



TALLERS PARTICIPATIUS

DEL SERVEI D'AUTOBUSOS

URBANS DE TERRASSA

MOU-TE PER TERRASSA

TU HI TENS MOLT A DIR

1. Presentació

L'Ajuntament de Terrassa ha posat en marxa, en el marc de l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana, un procés de tallers participatius amb l'objectiu de comptar amb les aportacions d'entitats i dels veïns i veïnes del municipi. En aquest sentit, l'opinió de la ciutadania que ha participat en el procés servirà de material base per a l'elaboració de la 1a acció de l'àmbit del transport públic del Pla de Mobilitat 2016-2021. En concret, el present informe recull les propostes plantejades pels veïns i veïnes del municipi per la millora del servei d'autobusos.

Els tallers participatius van tenir lloc els dies 3 i 31 de Maig de 2017, després d'una sessió de presentació realitzada el 20 d'Abril i d'una campanya informativa en diversos punts de la ciutat i en el propi servei d'autobusos. Per finalitzar, el 28 de juny es va realitzar una sessió de retorn de resultats i un últim debat sobre els temes on no hi havia hagut un consens previ.

Adicionalment, i prèviament a la convocatòria d'aquests tallers, cal subratllar que es varen escoltar els temes considerats de major interès per a 50 persones de diferents grups d'edat i condició, usuaris i no usuaris del transport públic, que van participar en uns "focus groups" organitzats per l'empresa TMESA.

Els tallers participatius van aplegar uns 80 participants durant les tres sessions realitzades al Centre Cívic Municipal President Macià. Aquests tallers van acollir el treball participatiu de la ciutadania, dels representants d'entitats, d'associacions de veïns, d'agents econòmics, de personal tècnic municipal i de col·lectius vinculats al transport públic i als districtes.

Les sessions participatives es van convocar entre les 17h i les 20h de la tarda i foren liderades pel Servei de Mobilitat i TMESA. El regidor Marc Armengol va presidir la sessió inaugural per destacar la voluntat d'escoltar a la ciutadania a l'hora de definir les millores en el disseny i l'organització de la xarxa i el servei d'autobusos de Terrassa.

La majoria dels assistents foren veïns i veïnes de Terrassa, interessats en la millora del seu servei d'autobusos i de la mobilitat a la ciutat. Hi participaren també membres de les associacions de veïns de Can Gonteres, Segarra, Les Torres de Can Parellada, Can Palet de Vista Alegre, Les Carbonelles, Les Fonts, Pla de Bon Aire, Poble Nou-Zona Esportiva, Roc Blanc, Sant Llorenç i Xúquer, així com veïns del carrer Mas Adei i dels barris de San Miquel, Sant Llorenç, Can Palet i càrrecs de la FAVT. També es va comptar amb la participació de membres de les Taules de Mobilitat i de Discapacitat, de l'Associació de Dones d'Egara, l'Associació de Persones amb Discapacitat, Prou Barreres, APTP, CCOO i l'ONCE (en total 26 entitats).

D'altra banda, es va comptar amb la col·laboració i el compromís de tècnics de TMESA, del Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa i d'alguns representants polítics municipals. En definitiva, doncs, el conjunt ha estat prou divers i adequat a la convocatòria.

2. Tallers i dinàmiques: Què va passar?

2.1 Taller de Futur

El Taller de Futur Mou-te per Terrassa es va desenvolupar el 3 de Maig 2017 al Centre Cívic President Macià de Terrassa, de 17h00 a 19h30.

Després d'una breu benvinguda als assistents i de la presentació del taller per part de la Directora dels Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa, Susi López, es va iniciar el treball en comú per aportar idees al procés de millora i reestructuració de la xarxa d'autobusos de Terrassa.

Tal i com es reflecteix en el mateix títol, el principal objectiu del taller va ser reflexionar col·lectivament sobre el futur del servei d'autobusos terrassencs. Així, doncs, es tractà d'aportar idees i suggeriments per canalitzar i enriquir el treball de millora del servei d'autobusos que TMESA, en col·laboració amb el Servei de Mobilitat, està a punt d'iniciar.

Aquest objectiu general es concreta en una sèrie d'objectius parcials que corresponen plenament a la filosofia del mètode participatiu emprat:

- Conèixer l'opinió de la societat de Terrassa, en tota la seva diversitat, sobre les opcions que la ciutat té per a desenvolupar la nova cultura de mobilitat sostenible definida pel Pla de Mobilitat 2016-2021.
- Establir un diàleg entre persones diverses sobre la ciutat i els passos a seguir per tal que el nou sistema de transport públic sigui el més positiu possible.
- Avançar en la definició i concreció del model de la ciutat en un marc de sostenibilitat; el taller de futur és un instrument més en aquest sentit.
- Implicar els assistents en el posterior procés de desenvolupament de les idees que s'avancen en aquest taller, així com en el seguiment del nou projecte de millora del servei d'autobusos.
- Obrir el debat sobre com reforçar i millorar els serveis d'autobús en un marc de projecte de ciutat accessible, saludable, segura i atractiva.

Amb la finalitat de complir aquests objectius, varen ser convidades al taller totes les persones que viuen a Terrassa -es desplacin o no habitualment en autobús- a través d'una campanya de comunicació pública. Paral·lelament, es va convidar de forma directa a persones pertanyents a associacions ciutadanes, veïnals, cíviques, esportives o altres. Per completar el grup, també es va convidar a sindicats, professionals i tècnics d'àrees diverses, representants de l'administració i els diferents grups polítics.

El criteri fonamental fou intentar configurar un grup suficientment variat de persones que reflectís el mapa social i les diverses maneres de veure la ciutat. Finalment, el nombre de participants ha resultat adequat amb més de 44 assistents, 38% dones i 62% homes, i amb una major proporció de gent gran que joves -encara que també s'ha comptat amb l'opinió de joves. En total van assistir 2 representants

polítiques, 6 tècnics, 16 persones pertanyents a associacions i entitats i la resta, veïns i veïnes particulars amb interès i experiència en l'ús del bus i en la seva ciutat.

Després d'una primera provocació per part de l'equip organitzador llegint tres hipotètics escenaris de futur centrats en visions prospectives del servei d'autobús a quinze anys vista, es va demanar als assistents que es dividissin en grups de treball d'unes 10-15 persones, per definir les seves visions pròpies en positiu i en negatiu del futur de la xarxa d'autobusos de Terrassa.

L'ambient de treball tant als grups com a les sessions plenàries fou molt agradable i productiu. És important subratllar l'entusiasme i la capacitat de treball dels assistents. Sense dubte, tot això prové tant de la riquesa de la societat civil de Terrassa com de l'interès respecte els temes tractats i el futur de la ciutat per part de tots els seus habitants.

Després de la presentació en el plenari per part dels portaveus dels grups, del conjunt d'idees recollides de les aportacions dels quatre grups, es demanà als participants que repartissin entre aquestes els seus vots (cinc per a cada participant), amb l'única condició que no votessin les idees elaborades pel propi grup de treball on havien participat. En aquest plenari final van votar un total de 36 persones, emetent un total de 178 vots.

És imprescindible assenyalar que aquelles propostes que no han obtingut cap vot també tenen el valor, en qualsevol cas, d'haver estat debatudes, consensuades i presentades pel grup corresponent de treball. D'alguna manera, pot dir-se que tota proposta té, com a mínim, els 10 o 12 vots virtuals del grup de participants que l'han elaborat.

És interessant assenyalar que les propostes més votades reparteixen els seus vots entre diversos conceptes importants de cara a repensar la xarxa d'autobusos i el seu funcionament. I, per últim, cal subratllar que les idees que es resumeixen en aquest document són l'aportació de 44 persones que treballaren dues hores sobre aquest tema, confrontant els seus interessos i punts de vista.

2.2 Taller de Iniciatives

El segon taller, denominat de Iniciatives de cara al Pla d'Acció, va basar el seu treball en la llista curta d'objectius consensuats durant el primer taller. Va tenir lloc el 31 de maig 2017, també al Centre Cívic Municipal President Macià de Terrassa, de 17h00 a 20h00.

Es va iniciar la sessió amb una presentació per part de Guillermo Ríos, de TMESA, explicant les característiques principals de la xarxa actual i del servei d'autobusos de Terrassa, per tal de completar la informació derivada de l'ús personal dels autobusos per part de la majoria dels assistents i amb l'objectiu d'aclarir alguns punts tècnics necessaris per al treball del taller.

Després de recordar el treball fet a la sessió anterior, es va demanar a les persones assistents que es dividissin en tres grups segons territoris (Nord, Centre i Sud de Terrassa) per poder reflexionar sobre com aplicar els objectius consensuats a cadascuna d'aquestes àrees urbanes. La dinàmica preveia

treballar en grups reduïts de 3 o 4 persones per aprofundir en les solucions més adequades i després confrontar aquestes iniciatives en una posada en comú per territoris

Els participants van optar per grups més amplis de treball entre persones afins, ja que comptaven amb demandes elaborades prèviament i recolzades per grups de veïns, algunes històriques i d'altres definides al llarg d'aquest mateix procés.

D'entre les propostes generals definides a la primera sessió, aquelles que van ser seleccionades per ser treballades amb més profunditat durant aquesta segona sessió van ser:

- El redisseny de la xarxa, contemplant les necessitats d'accés concret a diversos barris i equipaments perifèrics (amb àmplia assistència en el taller)
- L'ampliació d'horaris, especialment en sinergia amb els horaris del ferrocarril, en totes les estacions (de 6h a 23h), i amb els horaris laborals i escolars, per connectar tots els barris amb la Renfe. Possibilitat de serveis nocturns.
- Solucions als problemes del pas del bus pel centre urbà i la coordinació de línies coincidents en trams
- Alternatives de transport públic a les zones urbanes allunyades del centre
- Millora gradual dels trams urbans on l'autobús no funciona correctament

Altres temes molt debatuts en el primer taller, com la renovació dels autobusos, les tarifes socials o l'accessibilitat, no es van tractar en aquesta segona sessió, segurament per ser considerats suficientment clars en el llistat d'objectius consensuats.

La majoria de propostes concretes realitzades afecten a diverses línies de la xarxa actual: Línia 5 especialment (accés a diversos barris o divisió en dues línies), línia 2, 1, 4,6 i 7 o línia H. També es va dibuixar una opció per a una nova línia transversal que uneixi els barris.

La sessió fou també intensa i productiva, si bé no va ser tan fàcil aconseguir el consens en tots els temes. A més, en anar concretant les propostes van aparèixer interessos contraposats que han d'analitzar-se des d'un marc de treball superior.

El nombre d'assistents va ser similar al primer taller, amb major proporció de veïns i veïnes dels barris amb majors demandes d'accessibilitat o problemes concrets.

2.3 Taller de Retorn de resultats

El tercer taller tenia per objectiu compartir amb totes les persones interessades les conclusions del procés, així com atorgar un temps addicional per parlar sobre els temes que havien resultat més controvertits durant les sessions anteriors. En aquest sentit, es tractava d'obrir vies de solució a explorar durant els propers mesos, una vegada que l'equip tècnic abordi el treball d'estudi i millora del servei. Uns 40 participants van acudir al taller, realitzat en el mateix horari i també al Centre Cívic Municipal President Macià, el dia 28 de juny.

La sessió es va iniciar amb una presentació dels resultats dels 'focus group' inicials per part de Clara Moreno. Es van exposar detalladament les conclusions de les dues sessions anteriors, per recollir les opinions de tots els participants abans d'eleva-les a definitives. No va haver-hi pràcticament objeccions a les formulacions de consens.

Per intentar avançar en els temes en els quals no s'havia aconseguit una solució satisfactòria en els tallers anteriors, en enfrontar interessos i demandes contraposats, es va proposar una dinàmica de reflexió i contrast per a aquests punts de desacord entre els participants: Es van explorar les barreres i solucions possibles per a tres temes concrets, intentant concretar pros i contres que ajudin a plantejar el punt de partida del treball posterior dels equips tècnics.

En concret, els tres temes que es van discutir en grups creats ad hoc van ser:

1. Pas dels autobusos pels carrers del centre:

Un grup de set persones, liderat pel president de la FAVT, va elaborar una primera proposta sobre el tema de la compatibilitat del teixit urbà del centre i la funcionalitat i importància de la xarxa d'autobusos. Unes primeres idees es van resumir d'aquesta manera:

- Eliminar el trànsit privat del carrer García Humet i Sant Antoni, però mantenint alguna línia de bus.
- Treure alguna línia de la Rambla i dissenyar alguna línia transversal
- Integrar la reflexió sobre l'autobús en el pla per aconseguir una zona lliure d'emissions i soroll al centre de Terrassa (ZUAP).

A més, caldria sumar a aquestes idees les propostes de tallers anteriors de veïns del carrer Mas Adei, així com també la reivindicació de l'accés des dels barris a importants equipaments centrals, com la Mútua o centres escolars.

2. Millora de l'accessibilitat:

En aquest grup amb diverses persones pertanyents a organitzacions implicades en el tema, es va concloure que cal replantejar les eines de suport a les persones amb problemes de mobilitat, reservant

els espais de l'autobús en base als drets. És un tema complex, perquè hi ha diversos tipus de problemes i és necessari plantejar prioritats que encara no estan prou clares ni assumides per la població.

3. Accés als barris més allunyats del centre.

La discussió es va centrar en el perllongament de la línia 5, analitzant les possibilitats de realitzar un conveni amb el municipi contigu. També es parlà d'emprar més recursos en autobusos i freqüència, per donar aquesta nova accessibilitat als territoris més allunyats.

Es va discutir sobre com equilibrar el pas d'autobusos per la Rambla al mateix temps que s'analitza el servei i la cobertura dels barris demandants.

Totes aquestes propostes es van situar en un gràfic per analitzar l'impacte i la dificultat de les demandes, amb una valoració positiva en quant a la seva idoneïtat per part dels assistents.

El taller fou clausurat per la Directora de Mobilitat, qui va agrair als participants la seva cooperació i interès. Finalment, va subratllar la importància de comptar amb aquests criteris i informació prèvia per tal d'enriquir els treballs de redacció d'un pla de millora del servei d'autobusos a la ciutat.

3. Conclusions

A continuació es resumeixen, de més a menys nombre de vots, les idees per a la futura xarxa d'autobusos definides en el primer taller i les propostes concretes definides en el taller de territoris. És el resultat del treball dels vuit grups de discussió, quatre en el primer taller i cinc en el segon, més l'acord després de la seva presentació en el taller final de retorn.

1

REDISSENY DE LA XARXA

per aconseguir major puntualitat /
amb parades a menys de 200 m dels habitatges /
freqüències de 10-15' /
amb possibilitat de transbordament i sense duplicacions

Vots obtinguts: $11+16 + 4 + 11= 43$ vots

Propostes concretes:

Grup Nord:

- *Perllongar la L-1 fins a Pla del Bon Aire (Rotonda de Matadepera)*
- *Modificar el recorregut de la Línia 7. Recorregut: C. Mataró - Avinguda Lacetània, baixar per Carrer de l'Estatut. Motius: Acostar els veïns de Can Roca a l'escola, a l'institut, a l'estació de NNUU i a Sant Eloi.*
- *Ampliar la L-H fins al final dels pisos del Poble Nou- Rellinars*
- *Sincronització de la L-H y L-2 fins 22 de julio.*
- *Nova línea transversal Bon Aire-Bejar-Can Petit-Sant Llorenç-La Gripià-Les Arenes-Torresana y Hospital.*

Grup Sud:

- *L-10: - Es demana la reimplantació de la línia 10, que va ser redissenjada, al seu recorregut anterior.*
- *L-10 Accés al Carrefour-Parc Vallés*
- *És necessària la connexió directa dels barris perifèrics: Can Parellada, Can Palet de Vista Alegre i Les Fonts.*
- *La línia 4 hauria de pujar pel carrer Holanda, i recórrer el carrer Grècia, que hauria de canviar el seu sentit*

- *Servei a la demanda amb més parades a Can Palet de Vista Alegre, accés directe al centre*

Grup Centre:

- *Eliminar el pas de vehicles privats als carrers Topete, Sant Antoni i Mas Adei. S'evitaria el col·lapse en l'eix Nord-Sud en hores punta, afavorint la mobilitat amb autobús.*
- *Es més lògic fer restriccions de trànsit als carrers Sant Antoni i Mas Adei que canviar les línies.*
- *Cercar solucions als problemes dels carrers del centre amb molts autobusos al dia en carrers estrets i amb ús d'equipaments sensibles.*

2

AUGMENT I RENOVACIÓ de la flota ecològica /

no contaminant

Vots obtinguts: 15+15+9 = 39 vots

3

REVISIÓ DE LA TARIFICACIÓ SOCIAL

Vots obtinguts: 12+ 4 + 2 + 7= 25 vots

Propostes concretes:

- *Exempció de pagament en cas de discapacitat*
- *L'acompanyant no hauria de pagar*
- *Que els transbords siguin sense pagament, amb el mateix bitllet individual*
- *Un bitllet per entitats*

4

PLANS DE COMUNICACIÓ, FORMACIÓ I CIVISME

Vots obtinguts: 14 + 7 = 21 vots

Propostes concretes

- *Comunicació real*

- *Civisme: recordar per megafonia i revisar la informació visual*

5

DESCENTRALITZACIÓ de línies que passen per la Rambla

Vots obtinguts: 18 vots

Propostes concretes:

- *Buscar alternatives als carrers estrets*
- *Accés ràpid als punts d'interès del centre des dels barris perifèrics (per exemple, hospital Mútua de Terrassa)*
- *Coordinació d'horaris a la Rambla i la carretera de Montcada (L1 i LH)*
- *No es pot fer un sistema ortogonal perquè perjudicaria als barris perifèrics*

6

REVISIÓ DELS ITINERARIS i control de l'estacionament en doble fila

Vots obtinguts: 8 +9 = 17 vots

Propostes concretes:

- *Prioritat de l'autobús als carrers cèntrics, principalment al carrer Colom*
- *Eliminar l'aparcament i la doble fila al carrer Agricultura*
- *Problemes de congestió al carrer Mas Adei*

7

AMPLIACIÓ D'HORARIS

Vots obtinguts: 6 vots

Propostes concretes:

- *Els horaris de la línia 12 a Can Palet de Vista Alegre haurien de començar a les 5:00 h. i finalitzar a les 23:00 h., i s'hauria de posar servei els caps de setmana, ara inexistent.*
- *La línia 10 no funciona els caps de setmana, i hauria de fer-ho.*

Transbordaments sincronitzats

8

MÉS PRESSUPOST

- Vots obtinguts: 5 vots

Les conclusions van ser posades a disposició de l'equip tècnic a càrrec del nou pla d'acció del servei i de la xarxa d'autobusos. Aquest document resumeix les conclusions dels dos tallers.

4. Valoració dels assistents

Una vuitantena de persones han participat en els tallers i un centenar de persones s'han interessat activament pel procés, inscrites a la web Mou-Te per Terrassa.

D'aquestes 80 persones que han pres part en els tallers, 23 estan directament relacionades amb el moviment associatiu (32%), 8 són tècnics municipals i/o de TMESA (11%), 4 polítics (5%) i la resta 37 veïns o veïnes particulars i usuaris de l'autobús (51%).

Un 40% dels participants són dones i un 60% homes. Molts dels assistents eren gent gran, encara que també hi havia joves, en menor nombre, però prenent part molt activa en els grups de treball.

La barreja d'entitats (han assistit fins a 25 entitats diferents) i particulars ha afavorit un ric diàleg, valorat positivament a les enquestes. Hi ha hagut un percentatge més alt de participació per part dels barris més allunyats, amb demandes específiques sobre el servei.

De les 20 enquestes omplertes i recopilades s'extreu que:

- Es valora bé l'oportunitat d'expressar les seves idees, el ritme de treball i el nombre de participants en els tallers.
- S'observa una divisió d'opinions respecte a la representativitat i diversitat de la societat civil de Terrassa.
- Es valora la informació sobre el servei de bus rebuda.
- El grau de discussió dels problemes locals és bò
- Els objectius són clars i interessants per a la majoria
- Els resultats es perceben com a útils i originals, si bé la meitat dels participants tenen dubtes sobre la seva realització.

Entre els resultats més importants, en opinió dels enquestats, destaquen:

- Eixos prou clars per a la política de transport públic: vehicles ecològics, ampliació d'horaris i adaptació de vehicles
- Redisseny de la xarxa
- La renovació de la flota i major pressupost
- Prioritzar la rapidesa sobre la capilaritat
- L'accessibilitat i el horari
- Ajuda a discapacitats i acompanyants/aturats.
- Seguiment d'aspectes en els quals hom no hi havia pensat

Els punts més febles d'aquest procés, segons els enquestats, serien:

- Al taller s'haurien d'haver treballat les propostes tenint en compte la ZUAP
- El transport i el preu
- En certes ocasions, s'ha segmentat molt el debat. A vegades hi ha hagut massa detall i poca visió global
- Algunes vegades s'han tractat temes molt locals i específics
- Consensos difícils de materialitzar i certa indefinició respecte aspectes clau (pas pel centre, racionalitat de línies)
- Resultats poc clars

5. PARTICIPANTS

Gràcies a ...

S. Alier, A. Álvarez, I. Álvarez, R. Álvarez, A Barrante, FJ Bernier, B.Borrás, P.Borrego, An. Burgos, C. Calvo, L. Campins, J. O. Capelles, P. Cazorla, R. Clariana, F. Córcoles, C. Cumelles, C. Crusat, J. Cuadra, C. De la Fuente, S. De los Ríos, L. De Miguel, M. Erola, N. Escudé, D. Felices, M. García Sánchez, M. González, A. Grau. N. Grau, M Henríquez, R. Jiménez, E. Juárez, D. Lledó, M. Lobato, M. López, N. López, J. López, M. Marín, A. Martínez, C. Martínez, J.M. Martínez, S. Martínez, S. Matamoros, A. Mateu, I. Medina, T. Mirón, J. Misas, R. Montero, C. Moreno, J. Moreno, J. Muñoz, M. Muñoz, M. Navarro, R. Pérez, A. Prunés, A. Recio, P. Requena, M. Reyes, G. Ríos, A. Rodríguez, P. Rodríguez, A. Salort, M. Sanchez, Ma. Sánchez, A. Sánchez, D. Sánchez, J.M. Sanz, J. Sillero, E. Tapiolas, R. Torres, A. Trosses, M. Tórtola, D. Utges, M. Valcárcel, A. Vallhonrat, J. Vela, B. Verger, J. Vidal, L. Vidal, J. Vila, F. Vilagrassa, S. Villalobos, M. Vota, Ona y Paloma.

Entitats :

A.V. Can Gonteres, A.V. Can Palet, A.V. Can Palet de Vista Alegre, A V. de Les Carbonelles A.V. Can Parellada, A.V. Egara, A.V. Les Fonts, A.V. Les Torres de Can Parellada, A.V. Nova Can Parellada, A. V. de Pla de Bonaire, A.V. Poblenou Zona Esportiva, A. V. Roc Blanc, A.V. Segarra A.V. Xúquer, APTP, Associació Persones amb Discapacitat; CCOO, Dones de Can Parelalda, Grup de Dones d' Egara, FAVT, Fundació Prodis, ONCE, Prou Barreres, Taula de la Discapacitat, Veïns mas Adei, Veïns de Sant Llorenç i Veïns de Sant Miquel

Convocatòria i organització dels tallers:

El disseny, gestió i convocatòria dels tallers i la seva presentació ha estat definit pel treball conjunt de: Susi López, Betina Verger, Ramón Pérez Gutiérrez i Pepi López (Mobilitat - Àrea de Territori i Sostenibilitat) amb la col.laboració de les Àrees de Ciutadania i Qualitat Democràtica (Inma i Lluís), de Igualtat (Natalia i Consol) i d'Estructura Territorial (Eva i Lluïsa); Guillermo Ríos, Elias Tapiolas, José Moreno, Clara Moreno y Sandra Matamoros (Tmesa-Avanza). I el disseny metodològic de Isabela Velázquez. Comissió de seguiment del procés: Taula de la Mobilitat (tres sessions de monitoratge)

Facilitació i resum de les sessions: Màrius Navazo, Mercedes Llop, Pilar Vega i Isabela Velázquez (Gea 21). Col·labora Vanessa Santos. Col.laboració puntual de Albar Domingo y Miguel Verdaguer Amb la col·laboració a la sessió inaugural d'en Ricard Riol, de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (APTP).

La comunicació ha estat a càrrec de PUBLITESA COMUNICACIÓ.