

MEMÒRIA

Procés Participatiu

PLA DE MOBILITAT DE VILASSAR DE DALT



Col·lectiu Punt 6, SCCL
18 de desembre de 2020

1. OBJECTIU	3
2. MARC CONCEPTUAL	3
3. DESENVOLUPAMENT DEL PROCÉS PARTICIPATIU	5
FASE 1: PLANIFICACIÓ DE LA PARTICIPACIÓ CIUTADANA I PRESENTACIÓ.....	7
FASE 2: DIAGNOSI PARTICIPADA – GRUPS DE TREBALL	10
FASE 3: JORNADA PARTICIPATIVA PER A L’ELABORACIÓ DE PROPOSTES – DEBAT PROPOSITIU	16
FASE 4: PRESENTACIÓ DEL PLA	17
4. RESULTATS PROCÉS PARTICIPATIU	18
4.1 RESULTATS DIAGNOSI PARTICIPADA	18
4.1 RESULTATS PROPOSTES D’ACTUACIONS	21
5. INDICADORS DEL PROCÉS PARTICIPATIU	33
5.1 INDICADORS SEGONS LA VALORACIÓ DE LES PERSONES QUE HAN PARTICIPAT	33
5.2 INDICADORS SOBRE EL PROCÉS PARTICIPATIU	37
6. ANNEXOS	39
RESUM RESULTATS DIAGNOSI	39
RESULTATS PER GRUP DE TREBALL	45

1. OBJECTIU

L'objectiu principal d'aquest procés ha sigut elaborar una diagnosi participada amb propostes des d'una perspectiva de gènere interseccional pel Pla de Mobilitat de Vilassar. Aquest procés participatiu s'ha desenvolupat en coordinació amb l'Àrea de Mobilitat de l'Ajuntament de Vilassar de Dalt, l'equip redactor del Pla de Mobilitat de l'empresa EPIM i amb el suport de l'Oficina de Mobilitat i Seguretat Viària Local de la Diputació de Barcelona.

2. MARC CONCEPTUAL

Tradicionalment l'urbanisme, i l'àmbit de la mobilitat i el transport, s'ha considerat una matèria neutra, és a dir, que la manera de dissenyar els diferents espais no beneficiava ni afectava cap persona o col·lectiu. Però, des dels anys 70, el feminisme ha demostrat que això no és cert i ha treballat per posar la vida de les persones al centre de les decisions urbanes. Vivim en una societat desigual en què les persones tenim diferents oportunitats i obligacions depenent de si som dones, homes o tenim identitat no binària, i aquesta desigualtat es veu reflectida en la manera com es construeix l'espai.

Davant d'aquesta manera de simplificar la realitat de l'urbanisme tradicional, l'urbanisme amb perspectiva de gènere interseccional aporta una visió més àmplia de les persones en plantejar que les dones, els homes i les persones no binàries viuen i experimenten l'espai de maneres diferents i té en compte la diversitat més enllà del sexe i incorpora altres característiques que influeixen en la manera com les persones experimenten els espais: ètnia, edat, religió, discapacitat, etc. Per tant, l'enfocament de gènere pretén visibilitzar que dones i homes fan un ús diferent dels espais degut als rols de gènere, però també que les dones entre sí i els homes entre sí fan un ús diferent que dependrà de les altres característiques de la persona.

L'urbanisme feminista posa en el centre la vida quotidiana de les persones. La vida quotidiana està formada per diferents esferes: productiva, reproductiva, personal i comunitària. L'urbanisme feminista dóna el mateix valor a totes les esferes a l'hora de planificar i dissenyar espais, a diferència de l'urbanisme tradicional que ha prioritzat l'esfera productiva del treball, responent a un model de societat capitalista i patriarcal.

L'anàlisi de la vida quotidiana en l'urbanisme i la mobilitat serveix per prendre consciència de la complexitat de la realitat i de les múltiples activitats que realitzen les persones en el dia a dia, el que permet entendre la diversitat de necessitats que coexisteixen als nostres pobles i ciutats. L'espai públic, els carrers, els habitatges, els transports i la resta d'espais que utilitzem regularment són els llocs on es desenvolupen les nostres vides i, per tant, han d'ajustar-se a les diferents necessitats que tenim les persones.

Quan parlem d'integrar una perspectiva de gènere interseccional en el sistema de mobilitat i transport, ens referim a entendre com podem avançar cap a l'equitat de gènere en la mobilitat en tres àmbits: primer, garantir una visió complexa i integral de la mobilitat quotidiana; segon, ampliar el concepte de la seguretat en la mobilitat atenent les violències masclistes i les percepcions de seguretat diferenciades; i tercer, avançar cap a l'equitat de gènere i l'increment de dones en tot el cicle de la mobilitat: gestió, operació i construcció d'infraestructures.

Enfront a això, integrar una perspectiva de gènere interseccional en les polítiques de mobilitat implica canviar de paradigma i deixar d'analitzar la mobilitat com una decisió individual i els desplaçaments com a unidireccionals, per analitzar les pràctiques i patrons de mobilitat complexes de les activitats quotidianes tant en l'esfera productiva, reproductiva i comunitària i que reflecteixin els components socials i culturals. Això implica un canvi de prioritats per tal de posar la vida quotidiana de les persones i la sostenibilitat de la vida al centre de les decisions territorials en termes de mobilitat. Són les dones les que continuen carregant de manera gratuïta el treball de cures i domèstic en el nostre territori. En conseqüència, les dones tenen una mobilitat més complexa i diversa perquè fan més desplaçaments al dia que els homes degut a la seva doble i triple jornada de treball remunerat, treball domèstic i de gestió de la llar i les relacions afectives i comunitàries. Les dones continuen sent el 70% de les cuidadores de persones dependents i dedicant el doble de temps al treball reproductiu i de cures que els homes. Els seus desplaçaments són poligonals i es produeixen per major nombre de motius, encadenant diferents activitats i trajectes. Alhora, les dones recorren menys distància en cada viatge i optimitzen el temps dels seus recorreguts, fent viatges més curts i més pròxims. Però al final del dia recorren més quilòmetres per la quantitat d'activitats que entrellacen degut a la seva doble i triple jornada, i inverteixen més temps en els viatges per la manca de millors connexions intermodals vinculades a la mobilitat activa i sostenible.

Però la mobilitat de les dones també està condicionada per la percepció de seguretat vinculada a la por a viure agressions sexuals. L'abordatge de les violències masclistes, entre elles l'assetjament sexual, és un dels temes més estudiats des de l'urbanisme i la mobilitat amb perspectiva de gènere en les últimes dècades, ja que les dones ens enfrontem a percepcions de seguretat diferents que els homes per la por imposada a viure una agressió sexual. Fins ara la seguretat en la mobilitat s'ha entès només vinculada a la seguretat viària i sense tenir tampoc una perspectiva de gènere interseccional, analitzant l'accidentalitat en números absoluts i sense tenir en compte el gènere i la identitat de les persones involucrades. Així doncs, integrar la perspectiva de gènere implica ampliar la visió de seguretat, responent a les violències masclistes i d'altres delictes d'odi i incorporar les percepcions de seguretat de les persones.

La metodologia emprada en aquest projecte ha tingut l'objectiu d'aplicar la transversalitat de gènere durant les diferents etapes de l'elaboració del procés participatiu Pla de Mobilitat i acompanyar l'equip redactor del Pla en la revisió del document amb una perspectiva de gènere, si fos possible.

3. DESENVOLUPAMENT DEL PROCÉS PARTICIPATIU

Per assolir l'objectiu d'aquest procés es van agrupar les activitats en quatre fases:

FASE 1: Planificació de la participació ciutadana i presentació – Jornada Oberta

FASE 2: Diagnosi participada – Grups de treball

FASE 3: Jornada participativa per a l'elaboració de propostes – Debat Propositiu

FASE 4: Presentació pública del Pla



Aquest procés s'ha vist afectat per l'estat d'alarma i postergació d'activitats participatives per la covid-19.

CALENDARI DEL PROCÉS PARTICIPATIU

FASE 1: Planificació de la participació ciutadana i presentació	Coordinació i seguiment	Octubre 2019- Desembre 2020
	Estudi tècnic previ de documentació	Octubre 2019
	Acompanyament en l'estratègia de comunicació	Octubre-Novembre 2019
	Jornada Oberta d'Inici del Procés Participatiu	16 de novembre de 2019
	Creació d'una comissió de seguiment del procés – 1a reunió	26 de novembre de 2019
FASE 2: Diagnosi participada – Grups de treball	Grups de treball	Nov – Des 2019
	Web del Pla de Mobilitat	Nov 2019 – Des 2020
	2a Reunió Comissió de Seguiment	28 de gener de 2020
ESTAT d'ALARMA i POSTERGACIÓ D'ACTIVITATS PARTICIPATIVES PER LA COVID-19		
FASE 3: Jornada participativa per a l'elaboració de propostes – Debat Propositiu	Jornada participativa d'elaboració de propostes	3 de novembre de 2020
	3a Reunió Comissió de Seguiment	24 de novembre de 2020
Fase 4: Presentació del Pla	Jornada de Presentació dels resultats del procés participatiu i del Pla	16 de desembre de 2020

FASE 1: Planificació de la participació ciutadana i presentació

L'objectiu de la Fase 1 ha estat establir les bases dels continguts necessaris per al desenvolupament del procés i fer la primera presentació a la ciutadania. En la FASE 1 es va fer la JORNADA OBERTA de Presentació del Procés Participatiu on es va compartir els resultats de la diagnosi tècnica i es va explicar com es desenvoluparia el procés participatiu.

Per desenvolupar la Fase 1 s'han realitzat quatre activitats:

1.1 Coordinació i seguiment

Al llarg de tot el procés participatiu i de redacció del pla s'han fet reunions de coordinació amb l'Ajuntament, l'Oficina de Mobilitat i Seguretat Viària de la Diputació de Barcelona, i l'equip redactor del pla. Les reunions que s'han realitzat han servit per definir, planificar, revisar i coordinar les activitats, així com per treballar en la incorporació dels resultats de la diagnosi i les propostes en el Pla de Mobilitat.

1.2 Estudi tècnic previ de documentació

Es va realitzar un estudi de la informació disponible i la documentació ja elaborada sobre el pla de mobilitat, en particular de la diagnosi tècnica, per tal de poder conèixer millor la diagnosi tècnica i poder definir quina informació calia recollir en el procés participatiu per completar la diagnosi. També es van revisar altres documents que ja s'havien desenvolupat a Vilassar de Dalt que tenien relació directe amb el pla.

1.3 Acompanyament en l'estratègia de comunicació

Es va treballar conjuntament amb l'àrea de Comunicació de l'Ajuntament per tal d'acompanyar l'equip a incorporar els continguts i les necessitats del procés participatiu en la campanya de comunicació.



També es va fer un treball de coordinació amb altres àrees de l'ajuntament (Igualtat, Gent Gran, Educació, Joventut, Serveis Socials, etc.) per tal de difondre les activitats participatives entre els diferents grups de població i convidar a venir als grups de forma directa i personal.

Es va crear una pàgina web per al procés participatiu, per tal de poder difondre tota la informació de les activitats vinculades al procés, els documents d'avenços i alhora recollir informació i propostes d'aquelles persones que no poguessin participar en les activitats grupals.

<http://www.vilassar.cat/ajuntament-seu-electronica/serveis-a-la-ciudadania/676-participacio-ciudadana/pla-de-mobilitat-de-vilassar/>



1.4 Jornada Oberta d'Inici del Procés Participatiu

Es va organitzar una jornada oberta a la Plaça de la Vila per tal de presentar els resultats de la diagnosi tècnica elaborada per l'equip redactor, i seguidament, presentar el procés participatiu de diagnosi i creació de propostes per al Pla de Mobilitat.

Es va aprofitar la mateixa jornada per començar a recollir informació per a la diagnosi participada i per això es van planificar tres activitats simultànies a la plaça un cop finalitzada la presentació de la diagnosi tècnica:

- Mapa en gran format de la xarxa quotidiana de Vilassar de Dalt
- Mapa en gran format "Camins de la infància" per recollir informació d'infants participants sobre la seva mobilitat al municipi
- Recorregut pel centre de Vilassar de Dalt.



En aquesta jornada van participar al voltant de 30 persones, tant persones que van quedar-se durant tota la duració de l'activitat com persones que al passar per la plaça van contribuir amb informació al mapa de gran format que s'havia ubicat al mig de la plaça. A l'activitat del plànol van participar 15 persones. De les quals 8 dones, 6 homes i 1 persona identitat no binària.

12 persones van respondre els fulls de participació, els quals 6 homes i 6 dones. D'aquestes persones, la meitat tenien entre 31 i 50 anys, mentre que 3 persones tenien edats compreses entre els 51 i els 70 anys, una persona més de 70 anys i dues no van respondre.

Taula 1. Dades de participació Jornada Inaugural.

	Dones	Homes	Total
31-50 anys	4	2	6
51-70 anys	2	1	3
71 +	0	1	1
NC	0	2	2
Total	6	6	12

Font: Fulls de Participació omplerts per les persones participants

La participació va ser majoritàriament a títol individual (segons els fulls de participació) i va haver la representació de l'AFA Francesc Macià i l'Associació de Comerciants, així com d'una persona de l'Ajuntament i una del Grup Municipal Junts x Vilassar.

1.5 Creació d'una comissió de seguiment del procés

En aquesta fase també es va crear una comissió de seguiment que ha treballat per la transparència de tot el procés i que, a l'hora, ha col·laborat tant de la difusió de les activitats com en la revisió de resultats de la fase de diagnosi i propositiva.

En concret, els objectius de la comissió de seguiment han sigut:

- Donar seguiment a les diferents activitats del procés participatiu
- Donar suport a les convocatòries de participació i difusió del procés
- Revisar i validar els resultats de les diferents fases del procés participatiu
- Dotar de transparència i transversalitat el procés participatiu
- Donar seguiment a la implementació del Pla de Mobilitat 2020-2026

Per tal de crear la comissió de seguiment, es va definir conjuntament amb l'ajuntament que estaria formada per persones representants dels diferents grups del Consell de Mobilitat i Seguretat: Regidora, tècnic de Mobilitat, persona representant de l'oposició, representació entitats veïnal, representació dels diferents grups de treball (gent gran, dones, joves, persones amb diversitat funcional) i que s'aplicarien criteris d'equitat de gènere i diversitat d'edat en la seva composició.

Es va acordar que la comissió de seguiment es constituiria per fer el seguiment tant del procés participatiu com també de la implementació i seguiment del Pla de Mobilitat un cop aquest estigués aprovat i en desenvolupament.

Durant el procés participatiu han participat 14 persones, 7 dones i 7 homes. Les persones integrants de la comissió han sigut persones representants d'associacions veïnals, entitats del municipi, persones a títol individual participant com a veïnes, persones polítiques tant de la Regidoria de Mobilitat com de la de Seguretat, com persones polítiques de l'oposició, persona tècnica de l'ajuntament, i persona tècnica de la cooperativa dinamitzadora del procés participatiu.

En total s'ha realitzat tres reunions de la comissió de seguiment:

- 1a reunió: Creació de la comissió de seguiment, 26 de novembre de 2019
- 2a reunió: Revisió dels resultats de la diagnosi participativa, 28 de gener de 2020
- 3a reunió: Revisió, validació i priorització de les propostes, 24 de novembre de 2020.

FASE 2: Diagnosi participada – Grups de treball

L'objectiu d'aquesta fase va ser ampliar la diagnosi tècnica existent i recollir dades i informació qualitativa sobre la mobilitat quotidiana al municipi de Vilassar de Dalt. Recollir informació de la mobilitat quotidiana de les persones a través de la seva experiència i coneixement del municipi ha sigut imprescindible per incorporar dades de la mobilitat de les persones en les seva diversitat, i mirar la mobilitat més enllà de les infraestructures físiques que existeixen.

En aquesta fase es van realitzar tres activitats: els grups de treball, la recollida d'informació a través de la web del Pla de Mobilitat i la 2a reunió de la comissió de seguiment.

2.1 Grups de treball

Els grup de treball des d'una perspectiva de gènere interseccional (tenint en compte: sexe, gènere, edat, procedència, diversitat funcional...) han recollit la diversitat de necessitats de mobilitat quotidiana de les persones, recollint dades relacionades amb la seva experiència quotidiana al municipi. Com que les característiques pròpies de les persones també condicionen la participació es van fer grups de persones separats per identitats o necessitats, per adaptar les dinàmiques a cada grup i persona.

Els tallers participatius van incloure diferents mètodes de treball per aprofundir sobre la mobilitat quotidiana al municipi, tant per cobrir les necessitats de la vida quotidiana del municipi, com en relació a criteris de sostenibilitat. En particular es va fer servir el mapeig de la xarxa quotidiana de mobilitat que es va adaptar a les necessitats de cada grup.

En aquestes sessions primer es presentava la diagnosi tècnica per donar a conèixer els punts de partida tècnics del projecte i el desenvolupament de la participació; i en una segona part, es va fer un taller participatiu amb cadascun dels grups de treball per a recollir de manera qualitativa aspectes per enriquir el diagnòstic de les condicions i necessitats del municipi en relació a la mobilitat quotidiana.



Es van organitzar 5 grups de treball que van ser definits prèviament amb l'equip tècnic de l'Ajuntament, amb l'objectiu d'incorporar una perspectiva de gènere interseccional en el procés i poder recollir la diversitat de necessitats de la mobilitat quotidiana:

Joves de 3r i 4t d'ESO de l'IES Jaume Almera i l'IE Sant Jordi	18 de novembre de 2020
Gent gran del Casal de la Gent Gran de Can Rafart	18 de novembre de 2020
Dones veïnes i representants d'entitats	4 de desembre de 2020
Persones amb Diversitat funcional, veïnes i representants d'entitats	22 de novembre de 2020
Associacions veïnals i comerciants.	9 de desembre de 2020

En tota la fase 2 de diagnosi van participar 128 persones, de les quals el 57% són dones.

Taula 2. Dades de participació fase 2 Diagnosi

	DONES	HOMES	IDENT	TOTAL
			NO BINÀRIA	
JOVES	47	40	2	89
GENT GRAN	9	5	0	14
DIVERSITAT FUNCIONAL	2	6	0	8
DONES	10	0	1	11
AAVV I COMERCIANTS	5	1	0	6
Aportacions bústia web Pla Mobilitat	4	7	0	11
TOTAL PARTICIPANTS DIAGNOSI	77	59	3	139

El grup més nombrós va ser el de persones joves, ja que es van anar a fer els grups de treball a als centres de secundària. Les dades de participació amb les persones joves s'han extret de la participació en els mapes. En els grups de treball amb joves dels instituts han participat un total de 89 persones, de les quals 47 dones, 40 homes i 2 persones no binàries.



En el grup de treball de **diversitat funcional** van participar un total de 8 persones, de les quals 2 dones i 6 homes a partir dels 31 anys, essent 3 persones d'entre 31 i 50 anys, 2 persones entre 51 i 70 anys i 2 persones de més de 71 anys.

Taula 3. Participació Grup diversitat funcional

	Dones	Homes	Total
31-50	2	1	3
51-70	0	2	2
71 +	0	2	2
NC	0	0	0
Total	2	6	8

Font: Fulls de Participació omplerts per les persones participants



En el grup de treball de gent gran van participar un total de 14 persones, 9 dones i 5 homes, totes elles de més de 70 anys i del Casal de Dia.



En el grup de dones van participar 11 persones, 10 dones i 1 amb identitat no binària, d'edats diverses compreses entre els 31 i 50 anys (4 persones) i els 51 i 70 anys (5 persones) principalment, també han participat una dona de més de 71 anys i una altra dona que no va contestar.

Taula 4. Participació Grup de Dones

	Dones	Altres	Total
31-50	4	0	4
51-70	4	1	5
71 +	1	0	1
NC	1	0	1
Total	10	1	11

Font: Fulls de Participació omplerts per les persones participants

La participació va ser majoritàriament a títol individual (segons els fulls de participació) i va haver la representació de l'AFA Francesc Macià i una altra persona del Consell de Dones.



En el grup de veïnat i comerç van participar 6 persones, majoritàriament homes d'edats a partir del 31 anys. Va participar només una dona, d'edat entre els 31 i els 50 anys.

Taula 5. Participació Grup Veïnat i Comerç

	Dones	Homes	Total
31-50	1	1	2
51-70	0	2	2
71 +	0	2	2
NC	0	0	0
Total	1	5	6

Font: Fulls de Participació omplerts per les persones participants

En aquest cas totes les persones pertanyien a alguna associació de veïns, amb representació de l'AV Les Oliveres (3 persones), l'AV La Fornaca (1 persona), l'AV Can Salvat (1 persona) i el Defensor del Ciutadà. Una de les persones també pertany al grup polític de la CUP.



2.2 Web de Mobilitat

A la web del pla de mobilitat de l'ajuntament també es van recollir aportacions a títol individual a partir de la bústia, tant de dades que nodrien la diagnosi participada com de propostes d'actuacions a incorporar al Pla de Mobilitat. En total en la fase de diagnosi es van recollir 11 aportacions a la bústia.

Es van revisar totes les aportacions rebudes a la web i analitzar la seva incorporació en el document del pla.

2.3 Reunió Comissió de Seguiment

En aquesta fase es va fer una reunió de la comissió de seguiment per fer el retorn dels resultats obtinguts als grups de treball per a la diagnosi participada. La reunió també va servir per recollir més informació de diferents zones del municipi, ampliant la diagnosi.



PROCÉS PARTICIPATIU - Diagnosi

- **JORNADA INAUGURAL** 16 de novembre: una trentena de persones
- **GRUP DE TREBALL JOVES** a IES Jaume Almera i IE Sant Jordi: 89 persones (47 dones, 40 homes i 2 persones no binàries).
- **GRUP DE TREBALL GENT GRAN:** 14 persones (9 dones i 5 homes).
- **GRUP DE TREBALL DIVERSITAT FUNCIONAL:** 8 persones (6 homes i 2 dones)

• **Creació Comissió Seguiment, 26 de novembre**



FASE 3: Jornada participativa per a l'elaboració de propostes – Debat Propositiu

3.1 Jornada participativa d'elaboració de propostes

Una vegada finalitzades les activitats de diagnosi participatiu i un cop presentat l'esborrany de propostes del pla, es va organitzar una jornada conjunta d'elaboració de propostes. Degut a la COVID-19, aquesta jornada es va realitzar de manera telemàtica a través de la plataforma zoom.

En aquesta sessió es va fer un resum de la presentació de l'esborrany de propostes i a continuació, es va treballar en la revisió, ampliació i validació de les propostes. A través del llista de propostes classificades per tipus de mobilitat es va fer treball en dos grups: un grup va treballar les propostes de mobilitat a peu i bicicleta, i un grup que va treballar les propostes de la mobilitat en transport públic i en vehicle motoritzat. La sessió va durar una hora i mitja i van participar 8 persones, 3 dones i 5 homes.

Taula 6. Participació Sessió Propostes

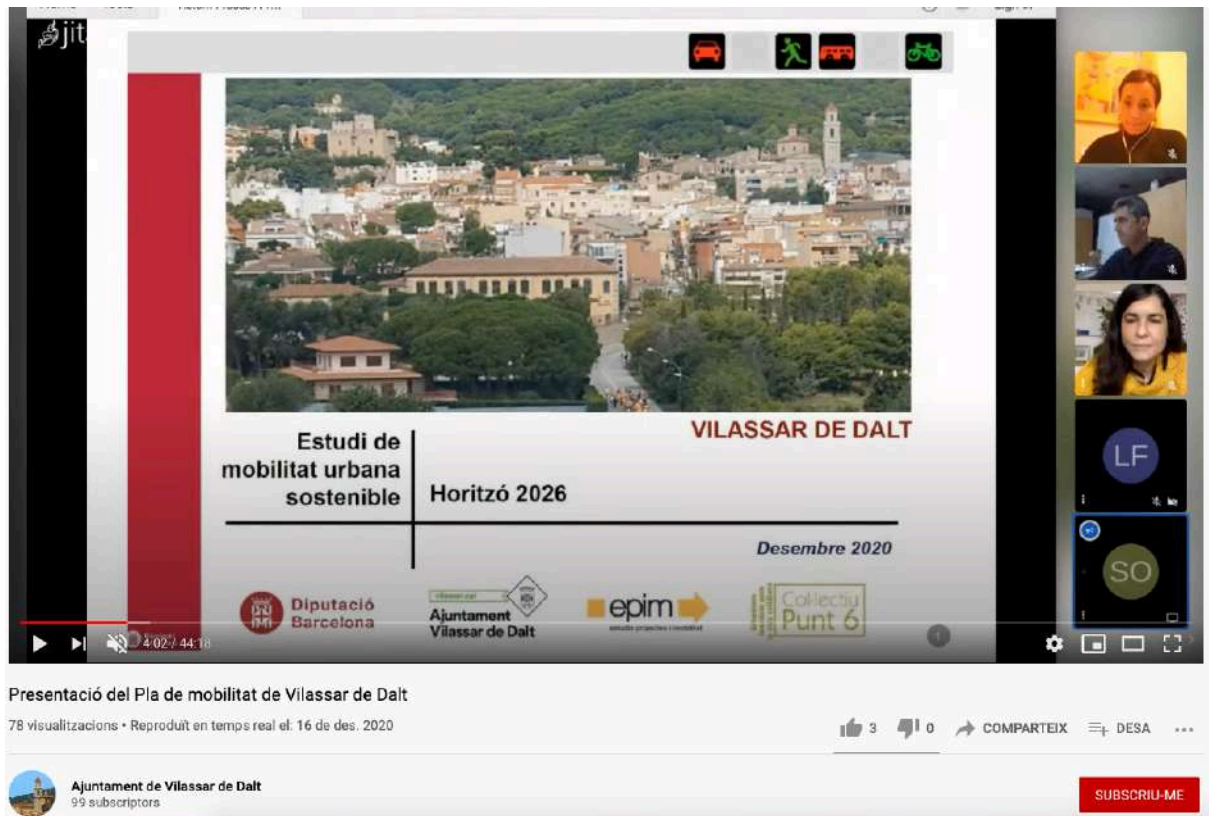
	DONES	HOMES	IDENT NO BINÀRIA	TOTAL
SESSIÓ PROPOSTES	3	5	0	8

3.2 Reunió Comissió de Seguiment

En aquesta fase es va fer una reunió de la comissió de seguiment per fer el retorn dels resultats obtinguts a la jornada participativa d'elaboració de propostes. Però a més va ser una reunió de treball, on es va demanar a les persones de la comissió que acabessin de revisar, validar i prioritzar les propostes del pla de mobilitat. Això va permetre poder revisar totes les propostes, resoldre alguns dubtes i continuar fent aportacions per millorar les propostes d'actuacions del Pla de Mobilitat.

FASE 4: Presentació del Pla

Finalment, després que l'equip redactor revisés i inclogués les aportacions propositives, el dimecres 16 de desembre de 2020, es va presentar de manera telemàtica a través del canal de Youtube de l'ajuntament, els resultats del procés participatiu del Pla de Mobilitat així com el document del Pla de Mobilitat que inclou les línies estratègiques, la diagnosi tècnica i participada i les propostes. En aquesta presentació hi van assistir al voltant d'unes vint persones.



The image shows a YouTube video player interface. The video content features a title slide with the following text: "Estudi de mobilitat urbana sostenible" (Sustainable Urban Mobility Study), "Horitzó 2026" (Horizon 2026), and "Desembre 2020" (December 2020). The location "VILASSAR DE DALT" is prominently displayed. Logos for "Diputació Barcelona", "Ajuntament Vilassar de Dalt", "epim", and "Collectiu Punt 6" are visible at the bottom of the slide. The video player includes a progress bar, a volume icon, and a play button. On the right side, there is a vertical stack of video thumbnails for participants, with initials "LF" and "SO" visible. Below the video player, the video title "Presentació del Pla de mobilitat de Vilassar de Dalt" is shown, along with "78 visualitzacions • Reproduït en temps real el: 16 de des. 2020". Interaction icons for likes (3), comments (0), and sharing are present. The channel name "Ajuntament de Vilassar de Dalt" with 99 subscribers and a "SUBSCRIU-ME" button are also visible.

4. RESULTATS PROCÉS PARTICIPATIU

Els resultats del procés participatiu es poden dividir primer en els resultats de la diagnosi participada i segon en les propostes d'actuacions participades

4.1 Resultats Diagnosi Participada

A continuació es presenten els resultats de la diagnosi participada. En concret, es presenta el resum extret de tots els grups de treball classificat en les diferents mobilitats: a peu, en bici, transport públic i vehicle motoritzat.

Els resultats s'han volgut plasmar a través de dos plànols. Un plànol que resumeix la participació de les diferents persones participants (plànol 1 Participació i Intensitat mobilitat) on es veu plasmat per una banda, el lloc de residència de les diferents persones participants i per altra banda, mostra els diferents tipus de mobilitat utilitzats. Aquells que s'utilitzen amb més intensitat estan representats amb una línia més gruixuda.

En el plànol 2 Diagnosi, s'han mapificat els principals resultats de la diagnosi. En aquest plànol s'introdueix la informació aportada per cada grup de treball, i a més les diferents necessitats de mobilitat s'han classificat en 5 àmbits:

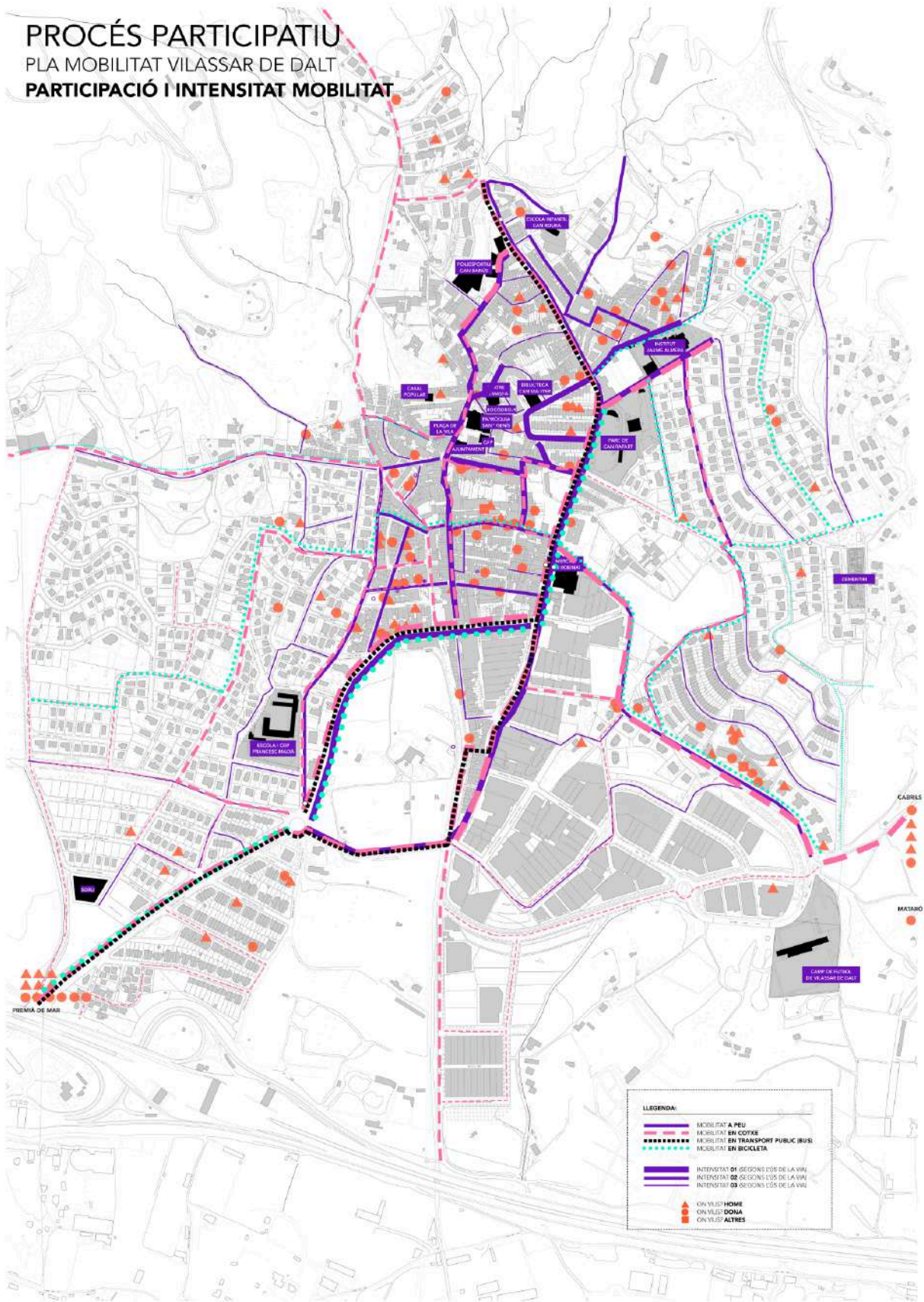
- **Manca d'accessibilitat:** voreres estretes o en mal estat, manca de connectivitat, desnivells,...
- **Problemes d'equipació:** manca d'elements de suport, bancs, parades de transport públic equipades
- **Manca de visibilitat:** falta d'il·luminació, manca de visibilitat de cotxes
- **Conflicte entre mobilitat rodada i a peu:** conflictes per invasió, per ritmes diferencials, per prioritat vial, ...
- **Percepció d'inseguretat:** elements i entorns que es perceben com a perillosos



PROCÉS PARTICIPATIU

PLA MOBILITAT VILASSAR DE DALT

PARTICIPACIÓ I INTENSITAT MOBILITAT



A més dels plànols resum, s'han fet taules resum de les aportacions extretes de tots els grups de treball. Les taules resum que combinen els resultats de tots els grups així com les taules amb els resultats detallats de la diagnosi participada per grups de treball es poden consultar a l'apartat d'annexos.

4.1 Resultats Propostes d'Actuacions

Revisió i validació de les propostes

A continuació es presenten els resultats de la sessió participativa d'elaboració de propostes. Com ja s'ha indicat, es van revisar les propostes elaborades per l'equip redactor en base a la diagnosi tècnica i participada. Un cop revisades, les persones participants van fer revisions i validació de les propostes en dos grups.

RESUM FINAL SESSIÓ PROPOSTES	
3 de novembre 2020	
GRUP A PEU I BICICLETA	
En els criteris inicials, els consideren indispensables i de sentit comú	
Respecte les propostes del camí de Mataró , ens els 3 trams, el de Riera de Targa i Ravalet, la proposta que fan és que, mentre no s'arregli el tema de Can Reig, no hi hagi doble sentit i el sentit sigui cap a la Riera de Targa.	
El tram de Ravalet i Can reig, es dona per bo.	
El tram de la Fornaca es dona també per bo.	
Quan es planifiqués el tema de Can Reig, es pot canviar el sentit. Però de moment: un sentit únic desde c/Bilbao fins a la Riera de Targa, i doble sentit en el tram de la Fornaca.	
Això té prioritats, perquè hi ha possibilitat d'accidents, problemes amb cotxes aparcats, i el camió de descarrega...	
A les accions de la BV-5023 , no li han donat prioritats, perquè l'únic que veuen que es proposa és posar els carrils bici a un dels dos costats dels laterals. I consideren que no aporta solució a cap problema, pràcticament. No se li donava prioritats. El que preocupa en el grup és veure propostes que connectin a peu amb Premià de Dalt i Vilassar de Mar	
El tema de l' Escola Frances Macià ho veuen tot correcte... Però una part adjacent, que és el tema del c/Mestre Salameiro, no es veu clar que se li tregui els aparcament en cordó que hi ha, fins que després amb l'aportació de la representant de l'AFA veuen la necessitat de treure'l-	
La representant de l'AFA considera que és prioritari que s'acabi el transit rodar a Pius XII perquè és insostenible, és un recinte escolar i és insostenible fer classe en aquella façana, i hi ha com 10-15 aules. Proposen desviar el transit per Mestre Salameiro i més si no hi ha cotxe d'aparcament. És una escola centre de referència del Baix Maresme d'infants amb dificultat auditiva, per tant, tenen un afegit. no és una escola qualsevol. És una escola que és un centre de referència.	
També en el tema de mobilitat, intern de Vilassar, però també de comunicació a peu i en bici amb els pobles de Vilassar i de Premià. Estan molt tallats i són molt deficientes. Potser no toca aquí, però això s'hauria de plantejar.	
Si baixes caminant de Vilassar a Premià has de fer mans i màniques per poder passar d'un costat a l'altre, que per la banda esquerra no pots arribar. Caminant i en bici. "jo he deixat d'anar en bici pel perill que m'ha suposat".	
GRUP VEHICLE MOTORITZAT I TRANSPORT PÚBLIC	
El tema de transport públic, en referència al servei a demanda de mobilitat, és a dir, com un taxi a demanda, aquí han estat d'acord amb la solució, ha d'haver algun tipus de servei però més col·lectiu, no tant a nivell individual, per temes de sostenibilitat i també aprofitar infraestructures que existeixen o que certs canvis millorarien això. És necessari, però potser hi ha altres opcions. És necessari, sobretot per accedir al CAP, perquè hi ha persones amb mobilitat reduïda que poden tenir problemes per accedir-hi	
El tema de les parades de bus , han estat totalment d'acord, perquè són poques i molt mal connectades, sobretot davant del mercat	
La rotonda de Riera de Targa ha sigut tema de debat perquè hi havia una altra proposta més de circumval·lació i no tant d'autobusos per la mateixa riera, per la riera de Targa, i aquí van debatre altres opcions de pujar per una riera i baixar per un altre carrer.	
En tema de vehicle motoritzat hi havia acord majoritari a tancar el trànsit a la Pl. de la Vila i pacificar el centre. Hi ha una necessitat de canvis de sentit i de treure transit rodar al centre del poble. Però alternativament s'han d'oferir zones d'aparcament, perquè hi ha una necessitat obvia, i s'hauria de buscar solucions, a perifèria, a centre Can Bruguera, o on sigui.	

PROPOSTES MOBILITAT A PEU		VALIDACIÓ	
		✓	X
1.1	Criteris d'adequació de la xarxa bàsica		
Connectivitat: L'èxit d'un eix de vianants depèn que comunicui destins de la xarxa quotidiana de les persones en la seva diversitat		✓	
Continuïtat: totes les cruïlles han de tenir passos segurs i accessibles		✓	
Espais: oberts ubicar hi petits racons o places on es pot seure a un banc per a descansar o gaudir		✓	
Qualitat ambiental: La qualitat ambiental depèn principalment de la contaminació atmosfèrica i acústica i del volum de trànsit		✓	
Amplada de les voreres: l'amplada mínima lliure d'obstacles hauria de ser d' 1,8 m. En carrers on l'arbrat sigui un problema per manca de secció, i es mantingui un cordó d'aparcament, l'arbrat pot coincidir amb aquesta franja, intercalant cada x places d'aparcament un espai per plantació. Aquesta solució es pot combinar en alguns alternant de costat la situació de l'aparcament i l'arbrat		✓	
Comentaris	Això vol dir que es farien X places d'aparcament i de tant en tant hi hauria un espai per l'arbrat?		
Cruïlles segures amb millores de la visibilitat per als vianants i ciclistes		✓	
Comentaris	Si no hi ha visibilitat hi ha accidents.		
Il·luminació adequada		✓	
Senyalització dirigida als vianants		✓	
Mobiliari urbà i paviment de qualitat, especialment en recorreguts quotidians que reforcin els desplaçaments a peu		✓	
comentari general	En els criteris inicials, els consideren indispensables i de sentit comú . Això sembla que ha de ser la mínima base sobre el que podem construir una distribució i un pla de mobilitat. A partir d'aquí hauriem d'aplicar aquests criteris a cadascuna de les actuacions que hi ha a continuació.		

1.2 Millora dels itineraris de connexió amb els barris i aparcaments			
Camí de Mataró entre Riera de Targa i Ravalet		X	
Comentaris	<p>És impotant que sigui una direcció única, sobretot el tram fins al carrer Bilbao.</p> <p>També que el pas de vianants, d'una punta a l'altra, tingui una continuïtat. És la única via llarga que hi ha al poble per anar a passejar, i si es prova, i si es prova, si has de passar d'un costat a l'altre no està ben resolt. És una llàstima que no hi hagi una formula amb més o menys continuïtat, però que si algú vol anar a passejar de punta a punta, no se li trenqui el pas.</p> <p>També lo de les bicicletes, perquè és una sortida del poble cap a pobles del costat i això és perfecte.</p> <p>Lo d'un sol pas és convenient, i en alguna zona imprescindible. en el parc que hi ha al costat dels laboratoris, és molt perillosa. Hi ha un camió que ho fa molt complicat: ocupa molt espai i com a vianant no pots passar per la vorera si està descarregant, has de passar a l'altre costat, no pots mirar si vénen cotxes,... es una mica lio aquest tema.</p> <p>L'aparcament a la vorera del laboratori, al costat, també potser arriba massa a prop de la corva i s'hauria de retirar una mica la zona d'aparcament allà. La proposta elimita del tot l'aparcament! ok.</p> <p>Quan parlem de bicicletes també parlem de patinets? s'haurien d'incloure. hi ha molts patinets, en contradirecció, passen per tot arreu... i s'hauria d'endregar el tema dels patinets, perquè tot indica que hi haurà cada vegada més. A la zona central del poble, la zona dels carrers més estrets, s'hauria de repensar, tot i que no està en línia del que són les idees generals de la mobilitat i supressió de vehicles a motor: el peatò és el que s'ha de protegir, a la part del poble de carrers estrets, que hi ha les escoles, els comerços, i tot... les bicicletes i els patinets poden ser perillosos també, no només els cotxes. Posem la bicicleta amb el peatò, i això és questionable. En quant a endreçament del transit caminant, s'hauria de mirar molt bé. Es pensa en la bicicleta, la pl. de la vila, etc. i no vull dir que no s'hi pugui anar... però el peatò ha de ser protegit del vehicle a motor, però també de la bici i el patinet.</p>		
Camí de Mataró tram Can Reig Subjecte a l'ampliació de la vorera nord		✓	
Comentaris	"Camí de Mataró entre Riera de Targa i Ravalet" no es veu clar aquesta proposta. Els que vinguin de la Riera, i agafin el camí de Mataró, per què han de baixar per carrer Ferran, si no hi aniran a fer res. Però quan s'obri el carrer de Can Reig cap amunt, hi haurà la opció de tirar amunt, llavors hi haurà l'opció de tirar amunt i de tirar a vall.		
Camí de Mataró tram Fornaca			
COMENTARI GENERAL D'AQUESTS 3 TRAMS	<p>Si es tira endavant tot el pla de Can Reig, això té un sentit. Però si no es tira endavant, ha de ser direcció única i continuada fins al c/Bilbao. Llavors, o Bilbao puja o baixa, o camí Elena. Pero es que per anar a la Fornaca, si això no està obert serà molt complicat. haurem de pujar per c/Bilbao i serà també acostumar-s'hi... però aquest tram de la Riera a c/Ferran una direcció i de Bilbao a c/Ferran una altra, si no tenim obert Can Reig, es veu complicat ("i que algú es fotrà una pinya"). un cop estigui obert Can Reig ok. Única, d'anada o tornada, i a partir de Bilbao sí que pot haver dues direccions perquè hi caben els dos cotxes: tot el tran de c/Bilbao fins al camp de futbol és més ample, com que no s'aparc és més ampla.</p> <p>Sentit únic en aquests dos trams primers, direcció a la riera. Carrer Bilbao un únic sentit de pujada cap a la Fornaca, i Dr. Ferran un sentit únic de baixada cap a la Riera. tens un que puja, un que baixa, i un que va cap a dintre del poble. I quan s'aproves el pla de Can Reig, aleshores podria tenir aquest canvi de sentit del carrer de Mataró.</p> <p>I el tram, on hi ha la rodoneta de la corva, s'ha de replantejar. és complicada. és el punt més conflictiu de tots. però és veritat que si es sentit únic ens estalviarem problemes i queda Bilbao un sentit únic de pujada. El que puja per Bilbao pot anar cap a la drete Mataró o l'esquerra cap al Sorli. --> la que hauria de canviar de sentit és la primera, en comptes de direcció Mataró, direcció cap al poble. --> i quan Can Reig es faci, fer-ho com a la proposta.</p>		
Santiago Rusinyol			
BV 5023 Tram amb laterals Proposta			
BV-5023.TramSENSElaterals			
COMENTARI S GENERAL S	les bicicletes, es proposa posar-les juntes >>> No es veu clar que sigui molt necessari. Es pregunta com s'acaba, perquè quan arriba al final del tram, diuen que queda mort, quan arriba el Sorli, no continua el carril bici. És una inversió que no es veu prioritaria perquè després s'acaba el carril i no té continuïtat.		
MestreSalamero(JoanMaragall-Av.SantaMaria)			
MestreSalamero(Av.SantaMaria-PiusXII)			
COMENTARI S GENERAL S	<p>està bé poder ampliar voreres. És un tram d'accés a escoles sobretot. Però això és una escola que s'ha de preservar una mica l'accés a vehicles per poder anar a buscar i portar als infants, perquè està a les afores del poble... Hi ha molts desplaçaments molt llargs. una cosa és un deixar aparcar, l'altre que s'ha de preveure un estacionament del "petó i ves" (mirar propostes escoles).</p> <p>En la opció B diu: eliminar un cordó d'aparcament. S'entén que és a la part Av. Santa Maria - Pius XII) és la zona del collegi actual o vell? Actual. Allà una persona diu que hi passa i que el cordó d'aparcament no fa nosa. és un carrer ample i no se sap qui aparca de forma permanent i prolongada, però si es fa no molesta massa, i la vorera és ample. Escola davant, poques cases unifamiliars,... a vegades es fa servir i no es veu dificultós. Potser a la zona de davant l'escola hi ha més aglomeració i és més problema. Però a la part de dalt poden ser-hi. és un poble amb dèficit d'aparcaments. els cotxes si no s'aparquen aquí aniran a un altre lloc, s'ha de preveure.</p> <p>La situació que es veu és l'actual, això ha creat confusió. Són dos trams del mateix carrer. es parla d'eliminar aquest aparcament, oi? i canviar el sentit de circulació</p> <p>és una millora des d'un punt de vista de mobilitat en aquell carrer, però això té un preu: es prescindeix d'una zona on aparquen cotxes i aquests cotxes s'han de col·locar. La corba que hem parlat abans és de calaix, però aquí no es veu tant clar. s'ha de mirar la hora punta de recollir i anar a buscar els nens i nenes a l'escola. aquella hora està ple de cotxes sobretot a la banda de darrere l'escola, que hi ha la rotonda. si es fa la proposta, ha d'anar en paral·lel de com es fa, perquè les mares o els pares o qui vagi a recollir als nens i nenes.. els avis... cal una solució per fer-ho. sino ho deixariem en standby. (l'escola Francesc macià)</p> <p>Aquesta l'agafariem com a bona excepte treure aparcament del mestre Salamero. --> però hauriem de saber els motius, perquè potser té un motiu que no sabem. veure si les ventatges són prou convinents per això. Són 17 aparcaments.</p>		
RamoníCajal			

1.3 Alçament de cruïlles			
Riera Salvat J Pifarrer; Josep Oriol Murillo; Josep Oriol Can Pons; Canyamars Sant Genís; Ignasi Iglesias Llessamí; Marqués de Barberà Sants Martirs		✓	
Comentaris	Es prioritari, perquè tot això són zones conflictives en aquest moment. Per exemple, Marqués de Barberà és a on està el poliesportiu i la piscina, i allò és un perill, amb Sants Martirs, que és aquella cruïlla que surten del poliesportiu i vénen bastant ràpid. Després Riera Salvat amb Piferrer també, Josep Oriol amb Murillo... són tot llocs problemàtics.		
1.4 Plataforma única			
Rafel Riera i Prats; Sant Antoni (St Genís Nou); Anselm Clavé; Sant Genís Canyamars MMoreno; Salvador Riera; Abat Oliva Llibertat Verge Fuensanta. La reconversió per a vianants de la Plaça de la Vila es contempla dins l'apartat de vehicle privat		✓	
Comentaris	es posa l'exemple de la sortida de plaça cap a davant de l'església, agrada molt. Això s'hauria de potenciar inclos a més llocs. A tota la zona interior del poble, amb carrers més estrets, amb voreres estretes,... Heu parlat de 1,8m la vorera, i hi ha voreres aquí que no arriben ni a 80. Tots aquests carrers, potser abans de gastar-nos els diners en fer voreres noves, potser valdria la pena, estirant una mica més, anar-los convertint en plataformes úniques. A més, això, fent pedagogia, endreça molt. hi ha molts pobles que tenen aquestes característiques de carrers estrets, i endreça molt.		
1.5 Millores als entorns escolars			
<p>IES Jaume Almera:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ampliació de la vorera al C Can Rafart suprimint el cordó d'aparcament des de la Riera de Targa fins la porta d'entrada - Places petó i ves al C Can Rafart per sobre la porta d'entrada - Col·locació de passos de vianants alineats a Can Rafart - Senyalització de velocitat màxima a 20 Can Rafart - Aparcament en zig zag a Santiago Russinyol - Senyalització horitzontal escolar Can Rafart i SRussinyol 			
<p>Escola Sant Jordi-Escola Nova Immaculada</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plataforma única A Clavé i Sant Antoni - Ampliació del tall de circulació fins el carrer Nou - Places petó i ves a Can Bruguera M Moreno - Alçament de la cruïlla Sant Antoni Sant Genís - Senyalització de velocitat màxima a 20 Can Rafart - Senyalització horitzontal escolar Sant Genís 			
<p>Escola i CEIP Francesc Macià</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sentit únic de baixada Pius XII (rotonda Mestre Salamero) - Ampliació de vorera amb mesures de baix cost a Pius XII (pilones abatibles) - Places petó i ves a Av Santa Maria - Pas de vianant alçat Reina Elisenda Pius XII - Senyalització de velocitat màxima a 20 Pius XII - Senyalització horitzontal escolar Pius XII, Santa Maria, Mestre Salamero 		✓	
Comentaris	les senyalitzacions evidentment. I això del pas de vianants alçat...no queda clar a on està exactament. Reina Elisenda està per sota les pistes d'atletisme? Llavors el pas de peatons elevat seria als dos carrers de la cruïlla. L'únic aquí és que no ens carreguem els aparcaments, però aquí no en parla d'això, no? La representant de l'AFA emfatitza la necessitat d'eliminar el trànsit per davant de l'escola en aquest tram de Pius XII. Pel benestar i l'educació dels infants ja que amb el soroll del trànsit i la mala insonorització del centre és impossible fer classe en bones condicions. I això impacta sobretot a infants amb problemes auditius i aquest centre en té perquè és referent a la comarca		
<p>Escola infantil</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sentit únic PI Casals (A Oliva R Targa utilitzant el carrer Avi Riera per sortida a Targa) - Plataforma única C Abat Oliva - Cruïlla elevada Abat Oliva PI Pau Casals - Passos de vianants accessibles a tot entorn (àmbit lila al plànol) - Senyalització vertical de perill nens (P 21 i senyalització horitzontal a Riera de Targa (en ambdues direccions) i a l'entrada de Pau Casals per Riera de Targa 			

PROPOSTES MOBILITAT en BICI

No ha donat temps de parlar de les propostes en bici. Però una de les persones participants proposa és que es tracti el tema de les bicicletes és que siguin bicicletes i vehicles de mobilitat personal (patinets, etc.) de cara a que no hi hagi confusió.

"El tema bicicletes mereix un monogràfic. Ara parlem de les plataformes úniques, i un poble que té molta diversitat de problemàtica en quant a accessibilitat carrers i comunicació d'una banda a l'altre. I quan dic bicicletes també penso en patinets, etc. "

PROPOSTES MOBILITAT en TRANSPORT PÚBLIC		VALIDACIÓ	
		✓	X
3.1 Introducció d'un servei a la demanda			
<p>Es proposa introduir un servei de taxi a la demanda com a pas previ a la creació d'una línia d'autobús a la demanda si s'assoleix la demanda adequada: per a persones residents al poble que tinguin més de 65 anys o un grau de mobilitat reduïda superior al 33 i persones cuidadores.</p> <p>Cobertura anada i la tornada des del domicili o, en el seu defecte, el lloc indicat en el moment d'efectuar la reserva i algun dels equipaments públics</p>		Es valida si es pensa en col·lectiu	
Comentaris	Es proposa que sigui un servei col·lectiu tipus minibus o taxi col·lectiu i que sigui adaptat per persones amb mobilitat reduïda, per poder anar amb cotxet, etc. No veuen que el taxi individual a la demanda funciona perquè el cost seri més elevat		
3.2 Millora de l'accessibilitat dels itineraris a peu a les parades			
<p>Condicionar els itineraris a peu que donen accés a les parades d'autobús amb passos de vianants, accessos per a PMR, etc.</p> <p>A Riera de Targa es detecten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Passos de vianants no adaptats - Espai d'espera insuficient a Rafael Riera - Elements inaccessibles a la mateixa parada cal desplaçar la font d'acord amb el Pla d'accessibilitat <p>A l Bufalà es detecten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Passos de vianants no adaptats - Faroles davant la parada 		✓	
Comentaris	Fer millores a curt termini a les parades fixes, i a les que es vagin canviant les altres, anar adaptant les millores		
3.3 Rotonda Riera de Targa Emili Masriera			
<p>Col·locar una rotonda a la part alta de R Targa (Emili Masriera perquè els autobusos puguin realitzar un canvi de sentit. Actualment, el gir que realitzen marxa enrere els autobusos és una solució poc ortodoxa, però és la millor opció degut a la manca d'alternatives viàries</p>			X
Comentaris	En aquí no hi ha consens i es crea debat si la solució és una rotonda (per les queixes que ja hi ha del veïnat de la zona del poliesportiu pel soroll del bus) o si s'hauria de pensar el trànsit en una ronda de circumvalació que el bus pugés per Riera de Targa i baixés per un altre carrer. Un veí proposa baixar per Riera de Salvat, però la resta de persones representants de l'AFA de Francesc Macià i d'AAVV La Fornaca si oposen, perquè no veuen viable que passi el bus pel centre ni això quadre amb l'opció de pacificar el centre. Des de l'AFA Francesc Macià es reivindica que s'elimini la circulació de cotxes per Pius XII davant de l'escola pels problemes de soroll que dificulten les classes dels infants i a més sent una escola qu acull canalla amb diversitats funcionals, entre elles auditives.		

PROPOSTES MOBILITAT en VEHICLE MOTORITZAT		VALIDACIÓ	
		✓	X
4.1 Nova jerarquia viària			
<p>Àrea pacificada i restricció Plaça de la Vila: Fase 1: pèrdua de places d'aparcament a la plaça a partir d'actuacions d'urbanisme tàctic amb l'ampliació aparcament Can Bruguera Fase 2: En el cas de trasllat del CAP caldrà instal·lar una nova senyal a M Moreno amb A Clavé prohibint la circulació excepte residents, serveis i restringint l'horari de càrrega i descàrrega</p>		✓	
Comentaris	Aquesta proposta és validada i s'emfatitza la necessitat de que es creïn places d'aparcament a la perifèria per a que es pugui portar a terme		
Canvis de secció i sentit: Camí de Mataró i entorn			X
Comentaris	L'AAVV de la Fornaca no veuen que s'hagi recollit en les propostes de reduir de trànsit de camions al camí de Mataró i no veuen cap proposta que apunti a millorar aquest aspecte. Proposen en el tram de doble sentit que s'elimini un dels sentits i que tot Camí de Mataró sigui sentit únic		
Canvis de secció i sentit: Marqués de Barberà i entorn			
Canvis de secció i sentit: Santiafo Russinyol			
Canvis de secció i sentit: Barri Les Oliveres			
4.2 Nous Sectors Urbanístic i vies planificades			
PPU Can Reig: carril bici, Camí Mataró sentit únic, semaforitzar cruïlla amb Santiago Russinyol, Salvador Espriu vianants			
PPU Vallmorena: - Garantir la connexió de la Av Lluís Companys amb la futura ronda del maresme, establint un pas soterrat a l'autopista C 32 Tanmateix, no hi ha cap previsió respecte la construcció de la ronda. - Formalitzar el vial que connecta el futur pas soterrat amb la rotonda de la Av Lluís Companys, per poder tenir un nou accés rodat tots els polígons industrials del municipi			
PPU Can Maïans: - Necessitat de vial de connexió entre el carrer del Pi i Mestre Salamero en doble sentit que eviti desplaçaments de pas per carrer com Murillo i sigui una alternativa al vial de Can Maïans - L'interior del PPU ha d'afavorir el pas de vianants i bicicletes evitant construir vials que puguin servir d'alternatives als carrers perimetrals - Analitzar l'impacte sobre el transit que tindrà el nou vial de Can Maïans i les dues rotondes			
PPU Torrent Vidal: - Connectar aquesta via fins a la Riera de Targa on a la cruïlla entre aquests dos carrers i el carrer E Masriera es construirà una rotonda - Disposar de capacitat d'aparcament suficient que permeti cobrir les necessitats actuals de La Galvanya i el centre - El PPU no té una fàcil connectivitat amb l'Av San Sebastià que permeti crear una alternativa viària a Riera de Targa			
4.3 Ampliació aparcament Can Bruguera			
Reduir el dèficit d'aparcament residencial detectat al Centre i a La Galvanya - Alternativa a les persones usuàries que estacionen a la Plaça de la Vila i altres carrers de l'entorn del centre - Dinamitzar l'activitat econòmica del poble ja que es situa al perímetre del centre - La seva localització és excel·lent per reduir la circulació de vehicles La gestió del nou aparcament ha de tenir en compte els diferents tipus de persones		✓	
Comentaris	Emfatitzen la necessitat d'ampliar aquest aparcament i el de Can Jaumetó per tal de poder pacificar el centre de la vila		
4.4 Altres actuacions vehicle motoritzat			
Senyalització dels principals aparcaments en superfície			
Instal·lació de reductors de velocitat en vies amb excés de velocitat (Can Maïans, Lluís Companys, Salvador Albert Riera)			
Supressió de la rotonda del Sorli i conversió en una cruïlla semaforitzada			
Ampliació de l'aparcament de Can Jaumetó		✓	
Comentaris	Ho consideren imprescindible per poder portar a terme la pacificació del centre de la vila		

Priorització de les propostes del Pla de Mobilitat

En la 3a reunió de la Comissió de Seguiment es va proposar treballar amb les persones assistents la priorització de propostes d'actuacions. Es van treballar les propostes per línies estratègiques i l'enfoc es va posar en prioritzar d'1 a 3 cada proposta, considerant-se que 1 és el màxim de prioritat (a realitzar en curt termini), 3 no és prioritari ni urgent (llarg termini) i 2 que pot esperar (mitjà termini).

La sessió també va permetre definir criteris generals de prioritat més enllà de la priorització numèrica, ampliar algunes propostes i proposar dues línies estratègiques addicionals del Pla: educació i comunicació, i governança (seguiment del pla de mobilitat).

A continuació es presenten les aportacions recollides en cada àmbit de mobilitat

MOBILITAT A PEU

1.1	Criteris d'adequació de la xarxa bàsica
	Connectivitat: L'èxit d'un eix de vianants depèn que comunicui destins de la xarxa quotidiana de les persones en la seva diversitat
	Continuïtat: totes les cruïlles han de tenir passos segurs i accessibles
	Espais: oberts ubicar hi petits racons o places on es pot seure a un banc per a descansar o gaudir
	Qualitat ambiental: La qualitat ambiental depèn principalment de la contaminació atmosfèrica i acústica i del volum de trànsit
	Amplada de les voreres: l'amplada mínima lliure d'obstacles hauria de ser d' 1,8 m. En carrers on l'arbrat sigui un problema per manca de secció, i es mantingui un cordó d'aparcament, l'arbrat pot coincidir amb aquesta franja, intercalant cada x places d'aparcament un espai per plantació. Aquesta solució es pot combinar en alguns alternant de costat la situació de l'aparcament i l'arbrat
	Cruïlles segures amb millores de la visibilitat per als vianants i ciclistes
	Il·luminació adequada
	Senyalització dirigida als vianants
	Mobiliari urbà i paviment de qualitat, especialment en recorreguts quotidians que reforcin els desplaçaments a peu
1.2	Millora dels itineraris de connexió amb els barris i aparcaments
	Camí de Mataró entre Riera de Targa i Ravalet
	Camí de Mataró tram Can Reig Subjecte a l'ampliació de la vorera nord
	Camí de Mataró tram Fornaca
	BV 5023 Tram amb laterals Proposta: Carrils bici del mateix cantó
	Mestre Salamero (Joan Maragall–Av. Santa Maria): Es recomana suprimir un carril de circulació (eliminant el sentit de circulació cap a la rotonda) i ampliar les voreres d'ambdós costats. En el cas que es vulgui mantenir el doble sentit de circulació caldria suprimir l'arbrat.
	Mestre Salamero (Av. Santa Maria – Pius XII): Opcions d'ampliar vorera: A- Suprimir els 0.8m d'arbrat que ampliaria l'amplada de la vorera de l'escola a 2,6m. B- Eliminar el cordó d'aparcament. C-Suprimir el sentit de circulació en sentit Pius XII.
	Ramon i Cajal

Priorització:

Les **propostes 1.1 i 1.2** es consideren de **prioritat 1** i hi ha acord de tota la comissió que totes les propostes d'adequació de la xarxa bàsica i de millora dels itineraris de connexió amb els barris i aparcament vinculats als entorns escolars i educatius, als centres sanitaris, als equipaments poliesportius i a la teixit comercial local cal prioritzar-la (Camí de Mataró, Mestre Salamero, Ramon i Cajal, Santiago Rossinyol)

En canvi la proposta de la **BV 5023 és prioritat 3**, perquè no proposa nous canvis. En relació a aquesta proposta el que es considera imprescindible és la connexió amb Premià, és el tema prioritari que s'ha de solucionar, perquè la connexió a peu i en bici de la zona de rotonda és molt perillosa per a les persones que van a peu i en bici i és una connexió bàsica per als recorreguts quotidians de les persones.

1.3	Alçament de cruïlles
Riera Salvat J Pifarrer; Josep Oriol Murillo; Josep Oriol Can Pons; Canyamars Sant Genís; Ignasi Iglesias Llessami; Marqués de Barberà Sants Martirs	
1.4	Plataforma única
Rafel Riera i Prats; Sant Antoni (St Genís Nou); Anselm Clavé; Sant Genís Canyamars MMoreno); Salvador Riera; Abat Oliva Llibertat Verge Fuensanta. La reconversió per a vianants de la Plaça de la Vila es contempla dins l'apartat de vehicle privat	

Priorització:

Les **propostes 1.3 i 1.4** es consideren de **prioritat 1** totes les que estan vinculades als entorns escolars, teixit comercial local del centre (sud i entorn pl. vila), centres sanitaris i equipaments esportius.

1.5	Milliores als entorns escolars
IES Jaume Almera: - Ampliació de la vorera al C Can Rafart suprimint el cordó d'aparcament des de la Riera de Targa fins la porta d'entrada - Places petó i ves al C Can Rafart per sobre la porta d'entrada - Col·locació de passos de vianants alineats a Can Rafart - Senyalització de velocitat màxima a 20 Can Rafart - Aparcament en zig zag a Santiago Russinyol - Senyalització horitzontal escolar Can Rafart i SRussinyol	
Escola Sant Jordi–Escola Nova Immaculada - Plataforma única A Clavé i Sant Antoni - Ampliació del tall de circulació fins el carrer Nou - Places petó i ves a Can Bruguera M Moreno - Alçament de la cruïlla Sant Antoni Sant Genís - Senyalització de velocitat màxima a 20 Can Rafart - Senyalització horitzontal escolar Sant Genís	
Escola i CEIP Francesc Macià - Sentit únic de baixada Pius XII (rotonda Mestre Salamero) - Ampliació de vorera amb mesures de baix cost a Pius XII (pilonos abatibles) - Places petó i ves a Av Santa Maria - Pas de vianant alçat Reina Elisenda Pius XII - Senyalització de velocitat màxima a 20 Pius XII - Senyalització horitzontal escolar Pius XII, Santa Maria, Mestre Salamero	
Escola infantil - Sentit únic Pl Casals (A Oliva R Targa utilitzant el carrer Avi Riera per sortida a Targa) - Plataforma única C Abat Oliva - Cruïlla elevada Abat Oliva Pl Pau Casals - Passos de vianants accessibles a tot entorn (àmbit lila al plànol) - Senyalització vertical de perill nens (P 21 i senyalització horitzontal a Riera de Targa (en ambdues direccions) i a l'entrada de Pau Casals per Riera de Targa	

Priorització:

Es dona **prioritat 1** a totes les propostes que millorin la mobilitat a peu en els entorns escolars.

S'aporta una observació en relació a l'entorn escolar de CEIP Francesc Macià, en relació a les places de petó d'Av. Santa Maria, que no es veu clar que pugui funcionar, es proposa que siguin a Reina Elisenda o a les places de darrera de l'escola. En definitiva, el comentari és que no ha de ser prioritari facilitar l'aparcament de cotxe per anar a l'escola.

MOBILITAT EN BICI I VMP

2.1 Criteris per a la creació i ampliació de la xarxa ciclable
En els carrers de la xarxa bàsica per a vehicles s'hauria d'afavorir un itinerari ciclable segregat del trànsit motoritzat i també segregat dels vianants. Per exemple nous desenvolupaments urbanístics
Els carrers de la xarxa pedalable senyalitzats com a velocitat màxima 30 Km/h s'acceptaran com a itineraris de convivència sempre que es converteixin en un sol sentit de circulació per a vehicles La tipologia d'aquesta xarxa pot ser diferent segons el carrer Per exemple Camí de Mataró, Santiago Rusinyol
Els carrers de la xarxa pedalable senyalitzats com a residencials, de prioritat invertida (de plataforma única) o dins la zona pacificada, les bicicletes podran circular en tots dos sentits Caldrà incorporar la senyalització vertical i horitzontal necessària per habilitar la circulació de bicicletes en tots dos sentits
Cal senyalitzar la xarxa ciclable per tal d'afavorir la continuïtat de la mateixa, especialment quan hi ha un canvi en la tipologia de xarxa
2.2 Creació d'una xarxa d'itineraris ciclistes
Revisar plànol de xarxa d'itineraris en bici

Priorització:

Prioritat 1: regular a través de normativa l'ús de patinets, per fer una xarxa segura per a vianants, ciclistes i VMP.

Prioritat 2: extensió de la xarxa

Es remarca que les propostes de la xarxa d'itineraris ciclistes no són prioritat 1 sinó es soluciona la connexió amb Premià. El que preocupa és la connexió amb Premià per la seguretat vial de ciclistes i vianants a la zona de la rotonda de l'autopista. I també els conflictes d'espai que es creen entre ciclistes i vianants, perquè ciclistes en aquesta part van per la "vorera" per por a compartir calçada amb els vehicles motoritzats.

El que es proposa com a prioritari és fer la Xarxa Ciclista segura i que pugui conviure sense conflictes les bicis amb les persones vianants i amb els patinets. La prioritat és reduir la perillositat i augmentar la seguretat vial. I que els VMP s'incorporin a aquesta xarxa, ja que tenen potencial com a vehicle de mobilitat personal sostenible.

2.3 Aparcament segur per a bicicletes a l'aparcament del mercat
Habilitar unes places d'aparcament per a bicicletes a l'interior de l'aparcament del supermercat Sorli Discou al mercat municipal
Instal·lant un bicibox a Rafel Riera al costat de la parada de bus
A l'aparcament de Can Bruguera
2.4 Lloguer de bicicletes elèctriques per a empreses del polígon industrial
Servei de préstec de bicicletes elèctriques a les empreses dels polígons industrials per tal que les persones treballadores puguin accedir a treballar mitjançant una combinació de bus i bicicleta
Ampliar la cessió de bicicletes a treballadors municipals per fomentar l'ús de la bicicleta

Priorització:

Prioritat 1: proposta 2.3 d'aparcaments segurs per a bicicletes en els entorns a les parades de transport i al centre per a potenciar la connexió en bici dels barris amb el centre i la intermodalitat amb el bus

Prioritat 3: proposta 2.4. No es considera prioritària aquesta proposta.

MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC, COL·LECTIU I COMPARTIT

Es proposa ampliar el títol i les propostes d'aquest àmbit, ja que no només parla de transport públic, sinó també de **transport col·lectiu i compartit** i per donar cabuda a altres sistemes de mobilitat compartida (servei a demanda, car sharing entre d'altres)

3.1 Introducció d'un servei a la demanda
Es proposa introduir un servei de taxi a la demanda com a pas previ a la creació d'una línia d'autobús a la demanda si s'assoleix la demanda adequada: per a persones residents al poble que tinguin més de 65 anys o un grau de mobilitat reduïda superior al 33 i persones cuidadores. Cobertura anada i la tornada des del domicili o, en el seu defecte, el lloc indicat en el moment d'efectuar la reserva i algun dels equipaments públics
3.2 Millora de l'accessibilitat dels itineraris a peu a les parades
Condicionar els itineraris a peu que donen accés a les parades d'autobús amb passos de vianants, accessos per a PMR, etc. A Riera de Targa es detecten - Passos de vianants no adaptats - Espai d'espera insuficient a Rafael Riera - Elements inaccessibles a la mateixa parada cal desplaçar la font d'acord amb el Pla d'accessibilitat A l'Bufalà es detecten - Passos de vianants no adaptats - Faroles davant la parada
3.3 Rotonda Riera de Targa Emili Masriera
Col·locar una rotonda a la part alta de R Targa (Emili Masriera perquè els autobusos puguin realitzar un canvi de sentit. Actualment, el gir que realitzen marxa enrere els autobusos és una solució poc ortodoxa, però és la millor opció degut a la manca d'alternatives viàries

Prioritat 1 a la proposta 3.1 i 3.2. La proposta 3.1 es veu molt prioritària per a les persones grans, cuidadores, amb mobilitat reduïda. De fet s'explica que ja hi ha dones grans que comparteixen taxi per fer trajectes.

En quant a la **proposta 3.3** s'explica que el servei a demanda cobriria els recorreguts de circumval·lació que no passen per Riera de Targa i que no és viable la proposta de circumval·lació que s'ha fet en diverses sessions.

S'assumeix que la proposta 3.3 de rotonda que s'haurà d'acabar fent, però que es revisi el seu ús sobretot en hores nocturnes o de matinada (6 del matí) per no molestar al veïnat. Es comenta que és un tema que es seguirà tractant en la comissió del bus que està treballant sobre això.

MOBILITAT EN VEHICLE MOTORITZAT

4.1 Nova jerarquia viària
Àrea pacificada i restricció Plaça de la Vila: Fase 1: pèrdua de places d'aparcament a la plaça a partir d'actuacions d'urbanisme tàctic amb l'ampliació aparcament Can Bruguera Fase 2: En el cas de trasllat del CAP caldrà instal·lar una nova senyal a M Moreno amb A Clavé prohibint la circulació excepte residents, serveis i restringint l'horari de càrrega i descàrrega
Canvis de secció i sentit: Camí de Mataró i entorn
Canvis de secció i sentit: Marqués de Barberà i entorn
Canvis de secció i sentit: Santiafo Russinyol
Canvis de secció i sentit: Barri Les Oliveres
4.2 Nous Sectors Urbanístic i vies planificades
PPU Can Reig: carril bici, Camí Mataró sentit únic, semaforitzar cruïlla amb Santiago Russinyol, Salvador Espriu vianants
PPU Vallmorena: - Garantir la connexió de la Av Lluís Companys amb la futura ronda del maresme, establint un pas soterrat a l'autopista C 32 Tanmateix, no hi ha cap previsió respecte la construcció de la ronda. - Formalitzar el vial que connecta el futur pas soterrat amb la rotonda de la Av Lluís Companys, per poder tenir un nou accés rodat tots els polígons industrials del municipi
PPU Can Maïans: - Necessitat de vial de connexió entre el carrer del Pi i Mestre Salamero en doble sentit que eviti desplaçaments de pas per carrer com Murillo i sigui una alternativa al vial de Can Maïans - L'interior del PPU ha d'afavorir el pas de vianants i bicicletes evitant construir vials que puguin servir d'alternatives als carrers perimetrals - Analitzar l'impacte sobre el transit que tindrà el nou vial de Can Maïans i les dues rotondes
PPU Torrent Vidal: - Connectar aquesta via fins a la Riera de Targa on a la cruïlla entre aquests dos carrers i el carrer E Masriera es construirà una rotonda - Disposar de capacitat d'aparcament suficient que permeti cobrir les necessitats actuals de La Galvanya i el centre - El PPU no té una fàcil connectivitat amb l'Av San Sebastià que permeti crear una alternativa viària a Riera de Targa
4.3 Ampliació aparcament Can Bruguera
Reduir el dèficit d'aparcament residencial detectat al Centre i a La Galvanya - Alternativa a les persones usuàries que estacionen a la Plaça de la Vila i altres carrers de l'entorn del centre - Dinamitzar l'activitat econòmica del poble ja que es situa al perímetre del centre - La seva localització és excel·lent per reduir la circulació de vehicles La gestió del nou aparcament ha de tenir en compte els diferents tipus de persones
4.4 Altres actuacions vehicle motoritzat
Senyalització dels principals aparcaments en superfície
Instal·lació de reductors de velocitat en vies amb excés de velocitat (Can Maïans, Lluís Companys, Salvador Albert Riera)
Supressió de la rotonda del Sorli i conversió en una cruïlla semaforitzada
Ampliació de l'aparcament de Can Jaumetó

En aquesta secció es parla de poder incloure proposta de també fer circulació de sentit únic en carrers del barri de La Fornaca, a l'igual que es proposa en el barri de les Oliveres.

Es proposa estudiar millor qui aparca en superfície per poder també actuar i gestionar l'aparcament en relació a les necessitats d'aparcaments dels habitatges, perquè es parla que a les Oliveres aparca també persones que van en cotxe fins a la parada de bus i només el veïnat.

Es proposa que es pugui fer algun programa que incentivi l'ús de l'aparcament del Sorli per a les persones que han d'arribar a la parada de bus de Riera de Targa amb un preu més baix.

L'aparcament de Can Bruguera es considera **prioritat 1** en un inici, però s'entra en el debat que no només és qüestió d'aparcaments sinó també de canvi d'hàbits de la mobilitat de les persones, de reduir l'ús del cotxe per la mobilitat.

Això porta a proposar que s'afegeixi dues línies estratègiques de propostes del pla de caràcter més qualitatiu:

L.E. 5: Educació i Comunicació (proposta des de l'equip tècnic de l'ajuntament) per incloure propostes que treballin l'educació vial tant a nivell de centres educatius com de comunicació i educació ciutadana

L.E. 6: Governança (proposta de Col·lectiu Punt 6) per continuar per fer seguiment del pla en els propers anys, caldrà marcar un calendari amb la comissió de seguiment.

5. INDICADORS DEL PROCÉS PARTICIPATIU

5.1 Indicadors segons la valoració de les persones que han participat

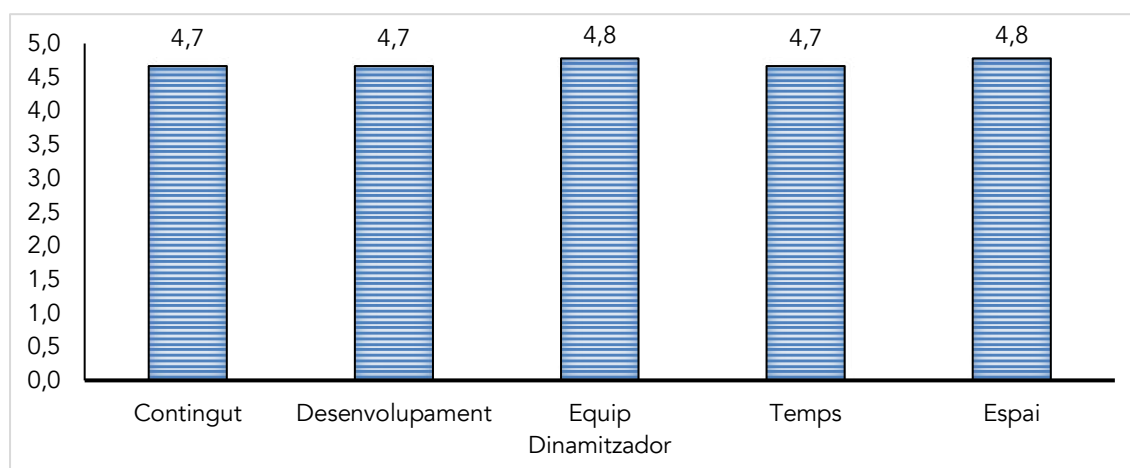
S'han recollit un total de 47 valoracions de 5 activitats: la jornada inaugural i 4 grups de treball (no es van recollir valoracions de les i els joves perquè només es disposava d'una hora per fer el taller). Les valoracions són anònimes i la valoració de cadascuna inclou alguns comentaris que les persones han afegit a la seva valoració.

Valoració de la Jornada Inaugural

En els fulls de valoració les persones participants van valorar la sessió tenint en compte el contingut, el desenvolupament, l'equip dinamitzador, el temps emprat i l'espai on es va realitzar la jornada. 9 persones han valorat la jornada.

En una valoració de 1 a 5, on 5 era la valoració més alta, la valoració mitjana de cada factor és alta: entre 4,7 i 4,8 de puntuació.

Gràfic 1. Valoració de la Jornada Inaugural



Font: Fulls de Participació omplerts per les persones participants

A més, s'ha preguntat sobre el mitjà pel qual les persones participants han sabut de la realització del procés participatiu i han respost:

- Web municipal (4 persones)
- App Mòbils i xarxes (3 persones)
- Boca-orella (1 persona)
- NC (1 persona)

Comentaris Jornada Inaugural:

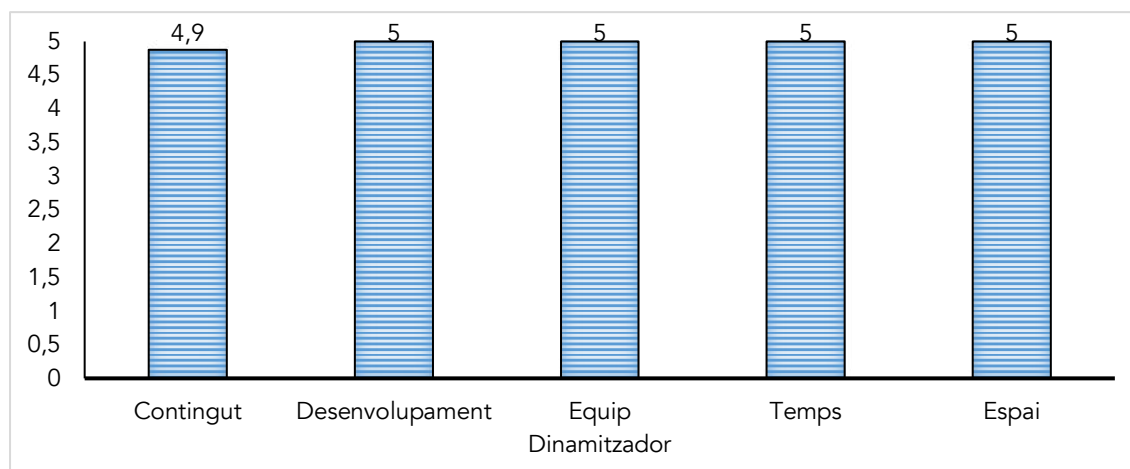
- Millor difusió i comunicació de la jornada. Enlloc d'una jornada, fer 2 jornades de participació en horari i dia diametralment oposat.
- Falta de comunicació. Dia dolent dissabte matí. Estaria bé fer una altra sessió oberta donada la poca participació

Valoració del Taller de diversitat funcional:

En els fulls de valoració les persones participants van valorar la sessió tenint en compte el contingut, el desenvolupament, l'equip dinamitzador, el temps emprat i l'espai on es va realitzar la jornada. 8 persones (totes les participants) han valorat el taller.

Totes les persones participants han valorat amb la puntuació més alta tots els diferents temes, a excepció del contingut, que una persona ha puntuat amb un 4, cosa que ha fet que la mitja sigui 4,9.

Gràfic 2. Valoració Grup Diversitat funcional



Font: Fulls de Participació omplerts per les persones participants

A més, s'ha preguntat sobre el mitjà pel qual les persones participants han sabut de la realització del procés participatiu i han respost:

- Ajuntament / Serveis socials (1 persona)
- Trucada telefònica (3 persones)
- Revista municipal (1 persona)
- Panell Informatiu a la Biblioteca Can Mañé (1 persona)
- Boca-orella (1 persona)

Comentaris Taller diversitat funcional:

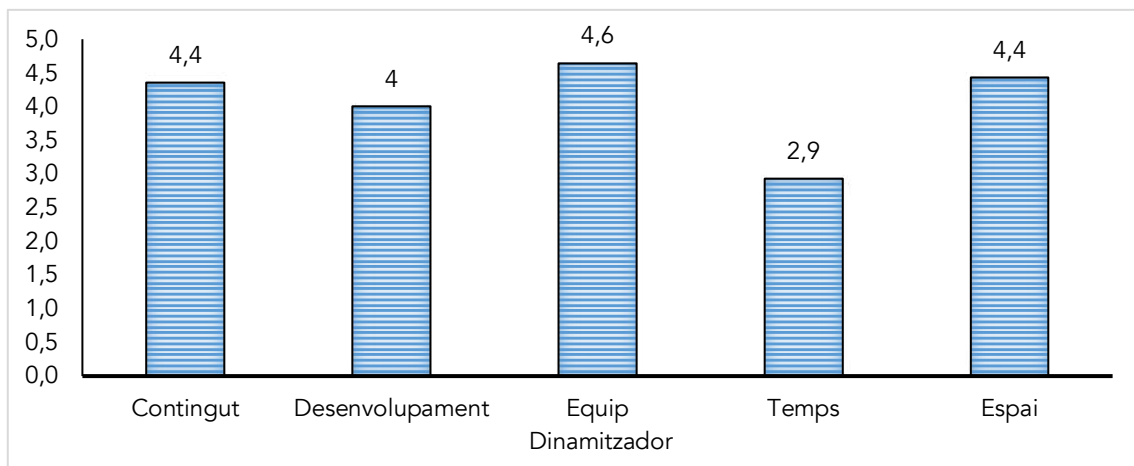
- El municipio no tiene capacidad de resolver todo. Es un problema de estado general.
- Continuidad!!
- "Pacificar el centre".
- Dissuadir els cotxes a aparcaments radials
- Permetre els vianants. Gaudir de caminar pels carrers, sense por als cotxes. Aprendre, motivar des de l'Ajuntament a fer desplaçaments a peu.

Valoració del Taller de Gent Gran

En els fulls de valoració les persones participants van valorar la sessió tenint en compte el contingut, el desenvolupament, l'equip dinamitzador, el temps emprat i l'espai on es va realitzar la jornada. 14 persones (totes les participants) han valorat el taller.

Les valoracions de tots els factors han estat força positives estant totes entre 4 i 4,6, excepte el temps, valorat amb una mitjana de 2,9 sobre 5.

Gràfic 3. Valoració Grup Gent Gran



Font: Fulls de Participació omplerts per les persones participants

Totes les persones s'han assabentant del procés participatiu a través del Casal de Dia.

Comentaris Gent Gran:

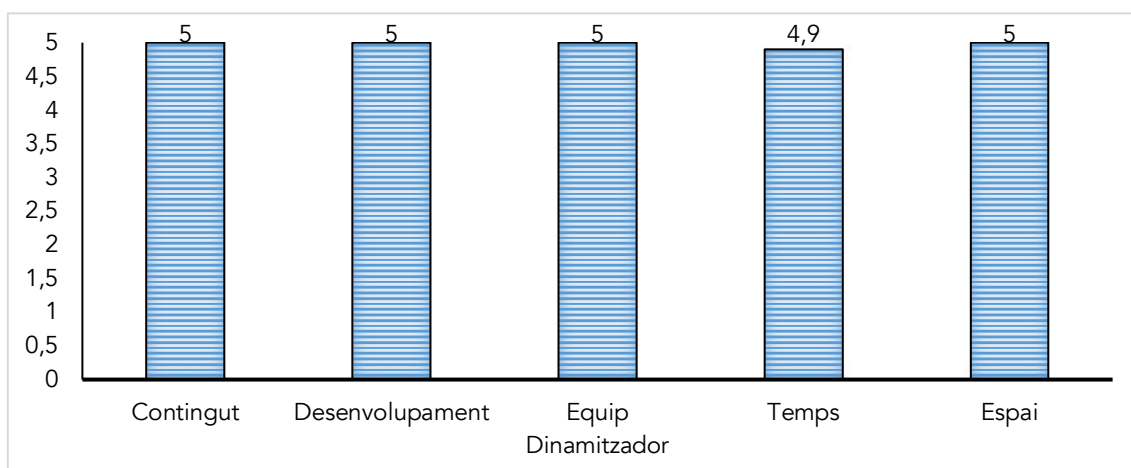
- Arreglar voreres
- Estretes i malmeses

Valoració del Taller de Dones

En els fulls de valoració les persones participants van valorar la sessió tenint en compte el contingut, el desenvolupament, l'equip dinamitzador, el temps emprat i l'espai on es va realitzar la jornada. 10 persones han valorat el taller.

Totes les persones participants han valorat amb la puntuació més alta tots els diferents temes, a excepció del temps que una persona ha puntuat amb un 4, cosa que ha fet que la mitja sigui 4,9.

Gràfic 4. Valoració Grup Dones



Font: Fulls de Participació omplerts per les persones participants

A més, s'ha preguntat sobre el mitjà pel qual les persones participants han sabut de la realització del procés participatiu i han respost:

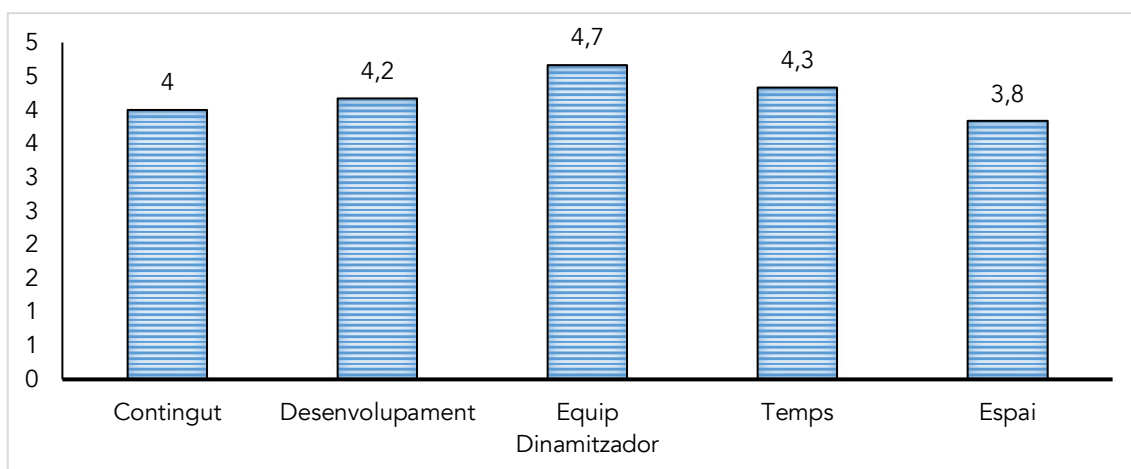
- Xarxes socials (1 persona)
- Missatges via WhatsApp i altres (5 persones)
- Comunicat de l'Ajuntament (1 persona)
- A través d'una persona organitzadora (2 persones)

Comentaris taller dones:

- Crec que s'hauria de comunicar millor tot el procés participatiu

Valoració del Taller de veïnat i comerç:

Gràfic 5. Valoració Grup AAV i comerç



Font: Fulls de Participació omplerts per les persones participants

A més, s'ha preguntat sobre el mitjà pel qual les persones participants han sabut de la realització del procés participatiu i han respost:

- Correu electrònic (1 persona)
- Jornada Inaugural i App de missatgeria mòbil (1 persona)
- Web (1 persona)

Comentaris veïnat i comerç:

- Molt a parlar i ganes de fer-ho
- Sara molt eixerida!

5.2 Indicadors sobre el procés participatiu

Fases treball i calendari

Degut a la situació provocada per la pandèmia de la COVID-19 el calendari del procés participatiu es va veure modificat. Després de finalitzar les activitats de la fase de diagnòsi, es van haver de re-alendaritzar les activitats participatives d'elaboració de propostes per a la tardor 2020, allargant així el procés i l'elaboració del pla fins al desembre de 2020.

Comunicació del procés

La comunicació de tot el procés s'ha portat des de l'ajuntament. Es valora positivament la creació d'una pàgina web específica del Pla de Mobilitat per a recollir aportacions i alhora per anar compartint el calendari d'activitats i els resultats de les diferents fases. Aquest era el primer procés participatiu organitzat en el municipi i cal consolidar i ampliar els mecanismes de comunicació per tal d'incrementar la participació d'alguns grups que no ha participants, com a persones joves d'entre 18 i 25 anys.

Transparència

La creació d'un portal del procés a la web de l'ajuntament ha facilitat l'accés a la informació que s'ha generat pel procés per a que fos accessible per a tothom. En aquesta web s'han publicat els documents generats al llarg del procés i els resultats finals.

Durant tot el procés s'ha pogut exposar els comentaris, dubtes i queixes en diferents formats i s'han resolt sempre que ha estat possible per part de l'Ajuntament.

Traçabilitat

La informació relativa al procés ha estat disponible per a totes les parts que han participat.

A cada sessió s'ha presentat la informació prèvia (conclusions/resultats) per poder treballar a partir d'aquesta informació.

La informació s'ha anat elaborant durant tot el procés segons el treball que s'ha desenvolupat pels diferents grups de treball, pel grup motor i per l'equip tècnic.

Desenvolupament de les fases

Sobre la comissió de seguiment

Es valora molt positivament que s'aconseguís un nombre paritari de dones i homes en la comissió de seguiment, ja que aquests organismes i en particular en temes de mobilitat acostumen a tenir representació majoritàriament masculina. Tot i això, hi ha mancat la participació de persones joves d'entre 18 i 25, i una baixa participació de les persones amb diversitat funcional que formen part de la comissió. Tot i això, la comissió de seguiment ha tingut un paper clau en l'ampliació de la diagnosi i la revisió de propostes

Sobre els grups de treball:

En processos participatius com aquest és important fer un treball inicial primer amb grups de persones, per separat (dones, gent gran, diversitat funcional, activitats comercials, entre altres), i específics del municipi. I després sessions de treball conjuntes.

En aquest procés es valora molt positivament el treball realitzat amb els grups de treball específics que han pogut enriquir la diagnosi des de la mirada diversa de l'adolescència, les persones amb diversitat funcional, la gent gran i les dones com a expertes de la mobilitat quotidiana.

En la sessió de propostes realitzada online la participació ha sigut baixa, i amb baixa representació de dones. Això denota per una banda, la complexitat del moment, i per altra, la necessitat de fer activitats participatives presencials que poden atreure a un públic més divers. En la sessió online no hi va participar cap persona amb diversitat funcional ni joves.

Les persones que van participar al procés van aportar un alt grau i una gran qualitat d'informació sobre els temes relatius a la mobilitat quotidiana del municipi.

Resultats del procés participatiu

Un gran indicador d'aquest procés és haver realitzat la sessió de presentació del Pla de Mobilitat. El document del pla ha estat un treball de coordinació entre l'Ajuntament, l'equip redactor i la cooperativa dinamitzadora del procés participatiu.

S'ha posat molt d'esforç per part de l'Ajuntament per tal de respondre a les demandes i necessitats de les persones que han participat al procés participatiu.

6. ANNEXOS

Resum resultats diagnosi

Procés participatiu Pla Mobilitat Vilassar de Dalt - Resultats Fase Diagnosi		
MOBILITAT A PEU	DIAGNOSI	PROPOSTA
Generals	Hi ha falta de manteniment continuada dels carrers, es fan millores però no es fa un manteniment en el temps	Millorar el camí d'accés a la muntanya, que actualment està vallat
	Hi ha poc bancs per seure i descansar al municipi, se n'han instal·lat al Camí de Mataró	Ubicar bancs a l'espai públic per ajudar a la mobilitat a peu
	No hi ha senyalització al municipi per a les persones a peu	
	El recorregut a peu entre altres barris i el centre i Can Banús és complicat pel conflicte entre cotxes i vianants en molts carrers, voreres estretes, amb obstacles, etc	
	En general "Hi ha prioritat pels cotxes perquè venen i hi ha trams de doble direcció, a vegades els contenidors els tens tant arrabats que has de baixar de la vorera per passar, els pals de l'electricitat, els arbres..."	Crear una jerarquia de carrers per a vianants i una jerarquia per a vehicles motoritzats al centre Eixos de circulació vehicles motoritzats extern, que rodegi el centre i al centre només puguin circular persones residents o per accedir al CAP
	Hi ha falta de manteniment continuada dels carrers, es fan millores però no es fa un manteniment en el temps	
Seguretat vial	Centre: conflicte entre cotxes i vianants, ja que es dona prioritat a la circulació de cotxes, que invaeix voreres, cantonades, etc. En general "Hi ha prioritat pels cotxes perquè venen i hi ha trams de doble direcció, a vegades els contenidors els tens tant arrabats que has de baixar de la vorera per passar, els pals de l'electricitat, els arbres..."	Restringir la circulació de vehicles motoritzats del centre Fer prioritari el centre per a vianants. Però permetre accés al cotxe per veïnat, persones amb mobilitat reduïda, serveis
	A la nit la percepció d'inseguretat és encara més gran per a les persones amb diversitat funcional. En particular, les persones amb visió limitada.	
Il·luminació	La il·luminació és molt deficient a la majoria de carrers, caldria un millor servei i manteniment. Les noies joves manifesten por i percepció d'inseguretat quan és de nit en diferents carrers, assenyalen la manca d'il·luminació, la poca vitalitat i presència de persones	
	El parc del poliesportiu és molt fosc també, li falta il·luminació	
Accessibilitat	Dificultat o impossibilitat d'accedir a establiments que tenen esglaons d'accés (fora de pa, banc, supermercat, etc.). Existeixen barreres físiques també en l'accés a comerços i establiments, no hi ha rampes però també les portes no són automàtiques i no són accessibles	Xarxa de carrers amb prioritat per a vianants al centre
	Hi ha passos de vianants que no tenen rampa accessible, sinó graons i no es poden utilitzar	
	Per circular amb cadira de rodes s'ha de fer per la calçada no per la vorera, perquè les voreres no ho permeten	Fer carrers de plataforma única amb prioritat per a vianants i trànsit rodat restringit en la zona centre i comercial
	Les persones amb visió limitada expliquen que un problema són els panots trencats i els desnivells o la manca de manteniment de les voreres amb que es poden ensopegar i caure, i el bastó no pot deslligar-se i identificar els obstacles.	Reemplaçar els panots trencats i fer manteniment de les voreres per a que no tinguin desnivells en el paviment que puguin provocar caigudes
	No hi ha panots podotàctils és inexistent en els recorreguts a peu el municipi i les persones amb visió limitada han de trobar altres maneres d'orientar-se i moure's. Ni les cantonades ni els esglaons al carrer i als equipaments públics estan marcats.	
	No hi ha semàfors amb la possibilitat d'activar la part auditiva per poder saber quan passar	
	Ubicació Institut: problemes d'accessibilitat per pendent i desnivell, combinat amb infraestructures per anar a peu deficitàries: voreres estretes, ocupades per arbres o fanals, encreuaments perillosos amb poca visibilitat, es camina pel mig del carrer amb el risc que supos per a joves vianants	
	Hi ha equipaments la infraestructura d'accessibilitat no s'ha construït bé i no és accessible: rampes, apertura de portes, lavabos, etc. O que no té la senyalització Braille	Marcar els desnivells, cantonades i esglaons tant de l'espai públic com dels equipaments bàsics i establiments amb bandes diferents i amb color
	L'estat de les voreres no permet que les persones grans que van amb bastó o caminador puguin tenir autonomia per moure's pel municipi, estan plenes d'obstacles i no tenen rampa. Els pals de telefonia i instal·lació elèctrica són obstacles a la vorera	Soterrar cablejat (fibra òptica) i eliminar obstacles de les voreres
	Les persones grans que viuen a la part sud del poble pateixen que tots els serveis i equipaments estiguin a la part del centre i nord, perquè fa pendent i no és accessible per a elles	Servei de transport urbà (podria ser a demanda) per a cobrir les distàncies de les persones que no poden caminar les pujades o certes distàncies al municipi
"Hi ha moltes pendents, hi ha massa cotxes, és complicat portar el carretó de la compra perquè hi ha escales, pendents, llambordes i cotxes. No existeix el centre del poble, està dominat pels cotxes. El centre està segregat. El poble està desconnectat i hi ha barris que queden molt lluny tant físicament com mentalment."		
"Poca autonomia per la gent gran: moltes pendents, el mobiliari no està preparat, hi ha escales i graons en lloc inversemblants, dificultat per pujar i travessar el poble carregada"		
Per pujar al centre o fas el tomb per la Riera de Targa o et trobes amb carrers estrets on no hi ha espais segurs i accessibles per poder caminar		

Específic per carrers-barris	Camí de Mataró: vorera estreta, faroles i arbres a mig de la vorera, la vorera és molt alta, en mal estat, amb poca il·luminació. Aquest carrer és molt utilitzat perquè connecta amb el barri de La Fornaca i a més s'utilitza per caminar fins al camp de futbol.	Fer una pas prioritari de vianants des de Can Rafart fins el Camp de Futbol que garanteixi la seguretat, accessibilitat i autonomia de les persones vianants, per tal de millorar el camí escolar entre el barri de La Fornaca i l'institut, millorar les vies de passeig, etc. Repensar la prioritat del Camí de Mataró: eixamplament de voreres, accessibles, il·luminades, etc. Carril bici i vorera ampliada de vianants, com un passeig, que connecti amb el camp de futbol. Desviació dels camions per altres carrers. Fer una ruta per a vianants/bici pel camí de Mataró que connecti amb Cabrils
	Cruïlla perillosa a C/Doctor Ferran amb Camí de Mataró	Propostes AAVV La Fornaca: - Fer aquest carrer d'un sol sentit, direcció Mataró. D'aquesta manera es pot senyalitzar un carril bici de doble sentit (per poder arribar els infants i joves al camp de futbol de manera sostenible). També es podrà ampliar la vorera des del carrer Bilbao cap al poble, ja que la vorera d'ara és estreta i està ocupada per pals i fanals. Com a conseqüència dues persones o un cotxet no poden passar i una ha de baixar a la calçada amb el consegüent perill d'atropellament. - Buscar la solució perquè les motos no passen per sobre de la vorera en el tram davant dels fons. Per exemple "bolardo" a la vorera al tram a on ho fan per evitar pugin. - Amb la solució que es doni per evitar l'entrada de tràilers al poble fent los passar per la perifèria o a un horari restringit, que deixin de passar per aquest carrer. - Fer més visible el pas de vianants davant del número 113. La vegetació impedeix veure si venen cotxes i que els cotxes vegin si passen persones. Podar més o treure els matolls que tapen la visió.
	Carrer Ignasi Bufalà: hi ha un pas de vianants que no té llum i és perillós perquè no es veuen les persones que caminen Es valora positivament el semàfor que hi ha que es respecta bastant pels cotxes	
	La rotonda de la gasolinera és una barrera per a vianants alhora de connectar els barris del sud amb el centre	Proposta de camí per a vianants entre Ignasi de Bufalà amb Vial de Can Maïans per connectar el barri de les Oliveres amb el centre a peu
	Carrer Nou: encreuament crític al carrer Nou amb carrer Sant Antoni on s'ajunten cotxes de dues direccions, a més al carrer Sant Antoni hi ha l'IE Sant Jordi. Perillós perquè els cotxes invaeixen l'espai de vianants i al girar no et veuen.	
	Carrer Sant Antoni no hi ha vorera i és perillós per a infants i joves que van a l'IE Sant Jordi	
	Carrer Anselm Clavé amb Carrer Sant Antoni: no hi ha visibilitat i cotxes invaeixen la cantonada quan hi poden passar persones caminant. Carrer Sant Antoni: no hi ha vorera ni espai d'espera i arribada per a facilitar l'entrada i sortida de l'escola, hi passen cotxes a les entrades i sortides i no es percep com un lloc segur	
	c/Anselm Clavé: les voreres estan malament. Està malmesa. Irregular, són molt estretes. Perillós perquè pots caure. També hi circulen molts cotxes	
	Carrer Manuel Moreno: tram pacificat amb testos. La gent prefereix caminar per Canyamars.	Desviar el trànsit rodat per un altre carrer i només per ús de trànsit de cotxes de veïnat i serveis
	Encreuament Manuel Moreno on hi ha supermercat: els cotxes al girar no veuen vianants i hi ha percepció d'inseguretat La part sud del carrer té voreres més amples i és més accessible per caminar, la part nord arribant a la Plaça de la Vila té voreres estretes i és més difícil caminar a més de que té més pendent en aquest tram. Hi ha trams del Carrer Manuel Moreno que no tenen barana i que si s'instal·lés barana milloraria l'accessibilitat	Ubicar baranes en les pujades del carrer Ampliar vorera i fer-la accessible
	Carrer Riera de Salvet: voreres molt estretes (menys de 60 cm)amb faroles al mig i amb escales per entrar a establiments o habitatges i també amb altres obstacles per caminar com contenidors. Es percep com a perillós perquè hi ha un tram on el carrer fa corba i els cotxes et poden atropellar	
	Concentració de comerç a c/Manuel Moreno i Riera de Can Salvet, que fa pujada i fa molt difícil poder anar a comprar a peu quan la zona comercial està en pujada i s'utilitza molt el cotxe per anar	Distribució de zones d'aparcament en la perifèria del centre, per facilitar accés dels barris al comerç del centre, però alhora fer-lo prioritari per a vianants
	Carrer Murillo i carrer Sort: abans la canalla jugava a pilota, ara han posat testos per pacificar el trànsit i es percep com a més perillós. Es valora negativament els carrers com Murillo o Sort on s'han instal·lat plantes per alleugerar el trànsit, perquè han acabat sent obstacles per a vianants, que tenen espai limitat per passar quan passen cotxes Als carrers on s'han ubicat jardineres per disuadir i pacificar el trànsit s'ha reduït el tros de pas de vianants i les persones amb cadira de rodes no poden passar Les actuacions de pacificació del carrer Sort i del carrer Murillo es valoren negativament perquè ha incrementat les cues de cotxes i les persones vianants no es senten segures	

	Carrer Marqués de Barberà: és on hi ha llar d'infants, piscina i poliesportiu. Aparcaments als dos costats, les voreres tenen obstacles com arbres i faroles, i els cotxets no passen. És de doble sentit, hi ha molt trànsit de vehicles	
	Carrer de la Quintana: voreres estretes i la canalla va caminant pel mig de la carretera.	
	Plaça del Teatre i de la Biblioteca: a l'entorn hi ha carrers amb desnivells o escales que són foscos o hi ha poca visibilitat	
	Baixada de Sant Sebastià amb Can Bruquera: quan es posa el semàfor en verd, el de peatons també es posa en verd, i és justament quan gira... i hi ha perill de ser atropellada	Pensar els semàfors en cruïlles amb poca visibilitat, amb creuaments universals per a vianants, on els 4 semàfors permetin el pas de vianants a l'hora
	Ctra. Premià (zona Sorli Emotions): por a ser atropellats al creuar perquè no hi ha semàfor i no es respecten els passos de vianants. Pas de vianants de la Ctra. Premià de Mar, on hi ha xurreria, té esglaons i no és accessible	Ubicar semàfor o reductors de velocitat al llarg del carrer i incrementar la visibilitat dels passos de vianants. Fer accessibles tots els passos de vianants de la Ctra. Premià
	La rotonda del Sorli Emotions es percep com a perillosa	Treure la rotonda del Sorli Emotions i fer fer la volta als cotxes a la Plaça 1 d'octubre
	Els tres passos de vianants de la Ctra. De Premià de Mar no tenen prou il·luminació i els cotxes no veuen quan passen vianants, és perillós	Ubicar passos de vianants elevats, amb plataforma elevada i il·luminats
	Barri del Pi: estàtua del pi hi ha un semàfor que no sempre funciona	Incrementar la il·luminació al barri del Pi i en particular al parc
	Plaça de la Vila: Escales d'accés a la Plaça de la Vila són criminals per als vianants La Plaça de la Vila és perillosa per als infants perquè passen els cotxes molt ràpid a l'agafar velocitat per la pujada i els infants no poden jugar tranquils a la plaça	Pl. de la Vila sigui una plaça i no un aparcament
	Carrer Libertat no té llum, és molt fosc	
	Carrer de la Immaculada: molta circulació de cotxes per anar a l'autopista	
	Parc i l'equipament de Can Rafart són inaccessibles. El parc és de sorra, i no es pot anar amb cadira de rodes i la zona de l'aparcament també és difícil El Parc de Can Rafart és inaccessible per la gent gran, pel tipus de terra i paviment. Les persones grans que utilitzen el casal de Can Rafart ho fan perquè hi ha un servei que les porta a la mateixa porta del Casal, sinó no hi aniríem	
	Carrer Verge de Montserrat: voreres amb arbres al mig, sense manteniment	
	c/Tarragona , baixant per J.V. Foix i Salvador Espriu: vorera súper estreta amb arbres molt grans, que no queda vorera, literalment, c/Tarragona. A aquest carrer ni per la dreta hi ha vorera, perquè es una vorera on surt el bordillo, i la vorera és sorra, ni a l'esquerra perquè hi ha arbres, vull dir, és impossible. I a part és una corba amb poca visibilitat...	
	Espai d'esbarjo per gossos és més gran que l'ús que se'n dona, la sorra de l'espai surt a la vorera, i hi ha pocs bancs en comparació a la demanda de la gent gran que els utilitzaria	Carrer Tarragona ubicar més bancs per al descans i socialització que acompanyi la mobilitat de la gent gran i reduir l'espai per a gossos, ja que escampen la sorra a la vorera Propostes AAVV La Fornaca: - Fer accessibles les voreres per les persones, ja que estan ocupades pels arbres. Aquest carrer és camí escolar del jovent del barri cap a l'institut. - Acabar vorera del cantó mar. - Recuperar places d'aparcament en l'espai abans de la zona d'esbarjo de gossos. - Fer muret de contenció en alguns punts propers a la zona d'esbarjo dels gossos per evitar que la sorra arribi al paviment i provoqui relliscades. Es pot reduir l'espai dels gossos per cedir-lo a les persones sobre tot d'edat del barri amb algun banc. - Carrer Lleida: Fer el carrer d'un sol sentit ja que el carrer és estret i té revolts amb falta de visibilitat. Accés de La Fornaca a l'autopista: - La rotonda del Sorli Emotions ocasiona llargues cues en hores punta i accidents importants. Proposem eliminar la rotonda i el semàfor fent un pas subterrani o elevat per vianants. (ULL això no és mai recomanable) - Des del barri de la Fornaca per accedir a l'autopista s'ha de passar pel carrer Bilbao o el camí Elena, sent aquests de doble sentit i estrets per aquest fet. Al menys un d'ells ha de ser de un sol sentit - Proposem s'estudii crear aquest accés a través de la modificació del torrent de Blanqueix per unir-se a l'entrada l'autopista o bé limitar a un horari concret el pas de vehicles industrials per el poble.

	Cantonada C/Tarragona amb Av. Sant Sebastià: cruïlla perillosa amb poca visibilitat	
	El camí escolar no arriba a La Fornaca. No hi ha camí escolar tampoc entre La Fornaca i institut i joves van per C/Tarragona pel mig del carrer perquè les voreres són impracticables	
	Carrer de Folch i Torres: ja va haver un atropellament mortal a una dona gran	
	Carrer J.V. Foix: escales molt malmeses i no hi ha barana	Millorar l'estat de les escales del carrer J.V. Foix, instal·lar barana Propostes AAVV La Fornaca: A la part baixa del carrer (amb camí de Mataró) instal·lar una barana perquè la gent gran pugui agafar-se i baixar amb seguretat. Hi ha hagut caigudes de gent gran per rrelliscar sense barana.
	Fornaca: Davant dels Fons Romans, hi ha una placeta on els infants juguen, però moltes vegades l'ocupen cotxes aparcats o bé les motos passen pel mig de la plaça	
	En general al barri de La Fornaca paviment malmès i tapes de clavegueres i suministres aixecades	
	Barri de la Quintana: revisar els carrers, la llum del carrer Pere Gomez (11:12), c/ de Can Rafart, i c/Gessami, que tornessin les faroles de la llum que hi ha sobre els voreres, i a més a més, les voreres són estretes per poder-hi passar una persona. Quan plou has de passar pel mig del carrer. Baixada del c/Gessami, el que la gent anomena "Escala del Foix", podrien repartir les escales en dues fases, mitja baixada amb esgraons, i l'altra mitja amb una rampa, i així podria passar gent a peu i gent que té els carretons de la compra o el cotxet amb criatures	
	Carrer Quintana: les cases tenen parking però aparquen al carrer, les voreres són estretes i els cotxes tapan la visibilitat i si vas en cotxet has d'anar pel mig del carrer	
	Escales des de Mestre Viladrosa per anar a la Biblioteca, hi ha un tros que està una vorera pintada, però a més a més hi ha una vorera súper mal feta, que allò, si us plau, que ho treguin, que allà es farà mal algú.	
	Carrer Canyamars, es concentra comerç i no hi ha espai a les voreres per poder anar amb carretó o acompanyada per infants	
	Carrer de l'Escola Francesc Macià hi ha un problema de soroll, perquè quan passen cotxes a molta velocitat i se sent molt de soroll des de dins de l'aula. No hi ha un recorregut lineal de carrers segurs que connectin l'escola amb el centre i amb el poliesportiu. Tan quan van amb el seu infant com quan fan de mama bus (amb altres infants) serpentejen entre carrers per trobar els carrers més segurs i sense tanta pendent	
	Riera de Targa: passos de vianants són valorats positivament perquè la majoria de persones que condueixen els respecten. No hi ha consens si el semàfor de la Riera de Targa amb Camí de Mataró podria ser pas de vianants sense semàfor	
	Camí de la Costa: és el carrer que connecta més directament l'escola Francesc Macià amb el poliesportiu/piscina, però és perceput com a insegur, no hi ha pràcticament vorera i els cotxes van molt ràpid perquè aquest carrer funciona com a carretera	
	Carrer del Carme l'han fet "peatonal" però els cotxes continuen passant molt ràpid i no hi ha vorera	
	Carrer de continuació de l'Església els cotxes pugen molt ràpid i no hi ha vorera on col·locar-se com a vianant	
	Carrer Sant Joan: no hi ha llum i hi ha una academia on es fan extraescolars, les famílies van a buscar a infants amb llanternes	
	Riera de Salvat: les voreres no estan mantingudes, hi ha esquerdes, clots. "tinc una mare de 89 anys que passejo amb ella, i que continuament hagin de baixar a les voreres, pel perill que hi ha, els cotxes que venen... estic parlant de l'últim tram de la riera de Salvat"	

Procés participatiu Pla Mobilitat Vilassar de Dalt - Resultats Fase Diagnosi		
BICI	DIAGNOSI	PROPOSTA
	Als carrers del centre no hi ha miralls a encreuaments perillosos que permetin veure si venen cotxes o vianants quan vas en bici	Ubicació de miralls a encreuaments del centre sense visibilitat, que pugui servir per al trànsit rodat i per a vianants
	Manca de carrils bici que connectin amb municipis colindants, que permeti anar a l'institut de manera segura des d'altres municipis	
	El carril bici està fet a trossos, només hi ha un tros de carril bici i si no té continuació no funciona i no s'utilitza	Si s'aposta per la bici, fer una xarxa de carril bici que tingui continuïtat al municipi i connecti amb municipis veïns

Procés participatiu Pla Mobilitat Vilassar de Dalt - Resultats Fase Diagnosi		
TRANSPORT PÚBLIC	DIAGNOSI	PROPOSTA
Parades de bus	<p>Parades de bus: la més utilitzada és la de Riera de Targa, hi ha molt gent, però hi ha parades no només hi ha un pal i són fosques a la nit, no es veuen, al Carrer Ignasi Bufalà</p> <p>Parada d'autobús de la Riera de Targa hi ha el panell electrònic visual per veure el temps de pas dels autobusos però no hi ha cap senyal auditiu que indiqui a les persones que tenen visió limitada o que són invidents</p> <p>La parada a del poliesportiu on hi ha un banc i un lavabo, però el lavabo és per a les perones conductores de l'autobús</p> <p>El barri on es troba l'Institut, en especial la zona dels carrers de Ramon y Cajal i Torres i Bages, és una zona allunyada per on no hi ha cap parada d'autobús</p>	<p>Senyalització Podotàctil que connectin amb parades de transport, a encreuaments i cantonades, senyalització sonora a parades de transport, senyalització de les escales amb banda rugosa i contrast de color</p> <p>Ubicar lavabos o visibilitzar l'accés a lavabos públics en equipaments propers a les parades de bus</p>
Accessibilitat física bus	<p>Els autobusos que connecten amb altres municipis no són sempre accessibles, pot ser que posi a l'horari que el que passarà és accessible i que quan arriba no ho sigui, o la rampa no funciona, o bé connectes amb el tren i no tots els trens de Rodalies són accessibles. Això fa que les persones amb cadira de rodes o amb una discapacitat física preferixi moure's en cotxe per no dependre del bus</p> <p>La gent gran no fa servir l'autobús perquè no és accesible: autobús és bastant alt, els esglaons, les voreres per pujar a l'autobús no són les adequades, arranca sense esperar que la gent s'assenti, en algunes parades no s'apropa suficient a la vorera i és perillosa la baixada, perquè no hi ha plataforma, etc,</p>	
Línia Mataró	<p>Línia Mataró: Pèssima comunicació amb Mataró i amb altres poblacions properes amb transport públic, a peu o en bicicleta. I poca freqüència de bus els caps de setmana i amb horaris...</p> <p>No hi ha bus que connecti amb estació de tren de Premià de Mar</p> <p>No hi ha connexió en bus entre Vilassar i Premià de Dalt i les i els joves depenen de les persones cuidadores per a que les portin en cotxe</p> <p>El bus a Mataró es valora negativament perquè és molt lent i tardes molt en arribar i això afecta a les persones que depenen del bus i no hi poden anar en cotxe, com la gent jove i la gent gran, etc.</p>	<p>Crear servei d'autobús que doni servei a la connexió entre Cabriels, Vilassar de Dalt, Premià de Dalt i de Mar i Vilassar de Mar</p> <p>Crear servei d'autobús que doni servei a la connexió entre Cabriels, Vilassar de Dalt, Premià de Dalt i de Mar i Vilassar de Mar</p> <p>Recuperar connexió en bus entre Vilassar de Dalt i Premià de Dalt</p>
Línia Barcelona	<p>Línia Barcelona: La reducció de temps entre Vilassar de Dalt i Barcelona es valora positivament perquè ara no passa per Premià de dalt i va directe; ha reduït el temps de viatge</p> <p>Hi ha més freqüència d'autobusos que abans però al migdia hi ha una franja que no hi ha autobusos, a la nit el servei s'acaba a les 21 i els caps de setmana la freqüència és més baixa</p> <p>"A mi a vegades em passa que hi ha alguns festius que treballo, els dies festius... els que no son laborables tinc un problema, trigo dues hores a baixar en un dia festiu a treballar. 2 hores baixar i 2 tornar. Fer una hora i mitja d'espera, fins que surt l'altre bus... i llavors... i això m'implica la meva jornada de feina més 2 o 3 hores movent-te.</p> <p>A les 9 es redueix la freqüència, no entra part de la franja horària reforçada pensada en les universitàries i les mares que entren a les 10 a treballar a Barcelona han de deixar la canalla a acollida a l'escola per poder arribar al bus de les 9 h</p> <p>No hi ha un bus nit que arribi a Vilassar i si tens fills/filles joves has d'anar-los a buscar a la nit a l'estació de tren de Premià de Mar</p>	
Altres	<p>No hi ha transport escolar entre Vilassar de Dalt i els municipis colindants, i hi ha joves que venen a l'institut d'altres municipis com Premià de Dalt i Cabriels, i joves de Vilassar que van a Cabriels.</p> <p>Tampoc hi ha transport públic que connecti el municipi amb l'altre hospital de referència, Can Ruti, i la gent que no condueix agafa taxi</p>	<p>Servei de transport escolar o minibus que afavoreixi l'autonomia de les i els joves que van o venen a l'institut d'un altre municipi</p>

Procés participatiu Pla Mobilitat Vilassar de Dalt - Resultats Fase Diagnosi		
COTXE	DIAGNOSI	PROPOSTA
Mobilitat rodada	C/Vinceç Foix, que va des de Camí de Mataró fins a carrer Tarragona, a dalt de tot, que a temps que hi havia un mirall amb la cruïlla amb el carrer Tarragona. Aquell mirall es va trencar, va desaparèixer, i allà hi ha molt accidents de cotxe (o sigui que es una cruïlla perillosa) sí.	Propostes AAVV La Fornaca: - Col·locació de mirall a la cruïlla amb el carrer Tarragona. Ja hi era es reposar-lo - Senyalització horitzontal (línia groga) de prohibició d'aparcament a la cruïlla amb el carrer Joan Oliver i amb el carrer Salvador Espriu. Hi hagut topades
	Els carrers que donen a Torrent de Blanqueig són tots de doble direcció i no hi caben dos cotxes alhora. Per exemple, C/Lluís Millet s'aparcen en tots dues bandes fins i tot a la cantonada i no hi ha visibilitat	
	Carrer Manuel Moreno: molta circulació de cotxes en direcció nord, amb voreres estretes i molt de trànsit	Pacificar el Carrer Manuel Moreno, només per a circulació de vehicles del veïnat i desviar la circulació per la perifèria del centre
Aparcament	Ni ha aparcaments de minusvàlids al centre. El lloc més a prop és a la plaça de la vilaquè és l'únic que està pintat de blau	Ampliar les places d'aparcament destinades a persones amb diversitat funcional sobretot vinculades a equipaments bàsics i comerç
	A l'IES Jaume Almera hi ha una plaça d'aparcament per minusvàlids però està en pujada i no es pot fer servir	
	No s'entén perquè s'ha de pagar les places reservades per a minusvàlids amb número de matrícula	
	S'ha incrementat el nombre de gent gran i dependent a la que se'ls hi dona tarjeta per a aparcar a zona mnusvàlids, però no s'han incrementat les places d'aparcament. I això fa que sempre estiguin ocupats	
	Les persones que es mouen amb cadira de rodes o crossets tenen una gran dependència en el cotxe i per elles és molt important circular en cotxe i poder aparcar a prop dels equipaments i establiments del municipi (supermercat, bancs, CAP, etc.), ja que les barreres arquitectòniques que es troben en els seus trajectes quotidians no els hi permet ser autònoms només movent-se amb cadira o crossets	
	Per anar al CAP només hi ha una plaça d'aparcament per a persones amb discapacitat que quasi sempre està ocupada i per tant, és insuficient	
	La plaça de minusvàlids vinculada al poliesportiu està ubicada en un carrer que fa pendent i per tant, és difícil fer-la servir, perquè hi ha persones amb cadira que necessiten aparcar en un lloc pla per bloquejar bé la cadira	
	Dificultat per aparcar quan vols anar al teatre, i això és un efecte disuasori per la gent que vol anar al teatre.	
	"Des de casa faig tota la volta per fora per no passar pel centre del poble, vull dir que hi ha maneres d'arribar als llocs... i no passo mai en cotxe per la plaça, i visc a Mestre Viladrosa, si he d'anar a casa faig tota la volta per les piscines, i baixo per un peatonal, però baixo en primera. Baixo per allà.... quan he de descarregar molta cosa a casa. Penso que el cente hauria d'estar limitat"	
	La majoria de dones que tenen cotxe aparquen als carrers del seu barri o als aparcaments propers i no tenen problema d'aparcament	Regular l'aparcament al carrer al igual que es fan a altres municipis amb permisos
	Les dones valoren molt positivament les places d'aparcament temporal de la zona taronja, és una bona iniciativa i es podria ampliar el nombre de places en diferents ubicacions perifèriques al centre	
	Dependència del cotxe per part de veïnat de barris com La Fornaca i Les Oliveres per anar al centre que provoca saturació de cotxes i d'aparcament al centre	
	Al barri de La Fornaca molts cotxes aparquen al carrer, i hi ha conflicte d'aparcament a les cantonades dels carrers amb c/Josep Vinceç Foix	

Resultats per grup de treball

Procés participatiu Pla Mobilitat Vilassar de Dalt - Resultats Fase Diagnosi		
	JORNADA OBERTA	
	DIAGNOSI	PROPOSTA
MOBILITAT A PEU	<u>Camí de Mataró</u> : vorera estreta, faroles i arbres a mig de la vorera, la vorera és molt alta. Aquest carrer és molt utilitzat perquè connecta amb el barri de La Fornaca i a més s'utilitza per caminar fins al camp de futbol.	Fer una pas prioritari de vianants des de Can Rafart fins el Camp de Futbol que garanteixi la seguretat, accessibilitat i autonomia de les persones vianants, per tal de millorar el camí escolar entre el barri de La Fornaca i l'institut, millorar les vies de passeig, etc.
	<u>Carrer Ignasi Bufalà</u> : hi ha un pas de vianants que no té llum i és perillós perquè no es veuen les persones que caminen	
	<u>Carrer Nou</u> : encreuament crític al carrer Nou amb carrer Sant Antoni on s'ajunten cotxes de dues direccions, a més al carrer Sant Antoni hi ha l'IE Sant Jordi	
	<u>Carrer Manuel Moreno</u> : tram pacificat amb testos. La gent prefereix caminar per Canyamars.	
	<u>Carrer Murillo</u> : abans la canalla jugava a pilota, ara han posat testos per pacificar el trànsit i es percep com a més perillós	
	<u>Carrer Marqués de Barberà</u> : és on hi ha llar d'infants, piscina i poliesportiu. Aparcaments als dos costats, les voreres tenen obstacles com arbres i faroles, i els cotxets no passen,	
	<u>Carrer de la Quintana</u> : voreres estretes i la canalla va caminant pel mig de la carretera.	
TRANSPORT PÚBLIC	Línia Mataró: tarda molt perquè para a molts llocs i la gent va en cotxe que són 10 minuts i en bus és una hora.} No hi ha bus que connecti amb estació de tren de Premià de Mar Parades de bus: la més utilitzada és la de Riera de Targa, hi ha molt gent, però hi ha parades no només hi ha un pal i són fosques a la nit, no es veuen, al Carrer Ignasi Bufalà.	
COTXE	Aparcaments zona blava i zona taronja a prop del centre. La zona blava a la Plaça de la Vila i la zona taronja és de 30 minuts amb rellotge.	

		Grup JOVES	
		DIAGNOSI	PROPOSTA
MOBILITAT A PEU	Ubicació Institut: problemes d'accessibilitat per pendent i desnivell, combinat amb infraestructures per anar a peu deficitàries: voreres estretes, ocupades per arbres o fanals, encreuaments perillosos amb poca visibilitat, es camina pel mig del carrer amb el risc que suposo per a joves vianants		Acondicionar rutes a peu i bicicleta accessibles, amb voreres amples, il·luminades entre Vilassar de Dalt i Premià de Dalt i Vilassar i Cabrils
	Connexió a peu amb municipis col·lidants no viable per a joves que viuen a Premià de Dalt, Premià de Mar o Cabrils. La distància entre Premià de Dalt i l'Institut és llarga, però les noies sobretot no s'atreixeixen a fer-ho perquè hi ha trams que no estan pavimentats, no tenn vorera i a certes hores és fosc i no hi ha il·luminació. Connexió amb Cabrils a peu deficitària, tot i que és pròxim i viable fer-la a peu però no hi ha voreres accessibles acondicionades, és un trajecte pensat pels vehicles motoritzats.		
	Encreuament carrer Nou amb Carrer Sant Antoni: perillós perquè els cotxes invaeixen l'espai de vianants i al girar no et veuen.		Restringir la circulació de vehicles motoritzats del centre
	Encreuament Manuel Moreno on hi ha supermercat: els cotxes al girar no veuen vianants i hi ha percepció d'inseguretat		
	Centre: conflicte entre cotxes i vianants, ja que es dona prioritat a la circulació de cotxes, que invaeixen voreres, cantonades, etc.		
	Les noies manifesten por i percepció d'inseguretat quan és de nit en diferents carrers, assenyalen la manca d'il·luminació, la poca vitaitat i presència de persones		
	A l'entorn de la plaça del Teatre i de la Biblioteca hi ha carrers amb desnivells o escales que són foscos o hi ha poca visibilitat		
	Carrer Anselm Clavé amb Carrer Sant Antoni: no hi ha visibilitat i cotxes invaeixen la cantonada quan hi poden passar persones caminant		
	Es valora negativament els carrers com Murillo o Sort on s'han instal·lat plantes per alleugerar el trànsit, perquè han acabat sent obstacles per a vianants, que tenen espai limitat per passar quan passen cotxes		
	Carrer Manuel Moreno: les voreres estan molt malmeses i al caminar et pots accidentar		
	Baixada de Sant Sebastià amb Can Bruquera: quan es posa el semàfor en verd, el de peatons també es posa en verd, i és justament quan gira... i hi ha perill de ser atropellada		Pensar els semàfors en cruïlles amb poca visibilitat, amb creuaments universals per a vianants, on els 4 semàfors permetin el pas de vianants a l'hora
	Ctra. Premià (zona Sorli Emotions): por a ser atropellats al creuar perquè no hi ha semàfor i no es respecten els passos de vianants		Ubicar semàfor o reductors de velocitat al llarg del carrer i incrementar la visibilitat dels passos de vianants
	Camí de Mataró: vorera molt estreta, en mal estat, amb poca il·luminació		Repensar la prioritat del Camí de Mataró: eixamplament de voreres, accessibles, il·luminades, etc.
	Barri del Pi: estàtua del pi hi ha un semàfor que no sempre funciona		Incrementar la il·luminació al barri del Pi i en particular al parc
	Escalles d'accés a la Plaça de la Vila són criminals per als vianants		
	Carrer Llibertat no té llum, és molt fosc		
	El parc del poliesportiu és molt fosc també, li falta il·luminació		
Carrer Sant Antoni: no hi ha vorera ni espai d'espera i arribada per a facilitar l'entrada i sortida de l'escola, hi passen cotxes a les entrades i sortides i no es percep com un lloc segur			
Carrer de la Immaculada: molta circulació de cotxes per anar a l'autopista			
ALTRES temes: joves parlen de no tenir espais de socialització			
Els bancs del rocòdrom són metàl·lics i t'enrampes			
TRANSPORT PÚBLIC	No hi ha connexió en bus entre Vilassar i Premià de Dalt i les i els joves depenen de les persones cuidadores per a que les portin en cotxe		Recuperar connexió en bus entre Vilassar de Dalt i Premià de Dalt
	El bus a Mataró es valora negativament perquè és molt lent i tardes molt en arribar i això afecta a les persones que depenen del bus i no hi poden anar en cotxe, com la gent jove i la gent gran, etc.		
	Parades de bus: la més utilitzada és la de Riera de Targa, també hi ha la del poliesportiu on hi ha un banc i un lavabo, però el lavabo és per a les perones conductores de l'autobús		Ubicar lavabos o visibilitzar l'accés a lavabos públics en equipaments propers a les parades de bus
BICI	Als carrers del centre no hi ha miralls a encreuaments perillosos que permetin veure si venen cotxes o vianants quan vas en bici		Ubicació de miralls a encreuaments del centre sense visibilitat, que pugui servir per al trànsit rodat i per a vianants
	Manca de carrils bici que connectin amb municipis colindants, que permeti anar a l'Institut de manera segura des d'altres municipis		

Grup DIVERSITAT FUNCIONAL		
	DIAGNOSI	PROPOSTA
MOBILITAT A PEU	Difficultat o impossibilitat d'accedir a establiments que tenen esglaons d'accés (fora de pa, banc, supermercat, etc.)	Xarxa de carrers amb prioritat per a vianants al centre
	Hi ha passos de vianants que no tenen rampa accessible, sinó graons i no es poden utilitzar	
	El Parc i l'equipament de Can Rafart són inaccessibles. El parc és de sorra, i no es pot anar amb cadira de rodes i la zona de l'aparcament també és difícil	
	Per circular amb cadira de rodes s'ha de fer per la calçada no per la vorera, perquè les voreres no ho permeten	Fer carrers de plataforma única amb prioritat per a vianants i trànsit rodat restringit en la zona centre i comercial
	Carrer Riera de Salvat: voreres molt estretes (menys de 60 cm) i amb faroles al mig i amb escales per entrar a establiments o habitatges i també amb altres obstacles per caminar com contenidors. Es percep com a perillós perquè hi ha un tram on el carrer fa corba i els cotxes et poden atropellar	
	Carrer Verge de Montserrat: voreres amb arbres al mig, sense manteniment	
	c/Tarragona, baixant per J.V. Foix i Salvador Espriu: vorera súper estreta amb arbres molt grans, que no queda vorera, literalment, c/Tarragona. A aquest carrer ni per la dreta hi ha vorera, perquè es una vorera on surt el bordillo, i la vorera és sorra, ni a l'esquerra perquè hi ha arbres, vull dir, és impossible. I a part és una corba amb poca visibilitat...	
	Les persones amb visió limitada expliquen que un problema són els panots trencats i els desnivells o la manca de manteniment de les voreres amb que es poden ensopegar i caure, i el bastó no pot deslligar-se i identificar els obstacles.	Reemplaçar els panots trencats i fer manteniment de les voreres per a que no tinguin desnivells en el paviment que puguin provocar caigudes
	No hi ha panots podotàctils és inexistent en els recorreguts a peu el municipi i les persones amb visió limitada han de trobar altres maneres d'orientar-se i moure's. Ni les cantonades ni els esglaons al carrer i als equipaments públics estan marcats.	
	Als carrers on s'han ubicat jardineres per disuadir i pacificar el trànsit s'ha reduït el tros de pas de vianants i les persones amb cadira de rodes no poden passar	Marcar els desnivells, cantonades i esglaons tant de l'espai públic com dels equipaments bàsics i establiments amb bandes diferents i amb color
	No hi ha semàfors amb la possibilitat d'activar la part auditiva per poder saber quan passar	
	A la parada d'autobús de la Riera de Targa hi ha el panell electrònic visual per veure el temps de pas dels autobusos però no hi ha cap senyal auditiu que indiqui a les persones que tenen visió limitada o que són invidents	Senyalització Podotàctil que connectin amb parades de transport, a encreuaments i cantonades, senyalització sonora a parades de transport, senyalització de les escales amb banda rugosa i contrast de color
	Carrer de Folch i Torres: ja va haver un atropellament mortal a una dona gran	
	Cantonada C/Tarragona amb Av. Sant Sebastià: cruïlla perillosa amb poca visibilitat	
	A la nit la percepció d'inseguretat és encara més gran per a les persones amb diversitat funcional. En particular, les persones amb visió limitada.	
Existeixen barreres físiques també en l'accés a comerços i establiments, no hi ha rampes però també les portes no són automàtiques i no són accessibles		
Pas de vianants de la Ctra. Premià de Mar, on hi ha xurreria, té esglaons i no és accessible		
Hi ha equipaments la infraestructura d'accessibilitat no s'ha construït bé i no és accessible: rampes, apertura de portes, lavabos, etc. O que no té la senyalització Braille		
TRANSPORT PÚBLIC	Els autobusos que connecten amb altres municipis no són sempre accessibles, pot ser que posi a l'horari que el que passarà és accessible i que quan arriba no ho sigui, o la rampa no funciona, o bé connectes amb el tren i no tots els trens de Rodalies són accessibles. Això fa que les persones amb cadira de rodes o amb una discapacitat física preferixi moure's en cotxe per no dependre del bus	
COTXE	Carrer Manuel Moreno: molta circulació de cotxes en dirrecció nord, amb voreres estretes i molt de trànsit	Pacificar el Carrer Manuel Moreno, només per a circulació de vehicles del veïnat i desviar la circulació per la perifèria del centre
	Ni ha aparcaments de minusvàlids al centre. El lloc més a prop és a la plaça de la vila que és l'únic que està pintat de blau	Ampliar les places d'aparcament destinades a persones amb diversitat funcional sobretot vinculades a equipaments bàsics i comerç
	A l'IES Jaume Almera hi ha una plaça d'aparcament per minusvàlids però està en pujada i no es pot fer servir	
	No s'entén perquè s'ha de pagar les places reservades per a minusvàlids amb número de matrícula	
	S'ha incrementat el nombre de gent gran i dependent a la que se'ls hi dona tarjeta per a aparcar a zona minusvàlids, però no s'han incrementat les places d'aparcament. I això fa que sempre estiguin ocupats	
	Les persones que es mouen amb cadira de rodes o crossets tenen una gran dependència en el cotxe i per elles és molt important circular en cotxe i poder aparcar a prop dels equipaments i establiments del municipi (supermercat, bancs, CAP, etc.), ja que les barreres arquitectòniques que es troben en els seus trajectes quotidians no els hi permet ser autònoms només movent-se amb cadira o crossets	
	Per anar al CAP només hi ha una plaça d'aparcament per a persones amb discapacitat que quasi sempre està ocupada i per tant, és insuficient	
	La plaça de minusvàlids vinculada al poliesportiu està ubicada en un carrer que fa pendent i per tant, és difícil fer-la servir, perquè hi ha persones amb cadira que necessiten aparcar en un lloc pla per bloquejar bé la cadira	

Grup GENT GRAN		
	DIAGNOSI	PROPOSTA
MOBILITAT A PEU	El Parc de Can Rafart és inaccessible per la gent gran, pel tipus de terra i paviment. Les persones grans que utilitzen el casal de Can Rafart ho fan perquè hi ha un servei que les porta a la mateix porta del Casal, sinó no hi aniríem	
	L'estat de les voreres no permet que les persones grans que van amb bastó o caminador puguin tenir autonomia per moure's pel municipi, estan plenes d'obstacles i no tenen rampa	
	Barri de la Quintana: revisar els carrers, la llum del carrer Pere Gomez (11:12), c/ de Can Rafart, i c/Gessami, que tornessin les faroles de la llum que hi ha sobre els voreres, i a més a més, les voreres són estretes per poder-hi passar una persona. Quan plou has de passar pel mig del carrer.	
	Baixada del c/Gessami, el que la gent anomena "Escala del Foix", podrien repartir les escales en dues fases, mitja baixada amb esgraons, i l'altra mitja amb una rampa, i així podria passar gent a peu i gent que té els carretons de la compra o el cotxet amb criatures	
	No hi ha barana a les escales i caldria posar una barana	
	c/Anselm Clavé 24 estem molt malament. El carrer és maco, està bé, però les voreres estan malament. Està malmesa. Irregular. Perillós perquè pots caure...	
	Hi ha poc bancs per seure i descansar al municipi, se n'han instal·lat al Camí de Mataró	
	Les persones grans que viuen a la part sud del poble pateixen que tots els serveis i equipaments estiguin a la part del centre i nord, perquè fa pendent i no és accessible per a elles	Servei de transport urbà (podria ser a demanda) per a cobrir les distàncies de les persones que no poden caminar les pujades o certes distàncies al municipi
No hi ha senyalització al municipi per a les persones a peu		
Carrer Sant Antoni no hi ha vorera i és perillós per a infants i joves que van a l'IE Sant Jordi		
TRANSPORT PÚBLIC	La gent gran no fa servir l'autobús perquè no és accessible: autobús és bastant alt, els esglaons, les voreres per pujar a l'autobús no són les adequades, arranca sense esperar que la gent s'assenti, en algunes parades no s'apropa suficient a la vorera i és perillosa la baixada, perquè no hi ha plataforma, etc,	

Grup DONES		
	DIAGNOSI	PROPOSTA
MOBILITAT A PEU	<p>"Hi ha moltes pendents, hi ha massa cotxes, és complicat portar el carretó de la compra perquè hi ha escales, pendents, llambordes i cotxes. No existeix el centre del poble, està dominat pels cotxes. El centre està segregat. El poble està desconectat i hi ha barris que queden molt lluny tant físicament com mentalment."</p> <p>"Poca autonomia per la gent gran: moltes pendents, el mobiliari no està preparat, hi ha escales i graons en lloc inversemblants, dificultat per pujar i travessar el poble carregada"</p> <p>Pèssima comunicació amb Mataró i amb altres poblacions properes amb transport públic, a peu o en bicicleta. I poca freqüència de bus els caps de setmana i amb horaris...</p> <p>El recorregut a peu entre altres barris i el centre i Can Banús és complicat pel conflicte entre cotxes i vianants en molts carrers, voreres estretes, amb obstacles, etc</p> <p>Baixant les escales des de Mestre Viladrosa per anar a la Biblioteca, hi ha un tros que està una vorera pintada, però a més a més hi ha una vorera súper mal feta, que allò, si us plau, que ho treguin, que allà es farà mal algú.</p> <p>La Plaça de la Vila és perillosa per als infants perquè passen els cotxes molt ràpid a l'agafar velocitat per la pujada i els infants no poden jugar tranquils a la plaça</p> <p>El carrer Canyamars, que és el que puja del Bon Àrea i de les fruiteries, amb carretó, si jo vaig en carretó i les nenes volen venir a acompanyar-me en bici, els hi dic que no</p> <p>Per pujar al centre o fas el tomb per la Riera de Targa o et trobes amb carrers estrets on no hi ha espais segurs i accessibles per poder caminar</p> <p>Els passos de vianants de la Riera de Targa són valorats positivament perquè la majoria de persones que condueixen els respecten. No hi ha consens si el semàfor de la Riera de Targa amb Camí de Mataró podria ser pas de vianants sense semàfor</p> <p>Carrer Manuel Moreno: la part sud del carrer té voreres més amples i és més accessible per caminar, la part nord arribant a la Plaça de la Vila té voreres estretes i és més difícil caminar a més de que té més pendent en aquest tram</p> <p>Carrer Ignasi Bufalà: es valora positivament el semàfor que hi ha que es respecta bastant pels cotxes</p> <p>Les mares que tenen infants a l'Escola Francesc Macià expliquen que no hi ha un recorregut lineal de carrers segurs que connecti l'escola amb el centre i amb el poliesportiu. Tan quan van amb el seu infant com quan fan de mama bus (amb altres infants) serpentejant entre carrers per trobar els carrers més segurs i sense tanta pendent</p> <p>Camí de la Costa: és el carrer que connecta més directament l'escola Francesc Macià amb el poliesportiu/piscina, però és percepció com a insegur, no hi ha pràcticament vorera i els cotxes van molt ràpid perquè aquest carrer funciona com a carretera</p> <p>Les actuacions de pacificació del carrer Sort i del carrer Murillo es valoren negativament perquè ha incrementat les cues de cotxes i les persones vianants no es senten segures</p> <p>Carrer de l'Escola Francesc Macià hi ha un problema de soroll, perquè quan passen cotxes a molta velocitat i se sent molt de soroll des de dins de l'aula</p> <p>Carrer Anselm Clavé també hi circulen molts cotxes i les voreres són molt estretes i estan malmeses</p> <p>Dificultats de moure's pel municipi per les pendents i la manca d'accessibilitat del carrer quan hi ha problemes de salut o bé incapacitats temporals</p> <p>Es valora positivament la proximitat i la possibilitat d'anar a caminar a la muntanya des del nucli,</p> <p>Carrer del Carme l'han fet "peatonal" però els cotxes continuen passant molt ràpid i no hi ha vorera</p> <p>Carrer de continuació de l'Església els cotxes pugen molt ràpid i no hi ha vorera on col·locar-se com a vianant</p> <p>Carrer Sant Joan: no hi ha llum i hi ha una acadèmia on es fan extraescolars, les famílies van a buscar a infants amb llanternes</p> <p>Riera de Salvat: les voreres no estan mantingudes, hi ha esquerdes, clots.</p> <p>"tinc una mare de 89 anys que passejo amb ella, i que continuament hagin de baixar a les voreres, pel perill que hi ha, els cotxes que venen...estic parlant de l'últim tram de la riera de Salvat"</p> <p>En general "Hi ha prioritat pels cotxes perquè venen i hi ha trams de doble direcció, a vegades els contenidors els tens tant arrambats que has de baixar de la vorera per passar, els pals de l'electricitat, els arbres..."</p> <p>Hi ha falta de manteniment continuada dels carrers, es fan millores però no es fa un manteniment en el temps</p> <p>La rotonda del Sorli Emotions es percep com a perillosa</p> <p>"A Sant Sebastià estem abandonats. Les voreres les vam fer nosaltres, que tenim les cases, i des de llavors no s'han tornat a fer. Es van arrencar unes plantes i uns arbres, i llavors s'ha tapat una mica...i no és que s'aixequi una mica, és perillós per a tothom. I els arbres, les arrels aixequen... però tot i això joestic en contra de arrencar els arbres... però n'hi ha que els han tret i allò allà es queda..."</p> <p>Barri Sant Sebastià: carrer connectat per tres seccions d'escala que no tenen barana</p> <p>Carrer Quintana: les cases tenen parking però aparquen al carrer, les voreres són estretes i els cotxes tapan la visibilitat i si vas en cotxet has d'anar pel mig del carrer</p> <p>Al Camí de la Costa hi ha un tram que no està asfaltat i quan plou és pràcticament impracticable a peu per a les veïnes</p> <p>Carrer Nou, al xamfrà de Mestre Viladrosa, si ve un cotxe, t'aixafa: cantanoda cega</p> <p>Elements positius: plaça marqués de Barberà i carrers que connecten amb la Pl. de la Vila</p> <p>Camí de Mataró: hi ha poca il·luminació a la nit i de dia és perillós caminar perquè és de doble circulació i hi passen molts camions</p>	<p>Treure la rotonda del Sorli Emotions i fer fer la volta als cotxes a la Plaça 1 d'octubre</p> <p>Instal·lar baranes a les escales i fer millores amb rampa per poder pujar en cotxet o carret compra</p> <p>Fer una ruta per a vianants/bici pel camí de Mataró que connecti amb Cabrils</p> <p>Pacificar el centre i prioritar per vianants</p> <p>Pl. de la Vila sigui una plaça i no un aparcament</p> <p>Eixes de circulació vehicles motoritzats extern, que rodegi el centre i al centre només puguin circular persones residents o per accedir al CAP</p>

TRANSPORT PÚBLIC	La reducció de temps entre Vilassar de Dalt i Barcelona es valora positivament perquè ara no passa per Premià de dalt i va directe; ha reduït el temps de viatge	
	Hi ha més freqüència d'autobusos que abans però al migdia hi ha una franja que no hi ha autobús, a la nit el servei s'acaba a les 21 i els caps de setmana la freqüència és més baixa "A mi a vegades em passa que hi ha alguns festius que treballa, els dies festius... els que no son laborables tinc un problema, trigo dues hores a baixar en un dia festiu a treballar. 2 hores baixar i 2 tornar. Fer una hora i mitja d'espera, fins que surt l'altre bus... i llavors... i això m'implica la meva jornada de feina més 2 o 3 hores movent-te.	
	A les 9 es redueix la freqüència, no entra part de la franja horària reforçada pensada en les universitàries i les mares que entren a les 10 a treballar a Barcelona han de deixar la canalla a collida a l'escola per poder arribar al bus de les 9 h	
	No hi ha un bus nit que arribi a Vilassar i si tens fills/filles joves has d'anar-los a buscar a la nit a l'estació de tren de Premià de Mar	
	El bus Vilassar-Mataró és un desastre, algunes prefereixen caminar a Vilassar de Mar i agafar el tren a Mataró, hi ha molta gent que no té cotxe que agafa un taxi perquè l'autobús tarda molt "Jo cada 15 dies per coses de metges em toca anar a l'Hospital de Mataró, i cada 15 dies jo no tinc cotxe, agafo l'autobus, i em passo 1h 15 minuts fent tota la volta d'autobús. Allà em diuen que haig de ser entre 12 i 13h, docns jo surto a les 9:30h, per ser de les primeres. A les 9:30h agafo l'autobús que surt de Vilassar, i passa per Premià, Vilassar de Mar, Cabrera, Argentonà..."	
	Tampoc hi ha transport públic que connecti el municipi amb l'altre hospital de referència, Can Ruti, i la gent que no condueix agafa taxi	
	Parada de bus del mercat: la zona d'espera és petita perquè l'utilitza molta gent	
	Parades de bus: hi falten marquesines, il·luminació, etc.	
	El barri on es troba l'Institut, en especial la zona dels carrers de Ramon y Cajal i Torres i Bages, és una zona allunyada per on no hi ha cap parada d'autobús	
	COTXE	Dificultat per aparcar quan vols anar al teatre, i això és un efecte disuasori per la gent que vol anar al teatre.
"Des de casa faig tota la volta per fora per no passar pel centre del poble, vull dir que hi ha maneres d'arribar als llocs... i no passo mai en cotxe per la plaça, i visc a Mestre Viladrosa, si he d'anar a casa faig tota la volta per les piscines, i baixo per un peatonal, però baixo en primera. Baixo per allà.... quan he de descarregar molta cosa a casa. Penso que el centre hauria d'estar limitat"		
La majoria de dones que tenen cotxe aparcuen als carrers del seu barri o als aparcaments propers i no tenen problema d'aparcament		Regular l'aparcament al carrer al igual que es fan a altres municipis amb permisos
No hi ha transport escolar entre Vilassar de Dalt i els municipis colindants, i hi ha joves que venen a l'Institut d'altres municipis com Premià de Dalt i Cabriels, i joves de Vilassar que van a Cabriels.		Servei de transport escolar o minibus que afavoreixi l'autonomia de les i els joves que van o venen a l'Institut d'un altre municipi
Les dones valoren molt positivament les places d'aparcament temporal de la zona taronja, és una bona iniciativa i es podria ampliar el nombre de places en diferents ubicacions perifèriques al centre		

Grup AA.VV.	
DIAGNOSI	PROPOSTA
MOBILITAT A PEU	
La rotonda de la gasolinera és una barrera per a vianants alhora de connectar els barris del sud amb el centre	Proposta de camí per a vianants entre Ignasi de Bufalà amb Vial de Can Maians per connectar el barri de les Oliveres amb el centre a peu
Els tres passos de vianants de la Ctra. De Premià de Mar no tenen prou il·luminació i els cotxes no veuen quan passen vianants, és perillós	Ubicar passos de vianants elevats, amb plataforma elevada i il·luminats
Concentració de comerç a C/Manuel Moreno i Riera de Can Salvat, que fa pujada i fa molt difícil poder anar a comprar a peu quan la zona comercial està en pujada i s'utilitza molt el cotxe per anar	Distribució de zones d'aparcament en la perifèria del centre, per facilitar accés dels barris al comerç del centre, però alhora fer-lo prioritari per a vianants
Camí de Mataró és el pas a peu que connecta La Fornaca amb el centre i es percep com a perillós per voreres estretes, amb obstacles com fanals i arbres i a més amb molt de trànsit vehicles i camions que van una empresa que hi ha al Camí de Mataró	Camí de Mataró: carril bici i vorera ampliada de vianants, com un passeig, que connecti amb el camp de futbol. Desviació dels camions per altres carrers.
Cruïlla perillosa a C/Doctor Ferran amb Camí de Mataró	Propostes AAVV La Fornaca: - Fer aquest carrer d'un sol sentit, direcció Mataró. D'aquesta manera es pot senyalitzar un carril bici de doble sentit (per poder arribar els infants i joves al camp de futbol de manera sostenible). També es podrà ampliar la vorera des del carrer Bilbao cap al poble, ja que la vorera d'ara és estreta i està ocupada per pals i fanals. Com a conseqüència dues persones o un cotxe no poden passar i una ha de baixar a la calçada amb el consegüent perill d'atropellament. - Buscar la solució perquè les motos no passin per sobre de la vorera en el tram davant dels forns. Per exemple "bolardo" a la vorera al tram a on ho fan per evitar pugin. - Amb la solució que es doni per evitar l'entrada de tràilers al poble fent los passar per la perifèria o a un horari restringit, que deixin de passar per aquest carrer. - Fer més visible el pas de vianants davant del número 113. La vegetació impedeix veure si venen cotxes i que els cotxes vegin si passen persones. Podar més o treure els matolls que tapen la visió.
La il·luminació és molt deficient a la majoria de carrers, caldria un millor servei i manteniment	
Carrer Marqués de Barberà: és de doble sentit, hi ha molt trànsit de vehicles, voreres estretes i és perillós per infants i joves que van a la llar, poliesportiu, piscina, etc.	
El camí escolar no arriba a La Fornaca. No hi ha camí escolar tampoc entre La Fornaca i institut i joves van per C/Tarragona pel mig del carrer perquè les voreres són impracticables	
Els pals de telefonia i instal·lació elèctrica són obstacles a la vorera, que passa amb la fibra òptica, que podria anar soterrada i en pensar altres sistemes per eliminar obstacles de les voreres	
Carrer J.V. Foix escales molt malmeses i no hi ha barana	Millorar l'estat de les escales del carrer J.V. Foix, instal·lar barana Propostes AAVV La Fornaca: A la part baixa del carrer (amb camí de Mataró) instal·lar una barana perquè la gent gran pugui agafar-se i baixar amb seguretat. Hi ha hagut caigudes de gent gran per rrelliscar sense barana.
Hi ha trams del Carrer Manuel Moreno que no tenen barana i que si s'instal·lés barana milloraria l'accessibilitat	
Fornaca: Davant dels Fons Romans, hi ha una placeta on els infants juguen, però moltes vegades l'ocupen cotxes aparcats o bé les motos passen pel mig de la plaça	
Carrer Tarragona: espai d'esbarjo per gossos és més gran que l'ús que se'n dona, la sorra de l'espai surt a la vorera, i hi ha pocs bancs en comparació a la demanda de la gent gran que els utilitzaria	Carrer Tarragona ubicar més bancs per al descans i socialització que acompanyi la mobilitat de la gent gran i reduir l'espai per a gossos, ja que escampen la sorra a la vorera Propostes AAVV La Fornaca: - Fer accessibles les voreres per les persones, ja que estan ocupades pels arbres. Aquest carrer és camí escolar del jovent del barri cap a l'institut. - Acabar vorera del cantó mar. - Recuperar places d'aparcament en l'espai abans de la zona d'esbarjo de gossos. - Fer muret de contenció en alguns punts propers a la zona d'esbarjo dels gossos per evitar que la sorra arribi al paviment i provoqui rrelliscades. Es pot reduir l'espai dels gossos per cedir-lo a les persones sobre tot d'edat del barri amb algun banc.
Fornaca: paviment malmès i tapes de clavegueres i suministres aixecades	Fer prioritari el centre per a vianants. Però permetre accés al cotxe per veïnat, persones amb mobilitat reduïda, serveis
	Crear una jerarquia de carrers per a vianants i una jerarquia per a vehicles motoritzats al centre
	Propostes AAVV La Fornaca: Carrer Lleida: Fer el carrer d'un sol sentit ja que el carrer és estret i té revolts amb falta de visibilitat. Accés de La Fornaca a l'autopista: La rotonda del Sorli Emocions ocasiona llargues cues en hores punta i accidents importants. Proponem eliminar la rotonda i el semàfor fent un pas subterrani o elevat per vianants. (ULL això no és mai recomanable) - Des del barri de la Fornaca per accedir a l'autopista s'ha de passar pel carrer Bilbao o el camí Elena, sent aquests de doble sentit i estrets per aquest fet. Al menys un d'ells ha de ser de un sol sentit - Proponem s'estudii crear aquest accés a través de la modificació del torrent de Blanqueix per unir-se a l'entrada l'autopista o bé limitar a un horari concret el pas de vehicles industrials per el poble.

TRANSPORT PÚBLIC		Crear servei d'autobús que doni servei a la connexió entre Cabriels, Vilassar de Dalt, Premià de Dalt i de Mar i Vilassar de Mar
		Servei que connecti Vilassar de Dalt amb l'estació de tren de Premià de Mar
COTXE	C/Vinceç Foix, que va des de Camí de Mataró fins a carrer Tarragona, a dalt de tot, que a temps que hi havia un mirall amb la cruïlla amb el carrer Tarragona. Aquell mirall es va trencar, va desaparèixer, i allà hi ha molt accidents de cotxe (o sigui que es una cruïlla perillosa) sí.	Propostes AAVV La Fornaca: - Col·locació de mirall a la cruïlla amb el carrer Tarragona. Ja hi era es reposar-lo - Senyalització horitzontal (línia groga) de prohibició d'aparcament a la cruïlla amb el carrer Joan Oliver i amb el carrer Salvador Espriu. Hi hagut topades
	Els carrers que donen a Torrent de Blanqueig són tots de doble direcció i no hi caben dos cotxes alhora. Per exemple, C/Lluís Millet s'aparca en tots dues bandes fins i tot a la cantonada i no hi ha visibilitat	
	Al barri de La Fornaca molts cotxes aparquen al carrer, i hi ha conflicte d'aparcament a les cantonades dels carrers amb c/Josep Vincenç Foix	
	Dependència del cotxe per part de veïnat de barris com La Fornaca i Les Oliveres per anar al centre que provoca saturació de cotxes i d'aparcament al centre	
BICI	El carril bici està fet a trossos, només hi ha un tros de carril bici i si no té continuació no funciona i no s'utilitza	Si s'aposta per la bici, fer una xarxa de carril bici que tingui continuïtat al municipi i connecti amb municipis veïns