

# Tallers participatius del servei d'autobusos urbans de Terrassa

Procés participatiu

DOCUMENT D'ACTES





Lloc de celebració

**Centre Cívic**

**President Macià**

Abril – Maig - Juny 2017

**Equip tècnic responsable de l'organització**



**Coordinació tècnica, dinamització i facilitació dels tallers:**



*Isabela Velázquez*

*Mercedes Llop*

*Pilar Vega*

*Màrius Navazo*

**Coordinació local dels tallers:**

**Ajuntament de Terrassa**

**Àrea de Planificació Urbanística i Territori**

**Servei de Mobilitat**

*Susi López*

*Betina Verger*

*Ramón Pérez Gutiérrez*

**Avanza-TMESA**

*Guillermo Ríos*

*Sandra Matamoros*

*Jose Antonio Moreno*

*Clara Moreno*

*Elías Tapiolas*



### 81 Assistents als 3 tallers

|                        |                        |
|------------------------|------------------------|
| Salvador               | Alier                  |
| Alfonso                | Álvarez                |
| Ildefonso              | Álvarez                |
| Raquel                 | Álvarez                |
| Antonio                | Barrante Romero        |
| Francisco José         | Bernier Herzog         |
| Bernat                 | Borràs                 |
| Pepi                   | Borrego                |
| Alex                   | Burgos                 |
| Antonio                | Burgos                 |
| Josep Oriol            | Capelles Fortino       |
| Pau                    | Cazorla Cabeza         |
| Ramón                  | Clariana Calvo         |
| Felipe                 | Córcoles               |
| Clàudia                | Crusat                 |
| Jordi                  | Cuadra                 |
| Carlos                 | de la Fuente Aróstegui |
| Sergi                  | de los Rios i Cuesta   |
| Maria Dolors           | Erola                  |
| Nuria                  | Escudé Guil            |
| Dolores                | Felices Nieto          |
| Matilde Fátima         | García Sánchez         |
| María José             | González               |
| Albert                 | Grau                   |
| Neus                   | Grau                   |
| María                  | Henríquez              |
| Raúl                   | Jiménez                |
| Eugenia M <sup>a</sup> | Juárez                 |
| Dolores                | Lledó Alcalá           |
| Miguel                 | Lobato López           |
| Manuel                 | López                  |



|                         |                  |
|-------------------------|------------------|
| Natasha                 | López            |
| Jesús                   | López            |
| Mercedes                | Marín            |
| Agueda                  | Martínez         |
| Carmen                  | Martínez         |
| José María              | Martínez         |
| Sergi                   | Martínez         |
| Albert                  | Mateu            |
| Sandra                  | Matamoros        |
| Isabel                  | Medina Pérez     |
| Teresa                  | Mirón Sanz       |
| Josefa                  | Misas            |
| Rafaela                 | Montero          |
| Clara                   | Moreno           |
| Jesús                   | Moreno Cano      |
| M <sup>a</sup> Mercedes | Múñoz López      |
| María Dolors            | Navarro Salmerón |
| Mónica                  | Peregrina        |
| Ramón                   | Pérez Gutierrez  |
| Anna                    | Prunés           |
| Anna                    | Recio Martin     |
| Pedro                   | Requena Bernal   |
| Marco Antonio           | Reyes Fuillerat  |
| Guillermo               | Ríos             |
| Alejandro               | Rodríguez Ulloa  |
| Piedad                  | Rodríguez        |
| Agusti                  | Salort           |
| Manuel                  | Sánchez          |
| Mar                     | Sánchez          |
| Antonia                 | Sánchez Cuesta   |
| David                   | Sánchez          |
| Jose Miguel             | Sanz Martínez    |
| Jordi                   | Sillero Delgado  |
| Elías                   | Tapiolas         |



|          |                    |
|----------|--------------------|
| Ramón    | Torres Bazo        |
| Asunción | Trosses Pijoan     |
| Manel    | Tórtola            |
| Daniel   | Utges              |
| Marisol  | Valcárcel          |
| Alfons   | Vallhonrat         |
| Juan     | Vela               |
| Betina   | Verger             |
| Jordi    | Vidal              |
| Lidia    | Vidal              |
| Joan     | Vila               |
| Ferran   | Vilagassa Martínez |
| Silvia   | Villalobos Morocho |
| Marta    | Vota Ferreyra      |
| Paloma   |                    |
| Ona      |                    |





## 26 Organitzacions han participat en els tallers



|                                  |                                           |
|----------------------------------|-------------------------------------------|
| A.V. Can Gonteres                | A.V. Xúquer                               |
| A.V. Can Palet                   | Associació Promoció Transport Públic APTP |
| A.V. Can Palet de Vista Alegre   | Associació Persones amb Discapacitat      |
| A.V. Les Carbonelles             | CCOO                                      |
| A.V. Can Parellada               | Dones de Can Parellada                    |
| A.V. Egara                       | FAVT                                      |
| A.V. Les Fonts                   | Grup de Dones d'Ègara                     |
| A.V. Les Torres de Can Parellada | ONCE                                      |
| A.V. Nova Can Parellada          | Prou Barreres                             |
| A. V. del Pla de Bonaire         | Taula de la Discapacitat                  |
| A.V. Poblenou Zona Esportiva     | Veïns Mas Adei                            |
| A. V. Roc Blanc                  | Veïns de Sant Llorenç                     |
| A.V. Segarra                     | Veïns de Sant Miquel                      |

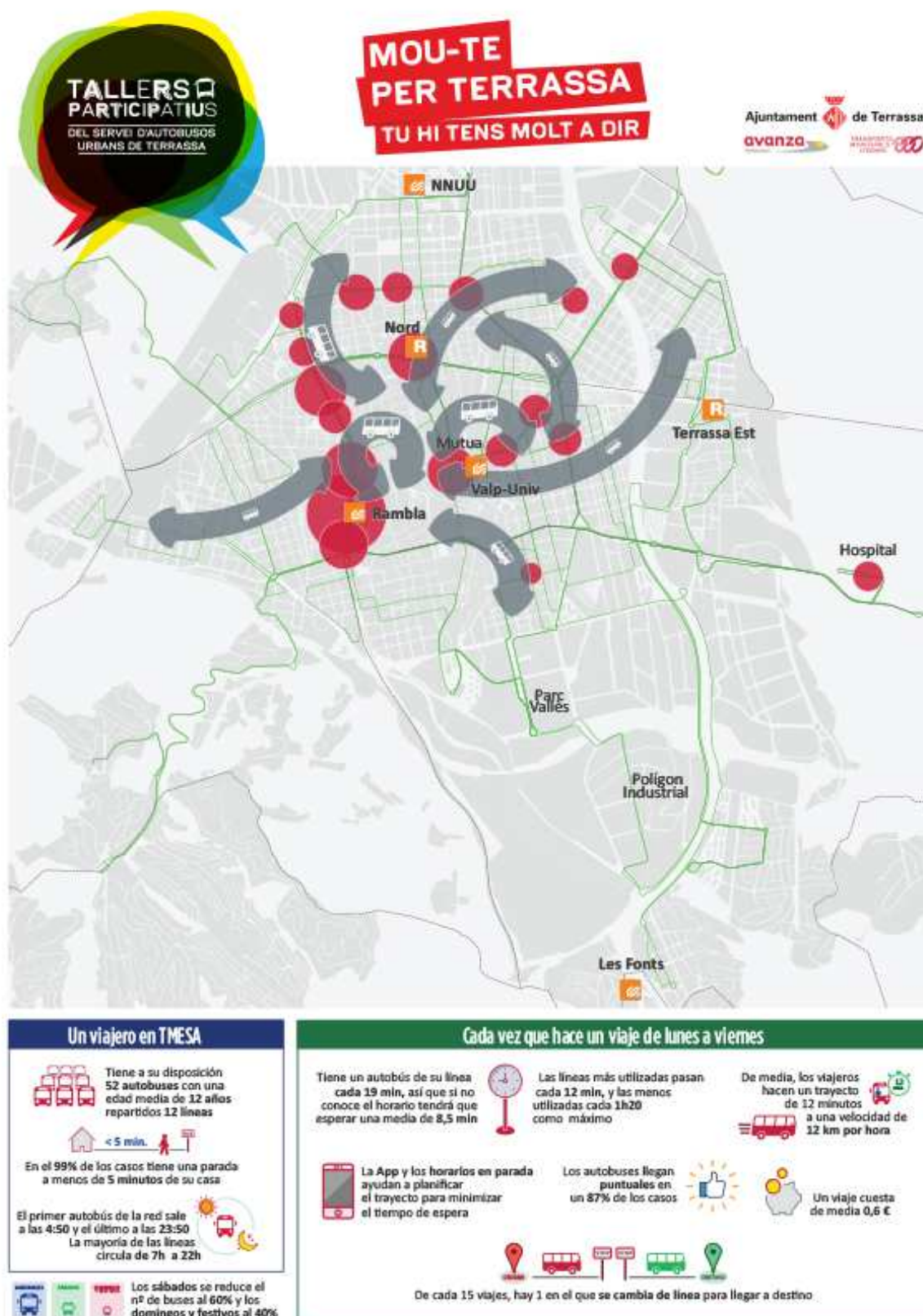


Figura 1. Algunes dades del servei d'autobusos de Terrassa

Font: TMESA 2017





## ÍNDEX

|                                                                            |           |
|----------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Introducció .....</b>                                                   | <b>9</b>  |
| <b>A. Taller de Futur EASW .....</b>                                       | <b>11</b> |
| <b>1. Presentació.....</b>                                                 | <b>11</b> |
| <b>2. Desenvolupament del taller de treball i debat.....</b>               | <b>12</b> |
| 2.1. Objectius del taller.....                                             | 12        |
| 2.2. Nombre i perfil dels participants .....                               | 13        |
| <b>3. Sessions de treball per grups: .....</b>                             | <b>14</b> |
| 3.1 Grup 1 .....                                                           | 14        |
| 3.2. Grup 2 .....                                                          | 18        |
| 3.3. Grup 3 .....                                                          | 21        |
| 3.4. Grup 4 .....                                                          | 24        |
| 3.5. Quadre resum de les votacions de totes les propostes .....            | 27        |
| <b>B. Taller d'Iniciatives .....</b>                                       | <b>29</b> |
| <b>5. Treball en grup .....</b>                                            | <b>30</b> |
| 5.1. Grup ZONA NORD.....                                                   | 31        |
| 5.2. Grup ZONA CENTRE .....                                                | 33        |
| 5.3. Grup ZONA SUD .....                                                   | 35        |
| <b>C. Taller de Devolució de resultats.....</b>                            | <b>36</b> |
| <b>C. Taller de Devolució de resultats.....</b>                            | <b>37</b> |
| <b>7. Resultats del procés participatiu: Criteris pel Pla d'Acció.....</b> | <b>38</b> |
| <b>8. Conclusions dels temes sense acord.....</b>                          | <b>41</b> |
| <b>D. Valoració i comentaris.....</b>                                      | <b>42</b> |





## Introducció

Aquest document d'actes vol transcriure les aportacions i debats dels tres tallers de participació que s'han celebrat en els mesos d'abril, maig i juny de 2017, com a part d'un procés de participació pública al que es va convidar a la ciutadania de Terrassa a reflexionar sobre el servei d'autobusos urbans i la seva estratègia de futur, d'acord amb les línies d'actuació sobre mobilitat sostenible definides en el Pla de Mobilitat Urbana 2016-2021 de Terrassa, aprovat en juny de 2017.

Amb el lema 'Mou-Te per Terrassa\_Tu hi tens molt a dir' s'han organitzat diverses sessions participatives: una sessió inaugural de presentació realitzada el 28 d'Abril a l'Escola d'Enginyeria de Terrassa i tres tallers de reflexió i debat convocats els dies 3 i 31 de maig i 28 de juny de 2017, celebrats al Centre Cívic President Macià.

La sessió inaugural va ser presidida pel tinent d'alcalde Marc Armengol, seguida d'una presentació per introduir el Transport Públic a càrrec de Ricard Riol, de l'Associació de Promoció Transport Públic (APTP) i d'una invitació a prendre part en aquest espai de diàleg per part de Isabela Velázquez, a càrrec de l'organització d'aquest procés de diàleg i reflexió conjunta.

Els tres tallers de debat i participació es van convocar per debatre els següents temes:

- Primer Taller sobre el Futur de l'autobús urbà a Terrassa (mètode EASW).
- Segon Taller d'Iniciatives de cara a un futur Pla d'Acció, per territoris, aprofundint a partir dels objectius proposats i votació com a conclusió del primer taller.
- Tercer Taller de devolució de resultats, en el que es van corroborar els consensos aconseguits en les sessions anteriors i es va intentar avançar en acords en els aspectes en què no va ser possible aconseguir una solució consensuada en les anteriors trobades.

En aquest document, l'equip de facilitadors hem intentat reflectir, amb la major fidelitat possible, aquests rics espais de diàleg, la qual cosa no és fàcil ja que els temps de participació són curts i intensos (com saben tots els assistents). Demanem disculpes per endavant en cas que no ho hàgim aconseguit, malgrat el nostre agosarat intent de reflectir-ho tot adequadament.

Aquestes actes s'enviaran a totes les persones que han format part dels tallers, per a la seva informació. Una vegada que les actes es considerin completes i correctes, es completarà la versió definitiva del document resum dels tallers, considerant tancat el procés de participació.

El document resum de conclusions, juntament amb les actes com a documents annexos, serà la base per al complex treball tècnic que TMESA i el Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa duran a terme durant els propers mesos per aconseguir que el servei d'autobusos urbans millori en tot allò que



pugui ser objecte d'un canvi positiu, integrant especialment els aspectes en què s'ha produït un consens ampli en les sessions participatives i d'acord amb les determinacions del Pla de Mobilitat Urbana.

Volem aprofitar aquesta introducció per agrair en nom de les institucions convocants i de la ciutat de Terrassa, així com de l'equip organitzador, la generosa col·laboració de totes les persones que han compartit el seu temps i idees en els tallers, que s'han caracteritzat per l'amable intercanvi de suggeriments i demandes.

Esperem que aquest espai de diàleg hagi estat tan enriquidor per als assistents com per a nosaltres mateixos, ja que com a tècnics en mobilitat urbana i en participació, hem après molt d'aquests debats.

Volem destacar també que els temes inicials de discussió suggerits a través d'uns escenaris de futur esbossats a l'inici del primer taller, al seu torn es deriven d'uns focus group organitzats per TMESA, en el qual grups d'usuaris de diverses edats i un grup de no usuaris de l'autobús van aportar la seva visió dels problemes i avantatges de l'ús de l'autobús urbà a Terrassa.

A continuació es resumeixen els continguts i aportacions dels tres tallers realitzats entre maig i juny de 2017.



## A. Taller de Futur EASW

### 1. Presentació

El dia 3 de maig de 2017 es va celebrar en el Centre Cívic President Macià el primer dels tallers de debat sobre el futur del servei d'autobusos urbans de Terrassa, sota el títol Mou-Te per Terrassa.

Va introduir la sessió la Directora de Mobilitat de l'Ajuntament, Susi López, agraint la col·laboració de les persones assistents i presentant els objectius del procés participatiu i el marc de treball en el qual les aportacions dels tallers seran integrades.

Es van indicar breument els criteris a seguir perquè els grups de treball fossin àgils i eficaços i es va explicar la dinàmica de treball proposada per a la tarda.

Després de la presentació d'uns escenaris de futur imaginats per l'equip de facilitadores per tractar de posar sobre la taula els paràmetres de discussió, es va dividir l'assistència en quatre grups de treball, als quals es va demanar que imaginessin el servei d'autobusos i la mobilitat urbana de Terrassa en els propers deu anys, tractant de definir un escenari de futur a 2030 en positiu i un escenari en negatiu. La metodologia està adaptada del mètode European Awareness Scenario Workshops (EASW), definit a través d'un projecte europeu i realitzat sota la direcció d'una monitora acreditada en aquest mètode.

Els grups van treballar en paral·lel definint cadascun la seva visió de futur, mitjançant una combinació de debats: treball en parelles per trencar el gel, una ronda d'idees individuals i un debat en grup a partir d'aquestes aportacions per definir les característiques del millor model de futur (en positiu) i del model a evitar (en negatiu) per al servei de transport públic urbà de Terrassa en una data propera al 2030. D'aquesta manera va sorgir la discussió sobre molts dels temes que preocupen als usuaris i entitats participants i es van abordar els principals problemes o aspectes millorables del servei actual amb una enriquidora visió prospectiva.

Com és natural, moltes persones van acudir per tractar els problemes que més afectaven a la seva situació particular. Les seves opinions es van contrastar amb les de la resta dels participants, intentant treure conclusions que poguessin aplicar-se al conjunt de la xarxa i dels serveis, amb una visió de ciutat.

Després d'un moment final de posada en comú a través de portaveus voluntaris, que van explicar el treball de cada grup, es va demanar als assistents que votessin les idees dels altres grups, per esbrinar d'una forma senzilla els punts de major acord i els temes de major importància per al conjunt dels participants.



Totes les idees aportades es documenten en l'annex d'actes dels tallers participatius que aquí s'ofereix. Les propostes amb ampli consens i les conclusions que es destaquen en el document resum, que es difondrà a través de la xarxa, són el resultat més important del procés participatiu. El document que segueix intenta reflectir amb la major precisió possible les aportacions de cada persona participant, així com el resultat dels debats mantinguts i els seus resultats, en forma de consens o bé de temes a aprofundir per trobar solucions que satisfacin almenys a una majoria dels assistents.

## 2. Desenvolupament del taller de treball i debat



### 2.1. Objectius del taller

Tal i com es reflecteix en el mateix títol, el principal objectiu del taller era reflexionar col·lectivament sobre el futur del servei d'autobusos de Terrassa aportant idees i suggeriments per canalitzar i enriquir el treball de millora del servei que TMESA, en col·laboració amb el Servei de Mobilitat. En concret, aquest procés de participació desenvolupa l'acció 1 de Transport Públic, en el marc del Pla de Mobilitat 2016-2021, recentment aprovat i que comença a engegar-se amb aquest diàleg ciutadà sobre el servei d'autobús.

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

- Conèixer l'opinió de la societat de Terrassa, en tota la seva diversitat, sobre les opcions que la ciutat té per desenvolupar la nova cultura de mobilitat sostenible definida pel Pla de Mobilitat en el referit al sistema d'autobusos urbans.



- Establir un diàleg entre diverses persones sobre la ciutat i els passos a seguir perquè el sistema de transport públic tingui un impacte positiu en la seva vida i les seves necessitats.
- Avançar en la definició i concreció del model de la ciutat en un marc de sostenibilitat; amb major participació del transport públic i menor ús del vehicle privat.
- Implicar als assistents en el posterior procés de desenvolupament de les idees que s'avancen en aquest taller, així com en el seguiment del 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, van ser convidades al taller totes les persones que viuen a Terrassa -es desplacin o no habitualment amb autobús- a través d'una campanya de comunicació pública en llocs públics i en els propis autobusos.

Paral·lelament, amb la col·laboració de totes les àrees i serveis municipals, es va convidar de forma directa a persones pertanyents a associacions ciutadanes de tot tipus, dels diferents territoris de Terrassa, sindicats, associacions de dones i associacions de persones amb problemes d'accessibilitat, entre d'altres, per comptar amb els seus enfocaments i demandes en la definició dels problemes i solucions.

## 2.2. Nombre i perfil dels participants

El nombre total de persones participants en aquest taller va ser de 45 persones: un 45% de persones van assistir com a usuàries i veïnes de Terrassa, un 36% eren membres de diverses associacions i entitats (veïns i veïnes, dones, accessibilitat i discapacitat...), un 11% tècnics de TMESA i Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa i un 5% pertanyen a partits polítics (PSC, PDCat i Terrassa en Comú)

Un 38% dels participants eren dones i un 62% homes. Molts dels assistents eren persones grans, tot i que també hi havia joves, en menor nombre però molt actius en els grups de treball.

L'espai de discussió i intercanvi d'informació i criteris entre membres d'associacions, tècnics i ciutadans particulars que utilitzen l'autobús habitualment va ser un aspecte interessant pel procés, valorat a l'enquesta final.

Una de les primeres conclusions que es poden extreure d'aquesta primera sessió és el coneixement profund, l'estima pel servei i l'interès per la seva millora que van mostrar la majoria dels participants, incloent una minoria que, per estar situats en zones de baix servei o per costum, no són usuaris fidels de l'autobús urbà.

Va haver-hi poques crítiques al servei, fet que demostra una satisfacció general, atenuada per alguns temes com l'antiguitat de la flota, en els que s'esperava una reacció positiva ràpida. Van ser moltes més les peticions de més i millor servei per part dels assistents, que en gran part provenien de les zones més allunyades del centre de Terrassa, com reflecteix el llistat d'associacions o la relació de participant en cada grup.



### 3. Sessions de treball per grups:

#### 3.1 Grup 1

##### Assistents

- Nuri Escudé, particular
- Ramon Torras, particular
- Maria Dolors Erola, particular
- Clàudia, particular
- Bernat, particular
- Ona, Associació de Veïns Les Carbonelles
- Sillero, Veïns de Can Parellada
- Pau, particular
- Dolores, Grup de Dones d'Ègara
- Salvador, particular
- Elies, particular

**Facilitador:** Màrius Navazo

##### Observacions

El grup estava format majoritàriament per persones de mitjana edat i persones jubilades, equilibrades en gènere. Tres dels participants formen part de col·lectius, la resta acudia a títol personal.

Per normal general, les opinions individuals que es van aportar al grup, partien d'una visió global de la ciutat i de la xarxa de transport públic, eludint la exposició de problemàtiques particulars del barri o carrer de cadascú. També cal destacar que es va produir un gran consens en la majoria dels aspectes comentats.

De fet, l'únic aspecte que va generar un debat clar, consistia en el dilema sobre si la Rambla ha de seguir concentrant un nombre elevat de línies d'autobús. Finalment, el punt de consens sense necessitat d'abordar la complexa qüestió d'un canvi de xarxa, va ser l'aposta per la descentralització d'algunes línies de la Rambla, apostant per centralitzar línies en altres punts o eixos molt propers al centre.



**EP-1) ESCENARI POSITIU** (resum dels punts consensuats imaginant el millor futur del servei d'autobusos)

- La freqüència de les línies s'incrementa en 10-15 minuts en hores punta i vall.
- S'amplien horaris pel matí (una hora abans), per la nit, festius i a l'agost.
- En els trams compartits por varies línies, s'aconsegueix que no passin autobusos seguits.
- Els recorreguts són més directes.
- Tots els barris tenen cobertura, així com els polígons i els principals serveis.
- S'ha actualitzat el parc mòbil, amb vehicles de zero emissions i accessibles.
- S'ha millorat la velocitat comercial gracies a la creació de carril bus i a la reducció del nombre de cotxes en circulació.

#### Idees individuals

Aquest apartat reflecteix les idees aportades inicialment per les persones que participaven en el grup, com a base per a la discussió posterior. Algunes es van incorporar a les propostes de consens i d'altres no van aconseguir l'acord necessari.

- Recorreguts
  - o Simplificació de la xarxa.
  - o No seguir amb el model radial.
  - o Introducció d'autobusos de barri, que facin itineraris interiors als barris.
  - o Transbordaments amb base a la Rambla.
  - o Canviar els recorreguts de les línies 4, H i nocturnes.
  - o Las persones es desplacen al treball i als serveis en bus, convivint con altres modes de viatge.
  - o Línies directes que no donin voltes pels barris, que circulin per carrers amplis.
  - o Autobusos que arribin a qualsevol lloc, també als polígons.
- Horaris i freqüències
  - o Línies flexibles (horaris i parades) segons els usuaris
  - o Ampliació d'horaris, segons la jornada lectiva i els caps de setmana
  - o Freqüències més altes (10-15 minuts), també en caps de setmana
  - o Horaris més espaiats en trams de concentració de línies
  - o Línies actives de dilluns a diumenge
- Parc mòbil
  - o Autobusos més ecològics.
  - o Autobusos completament accessibles.
  - o Autobusos més nets i nous ( amb una edat mitjana d'entre 5-7 anys).
  - o Vehicles actualitzats i nets





- Velocitat comercial
  - o Millora de la velocitat dels autobusos: prioritat en els carrers (sense cotxes), carrils bus i parades prop dels punts d'interès.
  - o Més rapidesa.
- Informació
  - o Aplicació amb dades en temps real
  - o Marquesines actualitzades amb mapes i horaris, especialment per horaris especials
- Tarifes i sistemes de pagament:
  - o Preus populars que fomenten l'ús de l'autobús (no gratis).
  - o Tarifes fàcils d'entendre
  - o Preus arrodonits a 1.50 o 1.40€
  - o Fomentar el pagament amb targetes de crèdit
  - o Possibilitat de deixar el DNI per pagar posteriorment

**EN-1) ESCENARI NEGATIU** (resum dels punts consensuats pensant en el pitjor futur imaginable)

- **Hi ha un excés de transbordaments.**
- **Augmenten les tarifes, sense atendre a les necessitats socials.**
- **Falta de puntualitat dels autobusos.**
- **Falta d'amabilitat en el servei.**
- **Falta de seguretat dins dels autobusos (conductors que arrenquen sense esperar a que la gent sigui).**

**Idees individuals**

Idees inicials en una primera ronda d'aportacions, abans del debat i de generar acords:

- o Les parades estan mal ubicades i en males condicions.
- o Els conductors arrenquen abans de que la gent sigui (actualment succeeix en algunes ocasions).
- o Excés de transbordaments.
- o El personal de l'empresa concessionària no és amable.
- o Els autobusos no són puntuals i no respecten els horaris.
- o Els autobusos són vells, contaminants i no es netegen bé.
- o Han pujat els preus i s'observa un descens del seu ús per part de les persones sensibles al preu.



## PROPOSTA PER AL PLENARI DEL GRUP 1 I VOTS OBTINGUTS

Idees que van aconseguir el consens de tot el grup

- 1ª. **Descentralitzar la concentració de línies a la Rambla**, creant altres pols en el mateix centre (per exemple: Mútua, Campus, Estació Nord).
  - 18 vots
- 2ª. **Modernització del parc mòbil** (zero emissions, sistemes actualitzats de pagament, vehicles accessibles, etc.)
  - 9 vots
- 3ª. **Ampliació d'horaris i freqüències** (matins, nits, festius, agost)
  - 6 vots
- 4ª. **Millora de la cobertura territorial**
  - 1 vot
- 5ª. **Tarificació social** (integració de la T-Blanca amb el tren, etc.)
  - 4 vots

NOTA: Totes les propostes sumen també els 11 vots afegits del grup que les proposa.





### 3.2. Grup 2

#### Assistents

- Ildefonso Álvarez, Associació de veïns y veïnes de Pla del Bonaire
- Mónica Peregrina, Associació de veïns y veïnes de Can Parellada
- Sergi Martínez, Comisiones Obreras
- Chechu Sanz, particular
- Manuel Sánchez, particular
- Mercedes Marín, particular
- Lidia Vidal, particular
- María Dolors Navarro, particular
- Manel Tórtola, Terrassa en Comú
- Sergi de los Ríos, particular
- David Celer TMESA

**Facilitadora:** Mercedes Llop

#### Observacions

Al grup van participar ciutadans i ciutadanes que representaven a la major part dels grups d'edat de la ciutat: persones jubilades, joves estudiants i persones de mitjana edat. Entre ells es trobava un tècnic de TMESA i variis d'ells eres representants d'associacions i moviments veïnals. La reunió es va desenvolupar en un clima cordial, en el que cada persona expressava les seves opinions d'una forma oberta. Va existir un cert desequilibri entre les demandes d'un grup de persones jubilades que demanaven bàsicament la gratuïtat dels bitllets per a les persones grans, i la resta, que proposaven un conjunt divers d'idees, tant des del punt de vista territorial (amb especial incidència en alguns barris), com tècnic i social.

Una demanda de gairebé tots els participants va ser la necessitat d'escurçar les principals línies d'autobús, que realitzen recorreguts molt llargs a criteri dels barris més allunyats. En aquest sentit, alguns participants van plantejar la possibilitat de crear una xarxa ortogonal i realitzar transbordaments per arribar al destí, cosa que va crear un dels principals debats del grup.

**EP-2) ESCENARI POSITIU** (resum dels punts consensuats a l'imaginar el millor futur del servei d'autobusos)

- La flota d'autobusos de Terrassa està composta per vehicles no contaminants.
- S'ha dissenyat una nova xarxa d'autobusos per connectar amb els centres d'atracció de població i tots els barris.
- Els trajectes són més curts i no importa fer més transbordaments.
- Existeix una major freqüència de pas dels autobusos, el que suposa un augment de la flota i gestió adequada.
- Els horaris de pas es compleixen escrupolosament.

#### Idees individuals

Aquest apartat reflecteix les idees que van aportar inicialment les persones que participaven en el grup, com a base per a la discussió posterior. Algunes es van incorporar a les propostes de consens i d'altres no van aconseguir l'acord necessari.

- Horaris i freqüències



- o Els autobusos són molt puntuals.
  - o Pots preveure el temps que durarà el viatge.
  - o Hi ha autobusos amb horaris més tard.
  - o Més freqüència de pas d'autobusos.
  - o Alta freqüència de pas d'autobusos .
  - o Horari més ampli d'autobusos, principalment per la nit.
- Flota d'autobusos
  - o Ha augmentat la flota
  - o S'ha renovat tota la flota d'autobusos i tots els vehicles són "no contaminants"
  - o La flota és més ecològica
  - o Autobusos ecològics-elèctrics
  - o Els vehicles són més nets
  - o Els autobusos estan adaptats per a persones amb mobilitat reduïda
- Xarxa d'autobusos
  - o La nova xarxa d'autobusos connecta amb els principals centres atractius: polígons, hospitals, instituts i estacions de ferrocarril.
  - o Les parades estan més a prop de casa meua i la resta d'habitatges.
  - o El disseny de la xarxa d'autobusos té en compte tots els punts d'interès de la ciutat.
  - o Tot el territori de Terrassa està connectat per autobús.
  - o Existeixen moltes possibilitats d'intercanvi de línies d'autobús.
  - o Els recorreguts són més directes, amb transbordaments.
  - o Els trajectes són més curts i ràpids.
  - o S'han implantat línies de micro autobusos per unir zones perifèriques entre si, i amb el centre, pel camí més curt, incloent carrers estrets.
  - o Les línies que uneixen barris perifèrics tenen més parades en aquests barris.
  - o S'ha dissenyat una xarxa de carril bus a les principals vies del centre.
  - o S'ha implantat una xarxa de tramvies que han substituït les línies més concorregudes, com la L-8 i la L-9.
- Tarifes
  - o Targetes gratuïtes per a les persones jubilades.
  - o Bitllet intermodal que permet l'intercanvi amb el ferrocarril, amb un horari més ampli.
  - o Tarifes socials.

## EN-2) ESCENARI NEGATIU (resum dels punts consensuats pensant en el pitjor futur imaginable)

- Una flota amb vehicles antics i contaminants.
- No hi ha informació clara i que arribi a tots sobre targetes i tarifes, serveis, etc.
- Preus excessius per a jubilats i altres grups socials.
- Els autobusos tenen problemes d'accessibilitat universal, no estan adaptats.
- Els autobusos estan massificats.

### Idees individuals

- Tarifes
  - o El sistema de tarifes no té en compte la realitat econòmica de la població.



- o Les persones jubilades han de pagar els bitllets.
  - o Poca transparència respecte a les targetes de transport: tipus, costos, ingressos...
  - o Escassa informació respecte al preu i condicions de les targetes de transport.
- Horaris
  - o Falta de puntualitat en els horaris.
- Vehicles
  - o Problemes d'accessibilitat als autobusos.
  - o La flota de vehicles és antiquada, contaminant, incomoda, sorollosa i insuficient.
- Servei
  - o Els conductors no són amables i el tracte amb els usuaris és despectiu.
  - o Conducció brusca per part dels conductors.
  - o Autobusos massificats.
- Funcionament de la xarxa
  - o La xarxa només té en compte un punt de parada en els barris més perifèrics i l'accés és complicat pels residents.
  - o Totes las líneas d'autobús passen per La Rambla.
  - o Els recorreguts dels autobusos són laberíntics.

## PROPOSTA PER AL PLENARI DEL GRUP 2 I VOTS OBTINGUTS

Idees que van aconseguir el consens de tot el grup i es van presentar als demés grups per a que les valoressin en la votació.

**1ª. Augment i renovació de la flota:** compra d'autobusos no contaminants i accessibles, que comportarà en una major freqüència i qualitat del servei.

- 11 vots

**2ª. Nou disseny de la xarxa basat en temps de recorregut i pols d'atracció:** Major puntualitat.

- 11 vots

**3ª. Revisió de las tarifas, des d'una perspectiva social.**

- 7 vots

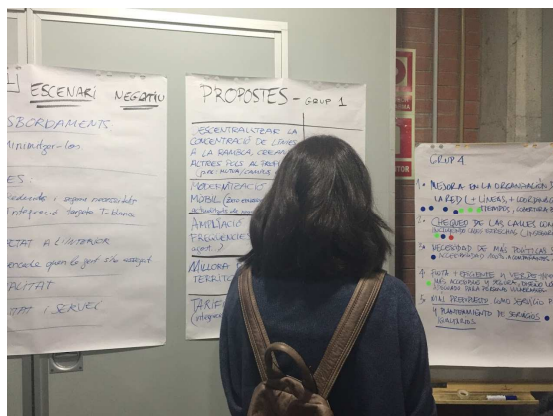
**4ª. Pla de comunicació sobre el transport públic adequat a cada sector de població.**

- 7 vots

**5ª. Xarxa de carril bus en les principals vies de Terrassa.**

- 4 vots

NOTA: Totes les propostes tindrien també els 11 vots afegits del grup que les proposa.





### 3.3. Grup 3

#### Assistents

- Jordi Vidal, Associació de Veïns Poblenou- Zona Esportiva
- Marco Antonio Reyes, particular
- Daniel Utges, Associació de Veïns de Can Palet de Vista Alegre
- Marta Vote, particular
- Pepi Borrego, particular
- Ferrán Villagrasa, particular carrer Mas Adei
- María Mercedes Muñoz López, ciutadana i representant de molts veïns
- Betina Verger, tècnica de Mobilitat

**Facilitadora:** Pilar Vega Pindado

#### Observacions

El grup estava format per persones de mitjana edat i persones jubilades. Incloïa alguns membres de moviments ciutadans i una tècnica municipal. Hi havia el mateix nombre de dones que d'homes.

Al principi, els participants expressaven els seus problemes individuals, aquells que tenien a veure amb el seu carrer o parada d'autobús. Però després de l'intercanvi d'idees i les explicacions d'uns i altres, es van assolir posicions comunes, es van dissoldre els interessos particulars, i el grup va apostar per propostes globals per a tot el municipi que poguessin resoldre els problemes consideren que té la xarxa actualment.

Un assumpte polèmic va ser el de les tarifes: per a una de les persones participants les tarifes eres adequades i no hi havia la necessitat de baixar el preu; la resta de persones considerava que cal buscar una fórmula més atractiva que reduís el cost. Finalment, la idea proposada per una altra persona sobre l'establiment d'una tarifa plana va resultar convincent i es va consensuar de forma favorable.

**EP-3) ESCENARI POSITIU de FUTUR** (resum dels punts consensuats al imaginar el millor futur del servei d'autobusos)

- **Més freqüència dels autobusos en hora punta (10 minuts) i en hora vall (15 minuts).**
- **Nou disseny de la xarxa: es proposen línies que arribin als polígons industrials, a les escoles o a les escoles des de Can Palet de Vista Alegre.**
- **No importa fer més transbordaments.**
- **En la tarificació s'ha aconseguit la bonificació per ús.**
- **La flota és ecològica.**
- **Els conductors assiteixen a cursos de conducció "suau" per millorar la qualitat del servei.**

#### Idees individuals

Llistat de les primeres propostes de cada una de les persones del grup, utilitzades com a punt de partida per arribar al consens.

- Com a exigència, els autobusos són un servei públic, encara que no sigui rentable.
- Connexions
  - o Els meus fills poden anar i tornar des de la Urbanització a l'escola en autobús.
  - o Puc anar i tornar de la feina des de la Urbanització a Barcelona.
  - o Hi ha autobusos fins a les zones dels polígons industrials i fins a les zones d'oci.



- Flota d'autobusos
  - o Al 2021 s'ha renovat la flota i s'ha aconseguit que el 100% dels autobusos sigui d'hidrogen.
  - o La flota és més ecològica i es fa més manteniment.
  - o El parc mòbil s'ha renovat, i s'han millorat tots els serveis.
  - o El parc mòbil és més accessible: l'interior de l'autobús és suficientment ampli
  - o Els autobusos són poc o res contaminants
  - o Els vehicles són més nets
- Ús del autobús
  - o S'ha aconseguit reeducar als usuaris de l'autobús, especialment als més joves, treballant el comportament en positiu.
  - o Els pares o mares dels nens que caminen (que no són nadons) encara van en cotxet pleguen els cotxes per no ocupar espai a l'interior de l'autobús, per no interrompre la pujada o baixada de viatgers.
  - o S'ha millorat la conducta del conductor de l'autobús vers els usuaris; per aconseguir-ho s'han dissenyat campanyes de formació en civisme i de conducció suau destinada de forma específica als conductors d'autobús.
- Xarxa d'autobusos
  - o S'han redissenyat les rutes dels autobusos per a que el 90% de la població de Terrassa tingui una parada a menys de 200 metres.
  - o S'ha implantat un esquema ortogonal, millorant l'accessibilitat als barris (externs) i les freqüències de pas.
  - o Ara els recorreguts inclouen transbordaments.
  - o Hi ha més línies, també a les zones del centre, per aconseguir-ho s'han posat en funcionament vehicles de menor mida i s'ha hagut d'augmentar els transbordaments.
  - o S'han introduït millores en la via pública per a l'accés preferent de l'autobús.
  - o El carrer Mas Adei es troba lliure d'autobusos.
  - o Ja funcionen els carrils reservats per l'autobús.
  - o Les parades estan més properes a casa meua i de la majoria de destinacions.
  - o Ara ja no he de caminar tant per arribar a la parada, esta a prop de casa meua.
  - o L'autobús no passa dos cop pel mateix carrer.
- Tarifes
  - o S'ha aconseguit implantar la unificació de tarifa tren i autobús.
  - o Els preus dels bitllets s'han mantingut igual.
  - o Han baixat els preus.
  - o Han disminuït els preus del viatge i s'ha aconseguit una tarifa plana.
  - o S'ha implantat un sistema de pagament mitjançant un fix mensual d'ús il·limitat.
  - o El sistema de pagament permet una bonificació tarifaria per l'ús. A més ús, més bonificació.
  - o Pagament fix a partir de 12 viatges mensuals.
- Horaris i freqüències
  - o Ara els autobusos, igual que el tren, sempre arriben a l'hora indicada.
  - o La freqüència de pas és de 10 minuts en hora punta i 15 minuts en hora vall en totes les línies d'autobús (també per a les urbanitzacions).
  - o Hi ha més freqüències.
  - o Hi ha molta freqüència.
  - o Les freqüències són fixes i fàcils.



- o Existeix un sistema que m'avisa quan he de sortir de casa.

**EN-3) ESCENARI NEGATIU** (resum dels punts consensuats pensant en el pitjor futur imaginable)

- Molt temps d'espera, mala freqüència.
- Els usuaris no col·laboren al pujar i cancel·lar el bitllet, de manera que el temps de viatge s'incrementa.
- Incivisme dels usuaris.
- Mal estat dels autobusos per falta de manteniment.
- En aquest escenari la situació no ha canviat, seguim com estem ara.
- Flota obsoleta.
- Mala disseny de les línies.

**Idees individuals**

Aportacions personals de cada participant abans d'arribar al consens després del debat:

- Els cotxes de nadons s'acumulen en els passadissos de l'autobús, incús els d'aquells nens que ja caminen
- Absència de puntualitat en els horaris.
- Incivisme dels usuaris de la via pública, especialment conductors de cotxes, l'autobús continua sense tenir preferència.
- Alguns usuaris de l'autobús són incívics: posen les cames als seients, no cedeixen els seients a les persones grans...
- Les tarifes són cares.
- Males freqüències.
- L'autobús passa dues vegades pel mateix carrer.
- Les parades d'autobús estan lluny de casa

**PROPOSTA PER AL PLENARI DEL GRUP 3 I VOTS OBTINGUTS**

Idees que van aconseguir el consens de tot el grup i es van presentar a la resta de grups per valorar-les en la votació.

**1ª. Redisseny de totes les línies assegurant que el 90% de veïns i veïnes tenen una parada d'autobús a menys de 200 m i augmentant la freqüència.**

- 16 vots

**2ª. Bonificació per ús:** amb més de 24 viatges al mes, la resta de viatges es bonifiquen al 50%.

- 12 vots

**3ª. Renovació de la flota d'autobusos al 100% para el 2021 (sense dièsel).**

- 15 vots

**4ª. Incorporar 6 hores lectives anuals sobre formació en l'ús del transport públic,** destinat a l'alumnat des de 6è de primària fins a 4t de la ESO.

- 14 vots

**5ª. Utilitzar les càmeres instal·lades en els autobusos per poder sancionar als conductors de cotxes mal aparcats i aconseguir que el transit no es congestioni.**

- 9 vots





NOTA: Totes les propostes tindrien també els 8 vots afegits del grup que les proposa

### 3.4. Grup 4

#### Assistents

- Agustí Salort, A.V. Egara
- Antonio Burgos, tècnic TMesa
- José Maria Nuen, CCOO
- Felipe Córcles, veí carrer Mas Adei
- Francisco José Bernier Herzog, tècnic TMesa
- Jesús Moreno Cano, Associació de Veïns de Can Parellada
- Juan Vela, Associació de persones amb discapacitat
- Matilda García Sánchez, particular
- Oriol Capelles Fortino, ONCE i taula de discapacitat
- Paloma Palmira, particular
- Piedad Rodriguez, Associació de persones amb discapacitat
- Ramón Pérez Gutierrez, Mobilitat Terrassa
- Raul Jiménez Rodríguez, Associació de Veïns Can Palet
- Teresa Mirón i Sanz, Gent Gran PDCat, veïna de Les Fonts

**Facilitadora:** Isabela Velázquez Valoria

#### Observacions

El grup 4 estava format per catorze persones, incloent veïns usuaris de l'autobus, tècnics de TMESA i de Mobilitat, membres d'associacions de persones amb discapacitat, de sindicats i associacions de veïns, veïns de barris perifèrics en demanda d'autobús (Can Palet de Vistalegre, Can Parellada i Les Fonts) i veïns del centre (carrer Mas Adei).

A la ronda de temes importants de cara al futur del servei, es va fer èmfasi en els problemes que preocupaven a cada participant, sense aconseguir fàcilment un consens per part de la majoria del grup, tal i com va ocórrer en els altres grups que treballaven en paral·lel sobre els mateixos temes. En qualsevol cas, el diàleg va ser interessant i amable i van sorgir una gran quantitat de temes de reflexió. Com a punt de partida, el grup ha definit el servei d'autobusos com un servei bàsic de la ciutat al que tenen dret a tots els territoris i habitants de la ciutat.

**EP-4) ESCENARI POSITIU** (resum dels punts consensuats imaginant el millor futur del servei d'autobusos)

- **Més línies, millor cobertura, més freqüència.**
- **Coordinació entre urbanisme i mobilitat: millor disseny dels itineraris del transport públic.**
- **Mesures socials: accessibilitat 100%, serveis igualitaris.**
- **Autobusos eficients, verds, elèctric, no contaminants, còmodes, segurs.**
- **Participació i campanyes d'educació/conscienciació cívica.**
- **Incorporar 6 hores lectives anuals sobre formació en l'ús del transport públic, destinat a l'alumnat des de 6è de primària fins a 4t de la ESO.**
- **Més pressupost.**

#### Idees individuals

- Connexions des de les Urbanitzacions de Can Palet, Can Parellada i Les Fonts.
- Comportament i civisme



- o Necessitat de campanyes de civisme, especialment per a gent d'altres cultures.
  - o Menor atenció dels conductors als usuaris que el hi parlen, per tal d'evitar accidents.
  - o Integració del transport públic entre els temes de formació dels escolars.
  - o Conducció més suau.
- Flota de vehicles
  - o Flota d'autobusos ecològica i renovada.
  - o Disseny futur dels autobusos amb menys seients, millor ubicats i més còmodes.
  - o Autobusos sense barreres físiques.
- Preus competitius en comparació amb RENFE o vehicle privat.
- Itineraris urbans que facin fàcil la conducció de l'autobús i el seu accés des de la parada.
- Més participació dels usuaris en el seguiment del servei, seguint les bones experiències de col·laboració de las associacions de discapacitats amb TMESA.
- Campanyes d'educació en l'ús i convivència en el transport públic, plantejades des de la multiculturalitat.
- Targetes d'aparcament per als vehicles privats en persones de mobilitat reduïda.

**EN-4) ESCENARI NEGATIU** (resum dels punts consensuats a l'imaginar el pitjor futur del servei d'autobusos)

- Zones sense cobertura (Can Parellada, Can Palet, Les Fonts,...)
- Parades poc còmodes per a la gent amb dificultats de mobilitat.
- Transbordaments curts: no dona temps a fer-los <sup>1</sup>.
- Freqüència insuficient i servei pobre, per exemple, de nit i festius.
- Carrers estrets que no permeten un pas segur i còmode de l'autobús i itineraris o seccions urbanes mal dissenyades inicialment per a les condicions òptimes del pas del bus.

**Idees individuals:**

- Els autobusos no poden circular pels carrers estrets i perillosos (Mas Adei, Sant Antoni, García Humet...).
- Segueixen sense modificar-se carrers pels que difícilment passa l'autobús.
- Segueixen produint-se comportaments incívics dintre dels autobusos.

**PROPOSTA PER AL PLENARI DEL GRUP 4 I VOTS OBTINGUTS**

Idees que van aconseguir el consens del tot el grup i es van presentar als demés grups per valorar-les en la votació.

**1ª. Millora de la organització de la xarxa d'autobusos:** Més línies, més coordinació, més cobertura dels barris perifèric, millors temps de viatge, més freqüència, més servei d'autobús.

- Can Parellada: alternatives d'itineraris per cobrir millor les zones de la urbanització, especialment les torres amb població molt gran (línies 4 y 10). Distàncies d'1,8 km servides per un sol autobús.
- Accés a les Fonts, gestionat en coordinació amb les iniciatives de Sant Quirze, en una zona llunyana però que té molts equipaments escolar importants.
- Serveis a Can Palet de Vistalegre (600 famílies).



- 11 vots

**2ª. Comprovació i millora, si s'escau, de tots els carrers pels que passa l'autobús:** hi ha carrers molt estrets que generen inseguretat pel seu disseny amb moltes línies de pas (Mas Adei, Sant Antoni, Garcia Humet...)

- 8 vots

**3ª. Necessitat de més mesures socials amb relació al transport públic. Accessibilitat 100%, ajudes a acompanyants, abonaments socials, disseny segur dels autobusos pensat per a les persones amb mobilitat reduïda.**

Accessibilitat 100% als autobusos

- Temps de transbordament o més ampli, o flexible.
- Millores en les parades, protecció en totes les parades.
- Ajudes a acompanyants millors dimensionades.
- Autobusos millor preparats per a persones amb mobilitat reduïda.

- 2 vots

**4ª. Flota més verda i eficient. Innovació en els autobusos: disseny lògic i pensat per a persones vulnerables.**

- Flota verda i renovada.
- Autobusos elèctric que no fan soroll.
- Autobusos no contaminants.
- Més apps i sistemes d'informació eficients pels usuaris.
- Sistema auditiu per avisar a les persones invidents de que l'autobús esta arribant a la parada.
- Ampliar el llindar de renda mínima anual per accedir a les ajudes al transport públic, per impulsar aquest mode de transport.
- Abonament social per a persones amb discapacitat.
- Ajudaes a acompanyants millor dimensionades, incloent casos específics com el d'acompanyament d'infants a les escoles.

- 0 vots

**5ª. Més presupost, amb un enfocament de servei públic i plantejament de servei igualitari (integrant zones perifèriques, horaris amplis per acollir el treball a torns,...)**

- 5 vots

NOTA: Totes les propostes tindrien també els 14 vots afegits del grup que les proposa.



### 3.5. Quadre resum de les votacions de totes les propostes

| Grup que les proposa | Proposta                                                                                                                                                         | Vots d'altres grups | Vots del grup que ho proposa | Total |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|------------------------------|-------|
| GRUP 1               | Descentralitzar la concentració de línies a la Rambla, creant altres pols en el mateix centre (per exemple: Mútua, Campus, Estació Nord).                        | 18                  | 11                           | 29    |
| GRUP 2               | Augment i renovació de la flota: compra d'autobusos no contaminants i accessibles, que comportarà una major freqüència i qualitat del servei.                    | 15                  | 11                           | 26    |
| GRUP 4               | Millora de la organització de la xarxa d'autobusos: més línies, més coordinació. més cobertura dels barris perifèrics, millors temps de viatge                   | 11                  | 14                           | 25    |
| GRUP 3               | Redisseny de totes les línies de forma ortogonal, assegurant que el 90% de la ciutadania tenen una parada d'autobús a menys de 200 m i augmentant la freqüència. | 16                  | 8                            | 24    |
| GRUP 3               | Renovació de la flota d'autobusos al 100% al 2021 (sense dièsel)                                                                                                 | 15                  | 8                            | 23    |
| GRUP 2               | Redisseny de la xarxa basat en temps de recorregut i pols d'atracció. Major puntualitat.                                                                         | 11                  | 11                           | 22    |
| GRUP 3               | Incorporar 6 hores lectives anuals sobre formació en l'ús del transport públic, destinat a alumnes des de 6è de primària fins a 4t de la ESO                     | 14                  | 8                            | 22    |
| GRUP 4               | Comprovar tots els carrers pel que passen els autobusos. Hi ha carrers molt estrets que generen inseguretat pel seu disseny.                                     | 8                   | 14                           | 22    |
| GRUP 1               | Modernització del parc mòbil (cero emissions, sistemes actualitzats de pagament, vehicles accessibles, etc.).                                                    | 9                   | 11                           | 20    |
| GRUP 3               | Bonificació per ús: amb més de 24 viatges al mes, la resta de viatges es bonifiquen al 50%.                                                                      | 12                  | 8                            | 20    |



|        |                                                                                                                                                                                                          |   |    |    |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|----|----|
| GRUP 4 | Més pressupost, amb un enfocament de servei públic i plantejament de servei igualitari (integrant zones perifèriques, horaris amplis per acollir el treball a torns,...)                                 | 5 | 14 | 19 |
| GRUP 2 | Revisió de las tarifes, des d'una perspectiva social.                                                                                                                                                    | 7 | 11 | 18 |
| GRUP 2 | Pla de comunicació sobre el transport públic adequat a cada sector de població.                                                                                                                          | 7 | 11 | 18 |
| GRUP 1 | Ampliació d'horaris i freqüències (matins, nits, festius, agost)                                                                                                                                         | 6 | 11 | 17 |
| GRUP 3 | Utilitzar les càmeres instal·lades en els autobusos per poder sancionar als conductors de cotxes mal aparcats i aconseguir que el transit no es congestioni                                              | 9 | 8  | 17 |
| GRUP 4 | Necessitat de més mesures socials amb relació al transport públic. Accessibilitat 100%, ajudes a acompanyants, abonaments socials, disseny segur dels autobusos pensat per a les persones vulnerables... | 2 | 14 | 16 |
| GRUP 1 | Tarificació social (integració de la T-Blanca amb el tren, etc.)                                                                                                                                         | 4 | 11 | 15 |
| GRUP 2 | Xarxa de carril bus a les principals vies de Terrassa.                                                                                                                                                   | 4 | 11 | 15 |
| GRUP 4 | Flota més verda i eficient. Innovació en els autobusos: disseny lògic i pensat per a persones vulnerables.                                                                                               | 0 | 14 | 14 |
| GRUP 1 | Millora de la cobertura territorial                                                                                                                                                                      | 1 | 11 | 12 |



## B. Taller d'Iniciatives

### 4. Presentació

El segon taller anomenat d'Iniciatives de cara al Pla d'Acció, un cop definits els criteris generals de la primera trobada, va basar el seu treball en la curta llista d'objectius consensuats. Aquest taller es va dur terme el dia 31 de Maig 2017, també al Centre Cívic President Macià de Terrassa de 17h a 20h.

La sessió es va iniciar amb una presentació per part de Guillermo Ríos, de TMESA, sobre les característiques de la xarxa actual i del servei d'autobusos de Terrassa, per completar la informació derivada de l'ús personal dels autobusos per part de la majoria dels assistents, i aclarir alguns punts tècnics necessaris per elaborar les iniciatives des de la ciutadania.

Després de recordar el treball realitzat a la sessió anterior, es va demanar que les persones assistents es dividissin en tres grups, per territoris (Nord, Centre i Sud de Terrassa) per poder reflexionar sobre com aplicar els objectius consensuats a cada una 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.

No obstant, els participants van optar per crear grups més amplis de treball afins, ja que comptaven amb demandes elaborades prèviament i recolzades per grups de veïns, algunes de caràcter històric i d'altres definides durant el transcurs d'aquest procés.

Entre les propostes generals definides a la primera sessió, es va realitzar una primera agrupació per temes de manera que es pogués treballar durant aquesta segona sessió, sobre una sèrie d'objectius. La llista següent es va oferir a tots els assistents que van decidir sobre quins objectius desitjaven treballar durant aquesta segona sessió.

#### Objectius

1. Redisseny de la xarxa per aconseguir una major puntualitat, parades a menys de 200 m dels habitatges, freqüències de 10' a 15' i possibilitat de transbordaments evitant duplicacions.
2. Revisió de la tarificació social
3. Augment i renovació de la flota: autobusos ecològics i no contaminants
4. Plans de comunicació, formació i civisme.
5. Descentralització de les línies que passen per la Rambla
6. Revisió dels itineraris de l'autobús i control de la doble fila
7. Més pressupost per al transport públic
8. Ampliació d'horaris
9. Millor cobertura territorial

Els objectius seleccionats pels participants en aquest taller per treballar en profunditat durant aquesta sessió van ser els següents:

- El redisseny de la xarxa amb definició de necessitats d'accés concret a diversos horaris i equipaments perifèrics (amb una ampla assistència al taller).



- L'ampliació d'horaris, especialment en sinergia amb els horaris del ferrocarril, a totes les estacions (de 6h a 23h), i amb els horaris laborals i escolar, per connectar tots els barris amb la RENFE. Possibilitat de serveis nocturns.
- Les solucions als problemes del pas de l'autobús pel centre urbà i la coordinació de línies coincidents en trams.
- Les alternatives de transport públic a les zones urbanes allunyades del centre.
- Arreglar paulatinament els trams urbans en els quals l'autobús té problemes per un bon funcionament.

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

La sessió va ser intensa i productiva, tot i que no va ser tan senzill aconseguir el consens en tots els temes ja que, al concretar propostes que han de ser compatibles tècnicament, també van aparèixer interessos contraposats que s'havien d'analitzar des d'un marc de treball superior. El nombre d'assistents i les seves característiques va ser similar a les del primer taller, amb major proporció de veïns i veïnes dels barris amb majors demandes d'accessibilitat o de problemes concrets.



## 5. Treball en grup

La dinàmica preparada consistia en definir les iniciatives concretes dels assistents en funció dels objectius consensuats en el primer taller i agrupats per temes. Es van dividir els participants en tres grups amplis, tal i com s'ha explicat anteriorment, en zona Nord, Centre i Sud, per poder contrastar a cada una de les zones les demandes i iniciatives dels barris més perifèrics i les zones més cèntriques.

Es va proposar als participants treballar en grups petits de dues o tres persones per poder desenvolupar amb profunditat un dels objectius que despertés el seu interès i posteriorment contrastar la seva proposta amb el conjunt del grup territorial per analitzar els pros i contres de les iniciatives plantejades des del punt de vista dels seus interessos de zona respecte als enfocaments d'altres zones de la ciutat. Cada grup

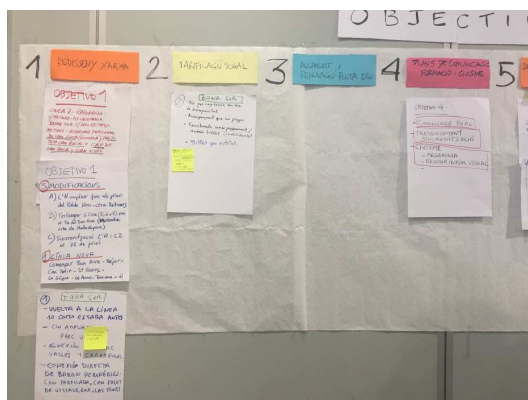


seleccionava els objectius en els que estava interessat per aprofundir i discutir com aplicar-los al seu territori.

No va ser fàcil explorar aquest plantejament ja que hi havia molts participants que estaven interessats només en explicar les seves propostes, en moltes ocasions, definides prèviament. Les facilitadores van treballar per crear aquests espais de diàleg i contrast com una manera d'enriquir les propostes parcials, amb èxit en alguns tallers i més dificultat en altres ocasions.

Les discussions van ser intenses, especialment en els problemes del centre, que van confrontar des de la percepció dels seus veïns front al punt de vista dels usuaris de les línies que han de passar pel centre per donar accés als equipaments del centre des dels barris més perifèrics.

Després del treball realitzat des dels territoris en els objectius seleccionats, els portaveus de cada proposta van explicar-les a totes les persones assistents.



A continuació es reflecteixen les iniciatives presentades en el segon plenari del procés:

### 5.1. Grup ZONA NORD

#### Assistents

- o Anna Prunés, usuària
- o Dolores Felices, usuària
- o Ildefonso Álvarez Extremera, Associació de Veïns del Bon Aire
- o Joan Vila, Prou-barreres
- o Luis de Miguel, usuari
- o María Dolors Navarro, usuària
- o Matilda Garcia Sanchez, usuària
- o Oriol Ulla, Mesa discapacitat
- o Ramón Clariana Calvo, Associació Veïns Poble Nou-Zona Esportiva
- o Rafaela Montero Díaz, usuària de Sant Llorenç

**Facilitadora:** Pilar Vega Pindado

#### Observacions

El grup estava format pel mateix nombre de dones que d'homes. Dos dels participants pertanyien a associacions de persones amb discapacitat, dos eren membres d'associacions veïnals i la resta eren usuaris de la xarxa d'autobusos. La majoria eren persones de mitjana edat.

El taller va discórrer amb normalitat. Un cop acabada la ronda de presentacions i explicada la metodologia a seguir, es van configurar tres grups, dos d'ells integrats per tres persones i un altre integrat per quatre persones. Cada grup va escollir una persona voluntària per realitzar la funció de portaveu.



Val a dir que els participants volien treballar els temes que eren del seu propi interès, que ja havien decidit amb anterioritat. Això va comportar en l'aparició de dos tipus de posicionaments: per a uns era fonamental realitzar propostes relacionades amb el disseny de la xarxa de transports, i per altres les propostes es relacionaven amb els aspectes d'accessibilitat o civisme en l'ús del transport públic.

A l'indicar que calia adaptar-se als temes més votats a la sessió prèvia, es va produir una certa desil·lusió, no obstant, no van trigar a adaptar les seves propostes personals als objectius determinats al taller anterior.

- **Objetctiu 1a\*<sup>1</sup>.Millorar la xarxa d'autobusos**

**Portaveu:** Luís de Miguel

Proposta: Modificar el recorregut de la Línia 7. Recorregut: Carrer Mataró - Avinguda Lacetània, baixar pel Carer de l'Estatut. Motius: Apropar als veïns de Can Roca, a l'escola, a l'institut, al Cap de Can Roca i Sant Eloi.



- **Objectiu 1b. Millorar la xarxa d'autobusos**

Portaveu: Anna Prunés

### Proposta 1:

Realitzar les tres modificacions següents:

- Ampliar la L-H fins al final dels pisos del Poble Nou- Cta. Rellinars.
- Perllongar la L-1 (L-5, L-6 i L-7) fins el Pla del Bon Aire (Rotonda de la Cta. De Matadepera).
- Sincronització de la L-H i L-2 fins l'av. 22 de juliol.

### Proposta 2:

- Posar en funcionament una nova línia que comenci en Bon Aire-Bejar-Can Petit-Sant Llorenç-La Grípià- Les Arenes- Torressana i Hospital.



<sup>1</sup> Altres grups van treballar sobre el mateix objectiu, alguns van canviar lleugerament el títol o la descripció de l'objectiu.



#### • Objectiu 4. Qualitat del servei

**Portaveu:** Joan Vila

Propostes:

- Comunicació real.
- Transbordaments sincronitzats.
- Civisme: recordar per megafonia i revisar la informació visual.

#### • Objectiu 8. Ampliació d'horaris

**Portaveu:** Joan Vila

Propostes:

- Ampliar horaris nocturns en una hora més.
- Perllongar els horaris a l'Hospital i posar un microbús.

### 5.2. Grup ZONA CENTRE

#### **Assistents**

- o Alfonso A., Can Gonteres
- o Anna Recio, usuària
- o Antonia carrer Beethoven
- o Bernat B., veï Rambla
- o Elías Tapiola, tècnic TMESA
- o Felipe C. , veï carrer Mas Adei
- o Fernando La Rasa, usuari
- o Ferrán V., veï carrer Mas Adei
- o Lidia Vidal, usuària
- o Manuel L. , usuari
- o Mar Sánchez , A.VV. Roc Blanc
- o María Henríquez, veïna Sant Miquel
- o María José, Grup de Dones de Can Parellada
- o Natacha L., veïna Sant Miquel
- o Neus Grau, usuària
- o Pepi, AVV Torres de Can Parellada
- o Salvador Alíer, usuari

**Facilitadora:** Isabela Velazquez

#### **Observacions:**

El grup estava format per veïns i veïnes dels barris inclosos en la zona central de Terrassa, els carrers del centre i residents al carrer Sant Miquel i del barri Roc Blanc, més alguns tècnics de TMESA i persones del moviment associatiu i ciutadà. Va ser curiosa la divisió del grup en dos grups de dones i un d'homes.

El grup es va dividir per treballar els objectius segons el propis interessos que aportaven els participants. Un dels grups es va centrar en el fort debat sobre el pas dels autobusos pels carrers centrals vers la funcionalitat de la xarxa.



Un altre grup es va centrar en l'accessibilitat als barris perifèrics compresos en aquesta franja central de la ciutat. El tercer grup va estudiar la reorganització dels horaris i serveis.

Durant la posada en comú a partir dels temes escollits i l seu enfocament, no es van trobar molts punts de confluència ni de discussió.

#### • Objectiu 5. Descentralitzar les línies del centre

Propostes:

- Buscar alternatives als carrers estrets amb intensitat de pas d'autobusos.
- Garantir l'accés ràpid als punts d'interès del centre des dels barris afectats.
- Tots els barris s'han de connectar mitjançant autobusos amb el servei de trens. Per exemple: Roc Blanc a través de la línia 5 hauria d'estar connectat amb Renfe-Estació del Nord.

Comentaris individuals vers el debat:

- No es pot fer un sistema ortogonal ja que perjudica als barris perifèrics.
- Els autobusos no poden circular per carrers estrets i perillosos (Mas Adei, Sant Antoni, Garcia Humet)

#### • Objectiu 6. Revisió dels itineraris d'autobusos

Propostes:

- Arreglar progressivament els trams menys funcionals.
- Integrar la funcionalitat del transport públic com a criteri en el disseny de nous carrer.
- Buscar alternatives als carrers estrets amb intensitat de pas d'autobusos.

#### • Objectiu 8. Ampliació d'horaris

Propostes:

- Millora general de la freqüència: màxim 10 minuts en hores punta.
- Ampliació d'horaris: inici a las 6h00 i final a las 23h00, especialment en les línies que connecten les estacions ferroviàries amb els barris més allunyats.
- Servei nocturn als barris perifèrics (coordinat amb els trens).
- Totes les línies haurien de tenir la mateixa freqüència de nit, una cada hora de 00:00 a 05:00.
- Millorar els horaris per evitar que la L-1 i la L-H coincideixin.

#### • Objectiu 9. Millor cobertura territorial

Propostes:

- Pas de la L-5 per les zones amb més densitat de població o, si hi ha més recursos, dividir la línia en dues branques per connectar amb l'Estació del Nord (la L-5 no té connexió amb Rodalies).
- Opció d'allargar la L-2 a Roc Blanc i fer més curta la L-5 que ahora dona servei a aquest barri, ja que molts veïns del Roc Blanc necessiten una connexió de tren per anar a treballar.



### 5.3. Grup ZONA SUD

#### Assistents

- O Antonio Barrantes Romero, veï i usuari
- O Raúl Jiménez Rodríguez, Associació de veïns i veïnes de Can Palet de Vista Alegre
- O Carlos de la Fuente Aróstegui, Associació de veïns i veïnes de Les Torres de Can Parellada
- O Pedro Requena Bernal, Associació de veïns i veïnes de Xuquer
- O Marco Antonio Reyes, veï de Can Palet
- O Jesús Moreno Cano, Nova Associació de veïns i veïnes de Can Parellada
- O Isabel Medina Pérez, Fundació Prodis
- O Dolores Lledó Alcalá, Associació de veïns Les Carbonelles
- O Jordi Sillero Delgado, veï de Can Parellada
- O David Calle, tècnic TMESA
- O Teresa Mirón i Sanz, Gent Gran de PDCAT
- O Daniel Utges, Associació de veïns i veïnes de Can Palet de Vista Alegre

**Facilitadora:** Mercedes Llop Pomares

#### Observacions

El grup estava format gairebé en la seva totalitat per veïns i veïnes dels barris de la zona sud de Terrassa, principalment Can Parellada, Can Palet de Vista Alegre i Les Fonts.

La reunió va transcórrer en un clima afable i col·laborador, i tots els integrants tenien les idees bastant clares sobre les seves propostes, que majoritàriament tractaven sobre la reconfiguració de les principals línies que els serveixen, la L-10 i la L-12, millora de la cobertura territorial i ampliació d'horaris.

#### • Objectiu 1. Millorar la xarxa d'autobusos

Propostes:

- Demanda de reimplantació de la línia L-10, que va ser modificada, tornant al seu recorregut original.
- La línia L- 10 hauria d'ampliar el seu recorregut, per arribar al Parc Vallès i al Carrefour.
- És necessària la connexió directa dels barris perifèrics: Can Parellada, Can Palet de Vista Alegre i Les Fonts.
- La línia 10 s'hauria de desviar per l' Avinguda Jacquard i pujar pel carrer Prat de la Riba.
- La línia 4 hauria de pujar pel carrer Holanda, i circular pel carrer Grècia, que hauria de canviar el seu sentit.
- Can Palet de Vista Alegre hauria de tenir un autobús directe al centre o un servei a la demanda. Servei a la demanda en Can Palet de Vista Alegre

#### • Objectiu 2. Revisar les tarifes socials

Propostes:

- Exempció de pagament en cas de discapacitat.
- La persona acompanyant no hauria de pagar.
- Que els transbordaments siguin sense cost, amb el mateix bitllet individual.
- Un bitllet per entitat.
- Que el preu de la targeta sigui de 36 € per trimestre.
- El preu per viatge a 0,20€, amb un total de 180 viatges per targeta.



#### • Objectiu 6. Revisió dels itineraris

##### Propostes

- Prioritat de l'autobús en diversos carrers cèntrics, principalment al carrer Colom.
- Eliminar l'aparcament i la doble fila al carrer Agricultura.
- Problemes de congestió al carrer Mas Adei.
- Eliminar el pas de vehicles privats als carrers Topete, Sant Antoni, i Mas Adei. D'aquesta manera s'evitaria el col·lapse a l'eix Nord-Sud en hores punta, afavorint la mobilitat en autobús.
- El més lògic és fer restriccions de transit als carrers Sant Antoni i Mas Adei que canviar les línies.

#### • Objectiu 8. Ampliació d'horaris

##### Propostes

- Els horaris de la L-12 a Can Palet de Vista Alegre haurien de començar a les 5h00 i finalitzar a les 23h00 i s'hauria d'habilitar un servei de caps de setmana, ara inexistent.
- La línia L-10 no funciona els caps de setmana i hauria de funcionar.

##### Idees aportades en el plenari

- Ampliar horari de la línia L-12 entre setmana i els caps de setmana.

#### • Objectiu 9. Millor cobertura territorial

##### Propostes

- Donar cobertura a l'escola de Les Fonts.
- Més cobertura al polígon de Santa Margarida.
- S'hauria de crear una línia exclusiva per a La Cogullada/Les Martines i Can Palet de Vista Alegre.
- Es demana un microbús per a la zona d'ampliació de Can Parellada.





## C. Taller de Devolució de resultats

### 6. Presentació

En aquest últim taller es van plantejar dos objectius:

1. Presentar i debatre, si es desitja, sobre els objectius que es van definir en el primer taller i es van precisar en el segon taller des d'un enfocament territorial, per consolidar-los com a resultat d'aquest procés.
2. Destinar el temps restant a propiciar una segona volta sobre els temes que encara son havien aconseguit un grau suficient de consens.

Per iniciar la sessió es va presentar per part de Clara Moreno, tècnica especialista en disseny de xarxes de TMESA, les conclusions de la fase prèvia d'aquest procés, en que es van organitzar uns "focus group" o grups de debat que van reunir diversos perfils d'usuaris i no usuaris dels autobusos de Terrassa (veure presentació al Web de TMESA). Les conclusions d'explorar les percepcions dels diversos perfil han resultat molt interessants per avançar en les necessitats i valoracions de gent diversa i per millorar el transport públic que s'ofereix.

Després de la presentació es van explicar detalladament els objectius en l'ordre resultant de la votació, complementats amb els anàlisis territorials del segon taller per recollir les opinions de tots els participants abans d'eleva-les a definitives. No hi va haver al·legacions o dubtes importants, afirmant en general les conclusions, tret d'algun dubte sobre l'ordre de prioritat i ajuda per corregir alguns errors.

No va haver-hi objeccions en les formulacions de consens. Després de la presentació de la proposta de directrius es va obrir un espai de debat i conversa de grup sobre les principals claus, que va aportar algunes matisacions a la formulació inicial.

El tercer Taller volia donar temps als temes que van resultar més controvertits en les anteriors sessions per trobar vies de solució a explorar els propers mesos, quan l'equip tècnic pugui abordar el treball tècnic i millora del servei.

Es va aprofitar el temps restant de taller per tantejar mitjançant una enquesta activa alguns dels temes recurrents que apareixen sempre en el disseny de les xarxes de transport públic: una xarxa més extensa o més ràpida, transbordaments o línies directes, sensibilitat a les freqüències de pas.

El taller va concloure amb unes paraules de la Directora del Servei de Mobilitat, que va agrair als participants la seva cooperació i interès, i va valorar la importància de comptar amb aquests criteris i informació prèvia per enriquir els treballs de redacció d'un pla de millora del servei d'autobusos, el qual és un servei bàsic per a la mobilitat de la ciutat de Terrassa.



## 7. Resultats del procés participatiu: Criteris pel Pla d'Acció

A continuació es resumeixen, ordenades de major a menor el nombre de vots rebuts al final del primer taller, i agrupades les propostes similars, les idees per a la futura xarxa i servei d'autobusos definits al primer taller i revisades a la segona i tercera trobada.

La votació no és determinant, és únicament un criteri per ordenar les propostes segons la valoració més general dels assistents als primer taller, en el qual es van definir els objectius. Aquests objectius s'han agrupat per temes segons el criteri del l'equip facilitador. El més important són les aportacions obtingudes durant aquestes tres tardes de treball, així com els acords (i en menor mesura, els desacords) entre les persones participants.

### 1. Millorar el disseny de la xarxa d'autobusos

- o Assegurar que el 90% de la ciutadania té una parada d'autobús a menys de 200 metres i augmentar la freqüència: (16+8) vots a la proposta del grup 3.
- o Nou disseny de la xarxa basant-se en temps de recorregut i pols d'atracció. Major puntualitat: (11+11) vots a la proposta del grup 2.
- o Millora de la organització de la xarxa d'autobusos: Més línies, més coordinació, més cobertura dels barris perifèrics, millors temps de viatge: (11+14) vots a la proposta del grup 4.
- o Prioritat de l'autobús: Xarxa de carril bus a les principals vies de Terrassa (4+11) vots a la proposta del grup 2.
- o Millora de la cobertura territorial: (1+11) a la proposta del grup 1.

*Total: 43 vots (98 comptant amb els vots del grup que ho proposa)*



## 2. Augment i renovació de la flota ecològica i accessible

- o Augment i renovació de la flota: compra d'autobusos no contaminants i accessibles. Com a conseqüència s'augmentarà la freqüència i la qualitat del servei: (15+11) vots a la proposta del grup 2.
- o Renovació de la flota d'autobusos al 100% al 2021 (sense dièsel): (15 + 8) vots a la proposta del grup 3.
- o Modernització del parc mòbil (zero emissions, sistemes actualitzats de pagament, vehicles accessibles, etcètera): (9+ 11) vots a la proposta del grup 1.
- o Flota més verda i eficient, innovació als autobusos: disseny lògic i pensat per a persones vulnerables: (0+14) vots a la proposta del grup 4.

*Total: 39 vots (83 comptant amb els vots del grup que ho proposa)*

## 3. Revisió de les tarifes, especialment las tarifes socials

- o Bonificació per ús: si fas més de 24 viatges al mes, la resta de viatges es bonifiquen al 50 %: (12+ 8) vots a la proposta del grup 3.
- o Revisió de les tarifes, des d'una perspectiva social: (7+ 8) vots a la proposta del grup 2.
- o Tarificació social (integració de la T-Blanca amb el tren, etc.): (4+8) vots a la proposta del grup 1.
- o Necessitat de més mesures socials relacionades amb el transport públic. Accessibilitat al 100%, ajudes a acompanyants, abonament social, disseny segur d'autobusos pensat per a persones vulnerables: (2+8) vots a la proposta del grup 4.

*Total: 25 vots (57 comptant amb els vots del grup que ho proposa)*

## 4. Plans de comunicació, informació i civisme

- o Incorporar 6 hores lectives anuals sobre formació en l'ús del transport públic, destinat a l'alumnat des de 6è de primària fins a 4t d'ESO: (14+8) vots a la proposta del grup 3.
- o Pla de comunicació sobre el transport publico adequat a cada sector de població: (7+ 11) vots a la proposta del grup 2.

*Total: 21 vots (40 comptant amb els vots del grup que ho proposa)*





#### 5. Descentralització de línies que passen per la Rambla

- o Descentralitzar la concentració de línies a la Rambla, creant altres pols en el mateix centre (per exemple: Mútua, Campus, Estació Nord): (18+11) vots a la proposta del grup 1.

*Total: 18 vots (29 comptant amb els vots del grup que ho proposa)*

#### 6. Revisió dels carrers per on passen els autobusos i control de la doble fila

- o Utilitzar les càmeres instal·lades als autobusos per poder sancionar als conductors de vehicles mal aparcats i aconseguir que el trànsit no es congestioni: (9 + 8) vots a la proposta del grup 3.
- o Comprovar tots els carrers per on passa l'autobús: hi ha carrers molt estrets que generen inseguretat pel seu disseny: (8+ 14) vots a la proposta del grup 4.

*Total: 17 vots (39 comptant amb els vots del grup que ho proposa)*

#### 7. Ampliació d'horaris i freqüències (mañanas, noches, festivos, agosto)

- o Ampliació d'horaris i freqüències (matins, nits, festius, agost): (6+11) vots a la proposta del grup 1.

*Total: 6 vots (17 comptant amb els vots del grup que ho proposa)*

#### 8. Més presupost

- o Més pressupost enfocat al servei públic i plantejament d'un servei igualitari (integrant zones perifèriques, horaris amplis per acollir el treball en torns...): (5+14) vots a la proposta del grup 4.

*Total: 5 vots ( 19 comptant amb els vots del grup que ho proposa)*





## 8. Conclusions dels temes sense acord

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

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

- **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 al centre de la ciutat i la funcionalitat i importància de la xarxa d'autobusos.

Unes primeres idees es poden resumir d'aquesta manera:

- Eliminar el transit privat de García Humet i Sant Antoni, conservant el transport públic.
- Eliminar 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, i els canvis que comportarà.

A aquestes idees s'hauria d'afegir les propostes de tallers anteriors de veïns del carrer Mas Adei, que no van poder assistir a aquesta última sessió, així como la reivindicació des dels barris de l'accés a importants equipaments centrals com, per exemple, la Mútua o centres escolars.

- **Millora de l'accessibilitat:**

En aquest grup amb diverses persones que pertanyen a organitzacions implicades en el tema, es va concloure que s'ha de replantejar les mesures de recolzament a les persones amb problemes, reservant els espais de l'autobús en base als drets. És un tema complex, ja que hi ha diversos tipus de problemes i és necessari plantejar les prioritats que encara no estan clares ni assumides per la població.

- **Accés als barris més allunyats:**

La discussió es va centrar en la prolongació de la línia 5, analitzant les possibilitats de realitzar un conveni amb el municipi veí, a l'hora que s'utilitzin 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 ubicar en un gràfic per analitzar l'impacte i la dificultat d les demandes, amb una valoració positiva per part dels assistents.



## D. Valoració i comentaris

Es va sol·licitar als assistents que valoressin els tres tallers, el seu espai pel debat, els seus objectius i conclusions, mitjançant un ràpid qüestionari amb dues preguntes per tenir una idea dels temes més apreciats o les crítiques que puguin ajudar a millorar aquest tipus de processos. Es van recollir vint enquestes, majoritàriament d'assistents als tres tallers.

A continuació es resumeixen les conclusions de la informació recollida en els qüestionaris:

### Opinió general sobre els tallers:

- **Oportunitat de manifestar las idees pròpies:**

Bona per un 68% dels enquestats i suficient per a la resta d'ells.

- **Ritme del taller:**

Normal, ni ràpid ni lent pel 85% dels assistents.

- **Nombre i diversitat de participants:**

Un nombre adequat pel 70% de les enquestes, pocs per la resta. Bona representació de la societat de Terrassa (o al menys suficient) pel 68% del enquestats.

- **Informació rebuda sobre el servei d'autobusos:**

Suficient pel 70% dels participants.

- **Grau de discussió dels problemes locals:**

Bo o acceptable pel 79% dels enquestats.

### Reflexions sobre els objectius i els resultats dels tallers:

- **Valoració dels objectius:**

Els objectius es consideren clars o molt clars per part dels 85% de les valoracions, i interessants o molt interessants en la mateix proporció.

- **Valoració dels resultats:**

Els resultats es consideren originals en més de la meitat de les respostes i útils o molt útils pràcticament a en la totalitat de les enquestes.

- **Possibilitat de realització dels resultats**

Hi ha divisió d'opinions sobre si els resultats són realitzables o de difícil realització.



Els comentaris **positius i els aspectes més valorats** del procés, es poden dividir en dos grans grups d'idees:

#### **Sobre els resultats:**

- Eixos molt clars per a la política de transport públic: vehicles ecològics, ampliació d'horaris i adaptació de vehicles.
- Nou disseny de la xarxa d'autobusos.
- Renovació de la flota i major pressupost.
- Prioritzar la rapidesa sobre la capillaritat .
- L'accessibilitat i els horaris.
- Ajuda a discapacitats i acompanyants/parats.
- Seguiment d'aspectes en els que no havia pensat.
- Tots els resultats són importants.

#### **Sobre el propi procés participatiu:**

- Poder intercanviar posicions.
- Escoltar les opinions de les persones per poder posar-les en pràctica.
- Els participants han aportat una visió de les persones que utilitzen el servei de transport.
- Hi ha persones que es preocupen pel problemes de la seva ciutat i d'altres disposats a escoltar-los.
- La dinàmica tal i com s'ha dut a terme en els diferents tallers.
- La tasca de debat i consens molt important entre persones i entitats.
- Molta participació per part del assistents.

Pel que fa **les crítiques o aspectes a millorar**, es poden resumir en aquests punts:

- La falta d'un marc general, per exemple de la ZUAP.
- El transport i el seu preu.
- No hi ha cap crítica, tot s'ha realitzat amb bona voluntat.
- Poca informació de las persones que participants al taller.
- Objectius difícils d'assolir sense major pressupost.
- Les conclusions són poc clares pel temps de debat.
- Les persones hem complert.
- Esperem que se'ns tinguin en compte.



Aquests tallers es perceben com una possibilitat de participar en decisions que segurament ja estaven preses a priori i s'han de justificar. A més a més d'aquesta percepció de desconfiança o escepticisme (que esperem que desapareguin en els següents passos d'aquests procés) la crítica més important és a la disgregació del debat en temes particulars tant de persones com d'entitats que tenien uns objectius clars i no es prestaven a la discussió general dels problemes.

Tanmateix, es pot extreure la conclusió de que hi ha hagut punts en els que el consens era difícil, en problemes difícils d'arribar a un acord, ja que hi ha interessos contraposats que exigien més treball i creativitat per trobar una solució als problemes debatuts.