

La implicació i la participació de la població en els projectes relacionats amb l'entorn en el qual viu és essencial en una societat democràtica i un element clau que ajuda a reforçar la presa de decisions de l'àmbit públic.

La salut té determinants socials i ambientals que cal abordar des dels pobles i les ciutats, propiciant la presa de consciència de gestors i tècnics de la importància de planificar l'ordenació urbanística, el transport i l'entorn pensant en la salut. I també creant espais on els ciutadans puguin expressar la seva realitat, assenyalar els reptes amb els quals es troben, reclamar i liderar els canvis que necessiten. Això enriqueix enormement el punt de vista i el coneixement dels planificadors.

En aquest document es proposen orientacions tècniques per tal que els equips redactors d'actuacions urbanes hi incorporin la salut d'una manera transversal, les avaluin comptant amb la visió dels seus habitants i en coherència amb la salut, segons l'evidència científica i d'acord amb criteris d'equitat. També inclou una recopilació de materials i d'experiències de processos participatius que poden orientar en com fomentar la participació ciutadana en la transformació urbana.

# Guia metodològica per a la incorporació de criteris de salut en els processos de transformació urbana amb participació ciutadana



Oriol Marquet  
Carolyn Daher



**Guia metodològica per  
a la incorporació de criteris  
de salut en els processos  
de transformació urbana  
amb participació ciutadana**





Diputació  
Barcelona

Sèrie Salut Pública 4

# **Guia metodològica per a la incorporació de criteris de salut en els processos de transformació urbana amb participació ciutadana**

Oriol Marquet  
Carolyn Daher



**Direcció i coordinació tècnica dels continguts:**

Àrea d'Igualtat i Sostenibilitat Social  
de la Diputació de Barcelona

**1a edició**

febrer de 2023

**© de l'edició**

Diputació de Barcelona

**© dels textos**

Carolyn Daher, Oriol Marquet

**© de la imatge de la coberta**

DC Studio / Shutterstock.com

**Edició i producció**

Subdirecció d'Imatge Corporativa i  
Promoció Institucional de la Diputació de Barcelona

**Maquetació**

Edicions MIC

**Impressió**

ISBN: 978-84-19091-60-4

Dipòsit legal: B 5020-2023

# Índex

<b>Presentació</b>	<b>7</b>
<b>1. Introducció:</b>	<b>9</b>
1.1 Antecedents: el grup d'entorn urbà i salut	9
1.2 Objectius de la guia, justificació i destinataris.	10
<b>2. Marc teòric</b>	<b>13</b>
L'entorn urbà com a determinant de la salut.	13
Contaminació atmosfèrica	14
Contaminació acústica	15
Canvi climàtic i illa de calor	15
Manca d'activitat física	16
Accidentalitat	16
Ocupació de l'espai i disponibilitat d'espais verds	17
Socialització i activitat econòmica	17
Indicadors de salut més influenciats per l'entorn en què vivim i treballem	18
La relació urbanisme-mobilitat-salut, una peça clau	19
<b>3. Els processos participatius</b>	<b>21</b>
Necessitat d'incorporar la salut al procés de participació	22
<b>4. Escales d'intervenció</b>	<b>25</b>
La planificació urbana	25
L'espai públic	25
Equipaments	26
L'habitatge	26
<b>5. Qui participa</b>	<b>27</b>
Agents clau i candidats a participar en el grup motor del procés de participació:	27

<b>6. Quan</b>	<b>29</b>
S'estableixen tres moments i nivells d'intervenció	29
<b>7. Com s'ha d'incorporar la perspectiva de salut</b>	<b>31</b>
<b>8. Conclusions</b>	<b>43</b>
<b>9. Bibliografia i fonts</b>	<b>47</b>
<b>10. Annex amb les experiències</b>	<b>49</b>
10.1 Exemple de qüestionari sobre activitat física de la població	49
10.2 Exemple de qüestionari sobre mobilitat de la població	52
10.3 Elements de planejament urbanístic amb incidència en la salut	61
10.4 Participació ciutadana en l'avanç del POUM. Experiències prèvies	62
10.5 Proposta alternativa de les fases del procés de participació:	62
10.6 Exemple de procés participatiu en el cas del municipi de l'Esquirol	63
10.7 Exemple de quadern de mapatge, municipi de l'Esquirol	84
10.8 Exemple d'anàlisi de salut en els mapatges ciutadans	104



# Presentació

La participació ciutadana és un factor essencial per a una societat més democràtica i cohesionada, i un element clau que ajuda a reforçar la presa de decisions de l'àmbit públic. En aquest sentit, la participació comunitària és un dret i una possibilitat per a l'enriquiment de l'autonomia dels pobles en la millora de la salut, tal com reconeix l'Organització Mundial de la Salut (OMS). Així, doncs, la participació ciutadana està vinculada al desenvolupament local, saludable i sostenible, i es tracta d'una eina molt valuosa per aconseguir una distribució més equitativa en la comunitat dels beneficis que aporta la transformació i modernització del medi urbà i de la societat.

Des d'aquest plantejament, la Diputació de Barcelona va impulsar a finals de l'any 2010 el projecte transversal "Entorn urbà i salut", per tal d'implementar l'estratègia "Salut en totes les polítiques", promoguda també per l'OMS, i basada en la implicació de professionals de diferents àmbits per afavorir, des d'espais d'intervenció diversos, millores respecte la salut i el benestar de les persones. Alhora, aquesta estratègia promou processos participatius que influeixen en la presa de decisions, fet que representa un vehicle per aconseguir l'assoliment dels objectius associats a la sanitat urbana en els ODS de l'Agenda 2030 de les Nacions Unides.

La salut té determinants socials i mediambientals i, en aquest sentit, el medi físic, i en particular el model de ciutat, però també els hàbits i estils de vida estan considerats els principals factors que condicionen la nostra salut. Per tant, entenem que per promoure una vida més saludable cal abordar des de les ciutats i pobles reptes de desenvolupament sostenible, benestar i creixement inclusiu. Alhora, cal promoure comunitats que siguin cada vegada més resilients, equitatives i justes per a tothom, on es desenvolupin processos participatius en relació a l'ordenació urbanística i els reptes socials.

En aquesta línia, la iniciativa promoguda pel municipi de l'Esquirol per confeccionar un ordenament urbanístic del centre urbà basat en l'opinió dels seus habitants, els criteris de salut i l'evidència científica, ha permès no només millorar la comunitat, sinó també avançar en coneixements pel que fa a les relacions entre l'entorn urbà i la salut. D'acord amb una metodologia basada en criteris de salut i sostenibilitat demostrats científicament, s'han pogut generar àmplies sinergies i col·laboració entre la ciutadania i l'administració, fet que representa un marc idoni per al desenvolupament del treball que ara es presenta.

Així doncs, en aquest treball es proposen orientacions tècniques per tal que els equips redactors de diferents actuacions urbanes puguin incorporar la salut de la ciutadania d'una manera transversal, i s'avaluïn aquestes actuacions comptant amb la visió dels seus habitants, i en coherència amb la salut, segons l'evidència científica i d'acord amb criteris d'equitat. A més a més, s'ha elaborat una recopilació d'experiències de processos participatius i materials que poden orientar en la posada en marxa d'aquests processos.

Esperem, doncs, que aquest document ajudi a avançar en l'estratègia de la "Salut en totes les polítiques" i impulsar una visió més participativa i transversal de com millorar la salut i el benestar a les nostres comunitats.

**Lluïsa Moret**

*Vicepresidenta primera i Presidenta de l'Àrea d'Igualtat  
i Sostenibilitat Social de la Diputació de Barcelona*

**Pere Pons**

*President de l'Àrea d'Infraestructures i Espais Naturals*

# 1. Introducció

## 1.1. Antecedents: el grup d'entorn urbà i salut

Seguint el precepte de «Salut a totes les polítiques» a la Diputació de Barcelona es va crear, a finals de l'any 2010, un grup de treball tècnic per fomentar entorns urbans saludables. Aquest grup transversal treballa en el projecte «Entorn urbà i salut», i té com a objectiu la creació d'entorns urbans que animin a la població a viure de forma saludable i que minimitzin aquells factors mediambientals que poden suposar un risc per a la salut i el benestar de les persones que hi viuen.

Aquest treball s'emmarca dins del conveni subscrit l'any 2019 entre la Diputació de Barcelona i ISGlobal, el qual té com a meta traslladar el coneixement científic sobre la relació entre medi ambient, entorn urbà i la salut de les persones per tal de promoure entorns urbans saludables.

Des de la dècada del 1960 s'ha qüestionat des de l'àmbit internacional la legitimitat de la presa de decisions tecnocràtiques aïllades per part de les autoritats, i s'ha acceptat àmpliament la participació de la ciutadania en la planificació, donant més importància als conceptes de la democràcia deliberativa dins de la teoria de la planificació. La participació ciutadana es considera un element clau en aquest procés, ajudant a reforçar la democratització de la presa de decisions de l'àmbit públic.

Des de 2006 l'Organització Mundial de la Salut considera la participació ciutadana com un element essencial en el camí cap a les ciutats actives i saludables (World Health Organization, 2006).. L'OMS considera que el fet de dialogar i compartir informació sobre el disseny i les oportunitats per a l'activitat física de la comunitat permet als planificadors tenir accés a l'experiència, coneixements, opinions i competències de la comunitat, així com oportunitats per educar el públic sobre problemes, prioritats i limitacions de les polítiques públiques.

La participació a més resulta en millores que atenen millor les necessitats locals i que alhora fomenten sentiments de pertinença, i orgull local. Tot plegat desemboca en una millor percepció de les mesures adoptades, un major ús dels nous espais i instal·lacions i un major benestar de la població.

## 1.2. Objectius de la guia, justificació i destinataris

L'objectiu general d'aquesta guia és dotar als tècnics de participació ciutadana dels coneixements i les eines necessàries per incorporar la perspectiva de salut als processos de participació. Amb aquest objectiu en ment la guia proporciona una base teòrica per tal que es pugui transmetre a la ciutadania els principals impactes de l'entorn urbà sobre la salut de les persones, juntament amb una sèrie de criteris i recomanacions per tal de disminuir aquest impacte i aprofundir en els models de ciutat saludable. Així mateix es proporcionen experiències, criteris i recursos materials – tals com qüestionaris, imatges i PowerPoints – per a facilitar la implementació d'aquests processos de participació a partir de bones pràctiques i experiències prèvies per part del grup d'entorn urbà i salut de la Diputació de Barcelona.

L'objectiu d'aquesta guia és establir una metodologia i subministrar eines als tècnics que permetin donar a conèixer la percepció de la ciutadania respecte a la salut de l'entorn urbà vinculat a aquest projecte. El resultat del procés participatiu permetrà detectar fortaleses i debilitats que afecten la salut i cercar accions de millora per al benestar de la ciutadania, permetent la difusió i coneixement dels elements vertebradors de la salut de l'entorn en qüestió, la posada en comú dels recursos i condicionants per a la salut i les possibles accions i implicacions.

Així, els processos participatius que tenen relació amb l'entorn urbà poden produir-se en el context de revisió del planejament urbanístic o en el disseny d'un espai concret bé sigui a la via pública, un parc, una plaça o un carrer, un edifici o equipament. En qualsevol cas, a través de processos de consulta, deliberació, decisió, implementació i avaluació la ciutadania té un paper actiu en les diferents fases de cada tipologia de projecte.

Aquest treball, com s'ha esmentat, forma part del conveni de col·laboració entre la Diputació de Barcelona i la Fundació Privada Institut de Salut Global de Barcelona (2018-2019). El seu punt de partida va ser les experiències de participació ciutadana l'any 2018 fruit de la col·laboració amb el municipi de l'Esquirol, tenint en compte l'experiència en la incorporació de la salut i els processos participatius en altres municipis, com Vic, Caldes d'Estrac i Sant Pere de Sallavinera.

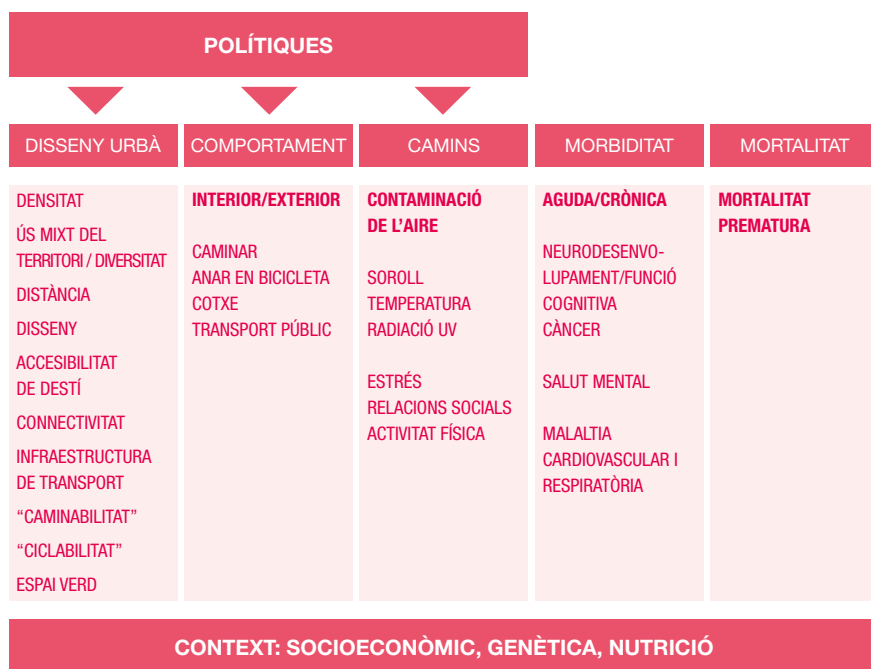




## 2. Marc teòric

### L'entorn urbà com a determinant de la salut

Aproximadament un 25 % de la nostra salut ve determinada per aspectes de l'entorn on treballem i ens movem. Aquest entorn, en una societat moderna creixentment urbanitzada, ens afecta per dues vies diferents. Per una banda, la nostra vida quotidiana ens exposa a elements que ens afecten fisiològicament. Aquests elements poden ser negatius (com ara l'exposició al soroll i a la contaminació atmosfèrica), o positius (exposició al verd urbà). Per altra banda, els entorns on vivim i treballem també condicionen els nostres comportaments, promocionant o dissuadint comportaments més o menys saludables. Podem



Font: Elaboració pròpia

distingir fins a sis àmbits estretament relacionats amb l'entorn urbà que condicionen la nostra salut: exposició a la contaminació atmosfèrica, exposició a la contaminació acústica, fenòmens d'illa de calor, accidentalitat, activitat física derivada del transport actiu, exposició al verd urbà i socialització i salut mental.

El disseny urbà i les característiques morfològiques de les nostres ciutats com la densitat de població, la mescla d'usos, la connectivitat o els sistemes de transport configuren el grau d'exposició de la població a aquests condicionants de salut. Tal com s'observa en la figura anterior, aquestes característiques del disseny urbà o bé tenen un impacte directe sobre la salut (sigui física o mental) o preconditionen la població cap a comportaments que poden ser saludables o no saludables. El resultat final és que per una via o altra, el disseny de les nostres ciutats impacta tant en la morbiditat (presència i efectes de les malalties) com en la mortalitat de la població.

## **Contaminació atmosfèrica**

La contaminació atmosfèrica es troba entre els principals riscos globals de mortalitat prematura, concretament en quart lloc, només després de la hipertensió, el tabac i els riscos derivats d'una mala dieta. Diversos estudis han estimat el nombre de morts prematurs a causa de la contaminació atmosfèrica en uns 800.000 anuals a Europa, uns 30.000 a l'estat espanyol o uns 354 a la ciutat de Barcelona. L'Organització Mundial de la Salut ja equipara els efectes de la contaminació atmosfèrica als efectes del tabac. La mala qualitat de l'aire s'associa amb malalties cardiovasculars i cerebrovasculars, malalties respiratòries cròniques i càncer de pulmó, sent la cardiopatia isquèmica la responsable de la majoria de les defuncions prematures anuals. Tot i que encara s'està estudiant l'abast real dels efectes de la contaminació les investigacions recents apunten que més enllà de les afectacions físiques, els nivells de contaminació afecten també al desenvolupament cognitiu dels nens, així com al risc d'Alzheimer, demència i altres malalties neurodegeneratives.

El transport per carretera és responsable directe del 51 % de les emissions de NO<sub>2</sub> i el 53 % de les partícules PM<sub>10</sub> en suspensió, per la qual cosa és fonamental reduir l'ús del cotxe privat i optar per sistemes de transport actius. En general, els vehicles més pesants, els més antics i els motors dièsel són els que més emeten. El nivell d'immissió (la concentració del contaminant en un punt del territori) però, depèn d'altres factors que depenen també de l'estat de l'atmosfera i de l'entorn on s'ha produït aquesta emissió. De la



mateixa manera, la forma urbana i el lloc on es produeix aquesta emissió també és important a l'hora de determinar el volum d'exposició de la població a un determinat contaminant. Mentre que l'efecte de les emissions pot veure's diluït en un entorn obert i ben ventilat, aquest efecte es pot veure multiplicat en el context d'una ciutat densa.

### **Contaminació acústica**

La contaminació acústica és un problema tradicionalment associat a la ciutat. La concentració de població i l'activitat econòmica sempre han generat nivells elevats de soroll. En l'actualitat però aquests nivells de contaminació acústica es troben íntimament lligats al transport individual i de mercaderies. L'exposició al soroll ve determinada per la combinació de volum de trànsit, tipus de via, i forma urbana, amb les àrees més denses i més properes a les principals vies de comunicació registrant nivells majors d'exposició. Aquesta relació es veu agreujada a casa nostra per dos factors: la presència de motos i el trànsit de mercaderies. El soroll no només causa morts prematures, sinó que també és l'element que provoca més casos de trastorns i malalties, i que per tant afecta a la qualitat de vida de les persones al llarg de la seva vida. L'última edició de les recomanacions de la OMS-Europa corresponents a l'any 2018 recomanen no superar els 53 decibels de mitjana diürna, o els 45 de mitjana nocturna, si es vol evitar les principals afectacions del soroll en la salut. Els consistoris municipals i les administracions poden contribuir a la reducció de la contaminació acústica pacificant els carrers, apostant per zones 20 i zones 30, i en els casos més flagrants invertint en solucions tècniques com ara els paviments sonoro-reductors. Així mateix, la presència d'arbrat pot contribuir a absorbir els nivells de soroll a la vegada que els espais verds proporcionen refugis sonors per a la ciutadania.

### **Canvi climàtic i illa de calor**

La relació entre temperatures i mortalitat és també un aspecte important a considerar quan parlem de entorn urbà i salut. És ben sabut que els episodis d'altres i baixes temperatures resulten en augments de la mortalitat i en el nombre de visites als hospitals. Com a resultat de les dinàmiques de canvi climàtic global, és d'esperar que tant la freqüència com la gravetat de les onades de calor a casa nostra augmenti. Les àrees urbanes s'espera que tindran temperatures mitges diürnes d'entre 2 i 4 graus superiors a les temperatures mitges diürnes fora de la ciutat i de

fins a 10 graus durant la nit. La superfície total construïda és la gran causa de l'efecte illa de calor. Conurbacions urbanes més grans generen efectes d'illa de calor més grans. Un cop establerts aquests vincles, i tenint en perspectiva l'augment de les temperatures mitges i el nombre d'onades de calor com a conseqüència del canvi climàtic, és més important que mai que des del planejament es puguin atenuar els efectes negatius d'un entorn urbà excessivament dominat per l'asfalt i el formigó. La mesura més eficient per aconseguir-ho és augmentar el verd urbà i la cobertura arbòria. Els espais verds tenen un major albedo que les superfícies construïdes i per tant tendeixen a absorbir una menor quantitat de calor durant el dia. Això atenua els efectes d'illa de calor durant la nit. La coberta arbòria per la seva banda impedeix que la llum directa del sol impacti contra l'asfalt al mateix temps que proporciona ombra i confort per al dia a dia a la ciutat, fent possible l'ús dels transports actius inclús en el context de les onades de calor.

### **Manca d'activitat física**

La manca d'activitat física és una de les principals causes de morts prematura es al nostre país. L'exercici físic té una funció de prevenció de malalties alhora que facilita la recuperació i millora de malalties ja existents. Un estil de vida excessivament sedentari està associat amb obesitat, malalties cardiovasculars i efectes negatius sobre la resposta immunològica. L'activitat física però, és un comportament complex que inclou activitat per diferents motivacions, tipus i té lloc en diferents espais i a diferents intensitats. Incorporar els transports actius als hàbits de mobilitat de la població augmenta els minuts d'activitat física diaris sense necessitar de costos monetaris o d'inversions de temps. És per això que en els últims anys les polítiques públiques s'orienten a promocionar el caminar i la bicicleta no només com a mitjans de transport nets i sostenibles sinó també saludables. Per tal de fer realment possible la mobilitat caminant es necessiten estructures urbanes denses, amb una alta mescla d'usos i una alta connectivitat. Per afavorir la mobilitat en bicicleta es necessita d'infraestructures adequades, des de carrils bici a aparcaments adaptats.

### **Accidentalitat**

L'entorn urbà també juga un paper important en el volum d'accidents de trànsit. Segons dades del Servei Català de Trànsit (2017) l'any 2017 a Catalunya es van registrar 283 víctimes mortals, i 1.668 ferits greus. A

més de l'impacte en mortalitat, es calcula que el 70 % dels ferits greus pateix seqüeles de per vida. A més dels propis conductors, els vianants i ciclistes són els usuaris més perjudicats per l'accidentalitat, com ho recorda el fet que al 2017, es van produir 385 atropellaments amb resultat de vianant mort o ferit greu a Catalunya. L'entorn urbà pot contribuir a millorar aquestes xifres i fer la via pública més segura si s'opta per mesures de pacificació del trànsit i entorns que invitin a utilitzar els transports actius. Totes les mesures orientades a provocar un canvi modal que redueixi el nombre de quilòmetres recorreguts en vehicle privat contribuiran a la millora de la seguretat i l'accidentalitat.

### **Ocupació de l'espai i disponibilitat d'espais verds**

Un dels principals rols del planejament urbà és gestionar i decidir els usos i funcions de l'espai públic. Actualment, en moltes de les nostres ciutats el transport per carretera ocupa entre el 60 i el 65 % de l'espai públic. Aquest és un espai segregat i monofuncional que no pot ser ocupat per altres activitats o usos, amb la qual cosa també té un cost en termes de salut al no poder ser aprofitat per a usos saludables. Un exemple clar d'aquesta dinàmica és la manca d'espais verds existent a moltes de les ciutats compactes que configuren el teixit urbà. La manca d'espais verds impedeix que la ciutadania es pugui beneficiar de les propietats terapèutiques dels parcs i jardins. Entre aquestes propietats es troben l'increment d'activitat física, la reducció de l'estrès i la restauració cognitiva. Així mateix, les àrees verdes també contribueixen a millorar la qualitat de l'aire, regular les temperatures i la contaminació acústica. Els principals beneficis de poder accedir regularment a àrees verdes estan vinculats tant amb la salut física com amb la mental. En la mateixa línia, l'ús quasi exclusiu del carrer per part del transport privat té conseqüències negatives directes, generant contaminació ambiental i acústica, sedentarisme, accidentalitat, dificultant la socialització, en el joc i en les activitats de lleure. Tant per als nens com per a la gent gran, la presència de trànsit suposa a més un problema que redueix la seva independència i funcionalitat.

### **Socialització i activitat econòmica**

El disseny de l'entorn urbà també té conseqüències més indirectes que poden afectar a la salut a llarga. Una de les més importants és la seva capacitat de condicionar la socialització en l'espai públic. La forma dels carrers, els usos que hi trobem, el disseny de les voreres, la disposició

de l'arbrat, la presència o absència de terrasses, el manteniment del paviment o la presència de fonts són tots elements que impacten en la nostra decisió de com ens movem per l'entorn. Quan l'entorn ens invita a caminar i utilitzar l'espai públic més enllà de només circular-hi, aquest es converteix en un vector positiu que augmenta la socialització. Diversos estudis han trobat una correlació negativa entre volum de trànsit i socialització, tant entre els vianants, que no poden comunicar-se per la presència de soroll, com entre veïns, pels quals la presència d'una via amb un elevat volum de trànsit produeix un efecte barrera.

## **Indicadors de salut més influenciats per l'entorn en què vivim i treballem**

Els impactes de l'entorn sobre la salut es poden situar en un espectre que va des dels impactes més greus com són l'augment de la mortalitat, fins a la qualitat de vida, passant per la morbiditat i la prevalença d'algunes malalties i afectacions en àrees determinades. Alguns elements com la contaminació atmosfèrica i l'accidentalitat tenen un major impacte sobre la mortalitat mentre que d'altres, com la contaminació acústica o l'activitat física, el tenen sobre la morbiditat i l'aparició de malalties que condicionen la qualitat de vida de la població. Per últim, altres aspectes com ara la socialització o la disponibilitat d'espais verds potser no tenen un pes tan gran sobre la mortalitat o l'aparició directa de malalties però, per contra, tenen un gran impacte sobre la qualitat de vida.

En general tendim a conceptualitzar l'entorn com l'espai al voltant del lloc on vivim. Tot i això, durant el nostre dia a dia accedim a molts altres entorns que també tenen una influència sobre la nostra salut. El més important segurament sigui l'entorn al voltant del lloc de treball per a les persones empleades, l'escola en el cas dels nens o el casal d'avis en el cas de la població gran.

En la majoria dels casos a més aquests elements condicionants de la salut no actuen com a compartiments estancs sinó que les afectacions són creuades i interrelacionades. Així, l'exposició a la mala qualitat de l'aire podria veure's compensada per una major presència d'àrees i estructures verdes. De la mateixa manera, els beneficis sobre la salut d'anar en bicicleta poden veure's reduïts si es circula prop de grans emissors de contaminants com ara circulant per carrers amb un elevat trànsit. Per últim els beneficis de l'activitat física derivada del transport actiu poden no compensar la perillositat en termes d'accidentalitat d'alguns d'aquests mitjans si no es disposa d'una infraestructura adequada.

## La relació urbanisme-mobilitat-salut, una peça clau

Un element molt relacionat amb l'urbanisme i que és al darrera de molts dels problemes que l'entorn urbà ens genera, és el sistema de mobilitat. El model de mobilitat basat en el transport privat és el principal causant de la contaminació a les nostres ciutats, tant l'atmosfèrica com l'acústica. Així mateix, també és al darrera de quasi la totalitat de l'accidentalitat en l'espai públic, i és responsable en part dels baixos nivells d'activitat física. Però la mobilitat no és més que un indicador de la qualitat de l'entorn. Els entorns més ben dissenyats generen models de mobilitat sostenibles i positius en termes de salut, mentre que molts dèficits de disseny acaben traduint-se en models de mobilitat excessivament monomodals, on el transport públic i, sobretot, el transport actiu acaben tenint un rol marginal. És per això que podem dir que un dels indicadors principals de la qualitat de l'entorn urbà és el grau de dependència respecte al cotxe per als desplaçaments quotidians. En els entorns saludables el cotxe no és més que una opció més de mobilitat. Aquells entorns que per les seves característiques obliguen a utilitzar el vehicle privat i converteixen la ciutadania en usuaris captius del cotxe tendeixen a generar impacte més negatiu en termes de salut. En l'àmbit anglosaxó s'utilitza el terme «obosogenic environments» per delimitar aquells entorns excessivament dependents del cotxe i que generen un important impacte per a la salut de la població.

Entendre el binomi entre urbanisme i mobilitat és clau a l'hora d'intentar construir entorns més saludables per l'estreta relació entre el model de mobilitat i la salut de la població. Intentar reduir els impactes negatius de l'entorn passa per canviar el model de mobilitat, però sense entendre que el nostre model de mobilitat es troba íntimament lligat al model d'urbanisme no es pot aconseguir cap canvi substancial. És per això que resulta tan necessari introduir els elements de salut en el planejament urbà, encarregat de delimitar els usos, funcions i formes del nostre teixit urbà. L'experiència en els últims anys ens mostra que, si bé intentar canviar la mobilitat sense canviar l'estructura urbana és una tasca fútil, sí que podem intentar canviar la mobilitat des de l'urbanisme.



### 3. Els processos participatius

La implicació de la ciutadania és clau per tal d'aconseguir el consens necessari per a assolir canvis substancials. Revertir aquestes dinàmiques de planejament i transport requereix un esforç important per la llarga inèrcia i les reticències al canvi de bona part de la nostra societat. No es pot demanar a la classe política que lideri aquest canvi sense comptar amb bona part dels electors. A la vegada que es consciencia a la classe política de la importància de planificar el transport i l'entorn, pensant en la salut, s'ha de conscienciar també a la ciutadania perquè entengui, reclami i lideri aquests canvis.

Els processos de canvi en la planificació sovint topen amb reticències i dificultats a causa de la combinació dels biaixos del *statu quo*, la inèrcia i l'avversió a la pèrdua. Les persones, tant ciutadania com polítics i tècnics, tenim la tendència innata de valorar positivament la situació actual per sobre de les possibilitats de canvi. En igualtat de condicions, tendim a preferir l'opció preexistent abans que analitzar racionalment a partir d'una llista de costos i beneficis. De la mateixa manera, des del camp del *behavioral economics* s'ha demostrat que les persones tendim a valorar més la pèrdua que no el benefici, el que afecta negativament els intents de canvi des de les polítiques públiques. Com a exemple, les polítiques que intenten reduir l'espai dedicat al vehicle privat sovint topen amb l'oposició de sectors de la societat que valoren la seva percepció de pèrdua de llibertat per sobre de la perspectiva de tenir nous espais verds, entorns més saludables i una major qualitat de vida. És necessari comprendre aquests biaixos per intentar superar-los.

En aquest sentit, els processos participatius funcionen millor que els processos *top-down* en involucrar a la ciutadania en un procés que li permet passar a estar activament i genuïnament involucrada en la definició tant dels aspectes a tractar, com en la presa de decisions i en la implementació de les polítiques. Aquest procés no ha de ser quelcom espontani que emani de la ciutadania sinó un procés organitzat on la mateixa planificació ja contempli la integració de la seva veu dintre del procés planificador.

Els beneficis de la participació ciutadana en el procés de planificació són múltiples. Per una banda, involucrant a la ciutadania es guanya una millor entesa del fenomen, obrint l'espai per a altres punts de vista, que són altament valuosos en el context d'un problema multifacètic com l'entorn i el transport. La participació també contribueix a augmentar l'acceptació pública del projecte, fent que la gent se senti part de la presa de decisions, entenent les decisions i debats que l'han precedit. La participació també pot incorporar un element d'educació de la ciutadania, previ a la presa de decisions. Això és útil en temàtiques especialment complexes i pot portar no només a prendre un seguit de decisions des de la política pública sinó també a un eventual canvi d'hàbits en la població.

És evident que els processos de participació també compten amb algunes dificultats que no podem obviar. La primera és la possibilitat de crear conflictes en grups preexistents i d'opinions oposades. La participació també es pot convertir, si és mal gestionada, en una preeminència de la majoria que no escolti als grups minoritaris o a les veus absents del procés. En aquest sentit cal buscar la representativitat des del punt de vista discursiu, no quantitatiu i equilibrar els diferents discursos a través d'espais de debat i deliberació.

Més enllà d'això, des del punt de vista del planificador, endegar un procés participatiu al voltant de com ha de ser l'entorn per a millor la salut de la població té altres beneficis més enllà d'arribar a consensos i reduir reticències. A més d'arribar a consensos i reduir reticències, els processos participatius permeten arribar a una comprensió del problema des de múltiples punts de vista, evitant la mirada omniscient del planificador. El primer pas en aquest sentit és entendre que els tècnics i polítics involucrats en el procés de planificació no sempre disposen de tota la informació necessària sobre l'impacte del projecte, alhora que no poden atendre a la totalitat de la ciutadania ni són capaços d'entendre la complexitat de les seves problemàtiques. Crear un espai on grups diversos de ciutadans puguin expressar la seva realitat, discutir els seus problemes i assenyalar els reptes amb els quals es troben en el dia a dia enriqueix enormement el punt de vista i el coneixement dels planificadors.

## **Necessitat d'incorporar la salut al procés de participació**

En els últims anys, a mesura que s'han anat evidenciant els efectes de l'entorn sobre la nostra salut, nombrosos projectes urbanístics han estat rebuts amb queixes i oposició per part d'una part de la ciutadania



preocupada pels seus efectes sobre la salut. Al mateix temps, l'administració i els planificadors cada cop són més conscients de les conseqüències en termes de salut d'alguns models de projectes urbanístics. Si bé en els seus orígens la disciplina de l'urbanisme va néixer en part per millorar les condicions higièniques de la ciutat del segle XIX, en la segona part del segle XX la intervenció urbana ha anat prioritant criteris d'eficiència, velocitat i capacitat en la via pública, oblidant en part la vocació de l'urbanisme per millorar les condicions socials i de salut. Durant l'última dècada vivim una reversió d'aquesta tendència amb els criteris de salut tornant a la primera plana dels debats urbans.

Donada la importància de l'entorn on vivim i treballem és imprescindible que incorporem els criteris de salut en qualsevol intervenció en l'espai públic. Aquests criteris els podem aplicar de forma preventiva, intentant minimitzar els efectes negatius de la planificació, però és indispensable actuar de forma proactiva per millorar les condicions dels centres urbans. Aquesta necessitat de millora no només implica posar la salut en el centre del procés de planificació sinó també revertir dinàmiques i usos nocius en l'espai urbà, que són avui presents en la majoria de les nostres ciutats com a herència de processos de planificació anteriors en el temps.

El procés participatiu també permet fugir dels dogmes associats a les disciplines dominants en els despatxos de tècnics o arquitectes. El fet que la gran majoria del personal implicat en un procés de remodelació urbana vingui de disciplines similars, siguin arquitectes, geògrafs o enginyers de camins genera un biaix involuntari tant en la manera amb què es perceben els problemes com en les solucions proposades. Si l'arquitecte pensa en volumetries, projectes i estructures, el geògraf en escales i fluxos i l'enginyer de camins en trànsit i xarxes, el ciutadà percep les dificultats a partir de la seva vida quotidiana. Un bon procés participatiu permet trencar amb aquestes bombolles gremials i arribar a formular preguntes que sovint no havien aparegut abans amb solucions més imaginatives.

Aquesta visió des de la vida quotidiana també permet un major detall en la planificació, amb una atenció a les necessitats del dia a dia i en el «microdisseny», que sovint està absent quan la planificació es produeix a gran escala i sobre mapa. El procés participatiu pot assenyalar quins són els camins més utilitzats, les rutes més transitades per fer-les valdre i millorar les seves mancances, quins problemes de mobiliari urbà existeixen vorera per vorera, identificar problemes de manteniment, manca de coberta arbòria, fonts, bancs, etc. Aquesta atenció al detall és clau en l'àmbit que ens ocupa. Les investigacions que s'ocupen d'analitzar

els determinants de l'ús del transport actiu ens assenyalen que el «microdisseny» i l'experiència de l'espai públic des del punt de vista del vianant o el ciclista són aspectes clau en la decisió sobre utilitzar o no aquests mitjans de transport.

Al parlar de salut a més, el procés participatiu no permet només involucrar a la ciutadania sinó també informar i conscienciar dels impactes en la salut de certs hàbits, promocionant certs canvis que poden ser beneficiosos també en l'àmbit individual. En últim lloc, la participació de la ciutadania, ubicant una discussió i reflexió úniques a cada municipi o òrgan de decisió, permet trobar solucions originals i adaptades a la realitat de cada municipi. Es fuig així del *copy-paste* de polítiques públiques tan present en certs projectes de renovació urbana.

## 4. Escales d'intervenció

Per tal de maximitzar els beneficis dels canvis en l'entorn es poden agrupar les intervencions en l'àmbit urbà en quatre àmbits principals. La planificació urbana, l'espai públic, els equipaments i, en determinades circumstàncies, l'habitatge.

### La planificació urbana

El punt de partida de la planificació urbanística actual és habitualment una ciutat ja existent, amb un planejament aprovat, per la qual cosa cal oferir elements per reflexionar i tenir present en qualsevol intervenció futura.

La situació urbanística preexistent a les ciutats deixa poc marge per a introduir elements «saludables» en el planejament. Les possibilitats de reestructurar, redissenyar, mitjançant plans parcials urbanístics o plans de millora urbana, són factors que permeten fer-ho.

Si el punt de partida és una ciutat existent, amb un planejament ja aprovat, el que cal és oferir elements per reflexionar i tenir present en qualsevol intervenció futura. En aquest sentit, els continguts d'algunes de les recents publicacions (Puig-Ribera, A., *et al.*, 2021; Diputació de Barcelona, 2015; Diputació de Barcelona, 2018; i Diputació de Barcelona, 2022), són uns bons referents a tenir en compte.

### L'espai públic

Cal ubicar les persones en el centre de les decisions que afecten l'urbanisme, tant en la planificació urbana, com de l'espai públic. Les actuacions en l'àmbit de l'espai públic han de tendir a humanitzar la ciutat per afavorir les activitats, la salut i les necessitats de la gent que hi viu i l'utilitza, en definitiva, incrementar el capital social de la ciutat.

Resulta molt convenient tenir present com modificar l'espai públic per millorar la qualitat ambiental i, per tant, la salut. S'han de posar en valor els elements intrínsecs en el disseny de l'espai, mobilitat, percepcions i vegetació, per fer-lo més segur per a la ciutadania. La utilització de l'espai públic resulta una eina clau per generar salut individual. En definitiva: l'espai públic és la plataforma més universal i de fàcil accés per «fer salut».

## **Equipaments**

La funció original dels equipaments és proveir a la ciutadania, de forma permanent, de les dotacions necessàries i suficients per al seu funcionament. Tradicionalment, els equipaments municipals, a més, s'encarreguen de garantir un cert reequilibri territorial mitjançant la distribució generalitzada dels serveis bàsics de l'estat del benestar (salut, ensenyament, cultura, esports...). Sovint es plantegen de forma especialitzada i sectorial.

A més, als equipaments públics la ciutadania desenvolupa activitats col·lectives, siguin socials, culturals i de lleure, establint lligams per a la construcció d'una societat articulada (en contraposició a una societat fracturada) en la mesura en què es barreja la diversitat en un mateix espai. L'equipament identifica a la comunitat i, alhora, millora el seu entorn urbà més proper. En el seu conjunt, els equipaments municipals milloren la ciutat qualitativament i, en conseqüència, la salut dels seus habitants.

## **L'habitatge**

És conegut que les condicions residencials influencien la salut de les persones, però cal destacar la recent i creixent publicació d'evidència científica sobre l'efecte perjudicial que té sobre la salut dels ocupants el fet de viure en unes condicions residencials insatisfactòries i/o inadequades. Tant l'edifici en si mateix com l'ús i manteniment d'aquest, condicionen significativament la salut d'aquells que l'habiten.

## 5. Qui participa

Els processos de participació es planifiquen tenint present el perfil a qui han d'anar dirigits. L'objectiu és promoure visions col·lectives i, per fer-ho, cal pensar en els agents clau del procés en qüestió: entitats i associacions, grups d'interès, representants polítics, tècnics municipals, ciutadania a títol individual... Buscant la representativitat des del punt de vista discursiu, no quantitatiu. Caldrà, per tant, equilibrar els discursos i dirigir els esforços als col·lectius/perfils que s'escaigui per tal d'incorporar-los al debat. En general els processos poden anar dirigits a tota la població, usuaris, tècnics, polítics...

Els processos participatius que tractin temes de salut urbana han de comptar amb la participació de tècnics de diverses disciplines dins de l'administració, per tal de donar sortida efectiva a les temàtiques que puguin sorgir durant el procés. Així, a més de la participació indispensable dels tècnics d'urbanisme, és necessari incorporar tècnics en matèria de salut ambiental per tal d'assessorar els possibles dubtes que puguin sorgir, tècnics sanitaris coneixedors de la realitat i les necessitats en matèria de salut local així com tècnics d'urbanisme i arquitectes.

### **Agents clau i candidats a participar en el grup motor del procés de participació:**

#### **En clau institucional:**

- Equip de govern (alcaldia, regidoria d'urbanisme, de salut, de participació) amb la finalitat de donar legitimitat al procés.
- Àrees tècniques de l'ajuntament (urbanisme, salut, participació, equipaments, parcs...) aporten coneixement sectorial i amb la finalitat de generar coneixement transversal.
- Altres administracions (consell comarcal, consorcis per al manteniment de parcs i/o serveis...) si s'escau.
- Referents en matèria de salut: CAP, metges, i experts en salut locals. Aporten coneixement de les condicions de salut locals més enllà de les estadístiques oficials. Poden ajudar a localitzar problemàtiques a

petita escala i ajudar en la diagnosi de l'estat de salut de la població. Exemples d'aquest coneixement local poden ser conèixer la prevalença de certes condicions de la població d'edat més avançada, conèixer llocs on es produeixen caigudes freqüentment o on s'han produït accidents.

**Altres actors:**

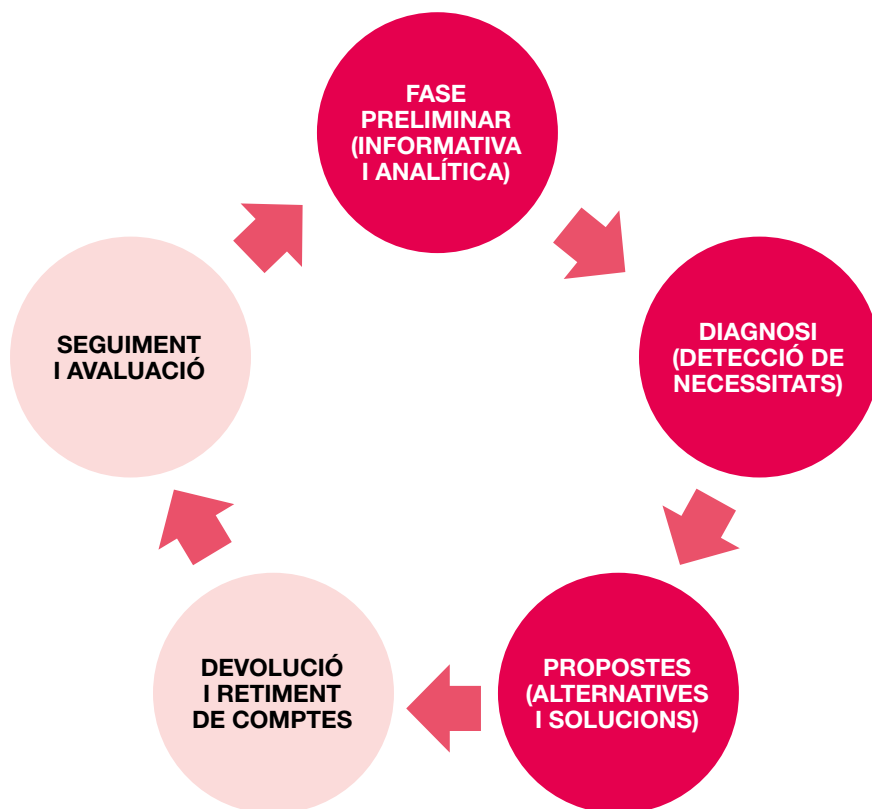
- Entitats i associacions: amb la finalitat de participar activament en la diagnosi i la generació de propostes, així com el paper rellevant que poden tenir en l'avaluació i el seguiment del projecte en qüestió (cal valorar la seva idoneïtat en funció del projecte en qüestió i la realitat municipal).
- Entitats de l'àmbit de la salut (si n'hi ha).
- Entitats esportives: per la seva relació amb la promoció de la salut a través de l'esport i que apleguen un segment important de la població.
- Entitats i associacions del municipi, especialment les vinculades a la salut, l'entorn urbà i el medi natural (excursionistes, escoltes, vinculades a la mobilitat...).
- Escoles i centres educatius per conscienciar a la població en edat escolar i llurs famílies i en tant que espais de socialització i intercanvi. Si s'escau es pot vehicular en paral·lel a través de les AFA.
- Consells municipals de l'àmbit de la salut o l'urbanisme (si n'hi ha i si el projecte ho requereix) en tant que òrgans de participació ciutadana.
- Ciutadania i col·lectius: per sensibilitzar i implicar la ciutadania no organitzada en la presa de decisions així com la construcció de propostes adequades a les necessitats i que millorin la salut i el benestar.
- Col·lectius vulnerables: cal tenir presents les característiques de la població i buscar la representativitat de les mirades i aportacions fent un esforç proactiu per anar a buscar les persones participants.
- Persones d'interès coneixedores del municipi o l'àmbit d'actuació i/o sensibles a la perspectiva de salut.

Caldrà pensar, en cada cas, en funció de l'àmbit del procés i de les seves característiques a quins agents clau cal convocar, per quina finalitat i quin és el moment apropiat. Essent la fase inicial, de difusió i anàlisi una fase d'obertura i a mesura que s'avanci en el procés caldrà replantejar l'obertura i la finalitat de la participació segons s'escaigui.

## 6. Quan

### S'estableixen tres moments i nivells d'intervenció

La planificació i execució de la participació ciutadana es desenvolupa mitjançant el treball transversal amb tots els àmbits del govern local per potenciar la màxima participació de la ciutadania en l'acció pública. Es poden distingir (*figura 1*) diversos moments i nivells d'intervenció:



*Figura 1: Fases de participació. Font: Elaboració pròpia.*

- **Informatiu i analític:** és el moment inicial en el qual s'informa del procés de participació, dels moments d'obertura del procés i s'elabora l'anàlisi del projecte en qüestió. L'objectiu és fer divulgació de l'interès públic de la salut en l'entorn urbà i, mitjançant l'anàlisi crítica, es pot fer una primera detecció de mancances i fortaleses.
- **Diagnòstic:** es tracta d'un moment d'obertura de la reflexió participativa per a la identificació, descripció i interpretació col·lectiva de les problemàtiques i reptes a abordar.
- **Propositiu:** és la fase final del procés de participació com a tal, es tracta d'un moment de deliberació i de presa de decisions compartides a partir d'una diagnosi o repte a abordar. Un dels grans reptes és, sens dubte, promoure les visions col·lectives i que cerquin el consens.

La fase d'avaluació i seguiment no es tracta en aquesta guia, ja que la seva finalitat és poder portar a terme un procés de participació incorporant la perspectiva de salut en processos vinculats a l'entorn urbà. Ara bé, cal pensar-hi i establir els mecanismes que permetin, des de fer una devolució del procés a establir els canals d'avaluació i revisió de l'actuació en qüestió per a la seva millora.

*Altres propostes de segmentació del procés poden ser consultades a l'annex 9.5.*



## 7. Com s'ha d'incorporar la perspectiva de salut

És pertinent incorporar la perspectiva de salut en els processos participatius que tenen relació amb l'entorn urbà, essent els àmbits d'afectació més directa el planejament urbanístic, l'espai públic i els equipaments. El procés de participació és preceptiu quan la ciutadania pot incidir en la decisió a prendre, ja sigui perquè la diagnosi que en faci repercutirà en les accions a emprendre, o bé per la incidència en el projecte final. En qualsevol cas, a través de processos de consulta, deliberació, decisió, implementació i avaluació la ciutadania té un paper actiu en les diferents fases del projecte en qüestió.

### Fase informativa

La fase informativa comença amb un seguit de sessions informatives obertes a la ciutadania en què s'informa del concepte de salut a l'entorn urbà, es faciliten dades bàsiques de salut local recopilades prèviament, com ara l'estat de salut general del municipi, la qualitat de l'aire, la disponibilitat d'espais verds o l'activitat física mitjana de la població. L'objectiu és donar a la ciutadania les eines bàsiques per entendre el problema i les implicacions de les decisions que es prenen en l'àmbit del planejament urbà per a la salut individual dels ciutadans. Aquesta fase ha de complementar-se amb un pla de comunicació i un calendari complet, on quedin clars els moments i espais on participar, i s'hi especifiquin les regles i els límits de la participació. El pla de comunicació ha de comptar també amb els conceptes clau que es tractaran a les sessions de participació, així com amb els esquemes que permetin una ràpida visualització de les temàtiques i les implicacions dels temes a tractar.

### Fase analítica

Aquesta fase ha de comptar amb una recollida d'informació en clau local per tal de facilitar el treball participatiu. La col·lecta d'informació ha de permetre contrastar dades i opinions durant el procés participatiu.

Aquesta fase ha de complementar la recollida d'informació de fonts oficials i centrar-se a conèixer els següents àmbits:

- La salut de la població local
- Les condicions d'accessibilitat
- La percepció sobre l'entorn urbà
- La percepció sobre el model de mobilitat
- L'estat dels determinants ambientals de la salut
  - Contaminació atmosfèrica
  - Contaminació acústica
  - Efectes d'illa de calor
  - Oferta d'espais verds
  - Ús i distribució de l'espai públic

**Taula 1: Resum de la fase de recollida d'informació.**

Àmbit	Responsable	Objectiu
<b>Població</b>		
Salut població local	Membres del CAP local Personal sanitari	Professionals que coneixen de primera mà els problemes de salut més freqüents entre la població local.
	Ciutadania	Conèixer els nivells d'activitat física de la població.
Accessibilitat	Arquitecte o geògraf municipal	Encarregats d'entendre el territori en base a fluxos i les característiques del territori.
	Ciutadania	Conèixer de primera mà nivells d'accessibilitat, a equipaments clau –escoles, CAP–.
		Conèixer els principals patrons de mobilitat.
Percepció del model de mobilitat	Ciutadania	Avaluar si l'ús del vehicle privat és fruit d'una elecció voluntària, fruit d'un entorn urbà no apte per caminar o fruit de la manca d'alternatives de transport.
		Preguntar per la càrrega temporal que suposa el conjunt de la mobilitat diària.
Percepció del model de mobilitat	Ciutadania	Conèixer les dificultats i mancances entorn a la mobilitat, l'oferta de transport públic i l'ús dels mitjans actius.

Àmbit	Responsable	Objectiu
<b>Població</b>		
Percepció del model urbà i l'espai públic	Ciutadania	<p>Conèixer les dificultats i mancances entorn al disseny urbà.</p> <p>Preguntar per l'ús de l'espai públic com a espai d'estada i socialització.</p> <p>Conèixer les barreres percebudes més freqüents per la utilització dels espais públics i els espais verds.</p>
<b>Determinants ambientals</b>		
Contaminació atmosfèrica	<p>Estació local de la qualitat de l'aire.</p> <p>Estació més propera</p> <p>Xarxa de vigilància i previsió de la contaminació atmosfèrica (XVPCA)</p>	Conèixer els nivells diaris de gasos contaminants i partícules contaminants.
Contaminació acústica	<p>Estació local de la qualitat de l'aire.</p> <p>Estació de mesurament més propera</p> <p>Mesurament ad hoc (Programari NivAval) GENCAT</p>	Conèixer els nivells mitjans de decibels diürns i nocturns.
Illa de calor	Dades de temperatura diürna i nocturna provinents d'observatori local	Conèixer els nivells de temperatura en superfície, especialment en moments d'onada de calor.
Espais verds	Cartografia i planificació local	Comptabilitzar la quantitat d'espai verd disponible, la seva distribució, qualitat i accessibilitat.
	Ciutadania	Conèixer de primera mà nivells d'accessibilitat a zones verdes com parcs, boscos o zones enjardinades.
Espai públic	Cartografia i planificació local	Comptabilitzar l'espai dedicat a usos contaminants o insostenibles, i l'espai dedicat a usos saludables.

En aquest punt cal remarcar la importància d'estendre les enquestes i les entrevistes a grups sociodemogràfics diversos, per tal d'evitar el biaix de selecció i per tal d'obtenir el màxim de diversitat en les opinions i respostes. El nombre d'enquestes es determinarà segons els recursos disponibles i la mida de la població. En els annexos s'adjunten alguns exemples de qüestionaris sobre mobilitat (EMEF) i activitat física (IPAQ).

## Diagnosi

En aquesta fase es buscarà utilitzar eines de diagnosi per a ressaltar, comprendre i singularitzar les problemàtiques existents al municipi en matèria de salut. L'objectiu és detectar elements percebuts per tots els grups participants com a necessitats de millora i plantejar escenaris de canvi. Per fer-ho podem seguir les recomanacions de la *Guia metodològica per a l'elaboració d'un pla local de salut* que aconsella fer ús d'elements de visualització ràpids (dibuix, esquema o maqueta) que permeten fer tangible una idea per a una millor comprensió de la situació. Permet concretar propostes, per tal de passar d'un àmbit més abstracte (idees) a un de més concret (accions, mesures, etc.).

### Recomanacions transversals:

- Convidar les persones participants a fer ús de la imaginació per fer tangibles les idees.
- Dotar-se de materials variats (retoladors, fulls, trossos de cartó, peces de Lego, taps de suro o plàstic, etc.) per facilitar la creativitat.

Pel que fa a la metodologia específica es recomana la utilització de mapatges, diagnòstics col·laboratius, i exploració d'idees en comú. Així mateix, es poden emprar eines tradicionals, com les anàlisis DAFO, per tal d'emmarcar el problema. Per a una descripció detallada de com implementar aquestes tècniques es pot consultar el document *Eines de participació ciutadana: metodologies i tècniques per a l'acompanyament de processos participatius* elaborada per la Diputació de Barcelona, 2018.

## Mapatges

### • Què són?

- Passejades a peu de carrer per identificar i debatre propostes de potencialitats i aspectes de millora d'indrets clau de l'espai públic, tant des del punt de vista urbanístic com de la dinamització del seu ús.

- S'acompanyen normalment d'un suport visual gràfic en forma de mapa o diagrama de gran format que permet sintetitzar els aspectes recollits en les caminades.

- **Què permeten?**

- Identificar sobre el terreny àmbits de millora de l'espai públic.
- Vincular aspectes tècnics relacionats amb l'espai públic amb l'experiència vivencial de les persones que l'utilitzen.
- Obtenir un mapa de punts clau del territori en els quals realitzar intervencions de millora.



Figura 2. Exemple de mapatge participatiu 1. Font: Sabaté et al., 2019.



Figura 3. Exemple de mapatge participatiu 2. Font: Sabaté et al., 2019.



Figura 4. Exemple de mapatge participatiu 3. Font: Sabaté et al., 2019.

Durant els mapatges, es planteja un recorregut que passi per les principals zones a tractar per que els participants puguin assenyalar les problemàtiques i les seves implicacions. Recórrer a peu les zones ressaltades pel procés participatiu permet experimentar aquestes àrees des del punt de vista del vianant, realçant l'experiència dels grups vulnerables com la gent gran o els nens a l'hora de negociar aquestes àrees. En aquest sentit, és important que també hi participin tècnics municipals i la gent amb responsabilitats i poder de decisió sobre el territori, per tal de poder situar-se en la pell dels usuaris més vulnerables de l'espai públic i escoltar les seves necessitats. Exemples del material generat per a un prototip de mapatge, poden ser consultats en l'annex.



Figura 5 Proposta de recorregut de mapatge. Font: Sabaté et al., 2019.

## DAFO

- **Què són?**

- Mètode de planificació estratègica per a avaluar les Debilitats, Amenaces, Fortaleses i Oportunitats (Anàlisi DAFO) d'un projecte.

- **Què permeten?**

- Avaluar propostes de forma sistematitzada forçant als participants a pensar col·lectivament tant en aspectes positius com negatius de la proposta, per tal d'arribar a una visió holística dels costos, avantatges i potencial d'un projecte o proposta.

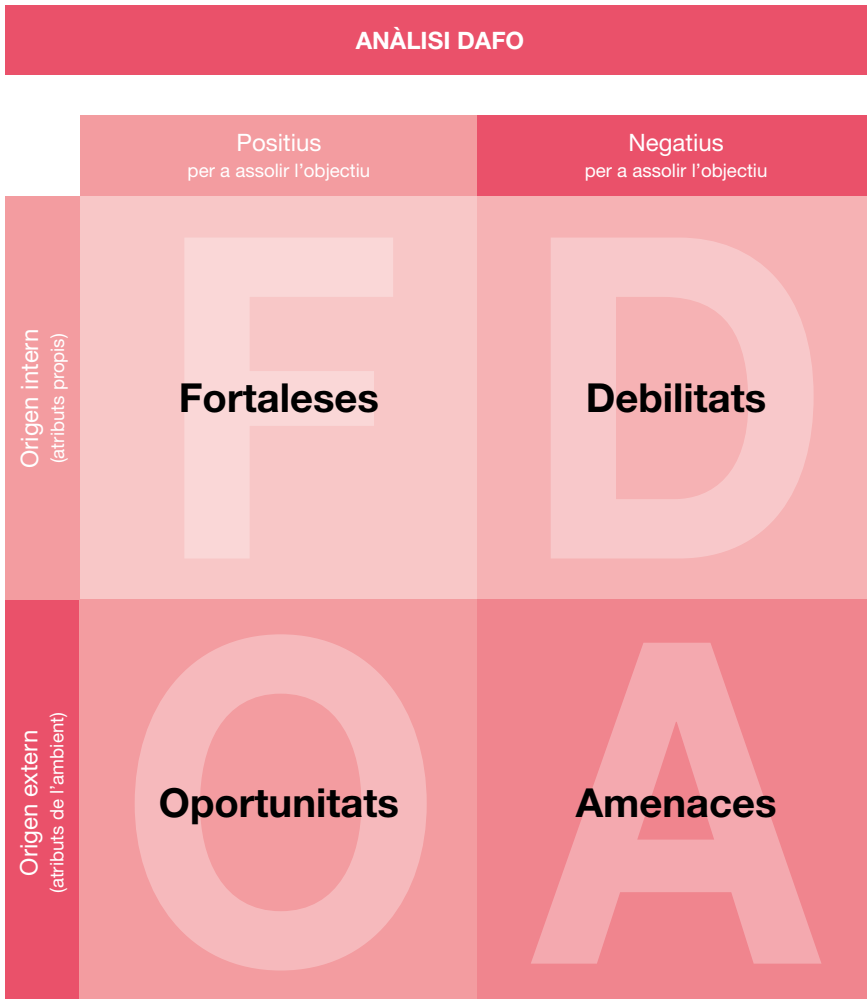


Figura 6. Exemple de anàlisi DAFO. Font: pròpia.

Temàticament, tant les anàlisis DAFO com els mapatges han d'anar orientats a fer aflorar problemàtiques, condicionants i possibilitats en la configuració actual i futura de l'espai públic, particularment en aquells aspectes que més afecten la salut:

- El sistema predominant de mobilitat.
- L'ús de l'espai públic.
- La presència de contaminants ambientals.

En termes pràctics el procés ha de fixar-se en el disseny de l'espai des del punt de vista del vianant posant èmfasi en els següents aspectes:

- Gestió de l'aparcament.
- Senyalització semafòrica i presència de passos de vianants.
- Arbrat i ombra.
- Disponibilitat d'àrees de descans i reunió.
- Adequació de l'espai públic per a celebració de festes, fires i altres activitats.
- Balanç entre vehicles privats i la presència d'altres usuaris.
  - Bicicleta.
  - Vianants.
  - Altres vehicles de mobilitat personal (VMP).

En l'àmbit de la mobilitat i el transport cal avaluar els entorns analitzats segons si permeten una mobilitat consistent en la piràmide saludable dels transports (Figura 7), o si per contra els vehicles motoritzats ocupen la major part de l'espai.

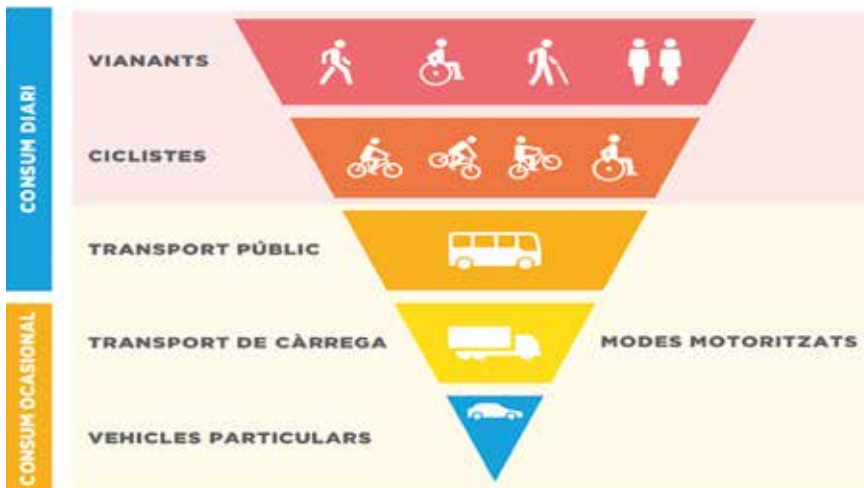


Figura 7: Piràmide invertida dels mitjans de transport. Font: ISGlobal



Altres consideracions metodològiques:

### **Triangulació de mètodes**

És important combinar tècniques de diversos àmbits per tal d'arribar on no arriba una sola tècnica. L'anàlisi DAFO és útil per analitzar els problemes i fortaleces a gran escala. Problemàtiques relacionades amb la infraestructura, barreja d'usos i regulació de l'espai són aptes per ser tractades via DAFO. Per altra banda, la tècnica del mapatge és útil per analitzar i trobar solucions a les qüestions de «microdisseny» al carrer.

### **Multiplicitat d'escales, grups de població i perspectives**

Entre aquests problemes de «microdisseny» cal destacar la presència de bancs i la seguretat percebuda del vianant respecte al trànsit. Ambdós elements, juntament amb la qualitat del paviment per evitar caigudes, són claus per potenciar el transport actiu i saludable, especialment entre els grups més vulnerables.

Finalment, si es decideix fer més d'un mapatge, és important fer-los en diferents dies de la setmana i en diferents hores, per tal de copsar les diferents realitats que un espai pot tenir en condicions variables de llum i presència d'altres usuaris.

Aquest últim punt és especialment rellevant quan s'introdueix la perspectiva de gènere en l'anàlisi. Valorar l'espai des del punt de vista de gènere ens permet fixar-nos en les característiques de la il·luminació de la via, la presència d'altres vianants, l'existència de punts foscos o excessivament aïllats i d'altres factors que no sempre són tinguts en compte.

## **Proposta**

Un cop finalitzada la fase de diagnosi, és moment de generar propostes utilitzant l'exploració participada i la construcció conjunta de solucions/alternatives mitjançant tallers, prototipatge de solucions. Des de l'experiència de la participació en la fase de diagnosi i la fase analítica, els participants poden ja en aquest punt entendre les implicacions de la forma urbana del seu entorn, i de l'ús de l'espai públic. Poden, per tant, dedicar la seva participació a la cerca de solucions als principals problemes, la discussió de les millors mesures d'implementació i la prioritització de mesures per tal d'obtenir els màxims beneficis possibles de les reformes proposades.

Aquesta fase es pot vehicular a través d'un o múltiples tallers de participació en què s'exposin les principals conclusions de la fase analítica i de diagnosi i es procedeixi a l'enumeració i valoració de les propostes de canvi. A l'hora de discutir les possibles reformes cal utilitzar un sistema de codificació que permeti ubicar cada proposta dins de dos eixos fonamentals: l'impacte i la cobertura.

- **Impacte:** Amb quina intensitat la mesura millora la salut d'una persona.
- **Cobertura:** Quants ciutadans es beneficien de la mesura.

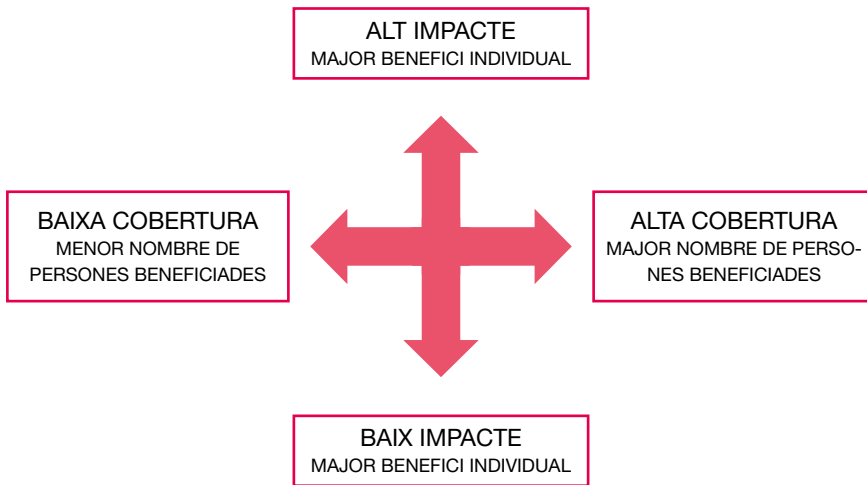


Figura 8: Relacions entre impacte i cobertura de les mesures proposades. Font: pròpia.

És evident que convertir un carrer en carrer de vianants té un impacte major que arreglar una vorera per evitar caigudes. És necessari calibrar la cobertura d'aquestes mesures, és a dir, el nombre de persones que es beneficiaran d'aquest canvi. Les mesures, tot i poder produir un impacte lleu, poden beneficiar al conjunt de la població (exemple: construcció d'un nou parc al centre del municipi), també poden ser de gran impacte però beneficiant a pocs usuaris (aplicació d'asfalt «sonororeductor» i pacificació d'un tram de carrer).

Pensar en aquests dos vectors –impacte i cobertura– pot ajudar a prioritzar i seleccionar d'entre el conjunt de mesures proposades. Aquesta selecció es pot expressar utilitzant codis de color que indiquin impacte i cobertura: alt/mig/baix. La priorització també és subjecte de discussió dins el procés de participació, fent partícips a la ciutdania, no només de les possibles mesures, sinó de la priorització d'aquestes propostes.

En aquesta fase és important que, a l'hora de proposar les possibles solucions, els participants facin l'exercici teòric de posar-se les «ulleres» d'edatisme i de gènere per tal d'intentar visualitzar els efectes de les propostes, no tan sols en la seva vida quotidiana, sinó també en la dels grups vulnerables com ara gent gran i nens, i incorporar la perspectiva de gènere als possibles canvis.

Finalment, caldrà fer una devolució del procés i justificar les aportacions que no s'hagin incorporat. La fase d'avaluació i seguiment no es tractarà en aquest estudi, ja que no és objecte de la guia, però no s'ha d'oblidar i cal determinar els mecanismes que permetin establir els canals d'avaluació i revisió de l'actuació en qüestió per a la seva millora.



## 8. Conclusions

La participació ciutadana en l'àmbit de la salut té un gran potencial com a eina per millorar els centres urbans i fer partícip a la població de la construcció d'entorns més saludables. L'entorn urbà determina aproximadament un 25 % de la nostra salut a través d'aspectes com la contaminació de l'aire, el soroll, les temperatures, els efectes sobre l'activitat física de la població i l'accessibilitat als espais verds i naturals.

La creació de ciutats més saludables és una prioritat en la nostra societat, ja que és imprescindible disposar d'entorns urbans que redueixin els impactes directes sobre la salut i, alhora, promoguin comportaments de caràcter més saludable. Elements estructurals com la forma urbana, l'ordenament dels usos, el disseny de la trama urbana i la gestió del trànsit i les infraestructures de transport són bàsics per a la configuració de la ciutat saludable. Al mateix temps, també ho són els factors de «microdisseny», com la presència i cobertura d'arbrat, el disseny d'interseccions i passos de vianants, la gestió de l'aparcament, la prioritat de pas i la presència i manteniment de les àrees verdes i enjardinades.

Els canvis necessaris per avançar cap a una ciutat saludable són sovint substancials i necessiten una discussió i consens. Els processos de participació ciutadana ofereixen una gran oportunitat com a eina per tal de conscienciar a la ciutadania, facilitar les reformes necessàries i convertir a la població en un motor de canvi que exigeixi i lideri transformacions estructurals requerides. També ofereixen el benefici d'una millor entesa del fenomen, els problemes i la casuística al carrer. El coneixement aportat per la ciutadania en els processos de participació és més capil·lar i d'una concreció difícilment abastable per l'administració. Utilitzant aquest coneixement en un procés de participació destinat a impulsar polítiques de canvi saludables es poden obtenir diversos avantatges: una millor diagnosi de la situació i així com una major creativitat en les propostes de reforma, pràctiques poc habituals a l'administració. El procés de participació també obliga a la confrontació d'idees i al debat de propostes que, quan són finalment

aprovades, compten amb un grau de consens i impuls ciutadà major que si haguessin estat proposades per l'administració.

L'objectiu és facilitar eines i criteris per tal d'incorporar la perspectiva de salut als processos de participació que tinguin relació amb l'entorn urbà, proporcionant eines conceptuals per implementar processos de participació en l'àmbit de l'urbanisme i la salut. Entre aquestes propostes aplicades es defineixen una sèrie d'objectius per a les fases d'anàlisi, diagnòsi i de proposta del procés, proporcionant tècniques i criteris per tal de guiar a les administracions que emprenguin un procés participatiu.

Aquesta guia proporciona les bases teòriques que han d'emmarcar tot debat centrat en la salut a la ciutat, facilitant un seguit de materials, tècniques i criteris per tal d'estructurar el procés. Les eines suggerides busquen poder generar una reflexió profunda sobre l'estat actual de la situació en l'àrea urbana treballada i les seves implicacions sobre la salut, per a tal d'obrir una etapa de propostes de canvi que puguin ser discutides activament per una ciutadania instruïda en els vincles entre entorn urbà i salut.







## 9. Bibliografia i fonts

- DI BLASIO, *et al.*, 2002. Cuestionario Internacional de Actividad Física. Versión larga formato autoadministrado – últimos 7 días. <https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=sites&srcid=ZGVmYXVsdGRvbWFpbNxlldmFsZWJjaW9uZGVsYWVjZGl2aWRhZGZpc2ljYXxneDo3YWlWOTM4ZmUyOWNmMg> Accedit el 7-11-2022.
- DIPUTACIÓ DE BARCELONA, 2018 *Eines de participació ciutadana metodologies i tècniques per a l'acompanyament de processos participatius*. [https://llibreria.diba.cat/cat/llibre/eines-de-participacio-ciutadana\\_60547](https://llibreria.diba.cat/cat/llibre/eines-de-participacio-ciutadana_60547)
- DIPUTACIÓ DE BARCELONA, 2015 *Repensant la participació de la ciutadania al món local* [https://llibreria.diba.cat/cat/llibre/repensant-la-participacio-de-la-ciutadania-al-mon-local\\_54921](https://llibreria.diba.cat/cat/llibre/repensant-la-participacio-de-la-ciutadania-al-mon-local_54921)
- FAINSTAIN, S.S., DEFILIPPIS, J. *Readings in Planning Theory*, 2016. 4<sup>th</sup> edition. Oxford: Blackwell Publishing
- PÉREZ SANS, N., *et al.*, 2020; Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona. *Consorci de l'Autoritat del Transport Metropolità de l'Àrea de Barcelona* [https://doc.atm.cat/ca/dir\\_emef/Questionari-EMEF2021-v-reduida.pdf](https://doc.atm.cat/ca/dir_emef/Questionari-EMEF2021-v-reduida.pdf) Accedit el 7-11-2022
- PUIG-RIBERA, A., *et al.*, 2021. *Guia per incorporar la perspectiva de salut en els plans d'ordenació urbanística municipal*. Col·lecció Estudis, Sèrie Administració local. Diputació de Barcelona.
- SABATÉ, XAVIER, *et al.*, 2019. *Procés participatiu sobre el projecte de remodelació del centre de l'Esquirol. Memòria de resultats*. Espai TReS Territori i Responsabilitat Social. Informe lliurat a la Diputació de Barcelona.

SERVEI CATALÀ DE TRÀNSIT, 2017. *Anuari estadístic d'accidents de trànsit a Catalunya 2017*. Generalitat de Catalunya. [https://transit.gencat.cat/web/.content/documents/seguretat\\_viaria/anuari\\_2017\\_cat.pdf](https://transit.gencat.cat/web/.content/documents/seguretat_viaria/anuari_2017_cat.pdf)  
Accedit el 28-12-2022.

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO), 2006. *Promoting physical activity and active living in urban environments*. Copenhagen.

## 10. Annex amb les experiències

### 10.1 Exemple de qüestionari sobre activitat física de la població

«Cuestionario Internacional de Actividad Física. Versión larga formato autoadministrado – últimos 7 días».

Font: IPAQ (<https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=sites&srcid=ZGVmYXVsdGRvbWFpbnxldmFsdWEjaW9uZGVsYWVjdGl2aWRhZGZpc2ljYXxneDo3YWlwOTM4ZmUyOWNmMg>)

# **CUESTIONARIO INTERNACIONAL DE ACTIVIDAD FÍSICA (Octubre de 2002)**

## **VERSIÓN LARGA FORMATO AUTO ADMINISTRADO - ÚLTIMOS 7 DÍAS**

### **PARA USO CON JÓVENES Y ADULTOS DE MEDIANA EDAD (15-69 años)**

Los Cuestionarios Internacionales de Actividad Física (IPAQ, por sus siglas en inglés) contienen un grupo de 4 cuestionarios. La versión larga (5 objetivos de actividad evaluados independientemente) y una versión corta (4 preguntas generales) están disponibles para usar por los métodos por teléfono o auto administrada. El propósito de los cuestionarios es proveer instrumentos comunes que pueden ser usados para obtener datos internacionalmente comparables relacionados con actividad física relacionada con salud.

#### ***Antecedentes del IPAQ***

El desarrollo de una medida internacional para actividad física comenzó en Ginebra en 1998 y fue seguida de un extensivo exámen de confiabilidad y validez hecho en 12 países (14 sitios) en el año 2000. Los resultados finales sugieren que estas medidas tienen aceptables propiedades de medición para usarse en diferentes lugares y en diferentes idiomas, y que son apropiadas para estudios nacionales poblacionales de prevalencia de participación en actividad física.

#### ***Uso del IPAQ***

Se recomienda el uso de los instrumentos IPAQ con propósitos de monitoreo e investigación. Se recomienda que no se hagan cambios en el orden o redacción de las preguntas ya que esto afectará las propiedades sicométricas de los instrumentos.

#### ***Traducción del Inglés y Adaptación Cultural***

Traducción del Inglés es sugerida para facilitar el uso mundial del IPAQ. Información acerca de la disponibilidad del IPAQ en diferentes idiomas puede ser obtenida en la página de internet [www.ipaq.ki.se](http://www.ipaq.ki.se). Si se realiza una nueva traducción recomendamos encarecidamente usar los métodos de traducción nuevamente al Inglés disponibles en la página web de IPAQ. En lo posible por favor considere poner a disposición de otros su versión traducida en la página web de IPAQ. Otros detalles acerca de traducciones y adaptación cultural pueden ser obtenidos en la página web.

#### ***Otros Desarrollos de IPAQ***

Colaboración Internacional relacionada con IPAQ es continua y un ***Estudio Internacional de Prevalencia de Actividad Física*** se encuentra en progreso. Para mayor información consulte la página web de IPAQ.

#### ***Información Adicional***

Información más detallada del proceso IPAQ y los métodos de investigación usados en el desarrollo de los instrumentos IPAQ se encuentra disponible en la página [www.ipaq.ki.se](http://www.ipaq.ki.se) y en Booth, M.L. (2000). Assessment of Physical Activity: An International Perspective. Research Quarterly for Exercise and Sport, 71 (2): s114-20. Otras publicaciones científicas y presentaciones acerca del uso del IPAQ se encuentran resumidas en la página Web.

3. ¿Cuánto tiempo en total usualmente le toma realizar actividades físicas **vigorosas** en uno de esos días que las realiza como parte de su trabajo?

\_\_\_\_\_ **horas por día**  
 \_\_\_\_\_ **minutos por día**

No sabe/No está seguro(a)

4. Nuevamente, piense solamente en esas actividades que usted hizo por lo menos 10 minutos continuos. Durante **los últimos 7 días**, ¿Cuántos días hizo Usted actividades físicas **moderadas** como cargar cosas ligeras **como parte de su trabajo**? Por favor no incluya caminar.

\_\_\_\_\_ **días por semana**

No actividad física moderada relacionada con el trabajo  
**Pase a la pregunta 6**



5. ¿Cuánto tiempo en total usualmente le toma realizar actividades físicas **moderadas** en uno de esos días que las realiza como parte de su trabajo?

\_\_\_\_\_ **horas por día**  
 \_\_\_\_\_ **minutos por día**

No sabe/No está seguro(a)

6. Durante **los últimos 7 días**, ¿Cuántos días **caminó** usted por lo menos 10 minutos continuos **como parte de su trabajo**? Por favor no incluya ninguna caminata que usted hizo para desplazarse de o a su trabajo.

\_\_\_\_\_ **días por semana**

Ninguna caminata relacionada con trabajo  
**Pase a la PARTE 2: TRANSPORTE**



7. ¿Cuánto tiempo en total pasó generalmente **caminado** en uno de esos días como parte de su trabajo?

\_\_\_\_\_ **horas por día**  
 \_\_\_\_\_ **minutos por día**

No sabe/No está seguro(a)

## 10.2 Exemple de qüestionari sobre mobilitat de la població.

### Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF)

Font: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.  
Consorti de l'Autoritat del Transport Metropolità de l'Àrea de Barcelona  
(<https://doc.atm.cat/ca/ dir emef/Questionari-EMEF2021-v-reduida.pdf>)

<p><b>0a. CONFIRMAR DADES DE L'INDIVIDU</b></p> <p>Confirmar que es parla amb la persona seleccionada de la mostra Confirmar el municipi on es truca. Confirmar que el domicili és la residència habitual.</p> <p><b>0b. QUANTES PERSONES VIUEN A LA SEVA LLAR, INCLOS VOSTÈ?</b> <input type="text"/></p> <p><i>Si P0b &gt; 1</i> <i>Tantes files com persones de la P0b</i></p> <p><b>0c. SEXE I EDAT DE CADA PERSONA</b></p> <p>Persona 1 SEXE _____ / EDAT _____ Persona 2 SEXE _____ / EDAT _____ Persona XX SEXE _____ / EDAT _____</p>																						
<p><b>SITUACIÓ LABORAL</b></p> <p><b>P1a. QUINA ÉS LA SEVA SITUACIÓ LABORAL?</b></p> <table><tr><td>1. Treballa (actiu ocupat/ocupada, ERTO total o parcial/baixes maternals/excedències)</td><td>5. Tasques de la llar</td></tr><tr><td>2. Està a l'atur (actiu en atur)</td><td>6. Estudiant</td></tr><tr><td>3. Jubilada / pensionista</td><td>7. Altres especificar _____ (P.ex: rendistes)</td></tr><tr><td>4. Pre-jubilada</td><td></td></tr></table> <p><i>FILTRE → Tothom excepte treballadors (P1a=1) i jubilats / pensionista / persones de 75 anys i més (P1a=3) P1a=3 i edat&lt;75 o Pa1=2/4/5/6/7</i></p> <p><b>P1b. LA SETMANA PASSADA VA TREBALLAR A CANVI D'UN SOU ENCARA QUE NOMÉS FOS UNA HORA?</b></p> <table><tr><td>1. Sí (passeu a P2a i recodificar com actiu ocupat a P1a)</td><td>2. No</td></tr></table> <p><i>FILTRE → jubilats / pensionista / persones de 65 a 74 anys (P1=3), pre-jubilats (P1=4), tasques de la llar (P1=5), estudiants (P1=6) i altres (P1=7) P1a=3 i edat&lt;75 o P1a=4/5/6/7</i></p> <p><b>P1c. LA SETMANA PASSADA ESTAVA SENSE FEINA I DURANT EL DARRER MES HA ESTAT FENT RECERCA ACTIVA D'UNA FEINA?</b></p> <table><tr><td>1. Sí (recodificar com actiu en atur a P1a)</td><td>2. No</td></tr></table> <p><i>FILTRE → Només per a actius ocupats (P1a=1)</i></p> <p><b>P1d. ENS HA DIT QUE TREBALLAVA. VOSTÈ ÉS...</b></p> <table><tr><td>1. Treballador per compte pròpia/autònom</td></tr><tr><td>2. Treballador per compte aliat</td></tr><tr><td>3. Funcionari</td></tr><tr><td>98. Altres. Especificar: _____</td></tr><tr><td>99. NS/NC</td></tr></table> <p><i>FILTRE → Només per a actius ocupats (P1a=1)</i></p> <p><b>P1e. I LES TASQUES QUE FA SÓN:</b></p> <table><tr><td>1. Forçosament presencials</td></tr><tr><td>2. Poden ser no presencials</td></tr><tr><td>99. NS/NC</td></tr></table> <p><i>FILTRE → Només per persones que treballen (actiu ocupat/ocupada). P1a recodificada =1</i></p> <p><b>P1g. TÈ FLEXIBILITAT HORÀRIA D'ENTRADA O SORTIDA DE LA FEINA?</b></p> <table><tr><td>1. Sí</td><td>2. No -&gt;(passeu a P2a)</td></tr></table>	1. Treballa (actiu ocupat/ocupada, ERTO total o parcial/baixes maternals/excedències)	5. Tasques de la llar	2. Està a l'atur (actiu en atur)	6. Estudiant	3. Jubilada / pensionista	7. Altres especificar _____ (P.ex: rendistes)	4. Pre-jubilada		1. Sí (passeu a P2a i recodificar com actiu ocupat a P1a)	2. No	1. Sí (recodificar com actiu en atur a P1a)	2. No	1. Treballador per compte pròpia/autònom	2. Treballador per compte aliat	3. Funcionari	98. Altres. Especificar: _____	99. NS/NC	1. Forçosament presencials	2. Poden ser no presencials	99. NS/NC	1. Sí	2. No ->(passeu a P2a)
1. Treballa (actiu ocupat/ocupada, ERTO total o parcial/baixes maternals/excedències)	5. Tasques de la llar																					
2. Està a l'atur (actiu en atur)	6. Estudiant																					
3. Jubilada / pensionista	7. Altres especificar _____ (P.ex: rendistes)																					
4. Pre-jubilada																						
1. Sí (passeu a P2a i recodificar com actiu ocupat a P1a)	2. No																					
1. Sí (recodificar com actiu en atur a P1a)	2. No																					
1. Treballador per compte pròpia/autònom																						
2. Treballador per compte aliat																						
3. Funcionari																						
98. Altres. Especificar: _____																						
99. NS/NC																						
1. Forçosament presencials																						
2. Poden ser no presencials																						
99. NS/NC																						
1. Sí	2. No ->(passeu a P2a)																					



**A. AL CARRER**

1. Sí  
 A. Pagant ( zona blava, verda, altres colors)  
 B. Sense pagar o lliure (en plaça indicada, sobre la vorera, en doble fila; també zona residents, c/d gratuïta per l'hora, inclos descampat)

2. No

**B. APARCAMENT D'INTERCANVI (EN UNA ESTACIÓ FERROVIÀRIA, AEROPORT, ESTACIÓ D'AUTOBUSOS, ETC.)**

3. Sí  
 A. Pagant  
 B. Sense pagar o lliure

4. No

**C. APARCAMENT RESERVAT EN DESTINACIÓ AL CARRER O SUBTERRANI (DESCAMPAT, PER A EMPLEATS, PER A CLIENTS...)**

5. Sí  
 A. Pagant  
 B. Sense pagar o lliure

6. No

**D. ALTRES**

7. Propietat, lloguer, concessió  
 8. En pàrquing de pagament (per hores, minuts) fora de càrrega  
 9. No aparca, només para un moment  
 98. Altres. Especificar \_\_\_\_\_ A. Pagant B. Sense pagar o lliure

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 11

**P3q. EL SERVEI DE TAXI ERA:**

1. Taxi amb llicència municipal/Àrea Metropolitana/Generalitat      2. VTC (Uber/Cabify...)      3. Dels dos tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 12

**P3r. AQUEST COTXE ERA:**

1. Cotxe Privat (inclòs empresa us individual)      2. Cotxe compartit (BlaBlaCar, SocialCar, Lloguer, Empresa (ús compartit))  
 3. Dels dos tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 13

**P3s. AQUEST COTXE ERA:**

1. Cotxe Privat (inclòs empresa us individual)      2. Cotxe compartit (BlaBlaCar, SocialCar, Lloguer, Empresa (ús compartit))  
 3. Dels dos tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 14,20

**P3t. AQUESTA MOTO/CICLOMOTOR ERA:**

1. Moto Privada      2. Moto compartida (Ecooltra, Yego...)      3. Dels dos tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 15,21

**P3u. AQUESTA MOTO/CICLOMOTOR ERA:**

1. Moto Privada      2. Moto compartida (Ecooltra Yego...)      3. Dels dos tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 17

**P3v. AQUESTA BICICLETA ERA:**

1. Bicicleta Privada      2. Bicicleta compartida (DonkeyRepublic, RideMovi...)      3. Bicing      4. Dels tres tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Si en algun dels desplaçaments explicats Mitjà= 19

**P3w. AQUEST PATINET O GINY ERA:**

1. Patinet o giny privat      2. Patinet o giny compartit (Reby, Bird.)      3. Dels dos tipus (NO LLEGIR)

FILTRE → Només per persones que treballen (actiu ocupat/ocupada/es) o estudien. P1a=1 (P1a recodificada =1) o P1a=6

**P3Z. VOSTÈ HA DIT QUE ÉS \_\_\_\_\_ (P1a) I NO HA INCLÒS CAP DESPLAÇAMENT PER MOTIUS LABORALS/ D'ESTUDI. AIXÒ ÉS CORRECTE?**

FILTRE → No preguntar si: P1a≠1 i P1B=1

Si P1a=6 no han de sortir opcions 4, 5 i 6

1. Sí, perquè treballa o estudia a casa      4. Nomes va treballar unes hores, treballa dies puntuals i ahir no      97. No, no és correcte si que vaig fer desplaçaments per feina/estudis →CORREGIR P3  
 2. Sí, era el seu dia de festa o tenia vacances      5. Venia de treballar      98. Altres. Especificar \_\_\_\_\_      99. NS/NC  
 3. Sí, estava de baixa, estava malalt/a      6. Està en ERTÓ total o parcial

**ALTA MOBILITAT LABORAL**

FILTRE → Només en cas de més de 7 desplaçaments relacionats amb la feina.

**P4. QUINA ÉS LA SEVA PROFESSIONIÓ:**

1. Taxistes i xoferes d'automòbils      4. Distribució amb bicicleta/motocicleta/ciclomotor (missatgers, repartidors)  
 2. Conductors d'autobús/autocar/tren      5. Representants de comerç i tècnics de vendes      98. Altres. Especificar \_\_\_\_\_  
 3. Conductors camió/furgoneta      6. Tècnics de manteniment i reparacions      99. NS/NC

FILTRE → Només en cas de P4≠ 1,2. (Si P4=3 només activar 5 i 7. Si P4=4 només activar 3 i 6)

**P5. QUIN TIPUS DE MITJÀ UTILITZA MAJORITÀRIAMENT EN LA SEVA FEINA:**

1. A peu      4. Cotxe      7. Camió  
 2. Transport públic (metro, bus, taxi com a usuari, etc.)      5. Furgoneta      98. Altres. Especificar \_\_\_\_\_  
 3. Moto      6. Bicicleta

FILTRE per P5a, P5b i P5c → Només en cas que P5=3,4,5,7

**P5a. QUI ÉS EL PROPIETARI D'AQUEST VEHICLE?**

1. Vostè mateix/a  
 2. Un/a familiar  
 3. L'empresa  
 4. Altres. Especificar \_\_\_\_\_

**P5b. QUINA ÉS L'ANTIGUITAT D'AQUEST VEHICLE? (sinó sap els anys que té el vehicle preguntar les lletres de la matrícula)**

**P5c. QUIN CARBURANT UTILITZA AQUEST VEHICLE? Mateixes opcions de resposta que P3**

FILTRE → Només en cas de més de 7 desplaçaments relacionats amb la feina

**P6. UTILITZA EL MATEIX MITJÀ DE TRANSPORT PER TREBALLAR QUE PER ACCEDIR AL LLOC DE TREBALL?**

1. Sí      2. No



TOTHOM

**VALORACIÓ TRANSPORT PÚBLIC****P7. VALORI ELS SEGÜENTS ELEMENTS REFERENTS AL TRANSPORT PÚBLIC:**

- A. La quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se per dins del seu municipi, entre 0 (molt dolenta) a 10 (molt bona)             99 NS/NC
- B. La quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se cap a altres municipis de la zona, entre 0 (molt dolenta) a 10 (molt bona).             99 NS/NC
- C. La qualitat global de la xarxa de transport públic en el seu municipi, entre 0 (molt dolenta) i 10 (molt bona).             99 NS/NC
- D. El preu del transport públic en relació als serveis oferts, entre 0 (molt car) i 10 (molt barat).             99 NS/NC

**P8a. S'HA VIST AFECTAT PER LES RESTRICCIONS A LA CIRCULACIÓ DE VEHICLES SENSE ETIQUETA AMBIENTAL DES DE SETEMBRE DE 2020 EN LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS RONDES DE BARCELONA?**

1. Sí, diàriament 3. No 4. NS/NC
2. Sí, de manera esporàdica

FILTRE → (P8a=1 o P8a=2)

**P8b. COM HI HA POSAT SOLUCIÓ? (màxim 3 respostes)**

(no llegir)

1. Adquirir un vehicle amb etiqueta ambiental
2. Compartir desplaçament amb una persona que disposa d'un vehicle amb etiqueta ambiental
3. Desballestar el vehicle i obtenir títol T-verda
4. Utilitzar el transport públic
5. Fer el desplaçament a peu
6. Fer el desplaçament en bicicleta/VMP/altres ginyes
7. No fer el desplaçament i no fer l'activitat (gestió, tràmit, compra, anar a la feina, etc.)
8. No fer el desplaçament i fer l'activitat (gestió, tràmit, compra, treballar, feina, etc.) a distància
9. Canviar l'hora del desplaçament a una altra hora del mateix dia
10. Canviar el desplaçament a un altre dia
11. Canviar la destinació del desplaçament
12. Deixar el vehicle en un aparcament de dissuasió (P+R) i continuar el desplaçament en transport públic
13. No he canviat la forma de desplaçar-me
14. Altres. Especificar: \_\_\_\_\_
15. Ns/Nc

TOTHOM

**ÚS DELS MITJANS DE TRANSPORT****P9a-P10a. ARA LI LLEGIRÉ UNA SÈRIE DE MITJANS DE TRANSPORT. DIGUI'M QUIN ÚS EN FA ARA I QUIN ÚS TÉ PENSAT FER-NE A PARTIR DE LA TARDOR DEL 2021 (1a onada) // 1R TRIMESTRE/HIVERN DEL 2022 (2a onada) TENINT EN COMPTE L'EVOLUCIÓ DE LA PANDEMIA PER LA COVID-19?**

7. Cada dia / quasi cada dia (4-6 dies laborables – inclou dissabte)
6. Varies vegades per setmana (dos o tres dies per setmana... inclou dissabte)
5. Una vegada a la setmana
4. Varies vegades al mes (màxim 5 cops al mes)
3. Una vegada al mes
2. Menys d'un cop al mes
1. Ocasionalment (no sap ni dir quan... però alguna vegada)
0. Mai

		P9a ARA	P10a FUTUR
A	Anar a peu	<input type="text"/>	<input type="text"/>
B	Anar en bicicleta privada	<input type="text"/>	<input type="text"/>
BB	Anar en bicicleta de lloguer / pública (Bicing) / d'ús compartit (Donkey Republic, RideMovi...)	<input type="text"/>	<input type="text"/>
C	Anar en cotxe com a conductor	<input type="text"/>	<input type="text"/>
D	Anar en cotxe com a acompanyant	<input type="text"/>	<input type="text"/>
E	Anar en moto/ciclomotor pròpia	<input type="text"/>	<input type="text"/>
EE	Anar en moto / ciclomotor de lloguer/ d'ús compartit (Cooltra, Yego,...)	<input type="text"/>	<input type="text"/>
F	Anar en transport públic en general, inclòs taxi	<input type="text"/>	<input type="text"/>
P	Anar en patinet, segway, altres ginyes	<input type="text"/>	<input type="text"/>
R	Furgoneta/Camioneta	<input type="text"/>	<input type="text"/>

FILTRE → Per a les persones que han contestat que sí utilitzen transport públic (P9a F>0) i/o que l'utilitzaran (P10a F>0)

**P9b. / P10b. I D'AQUESTS MITJANS DE TRANSPORT PÚBLIC, QUIN ÉS EL SEU ÚS?**

		P9b	P10b
		ARA	FUTUR
G	Metro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
H	Bus urbà de Barcelona (TMB)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I	Bus urbà d'altres municipis (NO TMB)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
J	Bus interurbà	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
K	Tramvia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L	Renfe rodalies	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M	Renfe regional/mitja distància	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
N	FGC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
O	Taxi/Uber/Cabify	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Q	Autocar (excursions, oci, transport d'empresa, transport escolar...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

FILTRE → Només per a usuaris (P9a A-R>1 i P9b G-Q>1)

**P11. AVALUÍ LA SATISFACCIÓ QUE LI PRODUÏX L'ÚS ACTUAL DE CADASCUN D'AQUESTS MITJANS EN UNA ESCALA DE 0 (gens) A 10 (total).**

FILTRE → Només per a usuaris (P9a A-R>1 i P9b G-Q>1)

**P12. AVALUÍ LA POR DE TENIR UN ACCIDENT QUAN UTILITZA ARA CADASCUN D'AQUESTS MITJANS, EN UNA ESCALA DE 0 (gens) A 10 (molta).**

**ARA LI PREGUNTAREM SOBRE LA SEVA MOBILITAT ACTUAL (SEGONS ONADA PRIMAVERA O TARDOR)**

FILTRE → Si P9b utilitzava algun mitjà de transport públic com a mínim una vegada a la setmana (P9b alguna resposta >4)

**P13a. PER QUINS DELS SEGÜENTS MOTIUS UTILITZA EL TRANSPORT PÚBLIC ENTRE SETMANA (DE DILLUNS A DIVENDRES)?**  
Multiresposta

FILTRE → Si P9b utilitzava algun mitjà de transport públic com a mínim una vegada a la setmana (P9b alguna resposta >4)

**P13b. I ELS CAPS DE SETMANA? (DISSABTE/DIUMENGE/FESTIUS)?** Multiresposta

	Dilluns a Divendres	Dissabte/Diumenge i festius
1. Per anar a treballar (lloc de treball, reunions, visites, ...)	1	1
2. Per anar a estudiar (escola, institut, universitat, acadèmia, ...)	2	2
3. Per acompanyar persones a càrrec (infants, gent gran, dependents ...)	3	3
4. Per anar a comprar	4	4
5. Per activitats d'oci / lleure / esport	5	5
98. Per altres motius de desplaçament. Especificar: _____	98	98
99. No en fa us	99	99

FILTRE → Només si P9b utilitza algun mitjà de transport públic com a mínim una vegada a la setmana (P9b alguna resposta >4)

En cas d'empat entre mitjans de transport públic selecciona aleatòriament el programa

**P14. EN QUINES FRANGES HORÀRIES UTILITZA EL \_\_\_\_\_ (mostra resposta selecció del programa) MÉS HABITUALMENT?**

Franja horària	P14	P15
1. Abans de les 6h.	1	<input type="checkbox"/>
2. De 6h. a 6:59h.	2	<input type="checkbox"/>
3. De 7h. a 7:59h.	3	<input type="checkbox"/>
4. De 8h. a 8:59h.	4	<input type="checkbox"/>
5. De 9h. a 9:59h.	5	<input type="checkbox"/>
6. De 10h. a 10:59h.	6	<input type="checkbox"/>
7. De 11h. a 11:59h.	7	<input type="checkbox"/>
8. De 12h. a 12:59h.	8	<input type="checkbox"/>
9. De 13h. a 13:59h.	9	<input type="checkbox"/>
10. De 14h. a 14:59h.	10	<input type="checkbox"/>
11. De 15h. a 15:59h.	11	<input type="checkbox"/>
12. De 16h. a 16:59h.	12	<input type="checkbox"/>
13. De 17h. a 17:59h.	13	<input type="checkbox"/>
14. De 18h. a 18:59h.	14	<input type="checkbox"/>
15. De 19h. a 19:59h.	15	<input type="checkbox"/>
16. De 20h. a 20:59h.	16	<input type="checkbox"/>
17. De 21h. a 21:59h.	17	<input type="checkbox"/>
18. De 22h. a 22:59h.	18	<input type="checkbox"/>
19. De 23h. a 24h.	19	<input type="checkbox"/>
20. No tinc hora (no llegir)	20	<input type="checkbox"/>
99-NS/NC	98.	<input type="checkbox"/>

FILTRE → Només per les respostes marcades a P14

**P15. EN GENERAL, QUINA ÉS LA SEVA PERCEPCIÓ DEL NIVELL D'OCCUPACIÓ DEL \_\_\_\_\_ (mostra resposta igual mitjà de la P14) EN ELS SEUS DESPLAÇAMENTS HABITUALS?** (preguntar pels trams horaris marcats a P14)

1. Molt ple (persones de peu amb contacte físic amb la resta de persones)
2. Ple (persones de peu sense contacte físic però molt proper amb la resta de persones)
3. Mig ple (persones de peu sense contacte físic i amb distància de més d'un metre entre elles)
4. Buit (poques persones dretes i algun seient buit)
5. Molt buit (seients lliures i gairebé ninguna persona dreta)
99. NS/NC

FILTRE → P9b G-N#0

**P16. QUIN TÍTOL DE TRANSPORT PÚBLIC FA SERVIR HABITUALMENT, ARA?** (No llegir)

- |   |    |
|---|----|
| 1. T-Casual   | 1  |
| 2. T-Usual  | 2  |
| 3. T-Jove; Abonaments per família nombrosa/ monoparental, T-Usual aturats | 3  |
| 4. T-Rosa, T-4, abonaments per pensionistes o persones amb disminució     | 4  |
| 5. T-Grup   | 5  |
| 6. T-verda  | 6  |
| 7. Títols propis Renfe  | 7  |
| 8. Títols propis altres operadors   | 8  |
| 9. T-Familiar   | 9  |
| 10. T-16 (només si edat=16)   | 10 |
| 11. Bítilet senzill   | 11 |
| 98. Altres. Especificar _____   | 98 |
| 99. NS/NC   |    |

TOTHOM

**P17. DE CARA A PROTEGIR-SE DE LA COVID-19, ENCARA QUE NO SIGUI PERSONA USUÀRIA, QUIN GRAU DE CONFIANÇA LI GENEREN ELS SEGÜENTS MITJANS DE TRANSPORT? GENS, POCA, JUSTA, BASTANTA O MOLTA?**

	Gens de confiança	Poca confiança	Confiança justa	Bastanta confiança	Molta confiança
1. A peu	1	2	3	4	5
2. Metro / Tren-RENFE / Ferrocarrils Generalitat	1	2	3	4	5
3. Tramvia	1	2	3	4	5
4. Autobús	1	2	3	4	5
5. Autocar (excursions, oci, transport d'empresa, escolar)	1	2	3	4	5
6. Cotxe privat / Furgoneta / Camioneta	1	2	3	4	5
7. Cotxe compartit	1	2	3	4	5
8. Taxi / Uber / Cabify	1	2	3	4	5
9. Moto, bicicleta o patinet - elèctric i no elèctric propis/privats	1	2	3	4	5
10. Moto, bicicleta-Bicing o patinet- elèctric i no elèctric compartits/de lloguer	1	2	3	4	5

TOTHOM

**P18. QUINA DE LES SEGÜENTS MESURES CONTRA LA COVID-19 AL TRANSPORT PÚBLIC CREU QUE ÉS MÉS EFECTIVA? I LA SEGONA?** (Multiresposta. Màxim 2 opcions) (Llegim en la 1a resposta, la 2a pot ser espontània)

	1a resposta	2a resposta
1. Més neteja	1	1
2. Més espai per passatger/a	2	2
3. Obligació d'ús de mascaretes	3	3
4. Menys personal d'atenció a l'usuari	4	4
5. Indicar recorreguts i ocupació dels vagons	5	5
6. Accedir al bus per la porta del mig	6	6
7. Que les portes s'obrin automàticament	7	7
8. Gel hidroalcohòlic a les estacions	8	8
9. No parlar al transport públic	9	9
10. Millorar ventilació	10	10
98. Altres mesures (especificar)	99	99

FILTRE → Només per persones que treballen (actiu ocupat/ocupada/es) o estudien. P1a=1 o P1a=6

**P19a. ACTUALMENT, PER ANAR A LA FEINA, O A ESTUDIAR ES DESPLAÇA A UN LLOC FÍSIC O HO FA A DISTÀNCIA:**

1. Sempre es desplaça a un lloc físic
2. Majoritàriament es desplaça a un lloc físic
3. Majoritàriament ho fa a distància
4. Sempre ho fa a distància
5. Les dues coses per igual (a distància i a un lloc físic)
98. Altres. Especificar \_\_\_\_\_
99. NS/NC

Si P19a#4

**P19b.** TÉ UN HORARI ESTABLERT O UN HORARI FLEXIBLE?:

1. Un horari establert
2. Un horari flexible
98. Altres. Especificar \_\_\_\_\_
99. NS/NC

TOTHOM

**P20a.** HA ADOPTAT HÀBITES DE COMPRA I OCI DIFERENTS DELS QUE TENIA DURANT EL 2019, ABANS DE LA CRISI SANITÀRIA DE LA COVID-19?

1. Sí
2. No ->P21

Si P20a=1

**P20b.** QUINS SON AQUESTS NOUS HÀBITES DE COMPRA I OCI? (Multiresposta).

1. Compra més als comerços del seu entorn
2. Ha augmentat les seves compres on-line
3. Ha augmentat la realització d'activitats a casa (esport, classes..)
4. Ha disminuït la seva presència a actes multitudinaris
5. Fa menys trobades amb amics o familiars
6. Ha reduït la seva freqüència a bars i restaurants
7. Res de tot això (no llegir)

**ARA LI PREGUNTAREM SOBRE LES SEVES PAUTES DE MOBILITAT QUOTIDIANA PREVISTES A PARTIR DE LA TARDOR DEL 2021 (1a onada) // 1R TRIMESTRE/HIVERN DEL 2022 (2a onada) TENINT EN COMPTE L'EVOLUCIÓ DE LA PANDEMIA PER LA COVID-19**

**P21.** CREU QUE A LA TARDOR 2021// 1R TRIMESTRE/HIVERN 2022 (segons onada) CANVIARÀ DE MITJÀ DE TRANSPORT PER DESPLAÇAR-SE RESPECTE AL QUE UTILITZA ARA? (Per tots el motius de desplaçament)

1. Sí
2. És possible
3. No
99. NS/NC

FILTRE ->P21=1 o 2

**P22.** ACABA DE DIR QUE TÉ PENSAT CANVIAR DE MITJÀ DE TRANSPORT. ÉS PER ALGUNA DE LES SEGÜENTS RAONS?

	Sí	No	NS/NC
1. Per por al possible contagi	1	2	99
2. Per reduir el temps de desplaçament	1	2	99
3. Per evitar les incomoditats del transport públic després de la COVID-19	1	2	99
4. Per no haver de portar mascaretes	1	2	99
5. Per evitar massificacions, per distanciamient social	1	2	99
6. Per anar junts amb la meua família (fills, parella, ...)	1	2	99
7. Per motius medi-ambientals, per contaminar menys	1	2	99
8. Per motius econòmics, per gastar menys	1	2	99
9. Per canvi d'hàbits	1	2	99
10. Per fer exercici	1	2	99
98. Altres motius (especificar) _____	1	2	99

FILTRE -> Només per persones que treballen (actiu ocupat/ocupada/es) o estudien. P1a=1 o P1a=6

**P23.** CREU QUE RECUPERARÀ ELS MATEIXOS HÀBITES DE DESPLAÇAMENT PER FEINA O ESTUDIS QUE TENIA EL 2019, ABANS DE COMENÇAR LA PANDEMIA DE LA COVID-19?

1. Segur que sí
2. Probablement sí
3. Pot ser que sí o que no
4. Probablement no
5. Segur que no
98. Altres (especificar) \_\_\_\_\_

**DADES PERSONALS**

**P30.** ANY. QUIN ANY VA NÈIXER VOSTÈ? 19 o 20 | | | | (Aquesta pregunta la fem al principi del qüestionari quan confirmem el gènere de l persona)

**P31.** QUIN ÉS EL SEU LLOC DE NAIXEMENT?:

1. Catalunya
2. Resta d'Espanya
98. Altres. Especificar \_\_\_\_\_

**P32. QUIN ÉS EL SEU NIVELL D'ESTUDIS FINALITZATS:**

1. Sense estudis
2. Primaris (EGB, comerç, ESO, graduat escolar)
3. Secundaris (Preu, Batallerat actual, FP, BUP, COU, cicles formatius de grau mitjà)
4. Estudis superiors (estudis universitaris, cicles formatius de grau superior)
98. Altres. Especificar: \_\_\_\_\_
99. NS/NC

**P33a. TÉ ALGUN TIPUS DE DISCAPACITAT RECONEGUDA LEGALMENT?**

1. Sí
2. No

*FILTRE → Només si la tenen (P33a=1)*

**P33b. DE QUIN GRAU?**

1. Entre el 33% i el 64%
2. Entre el 65% i el 74%
3. Igual o superior al 75%
99. NS/NC

**P33c. DE QUIN TIPUS?**

1. Física motòrica
2. Física no motòrica
3. Visual
4. Auditiva
5. Intel·lectual (psíquica)
6. Maialt mental
7. Múltiple Física-Intel·lectual
98. Altres. Especificar: \_\_\_\_\_
99. NS/NC

**P33d. Com es mou habitualment? Quin mitjà de transport fa servir habitualment? (no llegir)**

1. Amb cadira de rodes
2. No em puc moure, em porten per sortir de casa
3. Amb crossets
4. No tinc dificultats per moure'm (en qualsevol mitjà de transport: peu, bici, transport públic, cotxe, etc.)
5. En cotxe
6. En autobús
7. En metro, tramvia o tren
8. En qualsevol mitjà de transport públic
9. Altres. Especificar: \_\_\_\_\_

(llegir): En nom de les administracions responsables del transport públic, moltes gràcies per la seva col·laboració

**OBSERVACIONS****PREGUNTES ADDICIONALS EN LA PRIMERA ONADA****PERMISSOS I TINEÇA DE VEHICLE A LA LLAR****P24. DISPOSA DE PERMÍS DE CONDUIR:**

- |   |       |       |
|---|-------|-------|
| A. específic de ciclomotor o de moto?         | 1. Sí | 2. No |
| B. (només a persones de 18 o més anys) cotxe? | 1. Sí | 2. No |

**P25a. QUANTS VEHICLES HI HA A LA SEVA RESIDÈNCIA HABITUAL?**

- |  |       |
|--|-------|
| A. Cotxe                                 | _____ |
| B. Moto                                  | _____ |
| C. Ciclomotor                            | _____ |
| D. Furgoneta                             | _____ |
| E. Camió                                 | _____ |
| F. Bicicleta (per adults, joves)         | _____ |
| G. Bicicleta (infants)                   | _____ |
| H. VMP per adults (patinets, segways...) | _____ |
| I. Altres. Especificar _____             | _____ |

*FILTRE → (només pels que declaren tenir cotxe a la llar, P25a A>1 i/o furgoneta P25a D>1)---desplegable de tantes files com cotxes declari*

**P25b. QUI ÉS EL TITULAR/PROPIETARI D'AQUEST COTXE/FURGONETA?**

- |  |       |
|--|-------|
| A. Vostè mateix/a, la meua llar                          | _____ |
| B. Un/a familiar (no de la meua llar)                    | _____ |
| C. L'empresa (ús individual; no pago per ell)            | _____ |
| D. L'empresa (ús individual; renting, Leasing o similar) | _____ |
| E. L'empresa (d'ús compartit amb altres companys/es)     | _____ |
| F. Altres. Especificar _____                             | _____ |

*FILTRE → (només pels que declaren tenir un únic cotxe/moto/ciclomotor a la llar, P25a A,B,C=1)---desplegable de tantes files com cotxes/motos/ciclomotors declari*

*Si P0b ≠1. Han de sortir tots els membres de la llar de 16 anys o més, segons sexe i edat, que s'han dit a la P0c.*

**P25c. QUINA PERSONA DE LA LLAR EL FA SERVIR HABITUALMENT? (llegir)**

- |                              |       |
|------------------------------|-------|
| 1. Persona 1 (sexe i edat)   | _____ |
| 2. Persona 2 (sexe i edat)   | _____ |
| 3. Persona X (sexe i edat)   | _____ |
| 4. Altres. Especificar _____ | _____ |

## PREGUNTES ADDICIONALS EN LA SEGONA ONADA

### OPINIÓ

*Si en el moment de fer la pregunta no està implantat a tot el STI, fer-la només a les persones que resideixin allà a on ja ha començat.*

**24a. TÉ CONEIXEMENT DE LA IMPLANTACIÓ DE LA T-MOBILITAT?**

1. Sí 2. No

*FILTRE → Només si té coneixement (P24a=1)*

**24b. HA UTILITZAT LA T-MOBILITAT DES DE LA SEVA IMPLANTACIÓ?**

1. Sí 2. No

*FILTRE → Només si utilitza (P24b=1)*

**24c. ESTÀ SATISFET AMB AQUEST NOU SISTEMA?**

1. Sí 2. No

*FILTRE → Només si utilitza (P24b=1)*

**24d. HA VARIAT L'ÚS DEL TRANSPORT PÚBLIC DES DE LA SEVA IMPLANTACIÓ? (freqüència, nombre de vegades)**

1. Sí 2. No

*FILTRE → Només si ha variat l'ús (P24d=1)*

**24e. EM PODRIA INDICAR EN QUINA MESURA HA VARIAT EL SEU COMPORTAMENT RESPECTE A L'ÚS DEL TRANSPORT PÚBLIC DES DE LA SEVA IMPLANTACIÓ? (freqüència, nombre de vegades)**

1. Ha augmentat molt
2. Ha augmentat bastant
3. Ha augmentat lleugerament
4. Segueix igual
5. Ha disminuït lleugerament
6. Ha disminuït bastant
7. Ha disminuït molt

*Filtrar segons si són usuaris dels diferents modes de transport (P8a)*

**P25. EM PODRIA INDICAR QUINA DESPESA MENSUAL (EN €) TÉ VOSTÈ I LA SEVA LLAR PER ALS SEGÜENTS MODO DE TRANSPORT?**

	Individu (€/mes)	Llar (€/mes)
1. Transport públic en general		
2. Cotxe		
3. Motocicleta, ciclomotor		
4. Bicicleta		
5. Patinets, segways o altres ginys		

### TOTHOM

**P26a. HA COMPRAT ALGUNA VEGADA PER INTERNET I A DEMANAT QUE L'ENVIAMENT FÍSIC SIGUI A CASA O EN ALGUN ALTRE LLOC?**

1. Sí 2. No

*FILTRE Si P26a=1*

**P26b. L'ENVIAMENT DE LES COMPRES ÉS:**

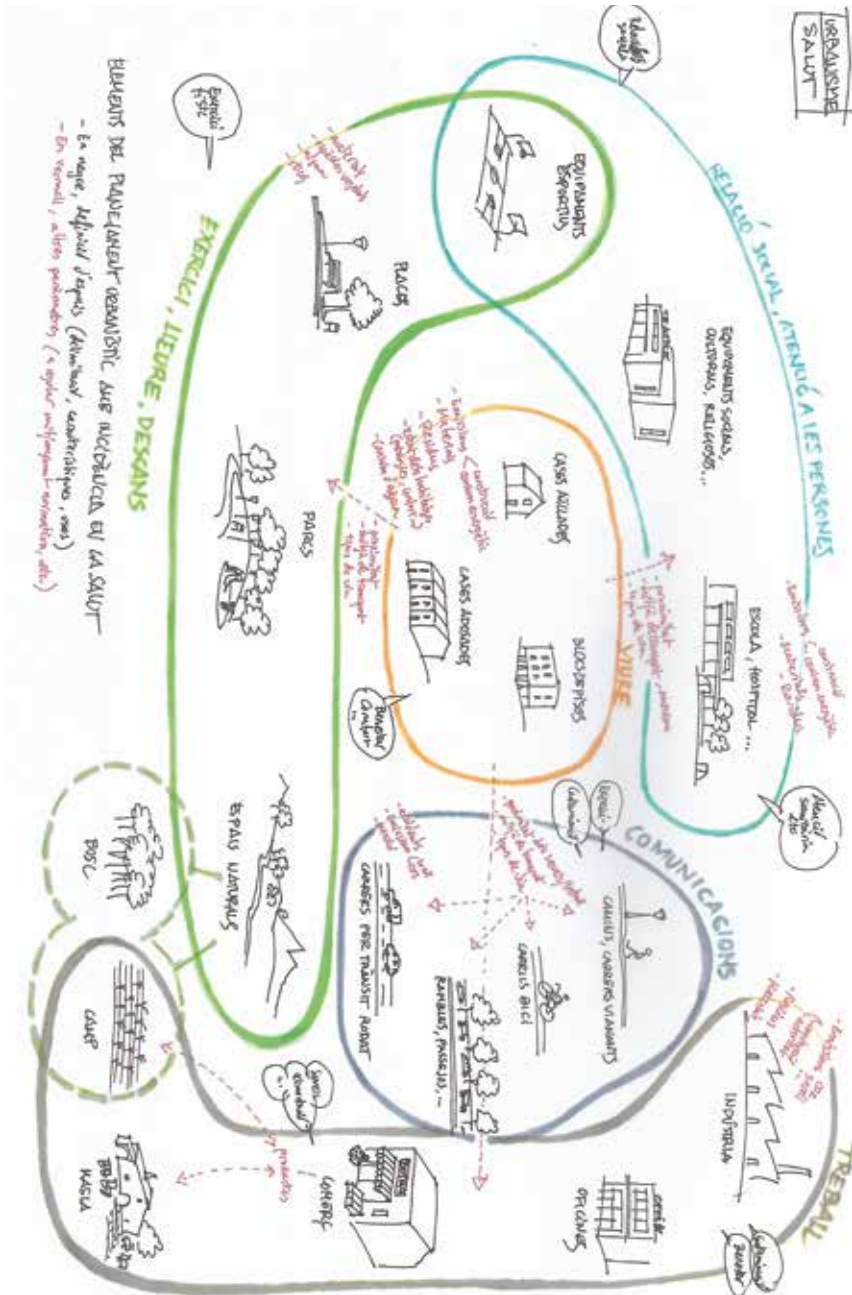
1. Casa
2. Feina
3. Casa d'altres persones
4. Indiferent entre un o altre punt (casa/feina)
5. En un punt de recollida (en un comerç, tendes, etc...)
6. En un Locker o taquilla
7. Altres. Especificar \_\_\_\_\_

*FILTRE Si P26a=1*

**P26c. SI AQUESTES COMPRES TINGUessin UN COST OBLIGATORI D'ENVIAMENT PAGAT PEL COMPRADOR DE 2€ IMPOSAT PER L'ADMINISTRACIÓ, QUÈ FARIA?**

- a. Deixaria de comprar per internet i ho faria a d'altres establiments de forma presencial.
- b. Buscaria alternatives per recollir la compra de forma gratuïta a altres punts que no fos a casa
- c. Seguiria comprant el mateix que ara, assumint el cost d'enviament (si aquest cost és baix)
- d. Compraria menys que ara, però assumiria el cost d'enviament.
- e. Dependria de l'import de la compra que es realitza
- f. Dependria del cost d'enviament
- g. Dependria de la relació entre el cost d'enviament i el cost de la compra.
98. Altres. Especificar: \_\_\_\_\_

### 10.3 Elements de planejament urbanístic amb incidència en la salut



Font: Joan Badia, GMG Plans i Projectes, SLP

## 10.4 Participació ciutadana en l'avanç del POUM. Experiències prèvies.

- **Calldetenes:**

Web de l'Ajuntament: <https://www.calldetenes.cat/lajuntament/informacio-oficial/plans-i-campanyes/projecte-avanc-poum.html>

CIDO a la publicació de normativa municipal: [https://cido.diba.cat/normativa\\_local/7001836/planejament-urbanistic-ajuntament-de-calldetenes](https://cido.diba.cat/normativa_local/7001836/planejament-urbanistic-ajuntament-de-calldetenes)

- **Vilanova del Vallès:**

Web de l'Ajuntament: <https://www.vilanovadelvalles.cat/ajuntament/informacio-oficial/normativa/poum>

CIDO a la publicació de normativa municipal: [https://cido.diba.cat/normativa\\_local/6793812/planejament-urbanistic-ajuntament-de-vilanova-del-valles](https://cido.diba.cat/normativa_local/6793812/planejament-urbanistic-ajuntament-de-vilanova-del-valles)

- **Lliçà de Vall:**

Web de l'Ajuntament: <https://www.llissadevall.cat/ajuntament-seu/informacio-oficial/urbanisme/poum/>

CIDO a la publicació de normativa municipal: [https://cido.diba.cat/normativa\\_local/6870974/planejament-urbanistic-ajuntament-de-llica-de-vall](https://cido.diba.cat/normativa_local/6870974/planejament-urbanistic-ajuntament-de-llica-de-vall)

## 10.5 Proposta alternativa de les fases del procés de participació:

FASES DE PARTICIPACIÓ			
<b>Fase preliminar</b> Revisió d'informació i anàlisi...  Format: <b>Sessió informativa</b> per donar a conèixer el procés de participació, el calendari, metodologia...  Objectiu: <b>Introducció del concepte de salut vinculat a l'entorn urbà i incorporació al procés participatiu</b>	<b>Diagnosi</b> Coneixement compartit  Format: <b>Sessions de treball</b> amb preguntes, qüestionaris... mitjançant grups de discussió, tallers, mapeigs...  Objectius: <b>Conèixer la percepció de salut vers l'àmbit en qüestió i detectar punts forts i punts dèbils o aspectes a treballar</b>	<b>Propostes</b> Construcció/debat solucions/alternatives  Format: <b>Sessions de treball</b> mitjançant grups de discussió, tallers...  Objectiu: <b>Construir o validar possibles solucions o alternatives per millorar les mancances detectades a la diagnosi</b>	<b>Devolució</b> Retorn del procés  Format: <b>Sessions informatives / document digital</b>  Objectiu: <b>Fer retorn a la ciutadania del procés i la incorporació de les aportacions i justificar les que no s'han incorporat</b>

Font: elaboració pròpia



## 10.6 Exemple de procés participatiu en el cas del municipi de l'Esquirol

### Questionari de mapatge ciutadà

1. Indica el teu grau d'acord o desacord amb les següents afirmacions: Marca amb una creu

	Molt en desacord	En desacord	Indiferent	D'acord	Molt d'acord
Es possible reduir el trànsit de vehicles en els carrers del centre					
L'aparcament al C. Major i al c. Sant Bartomeu afavoreix al comerç local					
Si s'eliminen aparcaments, caldria crear espais alternatius d'aparcament					
La Plaça Major i la Plaça Nova haurien de servir per acollir fires i festes					
La reforma del nucli de l'Esquirol pot contribuir a la salut de les persones					

2. Per aconseguir un Esquirol més SALUDABLE per a tothom cal... posa una creu per columna

	Molt poc	Poc	Mitjà	Bastant	Molt
Més espais verds i natura als carrers (més arbres, ombra)					
Un canvi d'hàbits en la població (ex. no agafar el cotxe en trajectes curts)					
Nous espais de trobada a l'aire lliure (més vianants al carrer)					
Menys contaminació pel trànsit (millor qualitat de l'aire i menys soroll)					
Més seguretat viària (menys risc d'accidents i caigudes)					

3. Quines de les següents actuacions caldria prioritzar per fer els carrers del nucli de l'Esquirol més agradables i saludables? Posa marcar un mòdul de 5 opcions

Trànsit	Voreses	Mobilitat, arbrat i il·luminació
Limitar la velocitat de circulació a 20 km/h	Fer les vores accessibles per a tothom	Millorar el mobiliari urbà, per exemple posar bancs
Fer carrils bici	Ampliar les vores més estretes	Incrementar l'arbrat als carrers
Fer més carrers per a vianants	Millorar l'estat de les vores	Millorar la il·luminació

4. Vols afegir alguna cosa?



#### QUADERN DEL MAPATGE CIUTADÀ

19 i 20 de gener de 2019

#### DADES PERSONALS

Sexe: Dona  Home  Edat:  anys

Si et plau, al final de l'activitat lliura aquest quadern omplet a l'equip dinamitzador de l'itinerari



Núm. de quadern



ITINERARI segons els punts identificats en la primera sessió, del 14 de desembre de 2018.



Font: Font: Sabaté et al., 2019

## Procés participatiu per definir el futur del nucli urbà de l'Esquirol. Síntesi metodològica

Font: Sabaté *et al.*, 2019. Projecte desenvolupat en el marc del recurs Assessorament tècnic a projectes de participació ciutadana del Catàleg de Serveis del 2018.

# Procés participatiu per definir el futur del nucli urbà de l'Esquirol

Síntesi metodològica



L'Esquirol, 14 de desembre de 2018



## Programa de la jornada informativa

- 18:00** Benvinguda i presentació del projecte de transformació de l'Esquirol  
*Àlex Montanyà, Alcalde de l'Esquirol*
- 18:15** Presentació del procés participatiu  
*Anna Garcia, Diputació de Barcelona*  
*Xavier Sabaté, Espai TReS*
- 18:30** **La transformació de l'Esquirol des de la perspectiva de salut**  
*Oriol Marquet, ISGlobal*
- 19:00** Exercici participatiu amb els assistents per identificar els principals punts del recorregut i les qüestions a tractar en cadascun d'ells.
- 20:00** Final de la jornada informativa

## Projecte de transformació: nova variant a Tavertet

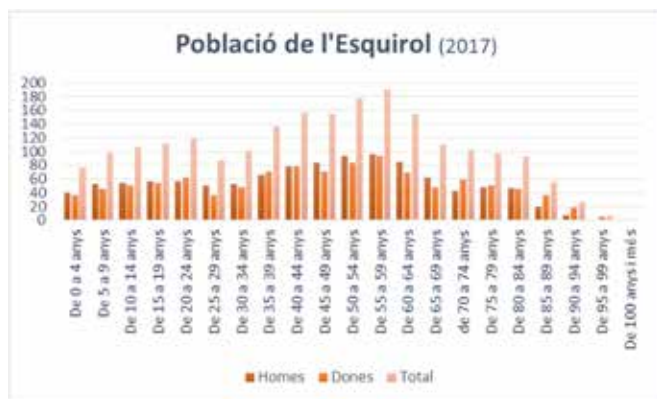


## Algunes dades de context

- L'Esquirol és un municipi amb molta circulació de vehicles pel carrer major (362 vehicles diaris, 600 els caps de setmana, 30 camions i autocars). Aquest fet fa que la nova variant sigui un projecte molt reivindicat i esperat per la ciutadania.
- Ara mateix, l'espai públic està majoritàriament dedicat a transport rodat (ja sigui circulant o en aparcaments).
- L'elevat trànsit afecta als hàbits i costums dels veïns i veïnes de l'Esquirol. S'espera millorar així el potencial d'oci i comerç, i posar més en valor el patrimoni cultural (ponts romànics i calls).
- La intenció amb aquest projecte és generar un canvi urbanístic que permeti recuperar el poble per als vianants, fent que sigui acollidor i amable.

## Dades de població del municipi

Població total: 2.161 habitants (aproximadament 1.200 habitants al nucli de l'Esquirol)



## Objectius del procés participatiu

**Implicar als veïns i veïnes de l'Esquirol per definir el futur del nucli del poble posant l'accent en la salut.**

D'aquesta finalitat se'n deriven els objectius operatius següents:

- Donar a conèixer el procés de transformació del nucli urbà
- Detectar les necessitats de la ciutadania per un espai públic saludable
- Recollir propostes sobre el futur del nucli de l'Esquirol en relació amb la salut.

### DESTINATARIS

Els veïns i veïnes, comerciants i entitats locals del nucli de l'Esquirol.





## Àmbit del procés participatiu

2 eixos: Carrer Major i el centre del poble



## Àmbit del procés participatiu



## Àmbit del procés participatiu



## Àmbit del procés participatiu





## Àmbit del procés participatiu



## Àmbit del procés participatiu





## Àmbit del procés participatiu



## Calendari de treball





## Proposta d'itinerari dels mapatges (19 i 20 de gener)



## Temes a abordar en el procés participatiu

MOBILITAT	QUALITAT DE L'ESPAI PÚBLIC	EQUIPAMENTS	OCI I CONSUM	ALTRES
<ul style="list-style-type: none"> <li>Regulació del trànsit</li> <li>Pacificació i vianalització</li> <li>Aparcament</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Espais verds i arbrat</li> <li>Voreres</li> <li>Paviment</li> <li>Mobiliari urbà</li> <li>Façanes i altres elements estètics</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parcs infantils</li> <li>Escola</li> <li>CAP</li> <li>Residència de gent gran</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Festes</li> <li>Fires</li> <li>Comerç</li> <li>Terrasses i restauració</li> <li>Civisme i convivència</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il·luminació</li> <li>Seguretat</li> <li>Neteja</li> <li>Accessibilitat</li> <li>Senyalització</li> </ul>

### MIRADA DE SALUT




## Temes desenvolupats

### 1. MOBILITAT

La variant i els canvis en la circulació dels vehicles pel centre del poble obren noves possibilitats referents a:

- **Regulació del trànsit:** Tipus de vehicles que poden circular pel c. Major (només turismes, mercaderies i serveis? Limitar-ho a veïns?)
- **Pacificació i vianalització:** Límit de velocitat dins el poble a 30 km/h? Plataforma única amb prioritat invertida?
- **Aparcament:** Creació de bosses d'aparcament dissuasives? Aparcament de pagament?



## Temes desenvolupats

### 2. QUALITAT DE L'ESPAI PÚBLIC

El projecte de transformació del poble generarà noves oportunitats a l'hora de plantejar:

- **Espais verds i arbrat-** actualment escassos en el centre del poble, malgrat que l'entorn és natural (sensació de que és poc mimètic amb l'entorn). Fan falta parterres? Nous arbres? De quin tipus?
- **Vorerers** - molt escasses o inexistents en alguns trams del carrer major. Temes d'accessibilitat a l'espai públic
- **Mobiliari urbà** – Ara hi ha pocs bancs i amb orientació que convida poc a asseure's
- **Façanes i altres elements estètics-** Pot ser un tema a parlar, per millorar l'aspecte visual del poble. Pot incloure parlar de fonts ornamentals, escultures...



## Temes desenvolupats

### 3. EQUIPAMENTS

Actualment el poble compta amb els següents equipaments:

- **Escola i parc infantil adjunt**
- **CAP**
- **Residència de gent gran**
- **Zona esportiva**

Durant el procés participatiu és probable que surti la demanda de tenir un teatre o auditori polivalent. En aquest sentit és important remarcar que dins el poble hi ha varis terrenys municipals i que hi ha possibilitats de fer nous equipaments. Cal plantejar el tema dels equipaments com un camp que té moltes possibilitats.

A banda dels equipaments, caldria analitzar si el nou projecte urbanístic pot contribuir a millorar la connectivitat entre ells, millorar l'accés, etc. Un exemple seria el camí escolar.

## Temes desenvolupats

### 4. OCI I CONSUM

Entre els aspectes a reflexionar en aquest àmbit destaquen:

- **Festes i fires** - ara per ara només es disposa d'un espai molt limitat per fer-ho
- **Comerç** – eix comercial ubicat al carrer major,
- **Terrasses i restauració**- n'hi ha poques actualment
- **Civisme i convivència**

## Temes desenvolupats

### 5. ALTRES

A part dels quatre grans temes mencionats en les diapositives anteriors, hi ha altres punts que es podrien incloure dins el procés com elements de debat o de reflexió. Aquests punts són:

- **Il·luminació**
- **Seguretat**
- **Neteja**
- **Accessibilitat i inclusivitat**
- **Senyalització**

Es pot valorar també que aquests punts es tractin dins els quatre blocs temàtics.

## Contacte assistència tècnica



ESPAI  
**TRES**  
Territori i Responsabilitat Social

**Espai TRÉS -Territori i Responsabilitat Social**

[www.espaitres.net](http://www.espaitres.net)

C/ Mallorca 100

Tel. 93 159 52 94

Persona de contacte: Xavier Sabaté Rotés

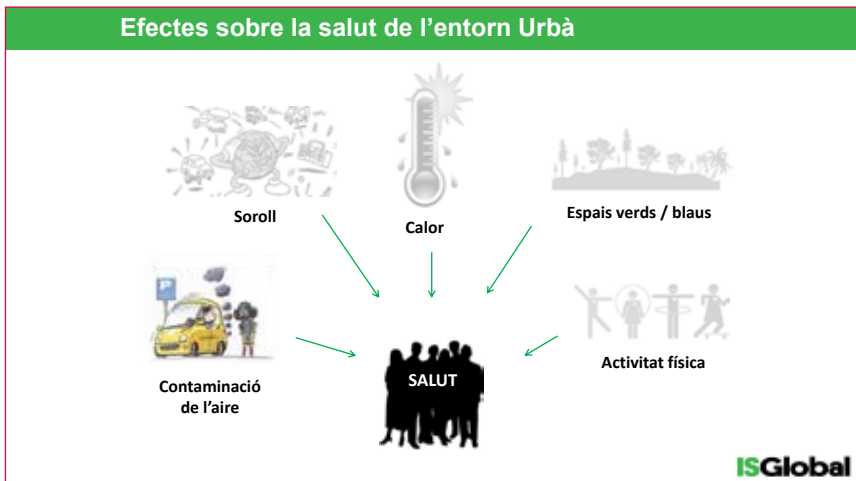
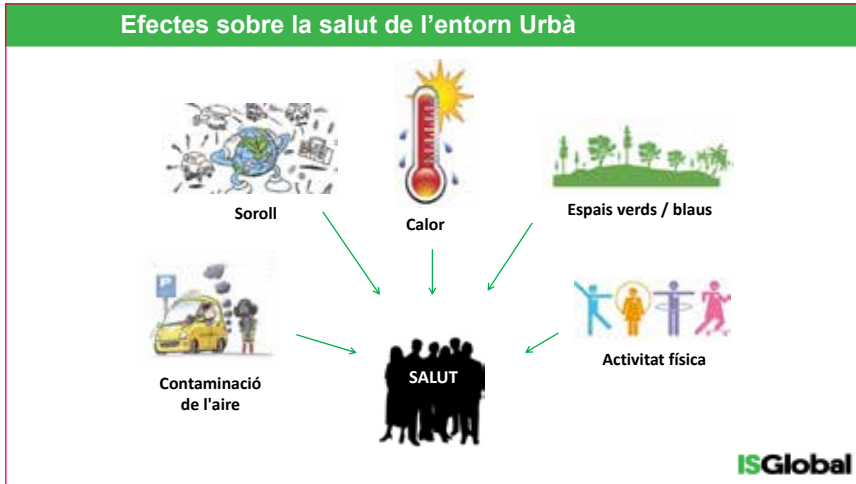
C/e: [x.sabate@espaitres.net](mailto:x.sabate@espaitres.net)

Dibuix: Miquel Herranz, a Busquets, J (2011). La sensibilització en paisatge

## La transformació de l'Esquirol des d'una perspectiva de salut

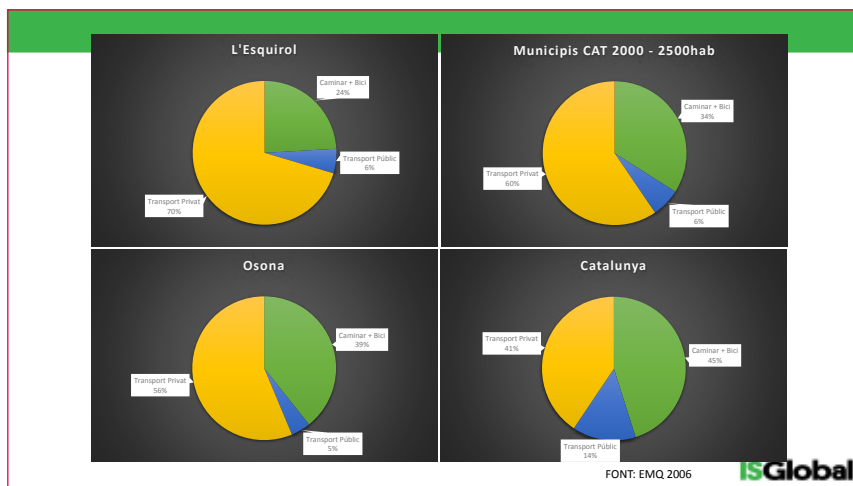
Font: Sabaté *et al.*, 2019





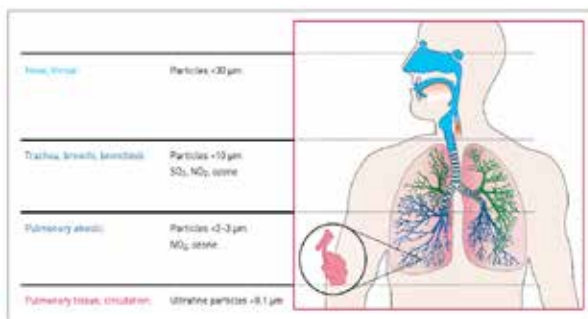
1940s-1950s	1960s-1980s	1980s-2000s
<p><b>SO<sub>2</sub></b></p> <p><b>Hollin</b></p>	<p><b>CO</b></p> <p><b>Plomo (Pb)</b></p> <p><b>O<sub>3</sub></b></p>	<p><b>NO<sub>2</sub></b></p> <p><b>Partícules (PM)</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En els últims 50 anys hem augmentat x10 les distàncies viatjades en cotxe</li> <li>- En els últims 25 anys hem reduït un 30% les distàncies que caminem</li> <li>- L'any 2000 el 14% de les matriculacions eren de vehicles diesel</li> <li>- L'any 2014 el 50% de les matriculacions eren de vehicles diesel</li> </ul>		

ISGlobal



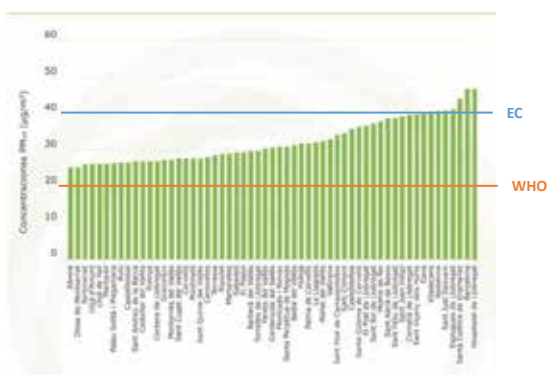
### Efectes de la contaminació

#### Segons la mida de la partícula

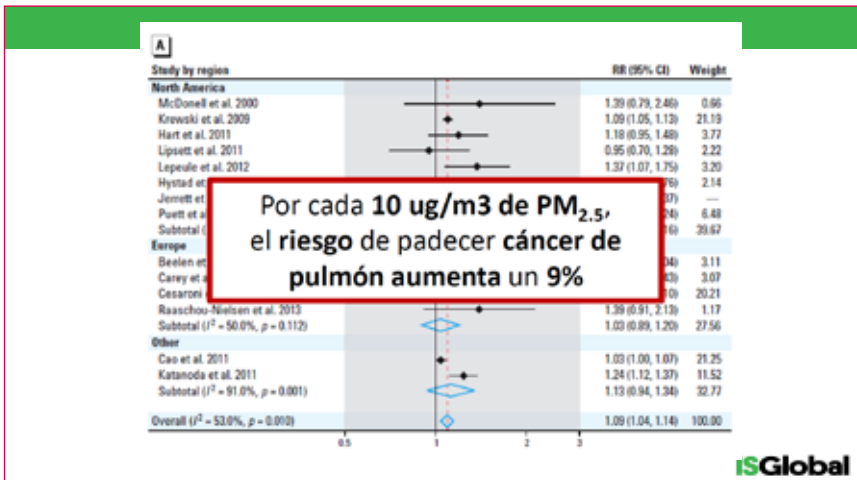
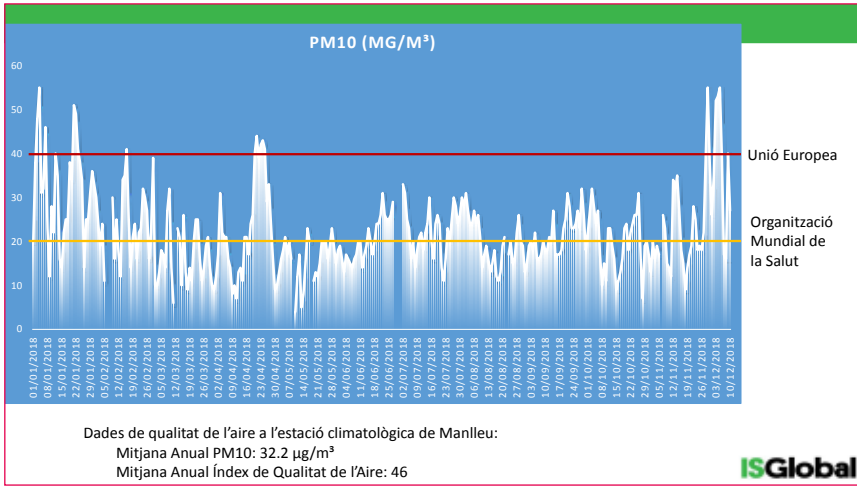


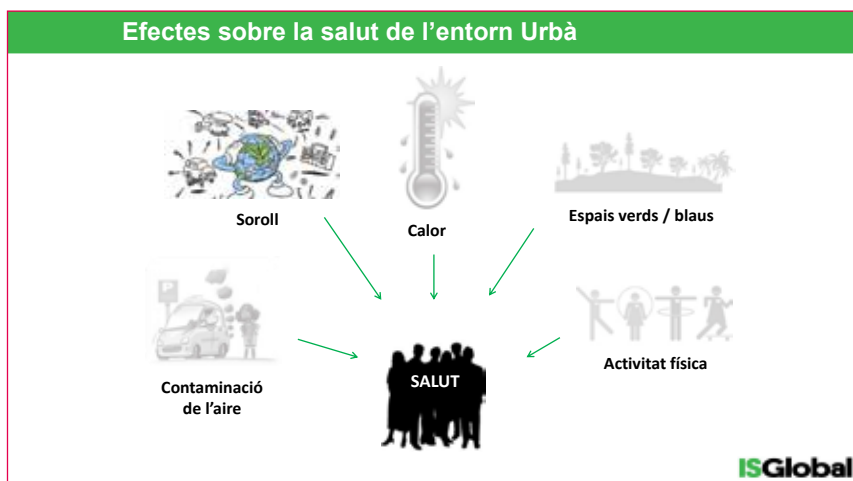
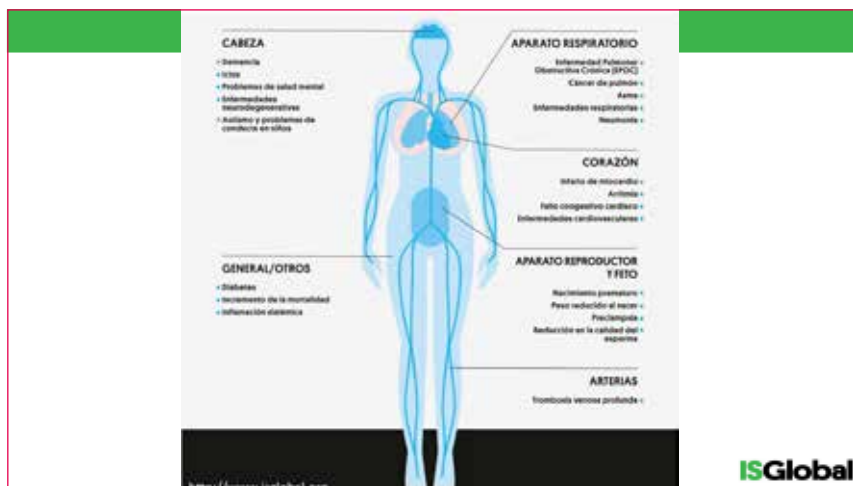
ISGlobal

### Efectes de la contaminació



ISGlobal





### Efectes del soroll

**Fonts principals de soroll:**

- Tràfic
- Trens
- Avions

**Tràfic:**  
BV-5207 km 0-1 → **340 vehicles/Dia** (2017)

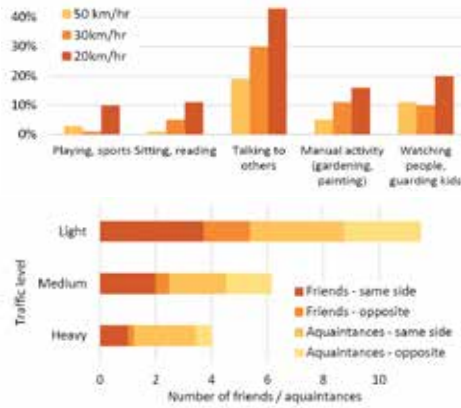
**Nivells recomanats per la OMS**

- Dia < 55dB
- Nit < 40dB

**ISGlobal**

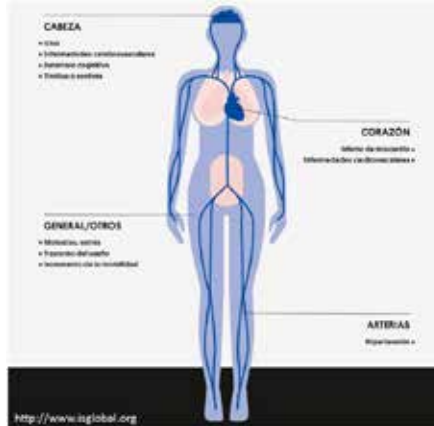


### Efectes del soroll



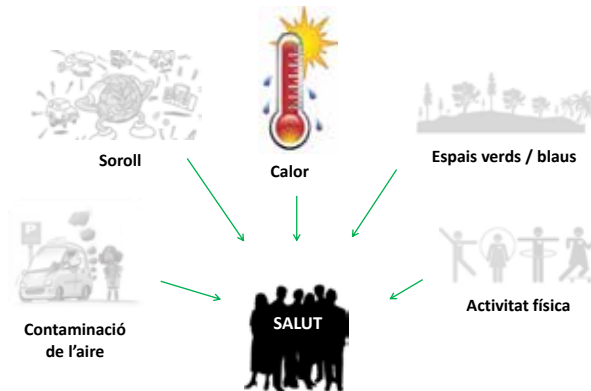
ISGlobal

### Efectes del soroll

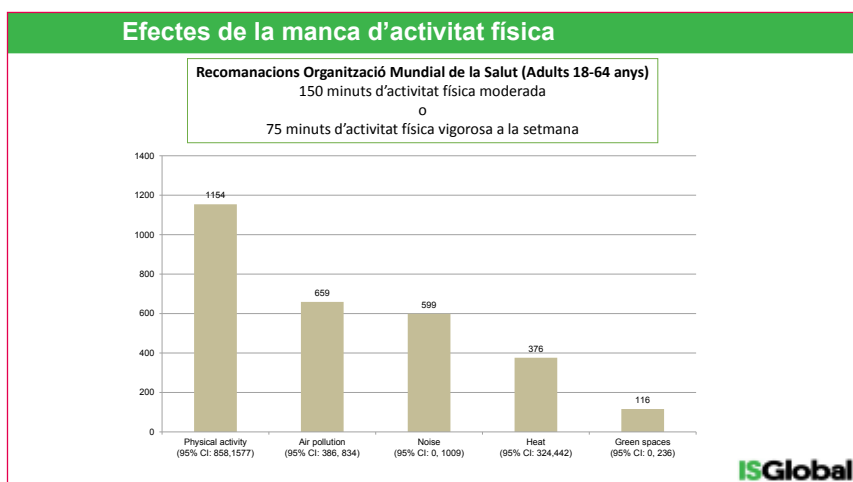
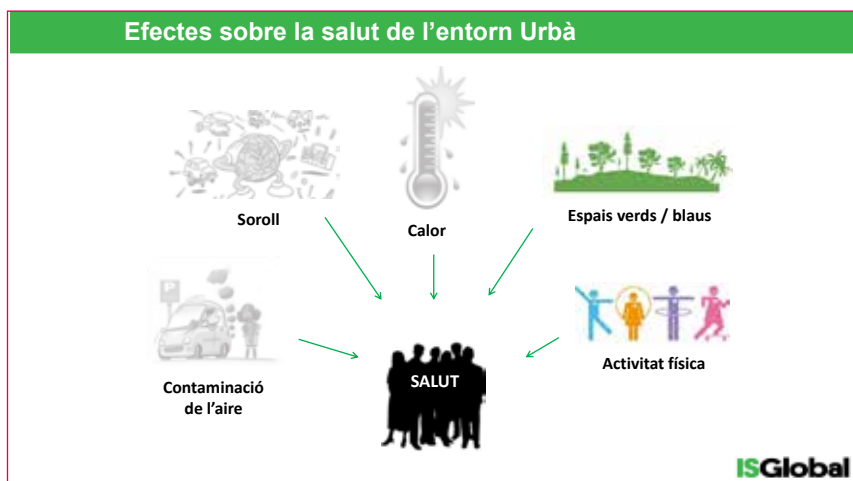


ISGlobal

### Efectes sobre la salut de l'entorn Urbà



ISGlobal



## Efectes de la manca d'activitat física

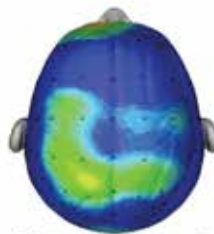


**30 minuts diaris de transport actiu (caminar, bicicleta) és suficient per tenir un impacte positiu en la salut**

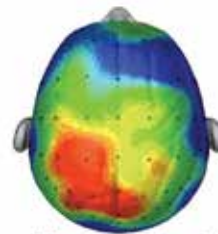
- Redueix el risc de patir malalties coronàries - en un 50%
- Reducció del risc de diabetis i obesitat no dependents de l'insulina - en un 50%
- Reducció del risc de hipertensió – en un 30%.
- Reducció del càncer de còlon i mama (reducció del 50% en càncer de còlon en estudi a llarg termini de Xangai)
- Ajudar a mantenir la massa òssia i protegir contra l'osteoporosi
- Millora l'equilibri, la coordinació, la mobilitat, la força i la resistència
- Augmentar l'autoestima, reduir els nivells de hipertensió lleu a moderada i promoure el benestar psicològic en general.

ISGlobal

## Efectes de la manca d'activitat física



After 20 minutes of sitting quietly



After 20 minutes of walking

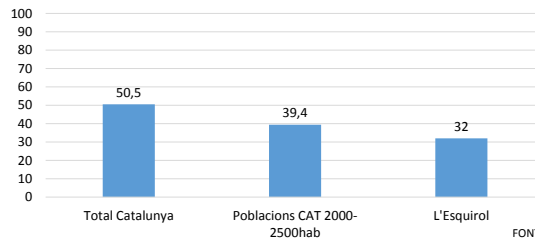
Research/scan compliments of Dr. Chuck Hillman, University of Illinois

ISGlobal

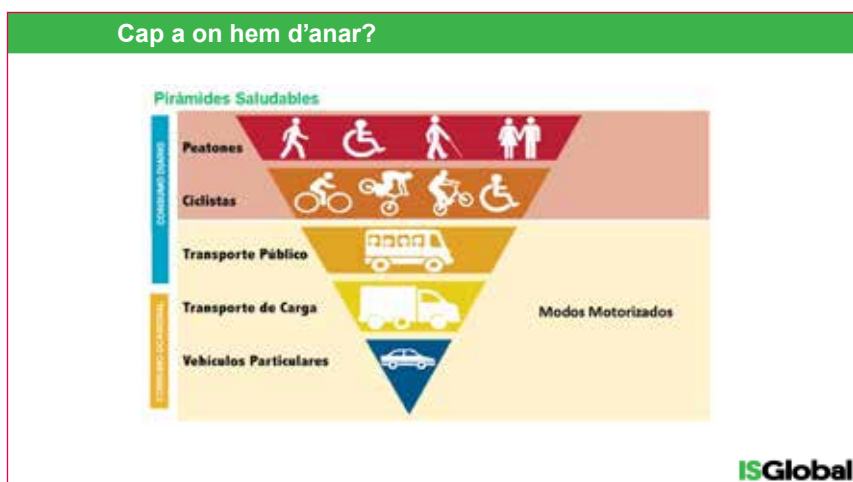
## Efectes de la manca d'activitat física

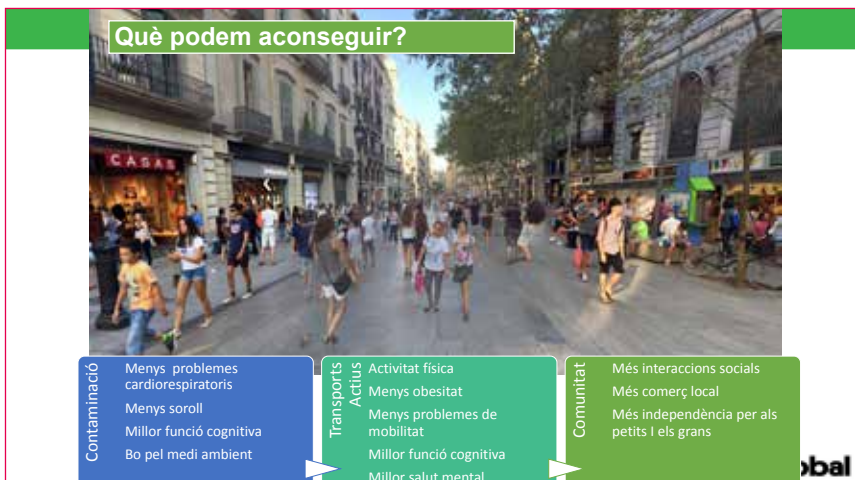
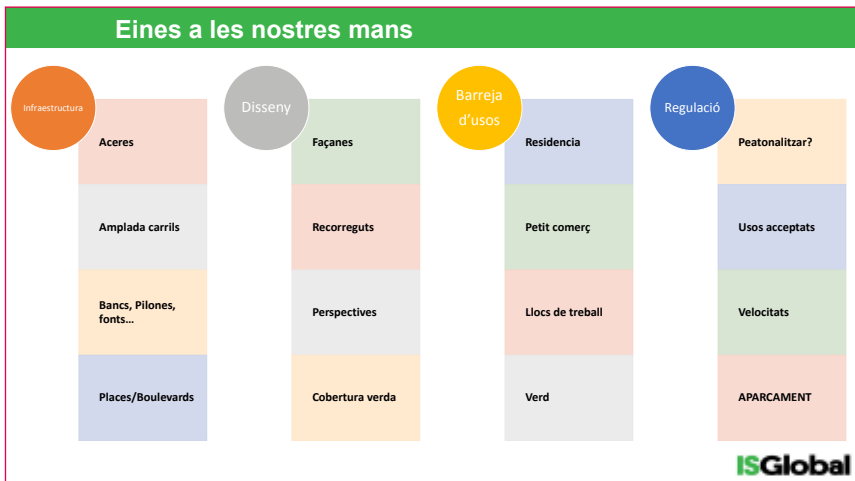
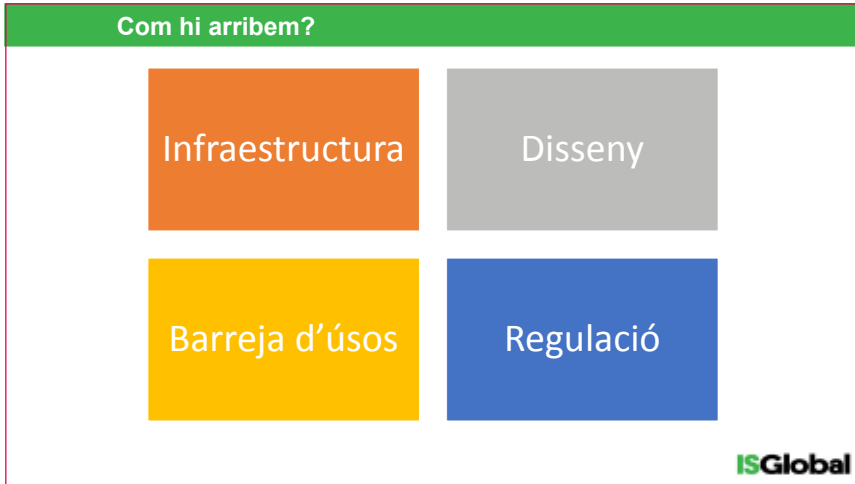
**Recomanacions Organització Mundial de la Salut (Adults 18-64 anys)**  
 150 minuts d'activitat física moderada  
 o  
 75 minuts d'activitat física vigorosa a la setmana

**Població que camina >30 minuts al dia**



ISGlobal







## 10.7 Exemple de quadern de mapatge, municipi de l'Esquirol

*Procés participatiu sobre el projecte de remodelació del centre de l'Esquirol. Itineraris participatius.*

Font: Sabaté et al., 2019





### OBJECTIU I FUNCIONAMENT DELS ITINERARIS

El mapatge ciutadà o itinerari participatiu és una metodologia especialment indicada per debatre temes estratègics de ciutat, urbanístics o d'utilització de l'espai públic. És una dinàmica participativa de tipus grupal i presencial, que treballa in-situ, sobre el terreny objecte de consulta.

L'objectiu dels itineraris va ser reconèixer sobre el terreny els aspectes clau identificats durant la sessió de debat del 14 de desembre, i recollir propostes i idees de millores a incorporar en el projecte de reforma urbana associat a la futura reducció del trànsit de pas pel c. Major.

Els dos itineraris, que van tenir lloc el dissabte 19 de gener i el diumenge 20 de gener, van començar a les 11.00h i van tenir una durada aproximada d'1h30min. L'Ajuntament va oferir una xocolatada als participants, que van contribuir a crear un ambient relaxat i festiu. També es van retirar alguns aparcaments de la Plaça Nova, per tal de millorar l'experiència participativa, a la vegada que contribuir a imaginar un nucli històric amb un trànsit pacificat.

Els organitzadors van repartir quaderns als participants a l'inici de l'itinerari. Durant l'itinerari els assistents havien d'emplenar progressivament el qüestionari a mesura que passaven pels diversos punts (identificats a partir dels resultats de la sessió informativa i de debat) i s'anaven parlant els diferents temes, entre els quals es feia un especial incís en l'òptica de salut. Un cop finalitzat l'itinerari, els participants van lliurar els quaderns amb les aportacions als organitzadors.

#### Mapa del recorregut



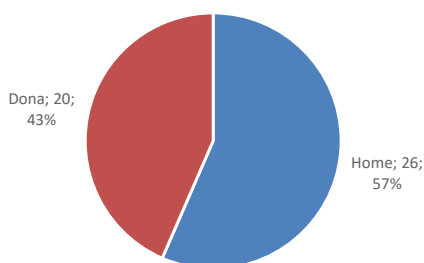


## DADES DE PARTICIPACIÓ

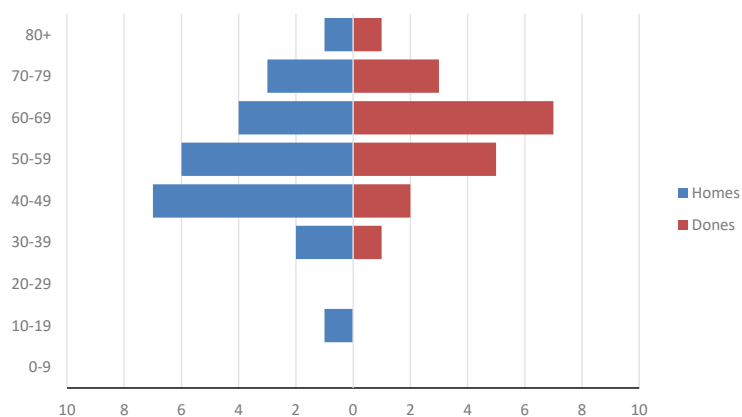
Als itineraris hi van assistir un total de 54 persones, la majoria en l'itinerari de diumenge. Va haver una certa majoria d'homes respecte dones, i la franja d'edat més representada va ser la dels 50 als 70 anys (la meitat dels participants tenien edats compreses dins d'aquesta franja). És de destacar la pràcticament nul·la participació de joves, i a banda d'un noi de 14 anys, la persona més jove tenia 36 anys.

Itineraris	Participants
Dissabte 19 de gener	24
Diumenge 20 de gener	30

### Sexe dels participants



### Edat i sexe dels participants







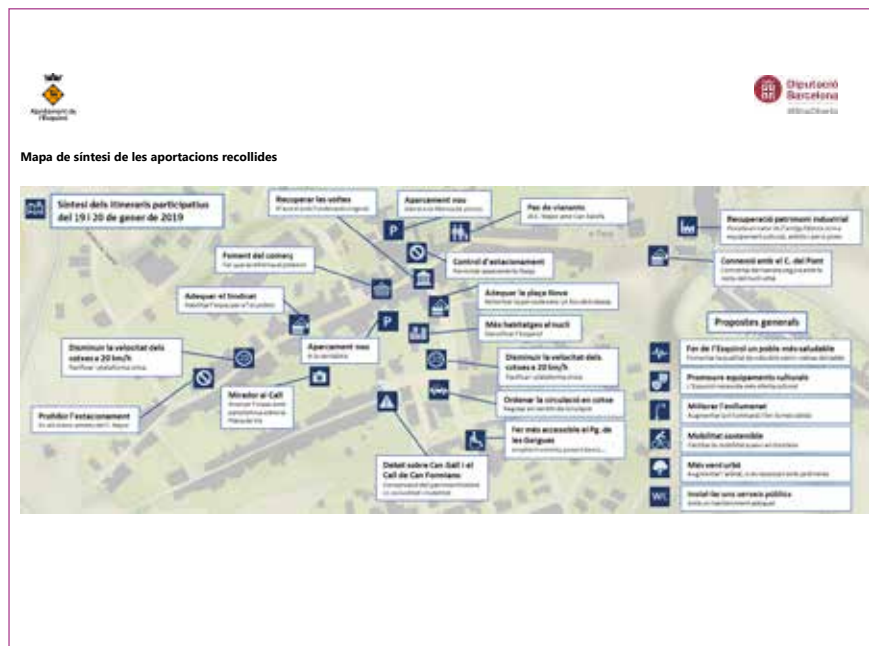
## APORTACIONS RECOLLIDES

Al llarg dels dos itineraris, els participants van deliberar en els diversos punts de mapatge, van efectuar més d'un centenar d'aportacions individuals a través dels post-its, i van respondre els qüestionaris que se'ls va lliurar al principi de l'itinerari (48 formularis en total). A continuació es presenten les principals aportacions recollides durant els dos dies de mapatges, la síntesi de propostes plasmades en un plànol, i també es recullen les aportacions detallades per cada punt de l'itinerari.

### Principals propostes recollides:

A continuació es presenten les 10 propostes més recurrents en els dos itineraris. El número entre parèntesi indica els post-it recollits amb aquesta aportació.

1. Habilitar el solar del Sindicat com una plaça i zona verda que connecti amb el call, millorant l'anivellament de manera que no hi hagi tanta rampa (10)
2. Habilitar l'esplanada que hi ha darrera de la fàbrica de pinsos com aparcament cèntric i pròxim als comerços amb accés a la Plaça Major (10)
3. Treure aparcament de la Plaça Nova i buscar un aparcament alternatiu, per exemple a l'espai de la serradora, o explorar la possibilitat d'aparcament subterrani (9)
4. Fer que el c. Major sigui de plataforma única, sense voreres i amb prioritat per a vianants (9)
5. Valorar opcions per Can Gall: teatre, sala de concerts, espai de salut, cultural... (9)
6. Mantenir el call de can Formiano (8)
7. Habilitar la circulació de cotxes per sota l'Ajuntament, com alternativa al c. Osona (7)
8. Fer un sol nivell a la Plaça Nova i equipar l'espai com a plaça (bancs, jocs infantils, arbres, una terrassa, etc.) per tal de recuperar la plaça com a espai per a les persones (7)
9. Al call entre el c. Major i el c. Nou, posar bancs i un mirador a la plana de Vic, i millorar el paviment i les baranes, per fer-lo més accessible a la gent gran (6)
10. Millorar l'enllumenat al conjunt del poble (6)



### PLAÇA MAJOR



### REFLEXIONS GLOBALES

- La Plaça Major hauria de recuperar la seva centralitat al poble
- Si es treu l'aparcament de la Plaça Major, s'han d'oferir alternatives d'aparcament properes als comerços (com la fàbrica de pinsos)
- S'ha de mantenir aparcament proper al comerç perquè aquest aparcament és el que utilitza la gent gran. Si es treu, es pot perdre volum de comerç.
- Els aparcaments de la Plaça Major, que en teoria estan pensats per estacionaments de curta durada, s'utilitzen com aparcaments normals i hi deixen el cotxe tot el dia.

### PROPOSTES

- Habilitar l'esplanada que hi ha darrera de la fàbrica de pinsos com aparcament cèntric i pròxim als comerços amb accés a la Plaça Major (10)
- Aplicar mesures de control d'estacionament per evitar que la gent deixi el cotxe tot el dia. Una solució podria ser mecanismes per limitar el temps d'estacionament en aquest punt.
- Recuperar les voltes a l'edifici que ara està ocupat per una sucursal bancària, per tal de ser coherents amb la planificació original d'aquest sector de la població (veure imatges adjuntes a l'annex fotogràfic).

## PLAÇA NOVA



### REFLEXIONS GLOBALES

- Falta un centre del poble ben definit, actualment no ho està gens. En el centre hi ha poca densitat de persones i les distàncies són molt grans per un municipi tant petit.
- Els vianants han de tenir prioritat sobre els vehicles en aquests espais, això vol dir més accessibilitat i menys trànsit.

### PROPOSTES

- Treure aparcament de la plaça i buscar un aparcament alternatiu, per exemple a l'espai de la serradora, o explorar la possibilitat d'aparcament subterrani (9)
- Fer un sol nivell i equipar l'espai com a plaça (bancs, jocs infantils, arbres, una terrassa, etc.) per tal que sigui més funcional (7)
- Recuperar la plaça com a espai per a les persones i lloc de trobada (7)
- Fer voreres més amples i accessibles per tothom: cotxets, cadires de rodes, gent gran, nens i bicis a la plaça (6). Fer les voreres més amples també permetria posar bancs.
- Disminuir la intensitat i velocitat de la circulació de cotxes. Una possibilitat seria limitar la velocitat a uns 30 km/h (4)
- Posar un equipament cultural (auditori, teatre, etc.) a la zona on actualment hi ha jocs infantils. Aquest nou equipament podria tenir vistes a la plana de Vic i disposaria d'un espai còmode per aparcar-hi (4)
- Millorar i ampliar les voreres de la plaça (3)
- Construir nous habitatges i comerços a continuació dels edificis que hi ha actualment i seguir amb l'arquitectura de les voltes si es fan edificis a continuació del que hi ha
- Posar diverses fileres d'arbres a la plaça (si cal, amb jardineres o reomplint els escocells amb terra), i un arbre gran que faci ombra com a element central de la plaça
- Deixar un espai per un bar amb terrassa "xiringuito"
- Posar un carril bici i aparcaments per a bicicletes. El carril bici permetria arribar a la zona esportiva i a les escoles.
- Posar plataforma única, sense voreres i un paviment que faci que els cotxes circulin a velocitat moderada i acotar amb pilones les vies de circulació rodada.
- Traslladar la central de Telefónica a una altra part del poble per evitar que ocupi un espai tan central

### PASSEIG DE LES GORGUES



### REFLEXIONS GLOBALS

- La Plaça Nova i el c. Sant Bartomeu tenen continuïtat al Passeig de les Gorgues, i haurien de tenir un tractament coherent.

### PROPOSTES

- Donar prioritat als vianants (ampliar voreres, posar bancs i arbres) i també a les bicicletes perquè el Passeig de les Gorgues sigui realment un passeig (5)
- Fer el passeig de les Gorgues de sentit únic (2)
- Facilitar l'accés a la parada de bus escolar
- Fer el passeig de les Gorgues sense voreres, plataforma única
- Posar una filera d'arbres al passeig de les Gorgues (si cal, fent servir jardineres o reomplint els escocells amb terra)

### CARRER OSONA, CALL DE CAN FORMIANO I CARRER NOU



#### REFLEXIONS GLOBALS

- Hi ha un debat obert sobre si cal o no mantenir Can Gall i els calls, un debat que connecta amb la gestió històrica que s'ha fet del patrimoni construït a l'Esquirol. Alguns participants consideren que s'ha perdut molt de patrimoni històric.
- S'ha de buscar maneres de donar més d'un camí de sortida al poble. La reforma ha de crear una via alternativa al passeig de les Gorgues per descongestionar el centre
- Hi ha una necessitat de nous equipaments culturals a l'Esquirol
- S'ha de buscar l'equilibri entre comoditat i conservació del patrimoni
- Respecte les activitats culturals, hi ha consens en que l'Esquirol és un poble dormitori que ha de procurar atraure gent. Una manera de fer-ho és oferint una bona oferta cultural perquè la gent que hi viu tingui activitats setmanals.

#### PROPOSTES

- Valorar opcions per Can Gall: teatre, sala de concerts, espai de salut, cultural... Alguns participants matisen que ha de ser un espai prou gran per acollir un equipament d'aquestes característiques. (9)
- Mantenir el call de can Formiano (8)
- Habilitar la circulació de cotxes per sota l'Ajuntament, com alternativa al c. Osona (7)
- Enderrocar el cobert actual i habilitar el carrer perquè passin cotxes i descongestionar el trànsit del passeig (4)
- Enllaçar el c. Nou amb el c. Osona, donant continuïtat al c. Osona i fent-lo de direcció única (2)
- Treure aparcament del c. Osona i del c. Nou i posar més arbres
- Enderrocar Can Gall però mantenir el call
- Enderrocar Can Gall i obrir l'accés a can Formiano amb un carril bici i un aparcament
- Fer el Carrer Nou d'un sol sentit
- Habilitar un espai per a joves (entre 13 i 18 anys) perquè tinguin un lloc on reunir-se. Hi ha alguns participants que no hi estan d'acord perquè ja se'ls ha ofert un local i també un billar i no l'han volgut. Com alternativa es comenta un bar per joves.
- Enderrocar Can Garballer i al descampat generat posar-hi un nou aparcament per a l'Ajuntament i el consultori mèdic
- Fer un nou vial que doni accés als horts i als veïns del carrer Nou

### CALL ENTRE EL CARRER MAJOR I CARRER NOU



### REFLEXIONS GLOBALES

- El solar del Sindicat és un espai amb molt de potencial que cal aprofitar per fer una plaça o espai verd que connecti amb el call.
- Habilitar el solar del Sindicat comporta una gestió perquè l'espai no és municipal i s'haurà d'acordar amb el propietari. Una opció pot ser una permuta d'aquest terreny per un terreny municipal en un altre lloc. Com a solució provisional caldria millorar-ne l'aspecte i posar-hi una barana.
- El call és un carrer molt estimat pels veïns i veïnes.

### PROPOSTES

- Habilitar el solar del Sindicat com una plaça i zona verda que connecti amb el call, millorant l'anivellament de manera que no hi hagi tanta rampa (10)
- Posar bancs i un mirador a la plana de Vic (6)
- Millorar l'enllumenat (6)
- Millorar el paviment i les baranes, per fer-lo més accessible a la gent gran (6)
- Mantenir el call com a zona verda i tranquil·la (2)
- Fer una zona d'aparcament a la zona de sota el call (2)
- Fer aparcament al Sindicat i treure cotxes del c. Major (2)
- Anivellar/reomplir el tram del call més proper al c. Major per evitar la rampa actual, molt reliscosa quan plou o neva.
- Fer una plaça o aparcament al solar del Sindicat
- Donar més vida a l'espai del Sindicat
- Preservar l'essència i les vistes del call, però millorar els seu estat
- Millorar la il·luminació del poble i posar més verd i bancs al poble

### CARRER MAJOR



### REFLEXIONS GLOBALES

- La reforma és una oportunitat per transformar el carrer major en un carrer per vianants
- És necessari millorar la seguretat viària en tot el poble

### PROPOSTES

- Reformar amb plataforma única, sense voreres i amb prioritat per a vianants (9)
- Limitar la velocitat dels vehicles (3)
- Millorar les voreres (3)
- Habilitar un pas per vianants al c. Major amb el call de Can Xalofa (2)
- Fer una zona d'aparcament a l'entrada del poble c. Major i l'altre al c. del Pont
- Preservar les lloses de pedra de les voreres del tram baix del c. Major
- Del núm. 4 al 4 bis, solucionar els problemes actuals de l'amplada de la vorera, la solidesa i el clavegueram
- Entre els núm. 77 i 79, obrir un nou vial (enderrocar les cases)
- Eixamplar voreres i harmonitzar façanes al c. Major
- De la farmàcia a la cooperativa millorar l'espai per vianants
- Prohibir aparcar en tot el carrer
- En els llocs on sigui molt estreta la vorera o no n'hi hagi, buscar mecanismes (com pintura al terra o pilots de llum) per indicar que és un espai de vianants i alertar als vehicles
- Treure cablejat de les façanes
- Fer que sigui de direcció única



### EL PERAI – C. DEL PONT



### REFLEXIONS GLOBALES

- Cal posar en valor el patrimoni del poble vinculat al passat industrial, i donar una nova vida a les antigues fàbriques
- El c. del Pont i el c. Major estan molt desconnectats

### PROPOSTES

- Recuperar el passat industrial del poble, rehabilitant les antigues fàbriques del carrer del pont com un centre cultural on fer-hi activitats artístiques (3)
- Millorar la connexió amb la zona verda i els horts de darrera el carrer Major
- Habilitar més camins entremig dels horts per darrera el c. Major
- Restaurar el paviment del pont i facilitar que hi puguin passar cotxets i cadires de rodes
- Arreglar el c. del Pont per poder-hi caminar. Treure aparcaments i només deixar-ne per a càrrega i descàrrega.
- Instal·lar algun element que barri el pas a motos i quads que baixen cap al pont
- Crear una vorera nova per connectar amb el poble.
- Arreglar el camí de l'Escalada per facilitar l'accés directe a les escoles (fins i tot, haurien de poder passar-hi bicicletes)



**APORTACIONS TRANSVERSALS (NO S'APLIQUEN A CAP PUNT EN CONCRET)**

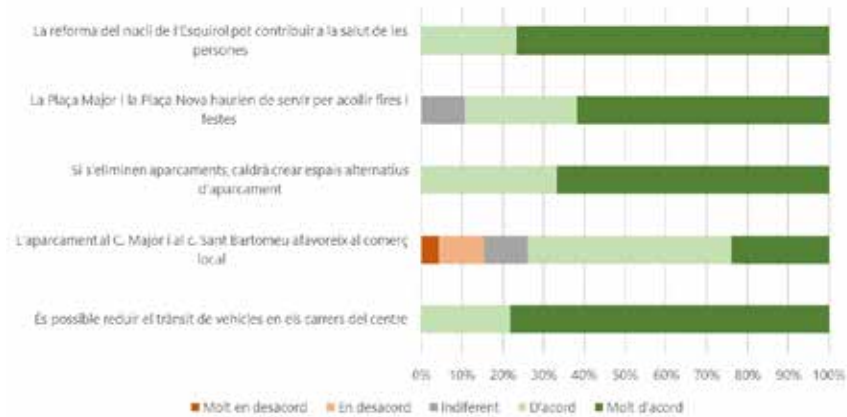
- Descongestionar el centre del poble de cotxes per fer-lo més habitable, limitar la circulació però mantenir l'accés als serveis d'emergències (5)
- Posar serveis públics - WC (4)
- Enllumenat del poble més càlid i no tan industrial (4)
- Posar radars o altres mesures per limitar la velocitat dels cotxes (2)
- Augmentar el verd al poble, si no es poden posar arbres pel substrat rocós posar jardineres altes (3)
- Fer els carrers del centre del poble d'un sol sentit (2)
- Habilitar zones per vianants, sense voreres (2)
- Posar més bancs al poble (2)
- Assegurar que els aparcaments siguin públics
- Estudiar la circulació interna del poble abans de fer reformes urbanístiques
- Remodelar el poble pensant en els vianants
- Dissenyar un gran centre del poble
- Parlar amb comerciants perquè valorin fer servei a domicili
- Incloure el carrer del Pont en la reforma
- Soterrar el cablejat
- Fer un parc per la gent gran
- Fer un canvi de xip
- Potenciar les compres a peu
- Pensar en els nens i nenes del poble
- Posar més carrils bici



## RESPOSTES AL QÜESTIONARI

Es van recollir un total de 48 formularis, on els participants van expressar la seva opinió respecte el projecte de remodelació del centre de l'Esquirol. A continuació se'n desgranen els resultats obtinguts:

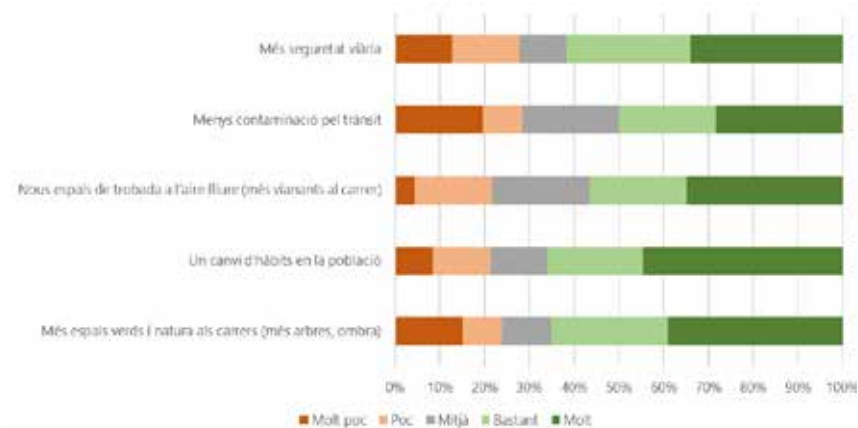
### Pregunta 1. Grau d'acord o desacord amb les següents afirmacions



### Interpretació dels resultats:

- En general, hi ha un ampli consens en considerar que la reforma del nucli de l'Esquirol contribuirà a la salut de les persones, i que és possible reduir el trànsit de vehicles en els carrers del centre.
- Igualment, també hi ha un consens força estès en considerar que l'eliminació d'aparcaments al centre requereix d'habilitar espais alternatius d'aparcament en altres punts del poble, i que les places haurien de servir per fer-hi fires i festes.
- Es detecta algun element de dissens a l'hora de considerar els aparcaments del centre del poble com a elements afavoridors del comerç local, tot i que la major part de persones sí que hi troben una relació directa entre l'aparcament i el comerç.

## Pregunta 2. Grau de prioritat de les actuacions de millora de l'espai públic

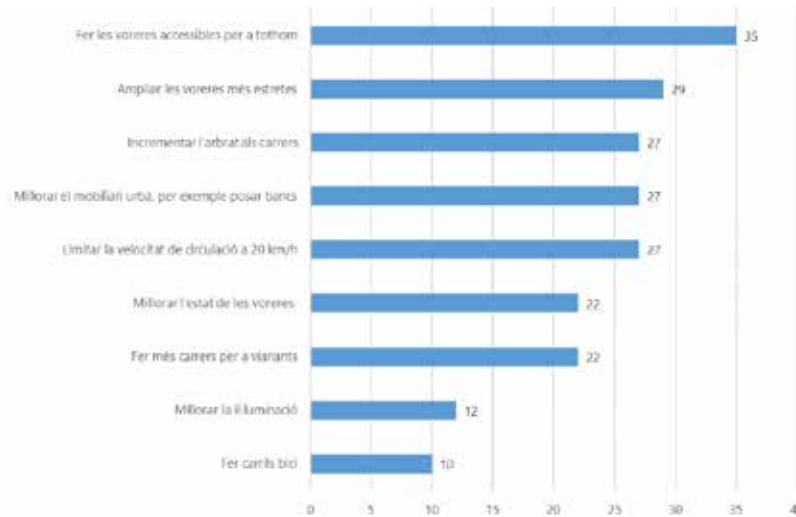


### Interpretació dels resultats:

- L'element més prioritari segons les persones participants per fer l'espai públic de l'Esquirol més saludable és generar un canvi d'hàbits en la població, seguit de més espais verds i natura als carrers i més seguretat viària.
- L'element que es considera menys prioritari és la reducció de la contaminació pel trànsit, probablement per una percepció generalitzada de viure en un àmbit rural amb una bona qualitat atmosfèrica i acústica.
- En general, però, la major part d'elements tractats en aquesta pregunta es consideren prioritaris per part de la ciutadania que ha participat en els mapatges.



**Pregunta 3. Quines de les següents actuacions caldria prioritzar per fer els carrers del nucli de l'Esquirol més agradables i saludables?**



**Interpretació dels resultats:**

- L'actuació més prioritària a fer al nucli de l'Esquirol és, amb diferència, la de fer les voreres més accessibles per a tothom.
- Les actuacions menys prioritàries són, també amb diferència, les de millorar la il·luminació i fer carrils bici
- La resta d'actuacions es troben pràcticament empatades amb un marge reduït de diferència, amb una certa tendència a valorar més les actuacions de millora de les voreres (amplada, arbrat, mobiliari urbà...)



## PROPER PASSOS

Al final dels itineraris es va agrair la participació als assistents i se'ls va emplaçar a seguir implicats en el procés, participant en el **taller de tancament** que es durà a terme el divendres 15 de febrer.

Aquest taller de tancament tindrà per objectius:

- Donar a conèixer els resultats del procés participatiu a la ciutadania (exposició de les propostes i idees rebudes durant tot el procés participatiu)
- Abordar amb més detall alguns dels debats oberts durant el procés participatiu
- Valorar les aportacions des de la perspectiva de la salut
- Prioritzar les propostes recollides, per determinar aquelles que són més importants per ser tingudes en compte en el projecte de reforma del nucli de l'Esquirol
- Plantejar els propers passos per a la reforma del nucli de l'Esquirol

El taller estarà obert a totes les persones que han participat fins al moment, així com d'altres veïns i veïnes interessades en conèixer els resultats del procés participatiu.

A partir d'aquest taller de tancament, que clouria el procés participatiu, l'equip dinamitzador del procés elaborarà un informe de resultats del procés, que es concretarà en una proposta de principis i bases fonamentals per ser tingudes en compte en el concurs urbanístic per la reforma del nucli de l'Esquirol.





## ANNEX: ASSISTENTS ALS ITINERARIS

Als itineraris hi van assistir un total de **54 persones**. A continuació es relaciona la llista d'assistents, per ordre alfabètic de nom i segons itinerari.

### Itinerari de dissabte 19 de gener de 2019 (24 persones)

QUERALT ARGERICH	JORDI MARSAL
MARIA AUMATELL	ANNA MAS
JAUME BALLANA	ALBA MOLAS
M. ANTÒNIA BALLESTER I JOU	QUIM OLIVERAS
JOSEP CALVÓ	ELISABET REDON
JAUME CASADESUS	DAVID RIERA
SEBASTIÀ CASTAÑE	XAVIER RIFÀ
ELISA CREHUET	ROGER RIUDAVETS
JOSEP CREUS	LIDIA ROBLEDILLO
JOAN CROSAS	LEONOR SERRALLONGA
JOAT HENRICH	ESTER TORRES
MARISOL JOFRÉ	CARLES TORTOS-SALA

### Itinerari de diumenge 20 de gener de 2019 (30 persones)

MONTSE AMORÓS	OLEG PLADEVALL
TERESA AYATS	JOSEP PLADEVALL
CRISTINA BORRALLERAS	VICENÇ PRAT
JAUME CASADESUS	VICTORIA PRAT
MONTSE CASAMITJANA	CÈLIA PUIG
JAUME CASTANYER	XAVIER RIEROLA
FINA COMAJOAN	FINA ROCA
JOAN LLUÍS COMAJOAN	PERE SALA
JOSEP FEIXAS	BET SERRA
SÍLVIA GRAU	FRANCESC SOLÉ
PERE MARTÍNEZ	MATEU SOLÉ
MARTÍ MONTANYÀ	JOSEP VILAREGUT
BETLEM PARÉS	PEP VILAREGUT
JORDI PÉREZ	MARCEL VILAREGUT
JAUME PLADEVALL	CLAUDIA VOGT

**Alcalde de l'Esquirol:** Àlex Montanyà

**Coordinació del procés:** Anna Garcia (Diputació de Barcelona)

**Tècnic de participació:** Miquel Vilella (Ajuntament de l'Esquirol)

**Dinamització i relatoria:** Xavier Sabaté, Xavier Basora i Marta Pujol (Espai TRÉS · Territori i Responsabilitat Social)



## ANNEX FOTOGRÀFIC



Imatge del cartell informatiu dels itineraris procés de participació



Preparatius a la Plaça Nova per acollir el grup de participants



El grup baixant pel carrer Nou



Posada en comú al panell d'aportacions, al final de l'itinerari



Aportació gràfica feta per un participant, relativa a la proposta "Recuperar les voltes a l'edifici que ara està ocupat per una sucursal bancària, per tal de ser coherents amb la planificació original d'aquest sector de la població". Els textos sota les imatges són apunts aportats pel participant, al qual agraïm la seva aportació.





Aquí en aquest punt com es pot veure era molt estret i per guanyar amplada es van treure dues cases, Cal Fideuer i Cal Sastre. A la dreta sí que es van fer voltes però a l'esquerra no. Jo crec que seria bo recuperar-les ja que en el seu moment no es van fer.

## 10.8 Exemple d'anàlisi de salut en els mapatges ciutadans


Font: Sabaté *et al.*, 2019

### Exemple d'anàlisi de salut en els mapatges ciutadans

 **Diputació Barcelona**

 **Institut de Salut de l'Entorn**

**Punt 1. Plaça Major - Cooperativa**



**Propostes sessió informativa:**

- Cal recuperar la Plaça Major com a plaça
- Buscar solució als cotxes aparcats a la plaça
- Valorar sistemes de limitació de temps per l'aparcament
- Valorar esplanada de pisos com a solució d'aparcament cèntric i vora el comerç (x2)


**Temes a debat**

- Impuls del comerç
- Eliminació d'aparcaments
- Ús de l'espai per festes i fires


**Apunts amb perspectiva de salut**

- Regular l'aparcament incentiva el caminar i anar en bicicleta
- Menys cotxes menys contaminació, menys afectacions de problemes cardio-respiratoris
- Mes vianants al carrer, mes sociabilització, i seguretat

 **Diputació Barcelona**

 **Institut de Salut de l'Entorn**

**Punt 2. Plaça Nova**



**Propostes sessió informativa:**

- Cal transformar la Plaça Nova
- Valorar què fer amb els aparcaments de la plaça fins l'Ajuntament
- Desplaçar l'aparcament del centre a la serradora
- És necessari facilitar l'accés a la parada de bus escolar
- Pensar en global: que la reforma d'aquest espai tingui continuïtat fins al pavelló
- Calen més arbres o jardineres altes a c/ Sant Bartomeu (tenir en compte que el substrat és rocallós).

**Temes a debat**

- Eliminació d'aparcaments
- Ús de l'espai per festes i fires
- Espais verds i arbrat
- Parcs infantils i zones de joc

**Apunts amb perspectiva de salut**

- Augment de l'activitat física derivada de la gestió de l'aparcament
- Més espais de sociabilització, millora de la salut mental
- Espais verds i ombra protegeixen de les onades de calor i incentiven l'activitat física.

## Punt 3. Passeig de les Gorgues



## Propostes sessió informativa:

- Tenir en compte les necessitats del casal d'avis; retirar aparcament i fer direcció única
- Treure els pals i fanals a les voreres que impedeixen o dificulten el pas (x2)
- Arreglar les voreres en mal estat o inacabades
- Treure aparcament i posar més arbres

## Temes a debat

- Accessibilitat
- Estat de les voreres
- Mobiliari urbà

## Apunts amb perspectiva de salut

- Augment de l'activitat física
- Més independència i empoderament per a les persones amb dificultats de mobilitat
- Reducció de perill de caigudes

## Punt 4. Carrer Osona, Call i Carrer Nou



## Propostes sessió informativa:

- Continuar el c/ Osona i fer-lo direcció única
- Treure aparcament del c/ Osona i posar més arbres
- Valorar opcions per la Casa del Call: teatre, sala de concerts, espai de salut, cultural...
- Treure aparcament del núm.1 del c/ Nou

## Temes a debat

- Seguretat
- Civisme i convivència
- Equipaments públics

## Apunts amb perspectiva de salut

- Augment de l'activitat física gracies a la reducció de l'ús del cotxe
- Espais verds i ombra protegeixen de les onades de calor
- Millora de la salut mental a través dels nous espais de reunió i sociabilització

**Punt 5. Call entre el C. Major i el C. Nou**



**Propostes sessió informativa:**


- Adaptar-lo per a que hi passin bicicletes
- Adequar el paviment (x2)

**Temes a debat**

- Paviment
- Naturalització del centre

**Apunts amb perspectiva de salut**

- Nova infraestructura per a bicicletes promou l'activitat física
- Reducció del risc de caiguda
- Millors condicions de mobilitat per a les persones amb mobilitat reduïda

**Punt 5. C. Major**



**Propostes sessió informativa:**

- Eixamplar voreres i harmonitzar façanes al c/ major
- Reformar la zona del sindicat (x2)
- Propostes de punts d'aturada: Davant la farmàcia, davant el call de Can Xalofa,

**Temes a debat**

- Vianantització
- Regulació del trànsit
- Bosses d'aparcament dissuassòries
- Il·luminació
- Façanes i altres elements estètics

**Apunts amb perspectiva de salut**

- Regular l'aparcament incentiva el caminar i anar en bicicleta
- Menys cotxes, menys contaminació, menys afectacions de problemes cardio-respiratoris
- Més vianants al carrer, més sociabilització i seguretat col·lectiva
- Vianants més protegits del tràfic
- Transformació d'espai de transit a espai d'acollida



## Altres publicacions de la sèrie Administració Local

---

### Estudis

- 1 La cooperació al desenvolupament dels municipis petits i mitjans de la província de Barcelona: condicionants, reptes i oportunitats
- 2 Integració de criteris per a l'avaluació de l'impacte sobre la salut en l'avaluació ambiental estratègica
- 3 Guia per incorporar la perspectiva de salut en els plans d'ordenació urbanística municipal
- 4 Guia metodològica per a la incorporació de criteris de salut en els processos de transformació urbana amb participació ciutadana
- 5 Habitatge i salut. Entorn residencial i comunitat

### Eines

- 8 Fons europeus de gestió directa: oportunitats per al món local
- 9 Horizon Europe: oportunitats per al món local
- 10 LIFE: oportunitats per al món local
- 11 Projectes europeus d'èxit participats per governs locals de la província de Barcelona
- 12 Els patrons internacionals de la resiliència territorial