

Ajuntament de Manresa
Desembre 1997-setembre 1998

**PLA DIRECTOR PER A L'ESTRUCTURACIÓ DE
L'ESPAI PÚBLIC DE LA CIUTAT**

**PLA DIRECTOR PER A L'ESTRUCTURACIÓ DE
L'ESPAI PÚBLIC DE LA CIUTAT**

Desembre de 1997-setembre 1998

En la redacció del present pla de l'espai públic hi han intervingut:

David Closes i Núñez, arquitecte

Àngels Mas i Pintó, arquitecta

Jordi Segovia i Jurado, enginyer tècnic

Toni Pintó i Mestres, delineant

ÍNDIX

PLA DIRECTOR PER A L'ESTRUCTURACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC DE LA CIUTAT

INTRODUCCIÓ	5
ANNEX GRÀFIC	
1. Avantprojecte d'urbanització dels carrers Abat Oliba i Font del Gat i espais adjacents. Planta	
2. Avantprojecte d'urbanització dels carrers Abat Oliba i Font del Gat i espais adjacents. Secció pel parc	
3. Avantprojecte de reurbanització de la carretera Santpedor. Planta	
4. Proposta de via cívica Renfe-l'Agulla. Planta	
5. Avantprojecte de reurbanització de la carretera de Vic (sector Pujada Roja). Seccions	
6. Geometria per a l'ordenació de la zona verda i passeig del pla especial Trieta	
7. Geometria per a l'ordenació dels espais lliures del pla especial Passeig Pere III i unitat d'actuació Barcelona-Ginjoler	
8. Aproximació al sistema urbà del Pla de Bages. Esquema d'un sistema de grans espais lliures	
9. Aproximació al sistema urbà del Pla de Bages. Interpretació orogràfico-espacial. Ruptures i fronteres orogràfiques	
10. Arquitectura territorial, medi natural i desenvolupament urbà al Pla de Bages. Bases tècniques per a uns acords territorials necessaris. Propostes i estratègies d'ordenació espacial del territori. Proposta de sistema d'espais lliures	
11. Arquitectura territorial, medi natural i desenvolupament urbà al Pla de Bages. Bases tècniques per a uns acords territorials necessaris. Propostes i estratègies d'ordenació espacial del territori. Proposta de sistema de xarxa viària	
OBJECTIUS DEL PLA	19
ESTAT ACTUAL DE LA CIUTAT RECOLLIDA D'INFORMACIÓ VALORACIÓ	20
ANNEX GRÀFIC	
1. Estat actual de la ciutat. Topografia de la ciutat	
2. Estat actual de la ciutat. Parcs i recorreguts per a vianants	
3. Estat actual de la ciutat. Àrees de regadiu de la sèquia de Manresa	
4. Estudi sobre l'ordenació del regadiu de Manresa. Xarxa de ramals i recs. 1982. Junta de la Sèquia de Manresa. (13 plànols)	
DETERMINACIONS DEL PLA GENERAL INFORMACIÓ ANALITZADA ASPECTES GENERALS A VALORAR	39
ANNEX GRÀFIC	
1. Determinacions del Pla General. Parcs i recorreguts per a vianants	
PROPOSTA D'ESTRUCTURA DE L'ESPAI PÚBLIC L'ESTRUCTURA DE PARCS I PASSEIGS PROPOSADA L'ESTRUCTURA VIÀRIA PRINCIPAL LA XARXA DE CARRILS PER A BICICLETES LES SECCIONS TRANSVERSALS TIPUS INTEGRACIÓ DE LA XARXA DE RECS DE LA SÈQUIA EN L'ESPAI PÚBLIC ÀMBITS DE DEFINICIÓ I PROJECTACIÓ URBANA MODIFICACIONS I ASPECTES A INTRODUIR EN EL PLANEJAMENT VIGENT ETAPES D'ACTUACIÓ	42
ANNEX GRÀFIC	
1. Sistema de parcs i d'espais principals per a vianants	
2. Sistema de passeigs i espais principals per a vianants	
3. Parcs corredor	
4. Parcs enclavament	
5. Parc central del sistema urbà	

6. Paisatge viari
7. Planteig per al PAU3 formalitzat en relació a la ronda Nord
8. Xarxa de carrils per a bicicletes
9. Àmbits d'integració de la xarxa de recs de la Sèquia en l'espai públic
10. Modificacions i aspectes a introduir en el planejament vigent
11. Seccions tipus proposades (80 fulls)

TAULES

Taula núm. 1. Pàrquings públics de pagament	21
Taula núm. 2. Aparcaments de rotació en calçada (zones blaves)	21

PLÀNOLS D'INFORMACIÓ I D'ESTAT ACTUAL DE LA CIUTAT

1. Estat actual de la ciutat. Plànol de base
2. Estat actual de la ciutat. Parcs i recorreguts per a vianants
3. Estat actual de la ciutat. Parcs, recorreguts per a vianants i xarxa de camins
4. Estat actual de la ciutat. Equipaments, parcs i recorreguts per a vianants
5. Estat actual de la ciutat. Pàrquings de rotació
6. Estat actual de la ciutat. Aparcaments en zona blava
7. Estat actual de la ciutat. Àrees de regadiu de la sèquia de Manresa

8. Determinacions del Pla General. Parcs i equipaments
9. Determinacions del Pla General. Parcs i recorreguts per a vianants
10. Determinacions del Pla General. Sistema viari
11. Determinacions del Pla General. Àmbits de desenvolupament
12. Determinacions del Pla General. Previsions específiques d'aparcament
13. Determinacions del Pla General. Parcs i recorreguts per a vianants sobre topogràfic

14. Estat actual del transport. Xarxes de transport públic

PLÀNOLS DE PROPOSTA

- P1. Proposta d'estructura de l'espai públic. Sistema de parcs i d'espais principals per a vianants
- P2. Proposta d'estructura de l'espai públic. Estructura viària principal
- P3. Proposta d'estructura de l'espai públic. Sistema de passeigs i espais principals per a vianants
- P4. Proposta d'estructura de l'espai públic. Xarxa de carrils per a bicicletes
- P5. Proposta d'estructura de l'espai públic. Seccions tipus proposades. S1-S16
- P6. Proposta d'estructura de l'espai públic. Seccions tipus proposades. S17-S33
- P7. Proposta d'estructura de l'espai públic. Seccions tipus proposades. S34-S48
- P8. Proposta d'estructura de l'espai públic. Seccions tipus proposades. S49-S62
- P9. Proposta d'estructura de l'espai públic. Seccions tipus proposades. S63-S80
- P10. Proposta d'estructura de l'espai públic. Integració de la xarxa de recs de la Sèquia en l'espai públic
- P11. Proposta d'estructura de l'espai públic. Estructura viària principal. Esquema
- P12. Proposta d'estructura de l'espai públic. Àmbits de definició i projectació urbana
- P13. Proposta d'estructura de l'espai públic. Etapes d'actuació
- P14. Proposta d'estructura de l'espai públic. Carrils per a bicicletes. Etapes d'actuació
- P15. Proposta d'estructura de l'espai públic. Modificacions i aspectes a introduir en el planejament vigent

INTRODUCCIÓ

PLA DIRECTOR PER A L'ESTRUCTURACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC DE LA CIUTAT

La redacció del present Pla Director per a l'estructuració de l'espai públic de la ciutat respon a la voluntat de disposar d'instruments per assegurar la qualitat de l'espai públic urbà. El Pla pretén fer possible que el desenvolupament de la ciutat vagi associat a una millora de l'espai públic i que les diferents actuacions urbanes -públiques i privades- puguin respondre a criteris i objectius d'estructuració de l'espai públic per al conjunt de la ciutat.

Com a objectiu general, el present pla pretén establir condicions que comportin la potenciació dels desplaçaments a peu –i en bicicleta allà on sigui possible- per la ciutat. Per tant, es pretén fixar condicions que comportin la reducció de la mobilitat en cotxe. El pla pretén assegurar aquelles condicions que promoguin eficaçament la mobilitat a peu –i en bicicleta- per tota la ciutat. Aquestes condicions han de garantir la continuïtat de la xarxa d'espais per als vianants i les bicicletes, el seu dimensionament adequat, la claredat de la xarxa que formen i la seva qualitat espacial. En definitiva, posar les condicions que assegurin la comoditat de l'espai públic.

D'altra banda, el present pla significa complementar l'instrument principal que regula el desenvolupament urbà: el Pla General. El present pla desenvolupa les determinacions del Pla General de Manresa fixant criteris, característiques i dimensions per a l'espai públic de la ciutat. Aquest procés ha servit per determinar les possibles mancances del Pla General i poder-hi proposar les modificacions adients.

Cal esmentar que la mobilitat urbana –aspecte clau en la definició de l'espai públic- no ha estat abordada en tota la seva extensió. Fonamentalment s'han determinat criteris per assegurar la continuïtat i el dimensionat adequat de l'espai per als vianants i les bicicletes. Pel que fa a l'espai destinat als vehicles motoritzats, s'ha adoptat el criteri de dimensionar les calçades de manera que sigui possible, en el moment que es cregui oportú, de reservar-hi espai exclusiu per al transport públic. Per tant, en el moment que s'adoptin accions decidides per potenciar el transport públic serà el moment de definir quin espai s'assigna al transport públic i quin al vehicle privat.

El present pla aborda altres aspectes de l'espai públic com el paper que hi ha de jugar la xarxa de recs de la Sèquia un cop quedin absorbits pels teixits urbans. En aquest sentit, el present pla opta per integrar la xarxa de recs en la formalització de l'espai públic en diferents àmbits de la ciutat. Aquest valor afegit, fóra cabdal per dotar l'espai públic de la ciutat d'una especificitat que el diferenciés del d'altres ciutats.

La proposta d'estructura de l'espai públic que es defineix en aquest pla se cenyeix aproximadament a l'àmbit que el Pla General defineix com a sòl urbà i al que preveu que esdevingui teixit urbà continu amb l'existent. Com a referència general per al sistema viari i per al sistema d'espais lliures del conjunt del sistema urbà de Manresa (el Pla de Bages) s'han adoptat propostes redactades amb anterioritat. En concret, com a marc de referència en el qual inscriure el nucli urbà de Manresa, s'han adoptat les propostes gràfiques recollides a *Aproximacions al sistema urbà del Pla de Bages* (D. Closes; Ajuntament de Manresa, setembre 1996) i a l'estudi *Arquitectura territorial, medi natural i desenvolupament urbà al Pla de Bages. Bases tècniques per a uns acords territorials necessaris* (C. Botifoll, D. Closes, J. Illa, J. Ludevid, M. Ludevid, S. Rueda, F. Vila; Fundació Caixa de Manresa, setembre 1997).

La formalització del present pla era la conclusió lògica després que s'haguessin redactat –durant l'any anterior a la redacció del Pla Director- diferents propostes i projectes que tenien com a objectiu concretar l'espai públic de diferents punts clau de la ciutat. En aquest sentit es va redactar l'avantprojecte d'urbanització dels carrers Abat Oliba i Font del Gat -posteriorment convertit en projecte- o l'avantprojecte de remodelació de la carretera de Santpedor. De la redacció d'aquests dos avantprojectes, en va sorgir la proposta d'estructurar una *vía cívica* entre l'estació de tren de la Renfe i el parc de l'Agulla, travessant la ciutat pel mig i de sud a nord. El Pla Director de l'espai públic parteix de la idea d'estendre, al conjunt de la ciutat, una xarxa d'aquestes vies cíviques. A les propostes –redactades amb anterioritat- encaminades a la formalització adequada de l'espai públic, cal afegir-hi,

entre altres, l'avantprojecte de reurbanització de la carretera de Vic, les diferents propostes per a la resolució adequada de l'enllaç de la ronda Nord amb el carrer de la Pau o la proposta d'actuacions a la façana sud de la ciutat.

D'altra banda, el desenvolupament de diferents àmbits de planejament durant la redacció del present pla, ha comportat que s'establissin ja criteris i directrius per a l'espai públic d'alguns d'aquests àmbits. En concret s'han establert criteris a la unitat d'actuació de can Font, al pla especial Trieta o a l'espai públic resultant del pla especial Passeig Pere III i la unitat d'actuació Barcelona-Ginjoler.

Els criteris, propostes i directrius definides en el present document pretenen ser, en definitiva, instruments que permetin –a través de l'espai públic- el desenvolupament i la creació d'urbanitat. És a dir, instruments que permetin la potenciació de l'espai públic com a peça fonamental per mantenir i aprofundir un model de societat integrada i cohesionada.

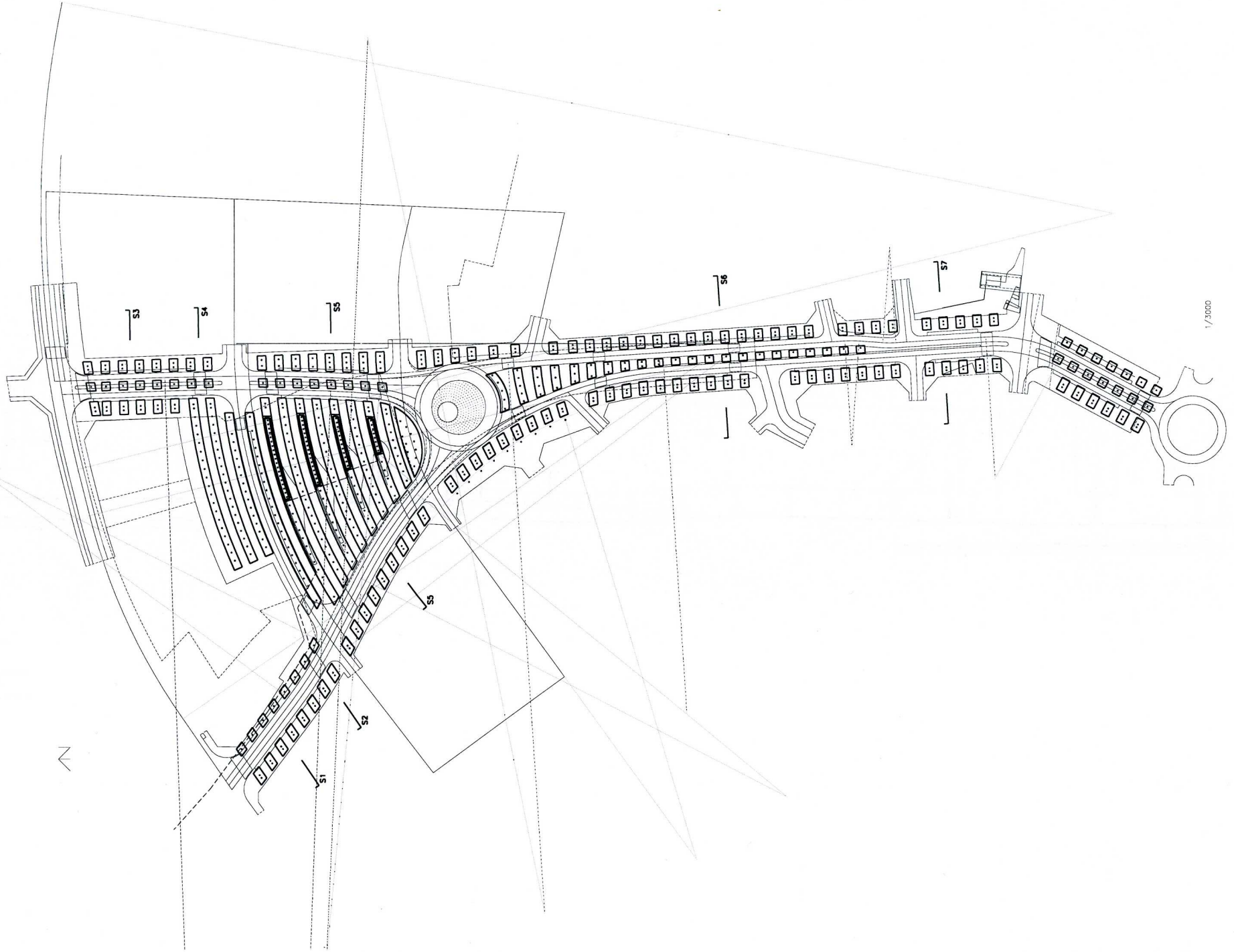
.....
Manresa, setembre de 1998

David Closes i Núñez

INTRODUCCIÓ

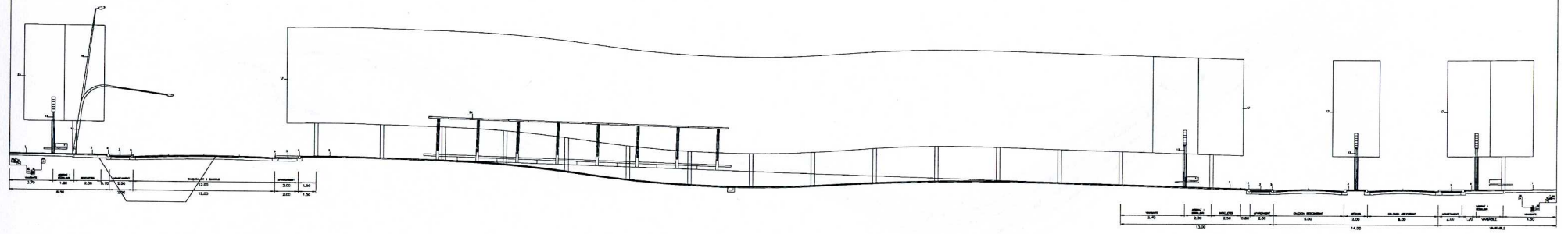
ANNEX GRÀFIC

1. Avantprojecte d'urbanització dels carrers Abat Oliba i Font del Gat i espais adjacents. Planta
2. Avantprojecte d'urbanització dels carrers Abat Oliba i Font del Gat i espais adjacents. Secció pel parc
3. Avantprojecte de reurbanització de la carretera Santpedor. Planta
4. Proposta de via cívica Renfe-l'Agulla. Planta
5. Avantprojecte de reurbanització de la carretera de Vic (sector Pujada Roja). Seccions
6. Geometria per a l'ordenació de la zona verda i passeig del pla especial Trieta
7. Geometria per a l'ordenació dels espais lliures del pla especial Passeig Pere III i unitat d'actuació Barcelona-Ginjoler
8. Aproximació al sistema urbà del Pla de Bages. Esquema d'un sistema de grans espais lliures
9. Aproximació al sistema urbà del Pla de Bages. Interpretació orogràfico-espacial. Ruptures i fronteres orogràfiques
10. Arquitectura territorial, medi natural i desenvolupament urbà al Pla de Bages. Bases tècniques per a uns acords territorials necessaris. Propostes i estratègies d'ordenació espacial del territori. Proposta de sistema d'espais lliures
11. Arquitectura territorial, medi natural i desenvolupament urbà al Pla de Bages. Bases tècniques per a uns acords territorials necessaris. Propostes i estratègies d'ordenació espacial del territori. Proposta de sistema de xarxa viària



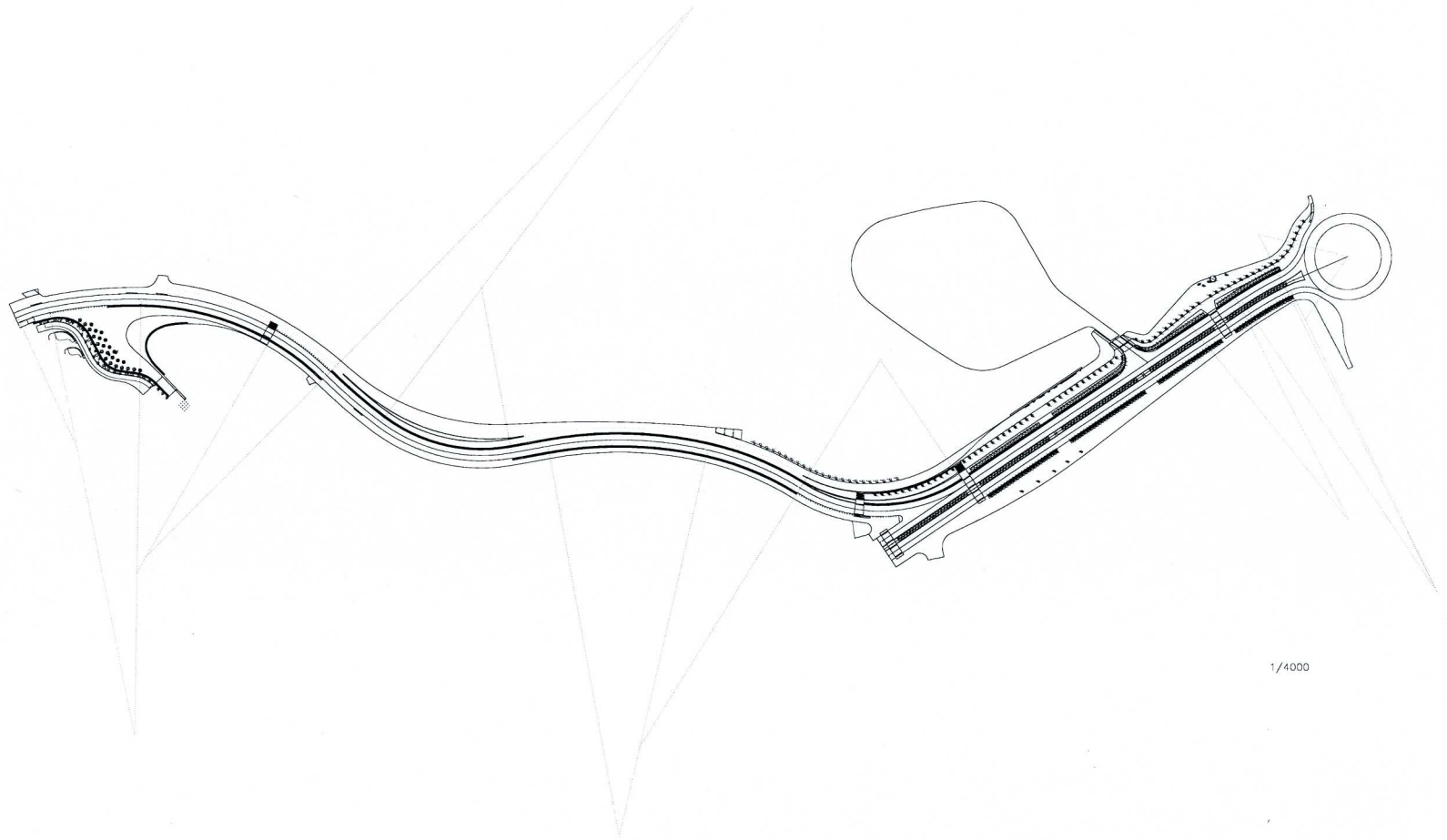
1/3000

FRONT ELEVATION

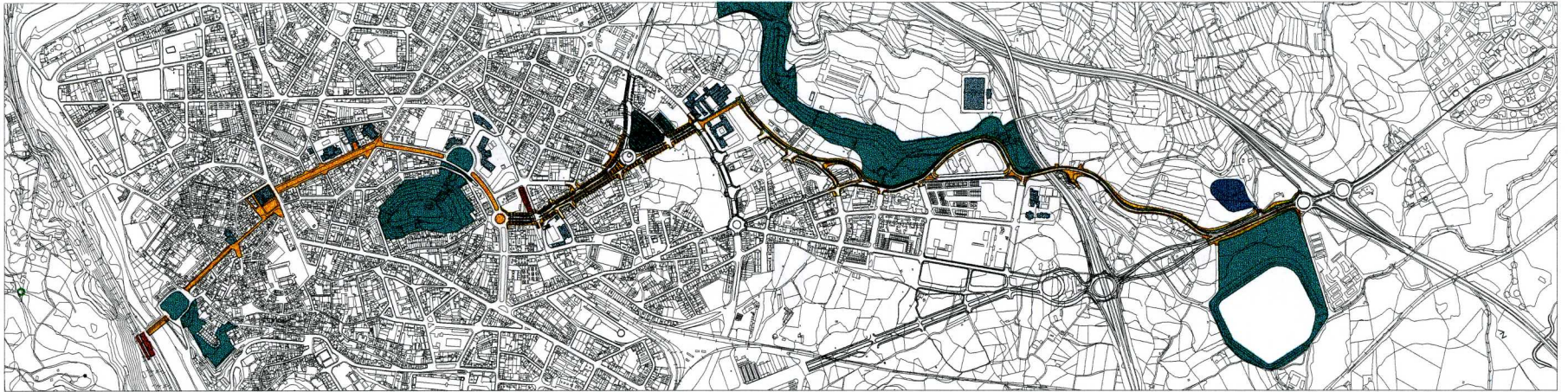


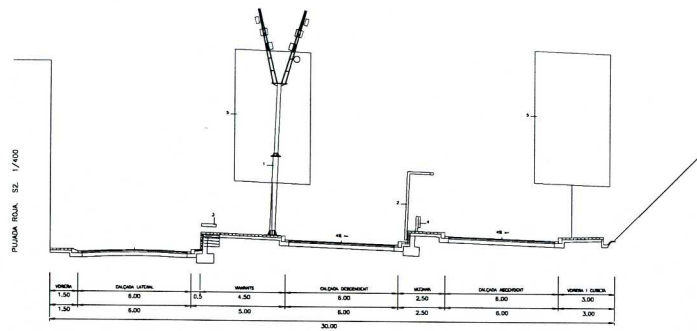
ARQUITECTURA S.L. 1/200

- 1. Escalera de acceso al sótano
- 2. Fachada de acceso al sótano
- 3. Fachada de acceso al sótano
- 4. Fachada de acceso al sótano
- 5. Fachada de acceso al sótano
- 6. Fachada de acceso al sótano
- 7. Fachada de acceso al sótano
- 8. Fachada de acceso al sótano
- 9. Fachada de acceso al sótano
- 10. Fachada de acceso al sótano
- 11. Fachada de acceso al sótano
- 12. Fachada de acceso al sótano
- 13. Fachada de acceso al sótano
- 14. Fachada de acceso al sótano
- 15. Fachada de acceso al sótano
- 16. Fachada de acceso al sótano
- 17. Fachada de acceso al sótano
- 18. Fachada de acceso al sótano
- 19. Fachada de acceso al sótano
- 20. Fachada de acceso al sótano

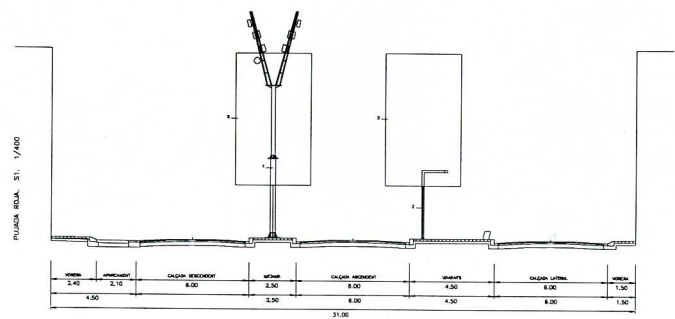


1/4000



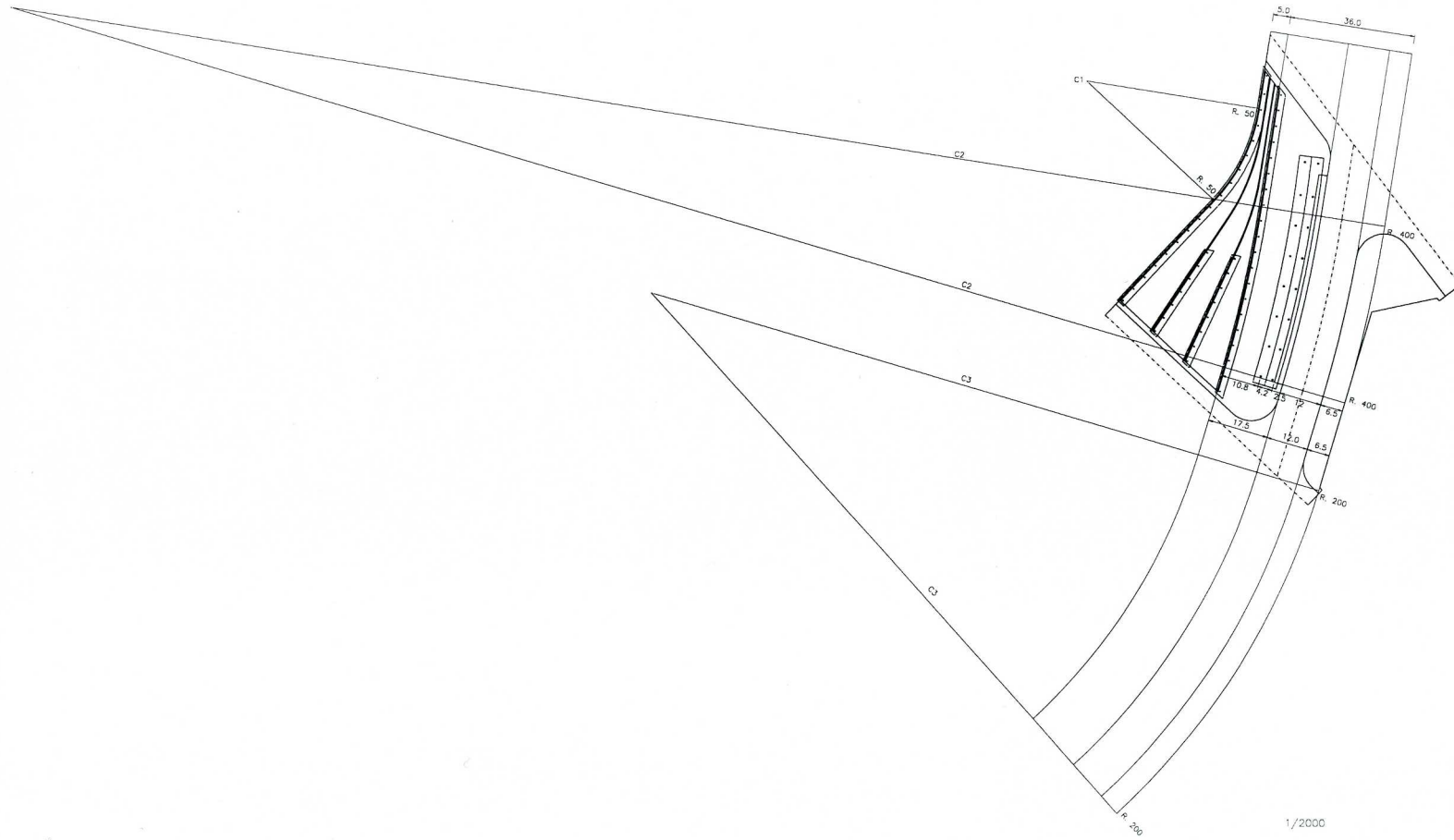


1. szelvény a tartók (sz. 1/100)
2. szelvény a tartók (sz. 1/100) az alapozásig
3. szelvény a tartók (sz. 1/100) az alapozásig
4. szelvény a tartók (sz. 1/100) az alapozásig
5. szelvény a tartók (sz. 1/100) az alapozásig

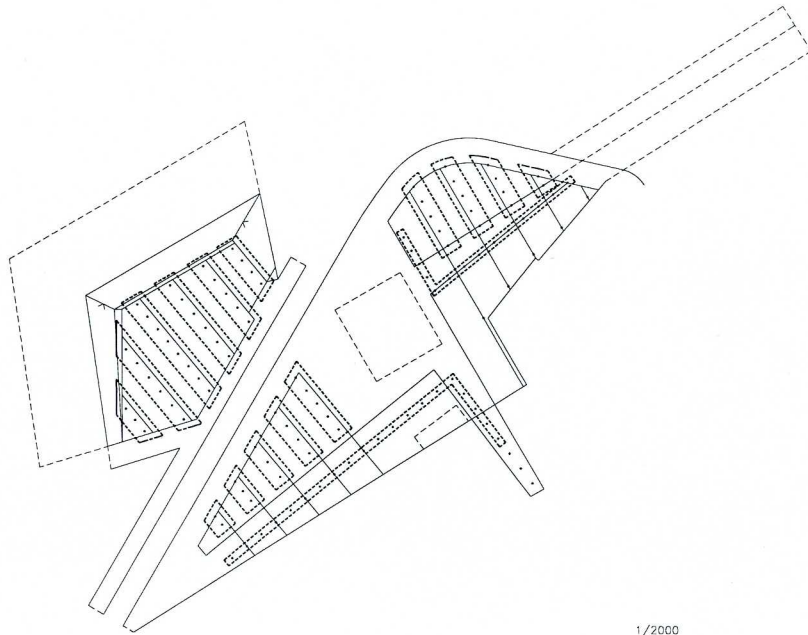


1. szelvény a tartók (sz. 1/100)
2. szelvény a tartók (sz. 1/100) az alapozásig
3. szelvény a tartók (sz. 1/100) az alapozásig
4. szelvény a tartók (sz. 1/100) az alapozásig

C1 (403317.93, 4620497.94)
C2 (403008.31, 4620517.64)
C3 (403192.96, 4620436.45)



1/2000

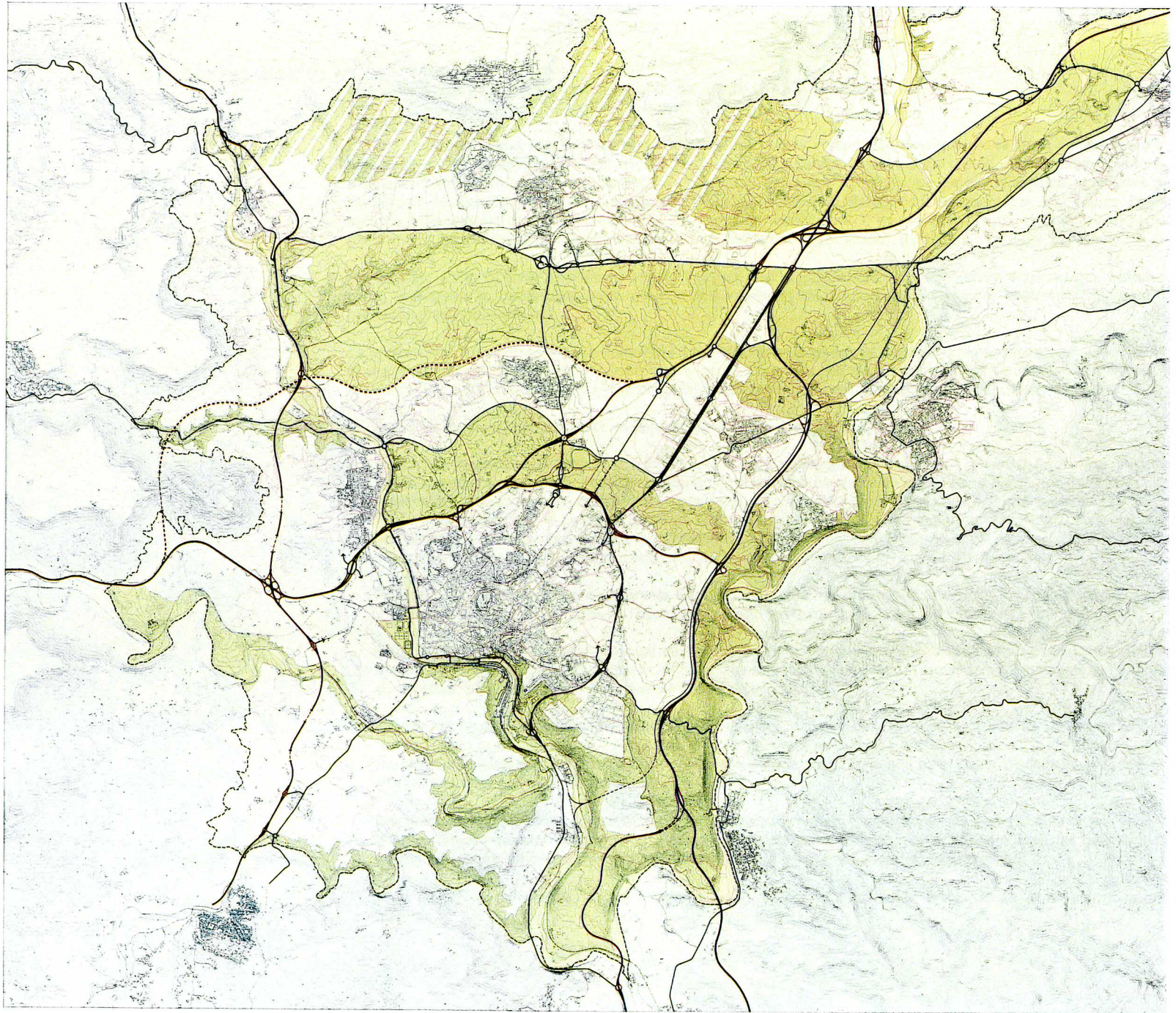


1/2000









OBJECTIUS DEL PLA

PLA DIRECTOR PER A L'ESTRUCTURACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC DE LA CIUTAT

El Pla Director de l'espai públic té com a objectiu establir criteris i directrius que serveixin de base per assegurar l'assoliment d'un espai públic adequadament estructurat. És a dir, pretén establir directrius concretes encaminades a obtenir una xarxa d'espais urbans que formin un tot integrat: una estructura de carrers principals, passeigs i avingudes -amb unes dimensions i condicions de claredat i comoditat adequades- que relacionin els diferents parcs, equipaments i espais oberts. Aquesta estructura de vies ha de permetre potenciar els desplaçaments a peu (i en bicicleta allà on sigui possible) i, d'altra banda, permetre –quan s'escaigui- la màxima eficiència en la potenciació del transport públic.

En concret, el Pla Director es planteja assolir 3 objectius principals: definir una **estructura** adequada de l'espai públic de la ciutat, assegurar la **continuitat** entre els diferents elements de l'estructura i assegurar el **dimensionament** adequat de cadascun d'aquests elements.

La primera part del pla consta d'una valoració i anàlisi de l'estat actual de la ciutat i del planejament urbanístic que en determina el seu desenvolupament. En aquest sentit, cal fer esment que, pel que fa a la proposta, s'han adoptat les determinacions de la revisió del Pla General vigent com a punt de partida procurant, en la mesura del possible, qüestionar-ne el mínim d'aspectes.

El conjunt d'objectius del Pla Director es resumeixen en els punts següents:

- Definir una estructura principal per a l'espai públic que s'estengui pel conjunt de la ciutat. Aquesta estructura de l'espai públic consta d'una xarxa de passeigs i recorreguts arbrats, d'una xarxa de carrils per a bicicletes, d'una estructura de parcs sistematitzats segons el seu paper urbà i d'una proposta d'actuació sobre el paisatge dels grans elements viaris (ronda Nord i C-1411). Pel que fa a la xarxa de passeigs i recorreguts arbrats es pretén assegurar l'assoliment d'una xarxa d'espais per als vianants que s'estengui, de forma el màxim d'homogènia, pel conjunt de la ciutat, que relacioni els diferents parcs i equipaments i que permeti la relació entre els teixits urbans i el sistema d'espais lliures territorials.
- Assegurar la continuïtat entre els diferents elements que formen la proposta d'estructura de l'espai públic. D'aquesta manera s'assegura que la xarxa principal de l'espai públic pugui ser recorreguda a peu de forma clara i còmode.
- Determinar el dimensionament adequat dels diferents elements que conformen l'estructura definida. Al mateix temps, cal establir els criteris i regles d'ordenació dels diferents elements (arbres, enllumenat, aparcaments, emplaçament de contenidors, etc.) que conformen cadascun dels vials definits.
- Determinar l'estructura general viària per a la circulació rodada i definir les solucions adients per als enllaços de la xarxa "urbana" amb la de "carreteres". A la resta d'elements viaris no inclosos en l'estructura general –aspecte no tractat en el present pla- caldria que s'hi possessin les condicions perquè assumissin només el paper d'accés local al sector evitant que s'hi generi trànsit de pas.
- Determinar les mancances dimensionals o de solució que es puguin detectar en les determinacions del Pla General en els diferents àmbits de desenvolupament. En aquest sentit cal determinar les modificacions o aspectes que caldria introduir en el planejament vigent per tal d'assolir els objectius definits en el Pla Director de l'espai públic.
- Fixar els àmbits mínims de definició i projectació urbana per tal d'assegurar la coherència de les solucions que es puguin adoptar.

ESTAT ACTUAL DE LA CIUTAT

PLA DIRECTOR PER A L'ESTRUCTURACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC DE LA CIUTAT

RECOLLIDA D'INFORMACIÓ

S'ha recollit la informació de la situació actual de l'espai públic de la ciutat i informació d'aquells aspectes que semblaven importants per desenvolupar les propostes del pla. D'aquests darrers aspectes, s'ha recollit i sistematitzat la informació de la xarxa de camins, els equipaments existents a la ciutat, els pàrquings de rotació, els aparcaments en zona blava i les àrees irrigades per la xarxa de recs de la Sèquia.

D'altra banda, també s'ha recollit la informació sobre les xarxes de transport públic actuals –informació que no estava recollida de forma conjunta- per poder-ne visualitzar les mancances i la falta de visió integrada.

Pel que fa a l'estat actual de l'espai públic, s'han recollit aquells elements (parcs i recorreguts per a vianants) que tenen unes dimensions més o menys adequades sense fer-ne, però, una valoració qualitativa, és a dir, sense valorar-ne l'estat de conservació o la solució concreta que presenten.

VALORACIÓ

L'aspecte més destacat que cal esmentar de l'estat actual de l'espai públic de la ciutat és la desestructuració que presenta entre les diferents parts que el formen. És a dir, que l'aspecte més destacat de la situació actual és la falta de relació adequada entre els diferents elements que es consideren ben dimensionats. Dit d'una altra manera, això vol dir que hi ha molts sectors de la ciutat –la majoria- que no disposen d'un espai públic mínimament adequat.

Un exemple paradigmàtic de la desestructuració de l'espai públic actual el trobem en el parc de l'Agulla; un parc –el més utilitzat de la ciutat- que no disposa ni dels elements més mínims que permetin accedir-hi a peu. El mateix passa amb els espais públics del sector de la Balconada –ben dimensionats- que no tenen elements que n'assegurin la continuïtat adequada amb la resta de la ciutat. O bé el cas del polígon de Bufalvent on es fa impossible d'accedir-hi a peu sense jugar-s'hi la pell.

La xarxa de l'espai públic actual tampoc no assegura l'accés adequat a molts dels equipaments de la ciutat. Per posar-ne un cas només cal esmentar els equipaments esportius del Congost. Això per no esmentar casos, realment greus, com l'accés a l'estació de la Renfe.

Si l'espai públic que relaciona les diferents parts de la ciutat, en general, és inadequat, no cal dir que la relació entre l'espai públic urbà i la xarxa de camins rurals és també molt deficient. Com a exemple es pot esmentar la relació inadequada de la ciutat amb la zona de les Marcetes sigui a través de la carretera de Viladordis, la carretera del Pont de Vilomara o a través del camí dels Trullols.

Com a fet positiu i destacat cal esmentar l'illa de vianants que travessa el centre comercial de la ciutat tot i el problema de continuïtat que s'estableix entre la plaça de St. Domènec i el sector del Passeig/Guimerà. D'altra banda, l'emplaçament dels pàrquings de rotació actuals al centre de la ciutat condicionen les possibilitats d'ampliació de l'illa de vianants. En relació a l'emplaçament dels pàrquings de rotació, sorprèn la seva absoluta absència al sud del barri antic –al sud del centre comercial-, sobretot pel fet que es tracta d'un lloc on l'accessibilitat rodada és immillorable en no haver-se de travessar els teixits edificats de la ciutat. En aquest sentit, cal destacar que la pràctica totalitat dels pàrquings de rotació estan emplaçats just al centre urbà en una posició, segurament, massa poc tangencial. Els pàrquings, amb el nombre de places de què disposen són els que apareixen en la taula següent:

Taula núm. 1
PÀRQUINGS PÚBLICS DE PAGAMENT

	places
MERCAT DE PUIGMERCADAL	85
PLAÇA PORXADA	373
MURALLA ST. DOMÈNEC 18-20	73
AVENIDA (MURALLA ST. DOMÈNEC)	71
CARDENAL LLUCH 4 / CARDONA 2	165
CARRIÓ 31-39	76
PUIGTERRÀ DE BAIX 23-25	55
PASSEIG 89 / SÈQUIA 28	140
REIG (GUIMERÀ 44)	31
CARRER CANYELLES 5	120
CATALÒNIA (CARDENAL LLUCH / ERA ESQUERRA)	203
FORN DEL VIDRE (GAUDÍ / CTRA. DE VIC)	108
TOTAL	1500

D'altra banda, cal destacar l'extensió de les zones d'aparcament de rotació en calçada (zones blaves) que s'ha produït els darrers anys al centre de la ciutat. Les places d'aparcament en zona blava que hi ha a la ciutat en el moment de redactar aquest pla són les següents:

Taula núm. 2

APARCAMENTS DE ROTACIÓ EN CALÇADA (ZONES BLAVES)

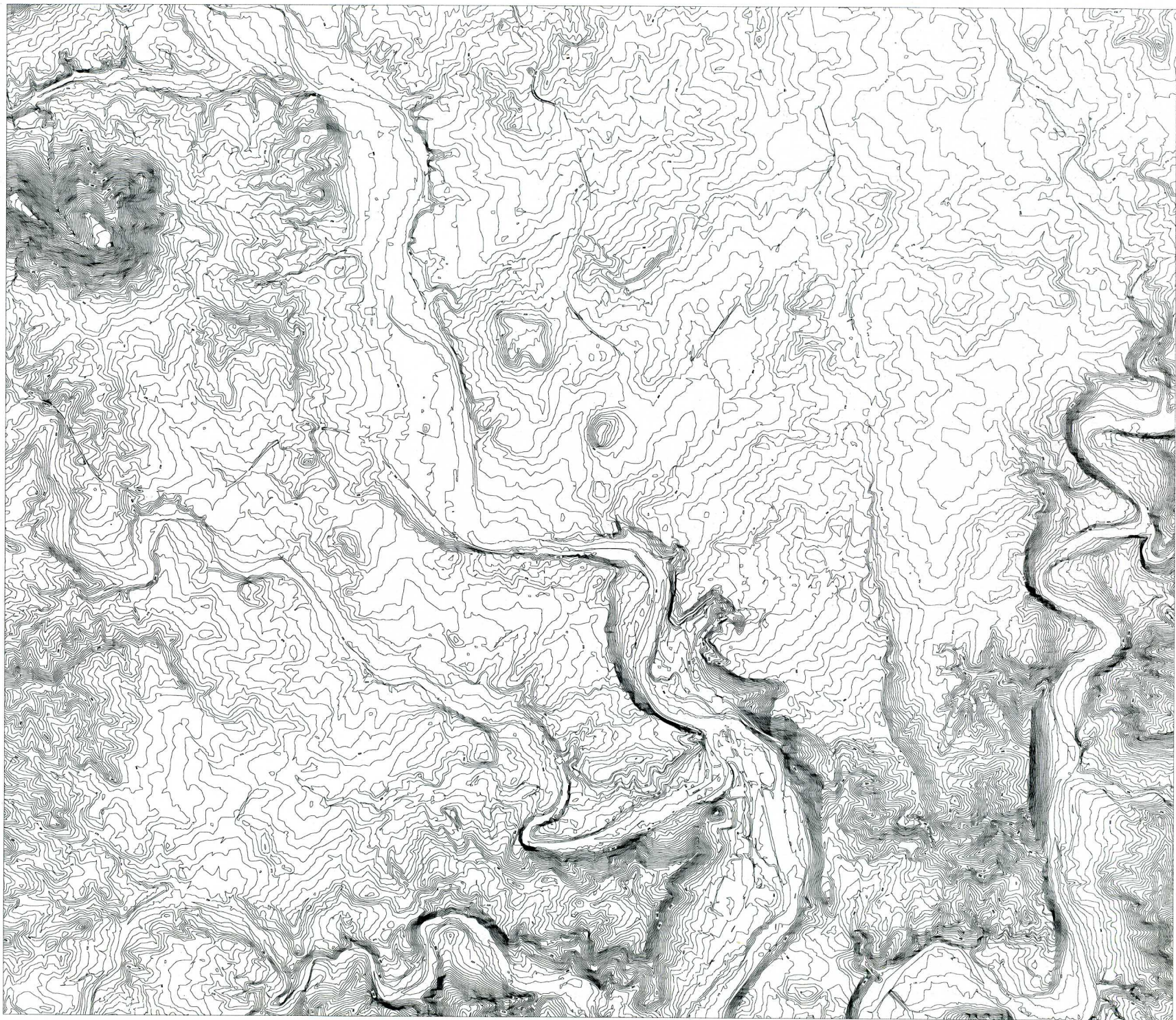
	places
ALFONS XII	59
JAUME I / MESTRE BLANCH	35
MURALLA ST. DOMÈNEC / PL. VALLDAURA	31
POMPEU FABRA / CARDENAL LLUCH	45
PL. INDEPENDÈNCIA	12
CARRIÓ	34
GUIMERÀ / CASANOVA	64
PASSEIG / PL. ESPANYA	48
SOLER I MARCH	14
PL. DEL CARME	27
PL. INFANTS / MURALLA DEL CARME	23
CTRA. DE VIC	61
TOTAL	453

Finalment, cal esmentar que l'execució de la xarxa de carreteres, amb una curta visió sectorial, ha comportat agreujar també la discontinuïtat de l'espai públic entre diferents parts de la ciutat. Aquest fet, els dèficits històrics en la dimensió adequada de l'espai públic, la falta d'urbanització adient dels accessos al nucli urbà i els criteris adoptats per l'administració municipal fins fa no massa a l'hora de dimensionar l'espai en la urbanització de nous vials –on, en general, l'espai per als vianants era infradimensionat en relació al destinat a la circulació rodada- són aspectes que marquen la situació actual de la ciutat.

ESTAT ACTUAL DE LA CIUTAT

ANNEX GRÀFIC

1. Estat actual de la ciutat. Topografia de la ciutat
2. Estat actual de la ciutat. Parcs i recorreguts per a vianants
3. Estat actual de la ciutat. Àrees de regadiu de la sèquia de Manresa
4. Estudi sobre l'ordenació del regadiu de Manresa. Xarxa de ramals i recs. 1982. Junta de la Sèquia de Manresa. (13 plànols)





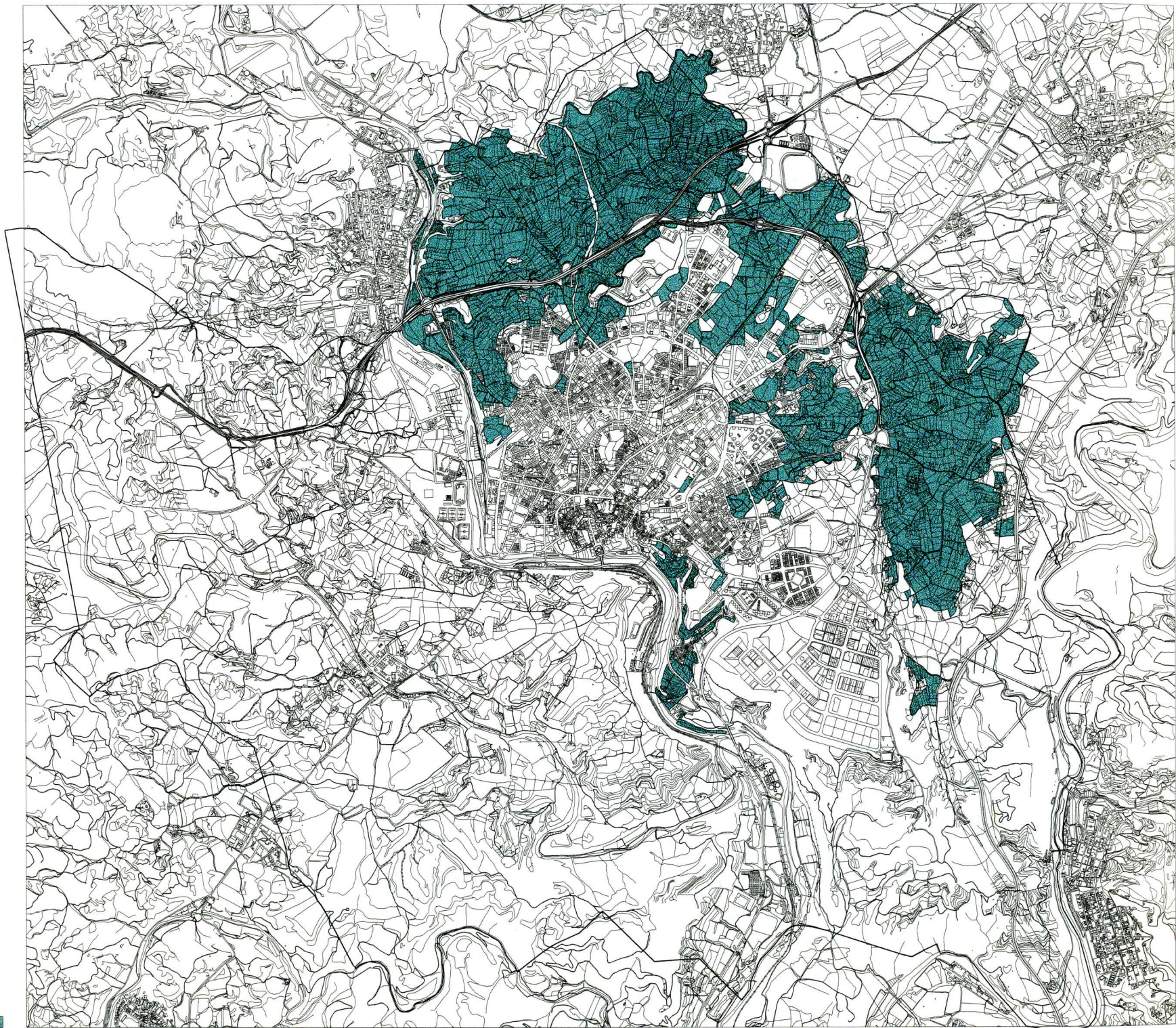
PARCS

ZONES ENJARDINADES

ZONES ESPORTIVES AMB
CARÀCTER DE PARC

RECORREGUTS PER A VIANANTS

ESPAIS MIXTOS VIANANTS-VEHICLES



DETERMINACIONS DEL PLA GENERAL

PLA DIRECTOR PER A L'ESTRUCTURACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC DE LA CIUTAT

INFORMACIÓ ANALITZADA

S'han recollit i analitzat aquelles determinacions del Pla General de la ciutat que tenen una incidència directa en el desenvolupament de l'espai públic. Així, fonamentalment s'han valorat les determinacions del Pla General sobre els parcs i els recorreguts de vianants, la ubicació dels equipaments, la xarxa que forma l'estructura general viària i les previsions específiques d'aparcament.

D'altra banda, s'ha valorat l'estadi d'aprovació dels diferents àmbits de planejament urbanístic derivat. Les determinacions d'aquest planejament derivat aprovat condicionen també – com la ciutat ja consolidada- les opcions a prendre en la proposta del present Pla Director de l'espai públic. Entre aquests àmbits de planejament cal esmentar el pla parcial de la Parada i el pla parcial dels Trullols 2.

ASPECTES GENERALS A VALORAR

De les determinacions del Pla General, en destaca la definició d'espais qualificats específicament de recorreguts per a vianants amb la intenció de determinar una certa xarxa de passeigs i recorreguts arbrats a la ciutat. Ara bé, cal dir que la plasmació final d'aquesta xarxa –és a dir, la que es plasmà en l'aprovació definitiva de la revisió del Pla General- forma un sistema desestructurat amb llacunes importants en alguns sectors de la ciutat. Al mateix temps presenta aspectes poc clars com la dificultat de garantir la continuïtat dels recorreguts en molts punts. La resolució d'algunes d'aquestes llacunes depenen, en molts casos, només del correcte desenvolupament dels criteris definits als diferents àmbits de desenvolupament del Pla General. En altres casos, en canvi, l'absència de propostes o criteris en aquest sentit és palesa (per exemple als sectors est de la ciutat).

Pel que fa al sistema de parcs, com a valoració general, cal esmentar les excessives indeterminacions d'ubicació dels parcs en molts sectors. Això fa que, difícilment, es pugui deduir algun tipus d'estructura general del sistema de parcs a partir del que es desprèn de les determinacions del planejament vigent.

Pel que fa al sistema viari definit pel Pla General s'ha valorat –en els àmbits de desenvolupament urbà encara no tramitats- el dimensionament dels diferents elements definits. En aquest sentit, en l'apartat de proposta del present pla, es defineixen aquelles modificacions del dimensionament del viari que s'han cregut necessàries per assegurar la resolució adequada de l'espai públic.

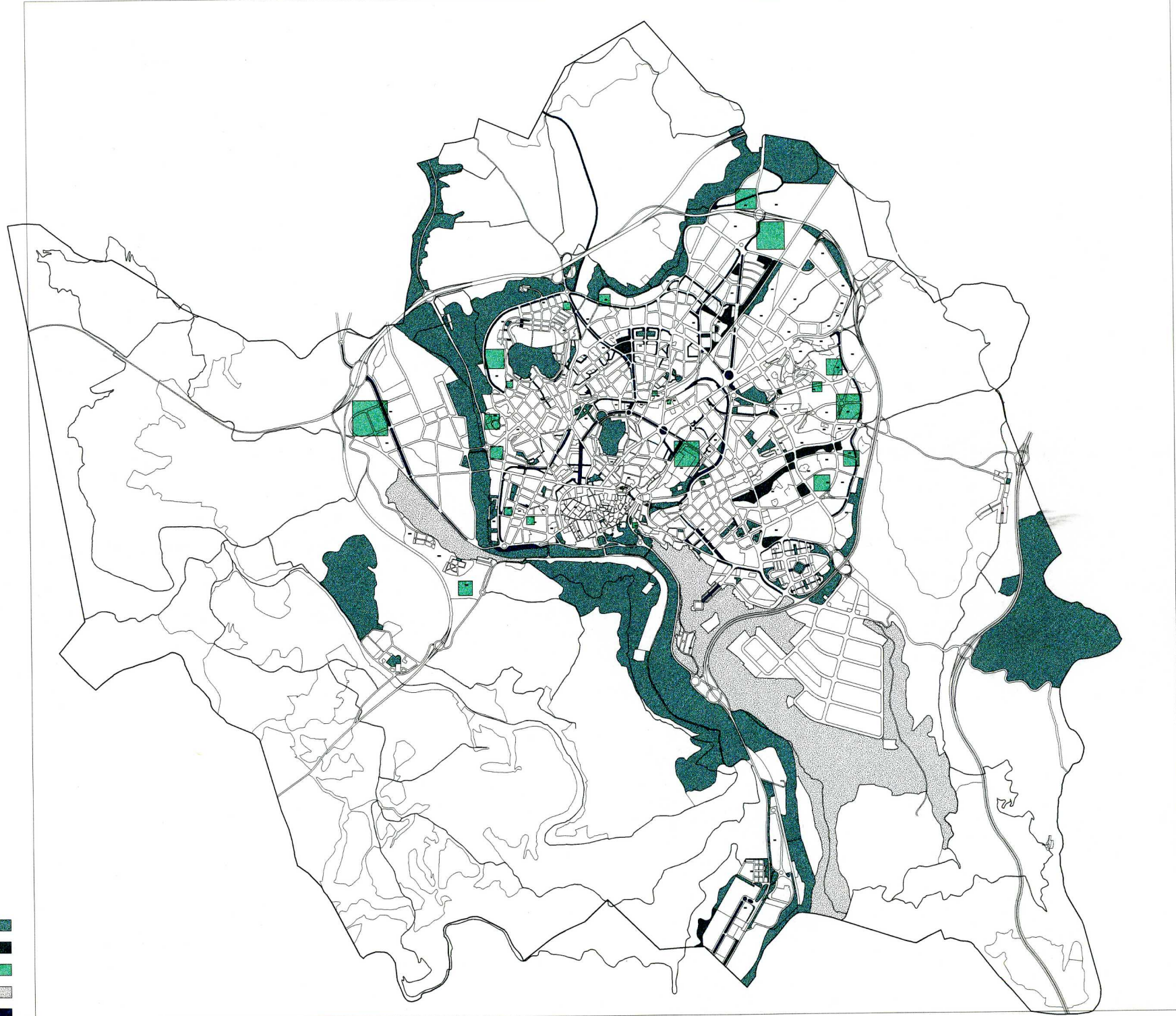
En relació a la xarxa general de carreteres cal esmentar que el Pla General no defineix criteris per a una formalització adequada dels enllaços d'aquestes vies amb la xarxa urbana. Al mateix temps, es fa palesa una falta de propostes o d'instruments que permetin afrontar la bona resolució urbana (en el sentit més ampli de la paraula urbana) de la xarxa general de carreteres. En aquest sentit es troben a faltar criteris per a l'articulació de les activitats i l'espai públic al voltant d'uns elements tan potents formalment com la xarxa general de carreteres.

D'altra banda, cal esmentar la pràctica absència de previsions específiques d'aparcaments a excepció d'algun cas molt puntual o de casos de determinacions força irrelevants.

El present Pla Director de l'espai públic pretén ser, entre altres objectius, un instrument que desenvolupi totes aquestes mancances detectades del Pla General de manera que es pugui garantir un desenvolupament correctament estructurat de l'espai públic al conjunt de la ciutat.

DETERMINACIONS DEL PLA GENERAL
ANNEX GRÀFIC

1. Determinacions del Pla General. Parcs i recorreguts per a vianants



- PARCS D'UBICACIÓ DETERMINADA
- PARCS DE DELIMITACIÓ INDICATIVA
- PARCS D'UBICACIÓ NO DETERMINADA
- PROTECCIÓ DEL PAISATGE
- RECORREGUTS PER A VIANANTS

L'ESTRUCTURA DE PARCS I PASSEIGS PROPOSADA

L'estructura proposada per a l'espai públic consta, fonamentalment, de la definició d'un sistema de passeigs i espais principals per als vianants i de la definició d'un sistema de parcs.

Sistema de passeigs i d'espais principals per als vianants. S'ha definit una xarxa de passeigs i de recorreguts principals per a vianants que s'estén, de forma el màxim d'homogènia, pel conjunt de la ciutat. Aquesta xarxa es pretén que relacioni, de forma el màxim d'adequada possible, els diferents parcs i equipaments de la ciutat i que permeti la relació dels teixits urbans del nucli de Manresa amb la resta d'espais i teixits del conjunt del sistema urbà.

Aquest sistema de passeigs i recorreguts per a vianants es pretén que, amb un dimensionament adequat, esdevingui una xarxa d'espais arbrats –per tant, que comporti una millora qualitativa de l'espai urbà i que, al mateix temps, esdevingui una xarxa d'espais d'ombra a l'estiu- que s'estengui pel conjunt de la ciutat.

A part d'aquesta xarxa de passeigs i recorreguts, la proposta també recull la definició d'illes de vianants al centre de la ciutat. Així es defineix una illa de vianants que abasta tot el nucli antic definit a l'interior de les antigues muralles i que, a més a més, s'estendria pels carrers St. Andreu, Hospital i Remei de Dalt fins al carrer Joan XXIII per permetre la relació amb el futur parc de la fàbrica Nova. D'altra banda, també es defineix una altra illa que amplia l'actual del passeig de Pere III amb la inclusió del carrer Guimerà i dels diferents carrers laterals que donen tant al Passeig com al carrer Guimerà mateix. Finalment, també es defineix una tercera illa de vianants als carrers de les Escodines i St. Bartomeu que permetria una correcta relació dels barris de la Balconada i Cal Gravat amb el centre de la ciutat. Aquesta darrera illa de vianants segurament només es podrà tirar endavant en el moment que s'executi l'obertura del vial que ha d'unir el carrer de Vidal i Barraquer amb el carrer Nou de Sta. Clara i que permetria encabir-hi el trànsit rodat que s'eliminarà dels carrers Escodines i St. Bartomeu. D'altra banda, l'execució d'una passarel·la per a vianants per sobre de la via de St. Ignasi entre els carrers de St. Antoni i de Galceran Andreu milloraria la relació dels barris de l'est de la ciutat amb el barri Antic.

Pel que fa als espais per als vianants, cal fer esment de les actuacions que fóra convenient de dur a terme per millorar la relació de la ciutat amb l'estació de ferrocarril de la Renfe. Aquestes actuacions, en el marc d'una proposta al conjunt del front sud de la ciutat, implicarien el planteig d'aspectes com la supressió del pont actual de la Reforma, la ubicació d'un aparcament sota la plaça de la Reforma o la definició de l'estació com a edifici-pont per a vianants, per sobre el Cardener i els vials del passeig del Riu, de manera que l'estació s'acostés més al centre de la ciutat en esdevenir una continuïtat dels carrers d'Alfons XII i de les Piques.

D'altra banda, també s'han definit els punts de continuïtat de la xarxa de passeigs i recorreguts per a vianants amb la resta d'espais del conjunt del sistema urbà de Manresa. En aquest sentit s'han definit les següents continuïtats territorials de la xarxa principal per a vianants:

- la continuïtat des del pont de St. Francesc cap als barris del Xup i les Farreres resseguint la carretera d'Igualada.
- la continuïtat del vial entre el Congost i la via del tren de Lleida cap al bosc del Suanya i la riera de Rajadell, per un costat, i cap al camí de Rajadell per l'altre.
- la continuïtat de la carretera de St. Joan cap a l'interior dels teixits de St. Joan de Vilatorrada.
- la continuïtat des de l'avinguda de Tudela cap a la xarxa de camins del Poal.
- la continuïtat de l'avinguda que resseguiria l'antic traçat del tren de Sùria cap al camí de Joncadella; cap a la xarxa de camins del Poal, en definitiva.

- la continuïtat de l'avinguda que resseguiria l'antic traçat del tren de Sùria a través de l'antiga traça ferroviària abandonada que travessa el Poal i que permet arribar fins al mas les Torres i d'aquí seguir pel camí de Joncadella.
- la continuïtat resseguint la carretera de Santpedor per arribar tant a Pineda com a Santpedor.
- la relació dels sectors de la Parada amb l'extensió del parc de l'Agulla seguint el traçat del ferrocarril de Sallent.
- la connexió del sector del Guix amb l'extensió del parc de l'Agulla.
- la continuïtat de la carretera de Vic resseguint la carretera N-141 cap a la Rosaleda i St. Fruitós.
- la continuïtat del carrer de Viladordis cap a Viladordis resseguint la carretera que travessa el sector de regadiu.
- la reconstitució dels trams mig desapareguts del camí dels Trullols de manera que des dels teixits de la ciutat es pogués arribar al santuari de la Salut, al bosc de les Marcetes o a Viladordis.
- la continuïtat a través de la carretera del Pont de Vilomara fins a arribar als camins del sector de regadiu de Viladordis i per permetre la relació adequada de la ciutat amb el polígon de Bufalvent.
- la continuïtat del passeig del Riu resseguint el Parc del Cardener cap al sud.

Sistema de parcs. La proposta de parcs s'ha sistematitzat segons diferents categories en virtut de la funcionalitat urbana desenvolupada pels diferents elements. Els diferents elements que conformen la proposta de sistema de parcs s'han classificat segons les categories següents:

1. parcs corredor
2. parcs enclavament
3. parc central del sistema urbà
4. paisatge viari

Els parcs corredor pretenen definir falques arbrades al llarg dels teixits urbans evitant, per un costat, la formació en el procés de desenvolupament urbanístic d'illes verdes independents i assegurant, per un altre, la relació d'aquests corredors verds amb els espais lliures externs al nucli urbà.

Si els parcs corredor tenen fonamentalment una funció de relació entre diferents parts de la ciutat, els parcs enclavament són fonamentalment un lloc urbà sense un paper destacat de relació entre diferents parts de la ciutat. En aquesta categoria, s'hi han agrupat fonamentalment aquells llocs elevats o de topografia singular. Aquests parcs, en general, esdevenen talaies amb vistes sobre la ciutat.

L'espai situat per sobre la ronda Nord i situat entre el regadiu del Poal i la carretera N-141 s'ha definit com a parc central del sistema urbà. Aquest àmbit, entès com a ampliació de l'actual parc de l'Agulla, ocupa una posició central dins dels diferents teixits urbans del Pla de Bages que el fa idoni per acollir els usos de lleure més intensius. Aquesta proposta permetria evitar una extensió indiscriminada d'usos lúdics pel conjunt dels espais agrícoles.

L'última categoria definida és la del paisatge viari. En aquesta categoria, s'hi han inclòs tots aquells espais que permetrien definir un paisatge vegetat que fos coherent amb els elements viaris que acompanya. Aquest paisatge viari és un dels elements urbans que, amb tota seguretat, són percebuts i resseguits per una quantitat més gran de gent i que, d'altra banda, són els que acaben forjant en bona part la imatge –bona o dolenta- de la ciutat actual. Les accions que caldria dur a terme en aquests àmbits podrien anar des de plantacions d'arbres –de manera que s'establissin paisatges de continuïtats arbrades- fins a actuacions de creixement urbà la formalització dels quals es fonamentés en la presència omnipresent de l'element viari. Aquest darrer cas és el que es proposa al sector nord de la Parada (al PAU3). En aquest sector de desenvolupament, el present pla proposa la possibilitat de la seva ordenació a partir de la definició de talussos i edificacions enrasades amb la cota de la ronda Nord a excepció, potser, de torres puntuals als extrems més allunyats de la ronda. D'aquesta manera la ronda Nord, en aquest tram, continuaria essent una excel·lent balconada sobre la ciutat. Per tant, en alguns llocs, es proposa que sigui la lògica que neix de la infraestructura viària la que ordeni un sector de la ciutat. En qualsevol cas, al plànol P12 es determinen aquells àmbits mínims de projectació a partir dels quals determinar les característiques d'aquestes actuacions sobre el paisatge viari.

Els diferents parcs corredor que s'han definit a la proposta són els següents:

- El parc del Cardener. Es defineix l'àmbit que hauria d'abastar el parc corredor al llarg del Cardener. El desenvolupament d'aquest parc hauria de permetre, com a objectiu final, la relació a peu i en bicicleta entre els diferents barris de Manresa i de St. Joan de Vilatorrada que hi limiten. D'altra banda, aquest corredor, a part del seu paper de corredor ecològic territorial, també hauria de permetre la relació de la franja formada pels sectors de l'Agulla i el Poal amb la façana sud de la ciutat sense travessar els teixits edificats. En l'àmbit del parc del Cardener, s'hi ha inclòs la zona esportiva del Congost i les feixes de regadiu que es desenvolupen al voltant del torrent de cal Tort. L'ordenació del sector del Congost hauria de permetre relacionar el passeig del Riu amb la carretera de St. Joan de manera que la continuïtat de l'estructura de l'espai públic amb St. Joan fos el màxim de clara. Al sector de regadiu del torrent de cal Tort, segurament només caldria ordenar-hi els camins i mantenir-hi l'ús agrícola actual.
- Corredor arbrat entre la Mion i Miralpeix. Aquest parc permetria la relació entre el barri de la plaça de Catalunya, com a continuació de l'avinguda Tudela, amb els espais associats a la ronda Nord i amb el Poal.
- Avinguda i parc del futur campus universitari. L'ordenació del futur campus universitari hauria de permetre obtenir un sector amb activitats però dins d'un entorn caracteritzat com a parc. Aquesta ordenació hauria de permetre la relació entre la plaça Bages i el carrer de la Font del Gat amb el regadiu del Poal a través tant del camí de Joncadella com a través de l'antiga via del tren de Súrria. La solució grafiada a la proposta parteix de les directrius definides al Pla Director de l'equipament universitari a la ciutat de Manresa (Jornet, Llop, Pastor; gener de 1998).
- Parc de can Font. El desenvolupament d'un parc a l'actual bosc de can Font permetria establir una continuïtat entre el passeig definit al carrer Concòrdia i l'ampliació del parc de l'Agulla (aquí definit com a parc central del sistema urbà).
- Corredor paral·lel a la via del ferrocarril de Sallent. El pla parcial de la Parada, aprovat provisionalment, deixa com a zona verda residual una franja al llarg de la via del tren. El present pla proposa donar continuïtat a aquesta franja en els àmbits situats més al nord, de manera que s'asseguri un corredor més d'accés al parc de l'Agulla des de la ciutat.
- Parc de les Cots. Al sector entre el barri de les Cots i el carrer Viladordis, es proposa formalitzar en parc que –donant continuïtat a les zones verdes de la Font dels Capellans- ressegueixi el fons de vall i que d'altra banda permeti encabir la línia d'alta tensió existent. La ubicació del parc seguint el fons de vall, segurament permetria que el centre de gravetat i d'activitat dels nous barris del sector es desenvolupés al llarg del parc.
- Parc de la Sagrada Família. Recollint allò que en bona part ja es determinava al Pla General, es proposa desenvolupar un parc al llarg del ramal existent de la Sèquia fins a connectar amb el regadiu de Viladordis.
- Parc dels Trullols. Es proposa definir un parc que permeti reconstituir la relació d'aquesta part de la ciutat amb el camí dels Trullols i, per tant, reconstituir la seva relació amb el regadiu de Viladordis.

La definició proposada dels parcs de les Cots, Sagrada Família i Trullols permetria dotar els creixements futurs dels sectors a l'est de la ciutat d'una estructura amb característiques comunes: franges de parc perpendiculars a l'estructura viària principal (la futura avinguda entre els Dolors i l'hipermercat Pryca).

Els parcs enclavament que s'han definit són els següents:

- El turó de Puigberenguer.
- El turó de Puigterrà que correspon a l'actual parc ampliat.
- El parc de la Seu existent, una talaia excel·lent sobre l'espai del Cardener al sud de la ciutat.
- L'esplanada entre la Balconada i el convent de Sta. Clara. Aquest parc esdevindria un mirador immillorable sobre tota la façana sud de la ciutat.
- El parc de la fàbrica Nova. Quan es desenvolupi aquest sector urbà hi ha l'oportunitat de desenvolupar un gran parc al mig de la ciutat al voltant de l'antic torrent de St. Ignasi. Aquest parc hauria d'incorporar en un conjunt unitari l'actual parc de St. Ignasi i les instal·lacions de les piscines municipals. Aquest és l'únic parc enclavament dels definits que no és un punt elevat sinó una fondalada.

- El turó del Guix. El turó actualment és dedicat, parcialment, a la celebració de fires al voltant de l'edifici del palau firal. Es proposa ordenar el conjunt del turó de manera que sigui compatible l'ordenació com a parc amb la seva utilització com a espai de fires.
- El turó de la Talaia. Es proposa l'ordenació com a parc d'aquest vessant nord de pendent relativament suau fent-lo compatible amb la possibilitat d'instal·lar-hi activitats al front amb la ronda Nord (previsions de futur creixement universitari?).

L'ESTRUCTURA VIÀRIA PRINCIPAL

En els plànols de proposta d'estructura de l'espai públic, es defineix l'estructura viària principal per a la circulació motoritzada. Aquesta s'ha subdividit en l'estructura principal pròpiament dita i els elements complementaris de l'estructura principal. En alguns casos, aquests elements complementaris permeten donar vies alternatives per a alguns moviments en enllaços massa complexos (fóra el cas del carrer Artés i la rotonda dels Dolors) o, en altres, permeten definir com a elements de la xarxa principal carrers de secció inadequada però que no tenen altra alternativa en sectors plenament consolidats (aquest fóra el cas dels carrers Lepant i Lleida al barri de la plaça Catalunya).

El dimensionament de l'espai destinat a la circulació motoritzada s'ha realitzat tenint en compte que sigui possible –en els casos en què la dimensió del carrer ho permet– destinar part de la calçada exclusivament al transport públic. En el moment que s'adoptin accions decidides per potenciar el transport públic serà el moment de definir exactament quin espai s'assigna al transport públic i quin al vehicle privat.

Els elements viaris no inclosos en l'estructura viària principal, es considera que caldria que assumissin només el paper d'assegurar l'accessibilitat local a cadascun dels sectors evitant que s'hi generi trànsit de pas. Per tant, caldria posar les condicions per assegurar el caràcter estrictament local d'aquests elements. Aquest darrer aspecte no s'ha desenvolupat ja que sobrepassa els objectius definits per al present pla.

Pel que fa a la xarxa general de carreteres grafiada a la proposta, cal esmentar que s'ha recollit el model definit a l'estudi *Arquitectura territorial, medi natural i desenvolupament urbà al Pla de Bages. Bases tècniques per a uns acords territorials necessaris* anteriorment citat. Per tant, pel que fa al model de la xarxa general de carreteres adoptat al present pla, cal remetre's als criteris exposats en aquest estudi.

La proposta d'estructura viària principal presenta diferències respecte a l'estructura general viària definida al Pla General, a banda de les que fan referència a la xarxa general de carreteres ara esmentades. D'aquestes diferències cal destacar-ne els aspectes següents:

- Definició de solucions dels enllaços entre la xarxa urbana i la xarxa general de carreteres de manera que es garanteixi tan l'adequada resolució urbana del nus com que es garanteixin tots els moviments possibles en aquests punts.
- Conversió del carrer Guimerà en illa de vianants. Es proposa de mantenir-hi, però, la circulació dels autobusos de la xarxa de transport públic en sentit de circulació invers a l'actual.
- Prolongació del carrer Sallent més enllà de la ronda Nord fins a enllaçar-se amb la trama viària definida al Pla General de St. Fruitós de Bages i fins a enllaçar amb l'eix Transversal. En travessar l'espai del parc central del sistema urbà (ampliació del parc de l'Agulla) es proposa que aquest vial circuli en fals túnel o bé en trinxera assegurant al màxim la continuïtat del parc proposat.
- Redefinició del traçat del vial situat al nord del Puigberenguer de manera que s'asseguri la seva connexió amb l'enllaç de la ronda Nord amb la carretera C-1410.
- Nou element viari emplaçat al nord del turó de la Talaia resseguint la traça de la ronda Nord. Aquest element permetria la continuïtat del vial situat al nord del Puigberenguer fins a l'enllaç de la ronda Nord amb la carretera de Santpedor. Aquesta nova via actuaria de suport d'un hipotètic desenvolupament del sector universitari que definís un nou front urbà sobre la ronda.

- No consideració del carrer Concòrdia com a element de l'estructura general viària. El paper d'element de ronda que des del Pla General de 1981 s'havia definit per a aquest carrer, s'ha anat esvainent en veure's la impossibilitat de traçat dels altres carrers que li donaven continuïtat. D'altra banda, el vial proposat al nord de la Talaia garantiria amb més possibilitats d'èxit la funció que s'havia previst per al carrer Concòrdia.
- Redefinició de l'esquema funcional del passeig del Riu i de l'antiga carretera de Barcelona a la façana sud de la ciutat. Es proposa adoptar una solució que permeti una circulació en anella entre el pont de St. Francesc i la proposta de nou pont a l'alçada del carrer de St. Marc. En el marc d'una proposta al conjunt de la façana sud de la ciutat, caldria valorar la supressió del pont rodant de la Reforma, la redefinició del de St. Francesc i la proposta de nou pont. Aquests canvis tindrien com a objectiu millorar tant la relació viària amb l'estació de tren com la relació dels vianants amb l'estació des del barri Antic.

LA XARXA DE CARRILS PER A BICICLETES

S'ha definit una xarxa mínima de carrils per a bicicletes que arribés als diferents sectors de la ciutat i que permetés, al mateix temps, la seva relació amb el centre de la ciutat. Aquesta xarxa s'ha pogut definir allà on les dimensions de l'espai públic ho permetien. En certs sectors consolidats de la ciutat la definició de carrils per a bicicletes es feia inviable (sobretot als barris de Valldaura i de la plaça de Catalunya).

D'altra banda, la xarxa de carrils per a bicicletes proposada pretén relacionar els teixits urbans de Manresa amb la xarxa de camins dels espais lliures del Pla de Bages i amb els altres nuclis urbans propers com Pineda, Santpedor (resseguint l'actual carretera BV-4501) o St. Joan. Al mateix temps, la xarxa s'ha definit assegurant que relacionés totes les estacions de tren i d'autobusos de la ciutat.

Per assegurar la continuïtat de la xarxa en alguns punts, s'han definit trams en què, en principi, les bicicletes haurien de compartir espai amb els cotxes (cas de part del passeig de Pere III) o amb els vianants (cas del recorregut a través del barri Antic per arribar a l'estació de tren de la Renfe). Les característiques del passeig de Pere III, fan que la circulació lenta dels vehicles pugui arribar a ser compatible amb la circulació de les bicicletes. D'altra banda, al barri Antic, s'ha proposat un traçat que eviti la confluència de les bicicletes als carrers més concorreguts de vianants de la zona comercial.

Cal fer esment del fort pendent que tindria un dels trams proposats: el carrer Cerdanya entre els carrers Abat Oliba i Sèquia. Malgrat el fort pendent, s'ha cregut convenient mantenir aquest tram ja que era l'únic que permetia assegurar una relació directa amb l'estació, de tren i d'autobusos, de Manresa Alta des del centre de la ciutat. Al mateix temps, cal esmentar que la relació dels sectors de la Parada i l'Agulla amb l'estació de Manresa Alta caldria assegurar-la mitjançant l'execució d'una passera –per a vianants i bicicletes- que salvés la platja de vies fins a connectar amb el carrer de la Creu Guixera.

A la proposta de xarxa de carrils per a bicicletes, s'hi han grafat previsions d'ampliació de la xarxa a llarg termini que permetria arribar a més barris de la ciutat. La seva execució, però, és difícil ja que caldria superar diferents colls d'ampolla que fan difícil la continuïtat d'aquests carrils per a bicicletes.

LES SECCIONS TRANSVERSALS TIPUS

S'han determinat de forma sistemàtica les seccions transversals tipus d'aquells elements viaris que conformen l'estructura principal de passeigs i recorreguts per a vianants. No s'han definit, però, les seccions d'aquells elements que depenen d'una definició més àmplia de l'espai públic on s'inclouen. Aquest és el cas d'algun passeig que ressegueix un dels parcs proposats o dels passeigs definits al nord del Puigberenguer i de la Talaia que depenen d'una revisió general de les determinacions del planejament vigent i d'una definició del conjunt de l'espai públic d'aquests sectors.

La definició de les característiques de les seccions transversals tipus té com a objectiu dimensionar adequadament l'espai per als vianants i per als vehicles de manera que sigui possible potenciar els desplaçaments a peu en detriment dels desplaçaments motoritzats.

La definició de les seccions transversals tipus pretén assegurar l'obtenció d'una xarxa de passeigs i recorreguts arbrats que s'estengui per tota la ciutat. Per assolir l'arbrat dels carrers, s'ha adoptat com a criteri que l'amplada de vorera mínima que permet la inclusió d'arbres és 3'5 metres. Per tant, la dimensió mínima de vorera adoptada en els elements que formen part de l'estructura de passeigs i recorreguts de vianants –a excepció feta d'uns 3 casos on la dimensió del carrer no ho permetia- és de 3'5 metres.

Les determinacions que es desprenen de les seccions transversals tipus pretenen assegurar l'obtenció d'un espai públic que sigui clar, còmode i flexible. És a dir, els criteris que fixen les seccions pretenen assegurar la **claredat** de les regles d'ordenació dels diferents elements que facin entenedora la seva lògica, assegurar la **comoditat** en els desplaçaments dels vianants mitjançant el dimensionament adequat, i assegurar la **flexibilitat** de la solució adoptada de manera que l'espai públic pugui absorbir nous elements dins de les regles que estableix.

La descripció de les diferents parts que componen la secció transversal dels elements més complexos serveix per exemplificar els criteris adoptats en la seva ordenació. Aquests criteris són els que haurien de permetre assegurar la claredat i la flexibilitat de l'espai destinat a vianants i bicicletes. Una secció complexa de vorera es compon dels següents elements ordenats des de la façana de les edificacions fins a la calçada per a circulació rodada:

- **l'espai per als vianants.** Aquest espai ha de tenir una dimensió mínima adequada per assegurar la comoditat dels desplaçaments a peu al mateix temps que cal assegurar que la dimensió definida no pateixi reduccions per la presència d'elements de mobiliari urbà o d'enllumenat. La comoditat dels desplaçaments a peu també depèn, evidentment, de la bona resolució dels encreuaments amb la circulació rodada. Aquest aspecte només és possible de resoldre'l a través dels projectes d'urbanització concrets.
- **franja per a l'arbrat i el mobiliari urbà.** La ubicació proposada de l'arbrat i de l'enllumenat permet definir una franja d'una certa amplada que serveix per a la col·locació dels diferents elements de mobiliari urbà (bancs, cabines, quioscos, bústies,...). Aquesta franja, al mateix temps, permet garantir la necessària separació entre els vianants i les bicicletes.
- **els carrils per a bicicletes.** L'espai per a les bicicletes agrupa els dos sentits de circulació en una franja de 2 metres com a mínim als quals cal afegir-hi 70-80 cm de protecció respecte l'obertura de les portes dels cotxes de l'aparcament.
- **aparcament de cotxes encaixat a la vorera.** L'establiment d'aparcament de vehicles adossat als carrils per a bicicletes evita que l'espai de les bicicletes acabi esdevenint aparcament il·legal de cotxes. D'altra banda, l'existència d'aparcament encaixat permet que, quan s'escau, es puguin emplaçar les marquesines de l'autobús en l'espai que correspondria a l'aparcament sense interferir en la continuïtat del carril per a bicicletes. El mateix passa a l'hora d'emplaçar les rampes dels guals de vianants. Al mateix temps, l'espai de l'aparcament permet encabir-hi, de forma totalment flexible, els diferents contenidors de recollida de deixalles.
- **la calçada per a la circulació motoritzada.** Les calçades s'han dimensionat a partir de la definició de carrils de circulació de 3 metres d'ample per assegurar la moderació de la velocitat dels vehicles. En casos de corbes pronunciades caldria determinar el sobreample adequat.

INTEGRACIÓ DE LA XARXA DE RECS DE LA SÈQUIA EN L'ESPAI PÚBLIC

El desenvolupament urbà previst comporta la transformació de diferents àrees de regadiu existents de la xarxa de la Sèquia de Manresa. D'altra banda, en diferents sectors de la ciutat existeixen encara –tot i que soterrats- antics ramals de la Sèquia.

Es proposa utilitzar aquesta riquesa del territori municipal en la formalització de l'espai públic en alguns dels àmbits de desenvolupament de la ciutat. Aquest valor afegit permetria dotar l'espai públic de Manresa d'una especificitat que el diferenciaria del d'altres ciutats.

La integració de la xarxa de recs de la Sèquia en l'ordenació de l'espai públic permetria assegurar un desenvolupament més frondós de la vegetació en aquests àmbits en què la presència abundant i continuada d'aigua ja ve donada per la realitat preexistent.

El present pla proposa uns àmbits mínims de la ciutat on integrar la xarxa de recs de la Sèquia en l'espai públic urbà. Aquests àmbits mínims en els quals es proposa integrar la xarxa de recs de la Sèquia en la formalització i irrigació de l'espai públic són els següents:

- Parc de la Sagrada Família. Es proposa recollir el ramal de la Sèquia que acaba al torrent de cal Tort entre la torre del Busquets i la carretera del Pont de Vilomara.
- Parc del sector de les Cots. El desenvolupament dels sectors de les Cots comportarà la desaparició d'un sector actualment dedicat als conreus de regadiu. Es proposa mantenir la presència de recs d'aigua com a mínim en la formalització del parc plantejat al llarg del fons de vall del sector.
- Parc de la fàbrica Nova. Del ramal de la Sagrada Família, en surt un rec que abastava d'aigua els terrenys industrials del sector de la fàbrica Nova. Es proposa reutilitzar aquest rec per a la formalització i irrigació del futur parc del sector.
- En el parc corredor definit entre el sector de pla parcial de la Parada i la via del ferrocarril de Sallent.
- En l'ordenació de l'àmbit de programa d'actuació urbanística de la Parada.
- En el parc de l'Agulla i la seva futura ampliació (el parc central del sistema urbà). El llac –és a dir, pantà- de l'Agulla és actualment el punt d'inici de tots els ramals que abasten tota l'àrea irrigada per la Sèquia de Manresa. Aquesta situació singular permetria irrigar, del futur parc, no només les àrees que actualment són de regadiu sinó també aquelles en què la seva situació altimètrica ho permet.
- Parc de can Font. Es proposa recuperar els recs que transcorren pel bosc de can Font i que ressegueixen el turó de la Talaia.
- Parc als terrenys de l'antiga foneria SAF (parc del sector de pla parcial Bases de Manresa). Es proposa la reutilització del rec que abastava els horts situats entre el carrer de la Font del Gat i el carrer Abat Oliba.
- Espais lliures de la futura ordenació del campus universitari de l'antic Escorxador. Es proposa la reutilització de la xarxa de recs dels horts del sector del camí de Joncadella en l'ordenació del futur campus.
- Espais entre la Talaia i la ronda Nord. L'ordenació dels espais al voltant del vial proposat al nord de la Talaia hauria de contemplar la reutilització del ramal que ressegueix la Talaia pel seu vessant nord.
- En l'ordenació del sector situat entre el Puigberenguer i la ronda Nord caldria determinar la integració tant de la xarxa de recs del sector del Poal que ha quedat al sud de la ronda com del torrent de desguàs del Poal.
- Als espais situats entre el Cardener i les costes que limiten per l'oest el regadiu del Poal.
- Al sector de les feixes agrícoles situades al voltant del torrent del Tort. Conjuntament amb la possible ordenació dels camins d'aquest sector caldria valorar la conveniència d'actuar sobre la xarxa de rec per millorar-ne la seva relació amb els camins.

ÀMBITS DE DEFINICIÓ I PROJECTACIÓ URBANA

S'han definit 17 àmbits de definició i projectació urbana. Aquests àmbits pretenen definir els àmbits mínims de definició de l'ordenació urbana dels nous sectors urbans per tal d'assegurar un desenvolupament coherent de la ciutat. En aquests àmbits caldria definir els trets generals dels sectors que s'hi engloben de manera que s'asseguri la coherència d'aspectes com la xarxa viària, la continuïtat de les zones verdes o la integració de la xarxa de recs de la Sèquia en l'espai públic. En alguns casos caldria estudiar la conveniència de definir un pla especial en alguns dels àmbits definits.

Alguns dels àmbits se superposen. Això significa que en la definició de certs aspectes cal el planteig des de més d'una visió urbana. En concret, aquest fet es produeix entre els àmbits que engloben sectors de creixement urbà i els àmbits que defineixen sectors d'estudi d'actuacions de millora del paisatge viari de la ronda Nord i de la carretera C-1411. Per tant, en aquests punts d'intersecció cal plantejar el desenvolupament des de la lògica estricta del sector urbà i, al mateix temps, des de la lògica de creació de paisatge per a la carretera.

Els àmbits de definició i projectació urbana que s'han establert són els següents:

1. Cardener tram sud. De can Poc Oli al pont Vell.
2. Cardener tram central. Del pont Vell a la resolució adequada del pont de St. Francesc.
3. Cardener tram nord. Del pont de St. Francesc al nord de St. Joan de Vilatorrada incloent-hi el sector esportiu del Congost.
4. L'Agulla. Parc central del sistema urbà.
5. Mion. Abasta el sector delimitat per la ronda nord, la carretera C-1410 i el barri de la Mion.
6. Avinguda de Joncadella. Abasta el sector del futur campus universitari i el nou accés a la ciutat en aquest punt des de la ronda Nord.
7. La Talaia.
8. La Parada Nord. Correspon a l'àmbit 3 del programa d'actuació urbanística.
9. Les Cots.
10. Trullols-Sagrada Família.
11. Ronda Nord (Congost). Del canvi de vessant entre la riera de Rajadell i del Cardener fins a la carretera de St. Joan.
12. Ronda Nord (el Poal). Del Cardener fins al pont de la carretera de Santpedor.
13. Ronda Nord (l'Agulla). Del pont de la carretera de Santpedor fins al nus del Guix.
14. Ronda Nord (el Guix).
15. C-1411 (Bufalvent). Del nus de can Poc Oli a l'enllaç de la carretera del Pont de Vilomara.
16. C-1411 (Viladordis). De l'enllaç de la carretera del Pont de Vilomara al nus del Guix.
17. C-1411 (el Guix). Del nus del Guix a la bifurcació entre la C-1411 i la N-141 a la Rosaleda.

MODIFICACIONS I ASPECTES A INTRODUIR EN EL PLANEJAMENT VIGENT

S'han determinat les modificacions i els aspectes que caldria introduir en el planejament vigent per tal d'assolir els objectius definits en aquest Pla Director de l'espai públic. Aquests diferents aspectes s'han agrupat en funció de la incidència en el planejament vigent que representarien.

Cal esmentar, d'altra banda, que les modificacions que comportarien adoptar el model de xarxa general de carreteres grafiat no s'enumeren. Es considera que aquest aspecte va molt més enllà dels objectius que pretenia afrontar el present pla.

Les modificacions del planejament vigent que caldria introduir són:

1. Ampliació de l'àmbit del pla parcial del Pont Nou (PP12). Aquesta ampliació de l'àmbit permetria incloure tots els terrenys necessaris per resoldre adequadament, com a zona verda, el paisatge viari definit a la proposta del Pla Director. L'ampliació arribaria fins al canvi de vessant entre la riera de Rajadell i el Cardener, és a dir, fins al canvi de rasant a partir del qual, venint des de Lleida, es veu per primer cop la ciutat de Manresa. Per tant, la modificació permetria resoldre adequadament l'espai entre la carretera i el futur sector del Pont Nou com a zona verda.
2. Modificació dels àmbits d'equipament esportiu i de lleure (E.8) i de serveis tècnics (C.1) ubicats al darrera del cementiri municipal. Aquesta modificació entre els dos àmbits permetria donar continuïtat, a través de l'ordenació de la zona esportiva del Congost, al recorregut de vianants que prové de St. Joan –a través de la carretera de St. Joan- i que connectaria de forma adequada amb el passeig del Riu de Manresa.
3. Redefinir l'espai públic determinat al pla especial dels Panyos (PE11) definit, actualment, pel pla especial Cardener aprovat segons les determinacions del Pla General anterior a la revisió actual. Caldria aprofitar la necessitat actual de redactar un nou pla especial en aquest àmbit –obligat pel canvi de determinacions que hi va establir la revisió del Pla General- per assegurar la continuïtat, a pla pla, del parc del Cardener passant entre la fàbrica dels Panyos i el carrer Francesc Moragas.
4. Ampliació de 2 metres de l'amplada del carrer Mestre Albagés. Aquesta ampliació implicaria convertir en sistema viari una franja del pati de l'equipament educatiu existent (col.legi St. Ignasi). D'aquesta manera s'aconseguiria donar una mínima continuïtat al recorregut per a vianants definit a la proposta.

5. Modificació del traçat del vial de circumval·lació definit al barri de la Mion per ajustar-lo a una proposta que recollís els criteris per al conjunt del sector entre la Mion i la ronda Nord.
6. Modificació del tram final del traçat del carrer Concòrdia ajustant-lo al seu paper de via de caràcter local i a les determinacions de la futura ordenació del campus universitari.
7. Definició d'una unitat d'actuació al conjunt edificat a l'avinguda de les Bases de Manresa que permetés obtenir una cessió de vial per a l'obertura adequada d'una avinguda central al campus universitari que enllacés amb la ronda Nord.
8. Canvi de qualificació de l'àmbit del sector de l'Agulla definit com a E.0 al Pla General. Aquesta qualificació, definida com a equipament supramunicipal, determina una edificabilitat de 0,4 m² de sostre per m² de sòl i una ocupació màxima del 30% del sòl. Aquests paràmetres es creu que són incompatibles amb la conversió d'aquest sector en una ampliació del parc de l'Agulla. És per això, que es proposa canviar la qualificació del sector per la d'equipament esportiu i de lleure (E.8), amb uns paràmetres que farien compatible la qualificació d'equipament amb el caràcter de parc (edificabilitat de 0,2 m²s/m²s i una ocupació màxima del 10%).
9. Canvi de qualificació d'una franja del sistema ferroviari (A.2) per passar-la a sistema viari (A.1) de manera que fos possible d'executar adequadament un recorregut per a vianants en aquest tram de la plaça de Prat de la Riba.
10. Ajust del límit entre l'àmbit de clau a₁ i la zona 2.2e dels terrenys de Fecsa al pont de Ferro de manera que el límit s'ajusti a al traçat rectilini del vial.
11. Modificació del límit entre els àmbits contigus dels Trullols 1 (PP13) i de can Teula (PAU6) de manera que s'ajusti a la modificació proposada de la vialitat indicativa definida pel Pla General.

Els aspectes que caldria introduir en el desenvolupament del planejament urbanístic derivat són els següents:

12. En el marc del desenvolupament del pla especial del parc del Cardener en el seu tram central, caldria determinar la conveniència de resoldre adequadament la relació viària entre els dos costats del riu i, per tant, la relació de la ciutat amb l'estació de la Renfe. En aquest sentit, caldria determinar les modificacions convenients en el pont de St. Francesc.
13. La resolució adequada de la relació de la ciutat amb l'estació de ferrocarril de la Renfe. En aquest sentit caldria valorar la conveniència de la supressió del pont de trànsit rodad de la Reforma i la implantació d'un edifici-pont que acollís l'estació de tren i que passés per sobre del passeig del Riu, de l'antiga carretera de Barcelona i de la platja de vies.
14. En el marc d'una reordenació viària que s'establís en la redacció del pla especial del tram central del Cardener, es proposa valorar la conveniència d'ubicar un pont entre costat i costat de riu a l'alçada del carrer de St. Marc.
15. En el desenvolupament del pla especial Onze de Setembre (PE6) caldria resoldre la continuïtat de l'avinguda de l'Abat Oliba fins a la plaça de l'Onze de Setembre amb l'amplada de 37 metres.
16. Completar adequadament l'avinguda que hauria de relacionar el barri de la Parada amb el parc de l'Agulla. Aquesta resolució hauria de contemplar tant la circulació rodada com la de vianants i bicicletes. Això es podria afrontar en el moment de desenvolupar els programes d'actuació la Parada (PAU3) i l'Agulla (PAU4).
17. La reordenació general dels criteris indicatius establerts pel Pla General per als àmbits de la Font (PP8), Maixanet (PP7), can Majó (PAU5), Pujada Roja (PAU7) i les Cots (PAU8) haurien de permetre l'execució del parc corredor definit a la proposta com a espai públic central del conjunt d'aquest sector.
18. Ampliació de l'amplada fins a 36 metres del vial que ha de relacionar l'enllaç de la C-1411 amb la carretera del Pont de Vilomara amb la rotonda del pont de Ferro. Aquests 16 metres que caldria afegir a l'amplada fixada pel Pla General, es podrien fixar -com a sistema viari o com a zona verda- en el desenvolupament dels diferents plans parcials que hi limiten.

Els elements de les ordenacions indicatives definides pel Pla General que caldria modificar a l'hora de redactar el planejament de cadascun dels àmbits són els següents:

19. De l'avinguda que connecta el carrer de la Font del Gat amb l'enllaç de Joncadella de la ronda Nord, caldria modificar-ne l'amplada definida fins a 40 metres i ajustar-ne el traçat als criteris d'ordenació general del futur campus universitari.
20. Caldria canviar de costat el recorregut de vianants que apareix de forma indicativa al pla especial de l'Alcoholera (PE8) de manera que es donés continuïtat al recorregut de vianants definit al davant de l'estació de tren de Manresa Alta.

21. Donar continuïtat al carrer Granollers fins a enllaçar amb la futura avinguda entre la rotonda del pont de Ferro i l'enllaç de la C-1411 amb la carretera del Pont de Vilomara. Això permetria, d'altra banda garantir la continuïtat del parc corredor -definit al sector de les Cots- amb les zones enjardinades de la Font dels Capellans.
22. Intercanviar la ubicació de la zona verda per la d'equipament definides a la fitxa de distribució indicativa del Pla General per ajustar-se a la proposta de parc corredor al sector dels Trullols. D'altra banda, es proposa desplaçar el vial paral·lel al carrer Bisbe Perelló de manera que sigui possible emplaçar edificacions entre el futur vial i la proposta de parc corredor.
23. Reordenació de la proposta de traçats viaris dels àmbits dels Trullols 1 (PP13) i de can Teula (PP6) de manera que fos possible adequar els carrers a la traça de la xarxa d'alta tensió existents al sector i de donar continuïtat al parc corredor proposat fins al pas del camí dels Trullols per sota la C-1411.

Hi ha, d'altra banda diferents aspectes que fóra possible d'introduir a través només de projectes d'urbanització. Alguns d'aquests aspectes que cal destacar són els següents:

24. Caldria urbanitzar part de l'espai qualificat com a equipament al Puigberenguer com a zona verda de manera que es garantis el contacte del parc amb els carrers actuals del barri de la Mion i amb el sector de pla especial dels Ametllers.
25. Ajustar el límit entre el vial i les zones verdes de manera que fos possible el desenvolupament del passeig lateral proposat al llarg del vial entre el pont de Ferro i la C-1411.
26. Canvi de costat del recorregut de vianants definit al carrer de la Font dels Capellans de manera que s'executés al costat de les torres d'habitatges. Això permetria, per un costat, donar continuïtat -mitjançant un passeig- al parc corredor definit al sector de les Cots i, per l'altre, resoldre la diferència topogràfica existent entre les alineacions dels dos costats del carrer de manera que el salt que es produirà es pugui fer al costat en què no hi ha accessos a pàrquings (el costat oposat a les torres de la Font dels Capellans).
27. Ajustar la traça del futur carrer del polígon dels Dolors que passaria per sota del ferrocarril de manera que fos possible encarar els trams de carrer a ambdós costats del tren de manera que fos possible mantenir la continuïtat del recorregut de vianants proposat.
28. Canvi de costat del recorregut de vianants al carrer de la Divina Pastora. Aquesta modificació permetria donar continuïtat viària entre el carrer de la Divina Pastora i el carrer St. Llorenç de Brindisi i donar continuïtat al recorregut de vianants del carrer de St. Benet.
29. Resoldre adequadament l'enllaç de la ronda Nord amb el polígon dels Dolors assegurant tots el girs.
30. Executar l'adequada resolució urbana del nus del Guix al mateix temps que es faci possible garantir tots els moviments i girs.
31. Executar l'adequada resolució urbana del nus de Viladordis al mateix temps que es faci possible garantir tots els moviments i girs.
32. Executar l'adequada resolució urbana del nus entre la C-1411 i la carretera del Pont de Vilomara al mateix temps que es faci possible garantir tots els moviments i girs.
33. Executar l'adequada resolució urbana del nus de la C-1411 a can Poc Oli.

Els aspectes que es proposa d'introduir en futures revisions del Pla General de Manresa són els següents:

34. Modificar la zona terciària (àrea de carreteres) definida a Miralpeix. Aquesta modificació hauria de permetre l'enllaç del vial proposat al nord del Puigberenguer amb la carretera C-1410.
35. Plantejar la conveniència de transformació del sector d'habitatges del carrer Colom en el marc d'una ordenació global del sector entre el barri de la Mion i la ronda Nord.
36. Plantejar la necessitat de trasllat dels habitatges del carrer Verge de les Neus en el marc d'actuacions al nord de la Talaia.
37. Introduir un nou vial que ressegueixi la traça de la ronda Nord i que doni continuïtat al vial proposat al nord del Puigberenguer. Aquest vial permetria el desenvolupament d'activitats (universitàries?) al nord de la Talaia. D'altra banda, la definició d'aquest nou vial comportaria la modificació dels equipaments esportius del sector del Gimnàstic Parc.
38. Reubicació de part de la superfície definida com a equipament educatiu entre la Balconada i el convent de Sta. Clara de manera que es pogués donar continuïtat al parc proposat fins al carrer de la Divina Pastora.

ETAPES D'ACTUACIÓ

La definició de les diferents etapes és fruit de l'establiment d'uns objectius, per un costat, i d'una certa hipòtesi de desenvolupament dels diferents àmbits urbans establerts al Pla General, per l'altre. Cal esmentar que alguns d'aquests àmbits ja es troben en desenvolupament. En aquest sentit, el desenvolupament d'aquests àmbits són dades objectives determinants a l'hora de valorar les alternatives per definir la primera etapa d'actuacions proposada.

Com a primera etapa s'ha proposat l'execució d'aquells elements que facin visible una actuació coherent d'una certa entitat que permeti relacionar parts rellevants de la ciutat. És a dir, es proposa tirar endavant una proposta d'una extensió i claredat que faci evident una nova manera de fer ciutat i que faci palès el que pot representar l'extensió d'aquests criteris pel conjunt de la ciutat.

Com a segona etapa d'actuacions es proposa iniciar l'extensió de la transformació de l'espai públic a la resta de la ciutat.

Etapes d'actuació proposades

Primera etapa. Com a primera etapa es proposa completar un recorregut que travessi en continuïtat la ciutat de sud a nord. Aquesta primera etapa proposada permetria donar continuïtat a alguns dels principals elements adequats i ja existents a la ciutat –o en procés d'execució. Aquests elements existents o en procés d'execució són l'illa de vianants del barri Antic, el passeig de Pere III, el carrer Abat Oliba, un tram del carrer Concòrdia i el camí de les Aigües. Aquesta proposta de primera etapa permetria relacionar adequadament diferents espais i equipaments rellevants de la ciutat entre l'estació de la Renfe i el parc de l'Agulla. Per tant, permetria resoldre adequadament un dels principals problemes pendents a la ciutat: l'accés a peu i en bicicleta al parc de l'Agulla.

Es proposa, així, ampliar l'illa de vianants del barri Antic fins a arribar a la plaça de la Reforma de manera que s'acosti més a l'estació de la Renfe. Aquesta ampliació de l'illa abastaria el sector entre el carrer Alfons XII i el carrer Campanes. Aquest àmbit permetria recollir i relligar diferents actuacions en curs –o de d'execució previsible a curt termini- al barri Antic com la urbanització del carrer Cirera o dels diferents espais al voltant de la fàbrica Balcells. L'ampliació de l'illa de vianants comportaria la necessitat d'executar un pàrquing soterrat a la Reforma que permetés donar alternativa a la desaparició d'aparcament en calçada al carrer d'Alfons XII i a les places Montserrat i Gispert. Es proposa, d'altra banda, que l'execució d'un pàrquing a la Reforma permetés resoldre, al mateix temps, l'accés a la Seu i al seu parc de forma adequada.

D'aquesta primera etapa cal destacar, també, la proposta de transformació de la carretera de Santpedor que permetria donar continuïtat als recorreguts de vianants i bicicletes des del parc de can Font i el carrer Concòrdia fins al parc de l'Agulla. D'aquesta manera es podria possibilitar, d'altra banda, la seva continuïtat -més enllà del terme municipal- cap a Pineda i Santpedor. L'execució d'aquesta transformació de la carretera Santpedor –la titularitat de la qual és de la Diputació de Barcelona- fóra possible acollint-se als programes d'actuació en travesseres urbanes de la Diputació.

Aquesta actuació en el recorregut Renfe-l'Agulla podria quedar reforçada i ampliada en el moment que s'executin els plans especials que es troben en desenvolupament al voltant del Passeig (PE4 passeig Pere III i PE5 Institut). D'aquesta manera quedaria engruixit l'espai per als vianants al centre de la ciutat. Complementàriament caldria reforçar alguns aspectes en aquest sector com la resolució adequada del carrer Soler i March que permetés la relació amb l'ambulatori Bages i amb el carrer Carrasco i Formiguera. Cal esmentar, també, la conveniència de desenvolupar el pla especial Onze de Setembre (PE6) per permetre la connexió del carrer Abat Oliba amb el passeig de Pere III.

Com a actuacions d'aquesta primera etapa es proposen també les següents: la correcta resolució de l'enllaç entre la carretera C-1411 i la carretera del Pont de Vilomara, per un costat, i la prolongació de l'avinguda de Francesc Macià fins als carrers Sardana i St. Cristòfol, per l'altre.

La intervenció en l'enllaç de la C-1411 a l'alçada de l'hipermercat Pryca permetria resoldre de forma completa tots els moviments dels vehicles i permetria, també, als vianants travessar d'un costat a l'altre de la carretera. La resolució correcta d'aquest enllaç permetria resoldre les dificultats de relació del polígon de Bufalvent –una peça urbana d'una extensió considerable- amb la resta de la ciutat. Aquesta actuació permetria l'accés a peu –actualment pràcticament impossible- al polígon de Bufalvent i la resolució adequada del nus –actualment incomplet i confús- per al trànsit rodat. Sembla convenient resoldre adequadament aquest enllaç per donar una resposta adequada al procés de concentració i desenvolupament d'activitats comercials i de serveis que s'està produint al sector dels Trullols.

En el cas de l'avinguda de Francesc Macià caldria plantejar l'execució d'aquells trams que li donessin continuïtat entre el carrer Sardana i el carrer St. Cristòfol. L'execució d'aquests trams caldria portar-la a terme a mesura que es desenvolupin els diferents àmbits que hi ha definits al seu voltant: el pla especial Trieta (PE9) i la unitat d'actuació de Francesc Macià (UA17).

Segona etapa. En una segona etapa, es proposa començar a estendre per la ciutat la xarxa de recorreguts per a vianants de manera que es puguin començar a relligar, de forma adequada, els principals barris de la ciutat. Al mateix temps, aquestes actuacions permetrien relligar alguns dels elements adequats ja existents. Les principals actuacions d'aquesta segona etapa es proposa que es fessin en els següents llocs: carretera de Vic, carretera de Cardona, Pujada Roja, carrer St. Cristòfol, carrer Saclosa/avinguda Tudela i avinguda de les Bases de Manresa des de la plaça de la Creu fins a la carretera de Vic. D'altra banda, també s'han grafiat aquells elements que s'executarien en el cas que es desenvolupessin diferents àmbits. En concret, s'ha fet la hipòtesi de desenvolupament dels àmbits següents: pont Nou, la Parada, la fàbrica Nova i el campus universitari.

En una segona etapa, també es proposa reforçar l'illa de vianants al centre de la ciutat amb la inclusió del carrer Guimerà i dels carrers adjacents al Passeig i al carrer Guimerà.

D'altra banda, en aquesta etapa també es proposa actuar a la façana sud del barri Antic. Concretament, es proposa actuar al sector sota les balmes del carrer Arbonés –amb la implantació d'activitats, com uns nous jutjats, que permetin establir una nova relació entre a dalt i a baix- i plantejar la millora de la relació de la ciutat amb l'estació de la Renfe.

A banda d'això, també es proposa actuar en el paisatge viari de la carretera C-1411 entre can Poc Oli i Bufalvent. En aquest tram, bona part dels terrenys que hi confronten són públics. D'aquesta manera fóra senzill plantejar unes actuacions –a un cost econòmic baix- centrades, principalment, en plantacions d'arbres. En aquest sentit, caldria plantejar la conveniència de fer les plantacions a través de plantades populars.

Carrils per a bicicletes. Etapes d'actuació

Primera etapa. En la primera etapa es proposa donar continuïtat a alguns dels fragments existents de carrils per a bicicletes fruit de les actuacions recents o que estan en curs d'execució. Es proposa que aquesta continuïtat relacioni parts urbanes d'una certa rellevància. Es proposa donar continuïtat als carrils del carrer Abat Oliba i del tram del carrer Concòrdia de manera que s'estableixi un itinerari complet entre el passeig de Pere III i el parc de l'Agulla.

Si es produís el desenvolupament d'alguns àmbits de planejament, en aquesta etapa també fóra possible allargar la xarxa de carrils bicicletes en els següents trams:

- carrer de la Font del Gat si es desenvolupa el subsector II del pla parcial de les Bases de Manresa
- carrer Carrasco i Formiguera entre els carrers Soler i March i Primer de Maig si es desenvolupa el pla especial Institut
- prolongació de l'avinguda de Francesc Macià si es desenvolupa el pla especial Trieta i la unitat d'actuació Francesc Macià

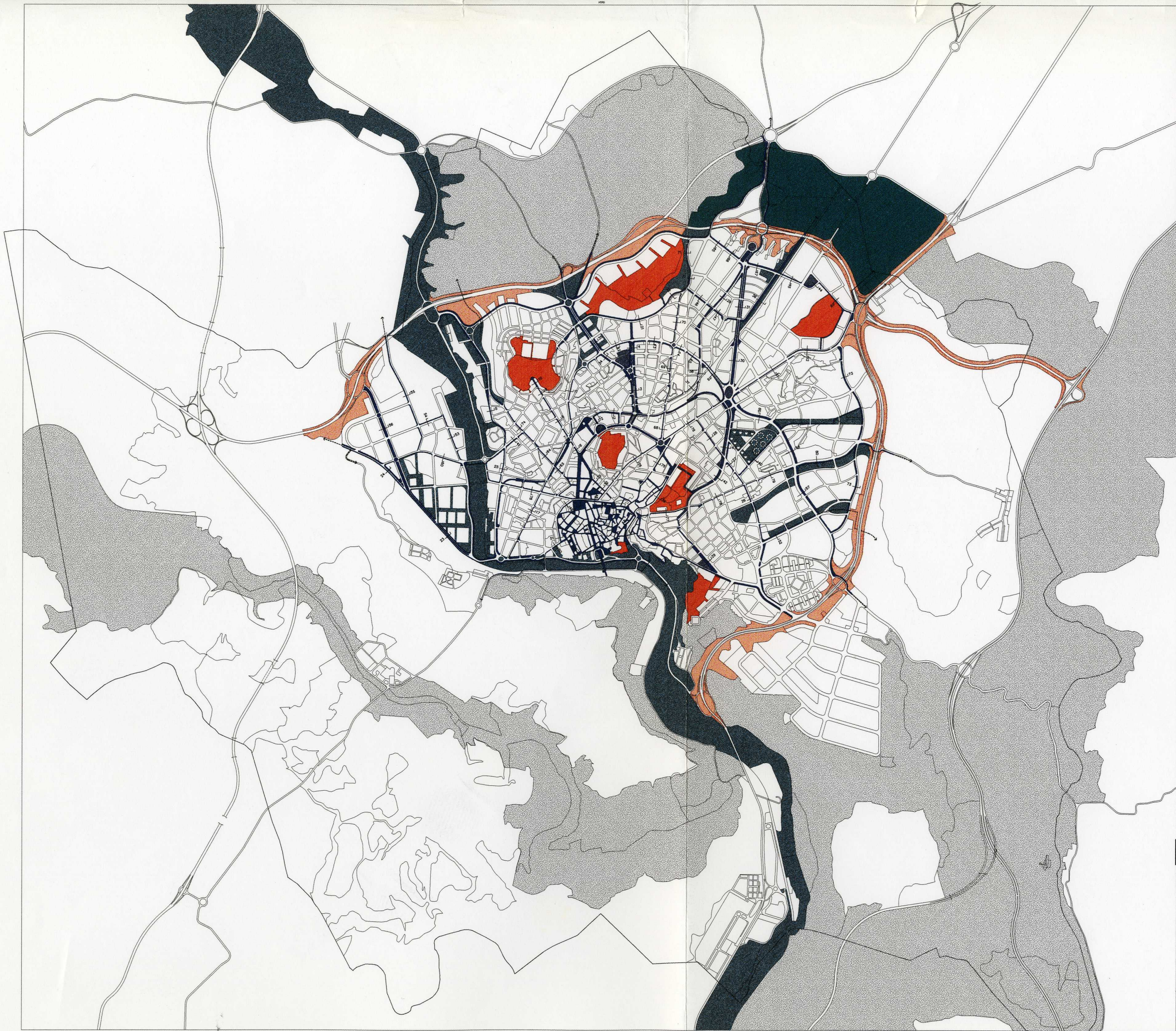
Segona etapa. A banda de la xarxa que s'obtidria pel desenvolupament de nous sectors urbans, es proposa connectar el tram de l'avinguda de Francesc Macià amb l'estació de Manresa Alta i amb el recorregut Passeig-l'Agulla. D'aquesta manera els

diferents elements existents de la xarxa de carrils per a bicicletes formarien un sistema en continuïtat. Assolir la connexió amb els carrils de l'itinerari Passeig-l'Agulla comportaria desenvolupar el pla especial Cerdanya.

PROPOSTA D'ESTRUCTURA DE L'ESPAI PÚBLIC

ANNEX GRÀFIC









1. Sistema de parcs i d'espais principals per a vianants
2. Sistema de passeigs i espais principals per a vianants
3. Parcs corredor
4. Parcs enclavament
5. Parc central del sistema urbà
6. Paisatge viari
7. Planteig per al PAU3 formalitzat en relació a la ronda Nord
8. Xarxa de carrils per a bicicletes
9. Àmbits d'integració de la xarxa de recs de la Sèquia en l'espai públic
10. Modificacions i aspecte a introduir en el planejament vigent
11. Seccions tipus proposades (80 fulls)

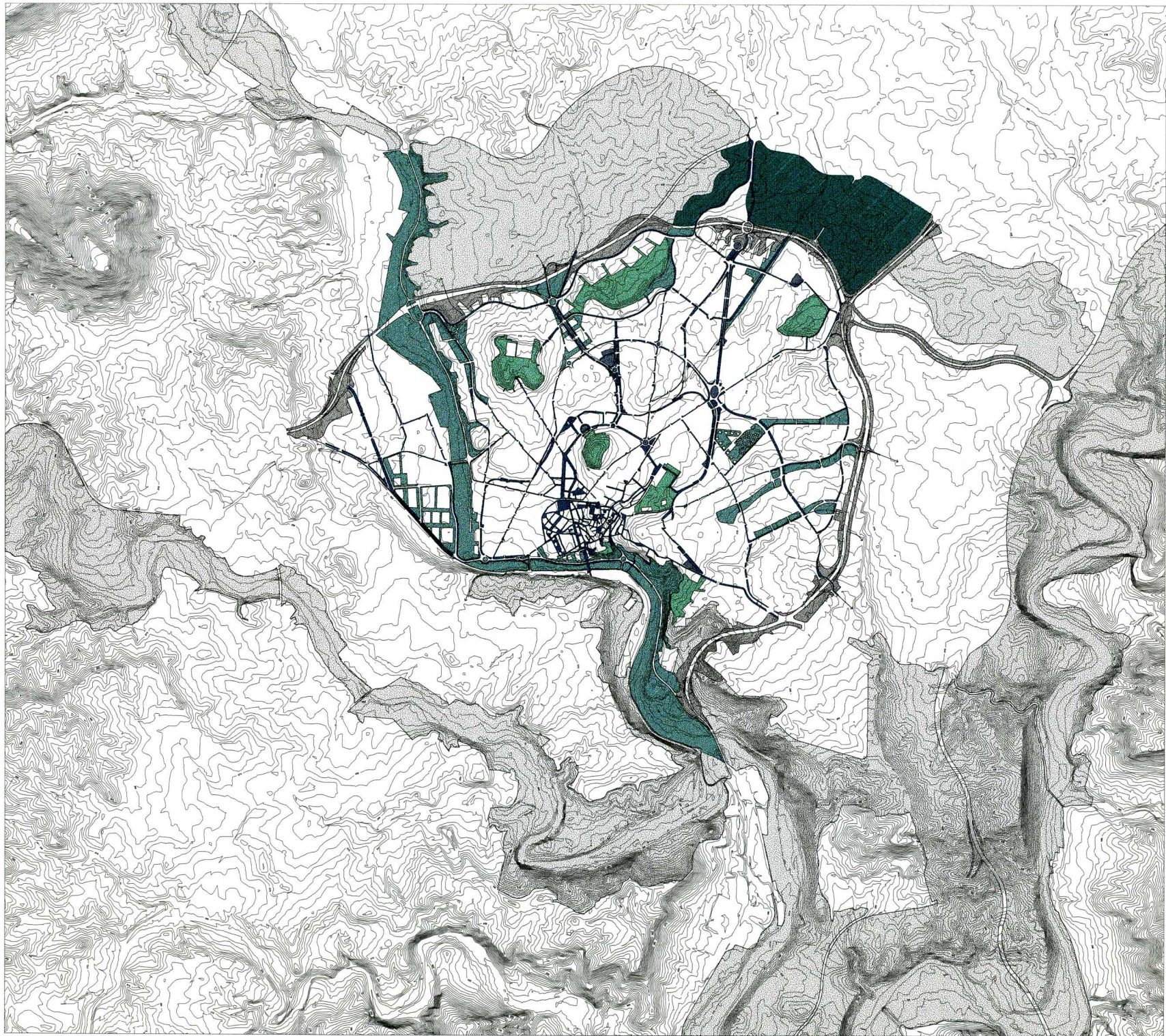


- PARCS CORREDOR
- PARCS ENCLAVAMENT
- PARC CENTRAL DEL SISTEMA URBÀ
- PASSATGE VARI
- PASSEIGS I ESPAIS PER ALS VIANANTS
- ESPACES VERDOS COMPLEMENTÀRIS
- CONTINUITATS PRINCIPALS DEL SISTEMA D'ESPACIS LLIBRES TERRITORIALS
- CONTINUITATS DELS PASSEIGS I ESPAIS PER A VIANANTS
- REFERÈNCIA DE LES SECCIONS TÍPICS PROPOSDES

00
20
40

PER L'EQUIP REDACTOR
DAVID CLORES I NÚÑEZ
JUNY DE 1986
FULL 1 DE 1

- PARCS CORREDOR 
- PARCS ENCLAVAMENT 
- PARC CENTRAL DEL SISTEMA URBÀ 
- PAISATGE VIARI 
- PASSEIGS I ESPAIS PER ALS VIANANTS 
- ZONES VERDES COMPLEMENTÀRIES 
- CONTINUÏTATS DELS PASSEIGS I ESPAIS PER A VIANANTS 
- CONTINUÏTATS PRINCIPALS DEL SISTEMA D'ESPais LLIURES TERRITORIALS 





PASSEIGS I ESPAIS PER ALS VIANANTS



ZONES VERDES COMPLEMENTÀRIES



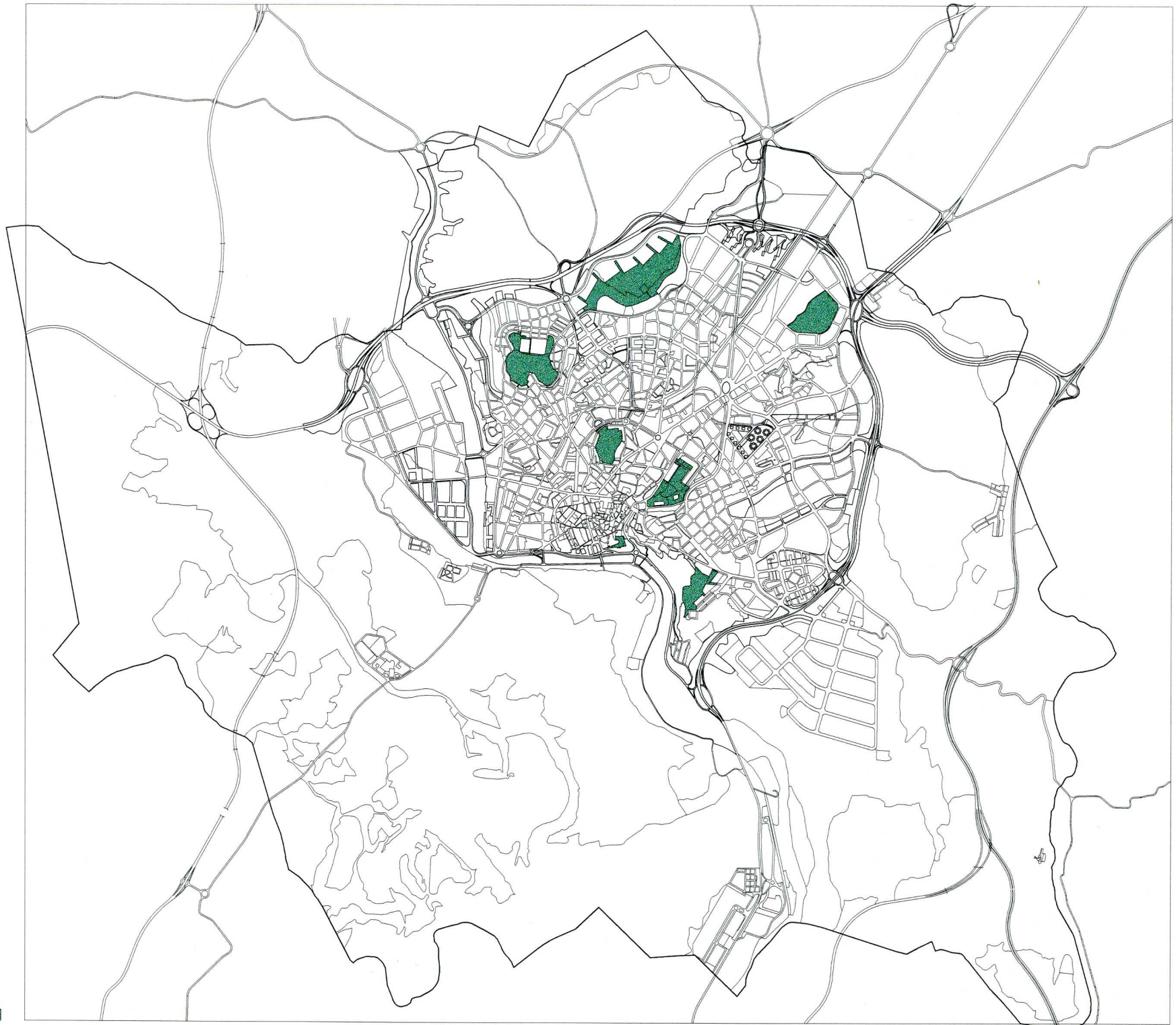
CONTINUÏTATS DELS PASSEIGS
I ESPAIS PER A VIANANTS



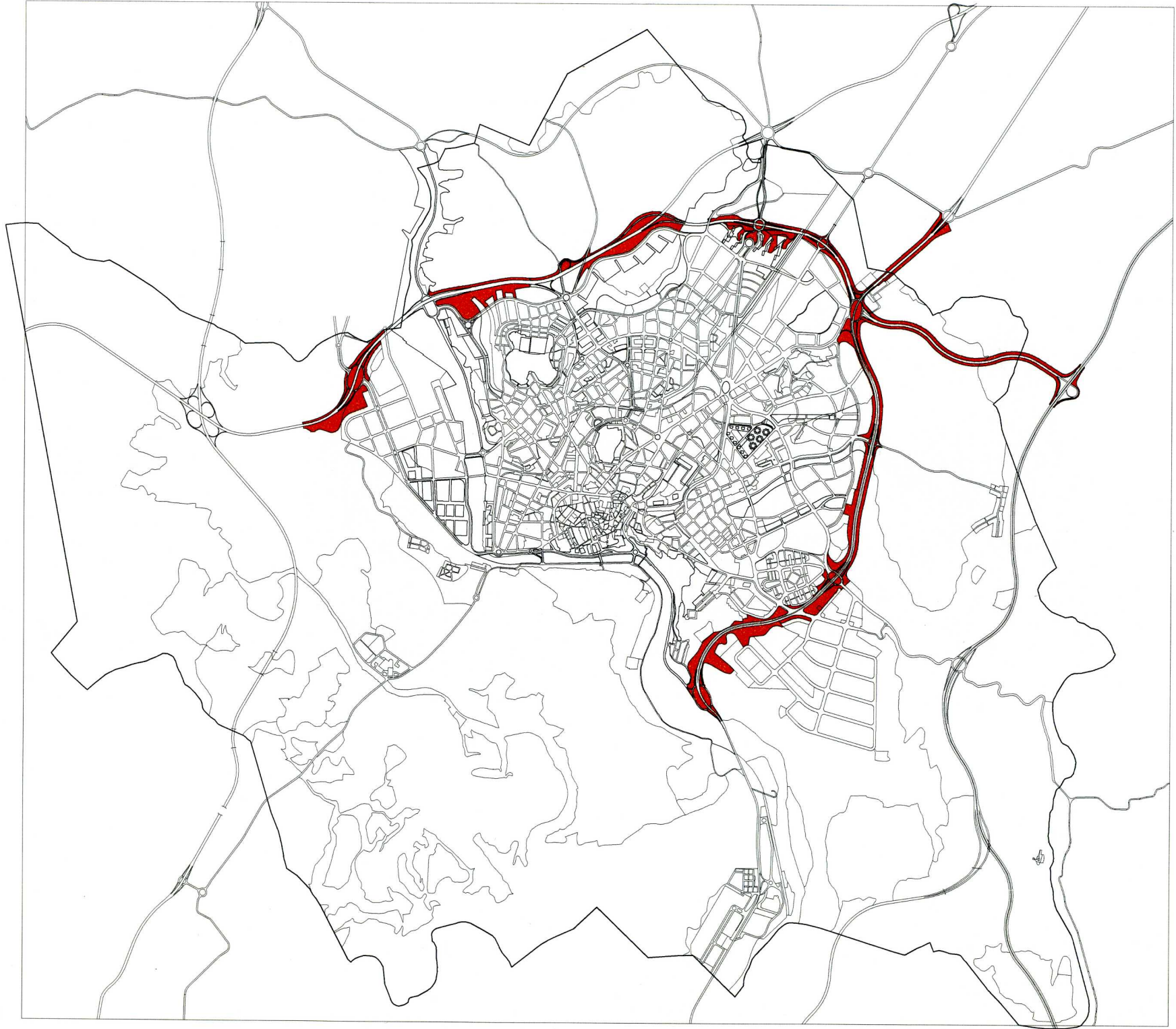


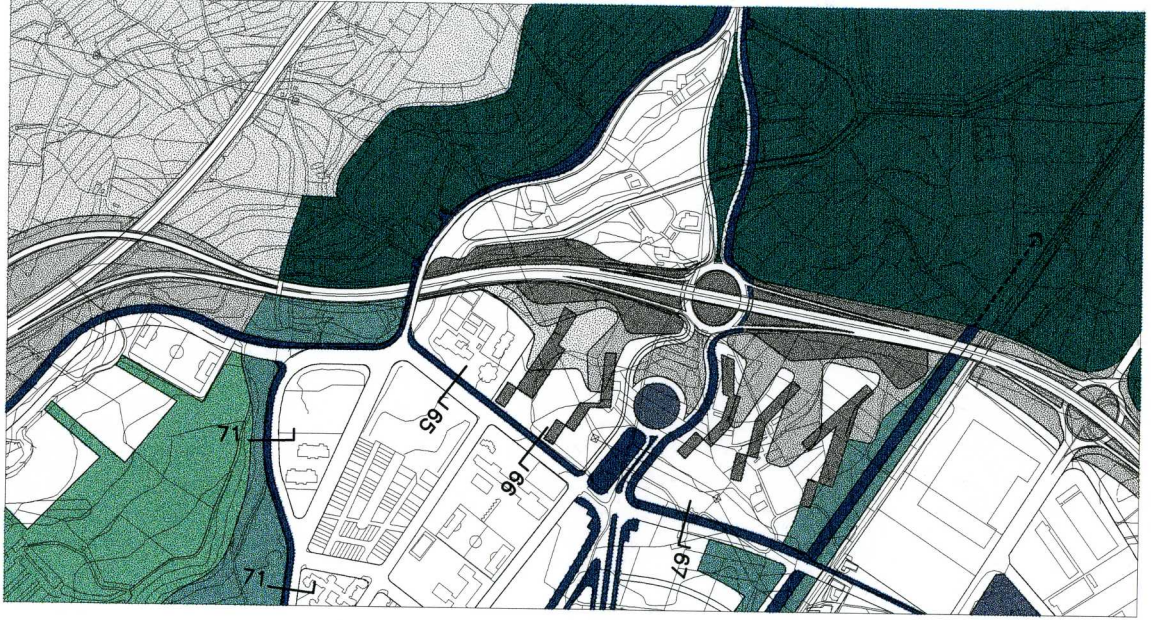
PARCS CORREDOR









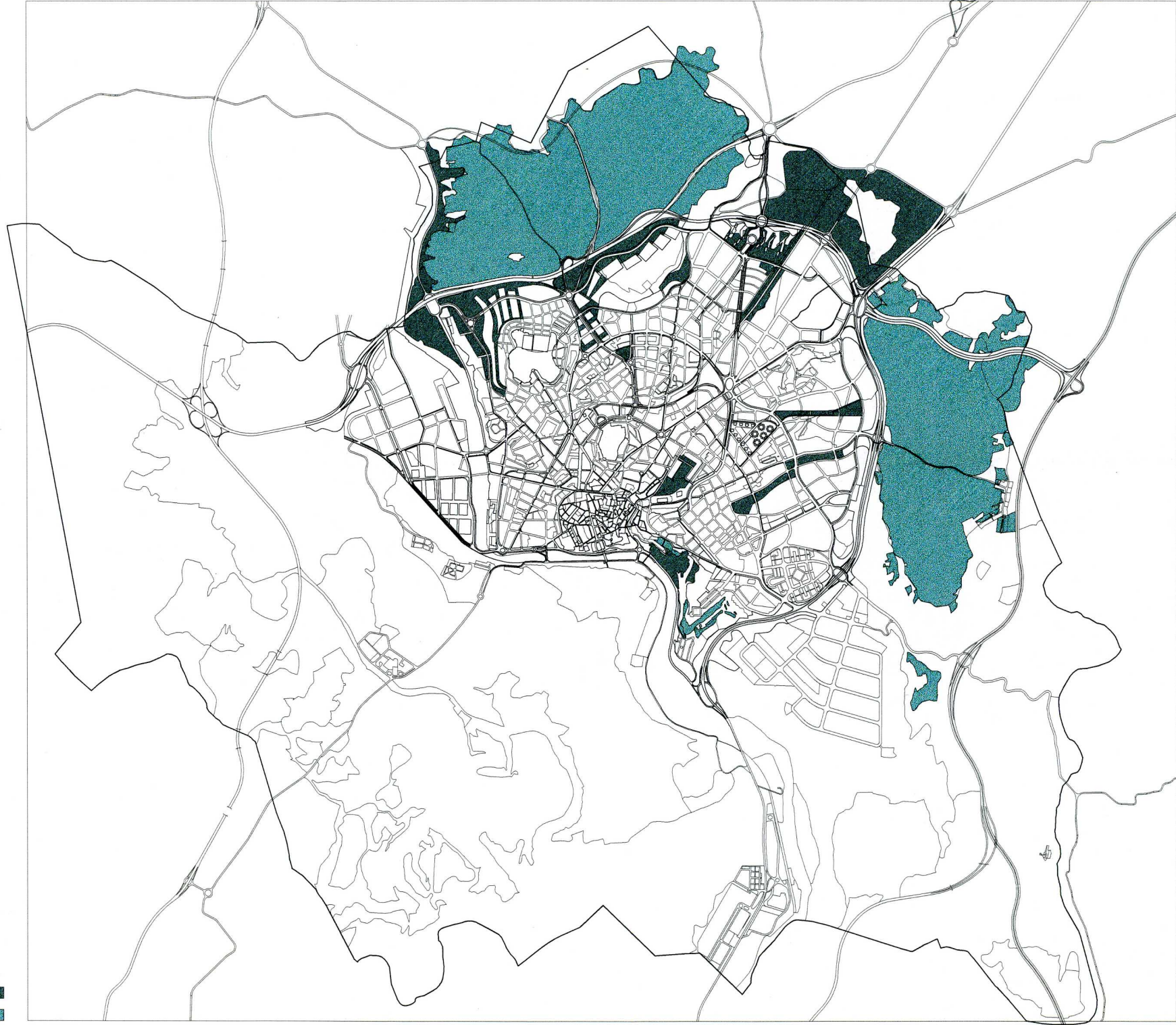




CARRILS PER A BICICLETES ————

RECORREGUT PER A BICICLETES QUE
PARTEIX ESPAI AMB COTXES O VIANANTS ————

PREVISIÓ A LLARG TERMINI DE
CARRILS D'EXECUCIÓ DIFICULTOSA ————



ÀREES PRINCIPALS D'INTEGRACIÓ DE
LA XARXA DE RECS EN L'ESPAI PÚBLIC

ÀREES DE REGADIU



- MODIFICACIONS DEL PLANEJAMENT VIGENT

- ASPECTES A INTRODUIR EN EL PLANEJAMENT DERIVAT

- ELEMENTS A MODIFICAR DE LES ORDENACIONS INDICATIVES DEL PLA GENERAL

- CANVIS A INTRODUIR A TRAVÉS DE PROJECTES D'URBANITZACIÓ

- MODIFICACIONS A INTRODUIR EN FUTURES REVISIONS DEL PLA GENERAL