

PMUS MANRESA



Diputació
Barcelona



Ajuntament
de Manresa

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Manresa

Propostes
Annex de participació ciutadana

ÍNDIX

1	ESTRUCTURA DEL PROCÉS PARTICIPATIU	3
2	TEMÀTIQUES DEL PROCÉS PARTICIPATIU	4
3	RESPOSTES AL PROCÉS PARTICIPATIU.....	6
3.1	Consell de mobilitat	6
3.2	Tècnics de l'Ajuntament.....	11
3.3	Sessió ciutadana - Model de ciutat i entorn.....	14
3.4	Sessió ciutadana – Mobilitat activa.....	19
3.5	Sessió ciutadana – Mobilitat activa.....	23
3.6	Participació web - Decidim.....	26
4	INFORMES DE LES SESSIONS	33

1 ESTRUCTURA DEL PROCÉS PARTICIPATIU

El procés participatiu es va estructurar en 5 sessions presencials i l'habilitació d'una bústia de suggeriments via la web Decidim de l'Ajuntament de Manresa.

El total de propostes recollides per cada sessió foren:

Sessió	Propostes
Consell de mobilitat	51
Tècnics d'ajuntament	37
Sessió ciutadana-Model de ciutat i entorn	38
Sessió ciutadana-Mobilitat activa	32
Sessió ciutadana-Model inclusiva i universal	41
Participació web - Decidim	27
TOTAL	226

A continuació, el document s'organitza en dos punts principals

- i. Detall del grau d'acceptació de les propostes segons temàtiques
- ii. Resposta a les mesures segons sessió i temàtica

2 TEMÀTIQUES DEL PROCÉS PARTICIPATIU

Tanmateix, les sessions s'estructuraven en diferents temàtiques, en les que els participants formulaven les propostes que consideressin convenients en cada cas. La taula següent mostra el nombre de propostes recollides en general per a cada una de les temàtiques treballades, així com la resposta que se li dona des del propi PMUS quant a la seva consideració o no dins del Pla de Propostes.

TEMA	RESPOSTA	NÚMERO PROPOSTES	% RESPOSTA
Connectivitat urbana	Estimada	11	57,9%
	Estimada parcialment	4	21,1%
	Desestimada / No pertinent	4	21,1%
	Total	19	
Espais i entorns urbans prioritaris	Estimada	7	53,8%
	Estimada parcialment	3	23,1%
	Desestimada / No pertinent	3	23,1%
	Total	13	
Model de ciutat i entorn	Estimada	3	100,0%
	Total	3	
Vianants	Estimada	16	61,5%
	Estimada parcialment	4	15,4%
	Desestimada / No pertinent	6	23,1%
	Total	26	
Bicicletes	Estimada	15	78,9%
	Estimada parcialment	2	10,5%
	Desestimada / No pertinent	2	10,5%
	Total	19	
Entorn escolars	Estimada	17	85,0%
	Desestimada / No pertinent	3	15,0%
	Total	20	
Visió de gènere	Estimada	11	57,9%
	Estimada parcialment	4	21,1%
	Desestimada / No pertinent	4	21,1%
	Total	19	
Mobilitat reduïda	Estimada	15	60,0%
	Estimada parcialment	2	8,0%
	Desestimada / No pertinent	8	32,0%
	Total	25	

TEMA	RESPOSTA	NÚMERO PROPOSTES	% RESPOSTA
Transport públic	Estimada	16	47,1%
	Estimada parcialment	11	32,4%
	Desestimada / No pertinent	7	20,6%
	Total	34	

Seguretat viària	Estimada	11	78,6%
	Desestimada / No pertinent	3	21,4%
	Total	14	

Aparcament	Estimada	14	70,0%
	Estimada parcialment	1	5,0%
	Desestimada / No pertinent	5	25,0%
	Total	20	

Zona de baixes emissions	Estimada	1	14,3%
	Estimada parcialment	1	14,3%
	Desestimada / No pertinent	5	71,4%
	Total	7	

Altres	Estimada	3	42,9%
	Desestimada / No pertinent	4	57,1%
	Total	7	

3 RESPOSTES AL PROCÉS PARTICIPATIU

3.1 Consell de mobilitat

En la sessió del procés de participació pública on va participar el Consell de Mobilitat es recolliren un total de 51 propostes, distribuïdes de la següent forma segons àrees temàtiques

ÀREA DE DEBAT	TEMA	NÚMERO DE PROPOSTES
Model de ciutat i entorn	General	3
	Connectivitat urbana	2
	Transport públic	9
	Zona de Baixes Emissions	3
	Aparcament	6
Mobilitat activa	Bicicletes	5
	Seguretat viària	2
	Vianants	6
Mobilitat inclusiva i universal	Entorns escolars	8
	Mobilitat reduïda	3
	Visió de gènere	4
TOTAL GENERAL		51

La següent taula recull en detall les propostes realitzades i la seva acceptació dins del Pla de Mobilitat. Destacar prèviament un resum del nombre de mesures acceptades:

Estimada	35	68,6%
Estimada parcialment	11	21,6%
Desestimada / No pertinent	5	9,8%
TOTAL	51	

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACCEPTACIÓ
Model de ciutat i entorn	General	A nivell general, s'assenyala que és important ser ambiciosos a l'hora de planificar les actuacions del PMUS, tenint en compte que és un pla a 6 anys vista. S'ha de ser valents políticament i creure en la Zona de Baixes Emissions.	Estimada
Model de ciutat i entorn	General	Cal fer propostes a curt, mig i llarg termini, i disposar d'un calendari d'execució per poder fer un seguiment del pla que s'acabi aprovant.	Estimada
Model de ciutat i entorn	General	Cal tenir molt present que partim d'una ciutat on "el cotxe era el rei" i hem de recol·locar, però això no ha de voler dir "demonitzar el cotxe" sinó proposar en positiu i fer molta pedagogia i sensibilització.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Connectivitat urbana	Cap potenciar els accessos als entorns naturals de la ciutat a peu i en bicicleta de forma segura i accessible.	Estimada

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACCEPTACIÓ
Model de ciutat i entorn	Connectivitat urbana	També és important connectar la ciutat amb els polígons interns amb accessos segurs a peu i en bicicleta. Això implica que a la Ronda cap a Viladordis cal separar els vianants de les bicicletes i treure els obstacles per als dos itineraris.	Estimada parcialment
Model de ciutat i entorn	Zones de baixes emissions	Es valora correcte la proposta inicial de zona de baixes emissions, si bé es considera que és molt ambiciosa.	Desestimada / No pertinent
Model de ciutat i entorn	Zones de baixes emissions	Es considera que la ZBE pot generar un cert conflicte social, perquè no tothom es pot permetre el canvi de vehicle, i per això cal ser flexibles en la seva aplicació i potenciar molt el transport públic perquè sigui una alternativa viable i efectiva.	Desestimada / No pertinent
Model de ciutat i entorn	Zones de baixes emissions	S'observa que una gestió dinàmica i smart dels semàfors amb tecnologia 5G facilitaria una reducció de les emissions.	Estimada parcialment
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Cal prioritzar el transport públic i per això cal millorar la seva velocitat comercial per fer-lo més competitiu respecte el vehicle privat. Per fer-ho és important donar prioritat de pas al bus mitjançant la creació de carrils bus, especialment a la carretera de Vic i al Passeig.	Estimada parcialment
Model de ciutat i entorn	Transport públic	És necessari reforçar el transport públic, especialment en hores punta.	Estimada parcialment
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Cal renovar la flota de busos més sostenibles amb combois híbrids o elèctrics.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Transport públic	També cal repensar la mida dels busos en funció dels seus itineraris i ús, per exemple, disposant de busos més petits per la zona del casc antic.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Transport públic	També caldria millorar els preus, fent uns preus més competitius vinculats a diferents franges horàries.	Desestimada / No pertinent
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Canviar el pagament en metàl·lic obligatori de les targetes T-10 bus, i facilitar altres mitjans això com disposar de més punts de venda de targetes de bus/màquines expenedores.	Estimada parcialment
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Necessitat de disposar de més línies de bus interurbanes per poder travessar la ciutat.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Caldria potenciar les parades intermodals connectant les diferents entrades i modes de transport de la ciutat.	Estimada parcialment
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Implantar el tren-tram Callús, Sallent Santpedor, ... aprofitant la via existent per les mines. Es considera un projecte ambiciós però viable, el projecte ja està fet, i requeriria un finançament de la Generalitat.	Desestimada / No pertinent
Model de ciutat i entorn	Aparcament	Promoure aparcament per a residents en zones d'alta densitat. En la mesura del possible aprofitant pàrquings privats amb baixa ocupació actual, com per exemple, aprofitant l'aparcament de l'Hospital a la Balconada. Potenciar l'aprofitament dels pàrquings privats per a l'aprofitament dels veïns i veïnes dels barris, arribant a acords d'ús.	Estimada

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACCEPTACIÓ
Model de ciutat i entorn	Aparcament	Potenciar les tarifes reduïdes per aparcaments soterrats per treure vehicles de la superfície que ocupen espai per a altres modes de transport.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Aparcament	Cal fer una revisió de la funció de la zona blava, pensant per què la volem? Recaptar diners, promoure la rotació d'aparcament, reduir l'ús del vehicle privat, etc. Replantejar la zona blava, fent tarifes per zones i per a diferents franges horàries.	Estimada parcialment
Model de ciutat i entorn	Aparcament	Quan acabi la concessió de les zones blaves de Manresa que actualment és privada municipalitzar el servei, i que esdevingui de gestió municipal perquè els beneficis es puguin invertir en millores per la mobilitat de la ciutat.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Aparcament	Potenciar els aparcaments dissuasius en diferents zones (Bufalvent, Congost, Avinguda dels Dolors i plaça Catalunya). I que estiguin ben connectats amb la ciutat amb bus, bici i VMP.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Aparcament	Promoure els aparcaments soterrats segurs per a bicicletes als pàrquings privats ja existents, per promoure l'ús d'aquest mode de transport.	Estimada
Mobilitat activa	Vianants	Ampliar les voreres dels itineraris principals de la ciutat.	Estimada
Mobilitat activa	Vianants	Dimensionar bé les voreres segons l'espai disponible, segons els diferents usos que es vulguin potenciar en cada carrer: vianant, bicicleta, vehicle privat, etc.	Estimada
Mobilitat activa	Vianants	Potenciar la peatonalització de carrers i les plataformes úniques en els carrers que no puguin tenir una amplada de vorera 1'80 metres d'amplada.	Estimada parcialment
Mobilitat activa	Vianants	Redissenyar les cruïlles a partir dels itineraris de pas "naturals" dels vianants, i no tant, pensant en la circulació de vehicles.	Estimada
Mobilitat activa	Vianants	Pensar les zones de vianants amb zones de descans, amb zones verdes, amb arbrat que generi zones d'ombra que facilitin refugis climàtics.	Estimada
Mobilitat activa	Vianants	Resoldre com queden les accions que es van emprendre durant la covid (urbanisme tàctic), quan es van ampliar voreres amb pintura, si s'han de consolidar amb una intervenció més duradora o han de tornar a la seva situació anterior.	Estimada parcialment
Mobilitat activa	Bicicletes	S'observa que tot i que parlem de carril bici, hauríem de parlar de carril per a Vehicles de Mobilitat Personal.	Estimada
Mobilitat activa	Bicicletes	Planificar els carrils bici en vies principals segregades i protegides, connectant punts d'interès, com es realitza amb la xarxa de transport públic. Eliminar una línia d'aparcament de cotxes a la carretera de Vic i de Cardona i fer un carril bici de punta a punta de la ciutat. S'observa que si la xarxa de bicicletes no està segregada és perillós anar en bicicleta.	Estimada parcialment
Mobilitat activa	Bicicletes	Homogeneïtzar els tipus de carrils bici i VMP segregats.	Estimada

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACEPTACIÓ
Mobilitat activa	Bicicletes	És important que la xarxa de bicicletes es planifiqui amb una data d'execució limitada per anar realitzant la intervenció amb coherència.	Estimada
Mobilitat activa	Bicicletes	Potenciar els aparcaments de bicicleta segurs en aparcaments soterrats i en aparcaments a la via pública en zones concorregudes: estacions de tren i bus, plaça Valldaura, carrer Jaume I (aparcament de motos i bicicletes).	Estimada
Mobilitat activa	Seguretat viària	Necessitat de més civisme i menys permissibilitat de la indisciplina viària a la via pública (necessitat de més contundència de la policia local). Ser menys permissius especialment amb l'estacionament inadequat en els passos de vianants o en les voreres.	Estimada
Mobilitat activa	Seguretat viària	Incrementar els elements reductors de velocitat dels vehicles o disminució de l'amplada del carril de circulació per fer complir les velocitats límit establertes, i col·locar radars als entorns escolars per dissuadir, carrers com Sant Cristòfol o Pont de Vilomara.	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Visió de gènere	S'observa que si es realitzen millores en l'espai públic i l'accessibilitat universal es millorarà en la mobilitat en visió de gènere o mobilitat per a persones en mobilitat reduïda.	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Visió de gènere	Facilitar que les cruïlles siguin amples i amb una major visibilitat.	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Visió de gènere	Intervenir en els punts negres o foscos per a la mobilitat a peu. Per exemple, el túnel de sota estació de busos és hostil per anar a peu. Cal un millor accés per anar d'un barri a un altre.	Estimada parcialment
Mobilitat inclusiva i universal	Visió de gènere	Flexibilitzar el lloc de la parada del bus en determinades hores del dia, millorar la il·luminació de les parades en els moments foscos del dia, etc., facilitaria l'ús del transport públic en visió de gènere. És important la formació i les instruccions que es donen als conductors/es.	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Mobilitat reduïda	Millorar l'accessibilitat ampliant les voreres estretes i traient els obstacles de la vorera.	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Mobilitat reduïda	Quan es realitzin obres a la via pública, que aquestes treguin espai de la calçada i no de la vorera.	Desestimada / No pertinent
Mobilitat inclusiva i universal	Mobilitat reduïda	Potenciar els busos petits per dintre del barri antic pensant en les persones grans i les persones amb mobilitat reduïda que hi viuen. Disposar de microbusos que circulin a 20km/h ja que són carrers de plataforma única.	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Entorns escolars	Limitar l'accés dels cotxes als entorns escolars.	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Entorns escolars	Potenciar els camins escolars.	Estimada

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACCEPTACIÓ
Mobilitat inclusiva i universal	Entorns escolars	Promoure la disminució de la contaminació acústica i atmosfèrica en entorns escolars.	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Entorns escolars	Realitzar talls de carrers limítrofs en les hores d'entrada i sortida als centres educatius	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Entorns escolars	Potenciar els carrils bici segregats per arribar a les escoles.	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Entorns escolars	Promocionar el bus amb monitoratge per incrementar l'autonomia dels infants i adolescents	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Entorns escolars	Pensar la zonificació escolar pensant amb la mobilitat per minimitzar el desplaçament de l'alumnat.	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Entorns escolars	Potenciar la col·locació d'arbrat per limitar la contaminació.	Estimada

3.2 Tècnics de l'Ajuntament

En la sessió del procés de participació pública amb els tècnics de l'Ajuntament es recolliren un total de 37 propostes, distribuïdes de la següent forma segons àrees temàtiques

ÀREA DE DEBAT	TEMA	NÚMERO DE PROPOSTES
Model de ciutat i entorn	Connectivitat urbana	3
	Transport públic	6
	Zona de Baixes Emissions	1
	Aparcament	4
Mobilitat activa	Espais i entorns urbans prioritaris	2
	Bicicletes	6
	Seguretat viària	1
	Vianants	6
Mobilitat inclusiva i universal	Entorns escolars	4
	Mobilitat reduïda	1
	Visió de gènere	3
TOTAL GENERAL		37

La següent taula recull en detall les propostes realitzades i la seva acceptació dins del Pla de Mobilitat. Destacar prèviament un resum del nombre de mesures acceptades:

Estimada	18	48,6%
Estimada parcialment	8	21,6%
Desestimada / No pertinent	11	29,7%
TOTAL	37	

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACCEPTACIÓ
Model de ciutat i entorn	Connectivitat urbana	Hi ha diferents pols d'atracció amb hores de màxima afluència, com ara la zona del conservatori de música, el CAP o el barri antic on caldria garantir una bona connectivitat.	Estimada parcialment
Model de ciutat i entorn	Connectivitat urbana	Cal garantir la connectivitat dels recursos turístics i esportius amb transport públic	Estimada parcialment
Model de ciutat i entorn	Connectivitat urbana	Cal crear espais web per compartir cotxe, per exemple entre els universitaris.	Desestimada / No pertinent
Model de ciutat i entorn	Zones de Baixes Emissions	Replantejar els límits de la ZBE per treure els polígons dels Mussols i Dolors , la zona del POAL I Puigberenguer que són poc transitades.	Desestimada / No pertinent
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Habilitar pàrquings dissuasius als afores de Manresa i connectar-los amb busos llançadora	Estimada parcialment
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Facilitar busos llançadora en les festes i festivals i espais nocturns de festa	Estimada parcialment
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Impulsar mesures per tal que la línia de bus Xup tingui la mateixa consideració i atenció que les línies urbanes. També caldria millorar-ne la freqüència.	Desestimada / No pertinent

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACCEPTACIÓ
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Facilitar servei de bus nocturn als polígons i als hospitals per facilitar la mobilitat de la gent que treballa de nit.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Targeta bus +16, repensar les zones tarifàries i fer pressió a la Generalitat. La zona del Bages està mal dividida i cal una millor integració tarifària.	Estimada parcialment
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Habilitar busos llançadora en hores punta pels estudiants que fan formació post obligatòria i connectin amb l'estació de busos i tren cap als centres de formació post obligatòria	Desestimada / No pertinent
Model de ciutat i entorn	Aparcament	Habilitar zones d'aparcaments dissuasius ben senyalitzats a Congost, La Parada i Plaça Catalunya o a la fabrica Nova i Parc tecnològic. Connectar aquests aparcaments amb transport públic.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Aparcament	Reduir els preus de la zona blava	Desestimada / No pertinent
Model de ciutat i entorn	Aparcament	Crear un espai pel desencotxament de busos turístics a la Plaça Europa	Desestimada / No pertinent
Model de ciutat i entorn	Aparcament	Fer un bitllet integrat d'aparcament.	Estimada
Mobilitat activa	Espais i entorns urbans prioritaris	Establir limitacions al pas de vehicles en carrers que actualment s'utilitzen com a dreuera (per exemple carrers santa Llúcia , PuigTerrà de Dalt, etc.)	Estimada parcialment
Mobilitat activa	Espais i entorns urbans prioritaris	Habilitar espais més amables per anar a peu	Estimada
Mobilitat activa	Vianants	Impulsar una estratègia per promoure un canvi d'hàbits de mobilitat de la ciutadania. Cal sensibilitzar la gent. Si la gent no comparteix el model serà més difícil implementar les mesures. Cal fer pedagogia per deixar de fer servir el cotxe, i això es podria treballar amb la figura dels agents cívics.	Estimada parcialment
Mobilitat activa	Vianants	Restringir l'accés del vehicle privat a la illa de vianants (Plaça Major, Sobrerroca , Born, carrer Nou)	Estimada
Mobilitat activa	Vianants	Eliminar paviment de formigó blindat o no ampliar-ho a més zones	Desestimada / No pertinent
Mobilitat activa	Vianants	Habilitar plataforma única en carrers estrets (per exemple al carrer Hospital, Infants, Còs)	Estimada
Mobilitat activa	Vianants	Necessitat d'ampliar voreres i si no és possible ampliar-les fer plataformes úniques. Cal evitar els obstacles a les voreres i comptar quin és l'espai útil real	Estimada
Mobilitat activa	Vianants	Fomentar zones d'ombra i verdes pels vianants	Estimada

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACCEPTACIÓ
Mobilitat activa	Bicicletes	El carril bici te un perfil molt lúdic . Cal ampliar itineraris i que sigui segur anar en bici. Cal fer una xarxa estructurada que permeti connectar els diferents pols d'atracció i habilitar un carril bici transversal. A més caldria unificar els diferents tipus de carril existents. Els carrils bici han d'estar segregats perquè siguin una alterativa segura.	Estimada
Mobilitat activa	Bicicletes	Establir una xarxa d'aparcaments per bicis i patinets als centres educatius , casals de joves , biblioteques ,etc.	Estimada
Mobilitat activa	Bicicletes	Promoure un sistema de bicing elèctric ciutadà i turístic,. Facilitar el lloguer per necessitats puntuals de bicis, patinets i cotxes elèctrics	Estimada
Mobilitat activa	Bicicletes	Fer una normativa clara i fer-ne difusió de l'ús de bicicletes i patinets	Estimada
Mobilitat activa	Bicicletes	Habilitar carril bici a totes les noves urbanitzacions (via sant Ignasi, la carpa del riu,..)	Desestimada / No pertinent
Mobilitat activa	Bicicletes	Contribuir des de l'ajuntament al cofinançament d'incitatives com el bici bus o el bus escolar	Desestimada / No pertinent
Mobilitat activa	Seguretat viària	Garantir el pas dels serveis públics (ambulàncies, bombers vehicles de neteja. Etc)	Desestimada / No pertinent
Mobilitat inclusiva i universal	Visió de gènere	Habilitar una millor il·luminació als camins esportius i al passeig del riu	Desestimada / No pertinent
Mobilitat inclusiva i universal	Visió de gènere	Millorar la il·luminació de les zones grans d'aparcament (taverna Mallol, Aparcament Renfe, etc.)	Estimada parcialment
Mobilitat inclusiva i universal	Visió de gènere	Establir la possibilitat de fer parades de bus urbà a demanda (a prop de casa)	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Mobilitat reduïda	Adaptar les voreres per persones amb mobilitat reduïda i fer-les realment accessibles. Cal actuar en els rebaixos de totes les voreres ja que moltes no estan bé.	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Entorns escolars	Potenciar l'execució de sortides segures a peu o bici. La digenis ja està feta i ara falta l'execució de les mesures.	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Entorns escolars	Protegir els entorns escolars . Que es pugui anar a peu des de diferents punts de la ciutat (potenciar el bus, la bici.)	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Entorns escolars	Connectar camins escolars i promoure la mobilitat activa dels alumnes	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Entorns escolars	Habilitar espais de petó i adeu a les escoles	Estimada

3.3 Sessió ciutadana - Model de ciutat i entorn

En la sessió del procés de participació ciutadana de model de ciutat i entorn es recolliren un total de 38 propostes, distribuïdes de la següent forma segons àrees temàtiques

ÀREA DE DEBAT	TEMA	NÚMERO DE PROPOSTES
Model de ciutat i entorn	Connectivitat urbana	8
	Transport públic	13
	Zona de Baixes Emissions	3
	Aparcament	8
	Altres	6
TOTAL GENERAL		38

La següent taula recull en detall les propostes realitzades i la seva acceptació dins del Pla de Mobilitat. Destacar prèviament un resum del nombre de mesures acceptades:

Estimada	25	65,8%
Estimada parcialment	2	5,3%
Desestimada / No pertinent	11	28,9%
TOTAL	38	

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACCEPTACIÓ
Model de ciutat i entorn	Connectivitat urbana	En primer lloc, es destaca que a l'hora de planificar el PMUS és important tenir en compte l'estudi que es va realitzar per l'elaboració del POUM (Pla d'Ordenació Urbanística Municipal). Aquest estudi plantejava la possibilitat de definir dos nodes externs de les vies ferroviàries de manera que permetés la pacificació de l'eix principal de Manresa com són la carretera de Vic de de Cardona.	Desestimada / No pertinent
Model de ciutat i entorn	Connectivitat urbana	En segon lloc, es destaca la necessitat de millorar la velocitat comercial del bus en la carretera de Vic i de Cardona.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Connectivitat urbana	En clau de connectivitat externa, on el PMUS té una intervenció limitada però ha de tenir en compte, es destaca que la línia de bus de Manresa a Barcelona ha reduït el número de vehicles i això ha generat retards i augment de densitat d'usuaris en determinades franges horàries. En aquesta línia és molt important és fonamental el túnel de Montcada i Reixach per potenciar la via ràpida Barcelona-Manresa.	Estimada parcialment
Model de ciutat i entorn	Connectivitat urbana	També és fonamental connectar la mobilitat urbana vinculada al Pla del Bages, cal tenir molt present que Manresa és capital de comarca i que ha de venir molta gent de l'entorn a la ciutat. També planificar la connectivitat de Manresa amb el Pla del Bages amb tren per potenciar el transport públic.	Estimada

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACEPTACIÓ
Model de ciutat i entorn	Connectivitat urbana	Planificar la connectivitat interurbana també per a l'ús de la bicicleta i el patinet elèctric pels carrils bici en connexió amb l'entorn, per millorar l'ús de la bicicleta i el patinet elèctric com a mitja de transport.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Connectivitat urbana	Necessitat que el carril bici connecti amb l'anella verda de la ciutat, i pensar en les vies verdes no només com una alternativa de lleure sinó també com una alternativa de mobilitat i transport.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Connectivitat urbana	Senyalitzar millor els itineraris i vies verdes per potenciar el seu ús.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Connectivitat urbana	Cal homogeneïtzar i racionalitzar els diferents tipus de carrils bici o vies ciclables.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Zones de Baixes Emissions	Es destaca posar en valor la salut com un benefici real en les diferents alternatives de mobilitat que es plantegen. Cal analitzar les emissions de partícules que són nocives per a les persones, i quin impacte tenen en la salut d'aquestes actualment. Però també és important quantificar la reducció d'emissions de les diferents mesures que s'executin, i tenir en compte el cost en salut quan no ho fem, per ser conscients que hi ha moltes intervencions que tot i poder ser cares aporten més beneficis.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Zones de Baixes Emissions	Amb relació a la zona de baixes emissions plantejada es posa en dubte si no és excessivament gran.	Desestimada / No pertinent
Model de ciutat i entorn	Zones de Baixes Emissions	També es qüestiona si la ZBE poden generar desigualtat tal i com es plantegen actualment, perquè si bé, es valora que són necessàries depèn com s'implementen i què impliquen les persones amb més recursos es podran canviar el vehicle, però les que tenen menys recursos, no. Caldria planificar diferents alternatives i ser flexibles o adaptar-se a les possibilitats de cadascú.	Desestimada / No pertinent
Model de ciutat i entorn	Transport públic	A l'hora de planificar les parades de bus, pensar en col·locar parades sempre en la part més elevada dels carrers, com per exemple, el carrer Alcalde Armengol o Tarragona, per facilitar la mobilitat de les persones grans i les persones amb mobilitat reduïda. O a la zona del barri vell, per exemple, per accedir a l'Ajuntament, en cotes altes, com la plaça Infants.	Estimada parcialment
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Hi ha zones i barris de Manresa que queden massa allunyats uns dels altres, per exemple, a la Font del Gat el bus es queda a mig camí, o de la Plaça Espanya a Sant Domènec s'obliga a caminar massa a les persones grans.	Desestimada / No pertinent
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Hi ha zones de Manresa on no arriba el transport públic. Fora bo potenciar microbusos a la zona del barri Antic, perquè actualment no hi passen i cal facilitar l'accés de les persones grans. Podrien ser busos més petits, elèctrics, i amb dos o tres es podria cobrir la demanda. Adaptar l'amplada del bus a l'amplada dels carrers per on ha de passar.	Estimada

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACCEPTACIÓ
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Que el transport públic adequi els seus itineraris i freqüències als horaris d'entrada i sortida dels centres educatius per promoure el seu ús entre aquesta població.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Cal equilibrar l'oferta i la demanda de transport públic a Manresa.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Reduir el temps de pas i de trajecte del bus per fer-lo més competitiu, fent: trajectes més curts, o més línies, per augmentar la seva freqüència. Habilitar carrils bus per millorar la seva velocitat comercial i incentivar així el seu ús.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Transport públic	No reduir algunes línies o itineraris en benefici d'altres per no treure la cobertura actual, sinó augmentar-la.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Millorar l'App Bus Manresa, fer-ne més difusió i publicitat per augmentar el seu ús, i que els horaris de pas siguin reals a partir de la seva localització real.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Connectar les zones poblades en les zones que concentren més mobilitat laboral, com els polígons industrials, pensant en transports especials tipus busos llançadora.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Pensar en la mobilitat laboral de la gent que treballa de nit o acaba o comença en hores nocturnes. Per exemple, necessitat d'un tren nocturn entre Barcelona i Manresa, perquè entre les 00:00 i les 5:00 no hi ha connexió en tren.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Potenciar la connexió en bus i RENFE cap a Sant Joan de Vilatorrada amb el manteniment de la que ja hi ha. I posar un bus directe de l'estació a la ciutat.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Millorar la higiene i seguretat en les estacions de tren i autobús, amb pàrquings gratuïts per potenciar l'intercanvi modal i l'ús del transport públic, o bé bonificar els aparcaments propers a les estacions per aquelles persones que utilitzin el transport públic.	Desestimada / No pertinent
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Potenciar la connexió de Manresa amb els municipis propers de la comarca amb petits busos elèctrics que connectin amb les poblacions de l'entorn.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Aparcament	Es proposa potenciar els aparcaments dissuasius en diferents zones de Manresa. Aquests han d'estar en determinades zones i tenir una bona connexió amb la ciutat amb diferents modes de transport, i ser zones arbrades. Alguns dels punts estratègics que s'identifiquen són: Valldaura, plaça Catalunya, La Parada (vella), el Congost, La Salle, el Parc de l'Agulla, el Pont de Ferro, etc.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Aparcament	Hi ha qui assenyalava que els aparcaments dissuasius haurien de ser preferentment verticals (construccions en superfície) per ocupar el mínim espai possible i disposar del màxim de places.	Desestimada / No pertinent
Model de ciutat i entorn	Aparcament	Els aparcaments dissuasius són imprescindibles per la manca d'aparcament en determinades zones de la ciutat. Però aquests han d'estar ben connectats amb busos (possibilitat de disposar de busos llançadora) i amb itineraris a peu.	Estimada

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACEPTACIÓ
Model de ciutat i entorn	Aparcament	Es podrien potenciar els aparcaments privats que actualment estan parcialment buits (aparcament Congost, costat Pont de Ferro, etc.).	Estimada
Model de ciutat i entorn	Aparcament	També cal facilitar aparcament per el centre per les persones que ho necessitin o vulguin, ja sigui gratuït o semi gratuït.	Desestimada / No pertinent
Model de ciutat i entorn	Aparcament	Els barris que tenen dèficit d'aparcament privat, haurien de poder gaudir de zona verda (aparcament en superfície reservat als residents). Aquestes zones verdes d'aparcament haurien de facilitar l'aparcament dels veïns i veïnes mitjançant el pagament anual d'una petita quantia que donaria dret a tenir una targeta especial d'autorització d'ús.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Aparcament	Els dissabtes per la tarda les zones blava i verda haurien de ser gratuïtes.	Desestimada / No pertinent
Model de ciutat i entorn	Aparcament	També caldria fomentar l'aparcament de bicicletes per potenciar i facilitar el seu ús.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Altres	<ul style="list-style-type: none"> • Cal treure vehicles del centre de Manresa, facilitant nodes de connexió intermodal i potenciant l'aparcament dissuasori. Però tampoc no s'ha de criminalitzar el cotxe i cal oferir alternatives a les persones que l'han o volen utilitzar-lo, facilitant aparcament en les diferents zones (també al centre, per exemple, s'assenyala la necessitat de millorar l'accés a la Pujada del Castell) perquè hi ha persones que venen a comprar o a veure altres persones, o fer qualsevol activitat, i tot i que s'ha de potenciar el transport públic cal deixar una alternativa al vehicle privat. En tot cas, hi ha acord en que cal racionalitzar l'ús del vehicle privat i no promoure agafar-lo més del compte, i oferir diferents alternatives als diferents modes de transport i persones. 	Desestimada / No pertinent
Model de ciutat i entorn	Altres	<ul style="list-style-type: none"> • Garantir disposar dels diferents serveis a tots els barris per fomentar la vida de barri, i promoure la ciutat dels 15 minuts, per això es fonamental promoure serveis de proximitat per a la vida quotidiana. 	Desestimada / No pertinent
Model de ciutat i entorn	Altres	<ul style="list-style-type: none"> • Disposar d'un "bicing" elèctric de Manresa per promoure l'ús de la bicicleta a la ciutat. 	Estimada
Model de ciutat i entorn	Altres	S'apunta que cal millorar i fer respectar els carrers zona 30 i que aquests siguin prioritaris per a les bicicletes. Perquè actualment no es compleix la velocitat de les zones 30, per això cal jerarquitzar i racionalitzar les diferents vies (unes a 50, unes a 30, etc.) i després fer complir les velocitats de circulació establertes	Estimada

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACCEPTACIÓ
Model de ciutat i entorn	Altres	<ul style="list-style-type: none"> • Tot i que no hi havia acord, hi havia una proposta de treure carrils bici per poder ampliar les voreres i poder disposar de més zones verdes perquè Manresa té moltes persones grans que no poden anar en bicicleta, i perquè consideren que les bicicletes poden conviure en la calçada amb els cotxes. Per contra hi ha qui considera que això seria un error perquè no és segur anar en bicicleta compartint la zona de pas dels cotxes i les bicicletes. Per això, hi ha qui valora que s'han de fer més carrils bici segregats i fer-los més segurs. 	Estimada
Model de ciutat i entorn	Altres	<ul style="list-style-type: none"> • S'apunta que per fer una ciutat més saludable falten arbres, caldria augmentar el verd de la ciutat per guanyar en benestar. 	Desestimada / No pertinent

3.4 Sessió ciutadana – Mobilitat activa

En la sessió del procés de participació ciutadana de mobilitat activa es recolliren un total de 38 propostes, distribuïdes de la següent forma segons àrees temàtiques

ÀREA DE DEBAT	TEMA	NÚMERO DE PROPOSTES
Model de ciutat i entorn	Espais i entorns prioritaris	7
	Vianants	9
	Bicicletes	6
	Seguretat viària	10
TOTAL GENERAL		32

La següent taula recull en detall les propostes realitzades i la seva acceptació dins del Pla de Mobilitat. Destacar prèviament un resum del nombre de mesures acceptades:

Estimada	24	75,0%
Estimada parcialment	2	6,3%
Desestimada / No pertinent	6	18,8%
TOTAL	32	

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACCEPTACIÓ
Mobilitat activa	Espais i entorns urbans prioritaris	Es valora fonamental que el Pla de Mobilitat es vinculi a la salut, això implica remarcar els indicadors de salut i valorar les alternatives en funció d'aquests indicadors.	Estimada
Mobilitat activa	Espais i entorns urbans prioritaris	També és important incloure agents vinculats a la salut al Consell de Mobilitat perquè hi ha molts temes de mobilitat que afecten a la salut.	Desestimada / No pertinent
Mobilitat activa	Espais i entorns urbans prioritaris	Es considera molt important pacificar les carreteres principals, com són: carretera de Vic, carretera de Cardona i carretera de Barcelona.	Estimada
Mobilitat activa	Espais i entorns urbans prioritaris	Entre els entorns prioritaris que cal pacificar i donar prioritat als vianants es destaca els entorns escolars i els centres de salut, i en aquests equipaments és important facilitar l'accés amb transport públic i evitar la presència del vehicle privat. Per exemple, s'assenyala que a La Salle i La Vedruna no hi ha una bona connexió amb transport públic.	Estimada
Mobilitat activa	Espais i entorns urbans prioritaris	Cal condicionar adequadament aquests espais i entorns urbans prioritaris, incrementant l'arbrat i la vegetació en aquests espais, amb fonts i aigua, i amb paviments tous. I promoure proves pilot per concertar les accions amb els agents implicats (directors/es dels equipaments afectats, etc.). Es poden realitzar proves experimentals, com per exemple, tancar carrers en dies i hores concretes, limitant el pas dels vehicles i promovent l'espai per als vianants.	Estimada

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACCEPTACIÓ
Mobilitat activa	Espais i entorns urbans prioritaris	Crear espais urbans prioritaris no pot comportar crear espais urbans residuals, és a dir, que unes actuacions en algunes zones en degradin d'altres.	Estimada
Mobilitat activa	Espais i entorns urbans prioritaris	Cal posar el focus en la convivència i el civisme, i en la mesura que hi hagi més espais i entorns prioritaris hi haurà més seguretat viària i més vianants i bicicletes que utilitzen aquests espais.	Estimada
Mobilitat activa	Vianants	Cal que tots els passos de vianants siguin accessibles, amb un bon anivellament i sense obstacles per a les persones amb mobilitat reduïda.	Estimada
Mobilitat activa	Vianants	Hi ha moltes voreres estretes al centre de Manresa, per les quals no passen les cadires de rodes, com per exemple, carrer Lepanto, carrer Bailèn (en aquests carrers es podria guanyar vorera si es treu una filera d'aparcaments) i el carrer Hospital (per accedir a l'Ajuntament).	Estimada
Mobilitat activa	Vianants	Hi ha voreres en mal estat, especialment en les sortides dels pàrquings perquè el pas dels vehicles fa malbé les rajoles. Cal vetllar per un bon manteniment d'aquestes.	Desestimada / No pertinent
Mobilitat activa	Vianants	També caldria incrementar els carrers amb plataforma única ampliant les zones de prioritat invertida, i això es pot fer amb mesures "low cost" mentre no es pugui executar una intervenció més costosa.	Estimada
Mobilitat activa	Vianants	També cal millorar les escales que té la ciutat.	Desestimada / No pertinent
Mobilitat activa	Vianants	Cal realitzar un bon manteniment dels escocells i netejar-los per no dificultar el pas de les persones. També cal fer un bon manteniment de l'espai públic de Manresa en general per evitar una sensació de brutícia i degradació.	Desestimada / No pertinent
Mobilitat activa	Vianants	Es proposa que els semàfors prioritzin els vianants i les bicicletes en front del vehicle privat.	Estimada
Mobilitat activa	Vianants	Cal evitar els aparcaments en bateria que provoquen que si el vehicle toca la roda amb la vorera provoca que bona part del cotxe envaeixi la part de la vorera, i això, en algun cas dificultat el pas dels vianants, especialment de les persones amb mobilitat reduïda en alguns carrers.	Desestimada / No pertinent
Mobilitat activa	Vianants	Finalment, s'assenyala que les ampliacions de vorera amb pintura realitzades durant la pandèmia de la covid (urbanisme tàctic) és important que no tinguin obstacles, com per exemple, el carrer Sant Cristòfol.	Estimada parcialment
Mobilitat activa	Bicicletes	Necessitat de potenciar vies ràpides i segures per anar en bicicleta, prioritzant els carrils bici segregats, però mentre no es poden executar les obres donar prioritat a les bicicletes per davant dels cotxes (cal marcar els espais on té prioritat la bicicleta), i potenciar la connexió amb altres municipis de l'entorn, amb els polígons i les zones d'aparcament.	Estimada

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACCEPTACIÓ
Mobilitat activa	Bicicletes	Manquen carrils bici, per exemple, es podria fer un carril bici a l'Avinguda de la Pau que dona accés a La Salle o la Vedruna. A més, s'observa que a l'Avinguda de la Pau amb els cotxes aparcats si hi ha una emergència a La Salle o a la Vedruna un cotxe d'emergències no passa, i si hi hagués un carril bici, sí. I sorprèn que nous vials amples que s'han fet a la ciutat amb dos carrils per cada sentit de circulació s'han fet sense contemplar col·locar un carril bici.	Estimada parcialment
Mobilitat activa	Bicicletes	En els carrers on es promou la convivència entre vehicles i bicicletes no es respecten les senyals de 30Km/h.	Estimada
Mobilitat activa	Bicicletes	Cal identificar els itineraris per a bicicletes per anar d'un lloc a un altre i col·locar la senyalització adequada, donant visibilitat a la bicicleta i potenciant el seu ús. Caldria pintar i ampliar els carrils bici perquè s'identifiquin millor.	Estimada
Mobilitat activa	Bicicletes	Manquen molts aparcaments de bicicleta. Caldria col·locar aparcaments de bicicletes segurs tipus bicibox, especialment en llocs estratègics, com l'estació de RENFE o l'estació d'Autobusos.	Estimada
Mobilitat activa	Bicicletes	Permetre pujar la bicicleta als autobusos, per incentivar el seu ús.	Estimada
Mobilitat activa	Seguretat viària	Cal incrementar el control de l'excés de velocitat dels vehicles i multar els que excedeixin els límits establerts. Per això es proposa la col·locació de més radars, en concret, es proposa col·locar radars a: Avinguda Bases, Pujada Roja, carretera de Vic i carretera de Cardona.	Estimada
Mobilitat activa	Seguretat viària	També es proposa més contundència amb els estacionaments indeguts a les voreres.	Estimada
Mobilitat activa	Seguretat viària	Cal millorar la visibilitat dels passos de vianants, per exemple, quan estan mal ubicats darrera de contenidors que treuen visibilitat.	Estimada
Mobilitat activa	Seguretat viària	Necessitat de disposar de més zones de vianants per incrementar la seguretat d'aquests.	Estimada
Mobilitat activa	Seguretat viària	Cal millorar la senyalització dels equipaments i espais de referència de la ciutat per evitar que les persones que no s'ho coneixen donin més voltes de les necessàries.	Estimada
Mobilitat activa	Seguretat viària	També cal millorar la connexió amb el Parc de l'Agulla amb transport públic (bus).	Estimada
Mobilitat activa	Seguretat viària	Cal fer difusió i donar a conèixer la normativa per als VMP, perquè l'increment de l'ús del patinet elèctric a provocat inseguretat als vianants, quan aquests van per la vorera indegudament.	Estimada
Mobilitat activa	Seguretat viària	S'observen diferents punts negres per la mobilitat en bicicleta per Manresa, en concret es valora prioritari el carril bici fins el Congost, i millorar l'accés en bici del parc de l'Agulla.	Estimada

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACCEPTACIÓ
Mobilitat activa	Seguretat viària	Es destaca que el Pla Local de Seguretat Viària de Manresa té molta informació interessant per compartir. En aquest sentit, si bé la diagnosi completa del PMUS es pot descarregar a la plataforma Decidim Manresa, fora bo també donar més informació del Pla Local de Seguretat Viària.	Estimada
Mobilitat activa	Seguretat viària	Finalment, tot i que va més enllà dels temes de mobilitat, també s'assenyala que preocupa la inseguretat pels vianants a nivell de delinqüència, per això es proposa potenciar la policia de barri, perquè tingui un efecte dissuasiu i preventiu.	Desestimada / No pertinent

3.5 Sessió ciutadana – Mobilitat activa

En la sessió del procés de participació ciutadana de mobilitat inclusiva i universal es recolliren un total de 41 propostes, distribuïdes de la següent forma segons àrees temàtiques

ÀREA DE DEBAT	TEMA	NÚMERO DE PROPOSTES
Mobilitat inclusiva i universal	Entorns escolars	8
	Mobilitat reduïda	21
	Visió de gènere	12
TOTAL GENERAL		41

La següent taula recull en detall les propostes realitzades i la seva acceptació dins del Pla de Mobilitat. Destacar prèviament un resum del nombre de mesures acceptades:

Estimada	24	58,5%
Estimada parcialment	4	9,8%
Desestimada / No pertinent	13	31,7%
TOTAL	41	

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACCEPTACIÓ
Mobilitat inclusiva i universal	Visió de gènere	Una mobilitat inclusiva amb espai de cures implica fer espais pels vianants , reduir l'espai al vehicle privat i potenciar el transport públic.	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Visió de gènere	Cal promoure la ciutat dels 15 minuts, amb serveis de proximitat i visió social	Estimada parcialment
Mobilitat inclusiva i universal	Visió de gènere	Facilitar un enllumenat adequat als carrers fins més tard de manera que es pugui augmentar la percepció de seguretat	Estimada parcialment
Mobilitat inclusiva i universal	Visió de gènere	Millorar la senyalització i indicacions en general	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Visió de gènere	Vincular els transport públic als recorreguts més universals	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Visió de gènere	Habilitar voreres amples amb rampes per poder baixar	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Visió de gènere	Més mesures coercitives i disseny adequat per evitar els vehicles que impedeixen la mobilitat universal	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Visió de gènere	Disseny de l'espai públic amable, cívic i respectuós que no afegeixi noves barreres	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Visió de gènere	Que les persones puguin sortir la carrer sense por. Que hi hagi més vigilància	Desestimada / No pertinent
Mobilitat inclusiva i universal	Visió de gènere	Busos amb parada a demanda	Estimada

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACEPTACIÓ
Mobilitat inclusiva i universal	Visió de gènere	Busos llançadora per anar a entorns naturals	Desestimada / No pertinent
Mobilitat inclusiva i universal	Visió de gènere	Facilitar lavabos públics i organitzar festes mes inclusives	Desestimada / No pertinent
Mobilitat inclusiva i universal	Mobilitat reduïda	Abans de fer una obra presentar-la als col·lectius amb dificultat de mobilitat als representants de les entitats.	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Mobilitat reduïda	Fer itineraris inclusius ben senyalitzats	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Mobilitat reduïda	Cal arreglar els carrers i voreres per tal que compleixin la normativa. Cal prioritzar el pas de vianants i arreglar i fer asfaltats únics.	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Mobilitat reduïda	Arreglar voreres que estan en mal estat i garantir que les voreres tinguin 2 metres d'espai útil.	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Mobilitat reduïda	Tenir en compte les diferents situacions; invidents, PMR. Tenir en compte que hi ha diversitat de perfils quan es fan les obres	Desestimada / No pertinent
Mobilitat inclusiva i universal	Mobilitat reduïda	Millorar l'estat de les voreres i programar l'eixamplament a llarg termini.	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Mobilitat reduïda	Dissenyar les voreres sense inclinació, per evitar que quan plou es rellisqui (exemple carrer Lladó)	Estimada parcialment
Mobilitat inclusiva i universal	Mobilitat reduïda	Fer valer que Manresa és ciutat amiga de la Gent gran, per fer una ciutat més amable des del punt de vista de la mobilitat.	Desestimada / No pertinent
Mobilitat inclusiva i universal	Mobilitat reduïda	Garantir que els passos de vianants són accessibles i tenen continuïtat de la vorera i el carrer. Els passos de vianants amb rampes accessibles no han de tenir obstacles com arbres, papereres, etc. A més s'haurien de amb una pintura adequada. senyalitzar i pintar	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Mobilitat reduïda	Assegurar-se que els passos de vianants tenen les voreres rebaixades a tots dos costats; exemples on cal actuar al carrer Serret i Arbòs, Doctor esteve, carrer Sant Josep, passatge Mercè, carrer Gaudi o Marti i Julià	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Mobilitat reduïda	Allunyar els cotxes estacionats dels passos de vianants que resten visibilitat al creuar amb cadira de rodes.	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Mobilitat reduïda	Fer accessibles més espais de l'entorn natural	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Mobilitat reduïda	Fer que els semàfors donin prioritat als vianants amb més temps per poder creuar.	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Mobilitat reduïda	Tenir parades del bus que siguin accessibles amb cadira de rodes	Estimada

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACCEPTACIÓ
Mobilitat inclusiva i universal	Mobilitat reduïda	Fer que els aparcaments de persones amb mobilitat reduïda tinguin les mides adequades per estacionar el cotxes i poder baixar amb la cadira al costat. Revisar que tots els aparcaments ho complexin i que es repinti i revisi la senyalització	Desestimada / No pertinent
Mobilitat inclusiva i universal	Mobilitat reduïda	Senyalitzar les places de pàrquing , per exemple on hi havia la carpa de del riu hi caben dos cotxes i actualment estaciona només un ja que no hi ha la separació marcada	Estimada parcialment
Mobilitat inclusiva i universal	Mobilitat reduïda	Quan es fan obres a les voreres tenir en compte la mobilitat de totes les persones ja que és impossible transitar per persones amb mobilitat reduïda.	Desestimada / No pertinent
Mobilitat inclusiva i universal	Mobilitat reduïda	Establir la gratuïtat de les places d'aparcament per persones amb PMR	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Mobilitat reduïda	El centre històric el paviment amb rajoles que van molt malament per cadires de rodes . Tenir-ho en compte en les obres noves	Desestimada / No pertinent
Mobilitat inclusiva i universal	Mobilitat reduïda	Podar els arbres a 2 metres	Desestimada / No pertinent
Mobilitat inclusiva i universal	Mobilitat reduïda	Falta de sensibilitat a les fires , on no es compta amb les persones amb PMR	Desestimada / No pertinent
Mobilitat inclusiva i universal	Entorns escolars	Pacificar les zones perimetrals de les escoles on no es permeti l'accés amb cotxe privat però si a cotxes amb PMR	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Entorns escolars	Facilitar les entrades esglaonades a les escoles	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Entorns escolars	Promoure les illes de vianants de manera que es doni més llibertat de moviment als infants.	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Entorns escolars	Potenciar iniciatives com camins escolars amb seguretat i sensibilització i amb més pressupost. Cal fer més amè i amable i divertit el fet d'anar a peu així com finançar els monitors que acompanyen els infants en transport públic.	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Entorns escolars	Instal·lar radars al voltant de les escoles	Desestimada / No pertinent
Mobilitat inclusiva i universal	Entorns escolars	Pacificar entorns de l'avinguda de la Pau on hi ha diverses escoles com La Salle, Vedruna o l'institut.	Estimada
Mobilitat inclusiva i universal	Entorns escolars	Circuit de busos elèctrics que connectin les escoles.	Desestimada / No pertinent
Mobilitat inclusiva i universal	Entorns escolars	A banda dels entorns escolars considerar altres equipaments que atenen infants com ara el CDIAP on caldria habilitar més places de PMR	Desestimada / No pertinent

3.6 Participació web - Decidim

En la sessió del procés de participació ciutadana a través de la web-Decidim es recolliren un total de 27 propostes, distribuïdes de la següent forma segons àrees temàtiques

ÀREA DE DEBAT	TEMA	NÚMERO DE PROPOSTES
Model de ciutat i entorn	Connectivitat urbana	6
	Transport públic	6
	Aparcament	2
Mobilitat activa	Espais i entorns urbans prioritaris	4
	Bicicletes	2
	Seguretat viària	1
	Vianants	5
	Altres	1
TOTAL GENERAL		27

La següent taula recull en detall les propostes realitzades i la seva acceptació dins del Pla de Mobilitat. Destacar prèviament un resum del nombre de mesures acceptades:

Estimada	12	44,4%
Estimada parcialment	7	25,9%
Desestimada / No pertinent	8	29,6%
TOTAL	27	

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACCEPTACIÓ
Model de ciutat i entorn	Connectivitat urbana	Connectivitat amb l'entorn La mobilitat a Manresa ha de tenir en compte la connectivitat amb tots els pobles i rodals del Pla de Bages. Vivim i transitem pel Pla de Bages. La connectivitat activa ha de implicar vies agradables i segures entre la trama urbana de la ciutat i els indrets emblemàtics de l'Anella Verda de Manresa així com amb els polígons industrials. El model seria la connectivitat amb Viladordis. La comarca del Bages esdevé porta d'entrada i lloc de pas que connecta amb la Regió Metropolitana de Barcelona a més de ser un corredor cap a la Cerdanya i Andorra. La mobilitat dins de la comarca hauria de dotar de majors oportunitats de creixement i diversificació industrial. Tenim grans empreses (Iberpotash, Denso, Tous, Mafrica, Avinent, Ausa, Friman, Rossignol, etc). Hi ha una via fèrria que té moltes possibilitats de transit de tren de mercaderies de sal potassa. Sé que hi ha una planificació per comunicar Manresa amb el parc de l'Agulla i perquè no continuar fins a Santpedor per facilitar l'arribada de treballador@s a les empreses?	Estimada

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACCEPTACIÓ
Model de ciutat i entorn	Connectivitat urbana	Rodals i àrees industrials dels pobles del Pla de Bages comunicats per vies verdes Els rodals agrícoles i forestals i àrees industrials dels pobles del Pla de Bages , haurien de estar convenientment comunicats per vies verdes, pel fet que molta població del Bages viu i treballa en diferents municipis i ha de tenir la possibilitat de traslladar se a peu o en bicicleta entre casa i la feina. El Pla de Bages hauria de tenir una trama de vies verdes entre tots els municipis. Per anar al Polígon Industrial de Sant Fruitós, just al costat de Manresa, es pot crear un carril bici que faciliti als treballadors poder-se desplaçar en bicicleta.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Connectivitat urbana	Aposta decidida del Bages pel ferrocarril El soterrament de l'estació del ferrocarrils Catalans a la Plaça d'Espanya tindrà molt més sentit si simultàniament s'aposta pel Tram Bages. Manresa ha d'exigir a RENFE, prioritzar la construcció del túnel de Montcada i Reixach, obra que disminuiria radicalment el temps de viatge i augmentaria la freqüència de trens amb Barcelona . És una aposta funcional i amb un bon futur econòmic, cultural i social. Invertir en la mobilitat comarcal amb el tren, redueix les emissions contaminants, reforça el potencial econòmic de la comarca i de la seva capital. Una via de tren que ja existeix per connectar les poblacions del Bages Sud amb el Nord.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Connectivitat urbana	Millorar la connexió de bus amb la Diagonal de Barcelona La via més ràpida per anar a la Diagonal de Barcelona és agafar els busos que surten a l'estació d'autobusos. S'hauria de revisar la ruta de l'autobús perquè triga molt en sortir de Manresa per anar agafar la c16. En l'arribada a Barcelona ha de tornar cap enrere agafant un tram amb molta caravana per tal d'agafar la ronda per començar a parar a Zona universitària. La proposta seria demanar que alguns autobusos arribessin primer a Maria cristina on la caravana és menor i així reduir temps. A més a més, s'ha d'afegir que s'han reduït els vehicles de l'empresa MOnBus, per tant hi ha més retards horaris i queden forces viatgers sense poder pujar perquè el bus és ple, sobretot de tornada a Manresa.	Desestimada / No pertinent
Model de ciutat i entorn	Connectivitat urbana	Connexió amb FGC amb Barcelona La millor opció per a anar a la Diagonal de Barcelona hauria de ser un altra. FGC, hauria de tenir una connexió abans amb el TRAM o un altra mitja de transport (autobús que surti de quatre camins per exemple) i així reduir el temps de viatge. El temps de pas de FGC, també s'haurien de reduir a 20 minuts entre setmana (que algun arribi a Olesa) i mitja hora els cap de setmana.	Desestimada / No pertinent

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACCEPTACIÓ
Model de ciutat i entorn	Connectivitat urbana	Línia St. Joan de V - Estació de l'R4 Pensant en la mobilitat metropolitana crec que és molt important que els de St. Joan de Vilatorrada puguin agafar el tren per anar a qualsevol lloc de manera òptima, és per això, que la línia actual el màxim a prop que et deixa de la estació de tren és a Pl. Valldaura, a uns 10 minuts a peu, el que fa que el viatge acabi sent bastant més llarg i molta gent no triï aquesta opció. Una ruta directa hi ajudaria molt amb un bus cada hora per exemple, però, mantenint la línia actual 701. Entenc que la parada de la Renfe no és una estació de busos, i no ho hem d'omplir de línies: però el recorregut de St. Joan de Vilatorrada a l'estació és tant directe i serviria a tanta gent que crec que podria ser bastant útil, cosa que amb la resta de municipis de la comarca no passa i que per tant continua sent millor que vagin a l'estació de busos i agafin el tren allà (i fer transbordament a St. Viçenc de Castellet).	Estimada
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Nova parada de bus a la zona de les Bases Afegir-la després Centre Hospitalari i abans UPC. Les parades serien: Centre Hospitalari, rotonda parc de la Font del gat i UPC. Facilitaria molt l'ús de les línies 2 i 3 perquè estalviaria als usuaris les pujades, força considerables, que hi ha per arribar a les Bases de Manresa o a la plaça Mallorca des de la zona baixa de l'avinguda de l'abat Oliva.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Busos més petits, però en més quantitat Augmentar la flota de busos és complicat ja que requereix d'una inversió important per part de l'ajuntament, però els busos més petits són més barats, per tant amb el mateix capital es podrien adquirir més quantitat de busos, cosa que augmentaria la freqüència de pas i també permetria que la xarxa de bus urbà penetrés en el casc antic ja que podrien passar per carrers més estrets els quals un bus normal no pot perquè no hi cap, També es podria aprofitar i que aquests busos fossin elèctrics per reduir la contaminació.	Desestimada / No pertinent
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Situar les parades de bus en les cotes altes L'autobús és un vehicle que permet que les persones grans puguin traslladar-se d'un lloc a un altre, sobretot per fer ús de serveis administratius, sanitaris, socials,...Manresa és una ciutat amb una orografia complexa de moltes pujades i baixades, per això també caldria que les parades de bus estiguessin a cotes altes.	Estimada parcialment
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Reduir tarifes bus i crear carril bus Fixar unes tarifes més assequibles de bus amb abonaments que no caduquin (anuals), facilitarien l'ús a jubilats i a estudiants. Si la ciutat aposta pel bus, evitarà l'ús del vehicle privat, reduirà la contaminació, facilitarà l'accés al centre de la ciutat sense estressos.	Estimada parcialment

<p>Model de ciutat i entorn</p>	<p>Transport públic</p>	<p>Servei de bus urbà més competitiu</p> <p>Per norma s'entén que una parada serveix un radi de 250m de cobertura, per tant vol dir que les parades haurien d'estar separades uns 500m entre si, cosa que actualment no passa (n'hi ha que estan massa a prop). Una part d'aquesta proposta és redefinir les parades de bus urbà acostant-les als punts on hi hagi més oferta i més demanda de passatgers i suprimir les innecessàries, cosa que augmentaria la velocitat comercial fent reduir el temps de recorregut i l'interval de pas. Les línies actuals tenen un temps de recorregut molt gran ja que volen donar la major cobertura possible. Un model com l'actual fa que les línies donin voltes innecessàries per la ciutat. Una altra part d'aquesta proposta és redefinir les línies de bus focalitzant-les en el transport de passatgers des de les zones amb més oferta a les zones de més demanda. Sempre utilitzant línies més curtes per disminuir al màxim el temps de recorregut.</p> <p>Al fer línies més curtes es necessitarien menys busos mantenint, o fins i tot millorant encara més, l'interval de pas Aquests busos es podrien redistribuir creant línies noves que donessin cobertura sobretot als polígons industrials per tal d'incentivar la mobilitat obligada usant el bus urbà. Aquest procés de millora del servei urbà és un procés iteratiu, és a dir, s'ha de repetir varies vegades en l'ordre que he anat indicant fins a convergir en una solució única. Òbviament adaptada només a l'actualitat, al cap d'uns anys si la situació d'ofertes i demandes ha canviat doncs s'haurien de repetir les 4 parts.</p> <p>D'altra banda es proposa analitzar si surt a compte o no perdre àrea de cobertura i redefinir les rutes, perquè pot ser que si o pot ser que no. Es podria fer que aquestes zones siguin a demanda potser, que només si ho reserves prèviament (1h d'antelació) per una aplicació mòbil o telefonant el bus fes aquesta part del recorregut, si no es podria saltar tota aquesta part del recorregut, seguint més o menys el model que fan a torre baró: https://www.tmb.cat/ca/barcelona/bus-a-demanda (Enllaç extern) Aquest model, però dificultaria definir uns horaris de bus estables. A més al crear línies més curtes, et sobraran busos que podràs utilitzar per crear línies noves i tornar a donar cobertura a les zones que havies deixat de donar cobertura prèviament durant l'estudi.</p> <p>Com menys utilitzada és una parada menys temps perd el bus, ja que el bus es pot anar saltant parades si no hi ha ningú, i en cas que només vulgui pujar o baixar una persona es pot fer molt ràpid, no es perd gaire temps. On si que es perd temps es en parades que mouen molta gent, però aquestes son bastant importants. També vol dir caminar 250 metres més, però això suposa 3-4 minuts extres de viatge per</p>	<p>Estimada parcialment</p>
---------------------------------	-------------------------	---	-----------------------------

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACCEPTACIÓ
		arribar a la parada, i crec que a la gent prefereix no caminar aquest extra (pèrdua d'alguns usuaris). De manera ràpida i superficial, els principals pols de demanda de passatgers de Manresa són: Carrer Guimerà i voltants, pol. ind. Bufalvent, pol. ind. els dolors, nou congost, zona universitària, pol. ind. pont nou, fàbrica nova (quan hi hagi la universitat).	
Model de ciutat i entorn	Transport públic	Connectar amb autobús l'estació de RENFE Viladordis Actualment no hi ha cap autobús que connecti l'estació de Renfe i la parada de Manresa Viladordis. ni de pujada ni de baixada. això implica que els veïns d'aquesta zona han de fer el trajecte caminant. Es podria fer un perimetral en les dues direccions que arribes a Sant Joan de Deu . perquè l'autobús fos efectiu s'hauria de coordinar amb les arribes i sortides de Renfe.	Estimada parcialment
Model de ciutat i entorn	Aparcament	Crear zones verdes d'aparcament per a residents La zona verda d'aparcament ofereix igualtat d'oportunitats pels residents dels barris. No tothom es pot permetre un lloguer o compra d'un pàrquing privat. En funció del barri on es viu, l'aparcament és més o menys viable. La zona blava és estressant perquè el resident ha d'estar pensant al moment d'estacionar quan temps necessita. Sumat a què les tarifes a Manresa són altes i les multes formen part de l'ús diari de l'estacionament.	Estimada
Model de ciutat i entorn	Aparcament	Aparcaments dissuasius a les entrades i sortides de la ciutat Habilitar aparcaments dissuasius a les entrades i sortides de la ciutat que també serviren com a punt de trobada per compartir un sol cotxe amb qui treballa a l'àrea metropolitana. Aquests aparcaments també podrien facilitar l'ús del transport públic (ferrocarrils catalans, estació d'autobusos) i podrien servir per descongestionar barris amb molta densitat de vehicle particular (ciudadans que no poden assumir la despesa d'un lloguer o compra d'un pàrquing privat).	Estimada
Mobilitat activa	Espais i entorns urbans prioritaris	Millorar el Camí a la Torre de Santa Caterina La Torre és un bé cultural d'interès nacional. La seva situació geogràfica permet gaudir d'una de les millors panoràmiques de Manresa. Cal vetllar pel camí d'accés i l'entorn de la Torre, es mereix un manteniment més acurat.	Estimada parcialment
Mobilitat activa	Espais i entorns urbans prioritaris	Connexió verda entre la Parada i l'Agulla, i restauració dels corredors ecològics i socials. El Pla director de l'Agulla hauria de prioritzar la connexió verda entre el barri de la Parada i l'Agulla. El mateix Pla hauria de prioritzar recuperar el corredor ecològic i social entre el Poal i Viladordis, actualment estroncat pel polígon eternament buit del Grau. El mateix Pla hauria de prioritzar recuperar el corredor ecològic entre l'Agulla i el Poal.	Estimada parcialment

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACCEPTACIÓ
Mobilitat activa	Espais i entorns urbans prioritaris	Promoure la convivència de vianants i transport públic al Carrer d'Àngel Guimerà M'agradaria que els vianants i el transport públic puguem conviure junts, és per això que al carrer Àngel Guimerà hi han d'haver les 2 coses, tan busos com vianants amb el seu espai (i al costat hi ha el passeig també amb molt espai). Per això, cal tornar a fer el procés participatiu, però que els veïns del carrer, botiguers i usuaris del bus tinguin més pes en la decisió.	Desestimada / No pertinent
Mobilitat activa	Espais i entorns urbans prioritaris	Asfaltar el Camí del Grau (davant del camp de futbol de les Cots). El camí del Grau està en un estat deplorable. És un camí molt utilitzat i transitat per tots els jugadors/ es del camp i pels visitants i altres participants. Quan hi ha èpoques o dies de pluja aquest camí amb moltes irregularitats s'omple de bassals i tolls d'aigua i és intransitable.	Desestimada / No pertinent
Mobilitat activa	Vianants	Xarxa de carrers per a vianants i bicis, sense cotxes Convé que, com a mínim, hi hagi un carrer que connecti cada barri amb el barri veí, de forma agradable i segura per a vianants i bicicletes. En algun cas vol dir una vorera ampla i arbrada en els pocs carrers amples de la ciutat; en altres vol dir un carrer sense cotxes paral·lel a les vies amb més trànsit. Per exemple: si Pont de Vilomara i Sant Cristòfol han de tenir tants cotxes, Gaudí podria ser un passeig sense trànsit motoritzat, generant alhora espais de trobada, relació i descans	Estimada
Mobilitat activa	Vianants	Instal·lació de bancs còmodes a les principals vies de la ciutat i als parcs. Situar bancs còmodes a les principals vies de la ciutat, i als parcs, no massa allunyats els uns dels altres. Instal·lar un model de banc com els que hi ha al passeig de Pere III, on la gent gran, no tan gran i els joves puguin seure per reposar o gaudir de la contemplació. Potenciar zones amb arbres i vegetació a tots els racons de la ciutat. Cal augmentar la verdor de la ciutat amb vegetació que no afavoreixi les al·lèrgies primaverals.	Estimada
Mobilitat activa	Vianants	Ampliació de la vorera Ctra. de Cardona- Pont Nou- Parc Fluvial del Cardener Actualment estreta i perillosa, la vorera de la Ctra de Cardona que porta al Pont Nou i al Parc Fluvial del Cardener és un punt negre de la connectivitat trama urbana amb el Parc Fluvial i Pont Nou. L'obra és factible i necessària. En aquest sentit aquesta proposta ens porta a la proposta d'esborrar del POUM, el pont plantejat Ctra de Cardona - Cementiri per impactant, inapropiat i inassolible.	Estimada

SESSIO	TEMA	PROPOSTA	ACCEPTACIÓ
Mobilitat activa	Vianants	Bon manteniment de voreres, pas de vianants i mobiliari urbà. Les persones grans i amb mobilitat reduïda acostumen a fer de vianants, no acostumen a anar motoritzats ni en bicicleta, com a molt fan ús del bus. Per tant, donat que a Manresa són gairebé el 20% de la població, cal mantenir en bon estat voreres, pas de vianants i mobiliari urbà.	Desestimada / No pertinent
Mobilitat activa	Vianants	Crear carrers per vianants Convertir el màxim de carrers en carrers per a vianants on només hi puguin accedir en cotxe veïns i serveis. Evitant crear col·lapses dins la ciutat i mantenint el flux de vehicles el màxim homogeni possible. Poso alguns carrers d'exemple que es podrien convertir en carrers per vianants: Carrer Sèquia Carrer Valentí Almirall Carrer Fonollar Carrer Sant Benet Carrer Providència Carrer Priorat Carrer Empordà Carrer del Vallès	Estimada parcialment
Mobilitat activa	Bicicletes	Ampliació carril bici a tota la ciutat Cada cop són més els usuaris que es mouen amb patinet elèctric i alhora, es fa difícil la circulació en bicicleta. La ciutat ha d'estar comunicada a través d'un carril bici. Un dels objectius a nivell mundial és minimitzar la contaminació, doncs trobem adequat que es faciliti la circulació en bicicleta, patinets o altres. Tot i que existeixen carrils bici a la ciutat, aquests no tenen continuïtat. Hi ha diferents trams però no ajuden a fer recorreguts per ciutat. Si bé és cert que tota la ciutat és zona 30 i es pot circular directament per la calçada hi ha molta gent a qui li pot provocar sensació d'inseguretat per la qual cosa un carril bici segregat pot ser una bona mesura. A més, els carrils bici actuals fan alguns girs de 90º sobtats una mica perillosos i alguns estan absorbits per les arrels dels arbres.	Estimada
Mobilitat activa	Bicicletes	Ús de bicicletes i VMP al casc urbà Redefinir i senyalitzar de manera clara l'ús de bicicleta al casc antic, i també dels VMP.	Estimada
Mobilitat activa	Seguretat viària	Circulació entre C. Sallent i Av. dels Dolors. Els dos carrers que comuniquen la part baixa entre C. Sallent i Av. dels Dolors (C. d'Avinyó i C. D'Artés), ambdós son en mateix sentit cap a C. Sallent. Canviar la direcció d'un dels dos per a poder accedir des de C. Sallent a Av. dels Dolors sense haver d'arribar a Pl. Prat de la Riba, de per sí ja prou conflictiva.	Desestimada / No pertinent
Mobilitat activa	Altres	Planificació de carrers Vull proposar una eina perquè la ciutadania pugui fer propostes de com vol que sigui un carrer específic quan l'ajuntament tingui la idea de modificar, és molt senzill d'utilitzar i seria senzill fer una recollida de propostes per aquell carrer: https://streetmix.net/ (Enllaç extern) Això si, la opinió dels veïns del propi carrer sempre és la més important.	Desestimada / No pertinent

4 INFORMES DE LES SESSIONS

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Manresa



Informe de la sessió de participació Consell de Mobilitat

Informe sessió 14 de juny



Diputació
Barcelona

#DibaOberta



Ajuntament
de Manresa

Oindic
INICIATIVES I DINÀMIQUES COMUNITÀRIES

LT Tema clym
Programa

1- PRESENTACIÓ

L'Ajuntament de Manresa, amb el suport de la Diputació de Barcelona, està impulsant l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS). El Pla de Mobilitat es configura com l'eina de treball per planificar de manera integrada les xarxes que conformen el sistema de transport de la ciutat i la mobilitat de les persones que hi viuen, tenint en compte tots els models que s'utilitzen pels desplaçaments.

La voluntat és desenvolupar el projecte fomentant la implicació activa de la ciutadania potenciant la reflexió entorn l'estat actual de la mobilitat al municipi i generant propostes per millorar-la.

El procés de treball s'ha plantejat de manera que es facilités la informació necessària a les persones participants per assolir el coneixement més ampli possible sobre un tema complex com és la mobilitat. En aquesta línia, les sessions de participació s'han realitzat després de realitzar una explicació bàsica dels principals components que ha de contemplar el PMUS de Manresa.

En el marc d'aquest procés el passat 14 de juny es va dur a terme una sessió participativa amb el Consell de Mobilitat. Aquest document recull els resultats d'aquesta sessió.



2- ORGANITZACIÓ DE LA JORNADA

La jornada es va estructurar de la manera següent:

- **Benvinguda i presentació** de la sessió a càrrec de David Aaron, regidor delegat d'Urbanisme i Mobilitat de l'Ajuntament de Manresa.
- **Presentació de les idees clau de la diagnosi del PMUS** a càrrec de l'equip redactor del Pla.
- **Debat** entorn els diferents eixos de reflexió.
- **Agraïment i cloenda.**

Dinàmica de debat

En un primer moment es va fer un primer exercici de presentació dels participants i activació on es va demanar que cada participant triés una imatge que expliqués com és Moure's a Manresa a l'actualitat.

Una vegada es van compartir els resultats es va plantejar un segon moment de treball per formular propostes que permetin millorar la mobilitat de la ciutat.

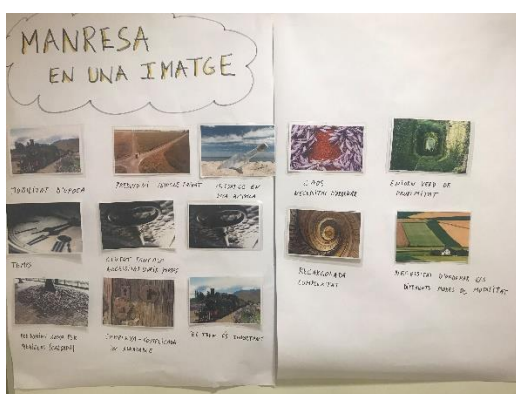
A continuació es presenten els resultats.



3- RESULTATS DE LA SESSIÓ

3.1 La mobilitat en una imatge

L'objectiu d'aquets exercici era explicar en una imatge com és Moure's a Manresa, i les respostes van ser:



Es considera que la mobilitat per Manresa encara és d'una altra època. Predomina molt el vehicle privat, fet que provoca que predominin les calçades enfront de les voreres i les zones pels vianants. És força complicada, complexa, recargolada, i fins i tot, caòtica, i demana força temps per a desplaçar-se. És necessari posar ordre, especialment entre els diferents modes de transport. A més, es considera que és una ciutat tancada que necessita obrir més les seves portes.

El tren és un element important per la ciutat. I, té un entorn verd de proximitat.

3.2 Propostes i suggeriments al Pla de Mobilitat

MODEL DE CIUTAT I ENTORN

- A nivell general, s'assenyala que és important **ser ambiciosos a l'hora de planificar** les actuacions del PMUS, tenint en compte que és un pla a 6 anys vista. S'ha de ser valents políticament i **creure en la Zona de Baixes Emissions**.
- Cal fer **propostes a curt, mig i llarg termini, i disposar d'un calendari d'execució** per poder fer un seguiment del pla que s'acabi aprovant.
- Cal tenir molt present que partim d'una ciutat on "el cotxe era el rei" i hem de recol·locar, però això no ha de voler dir "demonitzar el cotxe" sinó proposar en positiu i fer molta pedagogia i sensibilització.

CONNECTIVITAT URBANA

- Cap **potenciar els accessos als entorns naturals de la ciutat a peu i en bicicleta** de forma segura i accessible.
- També és important **connectar la ciutat amb els polígons interns** amb accessos segurs a peu i en bicicleta. Això implica que a la Ronda cap a Viladordis cal **separar els vianants de les bicicletes i treure els obstacles per als dos itineraris**.

ZONES DE BAIXES EMISSIONS

- Es valora correcte la proposta inicial de zona de baixes emissions, si bé es considera que és molt ambiciosa.
- Es considera que **la ZBE pot generar un cert conflicte social**, perquè no tothom es pot permetre el canvi de vehicle, i per això **cal ser flexibles en la seva aplicació i potenciar molt el transport públic** perquè sigui una alternativa viable i efectiva.
- S'observa que una **gestió dinàmica i smart dels semàfors amb tecnologia 5G** **facilitaria una reducció de les emissions**.

TRANSPORT PÚBLIC

- Cal **prioritzar el transport públic i per això cal millorar la seva velocitat comercial** per fer-lo més competitiu respecte el vehicle privat. Per fer-ho és important donar prioritat de pas al bus **mitjançant la creació de carrils bus, especialment a la carretera de Vic i al Passeig**.
- És necessari **reforçar el transport públic, especialment en hores punta**.
- Cal **renovar la flota de busos** més sostenibles amb combois híbrids o elèctrics.
- També cal **repensar la mida dels busos en funció dels seus itineraris i ús**, per exemple, disposant de busos més petits per la zona del casc antic.
- També caldria millorar els preus, fent uns **preus més competitius vinculats a diferents franges horàries**.
- Canviar el pagament en metàl·lic obligatori de les targetes T-10 bus, i facilitar altres mitjans això com disposar de **més punts de venda de targetes de bus/màquines expenedores**.
- Necessitat de **disposar de més línies de bus interurbanes** per poder travessar la ciutat.

- Caldria **potenciar les parades intermodals connectant les diferents entrades i modes de transport de la ciutat.**
- **Implantar el tren-tram Callús, Sallent Santpedor, ... aprofitant la via existent per les mines.** Es considera un projecte ambiciós però viable, el projecte ja està fet, i requeriria un finançament de la Generalitat.

APARCAMENT

- Promoure **aparcament per a residents en zones d'alta densitat.** En la mesura del possible **aprofitant pàrquings privats amb baixa ocupació actual**, com per exemple, aprofitant l'aparcament de l'Hospital a la Balconada. Potenciar l'aprofitament dels pàrquings privats per a l'aprofitament dels veïns i veïnes dels barris, arribant a acords d'ús.
- Potenciar les **tarifes reduïdes per aparcaments soterrats per treure vehicles de la superfície** que ocupen espai per a altres modes de transport.
- **Cal fer una revisió de la funció de la zona blava**, pensant per què la volem? Recaptar diners, promoure la rotació d'aparcament, reduir l'ús del vehicle privat, etc. Replantejar la zona blava, fent tarifes per zones i per a diferents franges horàries.
- Quan acabi la concessió de les zones blaves de Manresa que actualment és privada **municipalitzar el servei, i que esdevingui de gestió municipal** perquè els beneficis es puguin invertir en millores per la mobilitat de la ciutat.
- **Potenciar els aparcaments dissuasius** en diferents zones (Bufalvent, Congost, Avinguda dels Dolors i plaça Catalunya). I que estiguin ben connectats amb la ciutat amb bus, bici i VMP.
- **Promoure els aparcaments soterrats segurs per a bicicletes als pàrquings privats** ja existents, per promoure l'ús d'aquest mode de transport.

MOBILITAT ACTIVA

ESPAIS I ENTORNS URBANS PRIORITARIS

- Pensar i **plantejar la mobilitat des de la convivència de les diferents maneres de moure's** evitant el conflicte, si bé, hi ha qui assenyala que sempre hi ha un punt de conflicte, la qüestió és com es gestiona, des del diàleg i buscant l'alternativa més òptima.
- **Reduir la circulació dels vehicles pesats per la ciutat.**
- **Eliminar la circulació de vehicles ens els carrers estrets** que sigui possible per passar-los a ser zones de vianants.

VIANANTS

- **Ampliar les voreres dels itineraris principals** de la ciutat.
- **Dimensionar bé les voreres** segons l'espai disponible, segons els diferents usos que es vulguin potenciar en cada carrer: vianant, bicicleta, vehicle privat, etc.
- **Potenciar la peatonalització de carrers i les plataformes úniques en els carrers que no puguin tenir una amplada de vorera 1'80 metres d'amplada.**
- **Redissenyar les cruïlles a partir dels itineraris de pas "naturals" dels vianants**, i no tant, pensant en la circulació de vehicles.
- **Pensar les zones de vianants amb zones de descans, amb zones verdes, amb arbrat que generi zones d'ombra que facilitin refugis climàtics.**
- **Resoldre com queden les accions que es van emprendre durant la covid** (urbanisme tàctic), quan es van ampliar voreres amb pintura, **si s'han de consolidar amb una intervenció més duradora o han de tornar a la seva situació anterior.**

BICICLETES

- S'observa que tot i que parlem de carril bici, hauríem **de parlar de carril per a Vehicles de Mobilitat Personal.**
- **Planificar els carrils bici en vies principals segregades i protegides, connectant punts d'interès**, com es realitza amb la xarxa de transport públic. **Eliminar una línia d'aparcament de cotxes a la carretera de Vic i de Cardona i fer un carril bici de punta a punta de la ciutat.** S'observa que si la xarxa de bicicletes no està segregada

és perillós anar en bicicleta.

- **Homogeneïtzar els tipus de carrils bici i VMP segregats.**
- És important que la xarxa de bicicletes es **planifiqui amb una data d'execució limitada per anar realitzant la intervenció amb coherència.**
- **Potenciar els aparcaments de bicicleta segurs en aparcaments soterrats i en aparcaments a la via pública en zones concorregudes:** estacions de tren i bus, plaça Valldaura, carrer Jaume I (aparcament de motos i bicicletes).

SEGURETAT VIÀRIA

- Necessitat de més civisme i menys permissibilitat de la indisciplina viària a la via pública (necessitat de més contundència de la policia local). **Ser menys permissius especialment amb l'estacionament inadequat en els passos de vianants o en les voreres.**
- **Incrementar els elements reductors de velocitat dels vehicles o disminució de l'amplada del carril de circulació** per fer complir les velocitats límit establertes, i col·locar radars als entorns escolars per dissuadir, carrers com Sant Cristòfol o Pont de Vilomara.

MOBILITAT INCLUSIVA I UNIVERSAL

VISIÓ DE GÈNERE

- S'observa que si es realitzen millores en l'espai públic i l'accessibilitat universal es millorarà en la mobilitat en visió de gènere o mobilitat per a persones en mobilitat reduïda.
- **Facilitar que les cruïlles siguin amples i amb una major visibilitat.**
- **Intervenir en els punts negres o foscos per a la mobilitat a peu.** Per exemple, el túnel de sota estació de busos és hostil per anar a peu. Cal un millor accés per anar d'un barri a un altre.
- **Flexibilitzar el lloc de la parada del bus en determinades hores del dia, millorar la il·luminació de les parades** en els moments foscos del dia, etc., facilitaria l'ús del transport públic en visió de gènere. **És important la formació i les instruccions que es donen als conductors/es.**

MOBILITAT REDUIDA

- **Millorar l'accessibilitat ampliant les voreres estretes i traient els obstacles de la vorera.**
- **Quan es realitzin obres a la via pública, que aquestes treguin espai de la calçada i no de la vorera.**
- **Potenciar els busos petits per dintre del barri antic** pensant en les persones grans i les persones amb mobilitat reduïda que hi viuen. Disposar de microbusos que circulin a 20km/h ja que són carrers de plataforma única.

ENTORNS ESCOLARS

- **Limitar l'accés dels cotxes als entorns escolars.**
- **Potenciar els camins escolars.**
- **Promoure la disminució de la contaminació acústica i atmosfèrica en entorns escolars.**
- **Realitzar talls de carrers limítrofs en les hores d'entrada i sortida als centres educatius.**
- **Potenciar els carrils bici segregats per arribar a les escoles.**
- **Promocionar el bus amb monitoratge per incrementar l'autonomia dels infants i adolescents.**
- **Pensar la zonificació escolar pensant amb la mobilitat per minimitzar el desplaçament de l'alumnat.**
- **Potenciar la col·locació d'arbrat per limitar la contaminació.**

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Manresa



Informe de la sessió de participació amb responsables tècnics

Informe sessió 15 de juny



Diputació
Barcelona

#DibaOberta



Ajuntament
de Manresa

Oindic
INICIATIVES I DINÀMIQUES COMUNITÀRIES

Tema **ctym**
Programa

1- PRESENTACIÓ

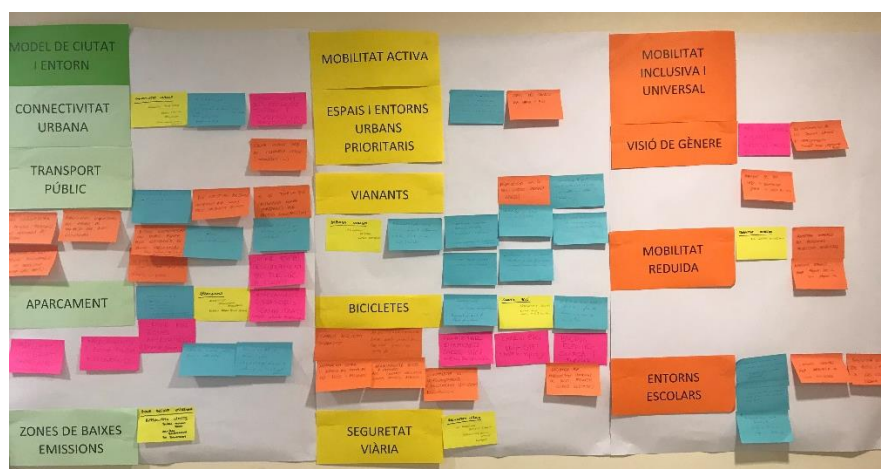
L'Ajuntament de Manresa, amb el suport de la Diputació de Barcelona, està impulsant l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS). El Pla de Mobilitat es configura com l'eina de treball per planificar de manera integrada les xarxes que conformen el sistema de transport de la ciutat i la mobilitat de les persones que hi viuen, tenint en compte tots els models que s'utilitzen pels desplaçaments.

La voluntat és desenvolupar el projecte fomentant la implicació activa de la ciutadania de potenciant la reflexió entorn l'estat actual de la mobilitat al municipi i generant propostes per millorar-la.

El procés de treball s'ha plantejat de manera que es facilités la informació necessària a les persones participants per assolir el coneixement més ampli possible sobre un tema complex com és la mobilitat. En aquesta línia, les sessions de participació s'han realitzat després de realitzar una explicació bàsica dels principals components que ha de contemplar el PMUS de Manresa

En el marc d'aquest procés el passat 15 de juny es va dur a terme una sessió participativa amb responsables tècnics de l'ajuntament.

Aquest document recull els resultats d'aquesta sessió.



2- ORGANITZACIÓ DE LA JORNADA

La jornada es va estructurar de la manera següent:

Benvinguda i presentació de la sessió a càrrec de David Aaron , regidor delegat d'Urbanisme i Mobilitat de l'Ajuntament de Manresa

Presentació de les idees clau de la diagnosi del PMUS a càrrec de l'equip redactor del Pla

Debat entorn els diferents eixos de reflexió.

Agraïment i cloenda.

Dinàmica de debat

En un primer moment es va fer un primer exercici de presentació dels participants i activació on es va demanar que cada participant triés una imatge que expliqués com és Moure's a Manresa a l'actualitat.

Una vegada es van compartir els resultats es va plantejar un segon moment de treball per formular propostes que permetin millorar la mobilitat de la ciutat.

A continuació es presenten els resultats.

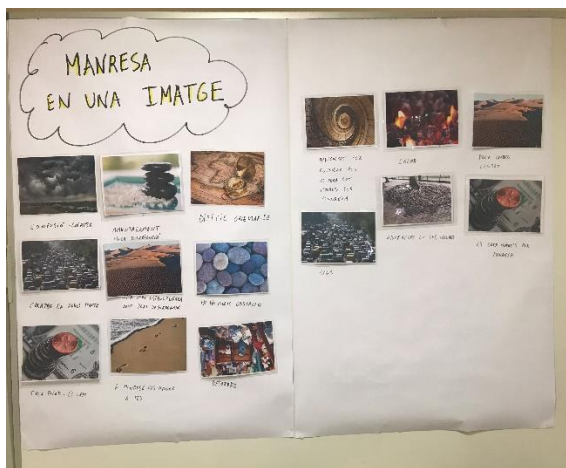


3- RESULTATS DE LA SESSIÓ

3.1 La mobilitat en una imatge

L'objectiu d'aquets exercici era explicar en una imatge com és Moure's a Manresa

Imatge fotos



- Sensació de confusió i col·lapse
- Hi ha una mala distribució de l'espai públic i provoca amuntegament
- Dificultat d'orientar-se especialment pes turistes
- Hi ha col·lapse en hores punta
- Una part de la ciutat està estructurada i una part està desordenada
- Hi ha molts obstacles
- Toca pagar. Moure's és car
- A Manresa has d'anar a peu
- Desordre
- Dificultat d'explicar als de fora com moure's per Manresa
- Calor, manca zones d'ombra pel passeig
- Poca ombra

3.2 Propostes i suggeriments al Pla de Mobilitat

MODEL DE CIUTAT I ENTORN

CONNECTIVITAT URBANA

- Hi ha diferents **pols d'atracció amb hores de màxima aflluència**, com ara la zona del conservatori de música, el CAP o el barri antic on caldria garantir una bona connectivitat.
- Cal garantir la **connectivitat dels recursos turístics i esportius amb transport públic**
- Cal **crear espais web per compartir cotxe**, per exemple entre els universitaris.

TRANSPORT PÚBLIC

- Habilitar **pàrquings dissuasius als afores de Manresa i connectar-los amb busos llançadora**
- Facilitar **busos llançadora en les festes i festivals** i espais nocturns de festa
- Impulsar mesures per tal que la **línia de bus Xup tingui la mateixa consideració i atenció que les línies urbanes. També caldria millorar-ne la freqüència.**
- Facilitar **servei de bus nocturn als polígons i als hospitals** per facilitar la mobilitat de la gent que treballa de nit.
- Targeta bus +16, **repensar les zones tarifàries** i fer pressió a la Generalitat. La zona del Bages està mal dividida i cal una millor integració tarifària.
- **Habilitar busos llançadora en hores punta pels estudiants que fan formació post obligatòria** i connectin amb l'estació de busos i tren cap als centres de formació post obligatòria

ZONES DE BAIXES EMISSIONS

- **Replantegar els límits de la ZBE per treure els polígons** dels Mussols i Dolors , la zona del POAL I Puigberenguer que són poc transitades.

APARCAMENT

- **Habilitar zones d'aparcaments dissuasius ben senyalitzats** a Congost, La Parada i Plaça Catalunya o a la fabrica Nova i Parc tecnològic. **Connectar aquests aparcaments amb transport públic.**
- **Reduir els preus de la zona blava**
- Crear un espai pel desencotxament de busos turístics a la Plaça Europa
- Fer un **bitllet integrat d'aparcament.**

MOBILITAT ACTIVA

ESPAIS I ENTORNS URBANS PRIORITARIS

- **Establir limitacions al pas de vehicles en carrers que actualment s'utilitzen com a drecera** (per exemple carrers santa Llúcia , PuigTerrà de Dalt, etc)
- **Habilitar espais més amables per anar a peu**

VIANANTS

- Impulsar una **estratègia per promoure un canvi d'hàbits de mobilitat** de la ciutadania. Cal sensibilitzar la gent. Si la gent no comparteix el model serà més difícil implementar les mesures. Cal fer pedagogia per deixar de fer servir el cotxe, i això es podria treballar amb la figura dels **agents cívics.**
- **Restringir l'accés del vehicle privat a la illa de vianants** (Plaça Major, Sobrerroca , Born, carrer Nou)
- **Eliminar paviment de formigó blindat** o no ampliar-ho a més zones
- Habilitar **plataforma única en carrers estrets** (per exemple al carrer Hospital, Infants, Còs)
- Necessitat **d'ampliar voreres i si no és possible ampliar-les fer plataformes**

úniques. Cal evitar els obstacles a les voreres i comptar quin és l'espai útil real

- **Fomentar zones d'ombra i verdes pels vianants**

BICICLETES

- El carril bici te un perfil molt lúdic . Cal ampliar itineraris i que sigui segur anar en bici. Cal **fer una xarxa estructurada que permeti connectar els diferents pols d'atracció i habilitar un carril bici transversal.** A més caldria unificar els diferents tipus de carril existents. **Els carrils bici han d'estar segregats** perquè siguin una alterativa segura.
- Establir una **xarxa d'aparcaments per bicis i patinets** als centres educatius , casals de joves , biblioteques ,etc.
- Promoure un **sistema de bicing elèctric ciutadà i turístic,**. Facilitar el lloguer per necessitats puntuals de bicis, patinets i cotxes elèctrics
- Fer **una normativa clara i fer-ne difusió de l'ús de bicicletes i patinets**
- **Habilitar carril bici a totes les noves urbanitzacions** (via sant Ignasi, la carpa del riu,..)
- **Contribuir des de l'ajuntament al cofinançament d'incitatives com el bici bus o el bus escolar**

SEGURETAT VIÀRIA

- **Garantir el pas dels serveis públics** (ambulàncies, bombers vehicles de neteja. Etc)

MOBILITAT INCLUSIVA I UNIVERSAL

VISIÓ DE GÈNERE

- Habilitar una **millor il·luminació als camins esportius i al passeig del riu**
- Millorar la **il·luminació de les zones grans d'aparcament** (taverna Mallo, Aparcament Renfe, etc)
- Establir la **possibilitat de fer parades de bus urbà a demanda** (a prop de

casa)

MOBILITAT REDUIDA

- **Adaptar les voreres per persones amb mobilitat reduïda** i fer-les realment accessibles. Cal actuar en els rebaixos de totes les voreres ja que moltes no estan bé.

ENTORNS ESCOLARS

- **Potenciar l'execució de sortides segures a peu o bici.** La digenis ja està feta i ara falta l'execució de les mesures.
- **Protegir els entorns escolars** . Que es pugui anar a peu des de diferents punts de la ciutat (potenciar el bus, la bici.)
- **Connectar camins escolars i promoure la mobilitat activa dels alumnes**
- **Habilitar espais de petó i adeu a les escoles**

4- PARTICIPANTS

- 1- Montse Perramon, Residus i Neteja
- 2- Jacint Serriols, Gestió de Serveis Urbans
- 3- Joan Collado, Xarxes i Ciutat Intel.ligent
- 4- Josep Maria Muncunill, Manteniment de la Via Pública
- 5- Laura Perostes, Programa de la Gent gran
- 6- Joan Francesc Domenech, Programes Estratègics i de Ciutat
- 7- Alba Alsina, Medi Ambient
- 8- Alba Canals, Activitats Urbanes
- 9- Jordi Martínez, Policia Local
- 10- Laura Castany, Programa de la Dona i LGTBI
- 11- Cristina Cano, Programa de Joventut
- 12- Josep Perau, Esports
- 13- Marta Romeo. Ensenyament
- 14- Rosa Barull, Ensenyament

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Manresa



Informe de la sessió de participació sobre Model de Ciutat i entorn

Informe sessió 14 de juny



Diputació
Barcelona

#DibaOberta



Ajuntament
de Manresa

Oindic
INICIATIVES I DINÀMIQUES COMUNITÀRIES



1- PRESENTACIÓ

L'Ajuntament de Manresa, amb el suport de la Diputació de Barcelona, està impulsant l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS). El Pla de Mobilitat es configura com l'eina de treball per planificar de manera integrada les xarxes que conformen el sistema de transport de la ciutat i la mobilitat de les persones que hi viuen, tenint en compte tots els models que s'utilitzen pels desplaçaments.

La voluntat és desenvolupar el projecte fomentant la implicació activa de la ciutadania potenciant la reflexió entorn l'estat actual de la mobilitat al municipi i generant propostes per millorar-la.

El procés de treball s'ha plantejat de manera que es facilités la informació necessària a les persones participants per assolir el coneixement més ampli possible sobre un tema complex com és la mobilitat. En aquesta línia, les sessions de participació s'han realitzat després de realitzar una explicació bàsica dels principals components que ha de contemplar el PMUS de Manresa

En el marc d'aquest procés el passat 14 de juny es va dur a terme una sessió participativa per debatre entorn el Model de Ciutat i Entorn. Aquest document recull els resultats d'aquesta sessió.

2- ORGANITZACIÓ DE LA JORNADA

La jornada es va estructurar de la manera següent:

- **Benvinguda i presentació** de la sessió a càrrec de David Aaron, regidor delegat d'Urbanisme i Mobilitat de l'Ajuntament de Manresa.
- **Presentació de les idees clau de la diagnosi del PMUS** a càrrec de l'equip redactor del Pla.
- **Debat** entorn els diferents eixos de reflexió.
- **Agraïment i cloenda**.

A continuació es presenten els resultats.



3- RESULTATS DE LA SESSIÓ

3.1 Propostes i suggeriments al Pla de Mobilitat

MODEL DE CIUTAT I ENTORN

CONNECTIVITAT URBANA

- En primer lloc, es destaca que a l'hora de planificar el PMUS és important **tenir en compte l'estudi que es va realitzar per l'elaboració del POUM** (Pla d'Ordenació Urbanística Municipal). Aquest estudi plantejava la possibilitat de **definir dos nodes externs de les vies ferroviàries de manera que permetés la pacificació de l'eix principal de Manresa com són la carretera de Vic de de Cardona.**
- En segon lloc, es destaca la **necessitat de millorar la velocitat comercial del bus en la carretera de Vic i de Cardona.**
- En clau de connectivitat externa, on el PMUS té una intervenció limitada però ha de tenir en compte, es destaca que **la línia de bus de Manresa a Barcelona ha reduït el número de vehicles i això ha generat retards i augment de densitat d'usuaris en determinades franges horàries.** En aquesta línia és molt important és fonamental el túnel de Montcada i Reixach per potenciar la via ràpida Barcelona-Manresa.
- També és fonamental **connectar la mobilitat urbana vinculada al Pla del Bages**, cal tenir molt present que Manresa és capital de comarca i que ha de venir molta gent de l'entorn a la ciutat. També planificar la connectivitat de Manresa amb el Pla del Bages amb tren per potenciar el transport públic.
- **Planificar la connectivitat interurbana també per a l'ús de la bicicleta i el patinet elèctric** pels carrils bici en connexió amb l'entorn, per millorar l'ús de la bicicleta i el patinet elèctric com a mitja de transport.
- Necessitat que el **carril bici connecti amb l'anella verda de la ciutat, i pensar en les vies verdes no només com una alternativa de lleure sinó també com una alternativa de mobilitat i transport.**
- **Senyalitzar millor els itineraris i vies verdes per potenciar el seu ús.**
- **Cal homogeneïtzar i racionalitzar els diferents tipus de carrils bici o vies ciclables.**

TRANSPORT PÚBLIC

- A l'hora de planificar les parades de bus, **pensar en col·locar parades sempre en la part més elevada dels carrers**, com per exemple, el carrer Alcalde Armengol o Tarragona, per facilitar la mobilitat de les persones grans i les persones amb mobilitat reduïda. O a la zona del barri vell, per exemple, per accedir a l'Ajuntament, en cotes altes, com la plaça Infants.
- Hi ha zones i barris de Manresa que queden massa allunyats uns dels altres, per exemple, a la Font del Gat el bus es queda a mig camí, o de la Plaça Espanya a Sant Domènec s'obliga a caminar massa a les persones grans.
- Hi ha zones de Manresa on no arriba el transport públic. Fora bo **potenciar microbusos a la zona del barri Antic**, perquè actualment no hi passen i cal facilitar l'accés de les persones grans. Podrien ser busos més petits, elèctrics, i amb dos o tres es podria cobrir la demanda. **Adaptar l'amplada del bus a l'amplada dels carrers per on ha de passar.**
- Que el transport públic **adeqüi els seus itineraris i freqüències als horaris d'entrada i sortida dels centres educatius** per promoure el seu ús entre aquesta població.
- Cal **equilibrar l'oferta i la demanda de transport públic a Manresa.**
- **Reduir el temps de pas i de trajecte del bus per fer-lo més competitiu**, fent: trajectes més curts, o més línies, per augmentar la seva freqüència. Habilitar carrils bus per millorar la seva velocitat comercial i incentivar així el seu ús.
- **No reduir algunes línies o itineraris en benefici d'altres per no treure la cobertura actual, sinó augmentar-la.**
- **Millorar l'App Bus Manresa, fer-ne més difusió i publicitat per augmentar el seu ús, i que els horaris de pas siguin reals a partir de la seva localització real.**
- **Connectar les zones poblades en les zones que concentren més mobilitat laboral, com els polígons industrials**, pensant en transports especials tipus busos llançadora.
- **Pensar en la mobilitat laboral de la gent que treballa de nit o acaba o comença en hores nocturnes.** Per exemple, necessitat d'un tren nocturn entre Barcelona i Manresa, perquè entre les 00:00 i les 5:00 no hi ha connexió en tren.
- **Potenciar la connexió en bus i RENFE cap a Sant Joan de Vilatorrada** amb el

manteniment de la que ja hi ha. I posar un bus directe de l'estació a la ciutat.

- **Millorar la higiene i seguretat en les estacions de tren i autobús**, amb pàrquings gratuïts per potenciar l'intercanvi model i l'ús del transport públic, o bé bonificar els aparcaments propers a les estacions per aquelles persones que utilitzin el transport públic.
- **Potenciar la connexió de Manresa amb els municipis propers de la comarca** amb petits busos elèctrics que connectin amb les poblacions de l'entorn.

ZONES DE BAIXES EMISSIONS

- Es destaca **posar en valor la salut com un benefici real en les diferents alternatives de mobilitat que es plantegen**. Cal **analitzar les emissions de partícules que són nocives per a les persones**, i quin impacte tenen en la salut d'aquestes actualment. Però també és important **quantificar la reducció d'emissions de les diferents mesures que s'executin**, i tenir en compte el cost en salut quan no ho fem, per ser conscients que hi ha moltes intervencions que tot i poder ser cares aporten més beneficis.
- Amb relació a **la zona de baixes emissions plantejada es posa en dubte si no és excessivament gran**.
- També es qüestiona si la ZBE poden **generar desigualtat tal i com es plantegen actualment, perquè si bé, es valora que són necessàries depèn com s'implementen i què impliquen les persones amb més recursos es podran canviar el vehicle**, però les que tenen menys recursos, no. Caldria planificar diferents alternatives i ser flexibles o adaptar-se a les possibilitats de cadascú.

APARCAMENT

- Es proposa **potenciar els aparcaments dissuasius en diferents zones de Manresa**. Aquests han d'estar en determinades zones i tenir una bona connexió amb la ciutat amb diferents modes de transport, i ser zones arbrades. Alguns dels punts estratègics que s'identifiquen són: Valldaura, plaça Catalunya, La Parada (vella), el Congost, La Salle, el Parc de l'Agulla, el Pont de Ferro, etc.
- Hi ha qui assenyala que **els aparcaments dissuasius haurien de ser preferentment verticals (construccions en superfície) per ocupar el mínim espai possible i disposar del màxim de places**.

- Els aparcaments dissuasius són imprescindibles per la manca d'aparcament en determinades zones de la ciutat. Però aquests **han d'estar ben connectats amb busos** (possibilitat de disposar de busos llançadora) i amb itineraris a peu.
- Es podrien **potenciar els aparcaments privats que actualment estan parcialment buits** (aparcament Congost, costat Pont de Ferro, etc.).
- També cal **facilitar aparcament per el centre per les persones que ho necessitin o vulguin, ja sigui gratuït o semigratuït.**
- **Els barris que tenen dèficit d'aparcament privat, haurien de poder gaudir de zona verda (aparcament en superfície reservat als residents).** Aquestes zones verdes d'aparcament haurien de facilitar l'aparcament dels veïns i veïnes mitjançant el pagament anual d'una petita quantia que donaria dret a tenir una targeta especial d'autorització d'ús.
- **Els dissabtes per la tarda les zones blava i verda haurien de ser gratuïtes.**
- També caldria **fomentar l'aparcament de bicicletes per potenciar i facilitar el seu ús.**

ALTRES

- Cal **treure vehicles del centre de Manresa**, facilitant nodes de connexió intermodal i potenciant l'aparcament dissuasori. Però tampoc no s'ha de criminalitzar el cotxe i cal oferir alternatives a les persones que l'han o volen utilitzar-lo, facilitant aparcament en les diferents zones (també al centre, per exemple, s'assenyala la necessitat de millorar l'accés a la Pujada del Castell) perquè hi ha persones que venen a comprar o a veure altres persones, o fer qualsevol activitat, i tot i que s'ha de potenciar el transport públic **cal deixar una alternativa al vehicle privat.** En tot cas, hi ha acord en que cal racionalitzar l'ús del vehicle privat i no promoure agafar-lo més del compte, i oferir diferents alternatives als diferents modes de transport i persones.
- **Garantir disposar dels diferents serveis a tots els barris per fomentar la vida de barri, i promoure la ciutat dels 15 minuts**, per això es fonamental promoure serveis de proximitat per a la vida quotidiana.
- **Disposar d'un "bicing" electric de Manresa** per promoure l'ús de la bicicleta a la ciutat.
- S'apunta que **cal millorar i fer respectar els carrers zona 30** i que aquests siguin

prioritaris per a les bicicletes. Perquè actualment no es compleix la velocitat de les zones 30, per això cal jerarquitzar i racionalitzar les diferents vies (unes a 50, unes a 30, etc.) i després fer complir les velocitats de circulació establertes

- Tot i que no hi havia acord, hi havia una proposta de treure carrils bici per poder ampliar les voreres i poder disposar de més zones verdes perquè Manresa té moltes persones grans que no poden anar en bicicleta, i perquè consideren que les bicicletes poden conviure en la calçada amb els cotxes. Per contra hi ha qui considera que això seria un error perquè no és segur anar en bicicleta compartint la zona de pas dels cotxes i les bicicletes. Per això, hi ha qui valora que s'han de fer més carrils bici segregats i fer-los més segurs.
- S'apunta que per fer una ciutat més saludable falten arbres, caldria augmentar el verd de la ciutat per guanyar en benestar.



4- PARTICIPANTS

- 1- Miquel Àngel Tomas
- 2- Claudina Relat Goberna
- 3- Conxita Almarcha Villena
- 4- Cristina Balaguer Prunés
- 5- Jaume Sanahuja Juncadella
- 6- Josep Alías
- 7- Jaume Torras Torra
- 8- Joan Massip Camprodon
- 9- Joan Jorge Sanchez
- 10- Jofre Sivillà Balaguer
- 11- Rufí Cerdán
- 12- Maria Assumpta Domingo
- 13- Marina Hosta
- 14- Mario Fuente Costa
- 15- Lola Terra
- 16- Toni Revilla
- 17- Núria Pou Álvarez
- 18- Conxa Balet Serra
- 19- Rosa Roure
- 20- Montserrat Soldevila
- 21- Valentí Serra
- 22- Víctor Prat Serra
- 23- Ignasi Cuadros Vila
- 24- Montserrat Garcia Pons
- 25- Lluís Genescà Cols
- 26- Coloma Colell
- 27- Marta Casas
- 28- Toni Erro

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Manresa



Informe de la sessió de participació sobre Mobilitat Activa

Informe sessió 15 de juny



Diputació
Barcelona

#DibaOberta



Ajuntament
de Manresa

Oindic
INICIATIVES I DINÀMIQUES COMUNITÀRIES

Temam
Tema **ctym**

1- PRESENTACIÓ

L'Ajuntament de Manresa, amb el suport de la Diputació de Barcelona, està impulsant l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS). El Pla de Mobilitat es configura com l'eina de treball per planificar de manera integrada les xarxes que conformen el sistema de transport de la ciutat i la mobilitat de les persones que hi viuen, tenint en compte tots els models que s'utilitzen pels desplaçaments.

La voluntat és desenvolupar el projecte fomentant la implicació activa de la ciutadania potenciant la reflexió entorn l'estat actual de la mobilitat al municipi i generant propostes per millorar-la.

El procés de treball s'ha plantejat de manera que es facilités la informació necessària a les persones participants per assolir el coneixement més ampli possible sobre un tema complex com és la mobilitat. En aquesta línia, les sessions de participació s'han realitzat després de realitzar una explicació bàsica dels principals components que ha de contemplar el PMUS de Manresa.

En el marc d'aquest procés el passat 15 de juny es va dur a terme una sessió participativa sobre Mobilitat activa. Aquest document recull els resultats d'aquesta sessió.



2- ORGANITZACIÓ DE LA JORNADA

La jornada es va estructurar de la manera següent:

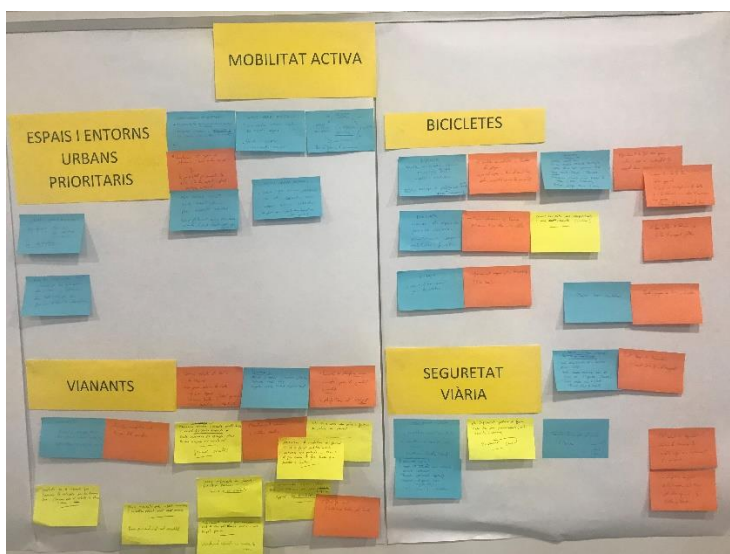
- **Benvinguda i presentació** de la sessió a càrrec de David Aaron, regidor delegat d'Urbanisme i Mobilitat de l'Ajuntament de Manresa.
- **Presentació de les idees clau de la diagnosi del PMUS** a càrrec de l'equip redactor del Pla.
- **Debat** entorn els diferents eixos de reflexió.
- **Agraïment i cloenda.**

Dinàmica de debat

En un primer moment es va fer un primer exercici de presentació dels participants i activació on es va demanar que cada participant triés una imatge que expliqués com és Moure's a Manresa a l'actualitat.

Una vegada es van compartir els resultats es va plantejar un segon moment de treball per formular propostes que permetin millorar la mobilitat de la ciutat.

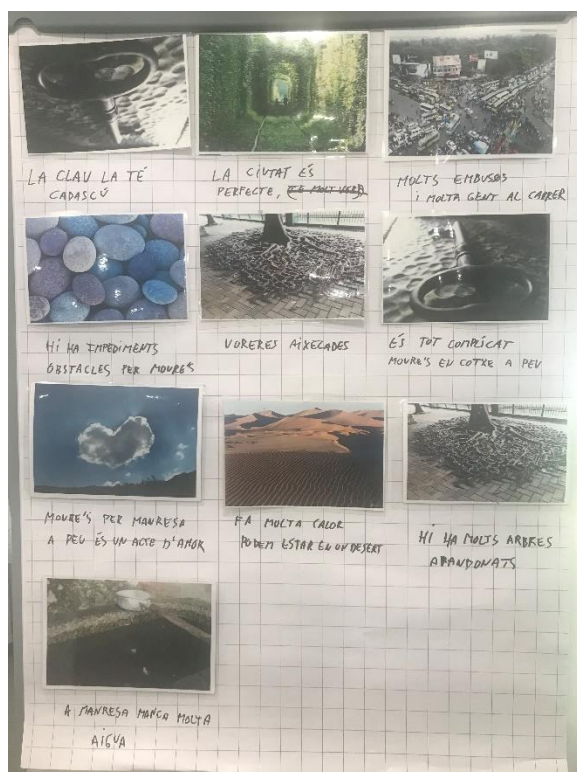
A continuació es presenten els resultats.



3- RESULTATS DE LA SESSIÓ

3.1 La mobilitat en una imatge

L'objectiu d'aquets exercici era explicar en una imatge com és Moure's a Manresa



La clau de la mobilitat la té cadascú, a partir de la decisió individual de com decidim desplaçar-nos.

Manresa és una ciutat fantàstica, moure's per ella a peu és un acte d'amor.

Però presenta moltes dificultats per desplaçar-se a peu, obstacles a les voreres, voreres en mal estat, això dificulta moure's en cotxet o cadira de rodes.

Manresa té poca aigua, hi ha molts arbres abandonats i fa molta calor a l'estiu, fet que el fa semblar un desert.

A Manresa hi ha moltes persones al carrer i hi ha molts embussos.

3.2 Propostes i suggeriments al Pla de Mobilitat

MOBILITAT ACTIVA

ESPAIS I ENTORNS URBANS PRIORITARIS

- Es valora fonamental que el Pla de Mobilitat es vinculi a la salut, això implica **remarcar els indicadors de salut i valorar les alternatives en funció d'aquests indicadors.**
- També és important **incloure agents vinculats a la salut al Consell de Mobilitat** perquè hi ha molts temes de mobilitat que afecten a la salut.
- Es considera molt important **pacificar les carreteres principals, com són: carretera de Vic, carretera de Cardona i carretera de Barcelona.**

- Entre els entorns prioritaris que cal pacificar i **donar prioritat als vianants es destaca els entorns escolars i els centres de salut, i en aquests equipaments és important facilitar l'accés amb transport públic** i evitar la presència del vehicle privat. Per exemple, s'assenyala que a La Salle i La Vedruna no hi ha una bona connexió amb transport públic.
- Cal **condicionar adequadament aquests espais i entorns urbans prioritaris**, incrementant l'arbrat i la vegetació en aquests espais, amb fonts i aigua, i amb paviments tous. I **promoure proves pilot per concertar les accions amb els agents implicats (directors/es dels equipaments afectats, etc.)**. Es poden realitzar proves experimentals, com per exemple, tancar carrers en dies i hores concretes, limitant el pas dels vehicles i promovent l'espai per als vianants.
- Crear **espais urbans prioritaris no pot comportar crear espais urbans residuals, és a dir, que unes actuacions en algunes zones en degradin d'altres**.
- Cal **posar el focus en la convivència i el civisme**, i en la mesura que hi hagi més espais i entorns prioritaris hi haurà més seguretat viària i més vianants i bicicletes que utilitzen aquests espais.

VIANANTS

- Cal que **tots els passos de vianants siguin accessibles**, amb un bon anivellament i sense obstacles per a les persones amb mobilitat reduïda.
- **Hi ha moltes voreres estretes al centre de Manresa**, per les quals no passen les cadires de rodes, com per exemple, carrer Lepanto, carrer Bailèn (en aquests carrers es podria guanyar vorera si es treu una filera d'aparcaments) i el carrer Hospital (per accedir a l'Ajuntament).
- Hi ha **voreres en mal estat, especialment en les sortides dels pàrquings** perquè el pas dels vehicles fa malbé les rajoles. Cal vetllar per un bon manteniment d'aquestes.
- També caldria **incrementar els carrers amb plataforma única** ampliant les zones de prioritat invertida, i això **es pot fer amb mesures "low cost" mentre no es pugui executar una intervenció més costosa**.
- També cal **millorar les escales que té la ciutat**.
- Cal realitzar un **bon manteniment dels escocells i netejar-los per no dificultar**

el pas de les persones. També cal fer un bon manteniment de l'espai públic de Manresa en general per evitar una sensació de brutícia i degradació.

- Es proposa **que els semàfors prioritzin els vianants i les bicicletes en front del vehicle privat.**
- Cal **evitar els aparcaments en bateria** que provoquen que si el vehicle toca la roda amb la vorera provoca que bona part del cotxe envaeixi la part de la vorera, i això, en algun cas dificultat el pas dels vianants, especialment de les persones amb mobilitat reduïda en alguns carrers.
- Finalment, s'assenyala que **les ampliacions de vorera amb pintura realitzades durant la pandèmia de la covid (urbanisme tàctic) és important que no tinguin obstacles, com per exemple, el carrer Sant Cristòfol.**

BICICLETES

- Necessitat de **potenciar vies ràpides i segures per anar en bicicleta, prioritzant els carrils bici segregats, però mentre no es poden executar les obres donar prioritat a les bicicletes per davant dels cotxes** (cal marcar els espais on té prioritat la bicicleta), i potenciar la connexió amb altres municipis de l'entorn, amb els polígons i les zones d'aparcament.
- Manquen carrils bici, per exemple, es podria fer un **carril bici a l'Avinguda de la Pau que dona accés a La Salle o la Vedruna.** A més, s'observa que a l'Avinguda de la Pau amb els cotxes aparcats si hi ha una emergència a La Salle o a la Vedruna un cotxe d'emergències no passa, i si hi hagués un carril bici, sí. I **sorprèn que nous vials amples que s'han fet a la ciutat amb dos carrils per cada sentit de circulació s'han fet sense contemplar col·locar un carril bici.**
- **En els carrers on es promou la convivència entre vehicles i bicicletes no es respecten les senyals de 30Km/h.**
- Cal **identificar els itineraris per a bicicletes per anar d'un lloc a un altre i col·locar la senyalització adequada,** donant visibilitat a la bicicleta i potenciant el seu ús. Caldria pintar i ampliar els carrils bici perquè s'identifiquin millor.
- **Manquen molts aparcaments de bicicleta.** Caldria col·locar aparcaments de bicicletes segurs tipus bicibox, especialment en llocs estratègics, com l'estació de RENFE o l'estació d'Autobusos.
- **Permetre pujar la bicicleta als autobusos, per incentivar el seu ús.**

SEGURETAT VIÀRIA

- Cal **incrementar el control de l'excés de velocitat dels vehicles i multar els que excedeixin els límits establerts**. Per això es proposa la col·locació de més radars, en concret, es proposa col·locar radars a: Avinguda Bases, Pujada Roja, carretera de Vic i carretera de Cardona.
- També es proposa **més contundència amb els estacionaments indeguts a les voreres**.
- Cal **millorar la visibilitat dels passos de vianants**, per exemple, quan estan mal ubicats darrera de contenidors que treuen visibilitat.
- Necessitat de **disposar de més zones de vianants per incrementar la seguretat d'aquests**.
- Cal **millorar la senyalització dels equipaments i espais de referència** de la ciutat per evitar que les persones que no s'ho coneixen donin més voltes de les necessàries.
- També cal **millorar la connexió amb el Parc de l'Agulla amb transport públic (bus)**.
- Cal **fer difusió i donar a conèixer la normativa per als VMP**, perquè l'increment de l'ús del patinet elèctric a provocat inseguretat als vianants, quan aquests van per la vorera indegudament.
- S'observen diferents punts negres per la mobilitat en bicicleta per Manresa, en concret **es valora prioritari el carril bici fins el Congost, i millorar l'accés en bici del parc de l'Agulla**.
- Es destaca que **el Pla Local de Seguretat Viària de Manresa té molta informació interessant per compartir**. En aquest sentit, si bé la diagnosi completa del PMUS es pot descarregar a la plataforma Decidim Manresa, fora bo també donar més informació del Pla Local de Seguretat Viària.
- Finalment, tot i que va més enllà dels temes de mobilitat, també s'assenyala que preocupa la inseguretat pels vianants a nivell de delinqüència, per això es proposa potenciar la policia de barri, perquè tingui un efecte dissuasiu i preventiu.

4- PARTICIPANTS

- 1- Anna Reguant Ridó
- 2- Conxita Almarcha Villena
- 3- Cristina Balaguer Prunés
- 4- Jaume Sanahuja Juncadella
- 5- Joan Jorge Sánchez
- 6- Manuel Santoyo
- 7- Marina Hosta
- 8- Ramon Caballol
- 9- Carles Tarré Pons
- 10- Jofre Sivillà Balaguer
- 11- Valentí Serra
- 12- Toni Erro

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Manresa



Informe de la sessió de participació sobre Mobilitat Inclusiva i universal

Informe sessió 15 de juny

1- PRESENTACIÓ

L'Ajuntament de Manresa, amb el suport de la Diputació de Barcelona, està impulsant l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS). El Pla de Mobilitat es configura com l'eina de treball per planificar de manera integrada les xarxes que conformen el sistema de transport de la ciutat i la mobilitat de les persones que hi viuen, tenint en compte tots els models que s'utilitzen pels desplaçaments.

La voluntat és desenvolupar el projecte fomentant la implicació activa de la ciutadania de potenciant la reflexió entorn l'estat actual de la mobilitat al municipi i generant propostes per millorar-la.

El procés de treball s'ha plantejat de manera que es facilités la informació necessària a les persones participants per assolir el coneixement més ampli possible sobre un tema complex com és la mobilitat. En aquesta línia, les sessions de participació s'han realitzat després de realitzar una explicació bàsica dels principals components que ha de contemplar el PMUS de Manresa

En el marc d'aquest procés el passat 15 de juny es va dur a terme una sessió participativa sobre Mobilitat Inclusiva i universal



2- ORGANITZACIÓ DE LA JORNADA

La jornada es va estructurar de la manera següent:

Benvinguda i presentació de la sessió a càrrec de David Aaron , regidor delegat d'Urbanisme i Mobilitat de l'Ajuntament de Manresa

Presentació de les idees clau de la diagnosi del PMUS a càrrec de l'equip redactor del Pla

Debat entorn els diferents eixos de reflexió.

Agraïment i cloenda.

Dinàmica de debat

En un primer moment es va fer un primer exercici de presentació dels participants i activació on es va demanar que cada participant triés una imatge que expliqués com és Moure's a Manresa a l'actualitat.

Una vegada es van compartir els resultats es va plantejar un segon moment de treball per formular propostes que permetin millorar la mobilitat de la ciutat.

A continuació es presenten els resultats.



3- RESULTATS DE LA SESSIÓ

3.1 La mobilitat en una imatge

L'objectiu d'aquets exercici era explicar en una imatge com és Moure's a Manresa



- Sensació de caos i necessitat de millora
- Queden moltes barreres, especialment a l'entorn
- Dificultat per moure's
- Manca d'arbres i molts obstacles
- Voreres en mal estat provocat per l'arbrat
- Nostàlgia d'un tramvia per la ciutat
- Manresa és gris i poc accessible
- Es gris però l'estimem
- Necessitat d'una mobilitat diversa i inclusiva

3.2 Propostes i suggeriments al Pla de Mobilitat

MOBILITAT INCLUSIVA I UNIVERSAL

VISIÓ DE GÈNERE

- Una mobilitat inclusiva amb espai de cures **implica fer espais pels vianants , reduir l'espai al vehicle privat i potenciar el transport públic.**
- Cal promoure la ciutat dels 15 minuts, amb serveis de proximitat i visió social
- **Facilitar un enllumenat adequat als carrers** fins més tard de manera que es pugui augmentar la percepció de seguretat

- **Millorar la senyalització** i indicacions en general
- **Vincular els transport públic als recorreguts més universals**
- Habilitar **voreres amples amb rampes per poder baixar**
- **Més mesures coercitives i disseny adequat** per evitar els vehicles que impedeixen la mobilitat universal
- **Disseny de l'espai públic amable, cívic i respectuós** que no afegeixi noves barreres
- Que les persones puguin sortir la carrer sense por. Que hi **hagi més vigilància**
- **Busos amb parada a demanda**
- Busos llançadora per anar a entorns naturals
- Facilitar lavabos públics i organitzar festes més inclusives

MOBILITAT REDUIDA

- **Abans de fer una obra presentar-la als col·lectius amb dificultat de mobilitat als representants de les entitats.**
- **Fer itineraris inclusius ben senyalitzats**
- **Cal arreglar els carrers i voreres per tal que compleixin la normativa. Cal prioritzar el pas de vianants i arreglar i fer asfaltats únics.**
- **Arreglar voreres que estan en mal estat i garantir que les voreres tinguin 2 metres d'espai útil.**
- **Tenir en compte les diferents situacions; invidents, PMR. Tenir en compte que hi ha diversitat de perfils quan es fan les obres**
- **Millorar l'estat de les voreres i programar l'eixamplament a llarg termini.**
- **Dissenyar les voreres sense inclinació, per evitar que quan plou es rellisqui (exemple carrer Lladó)**
- **Fer valer que Manresa és ciutat amiga de la Gent gran, per fer una ciutat més amable des del punt de vista de la mobilitat.**
- **Garantir que els passos de vianants són accessibles i tenen continuïtat de la vorera i el carrer.** Els passos de vianants amb rampes accessibles no han de tenir obstacles com arbres, papereres, etc. A més s'haurien de senyalitzar i pintar

amb una pintura adequada.

- **Assegurar- se que els passos de vianants tenen les voreres rebaixades a tots dos costats;** exemples on cal actuar al carrer Serret i Arbòs, Doctor esteve, carrer Sant Josep, passatge Mercè, carrer Gaudi o Marti i Julià
- **Allunyar els cotxes estacionats dels passos de vianants** que resten visibilitat al creuar amb cadira de rodes.
- **Fer accessibles més espais de l'entorn natural**
- **Fer que els semàfors donin prioritat als vianants amb més temps per poder creuar.**
- **Tenir parades del bus que siguin accessibles amb cadira de rodes**
- **Fer que els aparcaments de persones amb mobilitat reduïda tinguin les mides adequades** per estacionar el cotxes i poder baixar amb la cadira al costat. Revisar que tots els aparcaments ho complexin i que es repinti i revisi la senyalització
- **Senyalitzar les places de pàrquing** , per exemple on hi havia la carpa de del riu hi caben dos cotxes i actualment estaciona només un ja que no hi ha la separació marcada
- Quan es **fan obres a les voreres tenir en compte la mobilitat de totes les persones** ja que és impossible transitar per persones amb mobilitat reduïda.
- **Establir la gratuïtat de les places d'aparcament** per persones amb PMR
- El centre històric el paviment amb rajoles que van molt malament per cadires de rodes . Tenir-ho en compte en les obres noves
- Podar els arbres a 2 metres
- Falta de sensibilitat a les fires , on no es compta amb les persones amb PMR

ENTORNS ESCOLARS

- **Pacificar les zones perimetrals de les escoles** on no es permeti l'accés amb cotxe privat però sí a cotxes amb PMR
- Facilitar les entrades esglaonades a les escoles

- **Promoure les illes de vianants** de menar que es doni més llibertat de moviment als infants.
- **Potenciar iniciatives com camins escolars amb seguretat i sensibilització i amb més pressupost.** Cal fer més amè i amable i divertit el fet d'anar a peu així com finançar els monitors que acompanyen els infants en transport públic.
- **Instal·lar radars al voltant de les escoles**
- Pacificar entorns de l'avinguda de la Pau on hi ha diverses escoles com La salle, Vedruna o l'institut.
- **Circuit de busos elèctrics que connectin les escoles.**
- A banda dels entorns escolars **considerar altres equipaments que atenen infants com ara el CDIAP** on caldria habilitar més places de PMR

4- PARTICIPANTS

1. Alba Castellana Farré
2. Anna Reguant Ridó
3. Antonina Crespiera Viñolas
4. Antonio Raya
5. Toni Erro
6. Cristina Balaguer Prunés
7. Imma Santasusana Riera
8. Jaume Sanahuja Juncadella
9. Joan Jorge Sánchez
10. Conxita Almarcha Viliena
11. Marina Hosta
12. Montse Díaz
13. Pere Canadell
14. Marta Olivares
15. Rosa Zamora
16. Valentí Serra
17. Albert Serra
18. Ramon Caballo

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Manresa



Informe de la sessió d'aportacions a través de la Plataforma Decidim



Diputació
Barcelona

#DibaOberta



Ajuntament
de Manresa

indic
INICIATIVES I DINÀMIQUES COMUNITÀRIES

Temam
ciym

1- PRESENTACIÓ

L'Ajuntament de Manresa, amb el suport de la Diputació de Barcelona, està impulsant l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS). El Pla de Mobilitat es configura com l'eina de treball per planificar de manera integrada les xarxes que conformen el sistema de transport de la ciutat i la mobilitat de les persones que hi viuen, tenint en compte tots els models que s'utilitzen pels desplaçaments.

La voluntat és desenvolupar el projecte fomentant la implicació activa de la ciutadania potenciant la reflexió entorn l'estat actual de la mobilitat al municipi i generant propostes per millorar-la.

El procés de treball s'ha plantejat de manera que es facilités la informació necessària a les persones participants per assolir el coneixement més ampli possible sobre un tema complex com és la mobilitat. En aquesta línia, a banda de les sessions de participació que s'han realitzat es va habilitar la possibilitat de recollir propostes ciutadanes a través de la Plataforma Decidim Manresa.

Aquest document recull les aportacions rebudes a través d'aquest canal

PROCESSOS DESTACATS

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Manresa

S'obre el procés de participació ciutadana per definir el nou Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Manresa, una eina bàsica per a l'administració local per planificar de manera integrada les xarxes que conformen el sistema de transport de la ciutat i la mobilitat de les persones que hi viuen, tenint en compte tots els models que s'utilitzen pels desplaçaments.

[Més informació](#)



2- APORTACIONS REBUDES

MODEL DE CIUTAT I ENTORN

CONNECTIVITAT URBANA

- **Connectivitat amb l'entorn**

La mobilitat a Manresa ha de tenir en compte la connectivitat amb tots els pobles i rodals del Pla de Bages. Vivim i transitem pel Pla de Bages. La connectivitat activa ha de implicar vies agradables i segures entre la trama urbana de la ciutat i els indrets emblemàtics de l'Anella Verda de Manresa així com amb els polígons industrials. El model seria la connectivitat amb Viladordis. La comarca del Bages esdevé porta d'entrada i lloc de pas que connecta amb la Regió Metropolitana de Barcelona a més de ser un corredor cap a la Cerdanya i Andorra. La mobilitat dins de la comarca hauria de dotar de majors oportunitats de creixement i diversificació industrial. Tenim grans empreses (Iberpotash, Denso, Tous, Mafrica, Avinent, Ausa, Friman, Rossignol, etc). Hi ha una via fèrria que té moltes possibilitats de transit de tren de mercaderies de sal potassa. Sé que hi ha una planificació per comunicar Manresa amb el parc de l'Agulla i perquè no continuar fins a Santpedor per facilitar l'arribada de treballador@s a les empreses?

- **Rodals i àrees industrials dels pobles del Pla de Bages comunicats per vies verdes**

Els rodals agrícoles i forestals i àrees industrials dels pobles del Pla de Bages , haurien de estar convenientment comunicats per vies verdes, pel fet que molta població del Bages viu i treballa en diferents municipis i ha de tenir la possibilitat de traslladar se a peu o en bicicleta entre casa i la feina. El Pla de Bages hauria de tenir una trama de vies verdes entre tots els municipis. Per anar al Polígon Industrial de Sant Fruitós, just al costat de Manresa, es pot crear un carril bici que faciliti als treballadors poder-se desplaçar en bicicleta.

- **Aposta decidida del Bages pel ferrocarril**

El soterrament de l'estació del ferrocarrils Catalans a la Plaça d'Espanya tindrà molt més sentit si simultàniament s'aposta pel Tram Bages. Manresa ha d'exigir a RENFE, prioritzar la construcció del túnel de Montcada i Reixach, obra que disminuiria radicalment el temps de viatge i augmentaria la freqüència de trens amb Barcelona .

És una aposta funcional i amb un bon futur econòmic, cultural i social. Invertir en la mobilitat comarcal amb el tren, redueix les emissions contaminants, reforça el potencial econòmic de la comarca i de la seva capital. Una via de tren que ja existeix per connectar les poblacions del Bages Sud amb el Nord.

- **Millorar la connexió de bus amb la Diagonal de Barcelona**

La via més ràpida per anar a la Diagonal de Barcelona és agafar els busos que surten a l'estació d'autobusos. S'hauria de revisar la ruta de l'autobús perquè triga molt en sortir de Manresa per anar agafar la c16. En l'arribada a Barcelona ha de tornar cap enrere agafant un tram amb molta caravana per tal d'agafar la ronda per començar a parar a Zona universitària. La proposta seria demanar que alguns autobusos arribessin primer a Maria cristina on la caravana és menor i així reduir temps.

A més a més, s'ha d'afegir que s'han reduït els vehicles de l'empresa MOnBus, per tant hi ha més retards horaris i queden forces viatgers sense poder pujar perquè el bus és ple, sobretot de tornada a Manresa.

- **Connexió amb FGC amb Barcelona**

La millor opció per a anar a la Diagonal de Barcelona hauria de ser un altra. FGC, hauria de tenir una connexió abans amb el TRAM o un altra mitja de transport (autobús que surti de quatre camins per exemple) i així reduir el temps de viatge. El temps de pas de FGC, també s'haurien de reduir a 20 minuts entre setmana (que algun arribi a Olesa) i mitja hora els cap de setmana.

- **Línia St Joan de V - Estació de l'R4**

Pensant en la mobilitat metropolitana crec que és molt important que els de St Joan de Vilatorrada puguin agafar el tren per anar a qualsevol lloc de manera òptima, és per això, que la línia actual el màxim a prop que et deixa de la estació de tren és a Pl Valldaura, a uns 10 minuts a peu, el que fa que el viatge acabi sent bastant més llarg

i molta gent no triï aquesta opció. Una ruta directa hi ajudaria molt amb un bus cada hora per exemple, però, mantenint la línia actual 701.

Entenc que la parada de la Renfe no és una estació de busos, i no ho hem d'omplir de línies: però el recorregut de St Joan de Vilatorrada a l'estació és tant directe i serviria a tanta gent que crec que podria ser bastant útil, cosa que amb la resta de municipis de la comarca no passa i que per tant continua sent millor que vagin a l'estació de busos i agafin el tren allà (i fer transbordament a St vicenc de Castellet).

TRANSPORT PÚBLIC

- **Nova parada de bus a la zona de les Bases**

Afegir-la després Centre Hospitalari i abans UPC. Les parades serien: Centre Hospitalari, rotonda parc de la Font del gat i UPC. Facilitaria molt l'ús de les línies 2 i 3 perquè estalviaria als usuaris les pujades, força considerables, que hi ha per arribar a les Bases de Manresa o a la plaça Mallorca des de la zona baixa de l'avinguda de l'abat Oliba.

- **Busos més petits, però en més quantitat**

Augmentar la flota de busos és complicat ja que requereix d'una inversió important per part de l'ajuntament, però els busos més petits són més barats, per tant amb el mateix capital es podrien adquirir més quantitat de busos, cosa que augmentaria la freqüència de pas i també permetria que la xarxa de bus urbà penetrés en el casc antic ja que podrien passar per carrers més estrets els quals un bus normal no pot perquè no hi cap, També es podria aprofitar i que aquests busos fossin elèctrics per reduir la contaminació.

- **Situar les parades de bus en les cotes altes**

L'autobús és un vehicle que permet que les persones grans puguin traslladar-se d'un lloc a un altre, sobretot per fer ús de serveis administratius, sanitaris, socials,...Manresa és una ciutat amb una orografia complexa de moltes pujades i baixades, per això també caldria que les parades de bus estiguessin a cotes altes.

- **Reduir tarifes bus i crear carril bus**

Fixar unes tarifes més assequibles de bus amb abonaments que no caduquin (anuals), facilitarien l'ús a jubilats i a estudiants. Si la ciutat aposta pel bus, evitarà l'ús del vehicle privat, reduirà la contaminació, facilitarà l'accés al centre de la ciutat sense estressos.

- **Servei de bus urbà més competitiu**

Per norma s'entén que una parada abarca un radi de 250m de cobertura, per tant vol dir que les parades haurien d'estar separades uns 500m entre si, cosa que actualment no passa (n'hi ha que estan massa a prop). Una part d'aquesta proposta és redefinir les parades de bus urbà acostant-les als punts on hi hagi més oferta i més demanda de passatgers i suprimir les innecessàries, cosa que augmentaria la velocitat comercial fent reduir el temps de recorregut i l'interval de pas.

Les línies actuals tenen un temps de recorregut molt gran ja que volen donar la major cobertura possible. Un model com l'actual fa que les línies donin voltes innecessàries per la ciutat.

Una altra part d'aquesta proposta és redefinir les línies de bus focalitzant-les en el transport de passatgers des de les zones amb més oferta a les zones de més demanda. Sempre utilitzant línies més curtes per disminuir al màxim el temps de recorregut.

Al fer línies més curtes es necessitarien menys busos mantenint, o fins i tot millorant encara més, l'interval de pas. Aquests busos es podrien redistribuir creant línies noves que donessin cobertura sobretot als polígons industrials per tal d'incentivar la mobilitat obligada usant el bus urbà.

Aquest procés de millora del servei urbà és un procés iteratiu, és a dir, s'ha de repetir diverses vegades en l'ordre que he anat indicant fins a convergir en una solució única. Òbviament adaptada només a l'actualitat, al cap d'uns anys si la situació d'ofertes i demandes ha canviat doncs s'haurien de repetir les 4 parts.

D'altra banda es proposa analitzar si surt a compte o no perdre àrea de cobertura i redefinir les rutes, perquè pot ser que sí o pot ser que no. Es podria fer que aquestes zones siguin a demanda potser, que només si ho reserves prèviament (1h d'antelació) per una aplicació mòbil o telefonant el bus fes aquesta part del recorregut, si no es

podria saltar tota aquesta part del recorregut, seguint més o menys el model que fan a torre baró: <https://www.tmb.cat/ca/barcelona/bus-a-demanda> (Enllaç extern)

Aquest model, però dificultaria definir uns horaris de bus estables. A més al crear línies més curtes, et sobraran busos que podràs utilitzar per crear línies noves i tornar a donar cobertura a les zones que havies deixat de donar cobertura prèviament durant l'estudi.

Com menys utilitzada és una parada menys temps perd el bus, ja que el bus es pot anar saltant parades si no hi ha ningú, i en cas que només vulgui pujar o baixar una persona es pot fer molt ràpid, no es perd gaire temps. On si que es perd temps es en parades que mouen molta gent, però aquestes son bastant importants. També vol dir caminar 250 metres més, però això suposa 3-4 minuts extres de viatge per arribar a la parada, i crec que a la gent prefereix no caminar aquest extra (pèrdua d'alguns usuaris).

De manera ràpida i superficial, els principals pols de demanda de passatgers de manresa són: Carrer guimerà i voltants, pol. ind. bufalvent, pol. ind. els dolors, nou congost, zona universitària, pol. ind. pont nou, fàbrica nova (quan hi hagi la uni).

- **Connectar amb autobús l'estació de RENFE Villadordis**

Actualment no hi ha cap autobús que connecti l'estació de Renfe i la parada de Manresa Villadordis. ni de pujada ni de baixada. això implica que els veïns d'aquesta zona han de fer el trajecte caminant. Es podria fer un perimetral en les dues direccions que arribes a Sant Joan de Deu . perquè l'autobús fos efectiu s'hauria de coordinar amb les arribes i sortides de Renfe.

APARCAMENT

- **Crear zones verdes d'aparcament per a residents**

La zona verda d'aparcament ofereix igualtat d'oportunitats pels residents dels barris. No tothom es pot permetre un lloguer o compra d'un pàrquing privat.

En funció del barri on es viu, l'aparcament és més o menys viable. La zona blava és estressant perquè el resident ha d'estar pensant al moment d'estacionar quan temps necessita. Sumat a què les tarifes a Manresa són altes i les multes formen part de l'ús diari de l'estacionament.

- **Aparcaments dissuasius a les entrades i sortides de la ciutat**

Habilitar aparcaments dissuasius a les entrades i sortides de la ciutat que també serviren com a punt de trobada per compartir un sol cotxe amb qui treballa a l'àrea metropolitana. Aquests aparcaments també podrien facilitar l'ús del transport públic (ferrocarrils catalans, estació d'autobusos) i podrien servir per descongestionar barris amb molta densitat de vehicle particular (ciutadans que no poden assumir la despesa d'un lloguer o compra d'un pàrquing privat).

MOBILITAT ACTIVA

ESPAIS I ENTORNS URBANS PRIORITARIS

- **Millorar el Camí a la Torre de Santa Caterina**

La Torre és un bé cultural d'interès nacional. La seva situació geogràfica permet gaudir d'una de les millors panoràmiques de Manresa. Cal vetllar pel camí d'accés i l'entorn de la Torre, es mereix un manteniment més acurat.

- **Connexió verda entre la Parada i l'Agulla, i restauració dels corredors ecològics i socials.**

El Pla director de l'Agulla hauria de prioritzar la connexió verda entre el barri de la Parada i l'Agulla. El mateix Pla hauria de prioritzar recuperar el corredor ecològic i social entre el Poal i Viladordis, actualment estroncat pel polígon eternament buit del Grau. El mateix Pla hauria de prioritzar recuperar el corredor ecològic entre l'Agulla i el Poal.

- **Promoure la convivència de vianants i transport públic al Carrer d'Àngel Guimerà**

M'agradaria que els vianants i el transport públic poguem conviure junts, és per això que al carrer Àngel Guimerà hi han d'haver les 2 coses, tan busos com vianants amb el seu espai (i al costat hi ha el passeig també amb molt espai). Per això, cal tornar a fer el procés participatiu, però que els veïns del carrer, botiguers i usuaris del bus tinguin més pes en la decisió.

- **Asfaltar el Camí del Grau (davant del camp de futbol de les Cots).**

El camí del Grau està en un estat deplorable. És un camí molt utilitzat i transitat per tots els jugadors/ es del camp i pels visitants i altres participants. Quan hi ha èpoques o dies de pluja aquest camí amb moltes irregularitats s'omple de bassals i tolls d'aigua i és intransitable.

VIANANTS

- **Xarxa de carrers per a vianants i bicis, sense cotxes**

Convé que, com a mínim, hi hagi un carrer que connecti cada barri amb el barri veí, de forma agradable i segura per a vianants i bicicletes. En algun cas vol dir una vorera ampla i arbrada en els pocs carrers amples de la ciutat; en altres vol dir un carrer sense cotxes paral·lel a les vies amb més trànsit. Per exemple: si Pont de Vilomara i Sant Cristòfol han de tenir tants cotxes, Gaudí podria ser un passeig sense trànsit motoritzat, generant alhora espais de trobada, relació i descans

- **Instal·lació de bancs còmodes a les principals vies de la ciutat i als parcs.**

Situar bancs còmodes a les principals vies de la ciutat, i als parcs, no massa allunyats els uns dels altres. Instal·lar un model de banc com els que hi ha al passeig de Pere III, on la gent gran, no tan gran i els joves puguin seure per reposar o gaudir de la contemplació. Potenciar zones amb arbres i vegetació a tots els racons de la ciutat. Cal augmentar la verdor de la ciutat amb vegetació que no afavoreixi les al·lèrgies primaverals.

- **Ampliació de la vorera Cra de Cardona- Pont Nou-Parc Fluvial del Cardener**

Actualment estreta i perillosa, la vorera de la Cra de Cardona que porta al Pont Nou i al Parc Fluvial del Cardener és un punt negre de la connectivitat trama urbana amb el Parc Fluvial i Pont Nou. L'obra és factible i necessària.

En aquest sentit aquesta proposta ens porta a la proposta d'esborrar del POUM, el pont plantejat Cra de Cardona - Cementiri per impactant, inapropiat i inassumible.

- **Bon manteniment de voreres, pas de vianants i mobiliari urbà.**

Les persones grans i amb mobilitat reduïda acostumen a fer de vianants, no acostumen a anar motoritzats ni en bicicleta, com a molt fan ús del bus. Per tant, donat que a Manresa són gairebé el 20% de la població, cal mantenir en bon estat voreres, pas de vianants i mobiliari urbà.

- **Crear carrers per vianants**

Convertir el màxim de carrers en carrers per a vianants on només hi puguin accedir en cotxe veïns i serveis. Evitant crear col·lapses dins la ciutat i mantenint el flux de vehicles el màxim homogeni possible. Poso alguns carrers d'exemple que es podrien convertir en carrers per vianants:

- Carrer Sèquia
- Carrer Valentí Almirall
- Carrer Fonollar
- Carrer Sant Benet
- Carrer Providència
- Carrer Priorat
- Carrer Empordà
- Carrer del Vallès

BICICLETES

- **Ampliació carril bici a tota la ciutat**

Cada cop són més els usuaris que es mouen amb patinet elèctric i alhora, es fa difícil la circulació en bicicleta. La ciutat ha d'estar comunicada a través d'un carril bici. Un dels objectius a nivell mundial és minimitzar la contaminació, doncs trobem adequat que es faciliti la circulació en bicicleta, patinets o altres. Tot i que existeixen carrils bici a la ciutat, aquests no tenen continuïtat. Hi ha diferents trams però no ajuden a fer recorreguts per ciutat. Si bé és cert que tota la ciutat és zona 30 i es pot circular directament per la calçada hi ha molta gent a qui li pot provocar sensació d'inseguretat per la qual cosa un carril bici segregat pot ser una bona mesura. A més, els carrils bici actuals fan alguns girs de 90º sobtats una mica perillosos i alguns estan absorbits per les arrels dels arbres.

- **Ús de bicicletes i VMP al casc urbà**

Redefinir i senyalitzar de manera clara l'ús de bicicleta al casc antic, i també dels VMP.

SEGURETAT VIÀRIA

- **Circulació entre C. Sallent i Av. dels Dolors.**

Els dos carrers que comuniquen la part baixa entre C. Sallent i Av. dels Dolors (C. d'Avinyó i C. D'Artés), ambdós son en mateix sentit cap a C. Sallent. Canviar la direcció d'un dels dos per a poder accedir des de C. Sallent a Av. dels Dolors sense haver d'arribar a Pl. Prat de la Riba, de per sí ja prou conflictiva.

ALTRES

- **Planificació de carrers**

Vull proposar una eina perquè la ciutadania pugui fer propostes de com vol que sigui un carrer específic quan l'ajuntament tingui la idea de modificar, és molt senzill d'utilitzar i seria senzill fer una recollida de propostes per aquell carrer:

<https://streetmix.net/> (Enllaç extern)

Això si, la opinió dels veïns del propi carrer sempre és la més important.