

PROCÉS PARTICIPATIU DEL PLA DE MOBILITAT SOSTENIBLE DE MOLLET DEL VALLÈS

Fase de debat del Pla d'Acció



Març 2024

Realitzat per:



Direcció tècnica del procés i redacció de l'informe:

Manel Gil

Dinamització dels grups de treball i buidament de resultats:

Obdúlia Domínguez

Marc Rojas

Manel Gil

Suport tècnic en mobilitat:



Índex

Direcció facultativa:



Amb el suport de:



Icones gràfiques de flaticon.es

Índex	2
1. Introducció	4
2. Aspectes metodològics.....	5
3. Recull de resultats	12
4. Avaluació de la sessió	23

1. Introducció

La Guia bàsica per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana elaborada pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, estableix els continguts i els processos bàsics que han de donar forma als Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS). Entre els mateixos, recull la necessitat d'implicar els ciutadans en la planificació de la mobilitat, a través de fórmules participatives que permetin incorporar els seus punts de vista i implicar-se en la presa de decisions. En aquest sentit, l'elaboració del PMUS de Montmeló incorpora el disseny i implementació d'un procés de participació ciutadana que es desenvolupa de manera paral·lela als diferents moments de la seva redacció tècnica.

En la fase de debat del Pla d'acció s'han organitzat tres sessions de caràcter informatiu i de debat:

- Dimarts 20 febrer. Sessió informativa adreçada als Grups municipals
 - o Hora 17.30h . Lloc: Sala de Govern a Ajuntament de Mollet del Vallès (plaça Major1)

Posteriorment s'han celebrat dues sessions adreçades a comunicar aquest contingut a la ciutadania i recollir aportacions i valoracions que puguin enriquir el document de proposta de mesures.

- Dimarts 5 març. Sessió oberta a ciutadania amb presentació informativa i torn obert de paraules.
 - o Hora 18.30h . Lloc: Hub Mollet, Av. de Jaume I, 32, 08100 Mollet del Vallès.
- Dimecres 6 març. Sessió de debat adreçada a agents i entitats vinculades amb la mobilitat.
 - o Hora 19.00h . Lloc: Ateneu Gran, Carrer de Gaietà Vínzia, 3

El present document recull els resultats obtinguts a les dues sessions adreçades a la participació de la ciutadania. I s'estructura en quatre blocs, a més d'aquesta part introductòria:

- Presentació dels aspectes metodològics de les sessions.
- Principals aportacions del torn obert de paraules de la sessió informativa del 5 de març.
- Principals resultats de les aportacions ciutadanes recollides durant el debat als grups de treball durant la sessió del 6 de març.
- Resultats de la valoració de la sessió del 6 de març.

2. Aspectes metodològics

2.1. Sessió informativa oberta a la ciutadania

La primera sessió s'ha dut a terme el dia 5 de març de 2024, en format de presentació informativa oberta a la ciutadania i posterior torn obert de paraules.

L'objectiu de la sessió ha estat fer una presentació dels resultats de la diagnosi de mobilitat i de les principals propostes de mesures del Pla d'acció, i realitzar posteriorment un torn obert de paraules a fi de resoldre dubtes i recollir valoracions.

Convocatòria i assistència

La convocatòria a la sessió s'ha realitzat a través de canals de comunicació municipals, mitjançant comunicació per xarxes socials i difusió a través del web municipal.

L'assistència registrada a la sessió del dia 5 de març ha estat de 15 persones, de les quals 5 han estat dones i 10 homes.

2.2. Sessió de debat amb representants d'entitats

La segona sessió s'ha dut a terme el dia 6 de març de 2024 i s'ha adreçat a la participació de persones representants del teixit associatiu del municipi, especialment les de caràcter veïnal i totes aquelles entitats més vinculades amb la mobilitat al municipi. En aquesta sessió després d'una presentació informativa s'ha dut a terme una dinàmica deliberativa en grups de treball que ha permès contrastar el contingut de la proposta plasmada en plànols de proposta i recollir valoracions i aportacions a incorporar al PMUS.

L'objectiu de la sessió ha estat conèixer el posicionament de la ciutadania i potencials aportacions a les propostes de mesures plantejades per l'equip redactor a cada un dels àmbits del PMUS, a fi de valorar tècnicament la viabilitat d'incorporar-les al document final.

Convocatòria i assistència

La convocatòria a la sessió s'ha realitzat a través de canals de comunicació municipals, mitjançant enviament de correus electrònics, comunicació per xarxes socials i difusió a través del web municipal. L'assistència registrada a

la sessió del dia 6 de març ha estat de 37 persones, de les quals 7 han estat dones i 25 han estat homes.

Estructura de la sessió

18:50h	Recepció assistents
19:00h (5')	Presentació institucional
19:05h (5')	Presentació de la dinàmica a desenvolupar durant la sessió i distribució en grups de treball
19:10h (20')	Presentació diagnosi mobilitat i propostes d'actuació
19:30h (60')	Debat de les propostes de mesures
20:30h (15')	Posada en comú dels principals resultats del debat als grups
20:45h	Cloenda de la sessió

Metodologia

La sessió s'ha estructurat en tres moments principals:

1. Breu presentació per part de l'equip redactor per recordar els aspectes més destacables de la proposta tècnica d'avanç del PMUS, contingut base per al debat posterior.
2. Distribució de les persones assistents en tres grups de treball conduïts per personal de l'equip d'EDAS, per debatre la proposta

tècnica presentada prèviament. S'ha comptat amb el suport tècnic de l'equip redactor del PMUS en aspectes relacionats amb la mobilitat.

3. Un cop finalitzat el treball en grups, s'ha tancat la sessió en plenari amb l'exposició de les idees fonamentals tractades a cada grup.

CONTINGUT DEL DEBAT

Com a suport per al debat s'ha disposat de plànols temàtics amb representació gràfica de les propostes definides a l'avanç del PMUS, sobre els quals es va treballar i debatre:

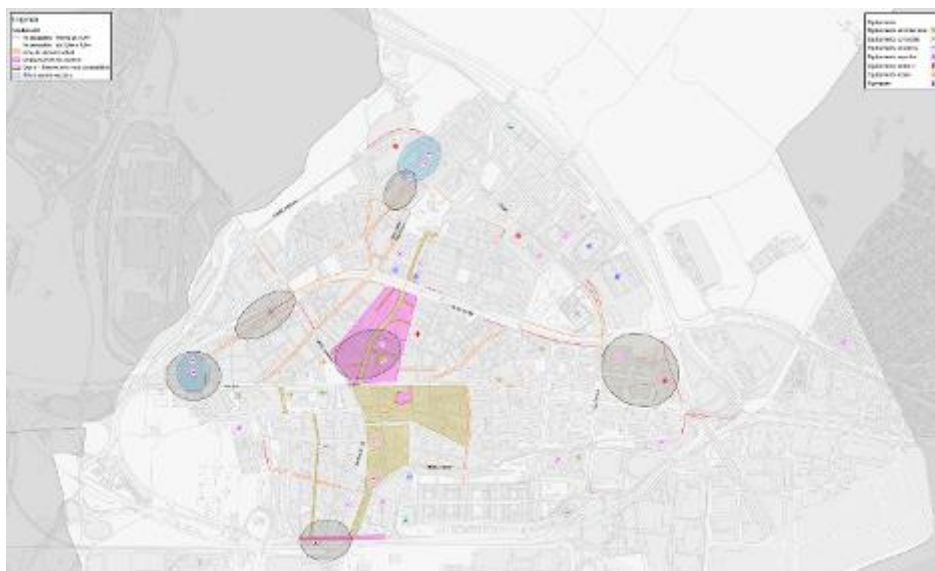
- Proposta de xarxa bàsica per a vianants
- Proposta de xarxa per a bicicletes
- Situació actual del transport públic municipal
- Proposta de jerarquització de la xarxa viària per al trànsit motoritzat
- Proposta d'aparcaments

S'adjunten a continuació els plànols amb les principals propostes:

Participació vianants

Objectiu: poder determinar aquells entorns on són més prioritàries les actuacions de millora de la xarxa de vianants.

Informació del plànol



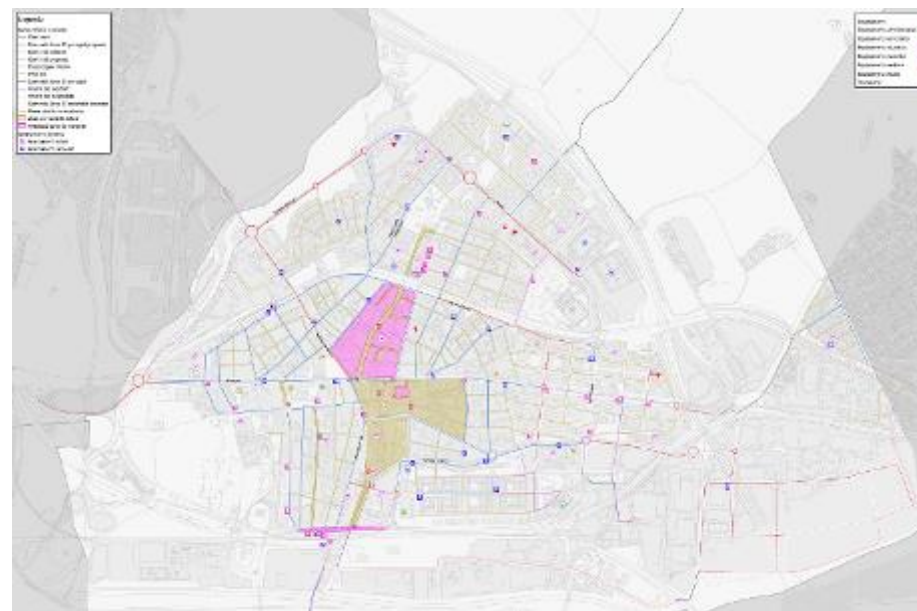
- Voreres no accessibles. En vermell són aquells que tenen una amplada inferior a 0,9m mentre que en taronja es mostra les voreres amb amples entre 0,9m i 1,8m.
- Zona de vianants actual: zona del municipi pacificada on els vianants tenen preferència de pas sobre la resta de vehicles i l'accés del vehicle privat està regulat.
- Proposta d'ampliació de la zona de vianants: àmbit on es proposa ampliar la zona de vianants.
- Fase A de millora de l'accessibilitat: entorns on s'hi detecta mala accessibilitat i que es consideren prioritari degut a la presència

d'equipaments importants (principalment escoles). També coincideix que es troben en zones amb accidentalitat.

- Millora camins escolars: entorns on es considera que és prioritari actuar per millorar els camins escolars. Coincideixen amb els entorns de la Fase A de millora de l'accessibilitat.

Participació bicicleta

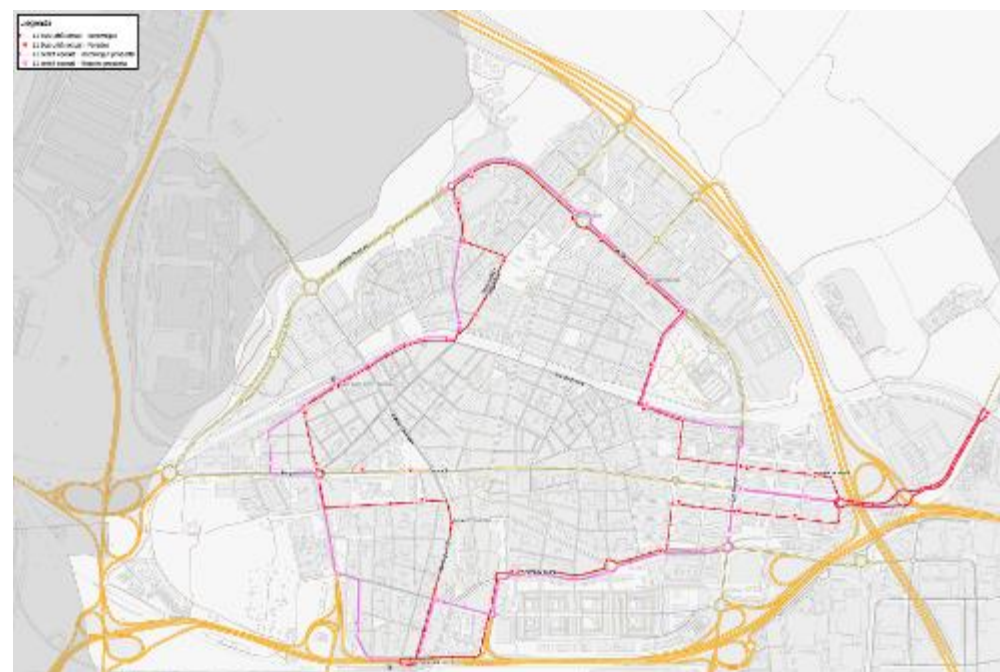
Objectiu: debatre la xarxa ciclable de la proposta. Es tracta de la xarxa aprovada l'any 2023 en el Pla Director de la Bicicleta, lleugerament ampliada gràcies a les noves propostes del PMUS.



- Informació del plànol: Xarxa ciclable: es tracta de la jerarquitització de la xarxa ciclable proposada, amb els nous carrils bici proposats.
- Zona de vianants actual: zona del municipi pacificada on els vianants tenen preferència de pas sobre la resta de vehicles i l'accés del vehicle privat està regulat.
- Proposta d'ampliació de la zona de vianants: àmbit on es proposa ampliar la zona de vianants.
- Aparcaments de bicicleta actual: punts d'ancoratge de bicicletes i VMP existents actualment
- Aparcament de bicicleta proposat: punts d'ancoratge de bicicletes i VMP proposats.

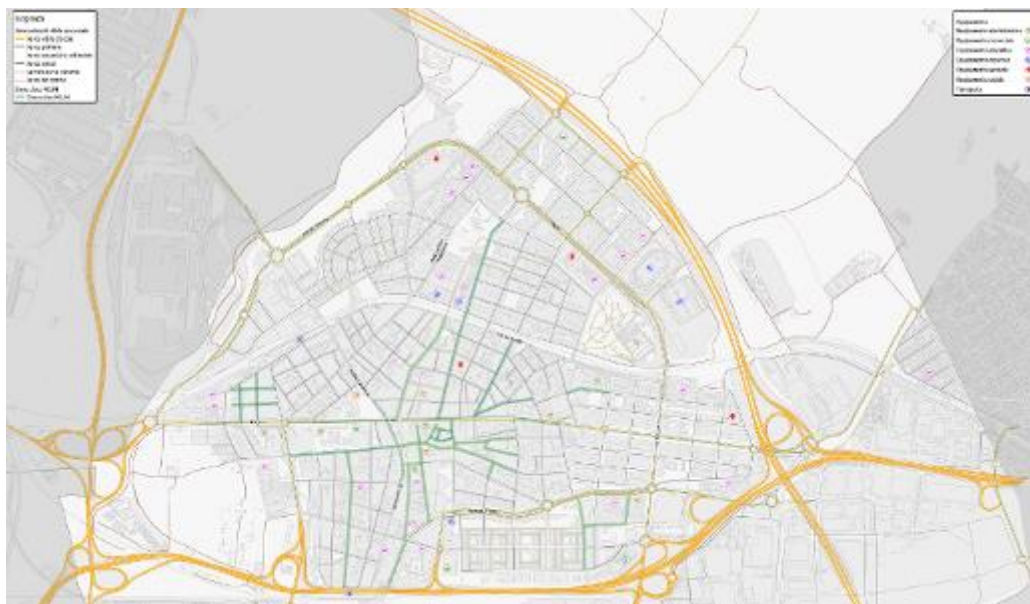
Participació bus urbà

Objectiu: Recollir apoertacions i propostes per tal de millorar la xarxa de transport públic urbà



Participació Vehicle Privat

Objectiu: debatre la jerarquització viària proposada. L'objectiu és determinar quins han de ser els vials de la xarxa primària que canalitzin els principals fluxos de cotxes, quins han d'actuar com a vials de la xarxa secundària col·lectora i quins han de ser exclusivament veïnals per accedir als domicilis (sense trànsit de pas).

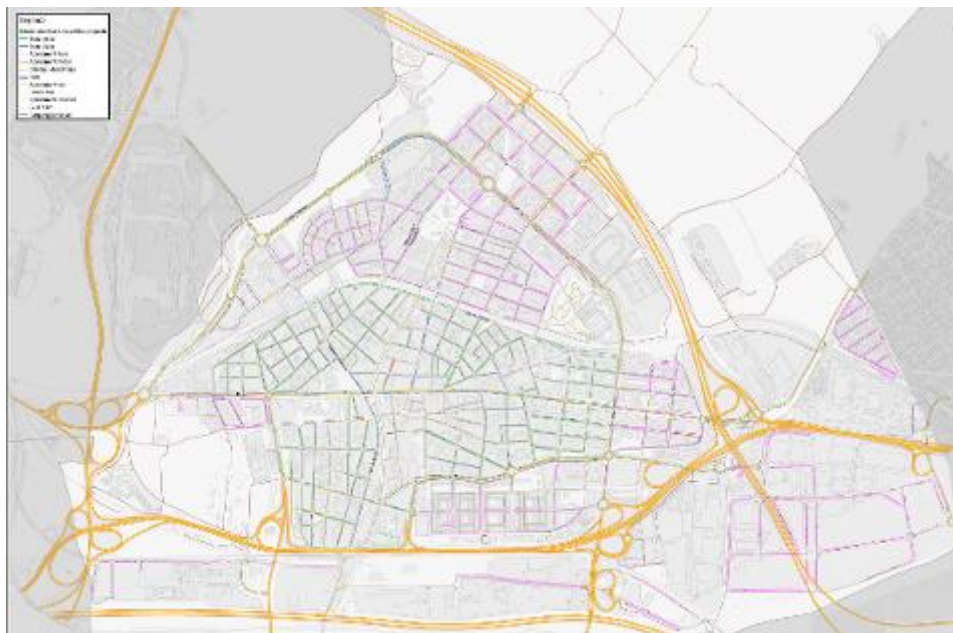


Informació del plànol:

- Xarxa viària d'accés: xarxa viària interurbana d'accés a Mollet del Vallès
- Xarxa primària: garanteix la connexió entre sectors i amb la xarxa interurbana
- Xarxa secundària col·lectora: condueix fins a la xarxa primària pel trajecte més curt
- Xarxa veïnal: xarxa que permet l'origen dels desplaçaments o l'accés a la destinació final.
- Carrer per a vianants: carrers on el vianant té prioritat de pas sobre la resta de vehicles. Indicats amb la senyal S-28.
- Eixos cívics POUM: eixos cívics previstos al nou POUM de Mollet del Vallès. Hauran de ser vials amb el trànsit pacificat i prioritat per a vianants.

Participació Estacionament

Objectiu: debatre la proposta de regulació de l'estacionament a Mollet del Vallès. Detectar les zones més tensionades i permetre l'estacionament dels veïns i evitar el trànsit d'agitació (vehicles que busquen aparcament).



Informació del plànol:

- Zona verda: proposta d'estacionament regulat com a Zona Verda per als veïns.
- Zona blava: proposta d'estacionament regulat com a Zona Blava, per una major rotació.
- Aparcament lliure: estacionament no regulat.

- Aparcament motos
- Càrrega i descàrrega
- PMR
- Aparcament taxi
- Parades de bus
- Aparcament reservat
- Gual
- Pàrquing particular

Dinàmica de treball desenvolupada en els grups de treball

La **vessant deliberativa** de la sessió va tenir la següent estructura:

- Distribució de les participants en grups de treball de manera aleatòria.
- Dinàmica de treball en grup: Debat de les diferents propostes de mesures de la mobilitat aportades per l'empresa encarregada de la redacció del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible. Durant el debat es van tractar els diferents àmbits de mobilitat, mitjançant unes preguntes que han servit per endreçar les intervencions:

La dinàmica de desenvolupada ha estat la següent:

- Presentació de la persona encarregada de la conducció del grup i dels assistents. Breu repàs de la dinàmica de treball i lliurament del llistat de propostes.
- Inici del debat: La persona encarregada de la dinamització del grup ha anat tractant cada un dels àmbits temàtics, plantejant les preguntes prèviament treballades amb l'equip redactor.
- Seguidament, de manera ordenada s'ha donat la paraula a les persones participants a fi de recollir el seu parer sobre cada una de les propostes d'actuació, així com possibles esmenes o propostes alternatives. Es va tenir especial cura en determinar si el parer recollit envers cadascuna de les propostes és consensuat o si per contra existeixen diferents posicionaments dins del grup.
- Un cop el grup ha finalitzat el debat de les propostes d'un àmbit d'actuació s'ha passat a treballar el següent.



Valoració de la sessió

La valoració de la sessió s'ha realitzat mitjançant un qüestionari distribuït a les persones participants en finalitzar la mateixa.

3. Recull de resultats

En aquest apartat es realitza un recull de les aportacions realitzades per les persones participants en els diferents itineraris de diagnosi a la ciutat.

3.1. SESSIÓ INFORMATIVA

En aquest apartat es realitza un recull de les aportacions realitzades per les persones participants en els diferents itineraris de diagnosi a la ciutat.

Vianants i accessibilitat

- Es reclama disposar de canals efectius amb l'administració local per contactar, comunicar incidències i fer propostes d'aspectes relacionats amb la mobilitat i l'accessibilitat.
- Es consulta si es compleix la normativa pel que fa al nombre de llicències existents de taxis adaptats, doncs es valora que els existents no són suficients.
- Es destaca que falta manteniment dels carrers i guals, especialment a la zona de Plana Lledó
- Es denuncia que no es compleix la normativa en relació a les places d'aparcament de les persones amb mobilitat reduïda.

- S'identifica l'existència de llocs no accessibles i es demana la senyalització adequada de carrers que són perillosos per accedir amb cadira de rodes: Baixada de Can Rota, Parc del Planejador (tanatori).
- Es consulta quina previsió hi ha per finalitzar la peatonalització de diferents carrers (Granada, Huesca). S'indica que estan en tràmit de finalització gràcies a finançament disponible dels fons Next Generation.
- El representant de l'entitat Adimo comunica que l'entitat està desenvolupant un mapa virtual d'accessibilitat de Mollet del Vallès mitjançant My Maps. Amb aquesta iniciativa es vol facilitar informació sobre els carrers més accessibles i indicant punts accessibles com lavabos accessibles i botigues accessibles.

Transport públic

- S'assenyala la dificultat per travessar el municipi en transport públic amb la única línia disponible.
- També es demana disposar d'autobusos més petits i accessibles.
- Es denuncia que l'estació de Mollet-Sant Fost presenta dificultats d'accessibilitat amb escales estretes i mal funcionament dels ascensors, el que impedeix l'accés al aparcament. Es consulta si es

preveu que el pas a nivell que comunicarà l'estació amb el Park and Ride serà accessible.

Vehicle privat i viari

- Es consulta si hi ha previsió de desdoblar la carretera B-500 amb una variant, que seria una iniciativa que trauria transit de la ciutat.

Aparcament

- Es demana conèixer si el parc mòbil de vehicles ha augmentat o ha disminuït, per conèixer en que es basa la proposta del PMUS per regular places. Es respon que la voluntat del PMUS és incentivar la mobilitat activa, de manera que les persones incrementin els desplaçaments sostenibles. Tanmateix la proposta elimina poques places d'aparcament, menys de les que recomana la Diputació de Barcelona. Els que s'eliminen es complementen amb mesures d'increment de bosses d'estacionament.
- Es destaca que la diagnosi indica que a la nit el 97% de les places d'aparcament estan ocupades el que indica que falta aparcament. S'indica que hi ha zones on no és factible eliminar estacionament per ampliar voreres (C/ Amiguet, C/ Sant Roc, per exemple), i es

demana cercar alternatives en la modalitat d'estacionament (aparcament en bateria).

- Es demana disposar d'aparcaments dissuasius asfaltats i il·luminats, i que els aparcaments dissuasius puguin estar connectats directament amb l'autobús

Bicicleta

- Es demana millorar la neteja del carril bici que dona accés al polígon industrial per millora la seguretat.
- S'assenyala que per tal de fomentar l'ús de la bicicleta cal donar seguretat als usuaris que els aparcaments són segurs, perquè la major part dels actuals no ho són.

3.2. SESSIÓ DE DEBAT AMB ENTITATS

Mobilitat a peu

Les aportacions en el debat en els grups de treball respecte la proposta de mobilitat a peu han estat les següents:

Pacificació de carrers i plataforma única

En un dels grups es un debat al voltant de l'impacte que la peatonalització de carrers pot suposar per l'activitat econòmica i el comerç. Una part de les persones participants consideren que pot afectar negativament, ja sigui perquè pot suposar dificultats d'accés als professionals i a la càrrega i descàrrega i n'hi ha qui defensa que també afecta a la venda i a facturació. Aquestes persones demanen que cal que la gestió de la mobilitat es faci de manera que millori la interconnexió comercial i dels polígons d'activitat econòmica i que permeti impulsar l'activitat econòmica, amb més aparcament de rotació, per exemple. També hi ha persones que valoren negativament la peatonalització de carrers perquè suposaria reduir espai per a l'aparcament dels vehicles privats.

Per altra banda, hi ha persones que defensen una mobilitat segura i que afavoreixi els desplaçaments sostenibles, indicant que, per exemple, cal tenir

en compte que properament caldrà implantar una Zona de Baixes emissions al municipi en la zona més cèntrica. En aquest sentit, en un dels grups es valora que per tal de millorar la mobilitat a peu a la ciutat, es fan necessaris els aparcaments dissuasius.

- En un dels grups es debat sobre la idoneïtat de la proposta d'ampliar la zona de vianants a la Ronda d'Orient. Algunes de les persones participants planteja dubtes sobre la necessitat d'ampliar-la i no permetre l'accés al vehicle rodat, especialment en la zona compresa entre els Jutjats i Berenguer III. Per altra banda, es valora que la Rambla Nova a aquesta alçada serà properament una nova plaça pública, fet pel qual altres persones veuen coherent que es pacifiqui aquest tram també.
- Es planteja la necessitat de pacificar l'Avinguda Llibertat entre Berenguer III i la B-500.
- També es demana que el carrer Vinzià sigui un carrer pacificat per a vianants, permetent l'accés en vehicle privat a veïnat i serveis d'emergència.
- Es recull la demanda que el carrer Jaume I sigui un carrer amb plataforma única.
- Sobre el barri de Lourdes, situat al nord del municipi, es comenta que hi ha una problemàtica general d'accessibilitat, tant dins del barri

com per arribar a peu des de Mollet. Sobre aquesta connexió, mitjançant l'avinguda del Tir Olímpic, es valora que és un itinerari poc intuïtiu quan vas caminant de Mollet cap a Parets, passant per Lourdes. Es proposa fer del barri un espai de plataforma única, superant així les problemàtiques d'accessibilitat dins del barri. Tot i així, es remarca que la major part d'aquest barri és terme municipal de Parets del Vallès, no de Mollet del Vallès.

Ampliació de voreres i accessibilitat

- Es planteja que l'entorn del teatre municipal de Can Gomà té voreres molt estretes, fins i tot inexistentes en algun punt. És una zona de pas i connexió entre el centre de Mollet i la zona del cementiri i el tanatori i es considera que caldria millorar l'accés a peu.
- El pont que hi ha a l'avinguda del Parc, per sobre de la Via de Ronda, té unes voreres molt estretes i és una zona de pas i connexió entre el centre de Mollet i la zona del cementiri i diversos centres educatius.
- Es proposa fer un eix cívic i millorar l'accessibilitat en l'itinerari format pels carrers de Maria Fortuny, Felix Ferran, Palau-Solità i Plegamans i Santa Perpètua. Aquesta és una zona de pas i connexió entre la zona de l'institut i l'hospital, i que actualment té problemes de voreres estretes.



- S'assenyala que el camí que va a Martorelles, per darrera de l'estació de Mollet – Sant Fost, és un itinerari amb un paviment en un dels punts que no és accessible en cadira de rodes de cap tipus.

Passos de vianants

- Una altra proposta que es recull en relació a la mobilitat dels vianants, és la demanda de situar passos de vianants a l'Avinguda Badalona, especialment davant d'un aparcament lliure dissuasiu existent.

Bicicleta i VMP

Xarxa ciclable

- En clau de diagnosi pel que fa a la xarxa ciclable de la ciutat es considera que no existeix una lògica de xarxa. El debat porta a reflexionar sobre si cal que la xarxa ciclable estigui conformada per carrils bici segregats o si és factible integrar-los en la xarxa de carrers 30. En aquest sentit es recullen valoracions que assenyalen que tot i haver diversos carrers que permeten integrar la bicicleta en calçada, es generen situacions de risc i sensació de perillositat perquè els vehicles privats no respecten als ciclistes. També es planteja la dificultat que hi hagi carrers de prioritat invertida a Mollet, ja que són molt estrets, encara que es valoren positivament perquè es considera que és millor veure el cotxe per davant, que no tenir-lo per darrera.
- En general, i especialment a un dels grups en el que s'ha treballat més aquesta temàtica, la proposta de vies ciclables del Pla d'acció es valora que és insuficient per connectar adequadament el municipi, que està mancada de continuïtat. Tampoc existeix una connexió per vies ciclables als principals centres esportius (pista d'atletisme, camp de futbol), culturals, educatius i polígons industrials de la ciutat. Des del Barri de Can Borrell es fa patent que falta connexió per accedir a

l'estació de França i poder baixar per la Rambla. No hi ha circumval·lació real, ni es pot travessar. Falta connexió des de l'Avd. Rívoli amb el CAP.

- També es valora que l'estratègia de no promoure la circulació en bicicleta pel centre de la vila, per ser zona de vianants, fa que es trobin a faltar vies de connexió. Tampoc hi ha vies previstes en els barris de la ciutat, que queden desconnectats.
- Es troba a faltar la connexió ciclable amb altres municipis, especialment la Llagosta.
- Es recull la proposta que l'avinguda Caldes de Montbui es consideri zona 30 amb prioritat per la bicicleta, a prop d'un centre educatiu i un equipament esportiu, com ja ho és en la seva continuació després de passar per sobre de Via de Ronda, amb el carrer de Gaietà Vínzia.

Normativa

- Es recull la demanda d'eliminar l'obligació que la bicicleta hagi de circular per espais establerts prèviament a la normativa actual. Es demana poder circular per les vies de zona 30 sense por a ser multades per culpa d'aquesta situació.
- Algunes persones qüestionen l'obligatorietat d'haver de portar casc per anar en bicicleta, quan la DGT no ho preveu com a obligatori, tot i

que legalment l'Ajuntament té potestat per regular-ho en vies urbanes.

Aparcament de bicicletes

- Es manifesta la necessitat de disposar d'aparcaments segurs per facilitar que s'utilitzi aquest mitjà de transport. Es valora que mentre no es pugui deixar de forma segura la gent no la utilitzarà habitualment.
- Pel que fa als aparcaments de bicicleta, es sol·licita també que n'hi hagi sobre la calçada si la bicicleta no pot anar sobre la vorera.

VMP

- Es recull la necessitat de realitzar accions que evitin el conflicte en l'ús de l'espai públic entre els vianants i les persones usuàries de vehicles de mobilitat personal, per exemple limitant els espais on poden circular i també amb accions informatives, entre d'altres.

Altres

- S'exposa que existeix una iniciativa de Bicibus al municipi però és molt perillós perquè hi van molts infants i comparteixen moltes vies amb el vehicle privat, els quals respecten poc als ciclistes.

Transport públic

Millores de la línia actual

- Millores a les parades.

S'identifiquen algunes parades de la línia 1 d'autobús que actualment no són accessibles:

- A carrer d'Enric Morera, arribant a carrer de Granollers (parada del tanatori).
- A carrer de Can Pantiquet, arribant a carrer de Can Flequer.
- A la plaça de Sant Vicenç.
- La parada del Pavelló Municipal d'Esports Riera Seca.

Aquestes parades no són accessibles o bé per la diferència d'alçada entre l'autobús i la vorera o bé perquè el vehicle s'atura en un punt on la vorera fa un gir i, per tant, l'autobús no pot apropar-se suficientment a la vorera.

En aquest sentit es planteja una proposta per agilitzar el recorregut de la línia 1: *Suprimir 4 parades molt properes amb altres existents i tenir prioritació semaforica a determinats punts conflictius, com la rotonda de Can Borrell, faria el recorregut més àgil.* La proximitat d'algunes d'aquestes parades és de menys de 100 metres entre una i l'altra:

- Les dues parades que hi ha a l'hospital.

- Les dues parades que hi ha a la rotonda de Can Borrell. Sobre aquesta, es valora que el semàfor que hi ha és massa llarg pel funcionament adequat de l'autobús i es proposa que el conductor pugui tenir prioritació semafòrica.
- Les dues parades de Tanatori (no accessible) i plaça Josep Tarradellas).
- Les dues parades de plaça Sant Vicenç (no accessible) i Rambla de Pompeu Fabra amb carrer del Sol.
- També es recull la necessitat de millorar les parades que queden molt aïllades, sense pantalles i sense il·luminació.
- Canvis en els horaris
 - Es proposa que la cadència de la línia 1, que actualment és de 37 minuts, passi a ser cada 40 minuts, un número molt més intuïtiu i més fàcil de recordar.
 - Es debat al grup sobre la problemàtica que genera que el recorregut sigui circular i que l'autobús no faci una aturada regular, per exemple, a l'estació de Mollet – Sant Fost. La problemàtica és que quan algun dels vehicles té un problema i s'endarrereix considerablement, ja sigui per una averia o pel trànsit, les parades que té per davant es van omplint i l'autobús en qüestió s'omple

d'usuàries, mentre que l'autobús que ve al darrera a pocs minuts (partint de la situació que el primer autobús va endarrerit) va considerablement buit. En general es valora que això genera frustració i sensació que la línia va molt malament. Algunes persones afegeixen que amb una parada regular de control a l'inici-final de la línia (Mollet – Sant Fost) es podria regular parcialment aquesta irregularitat. Però, altres persones valoren que en els recorreguts circulars sempre hi ha persones dins de l'autobús, i estar aturats a l'estació de Mollet – Sant Fost un temps llarg podria crear encara més frustració.

- Altres millores

- Es proposa que els autobusos siguin més petits perquè puguin circular millor pels carrers estrets.
- Es planteja cercar solucions tècniques que permetin que els autobusos interurbans puguin circular per la Via Ronda. Es destaca que aquesta via a l'alçada de la confluència amb el carrer Rafael Casanova presenta situacions d'embús per al transport públic i es planteja cercar alguna solució, com per exemple eliminar una línia d'aparcament existent.
- Una altra demanda és facilitar l'accés als polígons d'activitat econòmica en transport públic.

Proposta de noves línies

- Es recull la necessitat que el servei de transport públic doni servei en sentit transversal i longitudinal. En aquest sentit, especialment es considera necessària una línia que enllaci l'estació de tren de Mollet-Sant Fost amb la zona de Can Borrell, on hi ha l'hospital, l'auditori, la universitat, que és un pol important d'atracció de mobilitat.
- Respecte la proposta de transport públic es planteja la possibilitat que la futura L2, en cas que tingui un sentit contrari al de l'actual L1, no hauria de ser un mirall perfecte d'aquesta. Caldria valorar que aquesta línia pogués arribar a zones on actualment no arriba el servei d'autobús.
- Es posa en valor la necessitat de disposar d'accés en transport públic al centre de Mollet. En aquest sentit, es proposa una segona línia de transport públic amb recorregut circular, passant pel centre de Mollet i que tingui com a inici i final l'hospital, arribant en el punt més allunyat a l'estació de Mollet – Sant Fost. Aquesta proposta requeriria un autobús d'unes dimensions més petites, de 9 metres. Com a repte principal, doncs, és que la flota tindria menys capacitat que els que hi ha a la línia 1.



Nota: Dibuixat en punts discontinus, el recorregut alternatiu entre divendres tarda i diumenge.

- Una de les persones participants proposa que hi hagin dues línies d'autobús que facin recorreguts diferenciats, una donant servei a la part nord i l'altra als barris de la zona sud del municipi, però que tinguin un punt d'intersecció per poder fer transbordaments.



Vehicle privat

Proposta de jerarquitació viària.

Pel que fa a la proposta de jerarquitació viària es valora positivament, i fins i tot es recullen valoracions per ampliar les zones d'accés només per a veïns i residents a altres zones, com per exemple la Riera Seca.

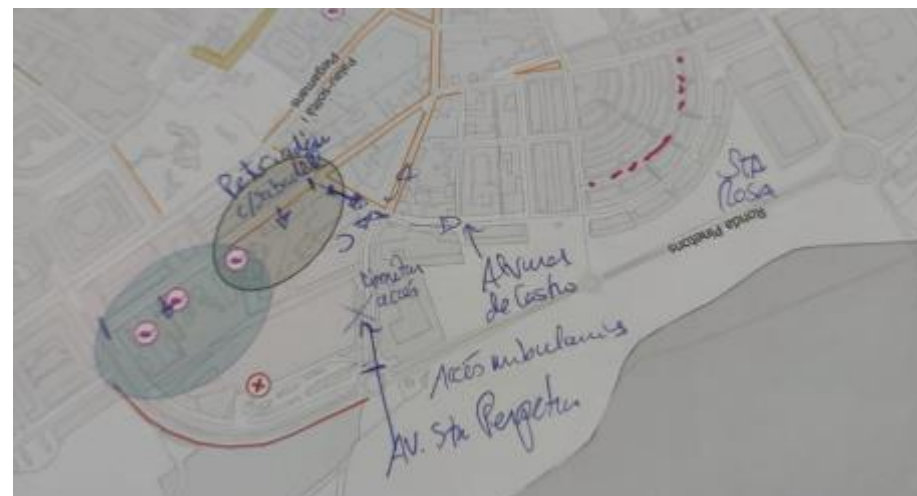
En un dels grups es posa de manifest una situació general d'accés irregular a zones delimitades actualment com a xarxa veïnal, per part de vehicles de fora, a la Rambla Balmes. Les participants parlen sobre diferents punts d'accés on les pilones que ho limitaven han estat retirades.

Millores puntuals de la vialitat

- S'assenyala que el carrer Àngel Guimerà pateix una situació d'elevat trànsit de pas, per part de vehicles que accedeixen al municipi per arribar fins la zona comercial de Pompeu Fabra. Es proposa canviar l'Stop actual de carrer Berenguer III, perpendicular a Àngel Guimerà, perquè els vehicles hagin d'aturar-se quan venen des d'Àngel Guimerà. Es defensa que això té una doble voluntat: tant assegurar la seguretat viària de les persones que circulen per aquest encreuament, com desincentivar que s'accedeixi al municipi des d'aquest punt si el que es vol és arribar a la zona comercial de Pompeu Fabra. En paral·lel, s'hauria de prioritzar l'accés a aquesta zona per carrer de Can Flequer, la següent sortida de la C-17, un itinerari molt més òptim.



- Es destaca una problemàtica que afecta a l'accés de les ambulàncies i també a les persones usuàries de l'hospital, per Álvarez de Castro. L'accés d'aquestes es veu afectat en els moments d'entrada i sortida de les escoles properes (Escola Sant Gervasi) per la presència de cotxes de les famílies dels infants, que col·lapsen especialment l'Avinguda Santa Perpètua. Es demana que es limiti l'accés per aquesta via en els moments d'entrada i sortida de l'escola. El debat que es genera al respecte planteja solucions alternatives com seria recuperar l'espai de *Petó i adéu* al carrer Sabadell, tot i que es comenta que es va retirar perquè suposava un risc per als infants. En tot cas, és una problemàtica que caldria analitzar per evitar riscos per a tothom.



Punts de millora seguretat viària.

- S'identifica un problema de seguretat viària i visibilitat en la rotonda que es genera en l'encreuament entre el carrer del Bosc i l'avinguda d'Antoni Gaudí.

Mesures reducció velocitat vehicle privat.

- En un dels grups es manifesta que existeix un compromís previ de l'Ajuntament sobre reduir la velocitat de circulació en vehicle privat a 20 km/h a 8 trams diferents del municipi i es demana adaptar els coixins berlinesos existents per garantir que no se supera la velocitat permesa.

Aparcament.

- Respecte la proposta de zona verda per a residents, en un dels grups es valora que caldria ampliar-la també als barris perifèrics, principalment en els eixos principals i comercials d'aquests barris. Com a exemple es planteja els carrers Rívoli, Gallecs, Francesc Layret, Av. Gaudí i altres.
- Pel que fa a les zones comercials es planteja la possibilitat de fomentar la rotació de l'aparcament implantant una zona d'aparcament limitat a 30 minuts. Es planteja que aquestes zones siguin d'aparcament per a residents durant les hores nocturnes.

- Es considera que l'aparcament és un gran problema a Mollet. Es proposa obligar a les noves construccions d'habitatges a disposar de més d'una plaça d'aparcament, ja que hi ha moltes llars que tenen 2 o 3 vehicles.

Aparcaments dissuasius.

- Es proposa un d'aquests aparcaments a l'estació de França i Can Prat, tot i que és un espai privat.
- Per tal de generar aparcaments dissuasius es considera que manquen espais lliures i es proposa crear acords amb municipis limítrofes.

4. Avaluació de la sessió

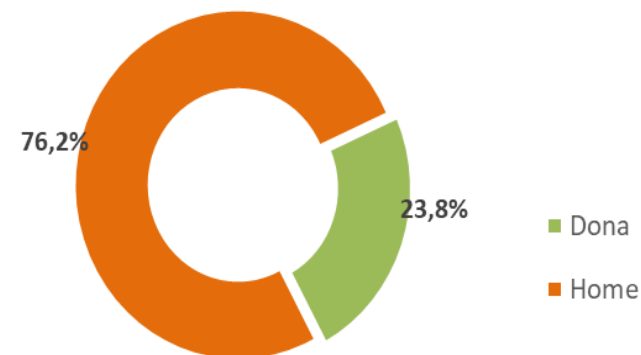
Tot mecanisme participatiu és un procés en el qual els agents implicats han d'aprendre noves maneres de treballar i de relacionar-se per tal de construir quelcom conjuntament. Aquest vessant educatiu de tot procés participatiu suposa també, entre d'altres aspectes, un aprenentatge continu sobre la manera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

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

PERFIL DE LES PERSONES PARTICIPANTS EN EL TALLER

En relació a la distribució de les persones participants segons el **sexe**, s'ha registrat una major participació masculina que femenina.

1. Sexe (en %)

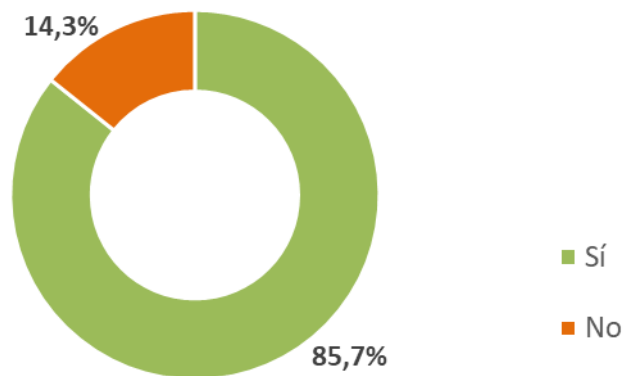


Base: 21 participants

La distribució dels participants pel que fa a l'**edat** ha estat majoritàriament concentrada en persones de mitjana edat, sent l'edat mitjana de les persones participants que han respost el qüestionari de 45,8 anys.

Finalment, en relació a la pertinència dels participants al teixit associatiu, ha estat majoritària la participació de persones representants d'entitats del municipi respecte de la de la ciutadania no organitzada.

2. Pertinença a alguna entitat associativa (en %)



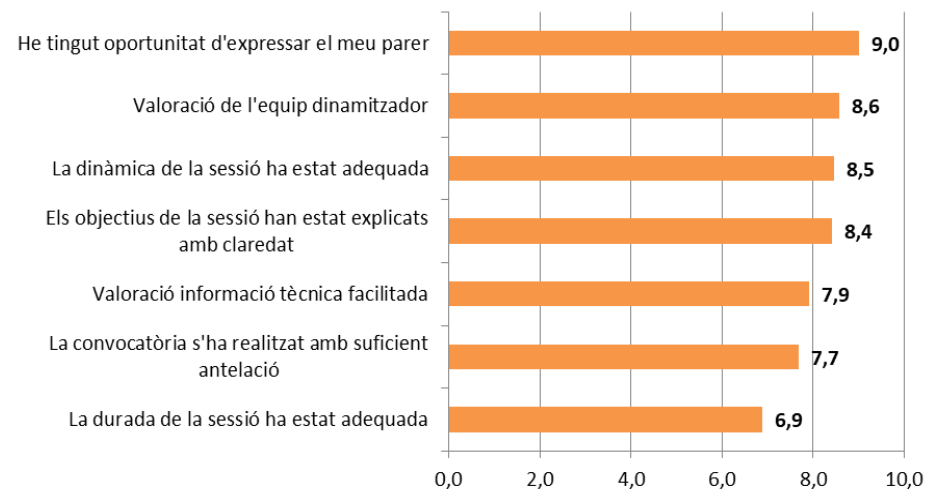
Base: 21 participants

VALORACIONS DELS PARTICIPANTS

En conjunt, la valoració recollida entre els participants a la jornada de participació reflecteix una **satisfacció global** amb l'experiència de **8,3 punts** sobre 10 punts possibles.

En el següent gràfic es representen les notes mitjanes assolides respecte cada un dels aspectes avaluats.

3. Valoracions dels participants (mitjana)



La puntuació més elevada l'assoleix **l'oportunitat d'expressar el parer** de les persones participants durant la dinàmica de treball en grups, seguit per la valoració de **l'equip dinamitzador** i la pròpia **dinàmica de treball** desenvolupada. L'aspecte amb una menor valoració ha estat **la durada suficient** de la sessió.

ASPECTES A MILLORAR EN FUTURES SESSIONS

S'han recollit els següents suggeriments per millorar futures sessions de debat:

- Ampliar el temps de treball als grups
- Enviar prèviament la documentació / informació
- Disposar d'una sala més àmplia
- Fer les sessions en horaris adequats per maximitzar la participació i fer-la més diversa
- Fer sessions de debat temàtiques
- Fer més sessions de treball periòdicament