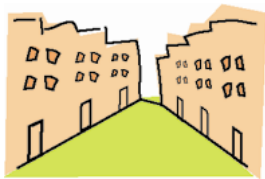


Síntesi Informe Executiu:



Decidim com el volem!

Procés participatiu de reforma del carrer Camprodon

EQUIP TÈCNIC del procés participatiu:

- **Equip Tècnic Extern: Consultoria Sociopolítica Neòpolis.**

Direcció: Daniel Tàrrago i Sanfeliu, sociòleg.

Coordinació: Marta Coll i Navas, Educadora Social i Ambientòloga.

- **Equip Tècnic Intern: Grup Promotor.**

Coordinació: Antoni Vidal, tècnic de Participació i Comunicació.

Roger Zamorano, alcalde d'Arbúcies.

Antoni Ronda, Regidor d'Urbanisme i Promoció Econòmica.

David Calvo, arquitecte del Consell Comarcal de la Selva.

Àlex Coll, arquitecte tècnic de l'Ajuntament d'Arbúcies.

Anna Illa, tècnica de Promoció Econòmica de l'Ajuntament d'Arbúcies.

Anna Pintu, tècnica de Medi Ambient i Territori de l'Ajuntament d'Arbúcies.

Rosa Fornés, veïna del carrer Francesc Camprodon.

Índex:

INTRODUCCIÓ.....	4
1. METODOLOGIA.....	5
1.1. OBJECTIUS.....	5
1.2. FASES DEL PROCÉS PARTICIPATIU.....	5
1.3. INTERVENCIIONS PARTICIPATIVES.....	6
1.4. CONCLUSIONS.....	8
2. RESULTATS.....	10
2.1. ESTAT ACTUAL DEL CARRER FRANCESC CAMPRODON.....	10
2.2. MODEL DE CARRER.....	11
2.3. NIVELL DE CARRER.....	12
2.4. APARCAMENTS.....	13
2.5. CARRIL DE CIRCULACIÓ.....	15
2.6. VORERES I ELEMENTS DE DINAMITZACIÓ I CONVIVÈNCIA.....	17
2.7. IL·LUMINACIÓ.....	19
2.8. RESIDUS.....	20
2.9. GESTIÓ DE LES OBRES.....	21
3. RECOMANACIONS.....	22
4. PARTICIPANTS ALS TALLERS.....	23

Introducció

El carrer Francesc Camprodon és l'artèria principal del municipi. La remodelació d'aquest espai del territori és considerada com una oportunitat per a l'aplicació d'un procés participatiu entès com a projecte polític que incorpora, a més de la classe política, els criteris de la ciutadania per a determinar-ne el seu disseny. Les característiques del procés són:

- Coherència amb la realitat participativa del municipi.
- Transversalitat, pel fet que implica a diferents àrees i regidories.
- Educació, doncs es tracta d'una reflexió conjunta de la ciutadania i de l'Ajuntament.

Des d'aquest punt de partida, el consistori impulsa el procés participatiu amb la col·laboració de la Direcció General de Participació Ciutadana i la Consultoria Sociopolítica Neòpolis per a la dinamització dels tallers i el buidatge de l'enquesta.

El següent informe recull els resultats obtinguts en el procés participatiu realitzat d'octubre de 2008 a març de 2009 i que han de ser el punt de partida per a l'elaboració del projecte de remodelació del carrer Francesc Camprodon.

El document està estructurat en primer lloc amb una explicació del procés i les metodologies d'intervenció participativa aplicades amb una valoració al respecte. L'apartat següent recull els resultats obtinguts amb l'aplicació de les diferents intervencions: l'enquesta i els tallers. El tercer capítol comenta breument, un seguit de recomanacions per a la reflexió de futur. I finalment, el quart apartat llista els participants que han intervingut als tallers participatius.

1. Metodologia.

El punt de partida és la definició compartida de COM hauria de ser el nou carrer, entenent que la presa de decisió política reflexionada i argumentada objectivament de la necessitat de fer aquesta obra ja ha estat treballada internament dins el consistori i, per tant, no és un tema de debat amb la ciutadania.

El procés participatiu per a la remodelació del Carrer Francesc de Camprodon ha estat estructurat en tres fases clarament diferenciades i seqüenciades per tal d'assolir els objectius estratègics. Una primera fase informativa, una central d'intervencions participatives i una fase final de síntesi dels resultats a plasmar en l'informe final.

El Grup Promotor ha estat l'òrgan responsable del procés participatiu. Aquest ha estat l'espai format per tècnics, polítics i veïnat que, a partir de reunions periòdiques, ha controlat i dinamitzat el projecte.

1.1. Objectius.

- Crear espais de participació activa per a les persones interessades en el disseny de la remodelació del carrer Camprodon.
- Definir, amb la ciutadania i sota el suport tècnic, els criteris bàsics que han de determinar el projecte de remodelació del C/Camprodon.

1.2. Fases del procés participatiu.

Fase inicial: Concreció de la proposta i informació pública (d'octubre a desembre de 2008)

Fase central: Intervencions participatives. (De desembre a març de 2009)

Fase posterior: Elaboració de l'informe final. (De febrer a març de 2009)

1.3. Intervencions participatives.

Al llarg del procés s'han realitzat diferents intervencions participatives. Per la primera fase s'han realitzat 3 reunions informatives a la ciutadania i en la fase central el qüestionari i els tallers. Per a l'elaboració, el control i avaluació s'han executat 6 reunions de treball amb el Grup Promotor.

1.3.1. Grup Promotor.

La funció del Grup Promotor és ser l'òrgan responsable del procés participatiu per a la remodelació del carrer Francesc Camprodon. Aquest grup de treball interdisciplinari ha estat format per tècnics, polítics i una veïna.

S'han realitzat 6 reunions del Grup Promotor amb les següents finalitats principals per a cadascuna:

- 24 d'octubre de 2008. GP1: Constitució de l'equip de treball.
- 19 de desembre de 2008. GP2: Adequació del procés participatiu.
- 16 de gener de 2009. GP3: Concreció dels límits de la participació.
- 11 de febrer de 2009. GP4: Preparació del primer taller.
- 27 de febrer de 2009. GP5: Valoració del primer taller i preparació del 2n.
- 27 de març de 2009. GP6: Presentació dels resultats.

1.3.2. Reunions informatives.

Durant la fase inicial informativa del procés participatiu de remodelació del carrer s'han realitzat 3 sessions informatives i una roda de premsa:

- 4 de desembre de 2008. Presentació pública i constitució de la Comissió de Seguiment (òrgan informatiu format per la població d'Arbúcies)
- 8 de gener de 2009. Reunió informativa al veïnat de carrer i als propietaris d'un immoble.
- 9 de gener de 2009. Reunió informativa a comerciants i titulars d'una activitat econòmica.
- 23 de gener de 2009. Roda de premsa.

1.3.3. Quadern- Qüestionari.

El quadern-enquesta consta d'una primera part informativa, instructiva i de presentació. La part central és on hi ha un seguit de qüestions justificades que permeten obtenir l'opinió de la ciutadania. Els temes tractats són: tipus de carrer, mobilitat, sostenibilitat i espai de trobada. El darrer apartat és d'autoavaluació del dossier.

Aquest document ha estat repartit a totes les cases del municipi i respost de forma individual o grupal des del 15 de gener al 2 de febrer. La recollida s'ha fet a partir de bústies repartides en diferents punts.

1.3.4. Tallers de participació ciutadana.

TALLER PARTICIPATIU 1. Grups Homogenis.

Data: Dilluns, 16 de febrer de 2009. Hora: 19.30 h. (3 hores màx) Lloc: IES

Participants: veïnat, comerciants, població associada i població no associada.

Convocatòria: Butlleta d'inscripció inclosa dins els qüestionaris.

Metodologia:

- 19,30 I) Benvinguda.
- 19,45 II) Presentació de l'estat del carrer.
- 19,55 III) Presentació dels resultats del quadern - enquesta.
- 20,10 IV) Explicació de la dinàmica de treball
- 20,15 V) Divisió dels participants en els grups corresponents: habitants, AAVV (propietaris), comerciants i treballadors i usuaris. Tasques:
 - a. *(Punts forts i febles de la remodelació del c/Camprodon)*
 - b. Elaboració del perfil de carrer.
 - c. Definició del carrer segons criteris de mobilitat i sostenibilitat
 - d. Definició del carrer segons criteris d'espai de trobada.

Sistema de recollida que contingui els arguments del debat de cada grup. (ex: carrer peatonal els caps de setmana per afavorir el protagonisme dels vianants)

VI) **En cas de presència de participants opositors al procés es recollirà de forma organitzada arguments a favor i en contra de la remodelació del carrer per tal de*

facilitar-ne la resposta durant el plenari.. Acte seguit se'ls convidarà a realitzar la dinàmica V.

- 21,30 VII) Plenari. Exposició dels resultats obtinguts en els diferents grups de treball.
22,00 VIII) Inscripció als temes preferents del treball pel segon taller.

TALLER PARTICIPATIU 2. Grups Heterogenis.

Data: Dilluns, 9 de març de 2009. Hora: 19.30 h. (2 hores màxim). Lloc: IES

Participants: participants en el taller 1, Inscrits però no participants en el taller 1, Noves inscripcions.

Dinamització dels tallers: 1 dinamitzador/grup, tècnics de l'Ajuntament i 2 estudiants d'arquitectura.

Metodologia:

- 19,30 Rebuda
- 19,45 I) Presentació dels resultats del primer taller i argumentacions tècniques de viabilitat de les propostes i dels nous espais de debat.
- 20,10 II) Acords previs: nivells de carrer, illes d'aparcament i contenidors soterrats o no permanents.
- 20'30 III) Treball en petits grups. Divisió en 2 grups. Grup 1 treballa els temes: vial de circulació, aparcaments i il·luminació, el grup 2: voreres, residus i dinamització del carrer. Es recullen les conclusions del debat en un paperògraf i, en la mesura del possible, en el mapa del carrer.
- 21,15 IV) Plenari.
- 21,45 V) Cloenda.

1.4. Conclusions.

- El procés participatiu per a la remodelació del carrer Francesc Camprodon s'ha pogut realitzar tenint en compte el calendari previst i les adequacions de la metodologia al territori.
- Les diferents metodologies emprades han garantit que la ciutadania amb voluntat de participar en la definició de la remodelació del carrer ho hagin pogut fer.

- La coherència metodològica s'ha tingut en compte des de dues vessants:
 - o Tot el procés ha seguit una estructura temàtica pel debat comuna.
 - o Els resultats de cada mètode han estat analitzats i avaluats per prendre decisions amb un grau de concreció major a la següent acció participativa. S'ha partit del qüestionari que permet recollir tendències de caràcter quantitatiu, per seguir amb un primer taller de recollida de diversitat de discursos amb grups homogenis i finalitzar amb un segon taller de consens amb grups heterogenis.
- No es pot parlar d'una participació quantitativament elevada però sí qualitativament implicada, sobretot en els tallers (10 i 14 participants en cadascun). Aquest aspecte ha permès assolir uns graus de concreció més elevats dels esperats, però no ha facilitat garantir els criteris d'agrupaments preestablerts en els tallers.
- La notable pressió realitzada per la oposició a la remodelació del carrer Francesc Camprodon ha afectat el nombre de participants en el procés. La gestió del conflicte no ha estat assumit pel procés, però sí recollit i tingut en compte en la mesura del possible.
- La neutralitat de l'equip tècnic extern garanteix la validació dels resultats obtinguts.

2. Resultats.

El primer apartat conté una breu síntesi de l'estat actual del carrer. Són alguns dels motius que han generat el debat sobre la necessitat d'executar la reforma integral del carrer. Al llarg del procés s'han anat consensuant un seguit de criteris per al disseny del projecte. Són els resultats que segueixen a partir del segon apartat.

2.1. Estat actual del carrer Francesc Camprodon.

2.1.1. Dades prèvies.

- El carrer Camprodon té 372 metres de llarg i 12,5 metres d'ample i és la principal via de comunicació d'Arbúcies.
- Aquest carrer reuneix la major part dels establiments comercials del poble i té una vida social important.
- L'última remodelació data dels anys 60 del segle XX.
- Segons el padró municipal, al carrer viuen 580 persones, hi ha 213 domicilis i 68 establiments comercials.

2.1.2. Mobilitat.

- La circulació de vehicles del carrer Camprodon és de sentit únic des de la Placeta de Can Reus fins al carrer Pont.
- Segons el darrer estudi de mobilitat fet pel RACC i que data del 2004, cada dia circulen una mitjana de 3.800 vehicles pel carrer.
- Els aparcaments estan situats a la part dreta del carrer en semibateria.

2.1.3. Voreres i asfalt.

Les voreres estan en mal estat. Ja no es fabrica el model de rajola en vermell i blanc de 20 x 20 i, per tant, els pedaços que es posen no corresponen amb el model original.

A més, el ferm que hi ha sota les voreres tampoc és uniforme. En alguns trams hi ha forats provocats per les arrels de l'arbrat i també per filtracions d'aigua, produïdes amb el pas dels anys.

L'asfalt està desgastat en moltes zones del carrer, amb sotracs i forats.

2.1.4. Serveis bàsics.

Els estudis tècnics encarregats per l'ajuntament determinen el mal estat del carrer. Cal destacar:

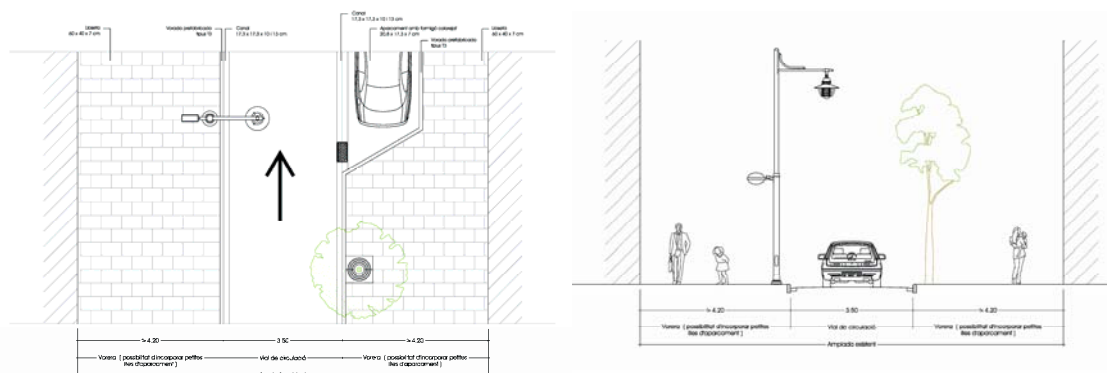
CLAVEGUERAM: El col·lector (tub que transporta les aigües brutes) actual és insuficient i quan plou molt genera problemes a alguns veïns. En el mateix tub hi passen les aigües fecals i les pluvials i el que es proposa són dos col·lectors més amplis (un per l'aigua de la pluja i l'altre per les aigües fecals)

AIGUA: Les tres canalitzacions d'aigua tenen unes dimensions inferiors a les necessàries. Les escomeses (tub que uneix cada casa amb el col·lector general) són de plom, un material que pot alterar les propietats de l'aigua. A més, la poca pressió d'aigua que hi ha a les canalitzacions impediria als bombers fer la seva feina amb normalitat en cas d'incendi.

LLUM I TELÈFON: Alguns trams van per l'aire. Soterrar aquests serveis totalment farà guanyar el carrer en seguretat i bellesa.

2.2. Model de carrer.

Des del qüestionari es van proposar 4 possibles models de carrer com a base pel debat i presa de decisió. El model C és el que ha agradat més tant en l'enquesta com en els 2 tallers: voreres àmplies de 4 metres i illetes d'aparcaments situades en alguns punts del carrer, tant a la banda dreta com a l'esquerra. (veure esquema següent).



El 56'7% de respostes de l'enquesta valoren el model C com el que agrada força o molt.

	Agrada	
	Poc o gens (%)	Força o molt (%)
Opció A	74'4	25'7
Opció B	54'1	45'9
Opció C	43'2	56'7
Opció D	54'8	45'2

També és l'opció preferida pels dos grups que van participar al primer taller pel fet que es considera que *“aquest model dona prioritat al vianant i fa que el carrer sembli més un passeig”*. Per tant, des del segon taller es considera que la proposta ciutadana ha de ser que **EL CARRER FRANCESC CAMPRODON HA DE TENIR VORERES ÀMPLIES DE 4 METRES I ILLETES D'APARCAMENTS SITUADES EN ALGUNS PUNTS DEL CARRER, TANT A LA BANDA DRETA COM A L'ESQUERRA (MODEL C)**

2.3. Nivell de carrer.

En el primer taller es posa a debat la possibilitat de dissenyar tot el carrer a 1 sol nivell o a 2 nivells de manera que les voreres es construeixin a un nivell més elevat al del carril de circulació. En aquesta trobada, els dos grups de treball es decanten per un sol nivell.

En el segon taller es conclou que per damunt de tot cal tenir present la seguretat de les persones. Tenint en compte aquest aspecte, es decideix que el carrer Camprodon hauria de dissenyar-se a 1 SOL NIVELL. Els carrers amb vialitat invertida ja alerten als conductors incrementant l'atenció en la seva conducció. A més, la velocitat màxima és de 30 km/h i hi haurà elements que privin la ocupació dels vehicles a les voreres i protegeixin el vianant.

En resum, **HI HA CONSENS CIUTADÀ ABSOLUT EN DISSENYAR EL CARRER A 1 SOL NIVELL** tenint en compte, per damunt de tot, la seguretat de les persones.

2.4. Aparcaments.

ILLES D'APARCAMENT:

Els resultats de l'enquesta mostren que gairebé el 70% d'enquestats contesten que hi ha d'haver aparcaments al carrer Camprodon. En el primer taller, tenint en compte aquesta tendència, es concreta que els aparcaments han de ser en paral·lel. En base a la presentació tècnica realitzada en el segon taller on hi ha dibuixades les illes d'aparcament es justifica que: l'ajuntament opta per situar poques illes prou àmplies en lloc de moltes illes d'una llargada més reduïda per no trencar així el concepte de rambla. També es justifica que la primera illa es dibuixi a la banda dreta del carrer per no afectar la nova placeta que s'originarà un cop es demoleixi la fonda Ayats. Els assistents aproven per unanimitat aquestes propostes.

TIPUS D'APARCAMENT PER A VEHICLES.

Més del 50% de casos de l'enquesta destaquen que el tipus d'aparcament per a vehicles del carrer Francesc Camprodon hauria de ser de pagament de zona blava. Al primer taller es corrobora aquesta opció afegint que caldrien descomptes pel veïnat i comerciants. De manera que, al segon taller participatiu, s'aprova la proposta de mantenir el sistema de zona blava amb descomptes per als dos col·lectius.

APARCAMENT PER A MOTOS.

Segons l'enquesta, el 81,8% de casos exposen que sí creuen que hi hauria d'haver aparcaments per a motos al carrer. Els resultats dels tallers defineixen la ubicació de dos aparcaments per a motos. El primer aniria entre les illes d'aparcament del davant del supermercat *Bon Preu*, i el segon entre l'oficina de *la Caixa* i *Foto Garriga*. S'aprova per unanimitat el fet de posar pilones de manera estratègica al mig d'aquests aparcaments per tal que no puguin ser utilitzats per cotxes.

APARCAMENT PER A BICICLETES.

El 73,7% de casos de l'enquesta valoren que el carrer hi hauria d'haver aparcaments per a bicicletes. El resultat final dels tallers sobre aquest aspecte és que s'aprova ubicar dos aparcaments de bicicletes. El primer a la zona de la Placeta dels Encantats (al costat de ca

l'estanyol), i el segon a la zona de la Placeta de Can Reus (minideixalleria – c/Havana – Parada Bus)

ZONES DE CÀRREGA I DESCÀRREGA.

El 61'8% de casos de l'enquesta consideren que el millor lloc per situar una zona de càrrega i descàrrega és entre la Placeta de Can Reus i el c/ Ramon Pagès. Aquest espai és reflexionat i, finalment, les zones de càrrega i descàrrega que s'acorden proposar als tallers participatius són: 1) Entre Prat Marcet i el carrer Pont, 2) Davant la farmàcia i 3) Davant del *Bon Preu*.

APARCAMENT PER A MINUSVÀLIDS.

Als tallers participatius es reflexiona sobre la necessitat d'aparcaments per a minusvàlids. Es comenta que mantenir el nombre de 2 sembla correcte. Finalment, es considera que les millors zones per aquests aparcaments són: 1) un situat davant La Mútua i 2) l'altre entre la farmàcia i *la Caixa*. La ubicació concreta, però, dependrà que no hi hagi mobiliari urbà que pugui impedir la mobilitat dels usuaris d'aquestes places. De totes maneres cal que aquests aparcaments estiguin a la part esquerra del carrer amb la finalitat d'assegurar la seguretat dels seus usuaris respecte a la circulació de cotxes i trànsit del carrer.

En resum, la proposta es concreta en què:

- **Els aparcaments al carrer Francesc Camprodon han de ser en paral·lel en illes intercalades a banda i banda del vial de circulació iniciant la primera a la banda dreta per no afectar la nova placeta de la Fonda Ayats.**
- **Han de ser de pagament de zona blava amb descomptes pel veïnat i els establiments comercials.**
- **Per les motos hi ha d'haver un aparcament davant del supermercat *Bon Preu* i un altre entre l'oficina de *la Caixa* i *Foto Garriga* marcats amb pilones.**
- **Els aparcaments per a bicicletes han d'estar a la placeta dels Encantats i a la placeta de Can Reus.**
- **Les zones de càrrega i descàrrega són: 1) Entre Prat Marcet i Pont, 2) davant la farmàcia i 3) Davant el supermercat *Bon Preu*.**
- **Hi ha d'haver 2 aparcaments per a minusvàlids: 1) un situat davant La Mútua i 2) l'altre entre la farmàcia i *la Caixa*, tots dos ubicats a la part esquerra del vial de circulació i tenint en compte que no hi hagi mobiliari urbà que dificulti l'accés als usuaris.**

2.5. Carril de circulació.

PAVIMENT.

Aquest aspecte s'ha treballat en el darrer taller. A partir d'informacions tècniques, els participants han decidit:

- El paviment del vial de circulació de vehicles ha de ser d'asfalt perquè no s'esquerda, resisteix bé el pas del temps i és relativament barat.
- El paviment de l'entrada i la sortida del carrer (principi i final) així com els accessos al mateix a través d'altres carrers ha de ser del tipus llambordí. A l'igual que el paviment dels passos de vianants.
- El paviment de les zones d'aparcament també ha de ser adoquinat tipus llambordí però diferenciat de l'anterior, és a dir, d'una altra mida i/o textura (cal estudiar per tant, una bona diferenciació entre aquest tipus de paviment que tindran els aparcaments i la vorera)

VELOCITAT.

Un 84'8% de casos de l'enquesta exposen que un element important del carrer és que tinguin prioritats els vianants. Alhora, un 50% comenta que cal preveure elements de reducció de velocitat i soroll dels vehicles. Aquesta tendència es concreta en l'acord als tallers de reduir la velocitat a 30 km/h. Els sistemes de limitació de la mateixa hauran de ser la instal·lació de senyals verticals (que siguin clares) on es marqui la prioritats invertida i el límit de 30 km/h només a l'entrada del carrer i als accessos al mateix.

Tenint en compte que la proposta de remodelació és dissenyar el carrer a un sol nivell, en el segon taller s'afegeix que tant l'entrada com els accessos tindran una diferenciació de nivell per tal que quedi clar que s'entra a una zona de velocitat restringida amb prioritats per a vianants.

PASSOS DE VIANANTS.

En el segon taller participatiu s'arriba a la concreció de dissenyar 5 passos de vianants sobre el mapa. La seva ubicació és:

- 1) Entrada del carrer, entre la placeta de Can Reus, la Fonda Ayats i la Trona.
- 2) Abans del supermercat *Bon Preu*, entre les dues illes d'aparcament.
- 3) A l'alçada de Can Valiente (Entre travessia Sipayo i Esports Montseny).

- 4) Abans del Cafè Can Torres, entre les dues illes d'aparcament.
- 5) Després del Casino, just a l'encreuament.

PILONES.

Tenint en compte que el carrer Francesc Camprodon pot esdevenir espai d'esdeveniments en dies especials, és ben valorada l'opció de preveure el seu tancament al trànsit rodat amb pilones. S'acorda posar pilones no automàtiques (que vagin amb una clau que només tinguin els municipals) a: 1) Una a l'inici del carrer, 2) Una a l'inici del carrer Ramon Pagès (encreuament amb Germana Assumpta) i 3) Finalment una pilona que es pugui posar i treure de manera manual (més petita) al carrer Ramon Pagès (encreuament amb l'establiment Esports Montseny).

Les conclusions en relació al carril de circulació són que **el PAVIMENT del vial de circulació de vehicles ha de ser l'asfalt i a l'entrada, a la sortida i altres accessos al carrer, així com als passos de vianants ha de ser del tipus llambordí. El paviment de les zones d'aparcament també ha de ser adoquinat tipus llambordí però diferenciat de l'anterior.**

Tant l'entrada com els accessos tindran una diferenciació de nivell per tal que quedi clar que s'entra en una zona de VELOCITAT restringida amb prioritat per a vianants. Els sistemes de limitació de la velocitat hauran de ser la instal·lació de senyals verticals on es marqui la prioritat invertida i el límit de 30 km/h només a l'entrada del carrer i als accessos al mateix.

La ubicació dels PASSOS DE VIANANTS és: Entrada del carrer, abans del supermercat *Bon Preu*, a l'alçada de Can Valiente, abans de Can Torres, i després del Casino, just a l'encreuament.

S'acorda posar PILONES no automàtiques: 1) a l'inici del carrer, 2) a l'alçada del carrer Ramon Pagès (encreuament amb Germana Assumpta) i 3) I una pilona que es pugui posar i treure de manera manual al carrer Ramon Pagès (encreuament amb Esports Montseny).

2.6. Voreres i elements de dinamització i convivència.

PAVIMENT.

El paviment de les voreres es posa a debat en el segon taller participatiu. Sobre aquest aspecte es determinen els següents criteris generals: que no rellisqui, que el panot (rajola) sigui de peça gran i d'un tonalitat alegre que contrasti amb l'asfalt del carril de circulació.

ARBRAT.

El 45% de casos de l'enquesta valoren com a elements imprescindibles en el disseny del nou carrer Francesc Camprodon els arbres i altre tipus de vegetació. La reflexió dels tallers estableix que l'elecció de l'arbrat contempli, en la mesura dels possible, els criteris següents: arbre perenne i autòcton, amb arrels que no aixequin la vorera i no molestos per als edificis. Aquests aspectes es concreten en proposar el til·ler (o un arbre de característiques semblants). No agrada l'arbre Ginko Viloba (que és el que hi ha ara). Aquests arbres es situaran a la banda oposada a les illes d'aparcaments compensant que no n'hi ha a l'altra banda, i s'intentarà posar-los a menor distància, si és possible. El til·ler s'ha de col·locar a una distància mínima de 9 metres l'un de l'altre. Es decideix dibuixar-los a 12. S'afegeix que caldrà posar escocells amb reixa (per evitar risc d'ensopegada). Es destaca estudiar com minimitzar el risc de cops dels vehicles a les branques perquè no es malmetin mentre els arbres no siguin prou crescuts.

BANCS. "Al llarg del carrer hi ha d'haver bancs" - recorden el 60% de casos de l'enquesta, - però "els suficients de manera que no entorpeixin el pas i alhora facilitin el descans i la tertúlia" -s'afegeix en els tallers. Veure dibuix per la seva ubicació.

FONTS. Només el 15% de casos de l'enquesta expressen que al carrer no hi poden faltar fonts d'aigua potable. Des dels tallers es considera que les fonts són més adequades a les places i es proposa no instal·lar-ne.

PLACETA DE LA FONDA AYATS. L'edifici de la Fonda Ayats es derrueix. En aquest espai hi quedarà una placeta més àmplia on es decideix posar-hi una zona enjardinada, bancs i jocs pintats (xerranca) sobre un terra tou (cautxú)

CA L'ESTANYOL. La zona de Ca l'Estanyol es proposa posar-hi una jardinera (per decidir la vegetació caldrà preveure'n el seu manteniment)

ALTRES ELEMENTS DEL CARRER.

En el segon taller, es decideix mantenir la caixeta de correus, la cabina i la caseta de la ONCE al mateix lloc on són ara.

CONNEXIONS ELÈCTRIQUES.

Les reflexions dels tallers conclouen que atès que al carrer és un espai dinàmic en què es preveu celebrar-hi festes es proposa fer les instal·lacions, preses de corrent i connexions elèctriques necessàries per acollir millor les fires i altres actes. Es subratlla que cal estudiar la ubicació de les caixes tenint en compte que no esdevinguin barreres arquitectòniques. Es proposa aprofitar la ubicació dels fanals.

FIL MUSICAL. Aprofitant les obres, als tallers es decideix que es posi FIL MUSICAL al carrer integrat en els fanals.

RÈTOLS.

El 38'8% de casos de l'enquesta donen suport a la necessitat de senyalització educativa i patrimonial al carrer. Als tallers s'aprova posar rètols dels elements històrics del carrer, concretament a l'edifici de l'Òptica i a Can Bosch. Per altra banda, es proposa posar un rètol informatiu al començament del carrer.

DINAMITZACIÓ DEL CARRER.

Al grup de comerciants i treballadors del primer taller es va proposar que el carrer Francesc Camprodon fos peatonal cada cap de setmana. En relació a l'enquesta, el 45% de casos afirmen el mateix, mentre que el 30% consideren que no cal dinamitzar més el carrer.

En resum, es decideix marcar les següents directrius per les VORERES:

- **Posar TIL·LERS a una distància de 12 metres entre els arbres i a la banda oposada dels aparcaments.**
- **Els arbres hauran d'estar protegits amb escocells.**
- **Hi haurà bancs en llocs estratègics de manera que no distorsionin la percepció de rambla i alhora permetin el descans.**
- **La Placeta de la Fonda Ayats tindrà una zona enjardinada i jocs al terra sobre terra de cautxú i s'afegirà una jardinera a la zona de Ca l'Estanyol.**

- **Es mantindrà la caixeta de correus, la cabina i la caseta de la ONCE al mateix lloc d'ara.**
- **Hi haurà les preses de corrent pel servei a firaires i fil musical als fanals.**
- **Es col·locarà un rètol informatiu al principi del carrer i senyalització patrimonial a l'Òptica i a Can Bosch.**

2.7. Il·luminació.

L'enquesta destaca que més d'un 30% de respostes consideren important que el carrer Camprodon tingui una bona il·luminació i que es tingui en compte que aquesta estalviï energia.

En el primer taller es determina tenir en compte com a criteris de selecció de l'enllumenat que il·lumini correctament tant la vorera com el vial, sense distorsió lumínica dels aparadors, eficiència i estalvi energètic i llum indirecta (perquè no molesti ni a vianants, ni a pisos, ni a cases)

Tenint en compte que els fanals actuals no es podran aprofitar pel carrer Camprodon però que s'utilitzaran per altres carrers, en el segon taller, per consens es decideix concretar la proposta en què:

- Els fanals haurien d'estar situats només en els trams de carrer no destinats a l'aparcament (on la vorera és més ampla), per tal de no carregar excessivament de mobiliari urbà les zones on la vorera comparteix espai amb l'aparcament.
- D'aquesta manera, doncs, els fanals haurien de ser de doble braç. Un de curt amb llum blanca que il·lumini la vorera i un altre de més llarg que il·lumini el vial de circulació i l'altra vorera. Un estudi lumínic hauria de garantir que la il·luminació fos correcta a la banda oposada de la situació dels fanals. En cas contrari caldria posar fanals (petits, allargats i estèticament moderns) a l'altra banda de la vorera fora de la zona d'aparcaments.

En resum, LA IL·LUMINACIÓ DEL NOU CARRER CAMPRODON HAURÀ DE RESPECTAR CRITERIS D'EFICIÈNCIA ENERGÈTICA, NO CONTAMINACIÓ LUMÍNICA I BONA IL·LUMINACIÓ DE TOT EL CARRER. ELS FANALS HAURAN D'ESTAR SITUATS

ALS TRAMS DE VORERA AMPLE SENSE APARCAMENT I DE DOBLE BRAÇ i en cas que l'estudi lumínic ho determini, s'afegiran fanals petits, allargats i moderns a l'altra banda de la vorera fora de la zona d'aparcaments.

2.8. Residus.

PAPERERES.

En totes les intervencions participatives hi ha acord en mantenir les papereres. En els tallers es concreta en aprofitar les actuals i, en tot cas, reforçar-ne el nombre, si cal. La col·locació d'aquests elements es determina que siguin els tècnics que n'estudiïn la millor distribució però tenint en compte de posar-ne allà on hi ha bancs.

CONTENIDORS SOTERRATS.

Segons l'enquesta, 67'5% de casos expressen que és important o no en poden faltar al nou carrer. En el primer taller no hi ha acord en la instal·lació de contenidors soterrats entre el veïnat i els comerciants. En ambdós grups, però, és valora que el sistema actual funciona correctament.

Aquests contenidors només podrien ser per a la recollida de les fraccions reciclables de paper i cartró, vidre i envasos. El seu cost és elevat i no garanteix que el carrer es mantingui net doncs requereix de més esforç i gestió per part dels usuaris i com que, tècnicament no hi ha massa espais on col·locar-los, tampoc garanteix poder absorbir les necessitats dels comerciants. És per aquests arguments tècnics que, finalment, 8 participants expressen la seva negativa a la col·locació d'1 o 2 zones de contenidors soterrats al carrer doncs "és un sistema més car, seria un cau de porqueria i possiblement no respondria a les necessitats del carrer si només es pogués recollir els envasos, paper i vidre en aquests contenidors", mentre que 2 persones comenten que caldria mantenir el sistema de recollida actual i afegir una zona de contenidors soterrats per permetre l'abocament a totes hores d'aquestes fraccions de les deixalles. En cas de prendre la decisió de posar-ne, es proposa com a ubicació davant de correus, doncs és on es concentra el major nombre de població.

Les conclusions són que, per una banda, S'APROFITIN LES PAPERERES ACTUALS i, per l'altra, segons la majoria de participants del segon taller, ES CONSERVI EL MODEL DE GESTIÓ ACTUAL PER A LA RECOLLIDA DELS RESIDUS.

2.9. Gestió de les obres.

Des de l'Ajuntament hi ha el compromís que:

- Les obres s'iniciaran durant el segon semestre d'aquest any i la previsió és finalitzar-les abans del segon semestre del 2010.
- Es garantirà sempre el dret de pas a peu.
- Es crearà una Comissió de Seguiment que es reunirà periòdicament per analitzar l'execució de les obres. Aquesta comissió pot estar formada per un grup reduït amb polítics, tècnics i ciutadans.
- Hi haurà restricció de trànsit de vehicles.
- Es procurarà garantir la circulació de vehicles per trams en funció de les obres que s'executin.

A més a més, els participants recomanen tenir en compte per a la gestió de les obres:

- Ser molt estrictes amb els temps d'execució de l'obra i garantir en tot moment la mobilitat del veïnat i altres vehicles, així com habilitar aparcament en zones properes.
- Aprofitar que es remodela el carrer per treure material sobrant o no utilitzat (palometes, llums velles, etc...)
- Que les constructores tinguin en compte totes aquelles mesures que puguin minimitzar les molèsties al veïnat. Per exemple: pols, sorolls, sortida de vehicles,...
- Una planificació molt ben feta, amb temps d'execució garantits i amb les penalitzacions pertinents si no es respecten aquests terminis.
- Vetllar perquè es soterrin tots els serveis i que no s'hagi d'obrir el carrer de nou d'aquí a poc temps.
- Els materials han de ser de qualitat i soferts perquè és un carrer molt utilitzat.
- El disseny ha d'estar en consonància amb el conjunt del poble, que no quedi fora de lloc.
- Que la ciutadania estigui present a la comissió de seguiment (sobretot representació de comerciants i del veïnat)
- Preveure i garantir aparcaments a la zona durant les obres i també zones de càrrega i descàrrega. (Es proposa d'utilitzar els aparcaments de la plaça de la Pau)

3. Recomanacions.

- Fer arribar als participants del procés un resum dels resultats del procés participatiu com a visualització de la tasca resultat del seu esforç de col·laboració en el projecte el més aviat possible.
- Elaborar el projecte de remodelació del carrer Francesc Camprodon tenint en compte els resultats obtinguts en el procés participatiu.
- Presentar el projecte resultant a la ciutadania a partir d'una exposició pública.
- Aprovar políticament el projecte.
- Executar l'obra tenint en compte les recomanacions ciutadanes.

4. Participants als tallers.

Les persones que han col·laborat activament en la construcció de la proposta de remodelació del c/Camprodon d'Arbúcies als tallers de participació han estat:

TALLER 1 (16/02/09):

GRUP 1: Usuaris i veïns.

GRUP 2: Comerciants i treballadors.

5 persones

5 persones

TALLER 2 (09/03/09):

Grup 1: Vial, aparcaments i il·luminació.

Grup 2: Voreres, residus i dinamització.

5 persones

6 persones

Amb la col·laboració tècnica d'una estudiant d'arquitectura.

Amb la col·laboració tècnica d'un estudiant d'arquitectura tècnica.

Nota: Tres persones més prenen part en la primera part del taller 2, quan es decideixen els temes referents al nivell del carrer, les il·letes d'estacionament i el sistema de recollida de residus.