

MÀSTER EN PARTICIPACIÓ I POLÍTiques LOCALS
UNIVERSITAT AUTÒNOMA DE BARCELONA

Informe de la fase de Diagnosi

Procés participatiu per a la redacció del Pla
de Mobilitat Urbana Sostenible al barri del
Nucli Antic d'Olesa de Montserrat

03/07/2010

Impulsa



Ajuntament d'Olesa
de Montserrat

Amb el suport de



**Diputació
Barcelona**



**Generalitat
de Catalunya**

UAB
Universitat Autònoma
de Barcelona

Equip investigador del Màster en Participació i Polítiques Locals

Tutora: Yolanda Jiménez

Alba Balcells

Alicia Grima

Berta Marcet

Nohemí Zafra

Índex

1. Introducció	4
2. L'encàrrec	5
3. El Marc contextual del procés	6
3.1. La llei de barris	6
3.2. La Llei de Mobilitat	9
3.3. Context del territori	11
4. Metodologia del procés	14
4.1. Objectius	15
4.2. Planificació	16
4.3. Treball de camp i tècniques utilitzades	18
4.3.1. L'anàlisi documental	18
4.3.2. Les entrevistes	18
Elaboració i disseny de les entrevistes	18
La gestió del treball de camp	19
Buidat i anàlisi de l'entrevista	20
4.3.3. Pla de Comunicació	21
4.3.4. Taller de participació	24
Preparació	24
Planificació i implementació	24
4.3.5. Informes	27
Primer Informe	27
Segon Informe	27
5. Resum d'idees principals per a la diagnosi sobre la mobilitat al Nucli Antic	28
5.1. Aportacions resultat de les entrevistes	28
5.2. Aportacions resultat del Taller ciutadà de Diagnosi	30
5.2.1. Aportacions Taller Diagnosi	31
6. Valoració per part de l'equip de pràctiques	39
7. Bibliografia	41
8. Webgrafia	41
9. Annexos	42

1. Introducció

Aquest document pretén recollir com s'ha dissenyat i implementat la fase de diagnosi del procés de participació corresponent al Pla de Mobilitat Urbana Sostenible del barri del Nucli Antic al municipi d'Olesa de Montserrat.

Aquesta fase del procés de l'esmentat Pla es du a terme com a part de les pràctiques del Màster en Participació i Polítiques Locals de la Universitat Autònoma de Barcelona. Com a alumnes aquesta tasca forma part del nostre aprenentatge com a professionals per a la coordinació i dinamització de processos de participació. I d'aquesta manera assolir la capacitat tant pràctica com teòrica en aquesta àrea. Vivint en pròpia persona l'experiència de gestionar, de principi a fi, el desenvolupament d'un procés de participació concret. Amb aquest objectiu principal s'ha orientat aquest treball de camp que està tutoritzat per la Yolanda Jiménez. Lideren el procés de pràctiques en conveni l'Ajuntament d'Olesa de Montserrat i el Màster de Participació i Polítiques Locals (UAB, Diputació de Barcelona i Generalitat de Catalunya).

Per tal que les pràctiques siguin operatives el conjunt d'alumnes matriculats al Màster es van dividir en grups d'entre 5 i 7 persones en funció de les seves preferències pel projecte del municipi col·laborador.

En el nostre cas, l'equip inicialment estava format per 6 alumnes a més de la tutora. A data d'avui l'equip el conformen 4 alumnes: l'Alba, l'Alicia, la Berta i la Nohemí. El primer membre en ser baixa en el sí de l'equip va ser en German i la segona, i més recent, la Lluïsa. A tots dos els agraïm la part de feina que van assumir i l'amistat sorgida des de llavors.

El treball en equip i la coordinació de tots el membres és part de l'aprenentatge de les pràctiques, així com també el fet de saber gestionar les baixes de membres, la reconfiguració de l'equip i l'adaptació de les tasques a dur a terme.

2. L'encàrrec

Gestionar de manera professional l'encàrrec i garantir-ne la seva qualitat és l'objectiu principal del grup. Aquest encàrrec ha variat respecte a l'inicialment previst, és per això que us detallarem quina ha estat la seva evolució:

L'ajuntament d'Olesa de Montserrat, va detectar que un dels seus barris (el Nucli Antic) es trobava en una situació de vulnerabilitat. Per tal de minimitzar aquests efectes negatius l'Ajuntament va demanar acollir-se a la Llei de Barris amb la intenció de fer una forta inversió i contribuir a la rehabilitació del barri. L'any 2008 la demanda va ser acceptada i ara el barri compta amb un projecte d'intervenció integral o Pla de Barris.

El nostre encàrrec inicial formava part d'una de les actuacions més importants d'aquest Pla i era la de consensuar escenaris de futur per a la riera de Can Carreras (eix comunicador del barri) a partir d'un procés d'implicació de les persones del barri. Es proposava la seva participació en la presa de decisions pel què fa a la canalització i la urbanització de la riera de Can Carreras.

Molt lligat al procés d'urbanització de la riera es troba el següent encàrrec: engegar un procés de participació ciutadana per a recollir les opinions i les demandes referents a la mobilitat del mateix barri, objectiu paral·lel al procés que afecta a la totalitat del municipi.

Amb tot, se'ns presentava un encàrrec amb un doble objectiu que, en certa manera, es condicionaven un a l'altre, doncs, en el primer encàrrec es tractava de fer urbanitzable i transitable un dels eixos viaris principals del nucli antic, i en el segon, recollir informació i propostes sobre la mobilitat del Nucli Antic.

Finalment, el dia 28 de Maig se'ns va comunicar que el primer objectiu seria impossible per motius econòmics i per tant, a partir d'aquell moment el procés sobre la Mobilitat del Nucli Antic ha estat el principal i únic objectiu de l'equip. Això no vol dir que la feina feta fins aquell moment no sigui d'utilitat, però sí que cal tenir present que aquests canvis d'últim moment ens han fet reconsiderar molts aspectes, i això és també part de l'aprenentatge.

Amb tot, la demanda definitiva és: Recollir opinions, percepcions, demandes i propostes dels ciutadans i ciutadanes respecte la mobilitat del Nucli antic.

L'encàrrec està directament relacionat amb el procés de redacció del PMUS del conjunt del municipi, i és precisament per això que el nostre equip ha realitzat certes parts del treball en coordinació amb les empreses CINESI i INDIC. La primera s'ocupa de la part tècnica de la mobilitat i la segona s'encarrega del procés participatiu de tot el municipi.

Tanmateix, l'encàrrec implica un esforç de coordinació amb la resta d'agents implicats en el procés d'elaboració del PMUS, que fins ara són:

- Diputació de Barcelona.
- Ajuntament d'Olesa de Montserrat i la seva Àrea de Participació i Drets de la Ciutadania.
- Oficina del Pla de Barris del Nucli Antic.
- Associacions i entitats del Nucli Antic.
- Ciutadans a títol individual del Nucli Antic.

3. El Marc contextual del procés

3.1. La llei de barris

La Llei 2/2004, de 4 de juny, de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixin una atenció especial, més coneguda com la *Llei de barris*¹, estableix al seu Preàmbul que a Catalunya els darrers 25 anys les viles i ciutats han tingut una evolució positiva tot i que hi ha moltes àrees de les ciutats catalanes que pateixen problemes urbanístics i socials molt importants com poden ser de regressió urbanística (degradació progressiva de l'edificació, insuficiència o manca d'urbanització, de xarxes viàries, de sanejament, d'espais públics...), demogràfics (pèrdua o envelliment de la població, creixement

¹<http://www10.gencat.cat/ptop/AppJava/cat/documentacio/normativa/ciutat/arquitectura/llei22004.jsp>

massa accelerat...), de mancances econòmiques, socials o ambientals... Aquestes àrees acostumen a ser barris vells o nuclis antics, polígons d'habitatge o àrees d'urbanització marginal fets sense una planificació ni una dotació d'equipaments adequada.

En aquestes zones conflueixen diferents problemàtiques: de conservació d'edificis, d'urbanització i xarxes de serveis, d'espais públics, d'equipaments, de concentració de grups de ciutadans amb necessitats especials, d'accessibilitat viària i transport públic, de desenvolupament econòmic, d'activitat comercial, de seguretat ciutadana...

L'objectiu de la llei de barris és una intervenció integral, adreçada a la rehabilitació física, a la sostenibilitat ambiental, al benestar social i a la dinamització econòmica. Aquestes accions han d'anar destinades a la comunitat sencera del barri per tal d'aconseguir que l'espai i els equipaments públics esdevinguin factors de desenvolupament social, personal, generadors de teixit social i cultural, entorns afavoridors de cohesió i identificadors socials i culturals.

Amb la Llei de barris es pretén crear una nova visió de les millores urbanes, veient-les de prop, tenint en compte les necessitats de les persones per aconseguir espais de convivència. L'espai públic adquireix una dimensió sociocultural i es realitzen actuacions polivalents per afavorir espais de relació, amb especial atenció a la diversitat.

S'intenta aconseguir que els espais públics siguin espais de trobada social i intercanvi, on el veïnat tingui dret a gaudir d'un entorn segur que afavoreixi el progrés personal, la cohesió social i la identitat cultural, amb la participació de tots els ciutadans.

L'ànima del Pla de barris han estat els programes socioeconòmics, projectes integrals, amb equips multidisciplinaris que treballen en temes d'interès general com poden ser l'educació, el foment de l'ocupació, la cultura, l'esport, les noves tecnologies... donant-hi prioritat als col·lectius amb més dificultats. Es generen uns nous espais de trobada per aconseguir més proximitat i una millora de la convivència, mitjançant la implicació de les entitats, les associacions i els veïns. S'ha de saber escoltar per saber què interessa amb la finalitat de donar respostes eficaces i encertades. Els protagonistes són els veïns i veïnes perquè els projectes es fan amb les persones i per a les persones.

L'objectiu del Pla és millorar la qualitat de vida, l'espai urbà i els serveis a les persones (famílies, dones, infants, comerciants, nouvinguts...), provocant una sensació de benestar, amb prosperitat laboral, amb carrers i places accessibles, equipaments públics dignes, facilitant una bona convivència i relació veïnal.

Amb el Pla de barris també s'aconsegueix enfortir el teixit associatiu, el treball en xarxa i la cultura de la participació. Es potencia la interrelació entre veïns i entre la ciutadania i les entitats i s'estructura una participació a partir del diàleg permanent amb els serveis municipals, els agents socioeconòmics, educatius, religiosos, de salut... La responsabilitat és compartida perquè s'inclouen les entitats en la gestió directa dels projectes, d'una manera regulada .

Aquesta llei compta amb una dotació pressupostària molt important, donat que la Generalitat de Catalunya finança entre el 50-75 % dels projectes conjuntament amb les corporacions locals. Un cop finalitzen els projectes del Pla de Barris, i per tal de consolidar les fites assolides per la Llei de barris, suavitzar la retirada de recursos, facilitar el traspàs a l'activitat ordinària i capitalitzar l'experiència aconseguida, la Generalitat de Catalunya ha creat el Contracte de barri, que ajudarà als municipis que han estat beneficiaris d'un Pla de Barris a completar projectes o a realitzar-ne de nous.

En la convocatòria de 2008, a Olesa de Montserrat li adjudiquen la llei de barris pel Nucli antic: L'àrea presenta les característiques d'un nucli antic tradicional -carrers estrets i irregulars, manca d'espais verds, dificultats d'aparcament i accessibilitat– està patint una pèrdua de centralitat urbana derivada de la consolidació del centre urbà en l'eixample modern, fet que es tradueix en una pèrdua d'activitat i de població, en el deteriorament de l'edificació i dels habitatges.

El projecte vol retornar-li el rol de centralitat urbana a l'àrea, a través de la implantació de nous equipaments públics en els quals s'impulsaran nous programes de dinamització social, cultural i econòmica; la urbanització de carrers i places, millorant l'accessibilitat i mobilitat de les persones; les millores ambientals i el foment de la rehabilitació d'edificis.

3.2. La Llei de Mobilitat

En les últimes dècades, s'ha produït un esclat de la mobilitat en les societats avançades. D'altra banda, els models de mobilitat de les nostres ciutats han evolucionat tendint a girar principalment entorn al vehicle motoritzat privat i indubtablement això ha derivat en uns efectes negatius gens menyspreables. Entre d'altres, podem identificar les emissions de gasos i partícules dels vehicles, la contaminació acústica, l'ocupació indiscriminada del territori i dels espais ciutadans, el consum energètic no sostenible, el col·lapse d'infraestructures i serveis dimensionats per fluxos inferiors i tantes altres conseqüències que ens han de fer reflexionar sobre el model les nostres ciutats.

En aquest context neix la Llei 9/2003, del 13 de juny de 2003, denominada *Llei de Mobilitat de la Generalitat de Catalunya*², pretén donar un gir a aquestes concepcions tradicionals i donar una resposta eficient a les necessitats de mobilitat dels ciutadans de la nostra societat que és moderna, dinàmica, amb projecció i en la qual no es pot concebre més abordar els problemes de mobilitat en termes de simple estudi de trànsit.

En aquesta línia es pretén satisfer les necessitats de mobilitat de la ciutadania donant major protagonisme a les xarxes de vianants, a les de bicicletes i als transports col·lectius, alhora que s'identifica la conveniència de lligar el desenvolupament urbanístic a les previsions de mobilitat en fases inicials del planejament urbanístic, de manera que aquests conceptes quedin indissolublement units al disseny i a la gestió de la xarxa viària.

En aquest nou model de mobilitat s'introdueixen principis com la seguretat, la sostenibilitat, la integració social, la qualitat de vida, la salut i l'augment de la competitivitat, perquè moure's respectant aquests principis és un dret i, a més, ha de tenir uns costos acceptables pels ciutadans.

Tot això, en definitiva, suposa un canvi profund en el model de mobilitat de les ciutats.

²http://mediambient.gencat.net/cat/el_departament/actuacions_i_serveis/legislacio/comple/llei_9_20_03.jsp

Els Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) són un dels múltiples instruments de planificació que estableix la Llei 9/2003. En particular, els PMUS, neixen amb la idea de convertir-se en l'eina bàsica per configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya.

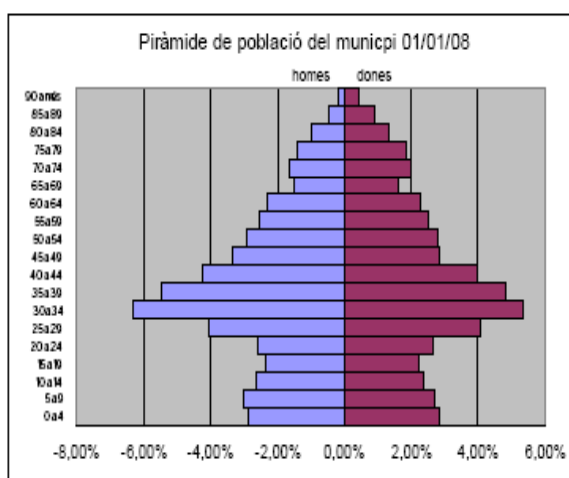
1. Els plans de mobilitat urbana són el document bàsic per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya.
2. L'àmbit territorial dels plans de mobilitat urbana és el del municipi o, amb l'acord corresponent dels ajuntaments afectats, el de diversos municipis amb un esquema de mobilitat interdependent, tant si integren una àrea urbana contínua com si no n'integren cap.
3. El contingut dels plans de mobilitat urbana s'ha d'adequar als criteris i les orientacions establerts pels plans directores de mobilitat de llur àmbit i, si escau, als plans específics, i ha d'incloure un pla d'accés als sectors industrials de llur àmbit territorial.
4. La iniciativa per a elaborar i aprovar els plans de mobilitat urbana correspon als ajuntaments.
5. En el procés d'elaboració dels plans de mobilitat urbana ha de restar garantida la participació del consell territorial de la mobilitat o bé, en cas que aquest ens no hagi estat constituït, la consulta al consell comarcal corresponent i als organismes, les entitats i els sectors socials vinculats a la mobilitat. Abans d'aprovar-los, cal l'informe de l'autoritat territorial de la mobilitat de llur àmbit territorial o, en cas que aquest ens no hagi estat constituït, del departament de la Generalitat competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport. En aquest informe, l'ens corresponent s'ha de pronunciar sobre la coherència del pla amb els criteris i les orientacions establerts pel corresponent pla director de mobilitat i hi ha de vetllar.
6. L'elaboració i l'aprovació dels plans de mobilitat urbana són obligatòries per als municipis que, d'acord amb la normativa de règim local o el corresponent pla

Les ciutats més grans (Cornellà, Sant Boi o el Prat) tenen creixements mínims o fins i tot negatius. Les ciutats mitjanes, d'entre 10.000 i 25.000 habitants (Molins de Rei, Olesa de Montserrat o Esparreguera), tenen creixements molt moderats, mentre que els municipis petits són els que presenten creixements més elevats en termes relatius. Per zones, la que presenta un creixement de població més gran és la nord, mentre que a la zona centre el creixement és negatiu.

En aquest context, Olesa de Montserrat, com a ciutat de més de 20.000 habitants, destaca pel seu creixement i se situa com a tercera ciutat de la zona nord, després de Martorell i Sant Andreu de la Barca.

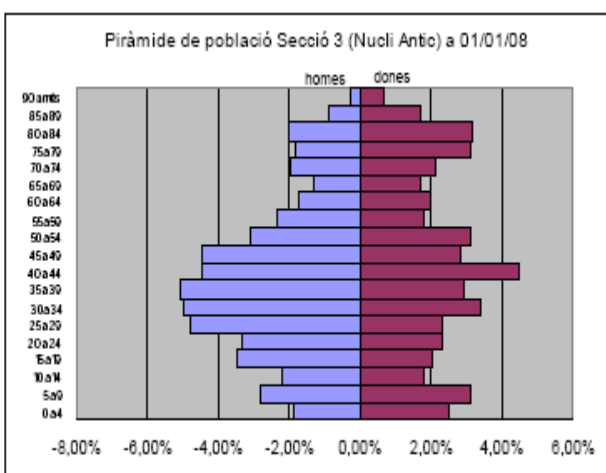
El creixement demogràfic d'Olesa no és homogeni en tot el terme municipal; el Nucli Antic segueix perdent pes de població i esdevé la secció censal municipal amb menys habitants.

L'any 1996, al barri hi vivia el 7,2% dels olesans; l'any 2002, el 6,80%, i d'acord amb les darreres dades oficials (2007), el pes de la població del Nucli Antic segueix disminuint fins a situar-se en el 5,63% del conjunt de població del municipi.



Font: Padró provisional 01/01/08

En el període 2002-2007, el Nucli Antic no només no segueix la dinàmica de creixement demogràfic de la ciutat, sinó que és l'únic barri del municipi que fins i tot arriba a perdre habitants.



Font: Padró provisional 01/01/08

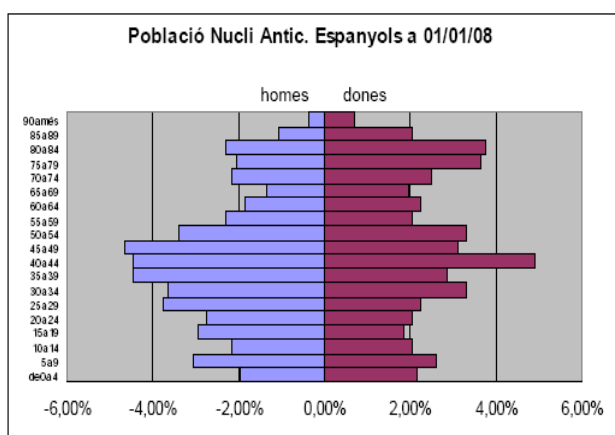
L'envelliment de la població i la baixa taxa de natalitat són els responsables d'aquesta falta de dinamisme, que s'expressa amb un

índex de dependència global molt elevat, el 57,41%.

Tanmateix, el fenomen migratori sembla poder modificar aquestes tendències, tant pel que fa a la pèrdua com a l'envelliment de la població del Nucli Antic. L'any 2007, l'índex d'immigració a la secció 3 pràcticament doblava el d'Olesa.

A 1 de gener de 2008 hi havia empadronades al municipi un total de 23.229 persones. L'àmbit d'estudi, el Nucli Antic, correspon a la secció censal 01003, tot i que també inclou els trams inferiors dels carrers de Baix, Dalt i Coscoll, corresponents a la secció censal 01002. En el conjunt de l'àmbit delimitat hi consten empadronades, a gener de 2008, 1.749 persones, de les quals el 75% es troba dins la secció censal 01003.

La comparació de les piràmides de població dels anys 2001 i 2008 són indicatives de les característiques demogràfiques que ja hem esmentat en parlar dels indicadors. Els trets que volem destacar són, d'una banda, l'envelliment de la població i de l'altre, la potencialitat de la població nouvinguda al barri.



Font: Padró provisional 01/01/08

D'acord amb les dades padronals a 1 de gener del 2008, el 21% de la població del Nucli Antic té més de 65 anys, molt per sobre de la mitjana del municipi. El grup d'edat inferior als 15 anys és lleugerament inferior i el tram entre 15 i 64 anys, el d'edat productiva, presenta una gran feblesa, quasi 5 punts per sota de la mitjana de la vila. Sembla evident que el fenomen migratori no ha estat

suficient, ara per ara, per rejuvenir la població del Nucli Antic. El col·lectiu de majors de 65 anys respon a l'existència d'un grup de població que fa molts anys que viu al Nucli Antic (probablement sempre), en el qual predominen les dones.

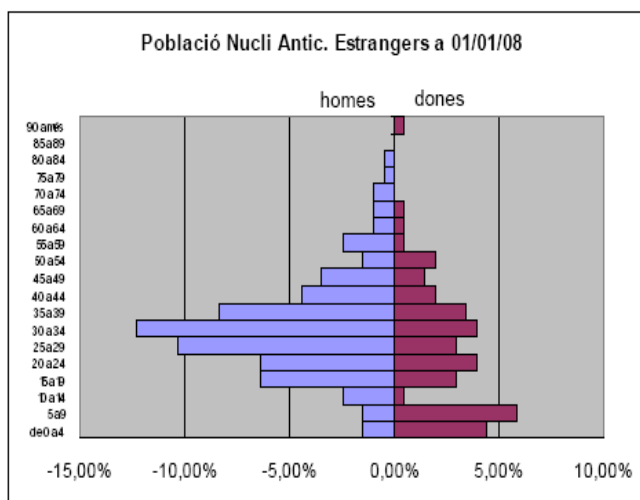
L'elevat índex de sobre envelliment, és a dir, la proporció de persones de 85 o més anys sobre la població de 65 o més anys, és substancialment superior al Nucli Antic. Aquest

índex és rellevant ateses les dificultats de mobilitat, la falta d'espais lliures i zones verdes i l'estat i falta d'adaptació dels habitatges.

Un tercer aspecte que cal comentar és respecte a les persones de més de 65 anys que viuen soles, pràcticament el 20%, especialment dones de 75 o més anys, i que requereixen de suport i atenció domiciliària per part dels serveis socials municipals.

Aquesta tendència a l'envelliment només s'ha modificat per l'arribada d'estrangers d'origen extracomunitari, amb una presència del 16% al Nucli Antic.

La comparació de les piràmides d'edat de la població de nacionalitat espanyola o estrangera del Nucli Antic mostra que els nous són persones joves, majoritàriament d'entre 25 i 35 anys. El principal col·lectiu és el de nacionalitat marroquina (65%), seguit a distància pel de nacionalitat boliviana (15%).



Font: Padró provisional 01/01/08

4. Metodologia del procés

Definir correctament la metodologia és i ha estat una tasca primordial per l'equip. S'ha proposat fer una metodologia seguint els principis més elementals de la IAP. En aquest sentit, els objectius i la planificació estan destinats a utilitzar diferents tècniques, materials empírics, perspectives i molt especialment, a incorporar un procés de diàleg que permeti la mobilització i participació de tots els agents implicats. Amb tot, es pretén aconseguir rigor, amplitud i profunditat en el procés. Com explicarem a continuació, al llarg de la realització del procés s'utilitzaran tècniques qualitatives i quantitatives que s'han desenvolupat al voltant de tres fases: la documental, la experimental i l'analítica.

4.1. Objectius

Delimitar correctament l'encàrrec ha estat una tasca clau per l'equip. Les trobades a mode de reunió amb la Cap d'àrea de Participació de l'Ajuntament d'Olesa i altres agents ens ha permès comprendre bé l'encàrrec per, com a equip tècnic motor del procés, establir objectius clars.

L'objectiu principal en el procés és consensuar escenaris de futur per a la mobilitat del Nucli Antic; a partir d'aquests l'equip de treball ha proposat dos objectius secundaris:

- Garantir que en el procés de participació sobre la Mobilitat del Nucli antic d'Olesa, hi participen el màxim nombre de persones, el recursos tècnics i de l'administració.
- Recollir de manera fidel, clara i entenedora els consensos aconseguits amb els tres agents implicats. Al mateix temps que el compromís de retornar-los de forma clara a tots el implicats. Mantenint durant tot el procés els principis de transparència i publicitat.

D'aquests dos, se'n deriven objectius directes:

- Diagnosticar participativament tots els punts relacionats amb la mobilitat.
- Fer propostes en relació al futur de la mobilitat.
- Garantir que tots els discursos, en relació a la mobilitat, són presents en els tallers participatius.
- Complementar i per tant, enriquir, amb les aportacions de la ciutadania, la diagnosi i les propostes tècniques.

I els objectius indirectes relacionats són:

- Crear una nova oportunitat de relacionar els veïns/es i la ciutadania implicada al barri.
- Implicar el màxim de ciutadania possible.

- Donar al barri i a l'administració, l'oportunitat d'acumular una bona experiència en participació.

4.2. Planificació

Per tal d'aconseguir tots aquests objectius l'equip del Màster s'ha planificat la feina i ha fet una previsió de les tasques que caldrà dur a terme. La planificació ens ha permès organitzar-nos i distribuir-nos les tasques.

Fins ara l'experiència ens havia ensenyat, entre d'altres, que l'encàrrec pot sofrir alteracions al llarg del seu desenvolupament que l'afectin en alguna mesura i cal adaptar-s'hi i ara ens ensenya que la planificació també es veu condicionada i alterada constantment i cal flexibilitat.

El cronograma inicial era el següent:

TASQUES PREVISTES	MARÇ	ABRIL			MAIG			JUNY			JULIOL		
Coneixement territori i obtenció d'informació	■	■											
Elecció actors a entrevistar		■	■										
Desició òrgan de seguiment			■										
Elaborar entrevistes			■	■	■								
Anàlisi entrevistes				■	■								
Creació Comissió de Seguiment						■							
Realització Tallers Riera							■	■					
Realització Tallers Mobilitat									■	■	■		

Amb els canvis soferts durant el disseny de la fase de diagnosi que anteriorment s'han esmentat, el nostre cronograma, més concretament les tasques realitzades, han estat les següents:


Abril

- Reunió de coordinació tècnica: amb representants tècnics dels departaments implicats en el projecte de la Diputació de Barcelona (Oficina tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local), de l'ajuntament d'Olesa i de l'equip del Màster.
- Reunions internes de seguiment de l'equip del Màster.

Maig

- Dia 28, reunió de coordinació tècnica del Pla de Mobilitat. En aquesta reunió es van acordar temes molt importants pel procés com ara dates, assistència del tècnics, ordres de tallers... Va ser també un intercanvi d'informacions molt profitós.
- Realització d'un primer informe.
- Reunions internes de l'equip per organitzar i executar les tasques.
- Disseny del Pla de Comunicació i dinamització per reforçar les diferents convocatòries.

Juny

- Execució del Pla de Comunicació i dinamització.
 - Reunions per dissenyar i preparar la sessió de participació.
- 
- Assistència a la sessió informativa del procés de participació per el Pla de Mobilitat d'Olesa i per la Mobilitat del Nucli Antic, celebrada el dia 16 a la Casa de la Cultura del municipi.
 - Assistència el dia 22 a la sessió de participació per la diagnosi del Pla de Mobilitat d'Olesa.
 - Realització i dinamització el dia 29 de la sessió de participació per la diagnosi de la Mobilitat del Nucli Antic.

Juliol

- Redacció i lliurament d'un segon informe.
- Redacció de l'Informe de resultats de la sessió de participació ciutadana: recollida, anàlisi i organització dels consensos i discursos obtinguts en la sessió.

4.3. Treball de camp i tècniques utilitzades

4.3.1. L'anàlisi documental

En primer lloc i un cop delimitats els objectius a aconseguir, l'equip es va posar a treballar en la recerca de dades secundàries i generals que, en la seva mesura, ens ajudessin a fer una primera coneixença i, alhora, a detectar determinats síndromes del territori (dèficits d'infraestructures, problemes d'exclusió social...). Un cop vam donar per acabat l'anàlisi documental, vam passar a l'elaboració i el disseny de les entrevistes.

4.3.2. Les entrevistes

Elaboració i disseny de les entrevistes

En el moment en que l'equip de treball es va plantejar realitzar les entrevistes³ als diferents agents clau del barri es van incloure els dos objectius implicats en el procés en aquell moment (inicis d'abril): la mobilitat i la reurbanització de la riera de Can Carreras.

Tot i així vam creure convenient estructurar l'entrevista de manera que els temes quedessin clarament diferenciats.

A posteriori, aquesta delimitació conceptual ens ha suposat un avantatge en tant que ha permès el tractament dels temes per separat. En el cas concret que ens ocupa ens ha facilitat l'adaptació als canvis del procés, considerant que el projecte vinculat a la riera s'ha posat indefinidament per manca de finançament i, en conseqüència, el fet que ja no fos necessari aprofundir en l'anàlisi dels discursos relacionats.

³ El guió de l'entrevista es pot consultar a l'Annex 1

La gestió del treball de camp

Aquest treball de camp va suposar el primer contacte real amb el territori i els seus ciutadans/es. Vam seleccionar una sèrie d'associacions del barri per tal que, a través d'una entrevista a un o varis dels seus membres, ens ajudessin a captar imaginaris i hàbits comuns del barri. La grandària de la mostra havia de ser l'adequada per tal de permetre a l'equip investigador un treball de proximitat, més qualitatiu que quantitatiu, necessari per a conèixer, principalment, les sensacions i percepcions d'aquests testimonis sobre la situació de la mobilitat al Nucli Antic.

Per nosaltres ha estat un criteri de selecció fonamental el fet que les associacions poguessin aportar una informació plural suficient per realitzar un treball de naturalesa exploratòria.

Les entrevistes semi-estructurades ens han ajudat a conèixer quina relació mantenen les persones en qüestió dins de les associacions, quines activitats realitzen i com els ha afectat tot el que ha tingut ha veure amb la mobilitat i la situació al Nucli Antic.

Les sessions de les entrevistes a les associacions s'han realitzat durant la primera quinzena del mes d'abril de 2010. La durada de les entrevistes ha estat entre 1 hora i 1 hora 45 minuts, en funció de com es desenvolupava la conversa. El tipus d'entrevista que vam escollir va ser la qualitativa semi-estructurada segons un esquema flexible, però seguint un guió pel plantejament de les preguntes⁴. La intenció és propiciar una interacció comunicativa entre el entrevistador i el entrevistat per tal de fer emergir els aspectes establerts per el tema objecte d'investigació.

Amb les entrevistes s'ha volgut generar un discurs amb una certa línia argumental (poc fragmentat ni precodificat, com passa amb els qüestionaris), que permet a la gent descriure experiències, opinions i parlar sobre les seves pròpies vides amb les seves pròpies paraules.

La participació en les entrevistes ha estat de caràcter voluntari i s'ha garantit l'anonimat dels i les participants, així com la confidencialitat de les opinions individuals. El debat

⁴ Corbetta, P. *Metodología y técnicas de investigación..* Colec: Ciencias Sociales. Ed: Macgraw-Hill. 2007.p. 344

s'ha enregistrat amb una gravadora d'àudio i s'ha transcrit literalment pel seu posterior anàlisi.

Buidat i anàlisi de l'entrevista

El producte brut d'una entrevista és bàsicament un 'text' del qual s'extrauen i interpreten les dades i informacions pertinents. En el present cas i en funció dels objectius proposats, s'ha optat per fer una anàlisi que faci emergir els temes principals i els diversos punts de vista expressats. Es van utilitzar els següents ítems:

- Ús espai públic.
- Comerços (vida comercial i problemes de vehicles comercials).
- Seguretat viària (cotxe - vianant).
- Accessibilitat i comoditat per passejar-hi.
- Equipaments i edificis d'atracció.
- Aparcament.
- Prioritat al vianant.
- Itineraris habituals.

A continuació es llisten les entrevistes realitzades fins el moment:

Persona entrevistada	Càrrec/entitat
Anna Parera	Cap d'Àrea de Participació i Drets de la Ciutadania
Pedro Guardeso	Tècnic AODL (Oficina del Projecte d'Intervenció Integral del Nucli Antic)
M ^a Àngels Cabronero	Regidora Participació
Toni Lázaro	Policia Municipal
Ferran Saló	Arquitecte municipal
Jaume Monné	Tinent d'alcalde (ex-alcalde) ⁵
Josep Batallé	AMPA Povill

⁵ Promotor del projecte de Pla de Barris durant el seu mandat.

Persona entrevistada	Càrrec/entitat
Fàtima Llimona	AMPA Escolàpies
Joan Povill	Direcció Povill
Antonio Plaza	Direcció Escolàpies
Montserrat Camps , M. del Mar Florensa i Helena Delgado	Associació Comerciants
Susana Garcia-Duran	AV Casc Antic
Bea Segado	Dones i Progrés
Oriol Francesc	Revolució Verda
Pepita Sala	Esplai Gent Gran
Àngel Pérez	Centre muntanyenc i de recerques

A mode de conclusió en el present treball, les entrevistes han partit d'un mínim guió inicial d'àmbits temàtics predefinitos, sense ordre preestablert, mitjançant el qual s'han abordat els objectius de la investigació a partir del relat de les experiències pròpies de les persones entrevistades.

4.3.3. Pla de Comunicació

L'objectiu d'aquest és difondre les activitats i alhora engrescar i motivar a la ciutadania i a tots els agents implicats a participar. Per arribar al màxim de persones ens vam plantejar fer un pla obert, és a dir, un pla flexible i així, aprofitar qualsevol oportunitat per difondre l'activitat.

En aquest sentit, vam organitzar el pla de comunicació de la següent manera:

Primer vam proposar crear una imatge que la ciutadania pogués relacionar ràpidament. Després de diversos debats dins del grup motor es va acordar consolidar el logotip que la Regidoria de Participació havia començat a utilitzar en el procés de participació que s'està realitzant de forma



paral·lela per a la revisió del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal.

Després vam crear un missatge comú per a totes les comunicacions (clar i concís) que servís de lligam per a què la ciutadania se sentís atreta a participar⁶.

Després vam distribuir el missatge i la imatge en diferents canals:

- Cartell:

L'equip va dissenyar i editar un cartell⁷ amb la informació més detallada i sintètica de quan, com, a on, per a qui i per què de la convocatòria al taller. L'ajuntament es va encarregar de la impressió i de les còpies i tot seguit, va delegar al cos de policia municipal la seva distribució. La policia municipal es va encarregar de penjar-lo a tots els equipaments públics, a comerços i punts claus de barri.



- Fulletó:

El fulletó, com el cartell, el vam dissenyar i editar l'equip; la informació que s'hi concentrava era una mica més extensa que la del cartell⁸. El fulletó permet informar directament a qui el rep i ser utilitzat com a suport a la informació cara a cara. Seguint aquesta lògica el vam repartir, en tres ocasions, als veïns del barri i un dia a la sortida de les dues escoles del barri. També el dia de la Fira d'entitats es van repartir pels estands de les entitats presents.



⁶ El missatge es va recollir en un fulletó que es pot consultar a l'annex 3 d'aquest document.

⁷ El cartell es pot consultar en l'Annex 2 d'aquest document.

⁸ El fulletó es pot consultar a l'annex 3 d'aquest document.

D'igual manera vam aprofitar la celebració del Taller de participació del procés de la mobilitat al municipi per repartir a la sortida de l'auditori el fulletó als i les assistents.

- **Correspondència:**

Es va preparar una proposta de carta per enviar a les llars del Nucli Antic que finalment es va decidir no enviar.

- **Conversa:**

Fruit de les passejades pel barri i de les entrevistes es va mirar de fer el màxim de difusió de la informació directa (“cara a cara”). Es va parlar amb la gent que hi havia a les places i carrers del barri així com també amb els comerços uns dies abans de la celebració de la sessió, tot convidant-los a participar-hi i lliurant-los el fulletó.

Durant aquesta tasca es va recollir la queixa dels comerciants per que l'horari no era compatible amb el de la feina, i per tant, difícilment hi poden assistir. Com a resposta aquesta demanda, després de l'estiu es realitzarà una sessió amb comerciants al migdia.

- **Trucades:**

Es va reforçar la convocatòria amb trucades a aquells qui les persones a qui s'havia entrevistat havien assenyalat com a interessants per a incloure'ls en el procés i de manera personal se'ls va convidar a ells i a la resta de membres de l'entitat.

D'igual manera es va convidar a tots aquells qui havien estat entrevistats durant la fase de pre-diagnosi per tal que participessin al taller.

- **Internet: Webs municipals:**

Per tal de facilitar a tothom la informació també es va fer un apartat especial a la pàgina web de l'Ajuntament, dins l'apartat de participació ciutadana i també a la pàgina web del Pla de Barris del Nucli Antic⁹.

- **Premsa:**

⁹ Aquesta informació es pot consultar a través d'aquest enllaç
http://www.olesam.cat/par_processos_prc.asp?id=11

Es va anunciar als principals diaris d'Olesa, com també a la Revista municipal. D'altra banda es va fer una cunya a la ràdio, que sonava en els espais de publicitat entre programes i per acabar també es va fer un guió per la tertúlia de mobilitat del Nucli Antic tot aprofitant la tertúlia política setmanal. Aquestes es van dur a terme el dimarts 15 i dijous 17 de Juny.

- Nota de premsa:

Per acabar es va passar una nota de premsa que es va distribuir a tots els mitjans d'Olesa¹⁰ i del seu entorn..

4.3.4. Taller de participació

Preparació

A partir d'una proposta de dinàmica de treball, vam fer una reunió per realitzar un simulacre de la sessió. Aquesta activitat ens va ajudar molt a posar-nos en situació i així, poder preveure a grans trets, com aniria la sessió amb els grups.



Planificació i implementació

A continuació es fa esment de la planificació i la dinàmica de treball de la sessió de participació ciutadana sobre la mobilitat al Nucli Antic:

- 18:00h (1h) Preparació i adequació de l'espai:

L'equip de pràctiques prepara les sales habilitades per l'ajuntament per tal de realitzar-hi la sessió: col·locació de cartells, material...

¹⁰ La nota de premsa es pot consultar a l'Annex 5.

- 19:00h Recepció dels participants:

Es demana a cada un dels assistents que facilitin el seu nom i adreces de contacte; això serveix d'una banda com a base de dades per enviar els resultats del taller als participants i de l'altre per comptabilitzar de manera senzilla quants eren i d'on provenien. Com a petita dinàmica per els assistents se'ls demana que marquin amb un gomet de color el punt on està situada la seva residència en un ortofotomapa.

Aquesta dinàmica ens ajudarà a conèixer l'origen dels assistents i l'acumulació o la manca d'assistents de zones del Nucli Antic concretes.



A cada un dels assistents se'ls dóna una targeta amb un dibuix (bici, camió o furgó) que servirà per distribuir-los després en els tres grups de debat.

- 19:10h Presentació institucional del procés i de la sessió.

La realitzà en Jaume Moné (Tinent d'Alcalde) amb la presència de la regidora de Participació M^a Angels Cambroner.

- 19:15h Breu explicació del procés participatiu per part de l'equip del Màster de Participació i Polítiques Locals.
- 19:20h. Presentació dels resultats tècnics de l'estudi de Diagnosi de la Mobilitat al Nucli Antic, a càrrec de Mònica Reyes, de l'empresa CINESI.
- 19:30h. Breu explicació de com es durà a terme la dinàmica participativa per part de l'equip del Màster.

Durant aquesta explicació es produeix la interrupció d'un dels assistents que està ressentit amb el consistori per què considera que els processos no es realitzen adequadament. Tot i el to elevat de la seva intervenció se l'atén i es convida als

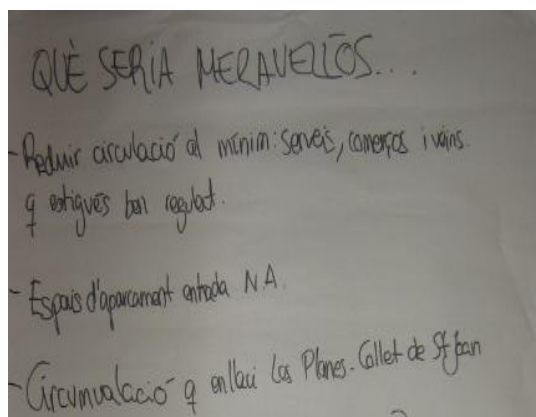
assistents a anar a la sala que els correspon segons el grup al qui pertanyin per començar el debat veïnal en grups.

La idea inicial de l'equip era realitzar un grup de treball per dinamitzadora, és a dir, quatre grups de treball. Però les previsions d'assistents (basades en la sessió de participació sobre mobilitat a tot el municipi) feien més probable la possibilitat de treballar en 3 grups.

▪ 19.50h. Treball en grups:

L'objectiu del debat ciutadà va ser conèixer la visió que els i les participants tenen de la mobilitat al Nucli Antic, recollir les seves percepcions i opinions per enriquir i contrastar la diagnosi tècnica, i per al final de la sessió poder tenir una bona fotografia de quins són els elements ben resolts respecte a la mobilitat al Nucli Antic, els elements a millorar i les qüestions més importants a resoldre.

Un cop elaborada aquesta diagnosi ciutadana, la dinamitzadora va demanar als participants que pensessin en la situació futura de la mobilitat del barri amb el suport de la qüestió: Seria Meravellós que... Amb la intenció que sorgissin idees per un pla idealitzat que fes aflorar algunes propostes inicials de millora de la situació de manera desenfadada.



Al final del debat es va lliurar als i les assistents un full d'avaluació del taller¹¹.

▪ 21:00h. Plenari final:

Les dinamitzadores van llegir davant l'auditori quines havien estat les idees sorgides durant la darrera fase de la sessió de debat, s'agraeix la seva assistència i la seva aportació.

¹¹ Aquest document es pot consultar a l'Annex 5.

4.3.5.Informes

Durant la fase de diagnosi del procés participatiu s'han elaborat dos informes. Aquests han servit per agrupar tota la informació obtinguda fins al moment de la redacció, a més de recopilar totes els passos que s'han seguit, les actuacions realitzades, els entrebancs que ens hem trobat, els objectius assolits i les propostes per a properes actuacions. A continuació, s'explica breument el contingut de cada un d'aquests informes elaborats, així com els motius i els objectius de la seva elaboració.

Primer Informe

Un cop vam tenir fet el buidatge de les entrevistes, l'equip va elaborar un primer informe que recollís, a mode de síntesis, el treball i els resultats obtinguts fins al moment. A més, aquest informe també contemplava un apartat on es proposava el Pla de Comunicació del procés. Aquest primer informe es va presentar el 28 de maig en la reunió de coordinació tècnica del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible. Els objectius de la presentació d'aquest document van ser informar a totes les parts implicades en el procés sobre el treball realitzat així com la primera informació obtinguda, i exposar les propostes per a les següents fases.

Segon Informe

El present informe s'ha elaborat al llarg del mes de juny i és una ampliació de l'informe previ: s'hi inclouen totes les actuacions realitzades fins al moment, el buidatge i tractament de la informació obtinguda en les entrevistes, el Pla de comunicació que es va dur a terme per a la convocatòria del taller participatiu, així com els primers resultats d'aquest.

L'objectiu d'aquest informe és redactar un document on es plasmi tot el que s'ha dut a terme des de l'inici de les pràctiques fins ara, i d'aquesta manera poder transmetre al personal docent del màster tota la informació referent al procés.

5. Resum d'idees principals per a la diagnosi sobre la mobilitat al Nucli Antic

5.1. Aportacions resultat de les entrevistes

A continuació s'exposa de manera detallada els comentaris i temes més freqüents que van sorgir en el sí de les entrevistes realitzades en la fase de diagnosi sobre la mobilitat al Nucli Antic¹².

- **Existeix una cultura del cotxe** molt estesa i una posterior sobre-utilització d'aquest per part de la ciutadania l'hora de desplaçar-se pel municipi i pel Nucli Antic, enlloc d'utilitzar altres mitjans de transport.
- Manca de places d'**aparcament** al Nucli Antic. A nivell de nombre (insuficient) i de disponibilitat de les mateixes. Es detecten actituds anàrquiques per part dels usuaris a l'hora d'aparcar, que no respecten les prohibicions establertes en el sí del mateix Nucli Antic. Aquest factor representa un obstacle a l'hora d'atraure persones que només poden venir en cotxe a la zona, ja que quan decideixen accedir-hi no saben què fer del propi vehicle.
- Debat sobre **l'ús del Nucli Antic**: molts dels entrevistats apunten a la total pacificació del trànsit a la zona. Sorgeix però el debat de si s'hauria de convertir en una illa només per vianants durant totes les hores del dia i tots els dies de la setmana o amb un sistema més flexible amb horaris determinats per a l'entrada i sortida de vehicles tant comercials com dels residents.
- Situació de **col·lapse degut als equipaments** situats al Nucli Antic: es detecta un important col·lapse circulatori en el sí del barri, sobretot a les hores d'entrada i sortida de les escoles (Escolàpies i Povill), també de l'església degut a enterraments i casaments, però amb menys intensitat i freqüència que les escoles. S'apunta la necessitat d'un pàrquing dissuasori.

¹² La Transcripció de les entrevistes es troba a l'Annex 6 i la graella de buidatge al 7 d'aquest document.

- **El Nucli Antic com a drecera o lloc de pas:** la insuficient connexió entre els diferents barris o entre les entrades al poble i els barris més allunyats, provoca que aquests veïns/es utilitzin el casc antic com a lloc de pas per tal d'estalviar temps en els seus itineraris de circulació. Es demana de forma oberta i majoritària, la creació d'un eix viari alternatiu com podria ser el projecte de la Ronda Nord.
- **Percepció de perill amb la plataforma única** en la casuística i situació actual al barri. Si no hi figuren fitons o algun element diferenciador entre la zona per vianants i de vehicles, la percepció manifesta pel conjunt del col·lectiu és la de perill a l'hora de passejar pel barri.
- **Inadequació de l'espai públic:** presència de voreres molt estretes, poc accessibles i algunes en mal estat, ja que es detecten llambordes trencades i amb alguns forats.
- **Zones de càrrega i descàrrega** insuficients i sovint utilitzades per vehicles no autoritzats i no comercials degut a la manca de places d'aparcament en el conjunt del Nucli Antic. Aquesta és sobretot una demanda expressa del col·lectiu de comerciants ja que veuen directament afectat el desenvolupament de la seva activitat econòmica.
- Insuficient **actuació policial** pel que fa a la regulació del trànsit en hora punta, en el cas concret de les escoles, i en el sí dels punts "negres" del barri.

Es detecten altres temàtiques no directament vinculades amb la mobilitat que tenen una afectació menor, però no menys important a l'hora de detectar possibles vincles amb la mobilitat al Nucli Antic .

- **Deixadesa al barri:** es perceben *grafittis* a les parets del Nucli Antic, façanes en mal estat, incivisme, manca de mobiliari urbà com contenidors i papereres. A més, punts amb il·luminació insuficient com pot ser la Plaça de les Fonts i la majoria de carrers on encara hi ha establiments comercials oberts. La manca d'iluminació és també la causa d'una certa sensació d'inseguretat (sobre tot de

gent gran) a l'hora de passar a certes hores per llocs on hi ha grups de joves i/o persones nouvingudes.

- **Instal·lació elèctrica** en mal estat. Hi ha una demanda de soterrament del cablejat.
- Manca de **comerç al Nucli Antic** i voluntat d'impulsar-ne la recuperació per part dels grups de pressió del barri com són els comerciants, tot defugint l'haver de desplaçar-se als grans centres comercials de l'exterior per una manca interna d'oferta.
- **Cert grau de decepció** respecte l'administració local i altres processos participatius dels que es comenta que no hi va haver un retorn visible de la informació i la següent traducció en actuacions concretes.
- Algunes persones posen en dubte que sigui prioritària la inversió econòmica prevista pel Museu del Conte i defensen que aquests diners s'haurien de destinar a altres actuacions més prioritàries.

5.2. Aportacions resultat del Taller ciutadà de Diagnosi

Tot i la proximitat de la data de la celebració de la sessió participativa sobre la mobilitat del NA, l'equip ha cregut oportú aprofitar el lliurament d'aquest informe, per incloure-hi un breu informe inicial amb les primeres conclusions i idees extretes del debat ciutadà.

A continuació, es recullen totes les aportacions realitzades pels veïns i veïnes que varen participar en la sessió del Nucli Antic, a més dels resultats del qüestionari d'avaluació que varen omplir els participants en acabar la sessió. Posteriorment s'elaborarà un nou document que inclogui totes les aportacions, així com el



tractament i l'anàlisi d'aquestes. Aquest informe específic de resultats del taller de participació serà el document que s'enviarà a tots els i les participants com a devolució de la seva participació en el taller.

5.2.1. Aportacions Taller Diagnosi

Al taller participatiu de la diagnosi sobre la mobilitat del Nucli Antic hi han participat un total de 33 persones, repartides en tres grups equitatius en nombre de participants i heterogenis.

GRUP DE LA FURGONETA

Cotxes

- Els vehicles, tant cotxes com motos, s'excedeixen amb la velocitat que en alguns casos és extrema. La velocitat comporta inseguretat per el vianant i pel veí i augmenta el soroll que fa al seu pas, aquets fet molesta als veïns.
- Portar als nens a la porta de l'escola col·lapsa tot el Nucli Antic la direcció de les escoles, els mateixos pares i mares, els veïns i la policia ho permeten, perquè ningú fa res per evitar-ho. Els dies de pluja el col·lapse és tal que ni els vianants poden passar perquè el mal disseny de les clavegueres inunda els carrers i fa de tot un bassal.
- Hi ha carrers molt estrets que són de doble sentit. És del tot incoherent perquè dos cotxes no passen simultàniament i la cosa es complica molt més si hi ha cotxes aparcats. Aquest fet es dona en especial cap a la meitat del C/ Creu real.

Vianants

- Els carrers que tenen voreres, aquestes són insuficients perquè són massa estretes i no hi passa ni un cotxet ni una cadira de rodes. Això fa que s'hagi de baixar de la vorera o que el vianant quedi massa exposat al cotxe.
- En els carrers que no hi ha voreres, la plataforma única també és un perill. La plataforma única és útil, però només si es contempla com a illa de vianants. En els carrers que hi ha plataforma única i hi circulen cotxes, els protagonistes no són pas els vianants. No serveix de res perquè la plataforma única acaba utilitzant-se només pels cotxes.
- La plataforma única està en molt mal estat i les llambordes surten desordenadament. Quan plou intensament els carrers de la zona alta del N.A que

són els carrers que tenen pendent no absorbeixen bé l'aigua i els carrers que els segueixen s'embussen perquè els desaigües estan mal dissenyats i no poden absorbir tota l'aigua que haurien d'absorbir.

Aparcament

- Els vehicles aparquen inadequadament i no tenen en compte ni els senyals ni fan servir la lògica cívica i la coherència. En especial aquest fet passa a ;
 - a) Riera
 - b) Reverent Massana
 - c) Plaça de les fonts
 - d) Plaça de l'església
 - e) Plaça nova
 - f) Plaça de la cendra
- Manca aparcament dissuasori als voltants (però fora) del Nucli Antic. Cal més rotació a les afores del perímetre per llavors entrar al Nucli Antic a peu. Aquesta manca provoca tenir sempre cotxes mal aparcats que molesten.

Relació Nucli Antic – Resta del municipi

- Els veïns d'altres barris utilitzen el cas antic com a alternativa als semàfors de la via principal. Així, passen pels carrers del nucli antic fan més ràpida la connexió entre les vies d'entrada i sortida d'Olesa i casa seva.
En especial s'utilitzen els següents itineraris:
 - a) Vall d'Aran – Garraf – Santa oliva – Riera
 - b) Vall d'Aran – Garraf – Creu Real – c/ Ample
 - c) Riera – Senyora – Ample
 - d) Carretera de terrassa – c/ Estació – Riera – Clota – Anselm Clavé
 - e) Riera – Església – Josep Oriol

Control de la mobilitat/Vigilància

- En cas de pluja la Riera és un desastre total perquè l'aigua baixa sense control, és perillós pels cotxes i pels veïns. En general, aquest problema passa també amb tots els carrers amb plataforma única.
- Especialment a la plaça de les fonts es dóna una manca de regulació de la zona de càrrega i descàrrega. Se'n fa un mal ús perquè està mal dissenyada i senyalitzada.
- També en especial a la plaça de les fonts es dóna un cas de senyalització incoherent perquè hi ha senyals contradictòries que confonen als cotxes i no queda clar qui pot estacionar-hi.
- La regulació que la policia fa en hores puntes és inexistent, inadequada i insuficient perquè malgrat la seva presència no aconsegueixen resoldre ni

minimitzar el problema. En aquest sentit, potser falten efectius de policia o bé més professionalitat. En concret aquesta situació es dona;

- a) Entrada i sortida escoles
 - b) Entrada i sortida guarderies
 - c) De 13 a 14 aquells que van a dinar als restaurants del Nucli Antic.
- Els vehicles no respecten el que les senyals de tràfic indiquen.

Transport alternatiu: Bici i transport públic

- Manca un espai i uns itineraris adequats per la bici. (Aquest comentari només el va fer una persona i la resta no en va dir res. En aquell moment el silenci es va poder interpretar en que era una idea no compartida per la resta del grup, ningú la va discutir i ningú en va tornar a parlar)

Altres

- La Riera pertany al Nucli Antic i en molts projectes no es considera així. La Riera no és el límit del barri sinó que en forma part tant o més que qualsevol altra carrer.
- El Nucli Antic es veu brut i trobar-se brutícia al terra és un fet constant perquè la màquina de la neteja no s'arramba prou a les voreres ni a la plataforma.

SERIA MERVAVELLÓS QUE....

- Pel Nucli Antic no passessin cotxes (excepte emergències, comercials i veïns)
- Que el carrer Anselm Clavé canviés de sentit i passes a ser un sentit d'Est a Oest.
- Que al Nucli Antic hi haguessin més equipaments tant culturals com esportius
- Que el vianant recuperés el protagonisme del Nucli Antic . Que els veïns recuperessin l'espai que és seu per viure la vida quotidiana al carrer
- Que els nens juguessin al carrer amb tota la tranquil·litat del món, utilitzant el seu espai com a ciutadans i com a infants
- Que s'hi regulés el pas de motos i el soroll que això suposa.
- Que es reguessin els permisos per posar terrasses i desenvolupar l'oci nocturn al Nucli Antic (quan va sortir aquest tema es va dir que fins avui, no era costum de posar terrasses a les places però que aquesta temporada hi ha concretament 2 bars que si que n'hi tenen i molesten per el soroll. És una situació molt nova i no ha semblat que tinguessin una queixa molt ben formada. Sobretot va ser l'AA.VV que es va parlar de manera molt per sobre)

GRUP DE L'AUTOBÚS.

En la sessió de treball del grup de l'autobús s'han destaca els següents punts forts respecte la mobilitat del Nucli Antic:

- L'existència del Nucli Antic, la supervivència només en existir ja és un punt fort.
- La tranquil·litat i comoditat del barri, l'existent i les oportunitats que presenta.

Els aspectes a millorar, agrupats en ítems, que presenta la mobilitat del Nucli Antic que han exposat els participants, són:

Cotxes

- Excés de circulació de vehicles en tot el Nucli Antic.
- A l'hora de les escoles hi ha caos circulatori, no hi ha prou vigilància
- L'església també genera un cert caos circulatori, però no tant com les escoles. La gent que va a l'església acostuma a anar-hi a peu.

Vianants

- El grup discrepa amb l'informe tècnic (IT). Segons l'IT un 35% de les voreres del Nucli Antic són més amples, el grup no hi està d'acord, segons la tècnica de CINESI la plataforma única és considera com a vorera, els ciutadans diuen que això no respon a la realitat, ja que al Nucli Antic qui té prioritat a la plataforma única són els cotxes i no els vianants.
- Manca de zones verdes, fet que no facilita que la gent vagi a passejar i a jugar al barri.
- Mal estat dels carrers, hi ha carrers que tenen les llambordes separades (en zones de plataforma única) i forats (els quals quan plou són s'omplen)
- Existència de barreres arquitectòniques: escales, voreres estretes, forts pendents. Sobretot : c/Altures i c/Sastre, aquestes barreres són un perill per la gent gran i per la gent amb mobilitat reduïda.
- Impossibilitat d'anar a comprar amb un carro de la compra pel Nucli Antic, tot i això alguns dels participants afirmen que l'Ajuntament assegura que ja té aquest aspecte resolt.
- No hi senyalització ni elements que indiquin que hi ha prioritat per a vianants.
- Es perillós per passejar-hi, i a més, és molt perillós passejar-hi amb criatures.
- La Riera no té voreres. No existeix prioritat pels vianants, és molt perillós en horari entrada/sortida escoles.

Aparcament

- Manca d'aparcaments per a tothom, tant pels veïns com per la gent de fora que ha d'anar al Nucli Antic.
- Falta zona d'aparcament "dissuasori", és a dir, just en els límits del Nucli Antic
- Impossibilitat d'aparcar provoca que la gent de poble vagi a peu a l'església i a l'escola.
- Hi ha cotxes mal aparcats de manera habitual.

Relació Nucli Antic – Resta del municipi

- Els habitants del municipi circulen pel Nucli Antic fent-lo servir de drecera, més concretament, passen per:
 - o C/calvari
 - o Riera
 - o c/Josep Oriol
 - o c/Senyora
 - o c/clota.
- Dels darrers carrers esmentats, en els que hi ha més circulació són: Calvari, Riera i clota. El motiu de la utilització d'aquest camí alternatiu, és per a evitar el tap dels semàfors de la carretera. Aquesta drecera és usada durant tot el dia, no existeixen hores puntes de circulació.
- No es respecte la circulació restringida pels veïns, la resta del grup afirma que no existeix circulació restringida.
- El cotxes que passen pel Nucli Antic, generalment no són de gent que hi viu.
- El Nucli Antic esta pensat per a la gent de fora i no pensat per la gent que hi viu.

Control de la mobilitat/Vigilància

- Falta vigilància per això hi ha cotxes mal aparcats, al mateix temps, però, ha sorgit la idea que posaven moltes multes, aquesta idea només ha estat defensada per un dels participants.
- Hi ha cotxes (mal o ben) aparcats de manera permanent, no existeix control sobre això.

Transport alternatiu: bici i transport públic

- No existeix transport públic al Nucli Antic.
- El transport públic urbà més proper, tot i que esta lluny, no esta indicat, i les línies no són prou regulars, poca freqüència de pas.
- Seria possible que un autobús circulés per alguns dels carrers del Nucli Antic (els més amples).

Altres

- Han tractat homogèniament el conjunt dels carrers del barri quan, per contra, aquests tenen unes característiques individuals específiques que els diferencien.

- Sobre ús del cotxe. La gent va a buscar els nens a l'escola amb cotxe.-Existeix una manca de sensibilitat, és a dir, una falta pedagogia.
- Gran quantitat de coloms, molesten a l'hora de passejar (coloms morts al carrer) c/coscoll
- En el Nucli Antic no hi ha equipaments municipals, és el "pitjor" barri.
- Els contenidors de Recollida Selectiva estan massa lluny, els camions que realitzen la recollida són massa grans o de sistemes no adequats. Es parla que caldria un altre sistema de recollida (porta a porta o contenidors soterrats).
- Falta de manteniment i higiene al Nucli Antic, literalment "fa fàstic", contenidors en mal estat zona escoles, escolàpies rajoles desenganxades.

SERIA MERAVELLÓS QUE...

- Fos una zona realment per a vianants
- Fos una zona per viure-hi bé
- Es pogués passejar amb zones/llocs d'especial interès que estiguessin indicades
- Es pogués passejar tranquil·lament amb els nens
- Que la sessió d'avui fos el punt de pertinença a solucionar de manera individual cadascun dels problemes tractats.
- Fos una zona de passeig agradable i d'oci.
- Es portessin a la realitat les idees que s'han aportat avui.
- Fos un lloc que la gent desitges anar-hi.

GRUP DE LA BICICLETA

En la sessió de treball del grup de la bicicleta s'han destacat els següents punts forts respecte la mobilitat del Nucli Antic:

- Multar a la riera quan l'aparcament suposa un perill.
- El projecte d'urbanització de la Riera de Can Carreras serà bo com a millora de l'eix de comunicació existent i sobretot perquè suposarà un guany en termes de seguretat ja que s'eliminarà el risc d'accidents durant les pluges intenses que inunden el carrer.
- La plataforma única és bona per als vianants quan no hi passen cotxes

Els aspectes a millorar, agrupats en ítems, que presenta la mobilitat del Nucli Antic que han exposat els participants, són:

Cotxes

- En general, a dins el barri, no es respecten les senyals de circulació. Entre elles la que indica que hi ha restricció de pas de vehicles (posen com exemple la plaça de les Fonts on no s'hi pot passar però tant passen com aparquen)
- Els sentits de circulació no estan ben distribuïts (arriben a dir que estan fatal) (posen com exemple el C/Santa Oliva)
- Col·lapse circulatori per la gran quantitat de vehicles que hi passen, tot i ser carrers estrets, entre C/Sastre i C/Riera
- Es produeixen embussos a les hores puntes de les escoles (entrada i sortida de criatures)
- Hi ha vehicles que aparquen massa a prop de l'entrada de l'escola Povill (fins i tot a vegades dificulten l'entrada i sortida de la porta del centre)
- Hi ha carrers on no es pot circular perquè no estan asfaltats, C/ Baldufa i C/Llongueras.
- Hi ha una dificultat per a que els infants puguin accedir a les escoles pel volum de tràfic i per que creuen difícil arribar-hi a peu (perill amb vehicles, vegetació mal cuidada que envaeix espai de pas dels vianants i vehicles aparcats que també ho impedeixen)

Vianants

- Els fitons i altres peces de mobiliari urbà situats a la plataforma única dificulten al vianant un camí còmode, perquè han d'anar sortejant els obstacles. (senyalen com a exemple el C/Sastre i el C/Sant Josep Oriol).
- Els contenidors són un altre d'aquests elements, amb l'afegit que també dificulten la circulació a vehicles perquè provoquen una mala visibilitat (exemple C/Riera amb C/Sastre).
- La plataforma única crea humitats a les façanes en tant estan mal dissenyades (assenyalen com exemple el C/Alfons Sala).
- La plataforma única estableix poca diferència entre els vianants i els vehicles, provoca tensió al vianant per la situació de perill que creu tenir enfront el vehicle.
- Hi ha voreres en mal estat (desiguals, desgastades, massa estretes...) als carrers: Sant Josep Oriol, Calvari i Clota.
- Els vorals de les voreres estan desgastats

Aparcament

- Falta aparcament públic a tot el barri
- Aquesta mancança és molt negativa sobretot pel que fa a les entrades i accessos al Nucli Antic.

- Els espais d'aparcament existents no tenen rotació de vehicles, sempre hi ha aparcats els mateixos de manera que els vehicles que fan l'arribada a aquestes zones no hi poden aparcar.
- Els aparcaments d'autobús previstos al Porxo de Santa Oliva no tenen sentit, segons els participants s'està gestionant incorrectament l'ús d'aquest espai en tant que creuen que hauria de ser una zona d'aparcament per a vehicles privats.

Relació Nucli Antic – Resta del Municipi

- La Riera és la principal via d'accés al barri això els suposa tenir un nombre insuficient de vies d'accés a més afegeixen que aquest carrer es troba en unes condicions pèssimes. Quan plou la riera queda tancada i es perd un eix de comunicació, que com ja s'ha dit, bé a ser el principalment utilitzat pels veïns.
- El fet que la via d'accés sigui una riera és un risc per a la seguretat.
- Un altre accés és el de la Plaça de les Fonts, en aquest cas els participants argumenten que si s'ha de considerar com a via d'accés carrers que es trobin en condicions correctes de circulació aquest en seria l'únic. És per això que tornen a estar d'acord en que és insuficient amb un sol carrer per a donar entrada al trànsit dins el barri. Diuen que hi ha més fluïdesa de tràfic com per a ser absorbida només per una via d'accés.
- En el cas que s'iniciïn les obres de la riera els participants lamenten que es perdria un dels eixos comunicadors del barri durant l'època que aquesta hagués d'estar tallada a la circulació.

Control de la mobilitat/ Vigilància

- Segons els participants la Guardia Urbana es dediquen més a multar que a realitzar altres funcions com regular el tràfic, més necessari tot i que no implica una recaptació econòmica.

SERIA MERAVELLÓS QUE....

- Poder reduir la circulació al mínim dins el barri. Només permesa per a serveis, comerços i veïns. I que aquesta estigués ben regulada.
- Crear més espais d'aparcament a l'entrada del Nucli Antic
- Que existeix una circumval·lació que enllaces Les Planes amb el Collet de Sant Joan.
- Que els contenidors estiguessin soterrats (amb un bon manteniment)
- Que es creessin camins escolars (creant una xarxa que englobes a totes les escoles dels municipis)
- Que no hi haguessin obstacles en els espais de circulació per als vianants
- Crear transport públic que passi i tingui parada dins del Nucli Antic, en microbus i adaptat per a persones amb mobilitat reduïda. I que comuniqui amb la resta del municipi (servei especial a l'estiu per anar a la piscina)

- Millorar l'estat de la calçada i vorera (enllumenat per tenir millor visibilitat)
- Que es respectessin les senyals de trànsit i que es millori la senyalització ja existent
- Que els vianants no haguessin d'estar pendents dels vehicles mentre caminen pel barri
- Que s'instal·lessin més papereres i que aquestes se situessin a llocs adequats on no suposin ser un obstacle més al camí dels vianants
- Establir horaris per a vehicles comercials que estiguin regulats
- Senyalitzar l'alçada màxima per a camions a les entrades del barri
- Poder circular en bici al Nucli Antic, fins i tot per a poder anar fins a Les Planes
- Aconseguir reduir la brutícia dels gossos als carrers.

6. Valoració per part de l'equip de pràctiques

Aquesta experiència ens ha permès millorar les nostres capacitats analítiques i, per suposat, assolir coneixements bàsics per a la nostra professionalització en l'àrea de la participació ciutadana.

Tot i que encara no hem finalitzat el procés, ja podem observar que mitjançant metodologies participatives es van consensuant uns criteris sobre com ha de ser la mobilitat urbana al Nucli Antic en un futur. I això ha estat gràcies a la tasca de l'equip en gestionar correctament l'encàrrec, tot adaptant-se als imprevistos de manera flexible i dinàmica.

Paral·lelament, hem pogut experimentar com a equip un procés d'assoliment dels coneixements metodològics, que ha estat principalment vivencial. Per tant, l'adquisició de capacitats de dinamització i organització d'aquest tipus de projectes s'està duent a terme a través d'un treball de camp. És per això que a mesura que el procés va avançant, comprenem millor els fonaments tècnics i teòrics que es van explicant al llarg de les classes. Al mateix temps hem pogut comprovar de primera mà com es dissenyen, s'implementen i s'avaluen les sessions participatives, enriquint la nostra experiència i coneixements alhora. Sense oblidar que la nostra habilitat de treball en equip està millorant de manera exponencial degut a la distribució en grups de les pràctiques.

És per tot això, que com a equip i de manera individual considerem positives les nostres pràctiques en tant que està suposant un enriquiment personal tant teòric com pràctic de gran valor professional.

7. Bibliografia

📖 Oliver Alonso, J. (2006), España 2020, un mestizaje ineludible: cambio demográfico, mercado, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estudis Autonòmics.

📖 Metodología Y Técnicas De Investigación. [Corbetta, Piergiorgi](#); Colección: CIENCIAS SOCIALES Editorial: Mcgraw-hill (2007, 2ª edición).

📖 Strauss, A.L. (1987) *Qualitative Analysis for Social Scientists*. Cambridge: Cambridge University Press.

8. Webgrafia

🔗 Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat:
http://mediambient.gencat.net/cat/el_departament/actuacions_i_serveis/legislacio/comple/llei_9_2003.jsp

🔗 Llei 2/2004, de 4 de juny, de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixen una atenció especial:
<http://www10.gencat.cat/ptop/AppJava/cat/documentacio/normativa/ciutat/arquitectura/llei22004.jsp>

9. Annexos

Annex 1. Guió de l'entrevista

Entrevista a entitats i associacions Olesa de Montserrat Abril de 2010

Introducció

Formem part de l'Equip de pràctiques del Màster de Participació i Polítiques locals de la UAB i estem realitzant un procés participatiu sobre la Mobilitat del Nucli Antic i el cobriment de la Riera de Can Carreras d'Olesa de Montserrat.

La finalitat d'aquesta entrevista és conèixer les seves percepcions i la seva opinió sobre aquests dos temes.

La informació que ens faciliti serà tinguda en compte a l'hora de redactar el Pla de Mobilitat del Nucli antic com a l'hora de realitzar el disseny de la urbanització de la Riera de Can Carreras.

Totes les opinions que ens faciliti seran tractades amb anonimat i confidencialitat. Tot i així, Li demanem permís per enregistrar l'entrevista per poder-la transcriure i treballar la informació només a nivell intern per poder redactar l'informe final.

Sobre l'entitat que representat:

1. Quin càrrec té dins l'entitat? De manera breu em podria explicar què fa i com és la seva entitat? Quina relació té (personal i com a entitat) amb el Nucli Antic?

Mobilitat:

2. Quina percepció té, com a ciutadà, de la mobilitat al Nucli antic d'Olesa?. **Punts Forts i Punts Febles (DAFO):**
 1. Respecte **transport motoritzat**: cotxes, motos... Quins itineraris s'acostumen a fer al Nucli Antic?
 - seguretat viària
 - aparcaments (pàrquings privats, aparcaments públics, zona blava)
 - fluïdesa /col·lapses circulatoris (quan /on). Punts negres/blancs?
 2. Respecte a **vianants i ciclistes**. Quins itineraris acostumen a fer al Nucli Antic?

- Comoditat
- seguretat viària
- itineraris...

3. Vehicles comercials

- furgonetes, camions
- taxi
- zones de càrrega i descàrrega (són suficients, estan ben ubicades, les respecten...?)
- Recollida escombraries

4. Respecte a l'espai públic. Qui ocupa l'espai públic al Nucli Antic?

- carrers
- voreres (còmodes, amples, accessibles...?)
- accessibilitat
- sentits circulació
- amplada

3. Com afecten a la mobilitat del Nucli Antic les escoles? L'Església? el Molí? Hi ha altres **edificis que generin un trànsit destacable** de persones i/o cotxes?

4. Què li semblaria donar prioritat als vianants al Nucli Antic? Fins a quin punt?

Riera:

5. Qui és l'ús que generalment té la Riera? Hi passen més cotxes que persones? Qui ocupa l'espai públic a la Riera?

6. Quan pensa en la Riera quina sensació li dóna?

7. Què pensa de l'entorn de la Riera (accés cases, aparcament, carrers propers...)?

8. Habitualment passa per la riera? De quina manera (cotxe, bici, caminant)? Quins són els itineraris?

9. Ara soterraran la Riera, com creu que hauria de ser el futur carrer que passarà per sobre? Què hauria de tenir?

10. Coneix alguna persona que pugui ser molt interessant pel procés?. Que pugui estar molt interessada en el tema?

Annex2. Cartell publicitant els tallers participatius



**OLESA
PARTICIPA**

Pla de mobilitat urbana d'Olesa de Montserrat

Sessions informatives i participatives a la Casa de Cultura:

- *Dimecres 16/06/10, a les 20 h.*
presentació de la prediagnosi del Pla de mobilitat urbana
- *Dimarts 22/06/10, a les 19.00 h.*
sessió participativa sobre el Pla de mobilitat urbana
- *Dimarts 29/06/10, a les 19.00 h.*
sessió participativa sobre la Mobilitat al Nucli Antic

OBERTES A TOTHOM

Més informació a
http://www.olecam.cat/par_proceccoc.asp
<http://www.nucliantiolesa.cat> (web del
Projecte d'Intervenció Integral del Nucli Antic).



Ajuntament
d'Olesa de Montserrat
Baix Llobregat- Barcelona

Annex 3: Targetó publicitari

Envers:



EN LA MOBILITAT DEL NUCLI ANTIC

L'Ajuntament està elaborant el Pla de mobilitat urbana, incloent-hi el Nucli Antic. Aquest ha de ser una eina de treball que contribueixi a millorar la qualitat de vida de les persones, amb un model:

- + segur
- + sostenible
- + integrador
- + accessible
- + per a tothom

Tu que coneixes el Nucli Antic podràs compartir les teves opinions i entre tots, veïns i veïnes, entitats i professionals del transport, definir quina és la realitat de la mobilitat al Nucli Antic.

En aquesta fase del procés de participació et convidem a conèixer els principals resultats de la prediagnosi tècnica el proper 16 de juny i a aportar la teva opinió i coneixements el 29 de juny. També pots enviar el teu parer al correu electrònic aj147.participaciociudadana@olesam.cat



Revers:

Al Nucli Antic...

Podem passejar?
Per on passem?
Com conduïm?
On aparcuem?
Qui té prioritat?
Què podríem millorar?

Parlarem de vianants, bicis, motos, cotxes, vehicles comercials...

Més informació:
Ajuntament d'Olesa
Tel.: 93 778 00 50
www.olesam.cat
www.nuclianticolesa.cat

**Dimarts 29 de juny,
de les 19.00 a les 21.30 h**


a la Casa de Cultura

Sessió de participació i debat sobre la mobilitat al Nucli Antic

Altres dates d'interès:

16/06/10, 20 h Presentació informativa de la prediagnosi
22/06/10, 19 h Sessió participativa sobre la mobilitat a Olesa

Annex 4. Carta convidant als veïns a l'assistència del taller de diagnosi



Benvolguts i benvolgudes,

L'ajuntament d'Olesa de Montserrat està treballant per dissenyar un model de mobilitat més sostenible i segur. Amb aquesta idea es vol crear una estratègia que impliqui als olesans/es amb la idea de millorar la seva qualitat de vida aconseguint una major integració social, més seguretat, accessos més fàcils, carrers més còmodes i un menor impacte del transport.

Es per això que per a elaborar el pla volem conèixer quines són les vostres sensacions i percepcions respecte a la situació actual de la nostra ciutat. Amb aquest objectiu l'ajuntament realitzarà diverses actes per tal d'aprofundir sobre com és la mobilitat, quines són les mancances, quines són les fortaleses com en els casos : el transport públic, l'aparcament, la circulació, els vianants i les bicicletes, el transport privat, la seguretat viària...

A les sessions, per tant, es vol recollir aportacions, aportar idees i contrastar les propostes amb la resta de participants.

És per això que us animem a participar a les sessions informatives i participatives que es duran a terme a la Casa de Cultura:

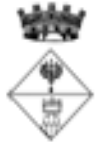
- Dimecres 16/06/10, a les 20 h, presentació de la ~~propaganda~~ del Pla de Mobilitat Urbana.
- Dimarts 22/06/10, a les 19.30 h, sessió participativa sobre el Pla de Mobilitat Urbana.
- Dimarts 29/06/10, a les 19.30 h, sessió participativa sobre la Mobilitat al Nucli Antic

Cordialment,

(Nom i Cognoms)
(Càrrec)

Olesa de Montserrat, 8 de juny de 2010

Annex 5. Nota de Premsa



**Ajuntament
d'Olesa de Montserrat**
Baix Llobregat- Barcelona

NOTA DE PREMSA

L'Ajuntament d'Olesa obre la redacció del Pla de Mobilitat Urbana a la participació ciutadana.

Amb la voluntat d'apropar el debat sobre el Pla de Mobilitat Urbana d'Olesa a la població, l'Ajuntament ja ha programat diverses sessions informatives i participatives que se celebraran al llarg d'aquest mes de juny i en les que s'hi tractaran aquells aspectes que afecten la vida diària dels ciutadans i ciutadanes d'Olesa quant a mobilitat, com el transport públic, l'aparcament, la circulació, els vianants i les bicicletes, el transport privat i la seguretat viària, entre d'altres.

La iniciativa pretén implicar el veïnat, les associacions i la resta de col·lectius relacionats amb la mobilitat per tal de recollir les diferents visions i percepcions sobre la situació actual d'Olesa en aquest àmbit i poder definir quines mesures cal prendre per millorar-la. En les sessions, per tant, el que es vol fer és debatre les aportacions recollides, aportar idees i contrastar les propostes amb la resta de participants.

Amb aquesta finalitat s'han programat les sessions informatives i participatives següents:

- *Dimecres 16/06/10, a les 20h, presentació de la prediagnosi del Pla de Mobilitat Urbana.*
- *Dimarts 22/06/10, a les 19.30 h, sessió participativa sobre el Pla de Mobilitat Urbana.*
- *Dimarts 29/06/10, a les 19.30h, sessió participativa sobre la Mobilitat al Nucli Antic.*

El Pla de Mobilitat Urbana d'Olesa ha de ser una eina de treball que permeti definir les estratègies per aconseguir, en un futur, un model de mobilitat més sostenible i segura que millori la qualitat de vida de les persones, la integració social i territorial, l'accessibilitat, seguretat i comoditat dels nostres carrers i places i la reducció dels impactes negatius del transport.

Si voleu obtenir més informació, tant sobre el Pla de Mobilitat Urbana d'Olesa com sobre el procés obert per participar i opinar sobre com hauria de ser la mobilitat futura, podeu accedir al web de l'Ajuntament http://www.olesam.cat/par_processos.asp

Olesa de Montserrat, 31 de maig de 2010

Annex 7. Full d'Avaluació del Taller

FULL D'AVUACIÓ DEL TALLER DE DEBAT

1. En quin grup de debat ha participat?

Grup A

Grup B

Grup C

Grup D

2. Han estat clars els objectius del debat?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Gens

Molt

3. Com considera que ha estat el ritme general del taller?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Lent

Ràpid

4. Ha trobat interessant el tema de debat en el grups de treball?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Gens

Molt

5. Ha tingut oportunitat d'expressar les seves idees en els grups de treball?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Gens

Molt

6. Com qualificaria la tasca dels dinamitzadors/es de grup?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Dolenta

Bona

7. Podria indicar amb dues línies el que més valora?

8. Pot assenyalar també les seves crítiques?