als instituts si s'acaba de demostrar que funcionen bé▪ Tenir en compte els espais per a bicicletes en les noves construccions▪ Posar el Bicing a Vilafranca del Penedès

Mobilitat amb transport públic:

Aspectes ben resolts / positius	<ul style="list-style-type: none">▪ Haver augmentat les línies d'autobús
Aspectes a millorar	<ul style="list-style-type: none">▪ Millorar l'accessibilitat al mitjà de transport públic (tren, autobús) mitjançant plataformes i altres mesures de suport per a les persones amb mobilitat reduïda▪ Informar de quines rutes i parades (tren, autobús) disposen d'accessibilitat per a les persones amb mobilitat reduïda a pàgines web (entre altres mitjans informatius), i en quines freqüències els serveis disposen d'altres mitjans d'accessibilitat▪ Articular el transport públic de la ciutat amb el de la resta de la comarca i província: polígons industrials, Barcelona, etc.▪ Augmentar la freqüència i adaptar els horaris dels autobusos a

	<p>les necessitats de la població</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Crear una línia d'autobusos amb alta freqüència (cada 10 minuts) que faci un recorregut en diagonal, de polígon industrial a polígon industrial. Aquesta línia s'hauria de bifurcar a l'alçada de "La Caixa del Penedès": un ramal cap a l'Hospital i l'altra en direcció a la rotonda de l'Esclat/polígon industrial ▪ Crear una "línia llançadora" que connecti la línia d'autobusos diagonal amb la zona esportiva ▪ Integrar les tarifes de transport dels autobusos facilitant transbordaments (línies circulars – línia diagonal)
--	---

Mobilitat amb vehicle privat motoritzat:

Aspectes ben resolts / positius	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Haver construït aparcaments dissuasius ▪ Haver posat <i>remontables</i> per disminuir la velocitat
Aspectes a millorar	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Descongestionar el centre ▪ Tancar el circuit de rondes (circumval·latori) a tot Vilafranca del Penedès, aplicant mesures com l'obertura del "Vial Sarroca" (BP2121 – Zona Esportiva – Sant Jaume Desdomenys) ▪ Eliminar o limitar les zones d'aparcament al centre, aprofitant que s'estan construint nous aparcaments al centre (com el de la Rambla) ▪ Potenciar els aparcaments dissuasius ▪ Sincronitzar semàfors; per ex., al C/Amàlia Soler ▪ Controlar que la gent no aparqui a zones reservades a concitadans/es amb problemes de mobilitat i facilitar un telèfon d'incidències gratuït per comunicar infraccions (places d'aparcament reservades ocupades en vies urbanes i a l'Hospital) ▪ Millorar la senyalització i posar èmfasi en aquelles senyals destinades a reduir la velocitat ▪ Posar radars fixes a zones conflictives, anunciant-ne llur presència per crear un efecte dissuasiu ▪ Controlar la contaminació acústica

Distribució urbana de mercaderies:

Aspectes ben resolts / positius	<ul style="list-style-type: none">▪ Haver definit un horari restringit de càrrega/descàrrega al centre
Aspectes a millorar	<ul style="list-style-type: none">▪ Racionalitzar segons necessitats els horaris de les zones de càrrega/descàrrega▪ Millorar l'accés de les ambulàncies a les zones restringides▪ Millorar el manteniment i el funcionament dels pilons per entrar a zones delimitades (a l'hora de sortir ja funcionen bé)▪ Controlar els mals usos de les zones de càrrega/descàrrega i els estacionaments a les voreres

Mobilitat a peu:

Aspectes ben resolts / positius	<ul style="list-style-type: none">▪ Es considera que el sistema de plataforma única és una bona opció per ampliar voreres.▪ En general, s'està d'acord amb ampliar la Zona 30 a tot el centre vila.
Aspectes a millorar	<ul style="list-style-type: none">▪ Es manifesta la dificultat de compartir carrers estrets amb la resta de vehicles. Caldria ampliar la mida de les voreres estretes al Carrer de la Font; Carrer Graupera i Carrer de La Palma.▪ Existeixen passos elevats molt sobtats en alguns punts, els quals dificulten la conducció. Es proposa l'adopció de passos de vianants elevats a l' Av. Peregrina (Mercat i Hospital); Carrer Progrés i Carrer Eugeni D'ors amb Joan XXIII.▪ Existeixen punts, com ara davant del Centre l'Escorxador, en els quals les alçades de les voreres estan descompensades.▪ Es destaca que el material de les plataformes és defectuós.▪ Es destaca la necessitat de disposar passos de vianants senyalitzats amb pals (Carrer Raval de la Font), i incloure pas de vianants al mig de l' Av. Barcelona (no només als extrems).▪ Cal millorar la il·luminació en algunes cantonades per major seguretat i evitar que la col·locació dels arbres tapi la llum dels fanals.

Mobilitat amb bicicleta:

Aspectes ben resolts / positius	<ul style="list-style-type: none">▪ Carrils bici amb dues direccions per la mateixa vorera segons ús i servei, i millora de la connexió d'aquests en punts amb rotondes.
Aspectes a millorar	<ul style="list-style-type: none">▪ Respecte a la xarxa de carrils bici existent, es destaca la poca connexió entre els carrils bici existents.▪ Els carrers que estan inclosos a la xarxa de carrils bici no són els més adequats perquè són excessivament estrets i en ocasions tan sols estan senyalitzats com a zona 30. Caldria aprofitar la xarxa de carrers paral·lels als eixos principals per implantar els carrils bici en ells.▪ Els carrers bici existents haurien d'estar pintats i caldria millorar la il·luminació dels carrils.▪ Falten aparcaments per a bicicletes pròxims als edificis públics.▪ Falta reforçar la circulació compartida en més carrers.

Mobilitat amb transport públic:

Aspectes ben resolts / positius	<ul style="list-style-type: none">▪ Es considera que les plataformes d'accés adossades a les voreres són un sistema adequat per accedir als autobusos.
Aspectes a millorar	<ul style="list-style-type: none">▪ Es destaca una baixa freqüència de pas dels autobusos en cap de setmana.▪ Les marquesines són massa grans en algunes voreres estretes.▪ Es destaca la necessitat d'instal·lar una nova marquesina a la Plaça de la Verema.▪ El disseny actual dels recorreguts de les línies d'autobús actuals no té en compte alguns usuaris, sinó bàsicament la gent gran, que és l'usuària majoritària perquè disposa de més temps. Caldria disposar de bus llançadora entre els polígons industrials.▪ El disseny i mida dels autobusos es considera que és aparatós i dificulta la seva mobilitat en carrers estrets.▪ Cal coordinar millor els horaris de autobusos urbans i trens de Rodalies i una tarifa integrada seguint el model de Sant Sadurní d'Anoia.

Mobilitat amb vehicle privat motoritzat:

Aspectes ben resolts / positius	<ul style="list-style-type: none">▪ Es manifesta una bona acollida dels aparcaments dissuasius construïts fins al moment.
Aspectes a millorar	<ul style="list-style-type: none">▪ Existeixen passos elevats sobtats que dificulten la conducció.▪ Es percep una excessiva contaminació acústica generada pels vehicles, davant la qual es proposa un major control i sancions per incompliment de la normativa.▪ Davant de la manca d'aparcament es proposa la construcció d'un nou aparcament al barri del Poblenou (La Llosa) i al Carrer Rafel Soler.

Distribució urbana de mercaderies:

Aspectes ben resolts / positius	
Aspectes a millorar	<ul style="list-style-type: none">▪ Es destaca l'existència d'un incompliment dels horaris de càrrega i descàrrega. Es proposa un major control dels estacionaments produïts al casc antic i sancions per incompliment.▪ També es donen situacions d'estacionament en doble filera per part de vehicles de distribució urbana de mercaderies.▪ Caldria una regulació específica per als estacionaments relacionats amb la distribució i repartiment de les compres a casa i una reserva d'espais per els vehicles que la realitzen.▪ Es detecten alguns problemes derivats del tancament d'alguns carrers i pels criteris actuals que restringeixen l'accés motoritzat a veïns empadronats de la zona del casc antic. En aquest sentit es manifesta que caldria distribuir comandaments per possibilitar l'accés motoritzat dels veïns empadronats del casc antic de forma provisional o fer estacionaments puntuals les 24 hores del dia i no en un horari restringit.