

Eix Qualitat de Vida Urbana

Membre referent Comissió Dinamitzadora: **Zaida Rincón i Pedro Moya**

Personal de suport de l'Ajuntament: **Marta Pérez i Jordina Papasseit**

Data

Dilluns, 26 de maig de 2014

Lloc

Aula 6. Vapor Universitari

Assistents

Un total de 7 persones van integrar el diàleg de l'eix

Resum - Acta

Introducció

A l'inici es fa un repàs dels temes tractats a la sessió anterior: zones verdes, mobilitat, oci... tot girant al voltant del concepte de qualitat urbana.

Es fa esment a aquest procés i que dins l'Àgora Terrassa (Facebook) hi ha un enllaç per fer una enquesta. Zaida és molt crítica amb el procés participatiu "poc accessible" de la revisió del Pla de Mobilitat i l'estil de l'enquesta que s'està difonent, per aquesta raó convida sumar propostes Àgora al procés del Pla de Mobilitat.

Desenvolupament de la sessió

S'anima a fer propostes i presentar-les al Pla de Mobilitat aprofitant que estan en fase de participació:

-Millorar les línies de bus, es creu que potser els vehicles han de ser més petits, hi ha d'haver més transbords i menys temps d'espera entre trajecte i trajecte.

- Sobre el carril bici – potser cal una ubicació més segura (ex: Josep Tarradellas)

- Es parla de millorar la senyalització dels carrers i itineraris
- Treballar els temes d'accessibilitat per a tothom

Es creu que s'ha d'apostar per un sistema de transport públic ecològic, sostenible, eficient; hi ha la proposta de jerarquitització del sistema de carrers en format xarxa i no radial tenint com a eix principal la Rambla. En aquest sentit es podria treballar i conscienciar la població de la necessitat i oportunitat de pacificar alguns dels carrers i augmentar la consciència en l'ús del vehicle.

- Es parla de fer un treball transversal entre l'Eix Estil Terrassa – qualitat urbana per plantejar de forma comuna propostes en bici, per córrer i carrers. Es posa com a exemple i es proposa la possible explotació de l'espai entre Sant Llorenç i la carretera Castellar com a nivell esportiu i d'oci. Pel que fa al carril bici es creu que no hi ha consciència, no hi ha respecte, cal reforçar la sensibilització i l'educació.

S'opina que el transport públic de la ciutat no està suficientment optimitzat i no és eficient.

En moltes ocasions les dimensions dels vehicles haurien de ser menors i en base a estudis reals dels trajectes i horaris dels usuaris, es posa en relleu l'experiència de Florència. A Terrassa hi ha molta congestió de cotxes i en bona part es deu a la seva configuració urbanística, en aquest sentit, cal replantejar-se la mobilitat des de la base per optimitzar el pas del vehicle privat.

Segurament, la mobilitat no es pot revisar cada 10 anys ha de fer-se en temps real i de forma dinàmica, per això cal tenir informació sobre l'ús en temps real. Existeix la proposta de crear sistema d'anàlisi de dades per poder saber quan i on actuar millor, potser una manera seria incloent un xip als títols de transport per controlar les entrades i les baixades del bus. Cal tenir dades de l'ús en temps real per poder repensar el transport públic a través de "noves mirades i maneres".

Es reconeix que la mobilitat de Terrassa millorarà molt amb l'entrada en funcionament als FFGC i aquestes metadades podrien portar valor afegit. Aquest és un tema que Jon Tugores n'havia parlat amb l'Ajuntament, juntament amb l'accelerador d'Idees.

Es posa com a exemple que hi ha un programa que ubica en el mapa els tweets en temps real i el situen en el mapa.

El funcionament podria ser similar al que succeeix en el món de l'aviació que es nodreix de dades estadístiques per fer estimacions de poc error. Actualment es tenen les dades quan pugen i no quan baixen. Aquest sistema no existeix però es té la sensació que s'hauria de treballar en aquest sentit.

Sobre la Informació a l'usuari i ciutadà

És necessària més informació i comunicació. Es pregunten: On està la informació útil, quan i on la necessites? S'opina que un millor sistema d'informació potenciaria el transport públic. També hi ha sentit comú: "Si el cotxe privat va més ràpid la gent agafarà el cotxe."

Es comenta que hi ha molts fluxos i línies horitzontals i verticals que potser cal homogeneïtzar i arribar a assolir sistemes de transport més simples. Diuen de fer un diàleg Àgora en termes de mobilitat i analitzar el trànsit d'un any amb els enginyers els fluxos que hi ha a la ciutat.

Es posa com a exemple el Roc Blanc i les Zones 30 que diuen i volen ser un entorn pacificat però no ho són.

És important tenir més **coneixement** de com es mou la ciutat, quins recursos hi ha, si es gestiona bé la informació pel benefici públic. Les dades haurien d'estar en diverses capes: restauració, contaminació, transport públic, escoles,es parla de persones amb qui es podria compartir aquesta visió: Juan Martín de la Càtedra Unesco, expert en dinàmica de sistemes. Un altre nom és Vicente Guayart en termes de Smart Cities.

En la conversa es fa referència que a més a més de buscar la manera d'obtenir les dades cal avançar en el camí de descobrir quina ciutat volem. En aquest sentit, hi ha diverses opinions sobre què va primer: les dades o establir les prioritats per recollir els indicadors i la informació pertinent?

És llavors quan reflexiona sobre com saber les opinions de la població i sorgeix un possible projecte de tenir una borsa de persones disposades a contestar i que se'ls preguntin sobre opinions. Els assistents també creuen que segurament cal un únic camí (tant físic com virtual) per estar informat i poder participar de tots els processos participatius i enquestes que es realitzen a la ciutat en tots els temes. Element fix i centralitzat des d'on es pugui vehicular la participació, on puguin anar els ciutadans per participar, un espai únic virtual i també físic on la informació es reculli i també es faci retorn.

S'aprofita l'ocasió per donar a conèixer l'enquesta realitzada per l'INS Santa Eulàlia sobre índex de pertinença a la ciutat i valors que ha assolit una mostra representativa que ha arribat a les 2.000 persones.

D'aquesta manera, es vincula la participació amb la confiança, el procés de feedback i el circuit de retorn de la informació.

Un concepte que gira a l'entorn de la qualitat és també el coneixement de la ciutat. Es comenta que bona part de la informació i els estudis urbans els té l'Ajuntament i l'administració. Aquestes dades organitzades i optimitzades en últim terme pot ser útil també per generar valor afegit des de l'àmbit privat. Tot i així hi ha dubtes sobre com es faria i què costaria aquest procés.

Es creu que potser caldria tenir com a objectiu de comunicació una campanya de voluntariat per "fer ciutat". S'entra en debat si cal grans campanyes de sensibilització per conscienciar dels problemes o organitzar accions concretes són efectives. Sorgeix la idea de fer una "batuda de voluntaris – recollida brossa on sentir-se de Terrassa i de tenir la ciutat neta sigui un valor potser més enllà de la "Barcelona posa't guapa".

S'acaba la sessió creient que és cabdal que s'estengui i es promogui l'estima per la ciutat. S'ha d'iniciar un gran debat entre la ciutadania i les institucions, potser tenint clar el valor #madeinterrassa.